SJÖFARTSVERKET

Landsortsfarleden

Samrådsredogörelse
MKB för inrättande av farled

2017-06-22

SJÖFARTSVERKET

Landsortsfarleden

Samrådsredogörelse
MKB för inrättande av farled

Datum	2017-06-22
Uppdragsnummer	1320009291
Utgåva/Status	

Mattias Bååth	Therese Stark	Håkan Lindved
Uppdragsledare	Handläggare	Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 5343, Vädursgatan 6
402 27 Göteborg

Telefon 010-615 60 00
Fax
www.ramboll.se
1320020234 Organisationsnummer 556133-0506

SJÖFARTSVERKET

Innehållsförteckning

1. Inledning 1

2. Samrådets genomförande 1

2.1 Samråd 1

2.2 Beslut om betydande miljöpåverkan 2

2.3 Kompletterande samråd 2

3. Bilagor 2

SJÖFARTSVERKET

1. Inledning

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. Projektet genomförs i två etapper och innebär inrättande av nya farledsavsnitt samt i nästa steg viss breddning och fördjupning av befintlig farled samt förbättrad farledsutmärkning.

Landsortsfarleden har stor betydelse för sjötrafiken till Södertälje hamn och hamnarna i Mälaren, men är bitvis olycksdrabbad och har begränsningar i kapacitet och hastighet. Planerade åtgärder innebär att säkerhetsmarginalerna för sjötrafiken ökar betydligt samtidigt som det sker en anpassning av farleden för framtida större fartygsstorlekar, vilka kan förväntas trafikera farleden bland annat med anledning av nedläggningen av oljehamnarna i Stockholm. Åtgärderna följer rekommendationen i den åtgärdsvalsstudie som tagits fram av Trafikverket i samråd med Sjöfartsverket.

Denna samrådsredogörelse är en redogörelse över samråd för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför **inrättande av två nya farledsavsnitt** och regeringens kommande tillåtlighetsprövning av dessa. Under hösten 2017 avses samråd inledas inför upprättande av MKB för de planerade åtgärderna i befintliga farledsavsnitt.

2. Samrådets genomförande

2.1 Samråd

Hösten 2016 genomfördes samråd genom möten med berörda länsstyrelser och kommuner, möte och utskick till myndigheter och organisationer samt ett informationsmöte för allmänheten.

Möte med Länsstyrelserna i Stockholms och Södermanlands län genomfördes den 4 oktober 2016 kl 13-15 hos länsstyrelsen i Stockholm. De medverkande fick också tillgång till samrådsunderlag samt meddelades att synpunkter önskades senast 2016-11-01.

Möte med berörda kommuner, myndigheter och organisationer genomfördes den 5 oktober 2016 kl 10-12 hos Södertälje kommun. De medverkande fick också tillgång till samrådsunderlag samt meddelades att synpunkter önskades senast 2016-11-01.

Ett allmänt samråds- och informationsmöte hölls på kvällen 4 oktober 2016 kl 18-20 i Stadshuset i Södertälje där 70 personer deltog. Mötet hade kungjorts i Dagens Nyheter den 21 september, Tidningen Skärgården den 22 september, Länstidningen Södertälje 21 september och Nynäshamns Posten 23 september. I annons samt vid möte informerades om tillgång till samrådsunderlag samt meddelades att synpunkter önskades senast 2016-11-01.

Samrådsunderlag framgår av bilaga 1.

Sändlistor, annons och anteckningar framgår av bilaga 3-7.

Inkomna synpunkter framgår av bilaga 2 och kommentarer till dessa framgår av bilaga 8. Samrådet omfattade hela Landsortsfarleden och efter samrådet har en snävare uppdelning gjorts avseende vad som hanteras vid inrättande av de två nya farledsavsnitten och vad som hanteras i kommande ansökan om vattenverksamhet. Ett flertal synpunkter hänvisas därför till kommande process.

2.2 Beslut om betydande miljöpåverkan

En ny allmän farled får inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Det är Sjöfartsverket som beslutar om inrättandet av farleden. Dessförinnan ska regeringen genomföra en s k tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken. I ett ärende enligt farledslagen ska det ingå en MKB som ska godkännas av länsstyrelsen.

Inrättande av ny farled är en verksamhet som enligt 3 § punkt 1 Förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar alltid kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har också meddelat att man inte avser fatta något formellt beslut om betydande miljöpåverkan.

2.3 Kompletterande samråd

Efter samrådet har MKB för tillåtlighet upprättats. Under arbetets gång har avstämningar genomförts med länsstyrelserna i Stockholm och Södermanland.

3. Bilagor

1. Samrådsunderlag 2016-09-15
2. Sammanställning av inkomna skriftliga yttranden
3. Sändlista och svarande myndigheter och föreningar
4. Annons inför möte med allmänheten
5. Anteckningar möte med länsstyrelserna, 2016-10-04
6. Anteckningar möte med kommuner, föreningar och organisationer, 2016-10-05
7. Presentation från möte med allmänheten, 2016-10-04
8. Kommentarer till inkomna synpunkter

Bilaga 1

SJÖFARTSVERKET

Landsortsfarleden
Inrättande av ny farled

Samrådsunderlag

2016-09-15

Dokumenttitel: Landsortsfarleden, inrättande av ny farled – samrådsunderlag
Skapat av: Ramböll Sverige AB
Dokumentdatum: 2016-09-15

Utgivare: Sjöfartsverket
Kontaktperson Sjöfartsverket: Bertil Skoog, tel 0771-63 00 00
Foton och figurer: Sjöfartsverket där inget annat anges
Kartor: © Sjöfartsverket
Framsida: Nicklas Liljegren

Distributör: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping, tel 0771-63 00 00

Sammanfattning

Sjöfartsverket ansvarar för de svenska sjövägarna i kustvattnen och på de större sjöarna Vänern, Vättern och Mälaren och delar tillsammans med Trafikverket ansvaret för den långsiktiga nationella infrastrukturplaneringen.

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. Projektet innebär inrättande av nya farledsavsnitt, viss breddning och fördjupning av befintlig farled samt förbättrad farledsutmärkning.

Landsortsfarleden har stor betydelse för sjötrafiken till Södertälje hamn och hamnarna i Mälaren, men är olycksdrabbad och har begränsningar i kapacitet och hastighet. Planerade åtgärder innebär en anpassning av farleden för framtida större fartygsstorlekar, vilka kan förväntas trafikera farleden bland annat med anledning av nedläggningen av oljehamnarna i Stockholm. Samtidigt ökar säkerhetsmarginalerna för sjötrafiken betydligt. Åtgärderna följer även rekommendationen i den åtgärdsvalsstudie som tagits fram av Sjöfartsverket tillsammans med Trafikverket.

Sjöfartsverket har utrett flera alternativa lokaliseringar och utformningar inför valet att inrätta nya farledsavsnitt, men har funnit att den nu valda sträckningen medför stora fördelar såväl ur sjöfartssynpunkt som miljömässigt. Projektet innebär utöver nya farledsavsnitt även muddring av totalt cirka 1,5 miljoner m^3 bottensediment huvudsakligen längs nuvarande farled samt tippning av icke-förorenade massor till havs. Förutom muddring och tippning av överskottmassor ingår förbättrade sjösäkerhetsanordningar med bland annat fyrar, prickar och bojar längs sträckan.

Det är Sjöfartsverket som fattar beslut om inrättande av ny allmän farled, efter att regeringen har gjort en tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken. Om regeringen finner projektet tillåtligt kommer Sjöfartsverket att söka tillstånd för planerade åtgärder hos mark- och miljödomstolen.

Detta samrådsunderlag avser samråd för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför **inrättande av farled** och regeringens kommande tillåtlighetsprövning. MKB:n kommer att beskriva de konsekvenser som inrättande av de nya farledsavsnitten medför och fokuserar på driftskedet. Inför den eventuellt efterföljande tillståndsprövningen av planerade åtgärder kommer en särskild MKB att tas fram och nytt samråd att genomföras.

Inom utredningsområdet finns boende som kan påverkas av buller och risk för ökad erosion. Inom området finns också flera Natura 2000-områden och naturreservat. Påverkan på miljön från föreslagna arbeten kommer att hanteras i ansökans miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Inför arbetet med MKB kommer ett flertal fördjupade studier att genomföras kring bland annat buller, erosion, naturmiljö, marinekologi och säkerhet.

Sjöfartsverket avser att lämna in ansökan om tillåtlighetsprövning till regeringen i början av 2017. Arbetet med att fördjupa farlederna bedöms kunna påbörjas tidigast 2019 och pågå under ett till två år.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte 4
2. Farledsutredning 5
2.1 Utveckling av sjöfarten i Stockholmsregionen 5
2.2 Åtgärdsvalsstudie Landsort-Södertälje 5
2.3 Utredda farledsalternativ 6
3. Planerade åtgärder 9
4. Process och lagstiftning 10
4.1 Inrättande av allmän farled 10
4.2 Prövningen enligt miljöbalken av arbetena i farleden 11
4.3 MKB-processen 11
5. Omgivningsförhållanden 12
5.1 Allmänt 12
5.2 Riksintressen 14
5.3 Natura 2000 17
5.4 Naturreservat 17
5.5 Övriga miljöintressen 19
5.6 Planförhållanden 20
5.7 Miljökvalitetsnormer 20
5.8 Geoteknik och sedimentförhållanden 20
6. Miljökonsekvensbeskrivning 23
6.1 Avgränsning 23
6.2 Innehåll 23
6.3 Fördjupade utredningar 25
7. Förslag till innehållsförteckning till MKB för inrättande av farled 26
8. Tidplan 28

Bilagor

Bilaga 1: Kartor med miljöintressen

Bilaga 2: Kartor med östligt alternativ samt befintlig farled, behov av muddring och möjliga tippningsområden

1. Bakgrund och syfte

Regeringen konstaterar i infrastrukturpropositionen[1] om ett starkt och hållbart transportsystem att godstransporterna i högre grad bör utföras med järnväg och sjöfart. Att transportera gods med sjöfart är ett miljöeffektivt transportsätt. En överföring av gods från land- till sjötransporter kan bidra till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn, som trängselproblematiken på land. Utifrån infrastrukturpropositionen fastställde regeringen i april 2014 en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2014-2025[2]. Planen rymmer bland annat åtgärder för att stärka sjöfartens roll i transportsystemet och Landsortsfarleden finns med som en utredning av hög prioritet. Som ett led i att utveckla sjöfartens betydelse i transportsystemet har Sjöfartsverket även fått i uppdrag av regeringen att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och Kustsjöfart[3].

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. Landsortsfarleden är viktig för Södertälje hamn och för sjötrafiken till hamnarna i Mälaren. Farleden är olycksdrabbad och har begränsningar i kapacitet och hastighet. Samhällsekonomiska analyser visar att en lämplig största fartygsstorlek har längden 220 meter och ett djupgående om 11,5 meter. För att uppfylla detta har Sjöfartsverket studerat olika möjliga farledssträckningar. Slutsatsen är att det krävs inrättande av nya farledsavsnitt samt viss breddning och fördjupning av befintlig farled.

[1] Regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem
[2] Regeringsbeslut 2014-04-03 Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025,
[3] Regeringsbeslut 2016-02-25 Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart

2. Farledsutredning

2.1 Utveckling av sjöfarten i Stockholmsregionen

Regeringen har tidigare gett Sjöfartsverket i uppdrag att se över infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren, vilket resulterade i Mälarprojektet som syftade till att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping. Projektet har påbörjats och förberedelser för uppgradering av slussen i Södertälje och farlederna i Mälaren pågår.

Södertälje Hamn är en viktig nod för godshanteringen i Mälardalen och Stockholmsregionen. Tonvikten för verksamheten ligger idag på container, bilhantering, RoRo och bränsle. Hamnen har nyligen ansökt om att utöka verksamheten med anledning av den planerade nedläggningen av oljehamnarna i Loudden och Berg. Bränsletransporter till Stockholmsregionen anlöper idag framförallt hamnarna i Loudden och Berg. Stockholms stad och Nacka kommun har beslutat att oljeverksamheten vid dessa hamnar på sikt ska avvecklas. De alternativ till nuvarande bränslehantering som i detta sammanhang utreddes var en överflyttning till Södertälje, omfördelning till övriga depåer i Mälardalen (Västerås, Gävle, Norrköping) och en kombination av dessa. Det alternativ som framstod som mest fördelaktigt var en överföring till sjötransporter via Södertälje Hamn. [4]

2.2 Åtgärdsvalsstudie Landsort-Södertälje

Sjöfartsverket har tillsammans med Trafikverket tagit fram en åtgärdsvalsstudie för Landsortsfarleden[5]. Det övergripande syftet med åtgärdsvalsstudien är att de åtgärder som föreslås ska resultera i att farleden och den anslutande landinfrastrukturen ska vara anpassad för framtidens behov av säkerhet och kapacitet och vara en del i ett effektivt, miljöanpassat och konkurrenskraftigt transportsystem.

Fyra mål formulerades i åtgärdsvalsstudien utifrån de problem och brister som konstaterats:

- Farleden ska uppfylla Transportsstyrelsens nationella rekommendationer och de internationella rekommendationerna gällande farleder för optimal säkerhet.
- Farleden ska dimensioneras för framtidens fartygsstorlekar och trafikutveckling.
- Åtgärderna i farleden och dess landanslutningar ska medverka till minskad miljöpåverkan.
- Farleden och dess landanslutningar ska bidra till att minska transportkostnaden för nuvarande och framtida transporter via Södertälje hamn.

[4] WSP 2014-02-14. Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning.
[5] Trafikverket 2015-02-20. Åtgärdsvalsstudie Södertälje Hamn - Landsort

Fartygstyperna förväntas bli allt större, bl a med anledning av hårdare begräsningar för svavelutsläpp i Östersjön[6]. För att hamnen i Södertälje ska kunna behålla sin konkurrenskraft är det viktigt att man kan ta emot större fartyg.

Samhällsekonomiska analyser har konstaterat att Landsortsfarleden bör klara fartygstorlekar med ett djupgående om 11,5 meter, bredd cirka 32 meter och längd cirka 220 meter. En ny farled ska också uppfylla Transportstyrelsens nationella rekommendationer samt ansluta till internationella rekommendationer enligt PIANC[7].

2.3 Utredda farledsalternativ

2.3.1 Befintlig farled

Den nuvarande Landsortsfarleden är cirka 7 km lång och går genom ett omväxlande landskap från skärgården vid Landsort och Öja till Södertälje hamn. Farleden är anpassad för fartyg med en största längd om 200 meter, bredden 32 meter och djupgående 9 meter, men idag finns restriktioner för trafiken vid mörker, dålig sikt eller kraftig vind. Farleden är hastighetsbegränsad till 12 knop från söder om Regarn och norrut. På vissa delar är dock hastigheten sänkt till 7 knop på grund av de smala passagerna.

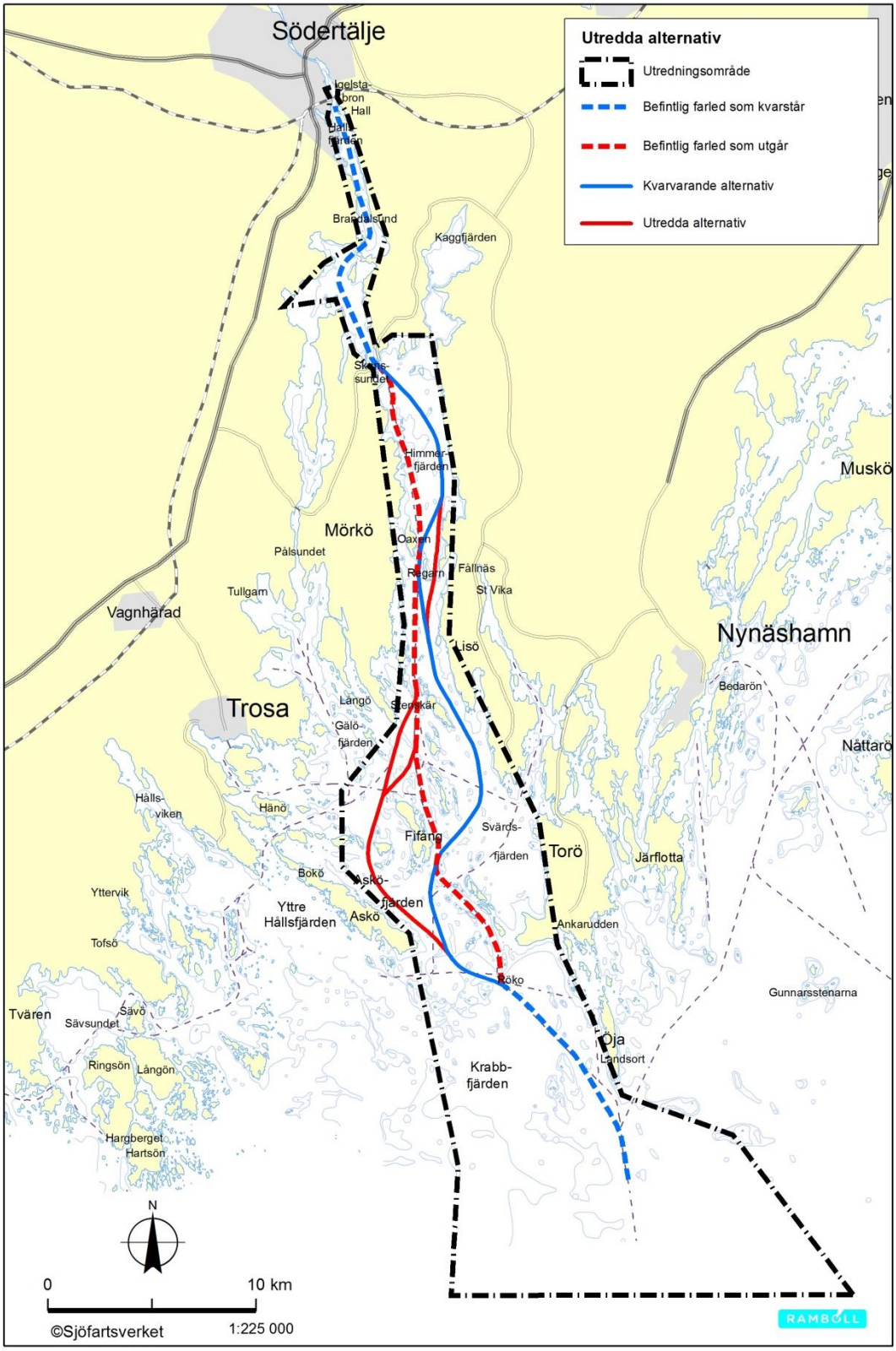
Transportstyrelsens statistik visar att farleden bitvis är en av de mest olycksdrabbade farlederna i Sverige.

2.3.2 Utredda alternativ

En farledsutredning har genomförts för att utreda vilka åtgärder som behövs för att Landsortsfarleden ska kunna trafikeras med större fartyg samtidig som en ökad säkerhet i området erhålls. Ett utredningsområde har därför definierats inom vilket ett antal olika alternativa farledssträckningar utreddes. Inom utredningsområdet har sjömätning genomförts för att klarlägga djup och bottenförhållanden. Studier av möjliga farledssträckningar har sedan genomförts i Sjöfartsverkets full-skale-simulator. I simulatorn provkördes möjliga farledssträckningar av lokala lotsar utifrån en digital terrängmodell med djupdata, strandlinjer och farledsutmärkning. Simuleringarna genomfördes i ljus och mörker samt vid olika vindstyrkor. Syftet var att få fram möjliga farledssträckningar som klarar kraven avseende säkerhet och kapacitet. De huvudsakliga alternativ som identifierades framgår av Figur 1.

De två alternativ som bedömdes som rimliga att utreda närmare var en västlig sträckning med förbättring av befintlig farled samt en östlig sträckning med en delvis ny farled. Mellan Fifång och Skanssundet innebär åtgärderna i befintlig farled (västra) muddring av cirka 800 000 m^3. Den östra sträckningen i detta avsnitt innebär en ny farledssträckning, men här är det befintliga djupet betydligt större och muddringen cirka 100 000 m^3. Den nya farleden i en östlig sträckning bedöms därför ha stora fördelar. Den är även belägen

[6] SECA-direktivet
[7] PIANC är the world association for waterborne transport infrastructure



Figur 1. Utredda alternativ

på ett större avstånd från ön Oaxen samt ger en rakare och säkrare passage vid Skanssundet.

Från Skanssundet till Södertälje kommer muddring, oavsett alternativ, att behöva ske i befintlig farled av drygt 1 miljon m^3 för att uppnå erforderligt djup.

3. Planerade åtgärder

Den nya Landsortsfarleden kommer att anpassas för fartygstrafik med ett största djupgående om 11,5 meter, bredden 32 meter och längden 220 meter. Farleden ska också anpassas till Transportstyrelsens nationella rekommendationer och ansluta till internationella rekommendationer enligt PIANC.

Förläggning av nya farledsavsnitt till en östlig sträckning innebär att kapaciteten kan förbättras med endast minde fysiska ingrepp och att säkerheten blir betydligt bättre än idag. Farleden kommer också längre ifrån bostäder på Oaxen och naturområdena vid Fifång. Samtidigt kommer en östlig farled närmare den östra stranden på vissa ställen. Bedömningen är att avståndet till land fortfarande är så långt att det inte medför någon större påverkan. Det ska dock utredas i kommande miljökonsekvensbeskrivning vad den östliga sträckningen innebär avseende bland annat förändrad erosion och buller.

För att genomföra planerade åtgärder i farleden krävs muddring av cirka 1,5 miljoner m^3. Muddringen sker till cirka 15 % i den nya farleden och i övrigt i befintlig farled, främst i dess norra del, norr om Skanssundet. Muddermassorna består här till stor del av sand, grus och morän. Det finns även inslag av berg där sprängning kommer att krävas.

Icke förorenade muddermassor kommer att tippas i havet inom vissa utredda områden. Eventuella massor med högre föroreningshalt omhändertas på land. Hantering av muddermassor ställer krav på miljöhänsyn vid transport och hantering och det är fördelaktigt om långa transporter kan undvikas. Ett antal tippområden har identifierats som möjliga, se bilaga 2. Tillsammans täcker dessa mer än väl det aktuella behovet och efter genomförande av ytterligare utredning är avsikten är att endast utnyttja några av dessa för projektet.

Vid inrättande av ny farled behöver sjösäkerhetsanordningarna ses över och ett antal nya fyrar, prickar och bojar anläggas. Sjöfartsverket överväger att bibehålla befintlig farled som fritidsbåtsled och kommer om så blir fallet att även se över utmärkningen i befintlig farled.

Arbetet med att fördjupa farlederna bedöms kunna påbörjas tidigast år 2019 och pågå under ett till två år.

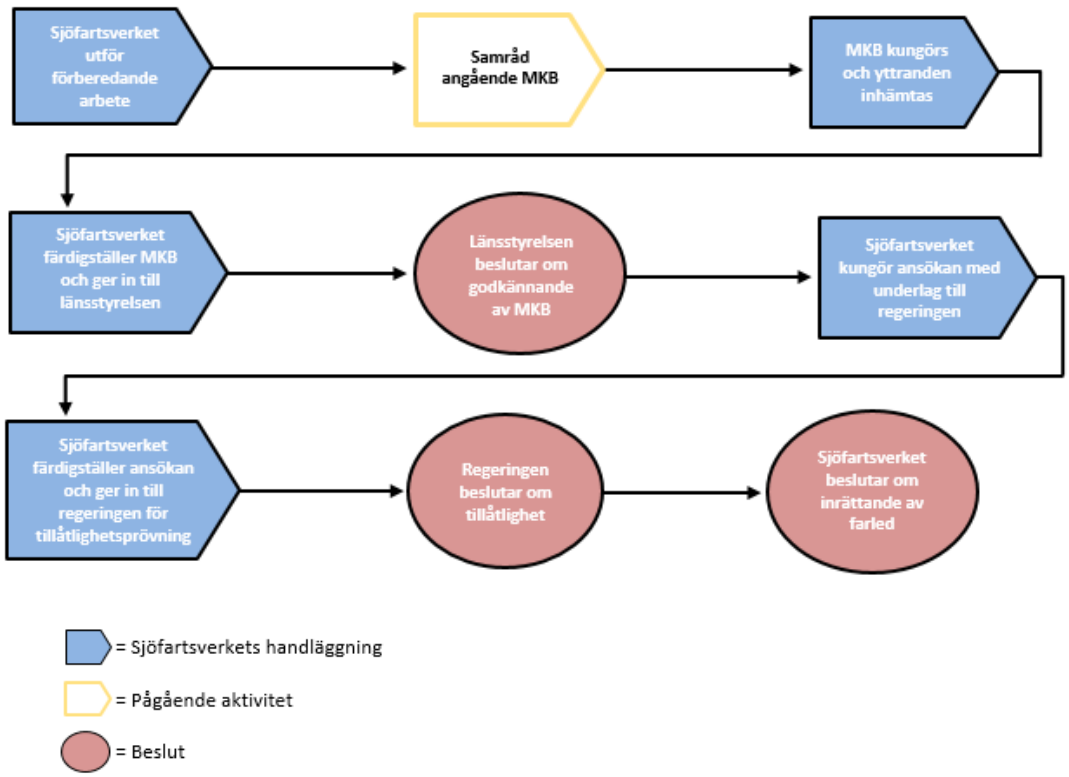
4. Process och lagstiftning

Detta samrådsunderlag ingår som ett led i samrådet inför prövning av inrättandet av en ny farled enligt lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled (farledslagen) samt regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken.

4.1 Inrättande av allmän farled

En ny allmän farled får inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. Det är Sjöfartsverket som beslutar om inrättandet av farleden. Dessförinnan ska regeringen genomföra en s k tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken.
I ett ärende enligt farledslagen ska det ingå en MKB som ska godkännas av länsstyrelsen. Efter godkänd MKB ska Sjöfartsverket bereda ärendet och tillsammans med eget yttrande och övrigt underlag (inklusive godkänd MKB) överlämna frågan om inrättande av den allmänna farleden till regeringen. Om regeringen finner att inrättande av den allmänna farleden är tillåtligt, återlämnas ärendet till Sjöfartsverket som fattar beslut om inrättandet, se Figur 2.

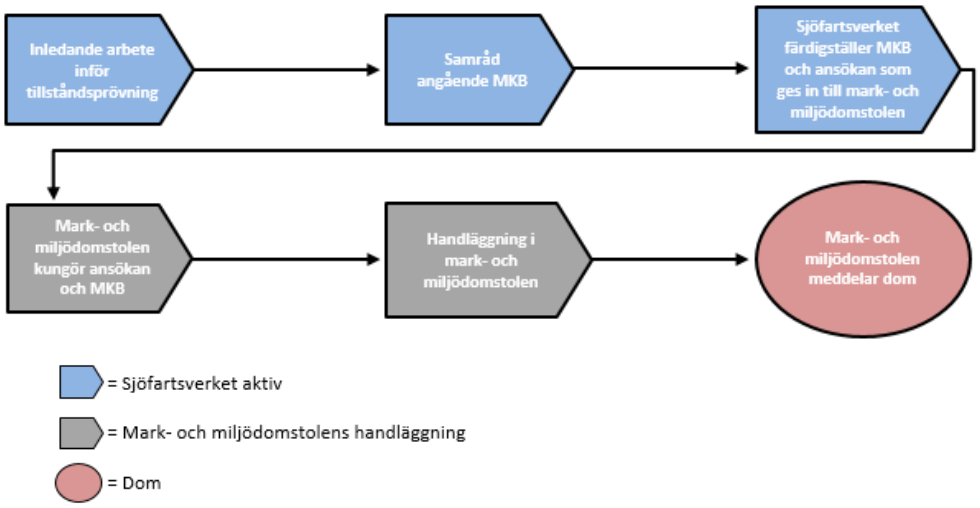
Figur 2. Processchema för farledslagen och 17 kapitlet miljöbalken



4.2 Prövningen enligt miljöbalken av arbetena i farleden

Om regeringen finner att inrättandet av den allmänna farleden är tillåtligt, ska arbetena för farleden tillståndsprövas enligt bestämmelserna i miljöbalken, se Figur 3. Muddring och sprängning är vattenverksamheter som prövas enligt bestämmelserna i 11 kapitlet miljöbalken. Tippning av muddermassor kräver dispens enligt 15 kapitlet. Det kan även bli fråga om prövning enligt 7 kapitlet för intrång i skyddade naturområden som naturreservat och Natura 2000-områden.

Figur 3. Processchema över tillståndsprövningen för arbete i vatten enligt miljöbalken



4.3 MKB-processen

En MKB ska ingå i ett ärende enligt farledslagen och innehålla de uppgifter som krävs enligt 6 kapitlet miljöbalken. MKB ska innehålla uppgifter om verksamhetens inverkan på människors hälsa och miljön samt en redovisning av alternativa lokaliseringar och utformningar. Inför upprättande av MKB ska Sjöfartsverket samråda med myndigheter, organisationer och enskilda som ges tillfälle att ge synpunkter på utformningen av MKB:n via samråd. Efter att MKB:n har färdigställts ska den kungöras och det finns då möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Sjöfartsverket överlämnar därefter, efter eventuella justeringar, MKB:n till länsstyrelsen för godkännande.

En särskild MKB-process med samråd genomförs inom ramen för tillståndsprövningen enligt miljöbalken.

5. Omgivningsförhållanden

5.1 Allmänt

Landsortsfarleden berör Stockholms och Södermanlands län samt de fyra kommunerna Södertälje, Botkyrka, Nynäshamn och Trosa.

Farleden var betydelsefull för trafiken till Mälaren redan under förhistorisk tid. Genom landhöjningen blev sundet vid Södertälje inte längre farbart och i början på 1800-talet anlades Södertälje kanal. Idag används Landsortsfarleden för såväl godstrafik till Södertälje hamn som till hamnarna i Mälaren samt inte minst av fritidsbåtar sommartid. Farleden går genom en omväxlande natur som delvis skyddats som Natura 2000-områden och naturreservat samt områden utpekats som riksintressen. Längs stora delar av farleden finns permanent- och fritidsbebyggelse.

Figur 4. Farleden från Södertälje hamn

Figur 5. Himmerfjärden

Figur 6. Landsort

5.2 Riksintressen

De riksintressen som utredningsområdet berör framgår av Figur 7 och Figur 8.

Södertälje Hamn och den befintliga Södertäljefarleden är utpekad som mark- och vattenområden *av riksintresse för kommunikationsanläggningar* (dvs. riksintresse för hamnverksamhet) enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Även en tidigare planerad Asköfarled är utpekad som riksintresse.

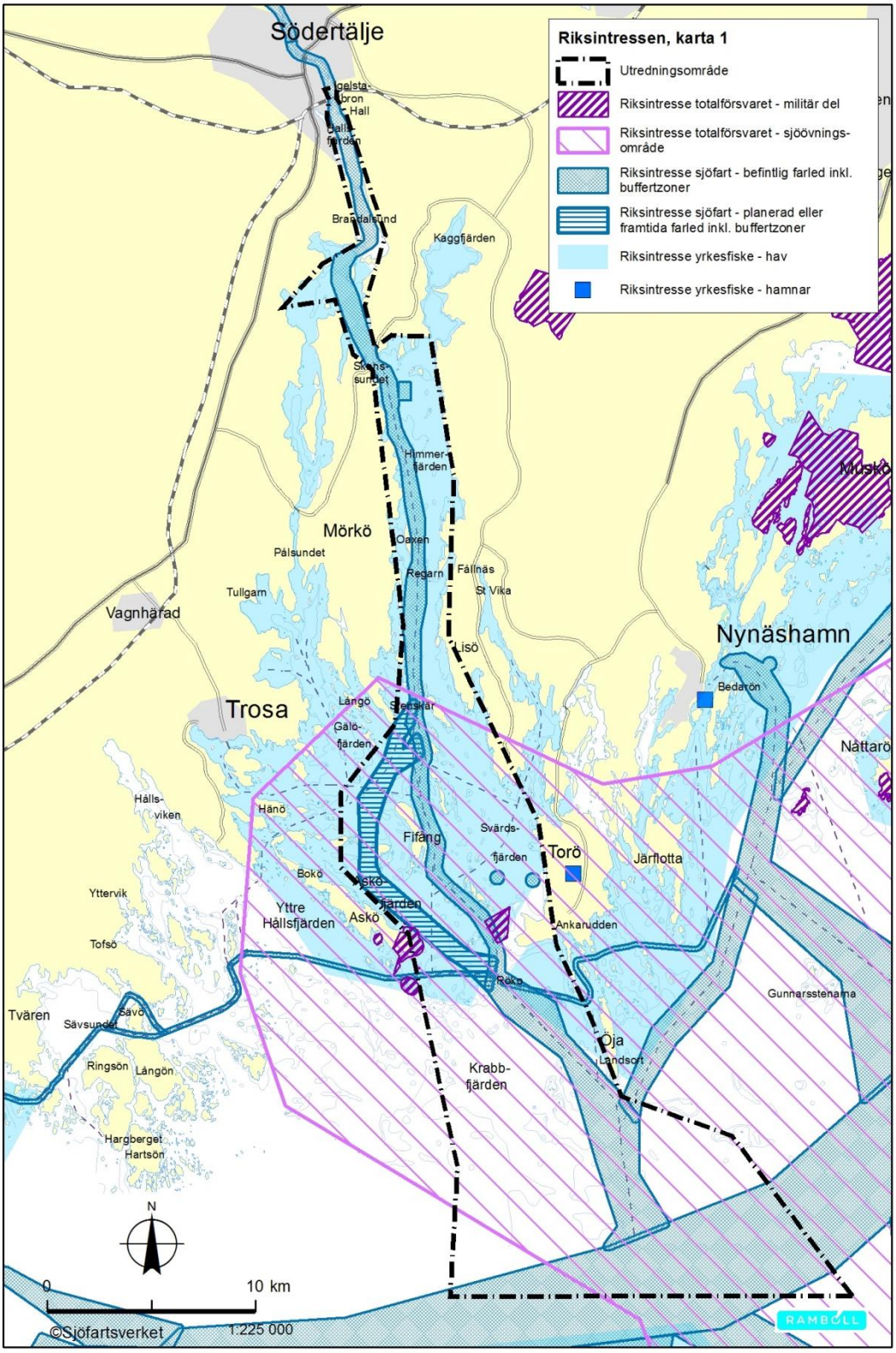
En stor del av utredningsområdet är av *riksintresse för yrkesfisket*. Den yttre delen av utredningsområdet är av *riksintresse för totalförsvaret* som sjöövningsområde. Inom detta ligger även Askö skjutfält.

Inom utredningsområdet finns ett flertal riksintressen för naturmiljö, kulturmiljö och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Där dessa beskrivs nedan hänvisar nummer inom parentes till Figur 8.

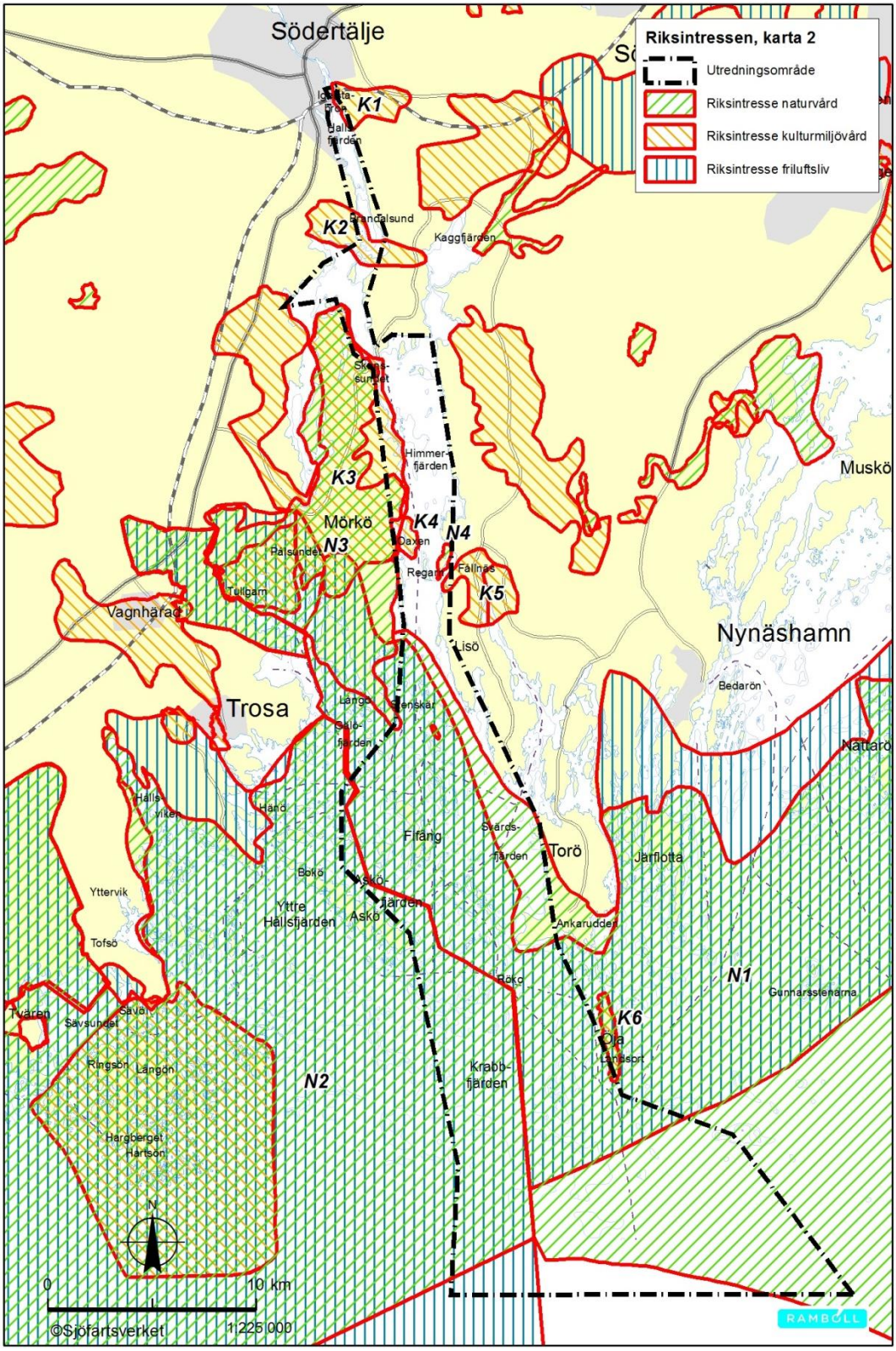
Den yttre delen av utredningsområdet har utpekats som *riksintresse för naturmiljö* och berör både land- och vattenområden (N1 och N2). Här finns bland annat Asköfjärden, som är ett viktigt referensområde för den marina forskningen. Området är också en viktig fågellokal och här finns flera lekområden för fisk. Yttre delen av utredningsområdet är också utpekat som *riksintresse för friluftsliv*. I riksintressebeskrivningen lyfts bland annat båtsport, bad, fritidsfiske, naturstudier, paddling, strövande och skridskofärder.

Längre norrut i utredningsområdet finns Mörkö, Tullgarn (N3) och Koholmen (N4) som båda är riksintressen för naturmiljö och huvudsakligen omfattar landområden. I den norra delen finns även ett antal utpekade *riksintressen för kulturmiljö*. Brandalsund (K2) är nämnt som en farledsmiljö med lång bruknings- och bosättningskontinuitet där det försvarsstrategiska läget vid inloppet till nuvarande Södertälje är framträdande. Övriga områden berör huvudsakligen landområden och är områden Hall (K1), Mörkö (K3), Karta, Oaxen, Stora Vika (K4), Fållnäs (K5) och Öja (K6).

Hela utredningsområdet, utom den nordligaste delen, omfattas av särskilda geografiska bestämmelser och är som helhet av *riksintresse enligt 4 kap miljöbalken*, avseende rörligt friluftsliv respektive högexploaterad kust.



Figur 7. Riksintresse för sjöfart, yrkesfiske och försvar



Figur 8. Riksintresse natur, kultur och friluftsliv

5.3 Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av naturområden inom EU. De är två EU-direktiv som ligger till grund för utpekande av områden. Syftet med direktiven är att bidra till bevarande av den biologiska mångfalden. I bilagor till de båda direktiven listas de arter och naturtyper som ska skyddas och bevaras. Målet är att upprätthålla eller återställa gynnsam bevarandestatus för utpekade arter och naturtyper.

I Sverige har direktiven införts som bestämmelser om områdesskydd enligt 7 kapitlet miljöbalken. Natura 2000-områden är också riksintressen enligt 4 kap 8 § miljöbalken. Inom och i närheten av utredningsområdet finns flera utpekade Natura 2000-områden, vilka kort redovisas nedan och på karta i bilaga 1.

Av Natura 2000-områden inom utredningsområdet är det framför allt *Askö (SE0220439)* där den marina miljön särskilt betonas. Askö omfattar förutom huvudön Askö även ett antal mindre öar samt mellanliggande havsområde. De kustnära undervattensmiljöerna kring Askö uppges vara varierande och artrika. De öppna skären används av sjöfåglar som rastplats eller för häckningsändamål. Inom området uppträder sjöfåglar, framförallt i samband med vår- och höststräck. Intressanta vattenmiljöer utgörs av grunda bottnar som fungerar som viktiga lekområden och uppväxtområden för fisk. Askö ligger ett par hundra meter från föreslagen sträckning. Som framgår av karta i bilaga 2 är muddring inom denna del också begränsad.

Fifång (SE0110101) är en kuperad ö och består av flera berg, hällar och bergssluttningar mot vattnet. Föreslagen sträckning kommer längre från Fifång än den befintliga farleden.

I den yttre delen av utredningsområdet finns *Bokö-Oxnö (SE0220215*), som är en kraftigt kuperad ö med höga branter. *Reveln-Kolguskär (SE0110082)* består av halvön Ören, som är en mäktig isälvsavlagring, och strandängarna vid Reveludden. *Kråmö (SE0220509)* utgörs av huvudön Kråmö, sju mindre öar och några mindre skär samt tillhörande vatten. Föreslagen sträckning bedöms passera relativt långt från dessa och muddringen i denna del är också mycket begränsad.

Längre in i farleden finns ett antal Natura 2000-områden som huvudsakligen berör andmiljöer: Hörningsholm (SE0110321), Kalkberget (SE0110126), Ledarön (SE0110325), Oaxen (SE0110127), Skanssundet (SE0110329) och Stångberget (SE0110331). Dessa berörs inte fysiskt av farleden, men strandområden kan påverkas av ökad risk för erosion och svall.

5.4 Naturreservat

Inom utredningsområdet finns ett flertal områden med förhöjda naturvärden. De Natura 2000-områden som redovisas ovan utgör i flera fall naturreservat och det finns även ett antal ytterligare naturreservat inom området. Reservaten framgår av karta i bilaga 1.

Av intresse för farledssträckningen är i första hand de reservat som omfattar marina områden. Fifångs naturreservat omfattar öarna Fifång, Oxnö och Korpen samt ett 20-tal mindre holmar och skär. Delar av Fifångs vikar är grunda med artrik undervattensvegetation, medan stora delar är lämpliga natthamnar för fritidsbåtar. Fifång är också ett marint naturreservat där undervattensmiljön skyddas.

Askö är Södermanlands första marina naturreservat. Syftet med reservatet är bland annat att bevara ett sammanhållet och förhållandevis oexploaterat skärgårdsområde med dess höga naturvärden, särpräglade geologi, stora kulturvärden, värdefulla växt- och djurliv, samt stora värde för friluftslivet.

Revskärs naturreservat består av ett stort ytterskärgårdsområde. Reservatets större öar är långsmala, bergiga och samlade i en arkipelag med goda hamnvikar och badstränder. Syftet med reservatet är att säkra ett område av betydelse för allmänhetens friluftsliv.

Föreslagen sträckning passerar genom reservaten Askö, Fifång och Revskär. Muddringen är dock mycket begränsad i dessa delar. Andra reservat i den yttre delen av farleden som är längre från föreslagen sträckning är Persö, Ören och Öja.

Persö naturreservat utgörs av några små kalkholmar i Yttre Hållsfjärden med omgivande vattenområde. Örens naturreservat består av en stor flack isälvsavlagring med i huvudsak stenigt grus i ytan. Ören är också en känd sträckfågellokal. Öja-Landsorts naturreservat omfattar ön Öja med fyrplatsen Landsort. Ön torde vara en av länets främsta sträckfågellokaler.

Längre in i farleden finns ett antal naturreservat som huvudsakligen berör landområden: Öbacken-Bränninge, Brandalsund, Farstanäs,Hörningsnäs och Kalkberget.

5.4.1 Övriga områdesskydd

För området Hölö - Mörkö med omgivande vattenområde råder landskapsbildsskydd, se karta i bilaga 1.

Inom utredningsområdet finns flera öar där det råder tillträdesförbud under del av året som skydd för fågellivet (fågelskyddsområde), se karta i bilaga 1. Skyddet omfattar landstigningsförbud under en period under vår och sommar.

Strandskydd råder längs de flesta stränder inom utredningsområdet. Inom flera områden är strandskyddet också utökat från det generella på 100 meter till upp till 300 meter för land- och vattenområde.

Utöver de olika skyddsförordnandena finns flera objekt med förhöjda naturvärden som bland annat identifierats vid tematiska inventeringar. Enligt exempelvis våtmarksinventeringen, ängs- och betesmarksinventeringen och Skogsstyrelsens inventeringar, se karta i bilaga 1.

Respektive kommun har också sina egna naturvårdsplaner och program där värdefulla områden på lokal nivå pekas ut.

5.5 Övriga miljöintressen

5.5.1 Rekreation och friluftsliv

Utredningsområdet har stor betydelse för rekreation och friluftsliv och som framgår ovan är en stor del utpekat som riksintresse för friluftsliv.

Området är av betydelse för det rörliga friluftlivet med bland annat båtsport, fritidsfiske, bad och skridskoåkning. Inom utredningsområdet finns ett antal badplatser och gästhamnar.

5.5.2 Kulturmiljö

Som framgår ovan finns det ett flertal kulturmiljöer av riksintresse inom utredningsområdet. Respektive kommun har också egna kulturmiljöprogram som redovisar kulturmiljöer av lokalt intresse.

Inom utredningsområdet finns även ett stort antal befintliga fornlämningar, både på land och till havs. Lämningarna i havet utgörs bland annat av äldre kulturlämningar och förlista fartyg. Fornlämningar skyddas av kulturminneslagen. För att säkerställa status på befintliga lämningar samt klargöra om det finns ytterligare lämningar i området som berörs av den nya farledssträckningen eller muddringsverksamheten kommer en marinarkeologisk utredning att genomföras.

5.5.3 Omkringliggande bostäder och verksamheter

Längs farleden finns spridd permanent- och fritidsbebyggelse. Inom utredningsområdet finns samlad bebyggelse i bland annat Kungsdalen, Getryggen, Nästäppan, Sandviken, Ragnarök, Stenkulla, Sandvik, Hästnäs, Oaxen, Regarn, Dyvik, Lisökalv och Landsort.

I Botkyrka kommun ligger Himmerfjärdsverket vid Sandviken. Det är ett avloppsreningsverk som tar emot vatten från drygt 300 000 personer och ett antal industrier innan det släpps ut i Himmerfjärden. Inom utredningsområdet finns också befintliga ledningar, vilka kommer att identifieras i det fortsatta arbetet.

Vid Skanssundet korsas farleden av den statliga väg 569, som här består av en bilfärja.

5.6 Planförhållanden

För området gäller ett antal kommunala översiktsplaner, där Södertälje kommun påtalar hamnens betydelse för kommunen och vikten av att farleden till hamnen förbättras för att undvika dagens kapacitetsproblem. Även övriga kommuner lyfter fram farledens betydelse som riksintresse, men påtalar också riskerna med sjötrafiken. Nynäshamns kommun nämner även betydelsen av befintlig godshamn i Stora Vika.

Inom utredningsområdet kan också finnas befintliga detaljplaner, vilka kommer att identifieras i det fortsatta arbetet.

5.7 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer specificerar bindande krav på miljökvalitet i vissa avseenden. Miljökvalitetsnormer för vatten har fastställts genom EU:s ramvattendirektiv för alla svenska vattenförekomster, samt havsmiljödirektivet såvitt avser kustvatten och havsområden. Utöver dessa finns även miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och buller. För projektet bedöms MKN för vattenförekomster och havsmiljön i första hand vara relevanta men även normer för luftkvalitet.

I figur 9 redovisas aktuella vattenförekomster inom utredningsområdet. Huvuddelen av farledssträckningen berör vattenförekomsterna Krabbfjärden (SE584340-174401), Asköfjärden (SE584870-174310), Svärdsfjärden (SE585000-174600), Himmerfjärden (SE590000-174400), Näslandsfjärden (SE590400-174090) och Hallsfjärden (SE590740-174135).

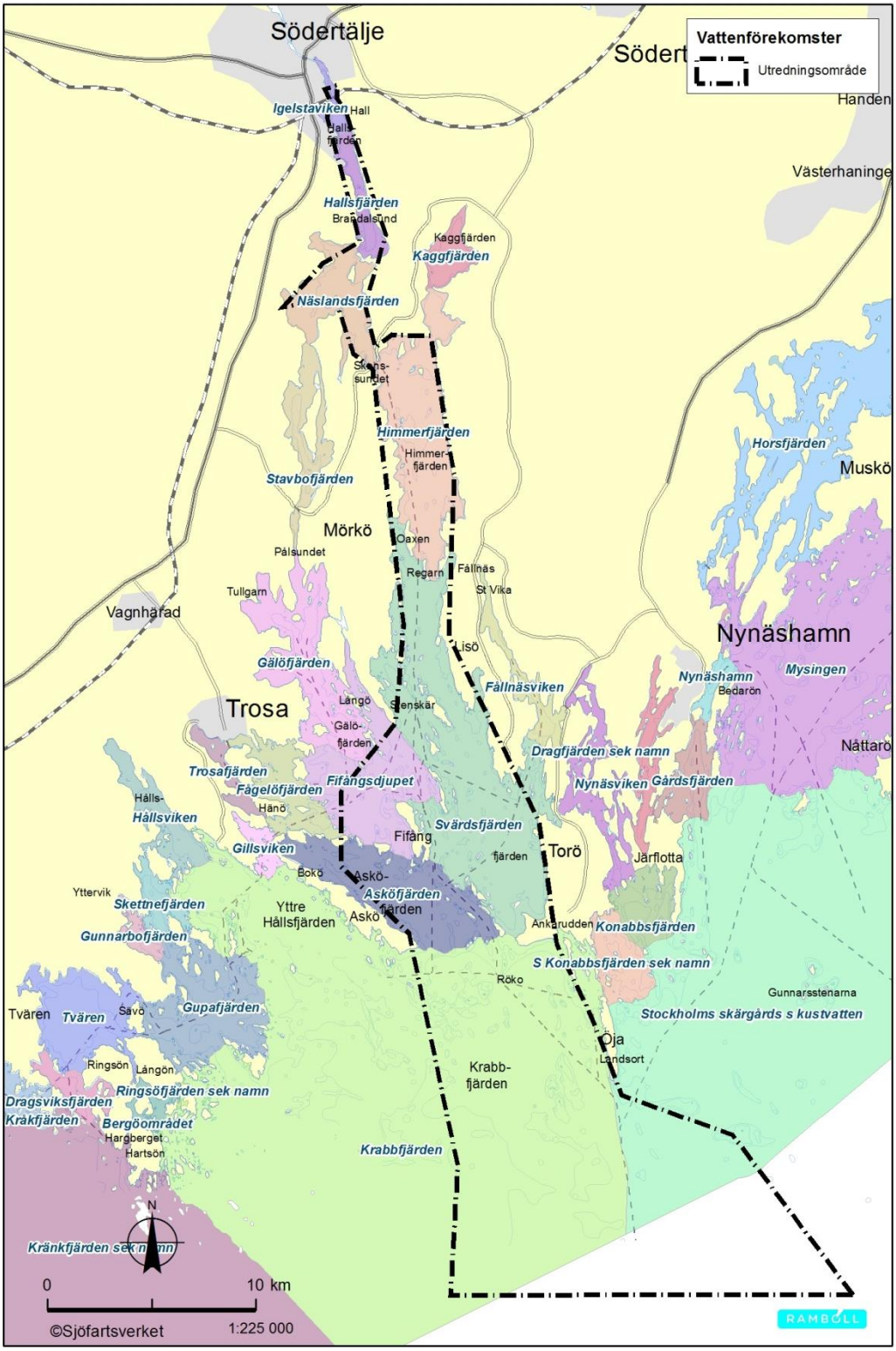
5.8 Geoteknik och sedimentförhållanden

5.8.1 Geoteknik

I utredningsområdet har geotekniska undersökningar utförts under våren och sommaren 2016. Undersökningarna omfattade jord- och bergsonderingar och resultaten förväntas vara klara under hösten. Utifrån undersökningarna ska en modell tas fram som visar lagerföljder och djup av sediment och var det finns berg. Denna kommer tillsammans med dykningar ligga till grund för mängduppskattningen av berg, lera och sand som kommer att behöva muddras, alternativt sprängas.

5.8.2 Föroreningar i sediment

Miljötekniska undersökningar av sediment utfördes i samband med de geotekniska undersökningarna under våren och sommaren 2016. Syftet med undersökningarna var att få en översiktlig bild över eventuell föroreningsspridning i muddrings och tippningsområdena.



Figur 9. Vattenförekomster inom utredningsområdet

Analysresultaten från sedimentundersökningen kommer att utgöra underlag för en utökad provtagning och därefter bedömning av hur muddermassor ska hanteras i det fortsatta arbetet. Undersökningarna kommer också att utgöra underlag för det fortsatta arbetet med modellering av föroreningsspridning.

6. Miljökonsekvensbeskrivning

6.1 Avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för prövningen av inrättande av ny farled fokuserar i första hand på de konsekvenser under driftskedet som en ny farled innebär. Formellt kommer ansökan om inrättande av farled att avse de sträckor där det inte finns någon farled idag, d v s delar av sträckan söder om Skanssundet, se Figur 10. För att beskriva helheten finns dock hela sträckan från Landsort till Södertälje med i detta underlag och kommande MKB. I MKB:n beskriver närmare motiven för valt alternativ samt vilka miljökonsekvenser detta medför.

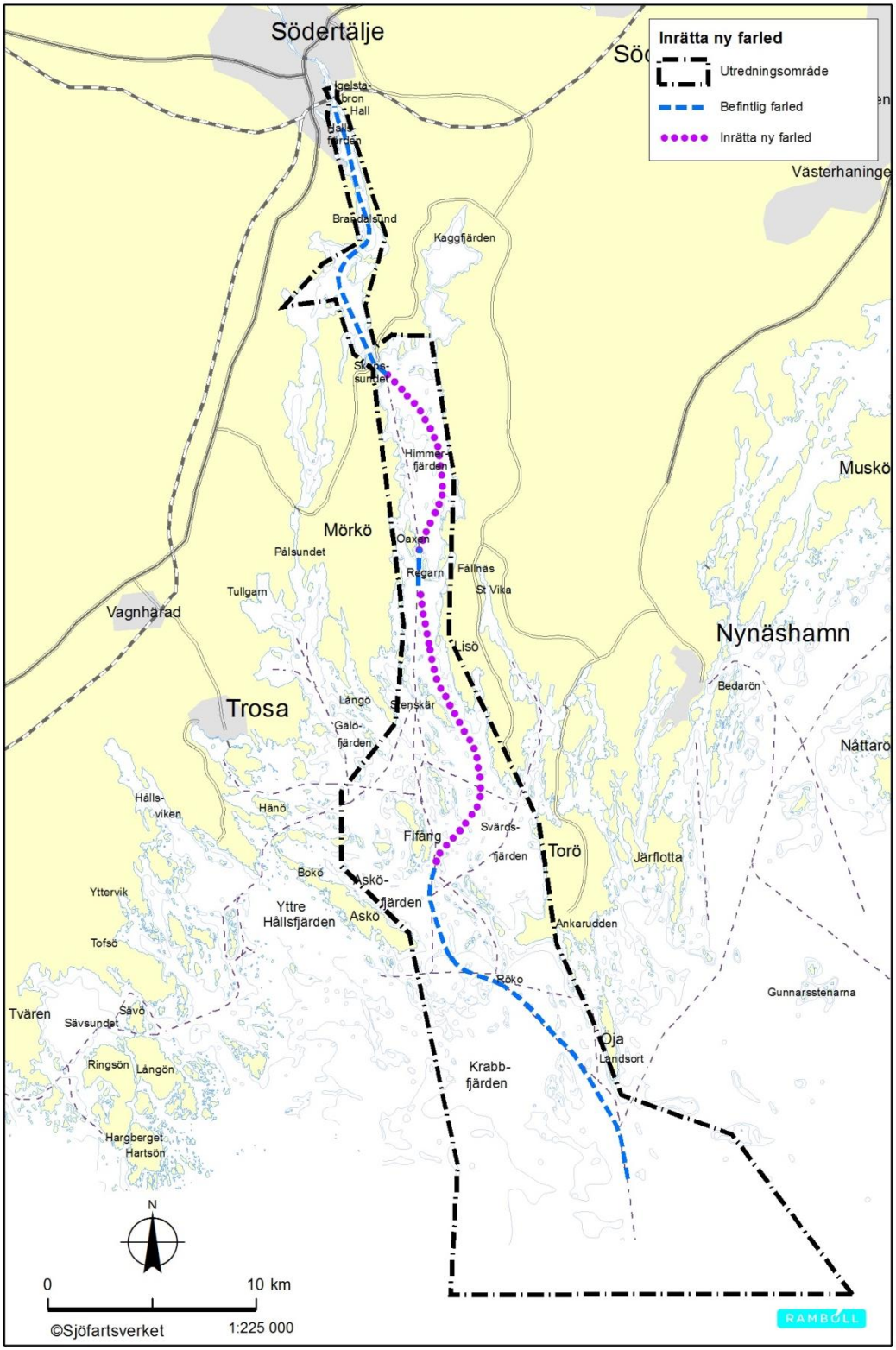
6.2 Innehåll

Sjöfartsverket har gjort bedömningen att påverkan och eventuella konsekvenser för följande miljöaspekter är särskilt viktiga att belysa i den kommande MKB:n:

- Risk och säkerhet avseende farledens säkerhet och transporter
- Naturmiljö vatten med bland annat Natura 2000 och naturreservat
- Naturmiljö land med främst nya fyrar
- Vattenkvalitet inkluderande miljökvalitetsnormer med hänsyn till muddring och tippning och risk för spridning av föroreningar i sediment
- Rekreation och friluftsliv avseende rörligt friluftsliv och befintliga anläggningar
- Landskapsbild avseende nya fyrar
- Kulturmiljö inklusive marinarkeologi
- Hälsa avseende buller i driftskedet samt miljökvalitetsnormer för luft
- Naturresurser avseende eventuellt yrkesfiske

Förslag till innehållsförteckning av MKB framgår av kapitel 7.

Utredningsområde, mudderbehov och möjliga tippområden redovisas i bilaga 2. Den geografiska avgränsningen för MKB:n är utredningsområdet, vilket också bedöms utgöra influensområde.



Figur 10. Sträckor där ett inrättande av ny farled krävs respektive var befintlig farled kan utökas

6.3 Fördjupade utredningar

Sjöfartsverket har inlett arbetet med utredningar av relevanta aspekter inför upprättande av MKB och därvid vidtagit egna undersökningar. För utredningsområdet finns dock även befintlig kunskap hos bl a länsstyrelserna, kommunerna och SGU. I syfte att erhålla ett mer fullständigt underlag planeras ytterligare fördjupade undersökningar.

- Fältundersökningar av fisk, bottenfauna och makrofyter (vegetation). Undersökningarna genomförs under 2016 och kan vid behov kompletteras 2017.
- Sammanställning av befintligt ornitologiskt material görs under 2016 och fördjupade fågelstudier under 2017.
- Marinarkeologiska undersökningar planeras att påbörjas 2016
- Modellering av sediment- och föroreningsspridning genomförs under 2016, med eventuell komplettering 2017.
- Erosionsmodellering från fartygstrafik genomförs under 2016, med eventuell komplettering 2017.
- Bullerutredning avseende drift- och anläggningsskede genomförs 2016-2017.
- Simuleringar avseende risk för olyckor och behov av säkerhetsåtgärder genomförs under 2016 och kommer vid behov att kompletteras.
- En fördjupad undersökning av sedimenten i mudder- och tippområdena påbörjas hösten 2016.
- Uppdaterad samhällsekonomisk bedömning genomförs under hösten 2016.
- Riskanalys av trafik i drift- och anläggningsskede genomförs under hösten 2016.

7. Förslag till innehållsförteckning till MKB för inrättande av farled

I tabell 1 redovisas förslag till innehållsförteckning för den MKB som tas fram i processen för inrättande av farled.

Tabell 1. Förslag till innehållsförteckning för MKB.

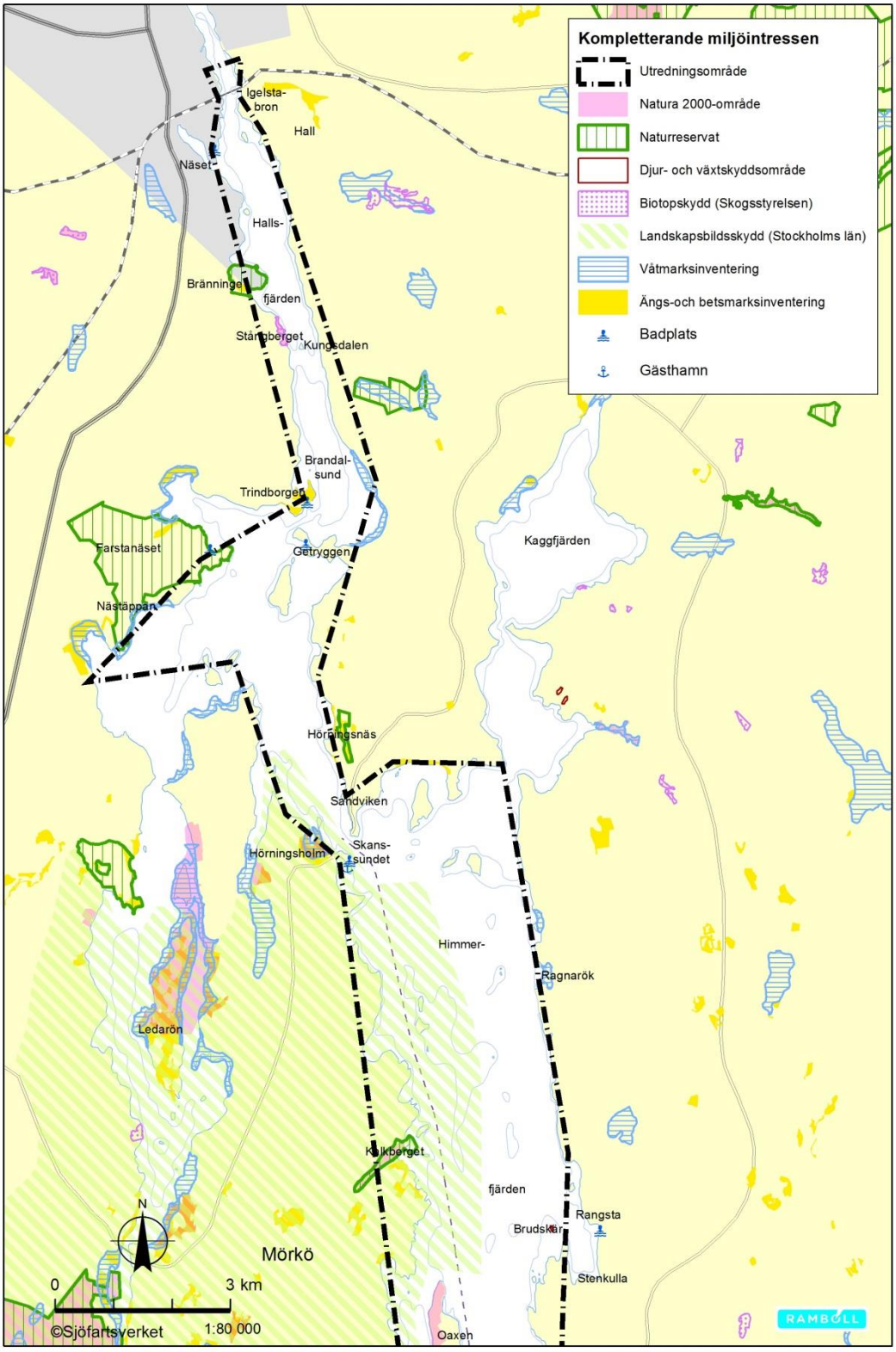
Kapitel	**Kort beskrivning av innehåll**
1 Sammanfattning	Sammanfattning av MKB:n och dess slutsatser.
2 Inledning	Kort om varför projektet genomförs.
3 Bakgrund och syfte	Bakgrund och syfte till projektet och till MKB.
4 Avgränsning	
4.1 Avgränsning av MKB	Avgränsning av MKB-arbetet i sak, tid och rum. Hantering av influensområde.
4.2 Kumulativa effekter	Koppling till angränsande projekt och eventuella kumulativa effekter.
4.3 Bedömningsgrunder	Redovisning av vilka bedömningsgrunder som använts.
4 Genomförande av sökt alternativ	En lättförståelig sammanfattande beskrivning av de planerade åtgärderna. Fokus på vad de medför för driftskedet.
5 Alternativ	
5.1 Studerade alternativ	Möjliga alternativ redovisas med motiv till varför vissa alternativ valts bort.
5.2 Nollalternativ	Nollalternativ definieras. Det är ett jämförelse-alternativ som innebär en framtida situation utan att åtgärderna genomförs.
6 Övergripande förutsättningar	
6.1 Riksintressen	Övergripande beskrivning av riksintressen, inklusive Natura 2000-områden.
6.2 Nationell och regional planering	Beskrivning av nationella, regionala planer och koppling till annan planering som bränsleörsörjningen för Stockholm och Mälarprojektet.
6.3 Kommunal planering	Beskrivning av den kommunala planeringen avseende översiktsplan och eventuella detaljplaner.
7 Förutsättningar och konse-kvenser	För varje aspekt redovisas förutsättningar, effekter och konsekvenser efter inarbetade miljöåtgärder.
7.1 Naturmiljö vatten	Förutsättningar utgår från nuvarande kunskap men förutsätter också kompletteringar enligt fördjupade undersökningar avseende bottenfauna, vegetation, fisk och fåglar. Särskild avstämning görs avseende Natura 2000 och naturreservat.

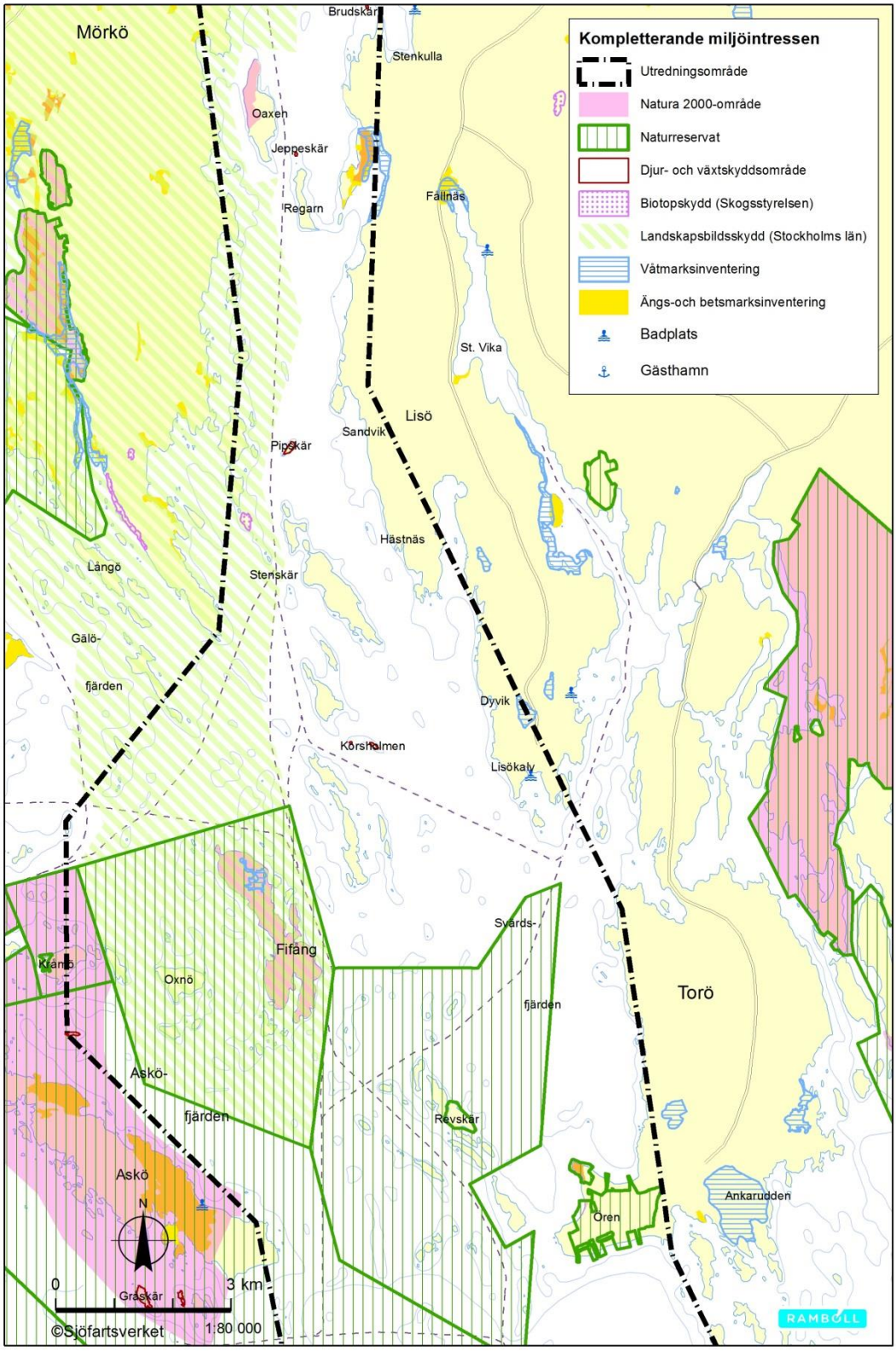
7.2 Naturmiljö land	Eventuell påverkan på land från sjösäkerhetsanordningar, erosionsskydd etc och hur detta påverkar landmiljöer och fåglar.
7.3 Vattenkvalitet	Eventuell påverkan på vattenkvalitet avseende miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenkvalitet.
7.4 Rekreation och friluftsliv	Konsekvenser för rörligt friluftsliv och fasta anläggningar som badplatser och gästhamnar.
7.5 Landskapsbild	En översiktlig landskapsanalys görs i inledande skede. Upplevelsen av farleden från kringliggande områden med eventuella nya fyrar.
7.6 Kulturmiljö	En allmän kulturhistorisk beskrivning görs för området. Inarbetade av marinarkeologisk utredning.
7.7 Hälsa	Hanterar frågor avseende buller och luftföro-reningar i driftskedet. Avstämning görs mot MKN för luftkvalitet. Bullerutredning inarbetas.
7.8 Risk och säkerhet	Inarbetande av fördjupade studier avseende risk och farledssimuleringar.
7.9 Naturresurser och klimat	Naturresurser hanterar främst fiske ur ett naturresursperspektiv samt klimatpåverkan och eventuella andra naturresurser.
8. Samlad bedömning	Konsekvenserna sammanfattas och särskild avstämning görs mot miljömål, MKN och påverkan på riksintressen (inkl. Natura 2000). Globala, lokala, och regionala miljöeffekter.
9. Kontroll och uppföljning	Utifrån förslagen till skyddsåtgärder sammanställs de aspekter och parametrar som kan behöva följas upp i fortsatt arbete med bland annat ansökan om vattenverksamhet.
10. Källförteckning	
Bilagor	Bland annat utförda undersökningar

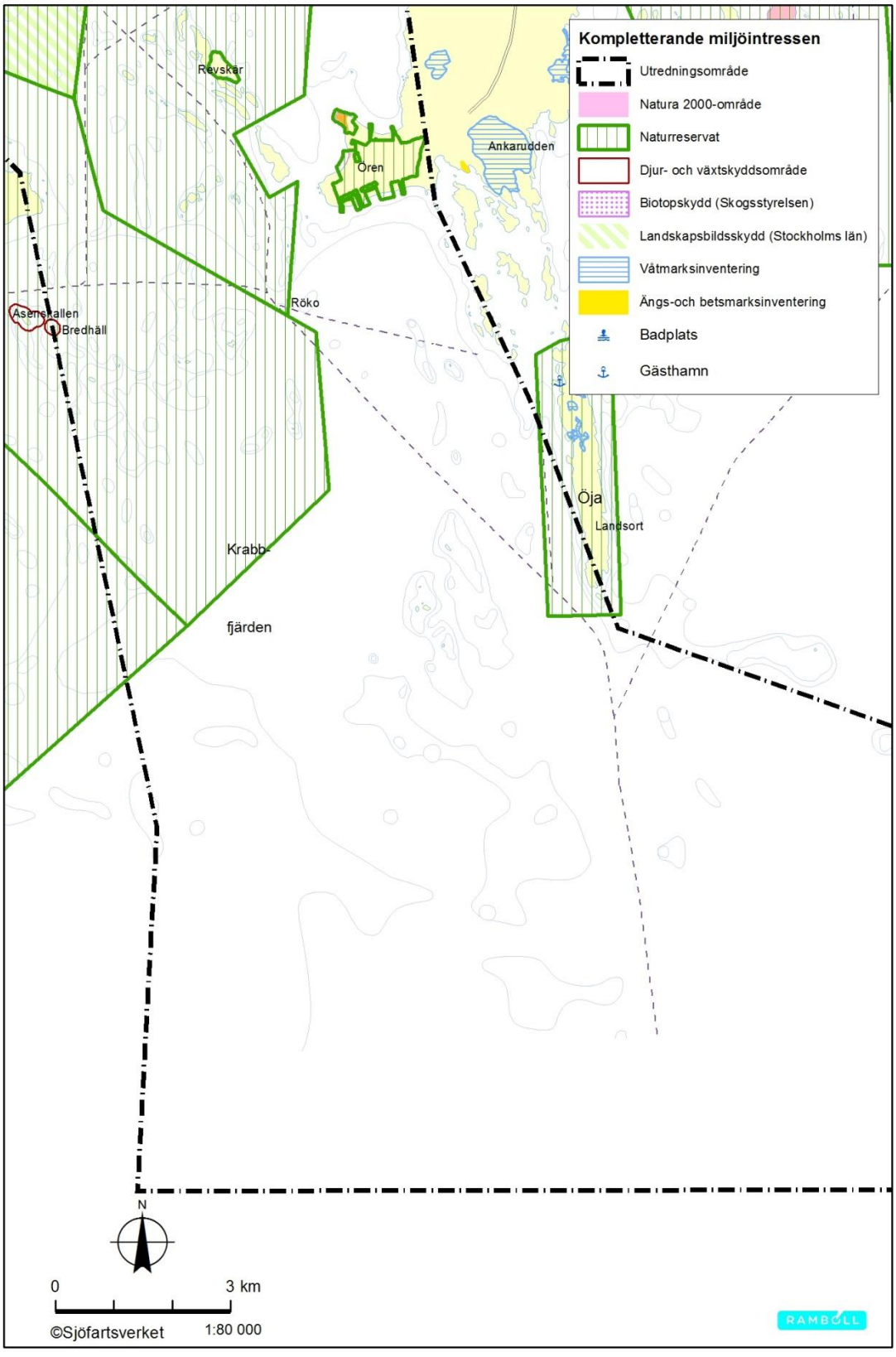
8. Tidplan

Samråd inför framtagande av MKB pågår under oktober 2016 och avsikten är att därefter färdigställa återstående utredningar och upprätta MKB, som ska godkännas av länsstyrelsen. Ansökan till regeringen om prövning enligt 17 kap miljöbalken av planeras att ges in så snart som möjligt under 2017. Arbetet med att fördjupa farlederna bedöms kunna påbörjas tidigast år 2019 och pågå under ett till två år.

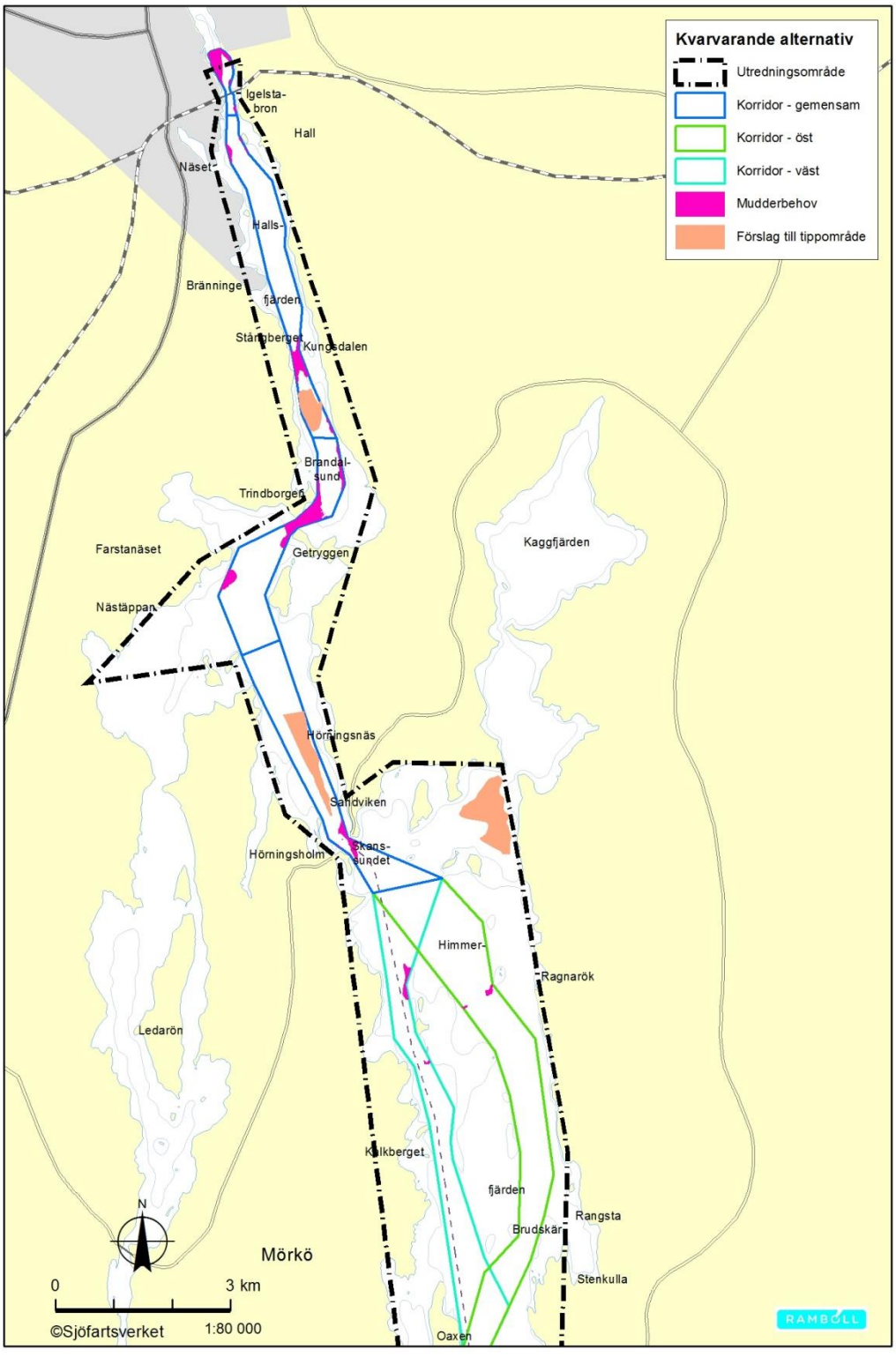
Bilaga 1. Miljöintressen

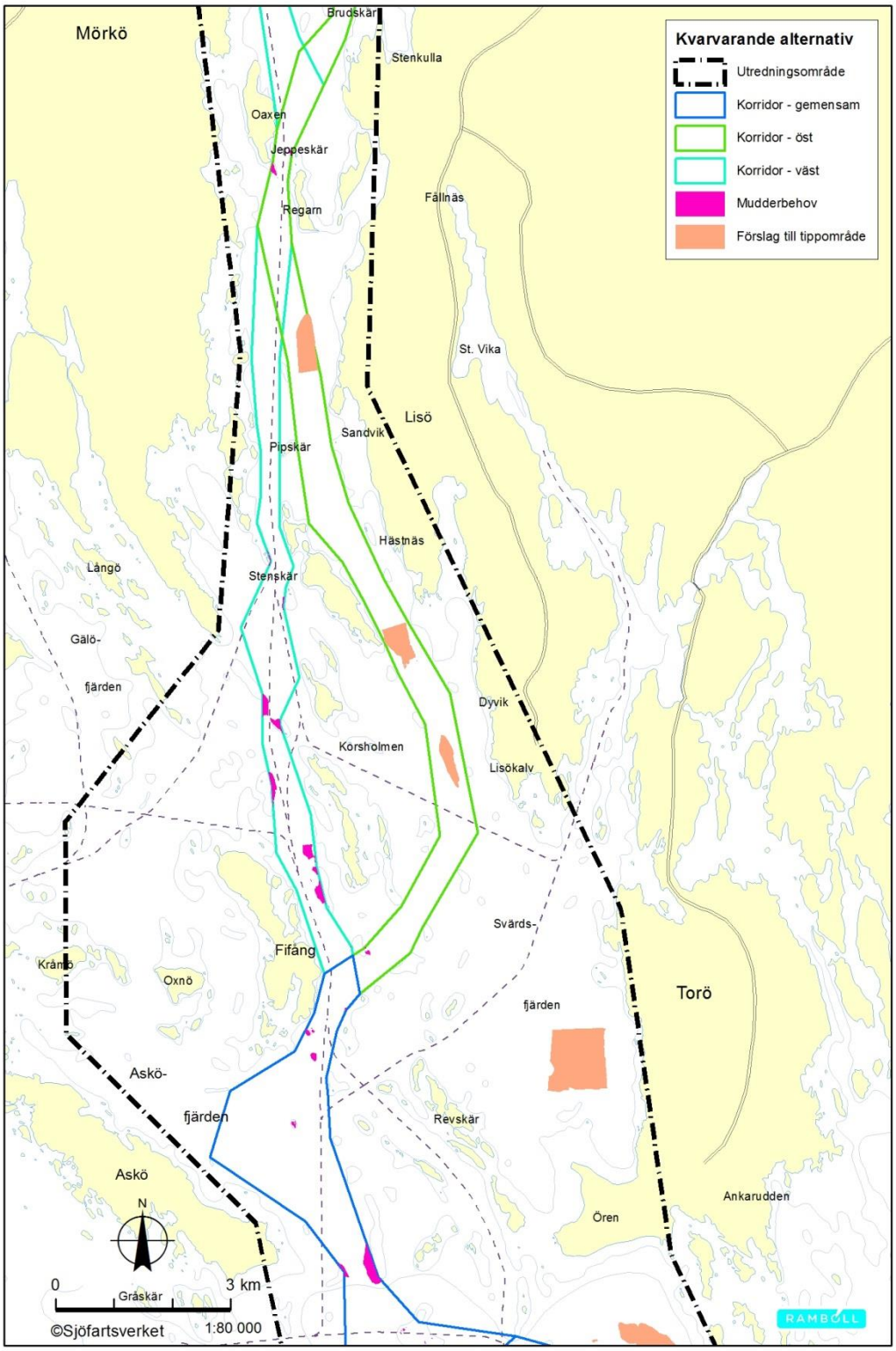


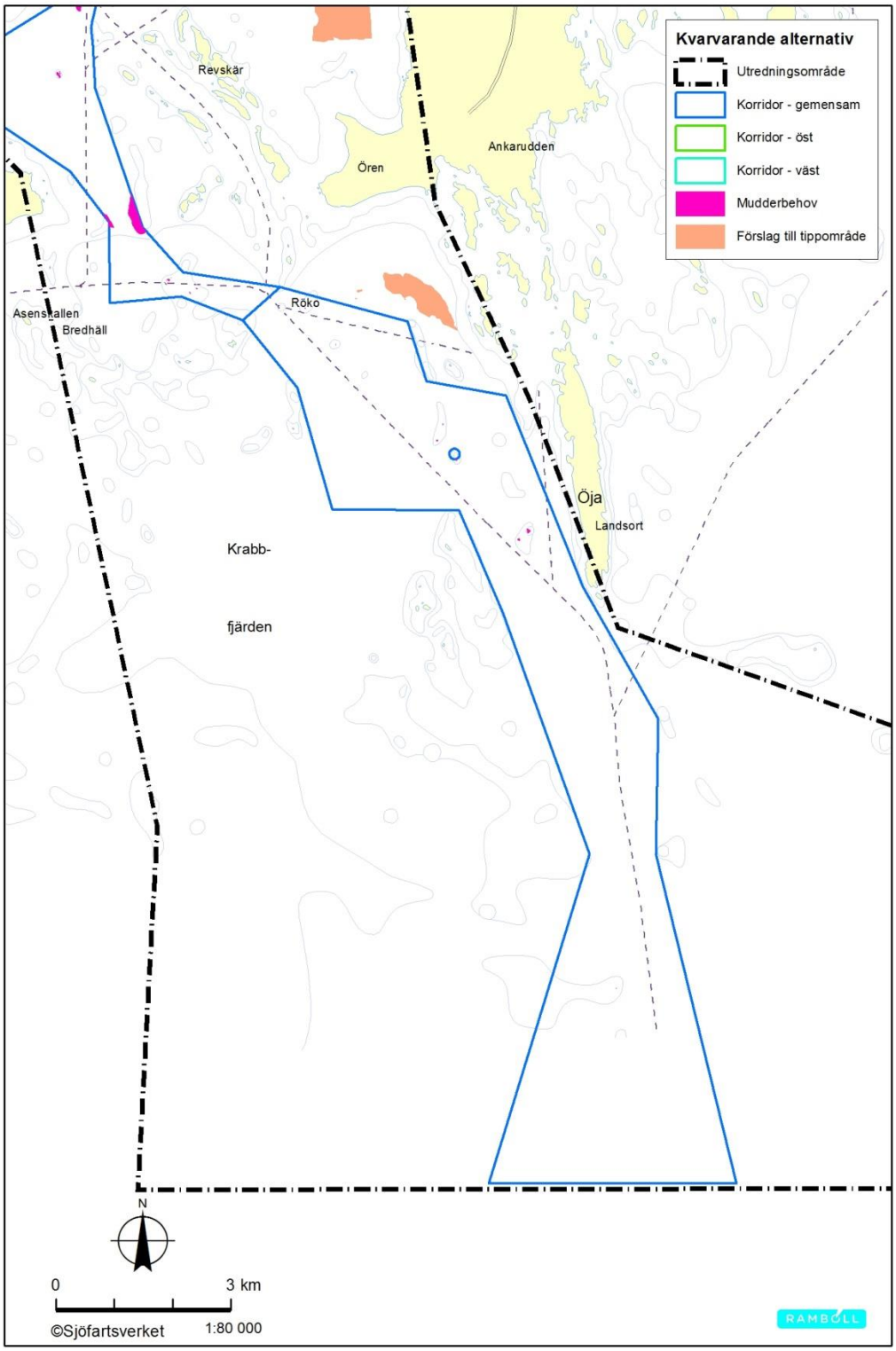

Kompletterande miljöintressen
Utredningsområde
Natura 2000-område
Naturreservat
Djur- och växtskyddsområde
Biotopskydd (Skogsstyrelsen)
Landskapsbildsskydd (Stockholms län)
Våtmarksinventering
Ängs-och betsmarksinventering
Badplats
Gästhamn
Mörkö
Brudskär
Stenkulla
Oaxen
Jeppeskär
Regarn
Fällnäs
St. Vika
Lisö
Sandvik
Pipskär
Hästnäs
Stenskär
Långö
Gälö-
fjärden
Dyvik
Körsholmen
Lisökalv
Svärds-
fjärden
Fifång
Kranö
Oxnö
Torö
Askö-
fjärden
Revskär
Askö
Ankarudden
Ören
N
0
3 km
Gråskär
©Sjöfartsverket
1:80 000
RAMBØLL


Kompletterande miljöintressen
Utredningsområde
Natura 2000-område
Naturreservat
Djur- och växtskyddsområde
Biotopskydd (Skogsstyrelsen)
Landskapsbildsskydd (Stockholms län)
Våtmarksinventering
Ängs-och betsmarksinventering
Badplats
Gästhamn
Revskär
Ankarudden
Ören
Röko
Åsenskallen
Bredhäll
Öja
Landsort
Krabb-
fjärden
N
0
3 km
©Sjöfartsverket
1:80 000
RAMBØLL

Bilaga 2. Korridorer för östlig sträckning respektive befintlig, västlig, sträckning inklusive behov av muddring för att klara farledskraven och möjliga tippområden




Kvarvarande alternativ
Utredningsområde
Korridor - gemensam
Korridor - öst
Korridor - väst
Mudderbehov
Förslag till tippområde
Mörkö
Brudskär
Stenkulla
Oaxen
Jeppeskär
Regarn
Fällnäs
St. Vika
Lisö
Sandvik
Pipskär
Hästnäs
Stenskär
Långö
Gälö-
fjärden
Dyvik
Korsholmen
Lisökalv
Svärds-
fjärden
Fifång
Kråmö
Oxnö
Torö
Askö-
fjärden
Revskär
Askö
Ankarudden
Ören
N
0
3 km
Gråskär
©Sjöfartsverket
1:80 000
RAMBÖLL


Kvarvarande alternativ
Utredningsområde
Korridor - gemensam
Korridor - öst
Korridor - väst
Mudderbehov
Förslag till tippområde
Revskär
Ankarudden
Ören
Röko
Asenskallen
Bredhäll
Öja
Landsort
Krabb-
fjärden
N
0
3 km
©Sjöfartsverket
1:80 000
RAMBØLL

SJÖFARTSVERKET
601 78 Norrköping
Tel vx 0771-63 00 00
www.sjofartsverket.se

Svars-/yttrandelista

2017-01-26

	Svarat	Yttranden
Myndigheter		
Länsstyrelsen i Stockholms län	X	
Länsstyrelsen i Södermanlands län	X	
Södertälje kommun		
Nynäshamns kommun	X	
Botkyrka kommun	X	
Trosa kommun		
Naturvårdverket	x	Naturvårdsverket har meddelat att man avstår från att yttra sig
Försvarsmakten, generalläkaren		
MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap		
Kustbevakningen		
Riksantikvarieämbetet		
Statens maritima museer		
Kammarkollegiet		
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)	X	
Statens geotekniska institut (SGI)	X	
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	X	
Sveriges Ornitologiska Förening		
Sveriges Fiskares Riksförbund		
Sveriges Hamnar		
Svenskt Näringsliv		
Transportindustriförbundet		
Transportstyrelsen	X	
Boverket		
Havs- och vattenmyndigheten	X	
Regionförbundet Södermanland		
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholm	X	Ligger under Stockholms läns landsting
Södertälje Hamn		
Stockholms Bulkhamn i Stora Vika		
Stockholms hamnar		
Mälarhamnar AB		
Sveriges organiserade fiskeguider		
Sportfiskarna region Mälardalen		
Sportfiskarna Södermanland		
Stockholm läns fiskareförbund		
Askö kustlaboratorium		
SYVAB	X	
Svenska Kraftnät	X	Inget att erinra. Hänvisar till var man kan ladda ner Svks ledningsnät
Energimyndigheten		
Skanova		
Stockholm läns landsting	X	
Stockholms universitet	X	
Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund	X	
Föreningar och organisationer		
Södertälje båtklubb		
Östertälje båtklubb		
Fältbiologerna		
Hölö Mörkö hembygdsförening		
Sorunda hembygdsförening		
Torö hembygdsförening		
Oaxens bygdegårdsförening		
Himmerfjärdens naturvårdsförening	X	
Lisö bygdegårdsförening		
Nynäshamns segelsällskap		
Nynäshamns motorbåtsklubb		
Friluftsfrämjandet Region Mälardalen		
Föreningen Sörmlands Ornitologer		
Stockholms ornitologiska förening		
Naturskyddsföreningen i Södermanland		
Naturskyddsföreningen i Stockholm	X	Tillsammans med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn och Botkyrka-Salem
Naturskyddsföreningen Botkyrka - Salem	X	
Eneby Båtklubb		
Södertälje Båtsällskap		
Skansholmens Gästhamn & Camping		
Landsorts Gästhamn & Stugor		
Farstanäs Havsbad & Familjecamping AB		
Sorundanet Nynäshamns kommunparti	X	
Sandviks bryggsamfällighetsförening	X	
Oaxens samfällighetsförening	X	
Rangsta båtklubb	X	
Regarns tomtägarförening	X	
Ragnaröks tomtägareförening	X	
Dyviks samfällighetsföreing	X	
Falkuddens tomtägareförening	X	
Maren Ängsvägens samfällighet	X	
Getryggens samfällighetsförening	X	
Namninsamling Protestslista	X	Flertalet privatpersoner
Sorunda båtklubb	X	Via Roland Sernlind
Privatpersoner		
Carina och Rikard Tunedal	X	
Mats Kummelstedt	X	
Ulf Ekberg	X	
Rolf och Christina Simón	X	Även en förfrågan om tillgång till handlingar (buller, erosion)!

Per Nilsson	X	
Cecilia Sjöblom	X	
Eva och Jan Eriksson	X	
Thomas Larsson	X	2 st yttrande
Leif Gustafsson	X	2 st yttrande
Kjell, Ingrid och Göran Rilegård	X	
Nils och Gun-Britt Djurberg samt ytterligare sju namn	X	
Marie Strömstedt	X	1 yttrande + 1 svar från SjöV (se anonymitet)
Hans Lennartsson	X	
Örjan Forsell	X	
Cecile Aggenberg	X	
Hans Rickberg	X	
Jan-Olov Hallberg	X	
Jan Holwaster	X	2 st yttrande
Hans Rösmer	X	
Anonym (2016-10-29)	X	

Länsstyrelsen
Stockholm

Enheten för samhällsplanering
Rebecca Strömberg

Datum
2016-11-14

Beteckning
343-36284-2016

hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se

Samråd inför inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

Sjöfartsverket har översänt ett underlag inför inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje till Länsstyrelsen i Stockholms län för samråd enligt 1 b § lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (1983:293).

Samråd inför inrättande av allmän farled

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik. Farleden behöver ökad kapacitet och tillgänglighet samt förbättrad sjösäkerhet. Projektet medför inrättande av nya farledsavsnitt, viss breddning och fördjupning av farleden samt förbättrad farledsutmärkning.

Inrättande av de nya farledsavsnitten ska tillåtlighetsprövas av regeringen enligt 17 kap. miljöbalken. Sjöfartsverket samråder nu inför upprättande av den miljökonsekvensbeskrivning som ska ligga till grund för tillåtlighetsprövningen. Samrådet syftar till att inhämta information och synpunkter på den kommande miljökonsekvensbeskrivningens utformning och omfattning.

Samråd enligt 6 kap. 4 § miljöbalken har genomförts med länsstyrelserna i Stockholms län och Södermanlands län genom ett möte den 4 oktober 2016. Minnesanteckningar från samrådet har därefter inkommit till länsstyrelserna. Detta yttrande är ett komplement till samrådsmötet.

Inför tillståndprövning i mark- och miljödomstolen av planerade åtgärder kommer en särskild miljökonsekvensbeskrivning att tas fram. Samråd inför tillstånds-prövningen genomförs vid ett senare tillfälle i processen.

Innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen

Den kommande miljökonsekvensbeskrivningen ska identifiera och beskriva de effekter som den planerade verksamheten kan ha på människors hälsa och miljön i enlighet med 6 kap. 3 § miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla de uppgifter som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att uppfylla syftet med 6 kap. 3 § miljöbalken. Den planerade farledens förhållande till nationella, regionala och lokala miljömål, miljökvalitetsnormer samt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken ska beskrivas.

Länsstyrelsen anser att samrådsunderlaget i huvudsak redovisar de aspekter som behöver finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen. Vi förutsätter att de fördjupade utredningar som anges i underlaget kommer att genomföras och att resultatet redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Utöver de aspekter och utredningar som redovisas i samrådsunderlaget och som lyftes under samrådsmötet vill vi framföra att miljökonsekvensbeskrivningen behöver belysa följande frågor.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormerna är bindande för kommuner och myndigheter. Miljökvalitetsnormerna innebär ett skarpt icke-försämringskrav samt att de allra flesta vatten måste förbättras för att följa normerna. EU-domstolen har i en dom som meddelades den 1 juli 2015 i mål C461/13 (Weserdomen) funnit att medlemsstaterna är skyldiga att inte meddela tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka en försämring av status eller äventyra att god ekologisk ytvattenstatus uppnås. Av domen framgår hur miljökvalitetsnormerna enligt ramdirektivet för vatten ska tolkas och tillämpas i tillståndsärenden. I domen tolkar EU-domstolen begreppet försämring i direktivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor även om inte den sammanvägda statusen försämras. Vidare anser domstolen att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna kvalitetsfaktor en ”försämring av status”.

Farledens påverkan på hydromorfologin behöver undersökas och beskrivas för både bygg- och driftskedet, t.ex. genom modellering. Under 2017-2018 ska Länsstyrelsen klassa hydromorfologin vid kusten. Oavsett att klassningen saknas till stora delar i år får verksamhetsutövare inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna. Det är därför bland annat viktigt att undersöka påverkan från sprängningar i inre delen av Himmerfjärden samt sjötrafikens effekter på erosion.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör även inkludera eventuell påverkan på utströmingen av avloppsvatten från Himmerfjärdsverket. I redovisningen bör följande ingå:

- var och på vilket djup utsläppsrören från Himmerfjärdsverket ligger,
- var avloppsströmmen når ytan,
- dagens strömningsförhållanden,
- förändrade strömningsförhållanden vid en ny dragning av farleden samt
- påverkan på vattenkvaliteten, miljökvalitetsnormerna för vatten och människors hälsa vid en ny dragning av farleden.

I ett värsta scenario kommer sjötrafiken driva med sig avloppsströmmen in mot Södertälje, vilket kan påverka miljökvalitetsnormerna och icke-försämringskravet alternativt äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna. Hälsoaspekten som behöver belysas är bakterier i avloppsvatten.

Datum
2016-11-14

Beteckning
343-36284-2016

Natura 2000-områden

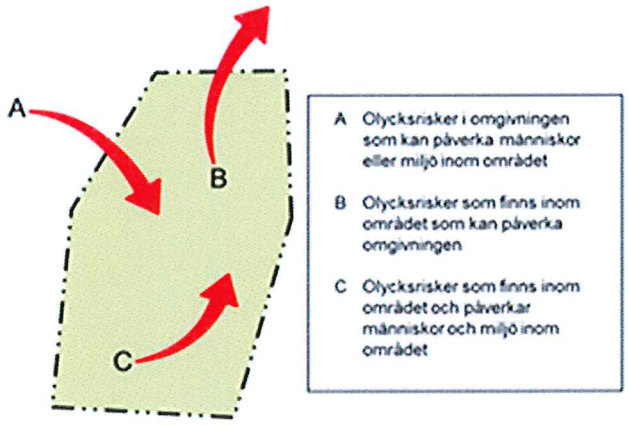
Påverkan på naturvärdena i berörda Natura 2000-områden behöver belysas grundligt. Det kan bland annat handla om påverkan på utpekade undervattensmiljöer och påverkan på stränder från erosion. Om den nya sträckningen av farleden kan medföra en betydande påverkan på naturvärden i Natura 2000-områdena krävs en tillståndsprövning enligt 7 kap. 28 § miljöbalken.

Undervattensbuller

Miljöpåverkan i form av undervattensbuller från sprängningsarbetet (breddning och fördjupning av farleden) och sjötrafiken behöver redovisas. Sjötrafik genererar undervattensbuller från motorerna och ekolod som kan påverka både fisk och marina däggdjur. I Naturvårdsverkets rapport *Underlag för reglering av undervattensljud vid pålning* (rapport 6723) finns information om hur undervattensbuller kan påverka marina djur.

Olycksrisker

Olycksrisker bör belysas i bygg- respektive driftskedet. För att ge en god bild av risksituationen och den påverkan som kan uppstå ska olycksrisker identifieras och beaktas utifrån de tre perspektiv som anges i figur 1. Varje perspektiv bedöms sedan utifrån påverkan för människor, naturmiljö, samhällsviktiga funktioner samt för farleden.



Figur 1: Typer av olycksrisker som bör behandlas i en MKB (Figur efter MSB).

Miljöövervaknings- och forskningsstationer

Påverkan från muddring och tippning på miljöövervaknings- och forskningsstationerna i området bör beskrivas. Det finns t.ex. mer än 100 bottenfauna-stationer samt tidsserier som sträcker sig tillbaks till 1960-talet.

Datum
2016-11-14

Beteckning
343-36284-2016

Fortsatt dialog

När det gäller sedimentundersökningar samt kulturmiljöfrågor och fornlämningar kommer särskilda dialoger att föras mellan Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Stockholms län. Vi ser gärna att underlagsrapporter skickas till oss allteftersom de blir klara.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit samhällsbyggnadsdirektör Patrik Åhnberg, beslutande, och översiktsplanerare Rebecca Strömberg, föredragande.

Patrik Åhnberg

Rebecca Strömberg

Sändlista (via e-post):
Södertälje kommun
Botkyrka kommun
Nynäshamns kommun
Länsstyrelsen i Södermanlands län

Från: Sundin Ola [mailto:Ola.Sundin@lansstyrelsen.se]
Skickat: den 16 december 2016 15:02
Till: Therese Stark
Ämne: SV: Synpunkter samråd Landsort?

Hej
Jag har varit sjuk under veckan men är nu tillbaka för att beta av e-posten.

De aspekter och frågeställningar, utöver vad ni redovisade i samrådsunderlaget, som Södermanlands länsstyrelse anser är väsentliga att belysa i miljökonsekvensbeskrivningen framfördes till er under samrådsmötet den 4:e september.
De aspekter vi pekade på finns upptagna i de mötesanteckningar som ni skickade över till oss (2016-10-13) även om det inte i alla delar framgår att det inte var en allmän diskussion utan viktiga aspekter enligt länsstyrelsen Södermanlands mening.

Jag bifogar de stolpar jag ställde samman inför samrådsmötet.

Med vänlig hälsning

Ola Sundin
Miljöskyddshandläggare
Länsstyrelsen i Södermanlands län
611 86 Nyköping

tel. 010 – 223 43 16
e-post ola.sundin@lansstyrelsen.se

Lansortsleden 2016-10-04

A

Samrådskrets
Skärgårdens intresseförening?
Båtklubbar Trosa?
Fisket i sörmland?
Trosa?

MKB
Figur 10. Befintlig farled kan utökas??
Vad är muddringsdjupet?

Avgränsning i rum? ”Utredningsområde”?
Tydligare Läns- och reservatsgränser i korridor/mudder kartor.
Mudder/tippområden i förhållande strömningsriktningar och känsliga områden. (Fmått)

Korridor/Farled. Breddningen in mot Askö? Motiv och alternativ! (Var står pinnarna?)

Erosion Askö särskilt känslig. Prognos och konsekvens. Modellering måste vara tillförlitlig. Exempel,verifiering, från andra håll?

Grumling under drift. (Djup/bottentyp) Prognos och konsekvens. Områden särskilt känsliga för grumling? (Askö)

Oljeutsläpp, insats/reaktionstid vid Askö blir mycket kortare. Hur mycket kortare? Mycket känslig strand och botten. Försiktighetsmått?

Ändrade strömningsförhållanden vid bortmuddring? (Askö ost sydspetsen)

Ställningstagande/egen slutsats N 2000.
Ställningstagande/egen slutsats dispens reservat (marint!)och kompensationsåtgärder.

Fyrar, var och konsekvens?

?? Fågelskåren ??

LST Material
Miljöatlas (ej inlagd men)

Större/Stor undersökning makrofyter/musslor har gjorts/pågår på beställning av Lst.
Rapport först under våren men data finns. Bl a nya ålgräslokaler.
Karl Svanberg. (dnr 511-4391-15)

Tjänsteställe/handläggare

Planering och samhällsutveckling
Anna Eklund
E-post: Anna.Eklund@nynashamn.se
Tel: 8148

Beslutsinstans
Kommunstyrelsen

Synpunkter på samrådsunderlag inför regeringens tillåtlighetsprövning av ny farled mellan Landsort och Södertälje hamn

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslaget till yttrande.

Bakgrund

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. Projektet innebär inrättande av nya farledsavsnitt, viss breddning och fördjupning av befintlig farled samt förbättrad farledsutmärkning.

Sjöfartsverket har utrett flera alternativa lokaliseringar i den åtgärdsvalsstudie som tagits fram i samarbete med Trafikverket och funnit att den nu valda sträckningen medför stora fördelar såväl ur sjöfartssynpunkt som miljömässigt.

Sjöfartsverket har nu bjudit in Nynäshamns kommun för att lämna synpunkter på samrådsunderlag för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför inrättande av farled och regeringens kommande tillåtlighetsprövning.

Synpunkter på samrådsunderlaget

Nynäshamns kommun anser det vara av särskild vikt att miljökonsekvensbeskrivningen belyser nedanstående aspekter.

Riksintressen

Många riksintressen överlappar varandra i området. Särskilt viktigt att belysa är hur riksintresset för naturvård och kulturmiljövård tillgodoses och inte skadas.

Buller, erosion, sugeffekter

Den föreslagna sträckningen av ny farled kommer att beröra Nynäshamns kommun i väldigt hög grad då den föreslås löpa nära kommunens västra kust. I vissa fall blir avståndet inte mer än 800 meter. Det betyder att sjöfartens påverkan på permanent- och fritidshusbebyggelse vid Ragnarök, Stenkulla, Sandvik, Hästnäs och Dyvik kommer att förändras från dagens situation. MKB måste belysa förändringarna rörande buller och erosion för dessa områden.

Redan idag är ön Regarn utsatt för omfattande erosion. Regarn består till stor del av sand- och grusmaterial. Nynäshamns kommun anser att MKB ska utreda påverkan på stränder och grusbankar som idag ligger under vatten och har goda livsbetingelser för växter och djur.

Det anges att MKB ska belysa inverkan på människors hälsa och miljö. Lika viktigt är att visa hur växter och djur påverkas av den nya farledssträckningen.

Utredningar behöver göras för att visa hur befintliga naturområden, friluftsområden, badplatser, gästhamnar och naturhamnar kommer att påverkas av buller, erosion och sugeffekter.

Muddring och tippning
Enligt förslaget kommer muddring att behöva ske och man beräknar att massor omfattande ca 100 000 kbm kommer att behöva tas om hand. På kartan redovisas möjliga tippningsplatser. Dessa platser behöver utredas med avseende på marinarkeologi, bottenlevande flora och fauna, påverkan på vattnets grumlighet och spridning av partiklar.

Miljökvalitetsnormer
Enligt EU-domstolens mål C-461/13, den så kallade Weserdomen så får man inte försämra någon kvalitetsfaktor för vattnets ekologiska status. MKB behöver mot bakgrund av det belysa hur man kommer att leva upp till vattendirektivet.

Birgitta Elvås	Anna Eklund
kommunchef	planeringschef

Bilagor

Samrådsunderlag – Landsortsfarleden – Inrättande av ny farled
Information om farledsutredning

§ 208/16

Dnr KS/2016/0141/106-4

Landsortfarleden - inrättande av ny farled, svar i samråd

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslaget till yttrande.

Bakgrund

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. Projektet innebär inrättande av nya farledsavsnitt, viss breddning och fördjupning av befintlig farled samt förbättrad farledsutmärkning.

Sjöfartsverket har utrett flera alternativa lokaliseringar i den åtgärdsvalsstudie som tagits fram i samarbete med Trafikverket och funnit att den nu valda sträckningen medför stora fördelar såväl ur sjöfartssynpunkt som miljömässigt.

Sjöfartsverket har nu bjudit in Nynäshamns kommun för att lämna synpunkter på samrådsunderlag för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför inrättande av farled och regeringens kommande tillåtlighetsprövning.

Synpunkter på samrådsunderlaget

Nynäshamns kommun anser det vara av särskild vikt att miljökonsekvensbeskrivningen belyser nedanstående aspekter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslaget till yttrande.

Exp: Sjöfartsverket, Plc

Kopia: Akten

Plats och tid

Nämndhuset Nynäshamn lokal: Landsort, 2016-10-26 kl. 08:30-11.30

Beslutande

Anna Ljungdell (S) ordförande
Daniel Adborn (L), tjänstgör ej § 203 p g a jäv
Thomas Johansson, (S), tjänstgör t o m kl 10.30 §§ 194, 195, 200-203
Nicholas Nikander (L), tjänstgör för Daniel Adborn § 203 och tjänstgör för Thomas Johansson §§ 196-199, 204-211
Parvaneh Ahmadi (S)
Lars-Åke Lundin (S)
Maria Schneider (S), tjänstgör för Catrine Ek (MP)
Harry Bouveng (M)
Bodil Toll (M)
Agneta Tjärnhammar (M)
Maria Gard Günster (C)
Georgios Tsiouras (M), tjänstgör för Jan Ove Andersson (SD)

Icke tjänstgörande ersättare

Nisse Malm (PP), Nicholas Nikander (L) tjänstgör del av sammanträdet, Marcus Svinhufvud (M), Antonella Pirrone (KD) 08.30-09.55,10.40-11.30

Övriga deltagare

Birgitta Elvås kommunchef, Anna Eklund planeringschef, Johan Westin ekonomichef, Patrik Isestad (S) ordförande barn- och utbildningsnämnden, Annika Fri kanslichef, Åsa Nyberg statistiker §§ 194-195, Paulin Sunesson centrumledare § 194, Jonas Karlsson näringslivschef §§ 194-196, Linnéa Gustavsson näringslivsutvecklare §§ 194-196, Eva Ryman sekreterare

Paragrafer

§§ 194-211

Justeringens plats och tid Kommunstyrelseförvaltningen 2016-11-28 kl 14.00

Underskrifter

Anna Ljungdell (S)
ordförande

Daniel Adborn (L)
justerare §§ 194-202, 204-211

Harry Bouveng (M)
justerare

Nicholas Nikander (L)
justerare § 203

Eva Ryman
sekreterare

Anslag

Det justerade protokollet offentliggörs genom detta anslag.
Beslutsinstans: Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum: 2016-10-26
Anslaget sätts upp: 2016-10-28 **Anslaget tas ned:** 2016-11-19
Förvaringsplats för protokollet: Kommunstyrelseförvaltningen, Kansliavdelningen

Underskrift _____ Utdragsbestyrkande _____
Eva Ryman

BOTKYRKA KOMMUN
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Miljöenheten

2016-11-01 Dnr: sbf/2016:386

Referens
David Ekberg

Mottagare
Sjöfartsverket
Att. Hedwig Bjernersjö

Samråd om inrättande av ny farled - Landsortsfarleden

Botkyrka kommun har bjudits in av Sjöfartsverket att yttra sig på samrådshandlingar rörande Landsortsfarleden. Miljöenheten i Botkyrka kommun lämnar i denna skrivelse sina synpunkter.

Miljöenhetens synpunkter

Miljöenheten i Botkyrka kommun ser det som positivt att sjösäkerhet förbättras i farleden vilket minskar risken för olyckor. Möjligheter för ökad sjöfart bör på sikt innebära minskad miljöpåverkan från transporter. Att förlägga fartygstransporter till hamnar där befintlig trafikleder och järnväg finns är också positivt för att minska trafik på mindre väger inom tätbebyggt område. Kanalen in mot Södertälje är dock på sina ställen trång. Även om antalet fartyg i farleden till en början inte ökar tack vare att fartygen blir större kan det på sikt innebära att trafiken ökar om efterfrågan blir större. Fler och större fartyg riskerar att orsaka stranderosion och grumling. Buller från ökad sjötrafik riskerar också att bli störande för människor samt påverka livet under vattenytan.

För miljöenheten

David Ekberg
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Post Botkyrka kommun, 147 85 TUMBA · **Besök** Munkhättevägen 45 · **Telefon** vxl 08-530 610 00
Org.nr 212000-2882 · **Bankgiro** 624-1061 · **E-post** miljo@botkyrka.se · **Webb** www.botkyrka.se

Från:	Mattias Bååth
Till:	Wahlström, Johan
Ärende:	VB: NV-06508-16: SV: Samråd om inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje
Datum:	den 9 december 2016 13:07:03
Bilagor:	151576.pdf

Från Naturvårdsverket.
/Mattias

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: Bertil.Skoog@Sjofartsverket.se [mailto:Bertil.Skoog@Sjofartsverket.se]
Skickat: den 30 september 2016 14:32
Till: hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se; agnes@agnesadvokat.se; Mattias Bååth; Therese Stark; Tage.Edvardsson@Sjofartsverket.se
Ämne: VB: NV-06508-16: SV: Samråd om inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

Vänligen till pp och diariet. Jag skickar till Agnes o Mattias f k.

M V H

Bertil

-----Ursprungligt meddelande-----
FrÃ¥n: naturvardsverket@naturvardsverket.se [mailto:naturvardsverket@naturvardsverket.se]
Skickat: den 30 september 2016 13:24
Till: Skoog, Bertil
Ã"mne: NV-06508-16: SV: SamrÃ¥d om inrÃ¤ttande av ny farled mellan Landsort och SÃ¶dertÃ¤lje

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Detta e-postmeddelande är skickat via Naturvårdsverkets dokument- och ärendehanteringssystem.
Om du svarar på meddelandet bör du inte ändra avsändaradress eller ämne.

Hälsningar

DANIEL DIXNER

NATURVÅRDSVERKET

BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
TELEFON: 010-698 10 00
INTERNET: www.naturvardsverket.se
Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

SMHI

Sjöfartsverket
Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se
hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se

Datum: 2016-10-26
Vår referens: 2016/1801/10.1
Er referens: Landsortsfarleden

Samråd om Landsortsfarleden - Inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

SMHI förstår behovet av att öka kapaciteten och tillgängligheten i farleden mellan Landsort och Södertälje och har därför inga invändningar mot den nya farledsdragningen.

Sammanfattande bedömning

I samrådsunderlaget anges att de föreslagna åtgärderna breddning och fördjupning av den befintliga farleden kräver muddring av totalt cirka 1,5 miljoner m^3 bottensediment samt tippning av icke-förorenade massor till havs. SMHI förutsätter att förorenade massor omhändertas på land samt att bästa möjliga teknik används för att undvika grumling vid tippning av övriga massor till havs.

Även sprängning finns bland planerade åtgärder i farleden. Innan sprängning sker ska åtgärder vidtas för att skrämma bort fisk och marina däggdjur från området.

Flera av de föreslagna möjliga tippningsområdena ligger i den planerade farledsdragningen. De största fartygen som kommer att trafikera den nya farleden har ett djupgående på 11,5 m, medan djupet i de möjliga tippningsområdena i farleden är från drygt 20 m till cirka 45 m. Då såpass stora fartyg går i en relativt grund och smal havsvik finns risk för återsuspension av bottensediment, särskilt om de nyligen deponerats på platsen. Ur denna synpunkt är det därför lämpligare att utnyttja de områden som ligger utanför farleden för tippning av muddermassor.

Det är av stor vikt för säkerheten, särskilt i känsliga farleder, att vattenståndsmätningar med hög tillförlitlighet finns tillgängliga. Observationsdata används som beslutsunderlag i SMHIs Prognos- och varningstjänst. Mycket låga vattenstånd, mer än 100 cm under medelvattenstånd, förekommer knappast i de centrala delarna av Östersjön. Det lägsta uppmätta vattenståndet vid SMHIs pegel på Landsort är under medelvattenstånd, vilket inträffade i mars 1972.

Mätpunkten vid Landsort är dock öppet belägen ytterst i farledens södra del, medan farledens norra del går i en långsmal vik där det trånga passagerna vid Skanssundet och Brandalsund är belägna. Vid hårda nord- eller västvindar kan vattenståndet här sjunka ytterligare någon decimeter under nivån vid Landsort.

För närvarande balanseras landhöjningen av den stigande havsnivån. Från mitten av innevarande århundrade kommer havsnivåhöjningen att ta överhand vilket i detta sammanhang, sjöfart i trånga farleder, inte är till någon nackdel.

Den föreslagna sträckningen av farleden borde inte ge några större skillnader gällande ishinder jämfört med den nuvarande. En bredare och djupare farled skulle marginellt kunna innebära något kortare period med is i farleden. Å andra sidan skulle den föreslagna dragningen av farleden över något vidare fjärdar kunna resultera i att isen vid blåsigt väder bryter upp oftare och ansamlas i trängre passager.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som handlagts av Jörgen Öberg, Thomas Hammarklint och Magnus Larsson.

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Samhälle och säkerhet

Datum
2016-10-20

Diarie nr
5.10.1-1609-0555

Ert datum
2016-09-20

Er beteckning

Vår referens
P. Danielsson

Sjöfartsverket
Att: Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping
Epost: hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se

Inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

Yttrande över samrådsunderlag daterad 2016-09-15

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.

Underlag:

1 Landsortsfarleden inrättande av ny farled, Samrådsunderlag, 2016-09-15.

2 SGIs underlag: Förutsättningar för erosion vid sjöar, havskust och vattendrag, www.swedgeo.se.

3 SGIs underlag: Erosionsförhållanden vid sjö och havskust, www.swedgeo.se.

4 SGUs underlag: Stränders eroderbarhet, www.swedgeo.se.

5 SGUs underlag: Stränders jordarter, www.swedgeo.se.

6 SGUs jordartskarta skala 1:25 000, www.swedgeo.se.

SGI:s synpunkter

Stränderna längs farleden har en varierad geologi och morfologi. Det finns silt, sand, grus och sandigmorän längs stora delar av farleden vilket, vilket gör att det finns förutsättningar för stranderosion på många platser. Idag finns det pågående stranderosion på en del platser längs farleden. Mer information om geologiska förhållanden och förutsättningar för stranderosion finns på SGIs hemsida under Kartor och GIS.

SGI anser att en förändring av farledens dragning, samt att tillåta större fartyg, kommer leda till förändrad erosion längs stränderna. Vi noterar att framtida stranderosion kommer modelleras i fördjupade utredningar 2016/2017.

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

Tel: +46 13-20 18 00
Fax: +46 13-20 19 14
E-post: sgi@swedgeo.se

Bankgiro: 5211-0053
Org.nr: 20 21 00-0712

SGI anser att MKB:n skall innehålla information om geologi och geoteknik för att tydliggöra var erosion kan uppkomma. Vi noterar att erosionsskydd kommer belysas i avsnitt ***7.2 Naturmiljö land***, i detta avsnitt är det också viktigt att lyfta fram naturanpassade erosionsskydd som är gynnsamt för den biologiska mångfalden.

SGI anser vidare att erosionsskydd måste beaktas i avsnitt ***7.5 Landskapsbild***, då ett erosionsskydd kommer påverka landskapsbilden påtagligt.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Myndighetsfunktionen
Stranderosion

Per Danielsson

SGU
Sveriges geologiska undersökning
Geological Survey of Sweden

YTTRANDE

Vårt datum/Our date
2016-10-31

Vår beteckning/Our reference
33-2117/2016

Ert datum/Your date
2016-09-20

Er beteckning/Your reference
TRV 2014/39987,
Landsortsfarleden

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Välkommen på samråd om Landsortfarleden
Inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2016-09-21 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav framför SGU följande:

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i befintlig farled. Projektet innebär inrättande av nya farledsavsnitt, breddning och fördjupning av farleden.

SGU anser att det är mycket viktigt att de havsbottenområden som kommer att påverkas av den planerade farledsverksamheten undersöks detaljerat med avseende på bottenmaterial, sedimentdynamik och, där havsbottnen 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 ned till muddringsdjupet fastställas. Undersökningar, enligt ovan, av områden som ska muddras bör anpassas så att de, förutom att ge den geotekniska information som krävs för att styra muddringsverksamheten, även ger 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 massorna ska omhändertas.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Lars Rodhe.

I handläggningen av ärendet har även statsgeologen Johan Nyberg, föredragande, deltagit.

Lars Rodhe

Johan Nyberg

Organisationsnr 202100-2528

Huvudkontor / Head office:
Box 670
SW-751 28 Uppsala, Sweden
Besök / Visit: Villavägen 18
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 018 17 92 10 / +46 18 17 92 10
E-mail: sgu@sgu.se

Filial / Regional Office:
Guldhedsgatan 5A
SE-413 81 Göteborg, Sweden
Tel: 031 708 26 50 / +46 31 708 26 50
Fax: 031 708 26 75 / +46 031 708 26 75
E-mail: gbg@sgu.se

Filial / Regional office:
Kiliansgatan 10
SE-223 50 Lund, Sweden
Tel: 046 31 17 70 / +46 46 31 17 70
Fax: 046 31 17 99 / +46 46 31 17 99
E-mail: lund@sgu.se

Filial / Regional Office:
Mineralinformationskontoret
Skolgatan 11
SE-930 70 Malå, Sweden
Tel: 0953 346 00 / +46 953 346 00
Fax: 0953 216 86 / +46 953 216 86
E-mail: minko@sgu.se

Filial / Regional Office:
Box 803
SE-101 36 Stockholm, Sweden
Besök / Visit: Blekholmstorget 30, uppg. F
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 08 24 68 14 / +46 8 24 68 14
E-mail: stockholm@sgu.se

Sjöfartsverket

hedwig.bernersjo@sjofartsverket.se

Yttrande angående samrådshandlingar gällande ny farled - Landsortsleden

Bakgrund

Sjöfartverket planerar att bygga en ny farled från Landsort till Södertälje hamn och har utrett olika alternativ där det till slut stod mellan att antingen muddra och bredda befintlig farled eller en ny sträckning öster om den befintliga farleden. Det östra alternativet ger totalt sett en rakare och bredare farled och kräver mindre muddring. Dock kräver det att en helt ny farled etableras vilket innebär att tillåtighet måste ges från Regeringen. Sjöfartsverket anger det östra alternativet som det man valt att gå vidare med och nu vill ha eventuella synpunkter på.

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.

Transportstyrelsen anser att det så kallade östra alternativet är föredra framför att åtgärda befintlig farled. Det ger en bredare, rakare farled samtidigt som muddringsåtgärderna blir mindre. Då möjligheterna för fartygen att mötas blir bättre så ökar även tillgängligheten.

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai Kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-18 52 56

transportstyrelsen.se
sjofart@transportstyrelsen.se

Sebastian Irons
Infrastrukturenheten
Sektionen för sjötrafik och flygplatser
sebastian.irons@transportstyrelsen.se
010-495 33 31

Det framgår av de simuleringar som gjorts, även om det blir klara förbättringar, att begränsande för tillgängligheten är de smala passagerna vid Skanssundet, Brandalsund och Fläsklösa. Därför bör det göras ytterligare simuleringar för att fastställa slutgiltiga restriktioner för farleden.

Vidare framgår i gjorda simuleringar att farten för vissa fartyg är en faktor, över vissa partier i farleden, för att bibehålla en minsta bottenklarning i enlighet med Transportstyrelsens riktlinjer för farledsutformning. Detta bör klargöras innan restriktioner för fartygstrafiken kan fastställas.

I handläggning av detta ärende, som avgjorts av sektionschefen Andreas Holmgren, har deltagit nautiska handläggarna Johan Skogwik och Sebastian Irons. Den sistnämnda föredragande.

Andreas Holmgren
Chef sektionen för sjötrafik och flygplatser

Havs och Vatten myndigheten

Yttrande

Datum
2016-10-12
Handläggare
Carina Blid
Enh. för miljöprövning och miljötillsyn
carina.blid@havochvatten.se

Dnr
3012-16
Direkt
010-698 60 41

Mottagare
Sjöfartsverket
hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se

Samråd om Landsortsfarleden

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av Sjöfartsverkets samrådshandling om nya farledsavsnitt mellan Landsort och Södertälje. I projektet ingår även viss breddning och fördjupning av farleden. I detta skede lämnar Hav- och vattenmyndigheten endast övergripande synpunkter.

Havs- och vattenmyndighetens synpunkter

Utöver vad som framgår av redovisat samrådsunderlag anser Havs- och vattenmyndigheten att följande punkter särskilt behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.

- Belysning av grunda bottnar och lek- och uppväxtområden för fisk. Hur ska negativ påverkan på lekbottnar nära arbetsområdet undvikas?
- Redovisning av naturliga bakgrundshalter av suspenderade material (grumlighet) och under den period som vattenarbetena avses utföras.
- Spridningsberäkning av sediment (grumling).
- Redovisning av särskilda åtgärder för att kompensera det intrång i de allmänna intressena som verksamheten medför enligt 16 kap. 9 § miljöbalken.
- Val av miljöskyddsteknik (geotextilduk, miljöskopa etc.) vid muddring av förorenade bottnar och när halten TBT överstiger 50 mikrogram/kg TS.
- Mängder av olika massor med avseende på föroreningar samt mängd av de massor som kan innehålla TBT mer än 50 µg/kg TS.
- Hantering av förorenade muddermassor, t.ex. stabilisering/solidifiering och slutlig hantering.
- Miljöskyddsåtgärder vid lagring/hantering av muddermassor på land, där eventuellt överskottsvatten/dagvatten uppkommer.
- Beskrivning av dumpningsplatser och dess närhet till farled.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Ann Lundström efter föredragning av utredaren Carina Blid.

Ann Lundström

Carina Blid

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

YTTRANDE ENLIGT DELEGATION
2016-10-25

TRN 2016-0111

Sjöfartsverket
Att. Hedwig Bjernesjö
601 78 Norrköping

Samråd om ny farled mellan Landsort och Södertälje

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över inrättande av farled mellan Landsort och Södertälje.

Sjöfartsverket genomför samråd inför upprättandet av den miljökonsekvensbeskrivning som ska ligga till grund för beslut om inrättande av de nya farledsavsnitten, vilket ska prövas av regeringen enligt 17 kapitlet Miljöbalken. Samrådet syftar till att inhämta information och synpunkter på den kommande miljökonsekvensbeskrivningens utformning och omfattning.

Sjöfartsverket ska söka tillstånd för de åtgärder som krävs för att förbättra säkerheten och kapaciteten i farleden. Det innebär till att börja med att få beslut från regeringen om ny sträckning av farleden. Samrådsunderlaget avser samråd för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför inrättande av farled och regeringens kommande tillåtlighetsprövning.

Trafikverket har gett Sjöfartsverket i uppdrag att utreda möjligheter och kostnader för att kunna anlöpa Södertälje med större fartyg än idag. Projektet Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram vilken visar att det finns ett behov av säkerhetshöjande åtgärder i farleden samt att efterfrågan på transporter ökar, vilket leder till ett behov av att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg än vad som är möjligt idag.

Den nya Landsortsfarleden kommer att anpassas för fartygstrafik med ett största djupgående om 11,5 meter, bredd 32 meter och längd 220 meter. Slutsatsen enligt samrådsunderlaget är att det krävs inrättande av nya farledsavsnitt samt breddning och fördjupning av befintlig farled. Sjöfartsverket har utrett flera alternativa lokaliseringar och utformningar inför valet att inrätta

nya farledsavsnitt. Samrådsunderlaget utgår från en av dessa som Sjöfartsverket bedömer medföra stora fördelar såväl ur sjöfartssynpunkt som miljömässigt.

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 2010.

Landstinget är positiv till föreslagna åtgärder som bidrar till att Landsortsleden blir säkrare och kan anpassas för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och förbättra sjösäkerheten i farleden för både yrkestrafik och fritidstrafik. Åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten till Södertälje hamn samt åtgärder som bidrar till högre säkerhet är mycket bra.

I förslaget till innehållsförteckning till den kommande MKB som redovisas i samrådsunderlaget bör det för Kapitel 6.2 Nationell och regional planering även framgå att Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2010 utgör ett av underlagen i detta avsnitt. Landsinget anser att även det pågående arbetet med framtagande av ny RUFS ska omfattas i underlaget.

Den nya farleden påverkar inte landstingets skärgårdstrafik.

Hanna Wiklund
Förvaltningschef

Susanne Skärlund
Regionplanerare

Grödinge den 1 november 2016

Sjöfartsverket
Att: Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping

Synpunkter på Sjöfartsverkets samrådsunderlag: 'Landsortsfarleden – Inrättandet av en ny farled' daterat 2016-09-15

Bakgrund

Syvab (Sydvästra Storstockholms VA-verks aktiebolag) har uppdragit åt Stockholms universitet att utföra marinekologisk forskning och recipientkontroll i området från Södertälje till en linje mellan Askön-Ören i söder. Undersökningarna har periodvis kompletterats med forskning finansierad av Naturvårdsverket, MISTRA, FORMAS och EU.

Mätningarna i området från Södertälje till Asköfjärden började redan vid mitten av 1960-talet för att bedöma effekterna av att Södertäljes mycket dåliga reningsverk lades ner och det orenade avloppsvattnet istället fördes till det planerade Himmerfjärdsverket tillsammans med avloppsvatten från södra Storstockholm. Himmerfjärdsverket stod klart 1974 och året efter påbörjades omfattande mätningar för att dels bedöma miljöeffekterna i Himmerfjärdsområdet, dels för att klargöra hur reningen bäst anpassades till förhållandena i recipienten. Frågan är mycket komplex och har intensivt debatterats genom åren och ännu finns inget allmänt accepterat svar.

Himmerfjärdsverket står nu inför en omfattande modernisering och ombyggnad. Reningskraven har skärpts väsentligt och innebär i korthet att verket, från och med ca år 2024, nästan kommer att ha halverat sina utsläpp av kväve och fosfor. Det är därför av central betydelse att de mätningar som i mer än fem decennier pågått i Himmerfjärden kan fortgå utan störningar.
Dels är det betydelsefullt att eventuella effekter av störningar under ombyggnadstiden kan följas och dels kan de betydligt lägre utsläppen från det ombyggda reningsverket ge värdefull information om hur ekosystemet reagerar och vilken total miljönytta som nås med låga utsläppshalter från kommunala avloppsreningsverk.

Postadress Himmerfjärdsverket 147 92 Grödinge | **Säte** Stockholm | **Org.nr.** 556050-5728 | **Telefon** 08 410 776 00 | **Telefax** 08 530 270 08 | **E-post** info@syvab.se | **Internet** www.syvab.se

Grödinge den 1 november 2016

Data från den nationella miljöövervakningen vid station B1 (se bifogad karta) i Yttre Hållsfjärden används av Syvab som referens till mätningarna i Himmerfjärdsområdet. Mätningarna omfattar intensiva provtagningar i fria vattenmassan (stationerna B1, H2-H9, se bifogad karta, positioner i bifogad lista), regelbunden provtagning av bentisk fauna på sedimentbottnar djupare än ca 5 m (se bifogad karta, positioner i bifogad lista), oregelbunden provtagning på grunda hårda bottnar och provfisken med översiktsnät (ej visade då de sannolikt ej riskerar påverkas av planerad vattenverksamhet). Tillsammans med referensområdet i Yttre Hållsviken är Himmerfjärdsområdet det mest välundersökta området längs Sveriges kust med, även i ett internationellt perspektiv, mycket långa tidsserier. Snarlika synpunkter på samrådsunderlaget har skickats in av Institutionen för Ekologi, Miljö och Botanik och Östersjöcentrum, Stockholms universitet.

Sjöfartsverkets strävan att förbättra farleden och öka sjösäkerheten i området är mycket vällovlig och syftet är att göra sjöfartsverket uppmärksam på möjliga konflikter mellan den planerade vattenverksamheten och påverkan på de mätstationer som finns i området samt att tolkningen av framtida mätningar kan försvåras av de fördjupningar av sund som är dimensionerande för vattenomsättningen mellan flera av områdets delbassänger (Vid Fläsklösa, i Brandalsund och Skanssundet samt i någon mån även i sundet mellan Oaxen och Regarna). Vi ser fram mot en fortsatt dialog för att finna lösningar på de problem som eventuellt kan uppstå. Nedan har de områden där en konflikt kan uppstå indikerats. Vi är dock medvetna om att flera av de i samrådsunderlaget utpekade muddertippningsområdena möjligen inte kommer att användas och att endast en mindre del av angiven volym kommer att nyttjas (telefon Bertil Skoog 2016-10-24).

Under rubriken riksintresse utpekas särskilt den yttre delen av utredningsområdet som riksintresse för naturmiljön och Asköfjärden utpekas som ett viktigt referensområde för den marina forskningen och som en viktig fågellokal och där det finns flera lekområden för fisk. Detta är dock missvisande: Hela utredningsområdet är en delmängd av det område som avsatts som LTER (Long Term Ecological Research)-område som sträcker sig från Södertälje till Landsortsdjupet (http://www.su.se/ostersjocentrum/ask%C3%B6laboratoriet/lter-sweden). 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 Internationel LTER (ILTER, https://www.ilternet.edu/). I det här aktuella LTER-området finns 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 av största vikt att inga av ingående mätstationer förstörs eller okontrollerat påverkas av muddring, dumpning av mudder eller annan vattenverksamhet.

Postadress Himmerfjärdsverket 147 92 Grödinge | **Säte** Stockholm | **Org.nr.** 556050-5728 | **Telefon** 08 410 776 00 | **Telefax** 08 530 270 08 | **E-post** info@syvab.se | **Internet** www.syvab.se

Grödinge den 1 november 2016

Påverkan på vattenomsättning och näringsämnestransport

Vi ser ett stort behov av en genomgripande belysning av vilka konsekvenser fördjupning/breddning av de för vattenomsättningen och näringsämnestransporter dimensionerande sunden vid Fläsklösa, Brandalsund, Skanssundet och mellan Oaxen/Regarn får på intransporten av näringsämnen från Östersjön och fördelningen i recipienten av utsläppt renat avloppsvatten från Himmerfjärdsverket. Två frågor är av särskilt intresse: 1. Kommer intransporten av särskilt fosfor (men även av kväve) från Östersjön till de olika delbassängerna uppströms Oaxen/Regarn ändras och kommer detta påverka förekomsten av kvävefixerande filamentösa cyanobakterier vid kväverening i Himmerfjärdsverket? 2. Beroende på placering av Himmerfjärdsverkets utsläppspunkt, för närvarande på 25 m djup, kommer en varierande del av utsläppt renat avloppsvatten föras norrut genom Skanssundet, särskilt under de varma månaderna. Hur kommer denna transport ändras vid fördjupning av sunden?

Påverkan på mätstationer

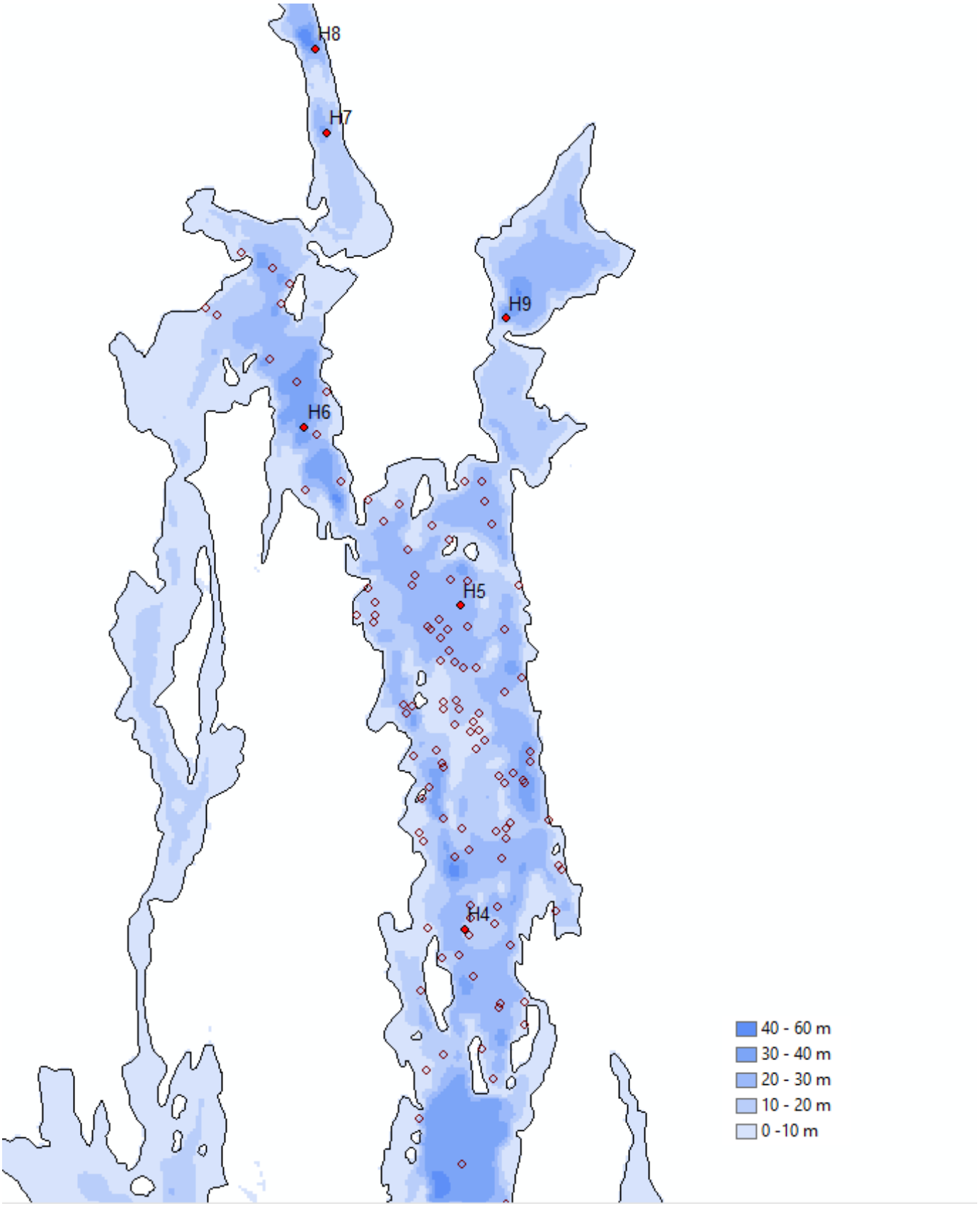
Vi har utifrån samrådsunderlaget och ett mer detaljerat kartunderlag erhållet från Sjöfartsverket, försökt bedöma vilka provtagningsstationer som kan påverkas av föreslagen vattenverksamhet. I södra Hallsfjärden riskerar muddermassor grunda upp en mätstation som dels ingår i Svealands Kustvattenvårdförbunds miljöövervakning, dels i den långsiktiga uppföljningen av Himmerfjärdsverkets utsläpp. Området har provtagits sedan 1960-talet. I Näslandsfjärden gäller samma sak tippområdet väster Hörningsnäs där även bottenfaunastationer risker påverkas. I inre Himmerfjärden kan muddertippning (tippområde 5) och muddring mellan N. Fräckstahäll och Axvika holmar påverka stationer för bottenfaunaprovtagning. I yttre Himmerfjärden kan såväl fria vattnet som bottenfauna stationer påverkas i tippområdet NV Björsholmen (4 i kartdel 4). Detsamma gäller tippområde 2 i kartdel 2. Om den genomförs kan muddring i befintlig farled indikerad i kartdel 4 kan påverka bottenfaunastationer. Provtagningsstationerna finns indikerade i bifogad karta och listade med positioner i bifogad tabell.

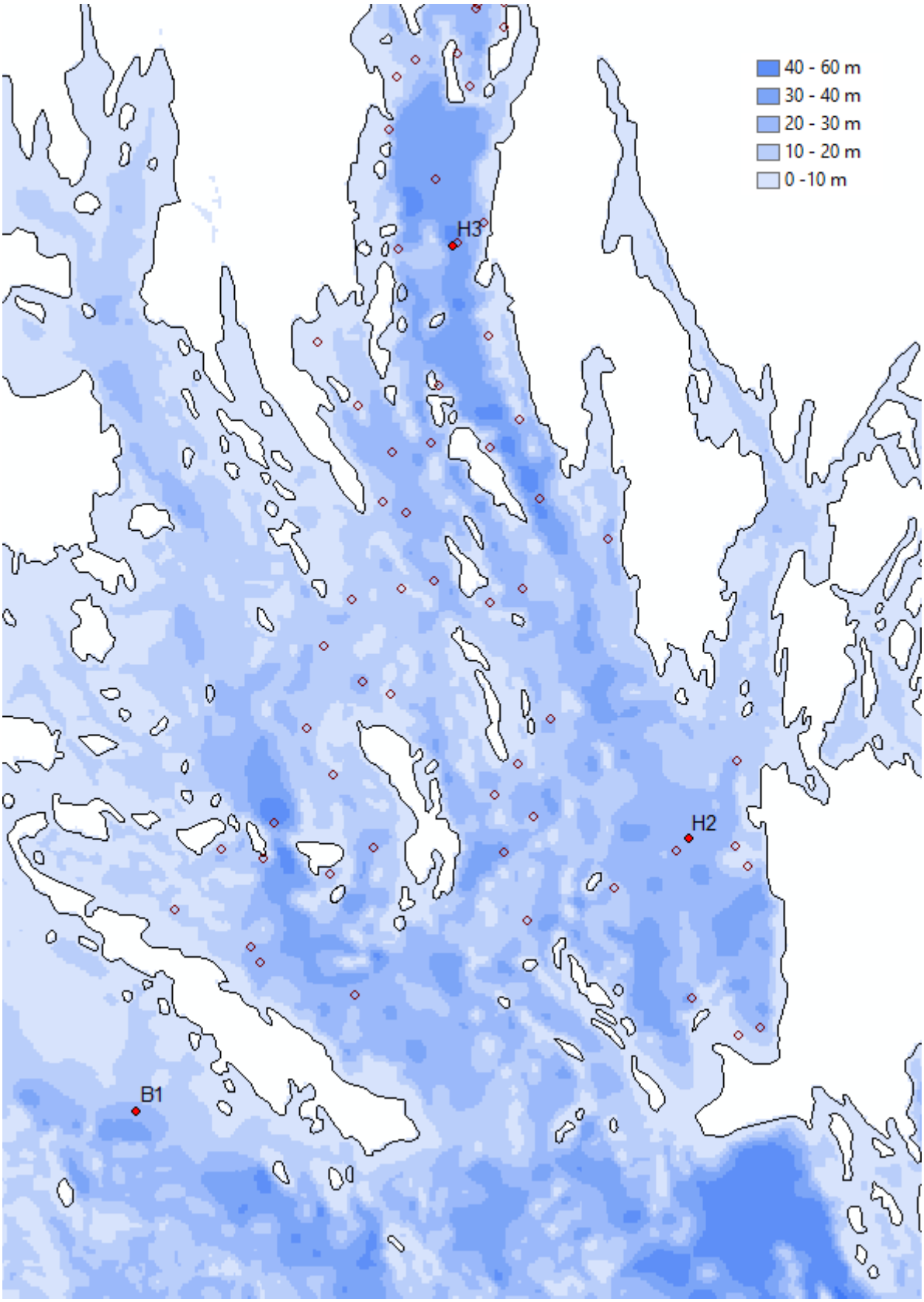
Himmerfjärdsverket har sin utsläppspunkt förlagd till 25 m djup 0,25 nm O Käringholmen. Efter ombyggnad av reningsverket kommer denna att förläggas till 10 m djup på samma position. Det finns också bottenförlagda ledning mellan Österängen och Björndammen för orenat avloppsvatten från Järna.

Vänliga hälsningar
SYVAB AB

Richard Cederborg
Investeringschef

Postadress	Säte	Org.nr.	Telefon	Telefax	E-post	Internet
Himmerfjärdsverket 147 92 Grödinge	Stockholm	556050-5728	08 410 776 00	08 530 270 08	info@syvab.se	www.syvab.se


H8
H7
H9
H6
H5
H4
40 - 60 m
30 - 40 m
20 - 30 m
10 - 20 m
0 -10 m


40 - 60 m
30 - 40 m
20 - 30 m
10 - 20 m
0 -10 m
H3
H2
B1

stationID	undID	stnbet	stnnamn	latitud (gra	longitud (g	klusterID	HID	djup	djupinterva	kommenta	lankod	WPSerie	WPID
26	1	P10		59,034	17,716	9	590000-17	25		Himmerfjä	AB		
27	1	P11		59,0255	17,745	10	590000-17	29		Himmerfjä	AB		
28	1	P12		59,00833	17,74467	10	590000-17	27,5		Himmerfjä	AB		
29	1	P13		59,00233	17,71867	10	590000-17	40		Himmerfjä	AB		
30	1	P14		58,98267	17,72583	10	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
31	1	P15		58,94467	17,72133	11	585000-17	36,5		Himmerfjä	AB		
32	1	P16		58,93467	17,727	11	585000-17	52		Himmerfjä	AB		
33	1	P17		58,89533	17,7495	11	585000-17	47,5		Himmerfjä	AB		
34	1	P18		58,89367	17,71	13	585000-17	24,5		Svärdsfjärd	AB		
35	1	P20		58,84067	17,78667	13	585000-17	33,5		Svärdsfjärd	AB		
36	1	P21		58,84133	17,736	13	585000-17	28		Svärdsfjärd	AB		
37	1	P22		58,84667	17,66833	14	585200-17	52		Väster Fifå	AB		
38	1	P4		59,076	17,675	12	590400-17	32		Näslandsfj	AB		
39	1	P5		59,06717	17,681	12	590400-17	39		Näslandsfj	AB		
40	1	P6		59,0475	17,70933	9	590000-17	37		Himmerfjä	AB		
41	1	P8		59,042	17,72867	9	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
42	1	P9		59,03433	17,72833	9	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
47	2	S1		59,05583	17,69717	17	590000-17	6,5			AB		
48	2	S10		59,043	17,71167	24	590000-17	26,5			AB		
49	2	S102d		58,83387	17,63815	16	584870-17	15			D		
50	2	S103d		58,86798	17,6956	29	585200-17	20			AB		
51	2	S10g		59,01515	17,7325	18	590000-17	15			AB		
52	2	S11		59,04133	17,7105	24	590000-17	26			AB		
53	2	S11g		58,99855	17,71212	18	590000-17	12			AB		
54	2	S12		59,04117	17,69633	17	590000-17	4			AB		
55	2	S126g		58,83877	17,68412	16	584870-17	15			AB		
56	2	S12g		58,99398	17,75518	18	590000-17	6			AB		
57	2	S13		59,03867	17,69833	24	590000-17	16			AB		
58	2	S13g		58,98632	17,75405	18	590000-17	15			AB		
59	2	S14		59,03667	17,6925	17	590000-17	6			AB		
60	2	S14g		58,97383	17,7098	19	585000-17	14			AB		
61	2	S15		59,03533	17,69783	24	590000-17	16,5			AB		

62	2	S15g	58,96052	17,71072	19	585000-17	9		AB
63	2	S16	59,0355	17,71917	24	590000-17	27		AB
64	2	S16g	58,9205	17,7354	19	585000-17	9		AB
65	2	S17	59,0325	17,71917	24	590000-17	27,5		AB
66	2	S17g	58,91312	17,72035	19	585000-17	12,5		AB
67	2	S18	59,02883	17,71917	24	590000-17	17		AB
68	2	S18g	58,9202	17,68488	19	585000-17	6		AB
69	2	S19	59,0285	17,72383	24	590000-17	16		AB
70	2	S19g	58,91023	17,69638	19	585000-17	10	ny position	AB
71	2	S1g	59,09787	17,65827	20	590400-17	8		AB
72	2	S2	59,055	17,707	17	590000-17	12		AB
73	2	S20	59,0275	17,72633	24	590000-17	19		AB
74	2	S20g	58,89543	17,70288	19	585000-17	13		AB
75	2	S21	59,02067	17,72467	17	590000-17	14,5	ändr södra	AB
76	2	S21g	58,88208	17,70768	22	585200-17	11		AB
77	2	S22	59,02067	17,71967	17	590000-17	8,5	ändr södra	AB
78	2	S22g	58,88053	17,69285	29	585200-17	16		AB
79	2	S23	59,02183	17,71967	17	590000-17	8,5	ändr södra	AB
80	2	S23g	58,85397	17,6859	22	585200-17	11,5		AB
81	2	S24	59,02117	17,70967	24	590000-17	20		AB
82	2	S24g	58,86597	17,70365	22	585200-17	11,5	ny position	AB
83	2	S25	59,02017	17,70767	24	590000-17	19,5		AB
84	2	S25g	58,8796	17,7339	21	585000-17	13,5		AB
85	2	S26	59,01383	17,717	25	590000-17	16,5		AB
86	2	S26g	58,838	17,80755	21	585000-17	12		AB
87	2	S27	59,01167	17,71867	25	590000-17	17,5		AB
88	2	S27g	58,81232	17,80327	21	585000-17	12,5	ny position	AB
89	2	S28	59,01383	17,72967	18	590000-17	10		AB
90	2	S28g	58,85467	17,74053	28	585000-17	16,5	provtagits i	AB
91	2	S29	59,01667	17,728	18	590000-17	8		AB
92	2	S29g	58,84303	17,6527	16	584870-17	15		D
93	2	S2g	59,05773	17,67702	20	590400-17	14		AB
94	2	S3	59,022	17,72383	25	590000-17	16		AB

95	2	S30	59,01833	17,72917	18	590000-17	9,5		AB
96	2	S31	59,017	17,731	18	590000-17	6		AB
97	2	S32	59,01133	17,74717	25	590000-17	25		AB
98	2	S33	59,00783	17,74533	25	590000-17	25		AB
99	2	S34	59,01317	17,74717	25	590000-17	31		AB
100	2	S35	59,00967	17,74133	25	590000-17	23		AB
101	2	S36	59,00917	17,73683	18	590000-17	12		AB
102	2	S37	59,00133	17,74033	25	590000-17	25		AB
103	2	S38	59,00033	17,73883	25	590000-17	20		AB
104	2	S39	58,99867	17,73883	25	590000-17	22,5		AB
105	2	S3g	59,08872	17,6462	20	590400-17	6		AB
106	2	S4	59,034	17,72167	24	590000-17	27,5		AB
107	2	S40	59	17,73533	18	590000-17	14		AB
108	2	S41	59,0005	17,72467	25	590000-17	16		AB
109	2	S42	59,00017	17,7105	18	590000-17	4		AB
110	2	S43	59,00583	17,71167	18	590000-17	8		AB
111	2	S44	58,99583	17,72167	25	590000-17	35		AB
112	2	S45	58,99533	17,737	25	590000-17	25		AB
113	2	S46	59,0015	17,75267	18	590000-17	4	Besöket str	AB
114	2	S46O	59,0015	17,75267	18	590000-17	5	Besöket str	AB
115	2	S46V	59,0015	17,75267	18	590000-17	5	Besöket str	AB
116	2	S47	58,99333	17,75633	18	590000-17	6		AB
117	2	S48	58,9875	17,735	25	590000-17	21		AB
118	2	S49	58,9845	17,734	25	590000-17	24		AB
119	2	S4g	59,08742	17,64993	20	590400-17	13		AB
120	2	S5	59,04883	17,72283	24	590000-17	20		AB
121	2	S50	58,9855	17,72633	25	590000-17	25		AB
122	2	S50d	59,0951	17,6682	27	590400-17	19	avvikande l	AB
123	2	S51	58,98783	17,72633	25	590000-17	22		AB
124	2	S51d	59,09227	17,67358	20	590400-17	15		AB
125	2	S52	58,98417	17,7125	18	590000-17	11,5		AB
126	2	S52d	59,08903	17,67088	27	590400-17	25		AB
127	2	S53	58,979	17,71667	25	590000-17	16		AB

128	2	S53d	59,07977	17,66673	27	590400-17	23	ny position	AB
129	2	S54	58,9795	17,72217	25	590000-17	24		AB
130	2	S54d	59,05907	17,68858	27	590400-17	19		AB
131	2	S55	58,97583	17,72667	25	590000-17	25		AB
132	2	S55d	59,05502	17,73487	24	590000-17	24		AB
133	2	S56	58,97133	17,73533	25	590000-17	23		AB
134	2	S56d	59,05138	17,7176	24	590000-17	21		AB
135	2	S57	58,97133	17,74283	18	590000-17	8		AB
136	2	S57d	59,0523	17,70205	24	590000-17	19		AB
137	2	S58	58,9675	17,74283	18	590000-17	2,5		AB
138	2	S58d	59,03453	17,7154	24	590000-17	24		AB
139	2	S59	58,96383	17,72867	18	590000-17	2,5		AB
140	2	S59d	59,03367	17,74	25	590000-17	25		AB
141	2	S5g	59,0742	17,68473	20	590400-17	14		AB
142	2	S6	59,0585	17,73433	24	590000-17	26		AB
143	2	S60d	59,03042	17,72173	24	590000-17	24		AB
144	2	S61d	59,02728	17,73073	24	590000-17	22		AB
145	2	S62d	59,02152	17,70665	24	590000-17	21		AB
146	2	S63d	59,02312	17,7397	25	590000-17	25		AB
147	2	S64d	59,01985	17,73092	25	590000-17	17		AB
148	2	S65d	58,9705	17,73455	25	590000-17	23		AB
149	2	S66d	59,01085	17,71918	25	590000-17	17		AB
150	2	S67d	59,00757	17,7144	25	590000-17	24		AB
151	2	S68d	59,03655	17,69852	24	590000-17	17		AB
152	2	S69d	59,008	17,73858	25	590000-17	23	ändr norra	AB
153	2	S6g	59,0586	17,72848	17	590000-17	8		AB
154	2	S7	59,05133	17,737	24	590000-17	29		AB
155	2	S70d	58,9971	17,72633	25	590000-17	21	ändr norra	AB
156	2	S71d	58,98088	17,73918	25	590000-17	21,5		AB
157	2	S72d	58,96295	17,71657	26	585000-17	17,5		AB
158	2	S73d	58,9523	17,708	26	585000-17	19		AB
159	2	S74d	58,93762	17,73502	26	585000-17	18,5		AB
160	2	S75d	58,93418	17,70973	26	585000-17	18		AB

161	2	S76d	58,90307	17,70633	26	585000-17	23		AB
162	2	S77d	58,90435	17,7177	26	585000-17	25		AB
163	2	S78d	58,9032	17,735	26	585000-17	20	avvikande	AB
164	2	S79d	58,90753	17,74402	26	585000-17	20		AB
165	2	S7g	59,01803	17,72313	17	590000-17	10		AB
166	2	S8	59,041	17,745	17	590000-17	7		AB
167	2	S80d	58,88877	17,76927	28	585000-17	19		AB
168	2	S81d	58,88153	17,74358	28	585000-17	21		AB
169	2	S82d	58,87357	17,6844	29	585200-17	19		AB
170	2	S83d	58,86122	17,67863	22	585200-17	14		AB
171	2	S84d	58,8502	17,73332	28	585000-17	18,5		AB
172	2	S85d	58,86147	17,75077	28	585000-17	17,5		AB
173	2	S86d	58,85433	17,80515	28	585000-17	22		AB
174	2	S87d	58,84652	17,7446	28	585000-17	24		AB
175	2	S88d	58,84123	17,80422	28	585000-17	25	ny position	AB
176	2	S89d	58,83523	17,76804	28	585000-17	20		AB
177	2	S8g	58,95867	17,73217	18	590000-17	10		AB
178	2	S9	59,04217	17,723	24	590000-17	29		AB
179	2	S90d	58,8182	17,79017	28	585000-17	23,5		AB
180	2	S91d	58,81325	17,80967	28	585000-17	25		AB
181	2	S92d	58,83078	17,74223	28	585000-17	25		AB
182	2	S94d	58,84263	17,69717	29	585200-17	23,5		AB
183	2	S95d	58,84133	17,6647	23	584870-17	24,5		AB
184	2	S96d	58,82778	17,66055	23	584870-17	23		D
185	2	S97d	58,82538	17,66288	23	584870-17	24		D
186	2	S98d	58,82	17,69083	23	584870-17	30,5	prov finns e	D
187	2	S99d	58,88313	17,71753	28	585000-17	21,5		AB
188	2	S9g	59,01285	17,70943	18	590000-17	12		AB

SVENSKA KRAFTNÄT

Koncessioner och kommunikation
Administratör
Fredrik Lyngman
010-475 80 00 (växel)
fredrik.lyngman@svk.se

Sjöfartsverket
hedwig.bjernersjo@sjofarts verket. se

2016-11-01 2016/1878 YTTRANDE

Yttrande angående inrättande av ny farled mellan Landsort och Södertälje

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen (www.geodata.se) som WMS eller som en shapefil. 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 ***Perspektivplan 2025*** och ***Nätutvecklingsplan 2016 – 2025***. Dessa dokument finns publicerade via vår hemsida:

http://www.svk.se

Med vänliga hälsningar

Fredrik Lyngman

SvK1000, v4.0, 2016-04-27

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.

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

YTTRANDE ENLIGT DELEGATION
2016-10-25

TRN 2016-0111

Sjöfartsverket
Att. Hedwig Bjernesjö
601 78 Norrköping

Samråd om ny farled mellan Landsort och Södertälje

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över inrättande av farled mellan Landsort och Södertälje.

Sjöfartsverket genomför samråd inför upprättandet av den miljökonsekvensbeskrivning som ska ligga till grund för beslut om inrättande av de nya farledsavsnitten, vilket ska prövas av regeringen enligt 17 kapitlet Miljöbalken. Samrådet syftar till att inhämta information och synpunkter på den kommande miljökonsekvensbeskrivningens utformning och omfattning.

Sjöfartsverket ska söka tillstånd för de åtgärder som krävs för att förbättra säkerheten och kapaciteten i farleden. Det innebär till att börja med att få beslut från regeringen om ny sträckning av farleden. Samrådsunderlaget avser samråd för upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kapitlet miljöbalken inför inrättande av farled och regeringens kommande tillåtlighetsprövning.

Trafikverket har gett Sjöfartsverket i uppdrag att utreda möjligheter och kostnader för att kunna anlöpa Södertälje med större fartyg än idag. Projektet Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram vilken visar att det finns ett behov av säkerhetshöjande åtgärder i farleden samt att efterfrågan på transporter ökar, vilket leder till ett behov av att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg än vad som är möjligt idag.

Den nya Landsortsfarleden kommer att anpassas för fartygstrafik med ett största djupgående om 11,5 meter, bredd 32 meter och längd 220 meter. Slutsatsen enligt samrådsunderlaget är att det krävs inrättande av nya farledsavsnitt samt breddning och fördjupning av befintlig farled. Sjöfartsverket har utrett flera alternativa lokaliseringar och utformningar inför valet att inrätta

nya farledsavsnitt. Samrådsunderlaget utgår från en av dessa som Sjöfartsverket bedömer medföra stora fördelar såväl ur sjöfartssynpunkt som miljömässigt.

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 2010.

Landstinget är positiv till föreslagna åtgärder som bidrar till att Landsortsleden blir säkrare och kan anpassas för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och förbättra sjösäkerheten i farleden för både yrkestrafik och fritidstrafik. Åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten till Södertälje hamn samt åtgärder som bidrar till högre säkerhet är mycket bra.

I förslaget till innehållsförteckning till den kommande MKB som redovisas i samrådsunderlaget bör det för Kapitel 6.2 Nationell och regional planering även framgå att Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFS 2010 utgör ett av underlagen i detta avsnitt. Landsinget anser att även det pågående arbetet med framtagande av ny RUFS ska omfattas i underlaget.

Den nya farleden påverkar inte landstingets skärgårdstrafik.

Hanna Wiklund
Förvaltningschef

Susanne Skärlund
Regionplanerare

Stockholms universitet

Synpunkter på Sjöfartsverkets samrådsunderlag: 'Landsortsfarleden – Inrättandet av en ny farled' daterat 2016-09-15

Bakgrund
Stockholms universitet har 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 och 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 och 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 har intensivt debatterats genom åren och ännu finns inget allmänt accepterat svar. Himmerfjärdsverket står nu inför en modernisering och omfattande ombyggnad och det är av central betydelse att de mätningar som i mer än fem decennier pågått i Himmerfjärden kan fortgå utan störningar. Det är dels betydelsefullt att eventuella effekter av störningar under byggnadstiden (enligt plan 2017-2024) kan följas, och dels för att kunna ge värdefull information om hur ekosystemet reagerar på de minskade utsläppen som följer av ombyggnaden.

Data från den nationella miljöövervakningen vid station B1 (se bifogad karta) i Yttre Hållsfjärden används som referens till mätningarna i Himmerfjärdsområdet. Mätningarna omfattar intensiva provtagningar i fria vattenmassan (stationerna B1, H2-H9, se bifogad karta, positioner i bifogad lista), regelbunden provtagning av bentisk fauna på sedimentbottnar djupare än ca 5 m (se bifogad karta, positioner i bifogad lista), oregelbunden provtagning på grunda hårda bottnar och provfisken med översiktsnät (ej visade då de sannolikt ej riskerar påverkas av planerad vattenverksamhet). Tillsammans med referensområdet är Himmerfjärdsområdet det mest välundersökta området längs Sveriges kust med även i ett internationellt perspektiv mycket långa tidsserier. Snarlika synpunkter på samrådsunderlaget har inskickats av Syvab.

Sjöfartsverkets strävan att förbättra farleden och öka sjösäkerheten i området är mycket positiv och syftet är här att göra sjöfartsverket uppmärksam på att det kan bli konflikter mellan den planerade vattenverksamheten och påverkan på de mätstationer som finns i området samt att tolkningen av framtida mätningar kan försvåras av de fördjupningar av sund som är dimensionerande för vattenomsättningen mellan flera av områdets delbassänger (Vid Fläsklösa, i Brandalsund och Skanssundet samt i någon mån även i sundet mellan Oaxen och Regarna). Vi ser fram mot en fortsatt dialog för att finna lösningar på de problem som eventuellt kan uppstå. Nedan har de områden där en konflikt kan uppstå indikerats. Vi är dock

medvetna om att flera av de i samrådsunderlaget utpekade muddertippningsområdena möjligen inte kommer att användas och att endast en mindre del av angiven volym kommer att nyttjas (telefon Bertil Skoog 2016-10-24).

Under rubriken riksintresse utpekas särskilt den yttre delen av utredningsområdet som riksintresse för naturmiljön och Asköfjärden utpekas som ett viktigt referensområde för den marina forskningen och som en viktig fågellokal och där det finns flera lekområden för fisk. Detta är dock missvisande: Hela utredningsområdet är en delmängd av det område som avsatts som LTER (Long Term Ecological Research)-område som sträcker sig från Södertälje till Landsortsdjupet (http://www.su.se/ostersjocentrum/ask%C3%B6laboratoriet/lter-sweden). 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 Internationel LTER (ILTER, https://www.ilternet.edu/). I det här aktuella LTER-området finns 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 av största vikt att inga av ingående mätstationer förstörs eller okontrollerat påverkas av muddring, dumpning av mudder eller annan störande vattenverksamhet.

Påverkan på vattenomsättning och näringsämnestransport
Vi ser ett stort behov av en genomgripande belysning av vilka konsekvenser fördjupning/breddning av de för vattenomsättningen och näringsämnestransporter dimensionerande sunden vid Fläsklösa, Brandalsund, Skanssundet och mellan Oaxen/Regarn får på intransporten av näringsämnen från Östersjön och fördelningen i recipienten av utsläppt renat avloppsvatten från Himmerfjärdsverket. Två frågor är av särskilt intresse: 1. Kommer intransporten av särskilt fosfor (men även av kväve) från Östersjön till de olika delbassängerna uppströms Oaxen/Regarn ändras och i så fall påverka förekomsten av kvävefixerande filamentösa cyanobakterier vid kväverening i Himmerfjärdsverket? 2. Beroende på placering av Himmerfjärdsverkets utsläppspunkt, för närvarande på 25 m djup, kommer en varierande del av utsläppt renat avloppsvatten att föras norrut genom Skanssundet, särskilt under de varma månaderna. Hur kommer denna transport ändras vid fördjupning av sunden?

Påverkan på mätstationer
Vi har utifrån samrådsunderlaget och ett mer detaljerat kartunderlag erhållet från Sjöfartsverket, försökt bedöma vilka provtagningsstationer som kan påverkas av föreslagen vattensverksamhet. I södra Hallsfjärden riskerar muddermassor grunda upp en mätstation som dels ingår i Svealands Kustvattenvårdförbunds miljöövervakning, dels i den långsiktiga uppföljningen av Himmerfjärdsverkets utsläpp. Området har provtagits sedan 1960-talet. I Näslandsfjärden gäller samma sak tippområdet väster Hörningsnäs. I inre Himmerfjärden kan muddertippning påverka stationer för bottenfaunaprovtagning. I yttre Himmerfjärden kan såväl stationer i fria vattnet som för bottenfauna påverkas i tippområdet NV Björsholmen (4 i kartdel 4). Detsamma gäller tippområde 2 i kartdel 2. Provtagningsstationerna finns

indikerade i bifogad karta och listade med positioner i bifogad tabell. En översiktlig bedömning visar att sammantaget 13 bottenfaunastationer riskerar att påverkas.

Inom kartdel 1 finns ett stort antal bottenfaunastationer som ingår i den nationella marina miljöövervakningen (bekostas av Havs- och Vattenmyndigheten) men troligen kommer ingen av dessa att påverkas.

Påverkan på sjöfågelbestånd
Ur naturskyddssynpunkt är det viktigt att utreda konsekvenserna för sjöfågelbeståndet av en ny farledsdragning. Vattenområdena söder och norr om naturreservatet Ören är viktiga födosökslokaler för sträckande sjöfågel. Tippning av muddermassor i dessa områden riskerar att täcka deras födoorganismer. Under vårarna rastar och födosöker ett stort antal alfåglar i området från norra Svärdsfjärden ned till vattnen söder om Torö. De dyker efter bottenlevande djur, framför allt musslor och födosöker regelbundet ned till 30 meters djup men kan dyka så djupt som 55 m. Antalet övervintrande alfåglar i Östersjön har minskat med två tredjedelar från 1992-1993 till 2007-2009 (Ottvall 2012. *Ejderns och andra musselätande dykänders minskning i Östersjön*, Rapport från Miljöforskningsberedningen, Augusti 2012). Området är också viktigt häckningsområde för ejder, som liksom alfågeln, minskat kraftigt och halverats i antal i Östersjön. Även här är musslor huvudsaklig föda. Musselätande dykänder har till skillnad från växt- eller fiskätande dykänder minskat kraftigt i antal (Ottvall 2012). Orsakerna till detta är ej kända men bör leda till försiktighet i områden som är viktiga för dessa arters överlevnad.

Kontakt i detta ärende tas i första hand med Ulf Larsson

Stockholm 2016-10-31

För Institutionen för Ekologi, Miljö och Botanik

För Östersjöcentrum

Ulf Larsson	Jakob Walve	Carl Rolff
0705791900	08161730	087854510

Bilagda filer

Karta Himmerfjärden Stationer bottenfauna och vattenkemi (KVVF_RT90_Hfj_avskalad_SYVABstationer).docx

Stationer i Himmerfjärdsområdet tabell 20161025.xlsx

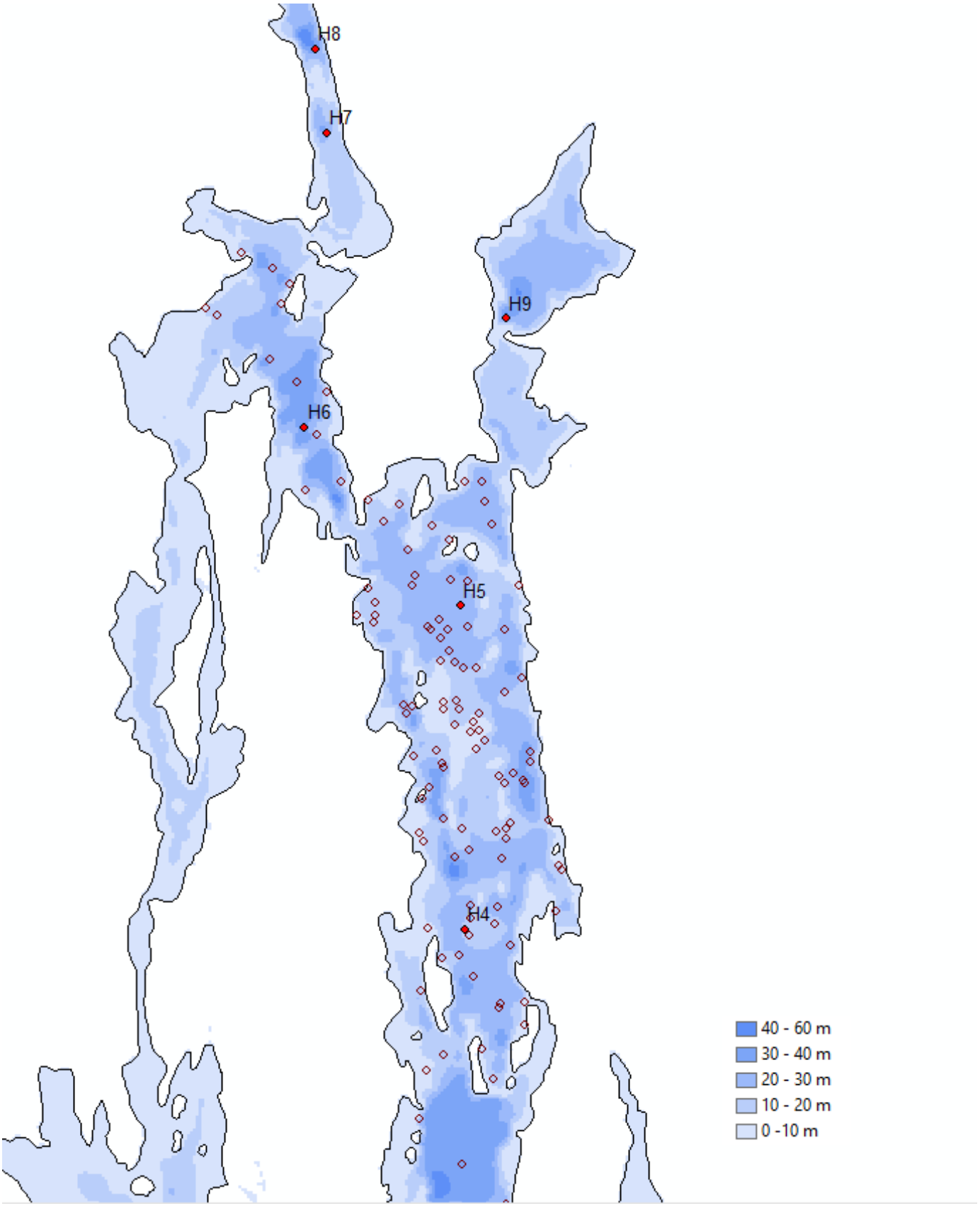
stationID	undID	stnbet	stnnamn	latitud (gra	longitud (g	klusterID	HID	djup	djupinterva	kommenta	lankod	WPSerie	WPID
26	1	P10		59,034	17,716	9	590000-17	25		Himmerfjä	AB		
27	1	P11		59,0255	17,745	10	590000-17	29		Himmerfjä	AB		
28	1	P12		59,00833	17,74467	10	590000-17	27,5		Himmerfjä	AB		
29	1	P13		59,00233	17,71867	10	590000-17	40		Himmerfjä	AB		
30	1	P14		58,98267	17,72583	10	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
31	1	P15		58,94467	17,72133	11	585000-17	36,5		Himmerfjä	AB		
32	1	P16		58,93467	17,727	11	585000-17	52		Himmerfjä	AB		
33	1	P17		58,89533	17,7495	11	585000-17	47,5		Himmerfjä	AB		
34	1	P18		58,89367	17,71	13	585000-17	24,5		Svärdsfjärd	AB		
35	1	P20		58,84067	17,78667	13	585000-17	33,5		Svärdsfjärd	AB		
36	1	P21		58,84133	17,736	13	585000-17	28		Svärdsfjärd	AB		
37	1	P22		58,84667	17,66833	14	585200-17	52		Väster Fifå	AB		
38	1	P4		59,076	17,675	12	590400-17	32		Näslandsfj	AB		
39	1	P5		59,06717	17,681	12	590400-17	39		Näslandsfj	AB		
40	1	P6		59,0475	17,70933	9	590000-17	37		Himmerfjä	AB		
41	1	P8		59,042	17,72867	9	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
42	1	P9		59,03433	17,72833	9	590000-17	27		Himmerfjä	AB		
47	2	S1		59,05583	17,69717	17	590000-17	6,5			AB		
48	2	S10		59,043	17,71167	24	590000-17	26,5			AB		
49	2	S102d		58,83387	17,63815	16	584870-17	15			D		
50	2	S103d		58,86798	17,6956	29	585200-17	20			AB		
51	2	S10g		59,01515	17,7325	18	590000-17	15			AB		
52	2	S11		59,04133	17,7105	24	590000-17	26			AB		
53	2	S11g		58,99855	17,71212	18	590000-17	12			AB		
54	2	S12		59,04117	17,69633	17	590000-17	4			AB		
55	2	S126g		58,83877	17,68412	16	584870-17	15			AB		
56	2	S12g		58,99398	17,75518	18	590000-17	6			AB		
57	2	S13		59,03867	17,69833	24	590000-17	16			AB		
58	2	S13g		58,98632	17,75405	18	590000-17	15			AB		
59	2	S14		59,03667	17,6925	17	590000-17	6			AB		
60	2	S14g		58,97383	17,7098	19	585000-17	14			AB		
61	2	S15		59,03533	17,69783	24	590000-17	16,5			AB		

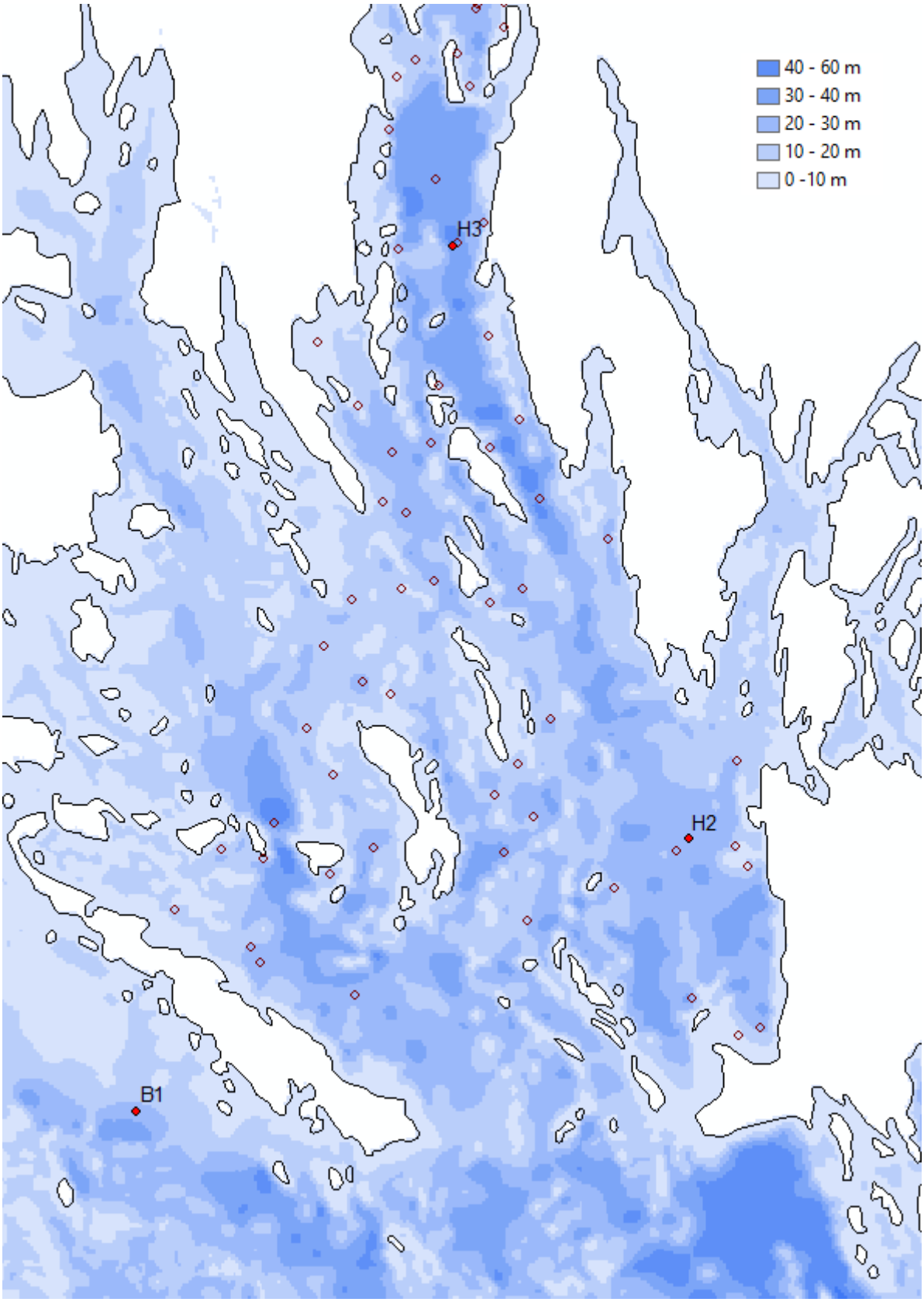
62	2	S15g	58,96052	17,71072	19	585000-17	9		AB
63	2	S16	59,0355	17,71917	24	590000-17	27		AB
64	2	S16g	58,9205	17,7354	19	585000-17	9		AB
65	2	S17	59,0325	17,71917	24	590000-17	27,5		AB
66	2	S17g	58,91312	17,72035	19	585000-17	12,5		AB
67	2	S18	59,02883	17,71917	24	590000-17	17		AB
68	2	S18g	58,9202	17,68488	19	585000-17	6		AB
69	2	S19	59,0285	17,72383	24	590000-17	16		AB
70	2	S19g	58,91023	17,69638	19	585000-17	10	ny position	AB
71	2	S1g	59,09787	17,65827	20	590400-17	8		AB
72	2	S2	59,055	17,707	17	590000-17	12		AB
73	2	S20	59,0275	17,72633	24	590000-17	19		AB
74	2	S20g	58,89543	17,70288	19	585000-17	13		AB
75	2	S21	59,02067	17,72467	17	590000-17	14,5	ändr södra	AB
76	2	S21g	58,88208	17,70768	22	585200-17	11		AB
77	2	S22	59,02067	17,71967	17	590000-17	8,5	ändr södra	AB
78	2	S22g	58,88053	17,69285	29	585200-17	16		AB
79	2	S23	59,02183	17,71967	17	590000-17	8,5	ändr södra	AB
80	2	S23g	58,85397	17,6859	22	585200-17	11,5		AB
81	2	S24	59,02117	17,70967	24	590000-17	20		AB
82	2	S24g	58,86597	17,70365	22	585200-17	11,5	ny position	AB
83	2	S25	59,02017	17,70767	24	590000-17	19,5		AB
84	2	S25g	58,8796	17,7339	21	585000-17	13,5		AB
85	2	S26	59,01383	17,717	25	590000-17	16,5		AB
86	2	S26g	58,838	17,80755	21	585000-17	12		AB
87	2	S27	59,01167	17,71867	25	590000-17	17,5		AB
88	2	S27g	58,81232	17,80327	21	585000-17	12,5	ny position	AB
89	2	S28	59,01383	17,72967	18	590000-17	10		AB
90	2	S28g	58,85467	17,74053	28	585000-17	16,5	provtagits i	AB
91	2	S29	59,01667	17,728	18	590000-17	8		AB
92	2	S29g	58,84303	17,6527	16	584870-17	15		D
93	2	S2g	59,05773	17,67702	20	590400-17	14		AB
94	2	S3	59,022	17,72383	25	590000-17	16		AB

95	2	S30	59,01833	17,72917	18	590000-17	9,5		AB
96	2	S31	59,017	17,731	18	590000-17	6		AB
97	2	S32	59,01133	17,74717	25	590000-17	25		AB
98	2	S33	59,00783	17,74533	25	590000-17	25		AB
99	2	S34	59,01317	17,74717	25	590000-17	31		AB
100	2	S35	59,00967	17,74133	25	590000-17	23		AB
101	2	S36	59,00917	17,73683	18	590000-17	12		AB
102	2	S37	59,00133	17,74033	25	590000-17	25		AB
103	2	S38	59,00033	17,73883	25	590000-17	20		AB
104	2	S39	58,99867	17,73883	25	590000-17	22,5		AB
105	2	S3g	59,08872	17,6462	20	590400-17	6		AB
106	2	S4	59,034	17,72167	24	590000-17	27,5		AB
107	2	S40	59	17,73533	18	590000-17	14		AB
108	2	S41	59,0005	17,72467	25	590000-17	16		AB
109	2	S42	59,00017	17,7105	18	590000-17	4		AB
110	2	S43	59,00583	17,71167	18	590000-17	8		AB
111	2	S44	58,99583	17,72167	25	590000-17	35		AB
112	2	S45	58,99533	17,737	25	590000-17	25		AB
113	2	S46	59,0015	17,75267	18	590000-17	4	Besöket str	AB
114	2	S46O	59,0015	17,75267	18	590000-17	5	Besöket str	AB
115	2	S46V	59,0015	17,75267	18	590000-17	5	Besöket str	AB
116	2	S47	58,99333	17,75633	18	590000-17	6		AB
117	2	S48	58,9875	17,735	25	590000-17	21		AB
118	2	S49	58,9845	17,734	25	590000-17	24		AB
119	2	S4g	59,08742	17,64993	20	590400-17	13		AB
120	2	S5	59,04883	17,72283	24	590000-17	20		AB
121	2	S50	58,9855	17,72633	25	590000-17	25		AB
122	2	S50d	59,0951	17,6682	27	590400-17	19	avvikande l	AB
123	2	S51	58,98783	17,72633	25	590000-17	22		AB
124	2	S51d	59,09227	17,67358	20	590400-17	15		AB
125	2	S52	58,98417	17,7125	18	590000-17	11,5		AB
126	2	S52d	59,08903	17,67088	27	590400-17	25		AB
127	2	S53	58,979	17,71667	25	590000-17	16		AB

128	2	S53d	59,07977	17,66673	27	590400-17	23	ny position	AB
129	2	S54	58,9795	17,72217	25	590000-17	24		AB
130	2	S54d	59,05907	17,68858	27	590400-17	19		AB
131	2	S55	58,97583	17,72667	25	590000-17	25		AB
132	2	S55d	59,05502	17,73487	24	590000-17	24		AB
133	2	S56	58,97133	17,73533	25	590000-17	23		AB
134	2	S56d	59,05138	17,7176	24	590000-17	21		AB
135	2	S57	58,97133	17,74283	18	590000-17	8		AB
136	2	S57d	59,0523	17,70205	24	590000-17	19		AB
137	2	S58	58,9675	17,74283	18	590000-17	2,5		AB
138	2	S58d	59,03453	17,7154	24	590000-17	24		AB
139	2	S59	58,96383	17,72867	18	590000-17	2,5		AB
140	2	S59d	59,03367	17,74	25	590000-17	25		AB
141	2	S5g	59,0742	17,68473	20	590400-17	14		AB
142	2	S6	59,0585	17,73433	24	590000-17	26		AB
143	2	S60d	59,03042	17,72173	24	590000-17	24		AB
144	2	S61d	59,02728	17,73073	24	590000-17	22		AB
145	2	S62d	59,02152	17,70665	24	590000-17	21		AB
146	2	S63d	59,02312	17,7397	25	590000-17	25		AB
147	2	S64d	59,01985	17,73092	25	590000-17	17		AB
148	2	S65d	58,9705	17,73455	25	590000-17	23		AB
149	2	S66d	59,01085	17,71918	25	590000-17	17		AB
150	2	S67d	59,00757	17,7144	25	590000-17	24		AB
151	2	S68d	59,03655	17,69852	24	590000-17	17		AB
152	2	S69d	59,008	17,73858	25	590000-17	23	ändr norra	AB
153	2	S6g	59,0586	17,72848	17	590000-17	8		AB
154	2	S7	59,05133	17,737	24	590000-17	29		AB
155	2	S70d	58,9971	17,72633	25	590000-17	21	ändr norra	AB
156	2	S71d	58,98088	17,73918	25	590000-17	21,5		AB
157	2	S72d	58,96295	17,71657	26	585000-17	17,5		AB
158	2	S73d	58,9523	17,708	26	585000-17	19		AB
159	2	S74d	58,93762	17,73502	26	585000-17	18,5		AB
160	2	S75d	58,93418	17,70973	26	585000-17	18		AB

161	2	S76d	58,90307	17,70633	26	585000-17	23		AB
162	2	S77d	58,90435	17,7177	26	585000-17	25		AB
163	2	S78d	58,9032	17,735	26	585000-17	20	avvikande	AB
164	2	S79d	58,90753	17,74402	26	585000-17	20		AB
165	2	S7g	59,01803	17,72313	17	590000-17	10		AB
166	2	S8	59,041	17,745	17	590000-17	7		AB
167	2	S80d	58,88877	17,76927	28	585000-17	19		AB
168	2	S81d	58,88153	17,74358	28	585000-17	21		AB
169	2	S82d	58,87357	17,6844	29	585200-17	19		AB
170	2	S83d	58,86122	17,67863	22	585200-17	14		AB
171	2	S84d	58,8502	17,73332	28	585000-17	18,5		AB
172	2	S85d	58,86147	17,75077	28	585000-17	17,5		AB
173	2	S86d	58,85433	17,80515	28	585000-17	22		AB
174	2	S87d	58,84652	17,7446	28	585000-17	24		AB
175	2	S88d	58,84123	17,80422	28	585000-17	25	ny position	AB
176	2	S89d	58,83523	17,76804	28	585000-17	20		AB
177	2	S8g	58,95867	17,73217	18	590000-17	10		AB
178	2	S9	59,04217	17,723	24	590000-17	29		AB
179	2	S90d	58,8182	17,79017	28	585000-17	23,5		AB
180	2	S91d	58,81325	17,80967	28	585000-17	25		AB
181	2	S92d	58,83078	17,74223	28	585000-17	25		AB
182	2	S94d	58,84263	17,69717	29	585200-17	23,5		AB
183	2	S95d	58,84133	17,6647	23	584870-17	24,5		AB
184	2	S96d	58,82778	17,66055	23	584870-17	23		D
185	2	S97d	58,82538	17,66288	23	584870-17	24		D
186	2	S98d	58,82	17,69083	23	584870-17	30,5	prov finns e	D
187	2	S99d	58,88313	17,71753	28	585000-17	21,5		AB
188	2	S9g	59,01285	17,70943	18	590000-17	12		AB


H8
H7
H9
H6
H5
H4
40 - 60 m
30 - 40 m
20 - 30 m
10 - 20 m
0 -10 m


40 - 60 m
30 - 40 m
20 - 30 m
10 - 20 m
0 -10 m
H3
H2
B1

SÖDERTÖRNS
MILJÖ- & HÄLSO-
SKYDDSFÖRBUND

Handläggare: Per Gröning
Tel: 08-606 93 05

DELEGATIONSBESLUT Sid 1 (4)
Datum: 2016-10-28
DNR-2016-3244-2

SJÖFARTSVERKET
2016 -11- 01
16-03252-3

Sjöfarsverket
att: Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping

Remissyttrande, miljökonsekvensbeskrivning för ny Landsortsled

Beslut:

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund beslutar att lämna följande yttrande som gäller Sjöfartsverkets fortsatta arbete med miljökonsekvensbeskrivning för en ny farled mellan Landsort och Södertälje:

1. Bottensediment som avses bli muddrade bör undersökas med avseende på innehåll av PCB, PAH-er, tungmetaller samt irgarol och TBT.
2. Naturinventeringar utförda av Nynäshamns kommun längs aktuella kustavsnitt bör beaktas.
3. Hur en östlig sträckning av farleden kan påverka befintliga småbåtshamnar och badplatser bör undersökas.

Bakgrund

Sjöfartsverket genomför samråd inför upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning som ska ligga till grund för beslut om nya avsnitt av farleden mellan Landsort och Södertälje. Samrådet syftar till att inhämta information och synpunkter på planerad miljökonsekvensbeskrivning. Förbundet avser som berörd miljömyndighet att lämna synpunkter på det förslag till miljökonsekvensbeskrivning som har upprätats.

Ärendebeskrivning

Regeringen anser att ett hållbart transportsystem i högre grad bör utföras med järnväg och sjöfart eftersom denna trafik bedöms vara miljöeffektiv. Södertälje hamn avser att utöka sin verksamhet med ökad oljehantering i samband med att oljehamnar i Stockholm läggs ned. En utredning har gett Landsortsfarleden hög prioritet. Projekt Landsortsleden syftar till att anpassa farleden för ökad kapacitet och tillgänglighet. Farleden är olycksdrabbad och har begränsningar i kapacitet och hastighet. Lämplig fartygsstorlek anses nu vara en längd av 220 meter, en bredd av 32 meter och ett djupgående av 11,5 meter. Nuvarande led är anpassad för fartyg med största längd om 200 meter, bredd 32 meter och djupgående 9 meter.

Olika farledssträckningar har studerats i en åtgärdsvalstudie utförd av Sjöfartsverket. Fyra mål formulerades i åtgärdsvalstudien. De är kortfattat: hög säkerhet, kunna ta emot större fartyg, medverka till minskad miljöpåverkan och bidra till minskade transportkostnader. Slutsatsen är att viss breddning och fördjupning av den befintliga farleden behövs.

Farleder får inrättas enligt den s.k. farledslagen. Regeringen fattar beslut enligt miljöbalkens 17 kapitel. En miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen ska ingå i ärenden enligt farledslagen. Om regeringen finner att ett inrättande av en farled är tillåtlig ska tillståndsprövning av mark- och miljödomstol ske enligt miljöbalken. Vattenverksamheten prövas och dispens från tippningsförbudet prövas. I detta ärende blir det troligen även prövning enligt miljöbalkens 7 kapitel för intrång i naturreservat och Natura 2000-områden.

När MKB:n är färdigställd ska den kungöras. Ytterligare synpunkter kan då lämnas. Sjöfartsverket överlämnar efter eventuella justeringar MKB:n till länsstyrelsen för godkännande.

Alternativa sträckningar av ny led

Två alternativ har bedömts vara rimliga inom sträckan Fifång och Skanssundet. En västlig sträckning med förbättring av befintlig led och en östlig, delvis ny led. Den västliga sträckningen medför ett behov av att 800 000 m^3 massor behöver muddras. Den östliga sträckningen har ett större djup och medför ett muddringsbehov av cirka 100 000 m^3. Den östliga sträckningen bedöms av Sjöfartsverket ge en rakare och säkrare passage vid Skanssundet. Oavsett alternativ behöver ca en miljon m^3 massor muddras längs sträckan från Skanssundet till Södertälje.

Till en östlig sträckning förs fördelar som att små fysiska ingrepp behöver vidtas. Farleden kommer också längre bort från bostäder på ön Oaxen och naturreservat på Fifång. Farleden med större fartyg kommer dock närmare ledens östra strand mot Nynäshamns kommun. Sjöfartsverket bedömer dock att avståndet fortfarande är så långt att det inte medför någon större påverkan. Den kommande MKB:n kommer att utreda vad en östlig sträckning innebär avseende stranderosion och buller.

Muddermassor som kan vara förorenade av exempelvis av tennorganiska föreningar från båtbottenfärger, planeras att tippas på flera platser längs den planerade farleden inom Nynäshamns kommun.

Riksintressen

Nästan hela utredningsområdet är av riksintresse enligt miljöbalkens 4 kap. med avseende på friluftsliv och högexploaterad kust. Den befintliga Södertäljeleden är av riksintrese som kommunikationsled. Stora delar av området är av riksintresse för yrkesfiske och de yttre delarna är av riksintresse för totalförsvaret.

Natura 2000- områden, Naturreservat mm

Askö, Fifång, Bokö- Oxnö, Reveln-Kogulskär och Kråmö omfattas liksom några öar längre in i farleden av bestämmelserna för Natura 2000. Syftet är att den biologiska mångfalden och naturtyperna ska bevaras inom områdena.

Inom utredningsområdet finns flera naturreservat. Askö och Fifång är också marina naturreservat med skydd för undervattensmiljön. Endast begränsade muddringar är föreslagna i dessa områden. Öja- Landsorts naturreservat är ett av länets främsta sträckfågellokaler. Även Ören är en sträckfågellokal. Fågelskyddsområden finns dessutom inom utredningsområdet liksom det generella strandskyddet. Hölö- Mörkö med vattenområden omfattas av landskapskyddsbestämmelser. Nynäshamns kommun och omkringliggande kommuner har även utpekade områden med värdefull natur som inte omfattas av formellt skydd. Även småbåtshamnar och badplatser finns inom utredningsområdet som kan bli påverkade av en ändrad farled.

En marinarkeologisk undersökning kommer att genomföras inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen.

Bostäder
Längs planerad farled finns spridd permanent- och fritidsbebyggelse. Detaljplaneområden finns inom utredningsområdet. Planerna kommer att beaktas idet fortsatta arbetet.

Miljökvalitetsnormer
Miljökvalitetsnormer finns som gäller för vattenförekomsterna. För luft och buller finns även miljökvalitetsnormer att ta hänsyn till.

Geologi
Geotekniska undersökningar har utförts som visar lagerföljder och bergssonderingar. Undersökningarna ligger till grund för beräkningar av mängder av berg och massor som behöver sprängas eller muddras.

Föroreningar i sediment har undersökts i syfte att få en översiktlig bild av eventuell föroreningsspridning i muddrings- och tippningsområdena. Analyserna kommer att utgöra underlag för en utökad provtagning och vara ett underlag för fortsatt arbete med bedömning av eventuell föroreningsspridning.

Fördjupade utredningar
Sjöfartsverket har inlett arbete med undersökningar av :

- Bottenfauna.
- Sammanställning av ornitologiska undersökningar.
- Marinarkeologiska undersökningar.
- Studier/modelleringar av sediment- och föroreningsspridning.
- Erosionsmodellering.
- Bullerutredning.
- Kompletterande utredning om olycksrisker.
- Undersökningar av sediment.
- Samhällsekonomisk bedömning.
- Trafikriskanalys.

Bedömning

Eftersom muddring planeras ske inom såväl nuvarande farled som inom områden som frekvent avvänds av fritidsbåtar bör sedimenten undersökas med avseende på gifter och metaller som förekommer eller har förekommit i båtbottenfärger. Sådana ämnen är irgarol, olika tennorganiska föreningar, koppar och zink. Med anledning av att även blyhaltiga biocidfärger tidigare har använts på fartygsskrov bör blyhalt i bottensediment som avses bli muddrade undersökas. Mer traditionellt undersökta och förekommande föroreningar som PCB och PAH-er bör också undersökas i de sediment som avses bli muddrade för att undvika att föroreningar sprids till renare områden som kan ha betydelse för marint liv och fiske, eller till uppläggningsplatser på land. Stöd för detta bedöms finnas i såväl miljöbalkens portalparagraf som i Sveriges miljömål om Giftfri miljö och Hav i balans samt levande kust och skärgård.

Nynäshamns kommun har identifierat ett antal mindre naturområden med högt naturvärde längs ständerna mot Svärdsfjärden och Himmerfjärden. Eventuella skador som kan uppkomma med en östlig sträckning av leden på dessa naturområden bör beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

En östlig sträckning av farleden kan medföra inverkan på badplatser och småbåtshamnar längs ständerna mot Svärdsfjärden och Himmerfjärden som bör beaktas i det fortsatta arbetet med miljökonsekvensutredningen.

Det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med ovanstående.

Barbro Olander
Avdelningchef miljöskydd

SJÖFARTSVERKET SödertäljeHamn PORT OF SÖDERTÄLJE TRAFIKVERKET Södertälje kommun

LÄMNA DINA SYNPUNKTER TILL LANDSORTSPROJEKTET

NAMN: Himmerfjärdens Naturvårdsförening

BOENDE:
(fastighet/adress)

ÅTERKOPPLING: gisela.liljequist@tele2.se
(Önskar du få svar av oss måste du ange åtminstone ett sätt vi kan kontakta dig på: adress, telefon eller e-postadress.
Personuppgifter behandlas enligt personuppgiftslagen

SYNPUNKT: Vi har under ett flertal år begärt begränsad hastighet i farleden vid Regnas södra udde till Oxens norra udde, vilket vi hittills inte fått igenom. Nuvarande hastighet är 12 knop. Fartygstrafiken har istadkommit stora erosionsskador

Nynäshamns Naturskyddsförening

Naturskyddsföreningen
Stockholms län

Till Sjöfartsverket Bertil Skoog 20161130

<u>Synpunkter Landsortfarsled</u> inför upprättande av MKB

Till att börja med instämmer föreningarna till fullo med Nynäshamns kommuns synpunkter, med särskilt påpekande av att belysa hur växter och djur påverkas. Föreningarna understryker också nödvändigheten av att uppfylla EU:s vattendirektiv.

För övrigt ger vi kortfattade synpunkter enligt nedan:

- Varför så viktigt att öka längden till 220 m på fartygen? Det är en 10-procentig ökning av lastkapacitet. Bredden på fartygen är densamma som förut. Svavelproblematiken måste kunna lösas även på något mindre fartyg. Det borde räcka med dagens 200 m som största storlek.

- Den inre delen av farleden är den mest känsliga ur erosionssynpunkt och där är det mycket viktigt att visa hur bottnar ska säkras mot erosionsskador. Navigeringssäkerhetsproblemen blir ju större med större fartyg i den redan trånga leden. Kan komma att behöva regelbunden muddring i värsta fall. Risken för större erosionsskador är direkt avhängigt fartygsstorleken och farten fartygen framförs i.

  Kaggfjärden och Mörkarfjärden är två fjärdar med syrebristproblematik i bottenvattnet. Att lägga större muddermassor vid mynningen av Mörkarfjärden förbättrar inte läget där

- Enligt kartor på sidan 35 i pdf-dokumentet verkar muddringsbehov föreligga utanför Fifång. Det alternativet kvarstår ju inte i vad som föreslås på bilden på sidan 9. Förefaller onödiga muddring och bör utgå.

- Ingreppen är av sådan samlad storlek och området är känsligt ur många olika miljöaspekter. Det är bra att en MKB tas fram.

- Möjligheten att annan sluthamn kan bli aktuell borde också finnas med bland alternativen liksom ett noll-alternativ.

- Området vid Oxnö-Korpen samt Asköfjärden är viktiga vattenområden för strömming under olika tider på året bland annat innan och vid lekperiod. Det står inte nämnt något om Himmerfjärden med omnejd som viktig recipient för Himmerfjärdsverket.

- Senaste klassning av vattenområdena visar att inget av dem som berörs av farleden når god ekologisk status idag ("Svealandskusten", info från Svealandskustens vattenvårdsförbund 2016).
- Kartläggning av erosionsskador på bottnar på utsatta och tillkommande känsliga ställen bör göras så att erosion från den nya trafiken kan följas.
- MKB:n bör också innehålla avsnitt om hur erosionen ska kunna minska/undvikas i befintliga delar av den gamla och tillkommande nya delar. Det bör också diskuteras vilka strömningshastigheter som generas vid de olika typer av bottnar som drabbas av ökade fartygsstorlek.
- De västliga delarna av farleden som avses främst för fritidsbåtstrafik bör helst inte muddras. Om, bör det i så fall tydligt motiveras varför det är nödvändigt.
- Underlaget saknar uppgift om att Koholmen är ett natura 2000-område (SE01103056) och vi tror att flera fågelskyddsområden som finns med i Naturvårdsverkets kartverktyg ’Skyddad natur’ inte är markerade på kartan i i bilaga 1.

Eva Dannstedt Branting

Ordförande Nynäshamns Naturskyddsförening

Beatrice Sundberg

Ordförande Naturskyddsföreningen Stockholms län

Jan-Peter Falk

Ordförande Naturskyddsföreningen Botkyrka-Salem

Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem

Att. Bertil Skoog
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem rörande MKB för inrättande av ny farled Landsort – Södertälje

I samrådsunderlaget från Sjöfartsverket 2016-09-15 framgår två förslag till nya farleder, den östra och den västra. Avsikten är att möjliggöra större tonnage och samtidigt förbättra säkerheten i en trång och känslig del av skärgården.

Sammanfattning
Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem anser att man måste mycket noga väga nyttan av större tonnage i Södertäljeleden och Mälaren mot de negativa konsekvenserna av att exploatera en känslig skärgårdsmiljö. Längs farleden finns marin forskning, rekreationsområden och värdefulla naturmiljöer i naturreservat.

Innan vi redogör för synpunkter angående MKB:n vill vi framföra några allmänna synpunkter kring projektet.

- Beträffande den nya hamnen Norvik i Nynäshamn som exploateras som containerhamn samt den nya upprustade väg 73. Båda objekten representerar stora ekonomiska investeringar som samtidigt tar i anspråk jungfrulig mark. Behövs utbyggnad av både Nynäshamn och Södertälje ?

- Större fartyg innebär sämre möjligheter att kunna manövrera i en trång skärgård, som Landsort – Södertäljeleden utgör, jämfört med Norvik eller Oxelösund.

- Sårbarheten beträffande Södertäljebron och slussen ökar vid ökande fartygstrafik.

- En förutsättning för genomförandet av den nya leden är bl.a. att modifiera den befintliga slussbassängen. I nuläget med 135 meters längd, 19,6 m bred och 8m djup över slusströsklarna (enligt Sjöfartsverket), för att få plats för det utökade tonnaget på 220 m längd och djupgåendet 11,5 m.

- Vi utgår från att representanter för, båtklubbar, fiskeföreningar och det rörliga friluftslivet samt strandnära boende deltar i samrådet.

Synpunkter som bör utredas i en MKB

Dricksvatten
Mälaren är i dag dricksvattentäkt för 11 kommuner och har c:a två miljoner P/E, personekvivalenter anslutna. Större båtar och mer trafik innebär större risk för olyckor. Är Stockholm Vatten och Dricksvattenutredningen informerade?

Askölaboratoriet
Askölaboratoriet har världsunika marinekologiska långa mätserier och provpunkter i Himmerfjärden. Hur kommer detta att påverkas av muddringar, tippningar och sprängningar.

Strömningshastigheter
Fartyg med 11,5 meters djup och längd av 220 m utgör ett stort deplacement, med stora volymer vatten som skall undanträngas. Avståndet mellan sjöbotten och skrov kommer högst troligt, att på sina ställen vara för litet för att inte påverka det marina livet. Erosion och turbiditet, grumling i vattnet av bottenpartiklar genom propellrar och roderrörelser, är ofrånkomliga. MKB:n förväntas redogöra för de strömningshastigheter som genereras vid fartygspassager i erosionskänsliga områden och även i trånga partier med hårda bottnar där växter och djur riskerar att slitas loss.

Mätningsresultaten bör självklart redovisas för de avsedda största fartygen med 220 meters längd och 11,5 meters djupgående.

Båttrafik
Stor trängsel råder i sunden sommartid. Handelssjöfart och fritidsbåtar delar på utrymmet särskilt vid Skanssundet med färjan och Brandalsund.
Vi åberopar det nyligen givna tillståndet till Kagghamra hamn, som skapar ytterligare trafik i Himmerfjärden.

Muddermassor: citat ”Icke förorenade muddermassor kommer att tippas i havet inom vissa utredda områden. Eventuella massor med högre föroreningshalt omhändertas på land”.
Både Östra och Västra leden kräver muddring och hur dessa icke förorenade massor kan störa flora – och bottenfauna är nödvändigt att utredas djupare.

- Att tippa muddermassor utanför inloppet till Fitunaviken och Kaggfjärden är mycket känsligt. Både Kagghamra å och Fituna å är reproduktionsplatser för havsöring och andra fiskarter. Med sitt eutrofierade och syrefattiga vatten, låg vattenomsättning samt förhärskande sydvästvindar gör Kaggfjärden och Fitunaviken mycket känsliga.

  För eventuellt förorenade muddermassor måste en säker deponi utses i tid.

- **Fritidsaktiviteter**
  Fiske, båtliv, friluftsliv till sjöss är viktiga fritidsintressen i Sverige. Förutom utländska

båt turister är ett antal stora båtklubbar med tusentals medlemmar knutna till farvattnen från Mälaren till Landsort.
Populära naturhamnar, båtklubbar, klubbholmar, fritidshamnar som Södertäljes båtklubbar, Grödinge Båtklubb, Skanssundet, Ragnarök, Axviksholmar, Rangsta båtklubb, Oaxen, Hästnäs kommer att bli berörda av en ny led.

Ett exempel är den mycket välbesökta och välskötta Arkholmen. Den kommer vid den föreslagna **östra** leden att bli svår att använda som naturhamn. Bogsvall från större fartyg är redan i dag besvärande vid den norra bryggan. Den östra leden kommer även att påverka den inre nu skyddade sydostliga bryggviken.

Naturreservaten Fifång (marint reservat!) med sin södra vik och Asköfjärden med Askös nordöstra strand är mycket frekventerade och välbesökta områden för fritidsbåtar. Dessa platser kommer att kraftigt störas från bogsvall och motorljud om den **västra** leden realiseras.

Stranden vid Trindborgens naturreservat har redan idag erosionsskador från båttrafiken. Vid stranden i reservatet finns dessutom välfrekventerade naturliga badstränder.

- Ett av de fyra målen för exploateringen är citat ” Åtgärderna i farleden och dess landanslutningar ska medverka till minskad miljöpåverkan”. Projektet skall ses som en helhet d.v.s. miljöpåverkan måste vägas mot den förväntade miljönyttan.

Med Vänliga Hälsningar
Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem
30 november 2016

Jan-Peter Falk
Ordförande

Jan Govella
Suppleant

Sjöfartsverket
Att. Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping
hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se
“Landsortsfarleden”

Västerby 2016-10-31

Synpunkter på samrådshandlingar nya Landsortsfarleden

Sammanfattning

Den nya farleden kan innebära både negativa och positiva konsekvenser för Nynäshamns kommun, dess invånare och dess natur. Intrånget många boenden längs aktuell kuststräcka kommer utsättas för är negativ medan en avlastning av befintlig landinfrastruktur, i första hand väg 225, bedöms vara positiv. Konsekvenserna måste utredas noggrant.

Om oss

Sorundanet Nynäshamns kommunparti är ett kommunalt parti verksamt i Nynäshamns kommun. Vi är representerade i Nynäshamns Kommunfullmäktige sedan 2006 och har f.n. tre mandat av totalt 41. Vi engagerar oss i frågor som berör hela kommunen som t.ex. demokrati, skola, barn- och äldreomsorg, miljö- och samhällsbyggnadsfrågor samt trafiksäkerhet. Vi har ett landsbygdsperspektiv där även kommunens geografiskt perifera områden är av största intresse. Rubricerade projekt berör i hög grad vår kommuns gräns gentemot kommunerna Botkyrka, Södertälje och Trosa.

Bakgrund

Södertälje ligger 30 sjömil från Landsort. Södertälje hamn anlöps av ca 700 fartyg per år och slussen passeras av ca 2 000 fartyg per år för att nå Mälaren[1]. Södertälje lotsområde genomför årligen mellan 2 000 – 3 000 lotsningar i farleden[2]. Utöver denna lotsade trafik bedömer Transportstyrelsen att 12 lotsdispenser används frekvent i farleden. Utifrån dessa uppgifter bedömer vi överslagsmässigt att farleden passeras 3 000 - 4 000 gånger/år dvs ca 10 passager / dygn. Trafikverkets prognosticerar en ökning av godsvolymerna i Södertälje hamn från nuvarande cirka 1 200 000 ton till 2 760 000 ton 2030[3]. Vi uppfattar det som att den nya kompletterande sträckningen för farleden medför att kapacitet och säkerhet kan höjas.

[1] http://www.soeport.se/anlopsinfo/generell-info/
[2] http://www.sjofartsverket.se/pages/106026/Atgardsvalsstudie-Sodertalje_hamn_Landsort%20TrV%202015-02-20.pdf
[3] http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Landsortsfarleden/Nyheter/Nautisk-diskussion-om-forslag/

Övergripande synpunkter

Informationsbehov

Vi nåddes av Er information via en tidningsartikel i Nynäshamnsposten samma dag som samrådsmötet i Södertälje ägde rum, d.v.s. den fjärde oktober 2016. Flera berörda fastighetsägare och fastighetsägareföreningar längs med aktuellt kustavsnitt har inte heller fått information i god tid. Vi noterar dels att Nynäshamns kommun har varit inbjudna till två "Workshops" men inte närvarat, dels att Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden i Nynäshamn inte har några protokoll där rubricerat ärende nämns. Vi vill på detta sätt uppmärksamma Er på behovet av bra kommunikation med berörda parter.

Detaljerade synpunkter

Generella miljöhänsyn

Ökad trafik med större fartyg och högre hastigheter bedöms innebära en ökad miljöbelastning i form av avgaser, buller, vågor, erosion och sugeffekter. Under byggtiden då muddring, tippning och sprängning utföres finns det en risk för försämrad vattenkvalitet. Viktigt är att påverkan på människor, djur och växter noggrant utreds. Kuststräckan varierar, det finns berg och låglänta områden där stranden utgörs av sand, grus, lera etc. Vi vill speciellt lyfta fram ön Regarn som består av sand och grus och som redan idag är utsatt för erosion.

Oro bland fritids- och permanentboende

Utefter aktuell kuststräcka finns många byggnader som nyttjas för både fritids- och permanentboende. Dessa byggnader tillhör i många fall en förening / samfällighet med gemensamma bad- och båtplatser. Man har valt att ha sitt fritidshus eller permanentboende med anledning av de kvaliteter som finns t.ex. tystnad, ren luft och naturupplevelser. Det finns en stor oro att den nya farleden kommer innebära ökat buller, ökade avgaser, ökad erosion, ökat underhåll på bryggor och "badanläggningar", m.m. I samband med muddring, tippning och sprängning finns det en oro för försämrat fiske och försämring av vattenkvalitet. Det finns också en oro för att ökad andel stora vågor inverkar negativt på badlivet för små barn. På bilagt sjökort har vi märkt ut områden som vi bedömer kommer utsättas för en stor påverkan.

Avlastning av landinfrastruktur

Idag är trafiksituationen på väg 225 mellan Södertälje och Nynäshamn mycket ansträngd och trafiksäkerheten kraftigt försämrad. Det beror i hög grad på den färjetrafik som uppstod i samband med Baltländernas inträde i EU 2005. Färjelinjen Ventspils - Nynäshamn har dagliga anlöp varvid långtradarkaravaner använder väg 225 för att nå E4 / E18[4]. Även gods från Gotland och Polen trafikerar väg 225 som enligt Svevia[5] tillhör Sveriges 55 farligaste vägar. Förutom försämrad trafiksäkerhet så har buller och avgaser ökat markant. En avlastning av väg 225, där färjorna och därmed långtradarna anlöper Södertälje och E4 / E18 direkt, är önskvärt att utreda.

Vänligen

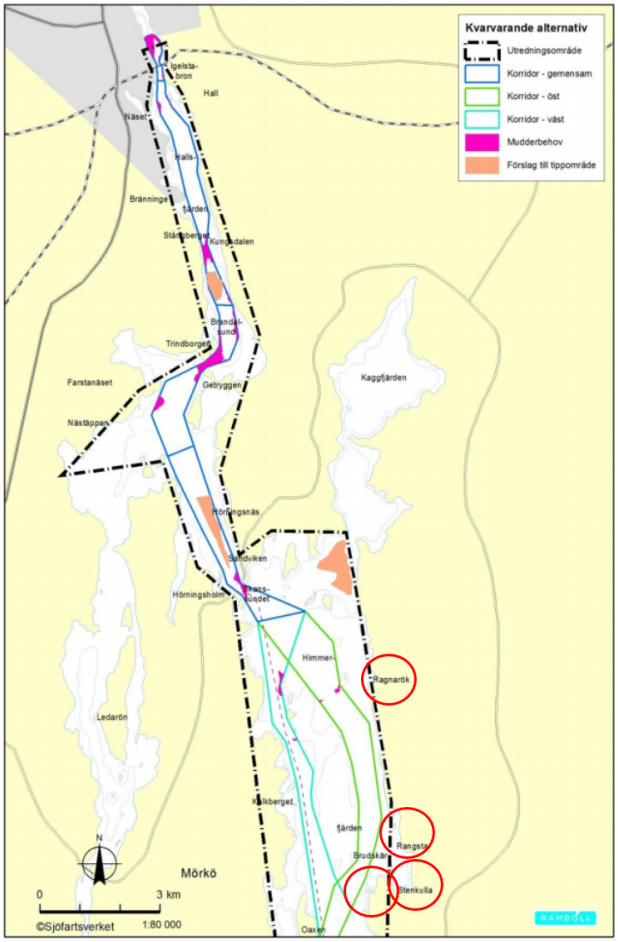
Sorundanet Nynäshamns kommunparti genom Per Ranch

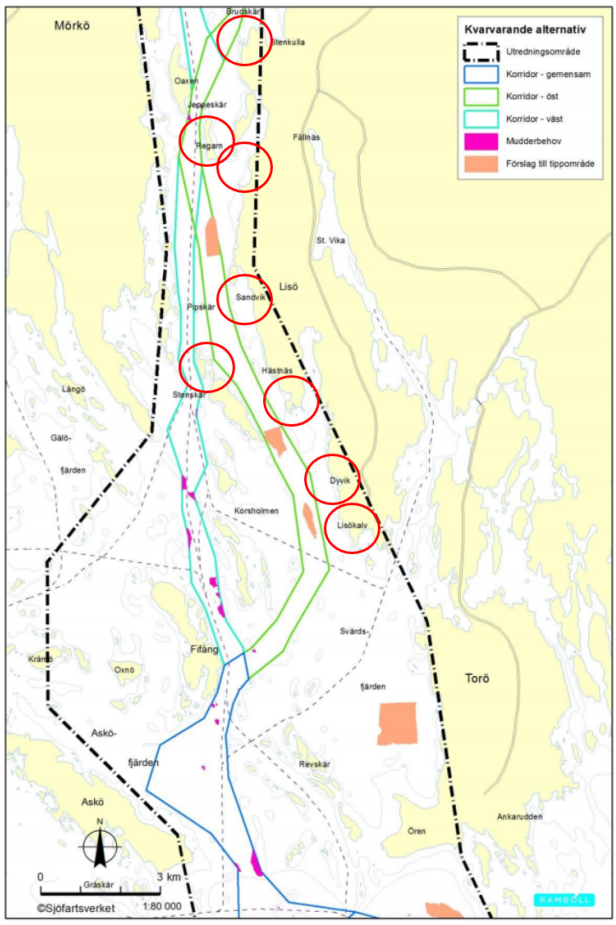
Bilaga 1: Områden där vi bedömer att påverkan blir stor

[4] Sorundanet gör trafikräkning på väg 225: http://sorundanet.se/2007-03-11-1.html

[5] Sveriges 55 farligaste vägar kartlagda: http://sorundanet.se/2011-09-26-1.html

Bilaga 1: Områden där vi bedömer att påverkan blir stor





Till

Sjöfartsverket

Hedwig Bjernersjö

Från Styrelsen för:

Sandviks bryggsamfällighetsförening, Orgnr: 716417-1808

Sandviks tomtägarförening, Orgnr: 812400-0673

Sandviks vägförening, Orgnr: 812400-3131

Landsortsfarleden inrättande av ny farled

Synpunkter på förslag till ny Landsortsfarled

Inledning

Sandviks tomtägarförening är ägare till fastigheten Sandvik 2:1. Skötsel av grönområden, inklusive stränder åligger Sandviks vägförening, vilken förvaltar dessa grönområden som del av vägsamfällighet.

Sandviks tomtägareförening omfattar 265 fritidsfastigheter där minst 45 av fastigheterna ligger nära och längs med den 2,3 km långa strandremsan. Fastigheten sträcker sig ut i Himmelfjärden (se bild nedan) Fyra stycken badplatser ligger efter strandremsan. Ett rikt friluftsliv med bad segling, kanoting, vindsurfing, fiske och skridskoåkning mm sker inom och utanför området.

Sandviksbryggornas Samfällighetsförening ansvar för områdets bryggor och deras skötsel. Anläggningen omfattar 10 st bryggor med ca 210 båtplatser, därutöver finns drygt 5 st privata bryggor, bro till Bastholmen samt båtupptagningsramp och uppläggningsplatser för jollar, se bild nedan. En palissad på ca 50 meter finns i mot strandkanten för att skydda markyta (parkeringar) mot Himmerfjärden. Vid många bryggor förekommer bad och fiske. Även nätfiske förekommer frekvent inom vattenområdet för fastigheten.

Befintliga bryggor är byggda för och underhålls med hänsyn till rådande påfrestningar orsakade av bla väder och aktuell sjöfart.

Våra synpunkter och förslag till kommande MKB för Landsortsfarleden

Våra hamnanläggningar påverkas inte i någon större omfattning av befintlig farleds trafik med tanke på sjöhävning från stora båtar då de har ett visst skydd av öar som ligger på östra sidan av farleden.

Vi konstaterar att den föreslagna nya farleden kommer att anläggas mycket närmre Sandvik 2:1, med dess vattenområde samt hamnanläggningar och bad mm som redovisats ovan. Den nya sträckningen innebär att stränder och anläggningarna inte längre skyddas av öar mellan fartyg och kust.

Med ett större fartygstonnage och därmed högre tillåten fart med hänsyn till manöversäkerhet ser vi med oro på att de vågor och sugeffekter som skapas kan påverka brygganläggningar stränder och bad mm. Där strandlinjen inte är berg ser vi risk för omfattande erosion. Utefter den ca 2.3 km långa strandremsan kommer farleden att ligga på ca 300 – 700 meter från strand och tangera fastighetens vattengräns samt delvis skära över fastighetens vattenområde.

I nuläget är Sandvik ett område som är förhållandevis ostört av buller från trafik och industri, vilket i dag är sällsynt i Stockholms närhet. Nattetid är området mycket tyst. Möjligheten till att uppleva miljö som inte är störd av trafik- eller industribuller är mycket värdefull. Vi befarar att när trafiken utökas till fler och större båtar, som också kommer närmare, så kommer bullret att öka både i styrka och omfattning. När leden blir säkrare för trafik även i mörker befaras att leden kommer att trafikeras under hela dygnet, med bullerstörningar även nattetid.

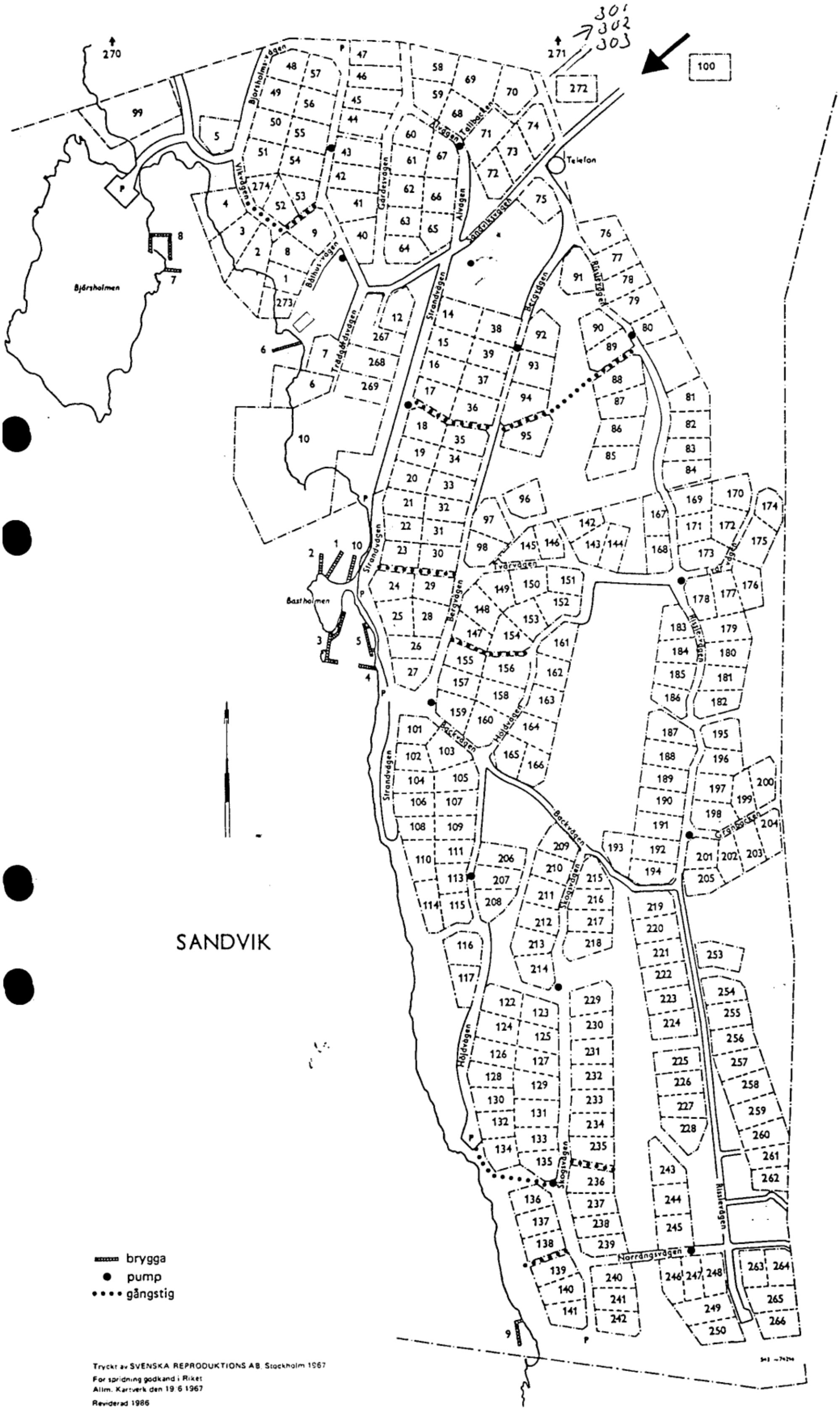
- Vi är oroliga för den nya föreslagna dragningen av farleden och anser att en fördjupad konsekvensutredning måste ske med hänsyn till att våra anläggningar inte skall skadas av den planerade sjötrafiken i den nya farleden. Likaså att bad fiske friluftsliv i och omkring fastigheten Sandvik 2:1 vattenområde intill farleden inte påverkas negativt, samt att den nu mycket tysta miljön inte blir störd av buller.
- Vi anser att andra alternativa och mer lämpliga hamnar, utanför Stockholmsregionen, bör utredas för att ta emot större tonnage med destination Mälardalen, för att där omlastas till andra transportmedel, t.ex. befintlig järnväg. Det minskar även risken att förorena vattentäkten Mälaren, likväl som risken att känsliga naturområden och värdefull fritidsmiljö i Stockholms skärgård och Himmerfjärden förstörs. För gods till Stockholm byggs just nu hamnen i Norvik, Nynäshamn.

I MKB- skall följande effekter belysas:

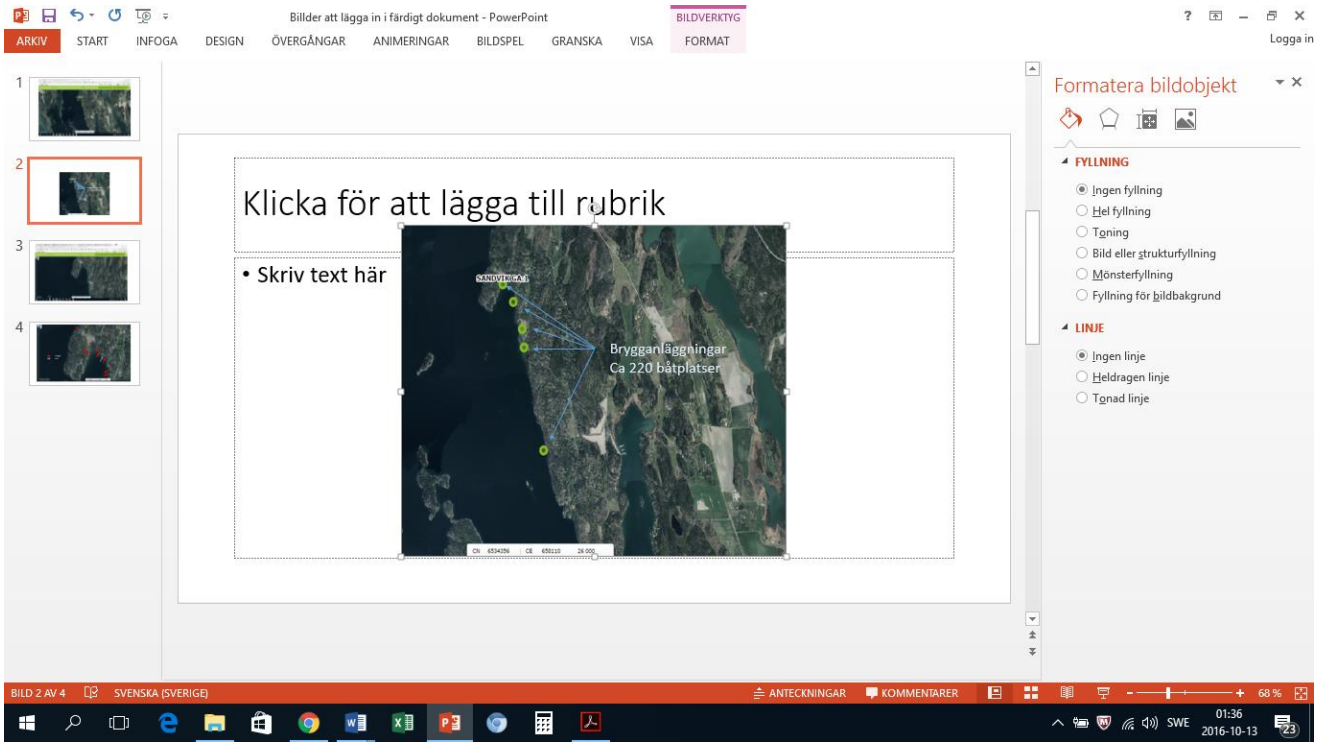
- erosionspåverkan på stränder
- påverkan på hamn och brygganläggningarna gäller även vintertid vid isbrytning där fartygstrafiken trycker undan ismassor i samband med vågrörelser med skaderisk på brygganläggningarna.
- buller
- föroreningar i luft och vatten
- påverkan vid muddring/sprängning under byggtiden

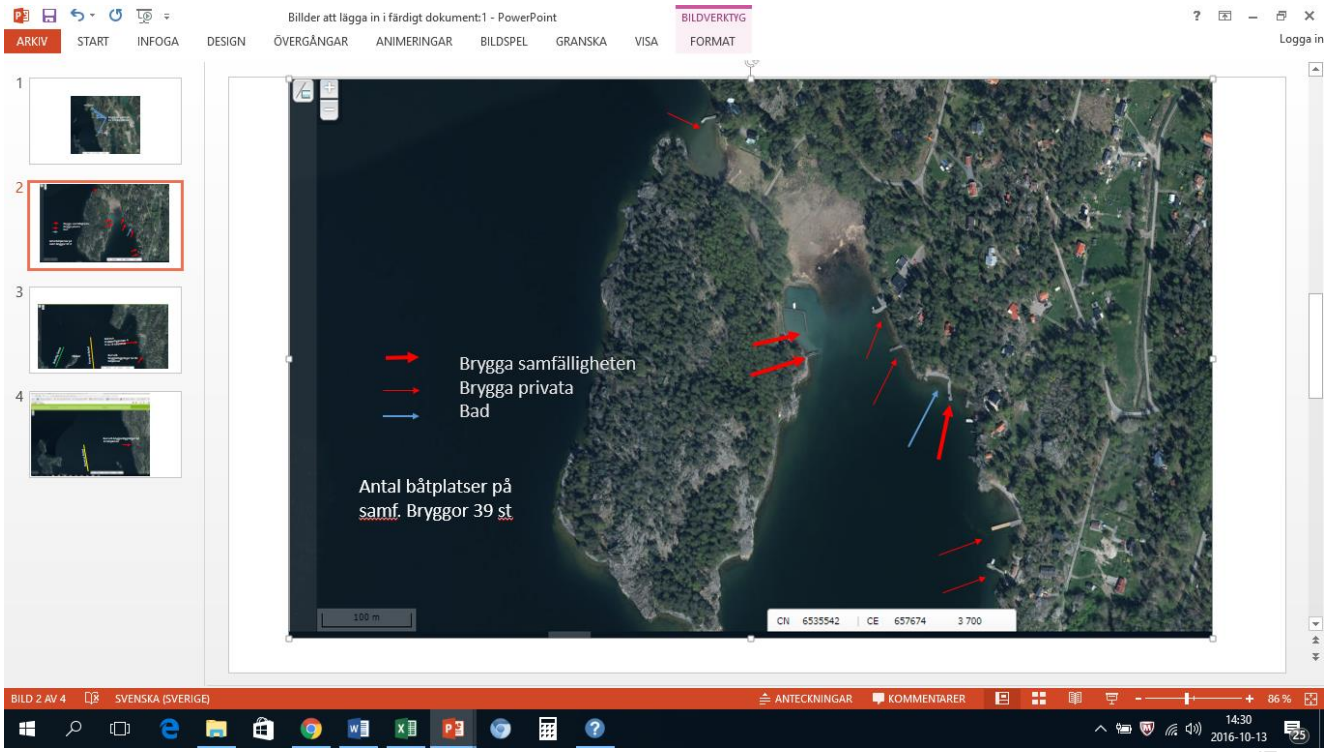
- påverkan/inskränkning av friluftsliv – t.ex. fiske, bad, paddling skridskoåkning mm. Badbryggor och flytbryggor med barnbad ligger nära den tänkta farleden.
- vad vinner man miljömässigt med den nya dragningen
- risker och konsekvenser, t.ex. olyckor med utsläpp av olja, speciellt med större oljetransporter som planeras, samt risker för småbåtstrafiken.

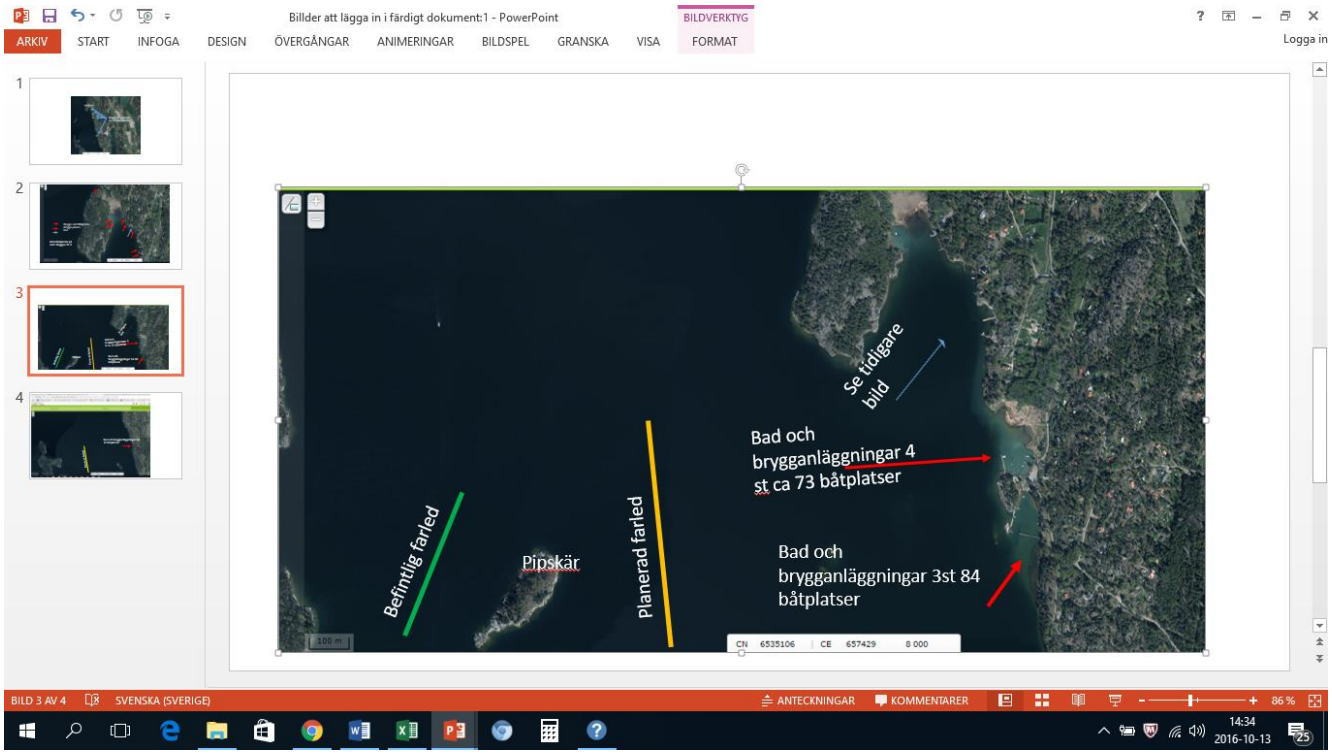
Forts.

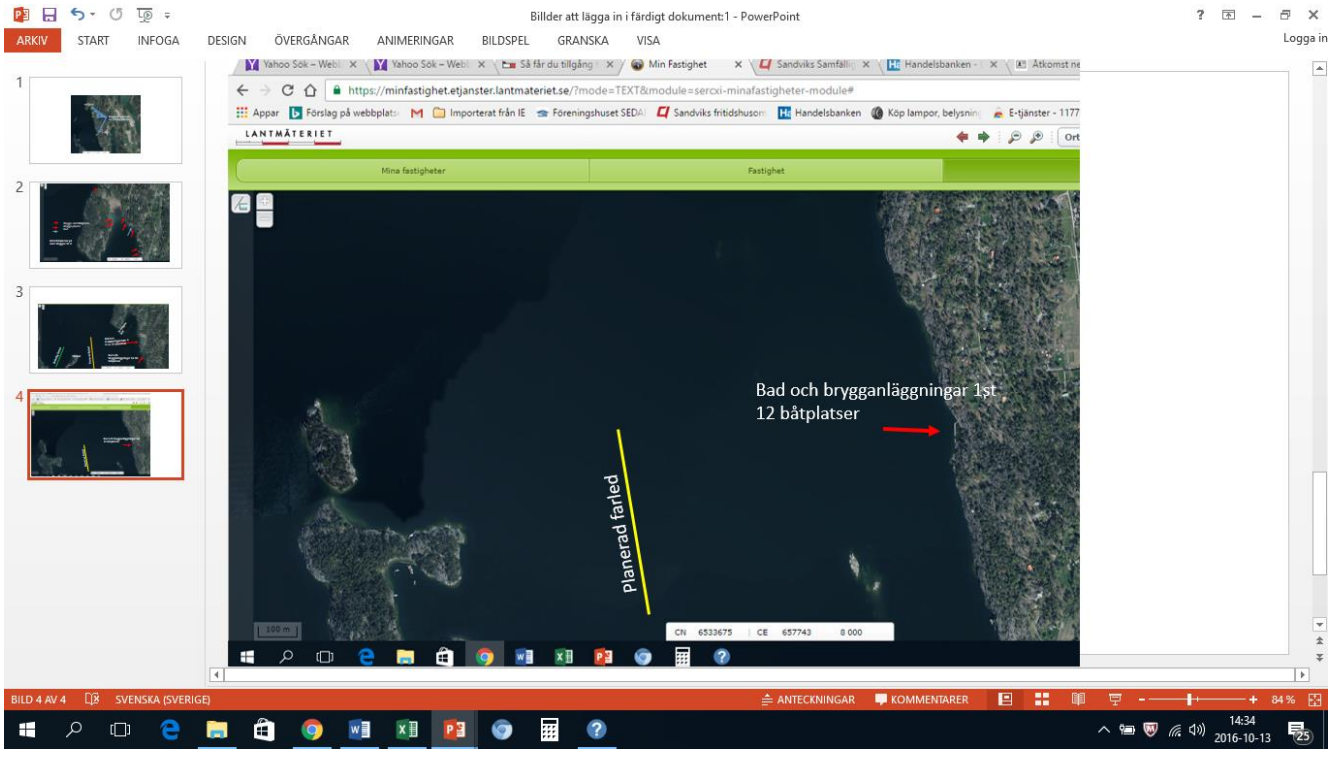


SANDVIK
Björsholmen
Bastholmen
Telefon
Björsholmsvägen
Vikingavägen
Gårdsvägen
Älvvägen
Tallbacken
Badhusvägen
Trädgårdsvägen
Strandvägen
Bergvägen
Båtvägen
Tvärvägen
Backvägen
Höjdvägen
Skogsvägen
Granbacken
Norrängsvägen
brygga
pump
gångstig
Tryckt av SVENSKA REPRODUKTIONS AB. Stockholm 1967
För spridning godkänd i Riket
Allm. Kartverk den 19 6 1967
Reviderad 1986


Billder att lägga in i färdigt dokument - PowerPoint
BILDVERKTYG
ARKIV
START
INFOGA
DESIGN
ÖVERGÅNGAR
ANIMERINGAR
BILDSPEL
GRANSKA
VISA
FORMAT
Logga in
Klicka för att lägga till rubrik
• Skriv text här
Bryggan läggningar
Ca 220 båtplatser
Formatera bildobjekt
FYLLNING
Ingen fyllning
Hel fyllning
Toning
Bild eller strukturfyllning
Mönsterfyllning
Fyllning för bildbakgrund
LINJE
Ingen linje
Heldragen linje
Tonad linje
BILD 2 AV 4
SVENSKA (SVERIGE)
ANTECKNINGAR
KOMMENTARER
68 %
SWE
01:36
2016-10-13


Billder att lägga in i färdigt dokument:1 - PowerPoint
BILDVERKTYG
ARKIV
START
INFOGA
DESIGN
ÖVERGÅNGAR
ANIMERINGAR
BILDSPEL
GRANSKA
VISA
FORMAT
Logga in
Brygga samfälligheten
Brygga privata
Bad
Antal båtplatser på
samf. Bryggor 39 st
100 m
CN 6535542
CE 657674
3 700
BILD 2 AV 4
SVENSKA (SVERIGE)
ANTECKNINGAR
KOMMENTARER
86 %
14:30
2016-10-13


Billder att lägga in i färdigt dokument:1 - PowerPoint
Se tidigare bild
Bad och brygganläggningar 4 st ca 73 båtplatser
Befintlig farled
Pipskär
Planerad farled
Bad och brygganläggningar 3st 84 båtplatser


Billder att lägga in i färdigt dokument:1 - PowerPoint
Bad och brygganläggningar 1st 12 båtplatser
Planerad farled

Landsortsfarleden 20161031
Synpunkter och frågeställningar från boende på Oaxen
Kontaktperson:
Helen Lodell,
Sekreterare Oaxens Samfällighetsförening, Oaxen 153 93 Mörkö
Sekreterare.oaxen@gmail.com
070 550 27 22

Synpunkter och frågeställningar Landsortsfarleden

- **Hur påverkar den planerade muddringen och eventuell sprängning vår vattentäkt?**
När Oaxens kalkbruk lades ned i mitten av 1970-talet fylldes det största brottet på med färskvatten och har sen dess fungerat som vår vattentäkt. Vi har bra tillgång på vatten av god kvalité och vill att det skall förbli så. Muddring av löst sediment torde inte ha någon påverkan, men om det krävs sprängningar kan situationen vara en annan. Läget på den vattenåder som anses fylla på brottet bör fastställas så att inte vår vattenförsörjning riskeras.

- **Hur kan projektet bidra till att minska framtida erosionsskador på Oaxens östra sida? Kan massor från projektet användas för att reparera de skador som sjöfarten orsakat/orsakar idag?**
Såväl vind och vågor som sjöfart orsakar den erosion vi ser effekterna av på Oaxens östra sida. Även om den prioriterade sträckningen av den nya farleden innebär att sjöfarten kommer att passera ön delvis på ett längre avstånd än tidigare, så drabbas rimligen den sydöstra delen hårdare när fartygen blir större och fler.
Vi befarar att våra stränder med bostäder och kulturhistoriskt viktiga byggnader kommer att påverkas avsevärt. Se exempel nedan. Vi vill undersöka möjligheterna att inom ramen för och i anslutning till projektet skapa förutsättningar för att minska erosionsskadorna. Kan t.ex. vågbrytare för att skydda det gamla hamnområdet byggas?

- **Hur hög blir fyren söder om sydspetsen på Oaxen? Hur kommer bostäderna med fönster åt söder att påverkas?**

Hastighetsbegränsning
Vi anser att den högsta tillåtna hastigheten bör sänkas från Regarn till Skanssundet. Därefter gäller för närvarande 7 knop. Den nya farleden har bättre och snabbare sträckning varför tiden från Landsort till Skanssundet bör kunna förkortas. Hur lång tid tar nuvarande sträckning och hur ser beräkningen ut för den nya sträckningen? (Det tidigare avslaget om sänkning av hastigheten sas bero på tidsskäl.) Utrymmet mellan Oaxen och Jeppeskär/Regarn är en av de smalaste passagerna.

Säkerhet
Av beskrivningen från Sjöfartsverket kommer mycket stor del av trafiken utgöras av tankfartyg. Finns det någon plan för att hantera olyckor eller incidenter? Hur skall t.ex. oljeläckage hanteras? Skall det finnas depåer för länsar och annan räddningsutrustning längs farleden?

Rangsta Båtklubb
c/o Henrik Winberg
Gumuddsvägen 39
148 97 Sorunda

Sjöfartsverket
Att. Hedwig Bjernersjö
601 78 Norrköping

Angående nya Landsortsfarledens dragning förbi Rangsta Bga och Arkholmen utan redovisade skyddsåtgärder för dessa.

Rangsta BåtKlubb (RBK) är en förening som ideellt driver en fritidsbåtshamn. Föreningen bildades 1959 och har f.n. 170 medlemmar och hamnen ligger vid Rangsta Bga som gränsar till Himmerfjärden och Grimstaviken i Nynäshamns kommun. Hamnen är utformad för att motstå fartygssvall från nuvarande västra farled.
Arkholmen är klubbens uthamn med plats för gästande båtar och ligger mitt i Himmerfjärden. Per säsong gästas den ofta med båtar från bland annat hela Mälaren med cirka 400 nattförtöjningar och ännu fler dagsbesökare (troligen över 1000).

Rangsta Båtklubb (position 058°59.416 N - 017°45.557 E)
Föreningen är mycket bekymrad för konsekvenserna genom tillkomsten av en östlig sträckning för ny farled som kommer oroväckande nära klubbens hamn.
Vi utgår ifrån att det blir väsentligt mer svallvågor och isförflyttningar från fartyg från denna nya dragning, vilket kommer att orsaka väsentliga skador på förtöjda båtar och på själva hamnanläggningen.

För närvarande framgår det inte hur Sjöfartsverket kommer att sörja för att skydda klubbens hamn och sålunda utgår vi ifrån att Sjöfartsverket i sin genomförandeplan kommer att vidtaga skyddsåtgärder mot hamnen.
Vi kräver således att Sjöfartsverket redovisar en plan över genomförandet där det framgår att RBK´s hamn skyddas från svallvågor och isförflyttningar orsakade av fartygstrafik från den östra farleden.

Arkholmen (position 058°54.631 N - 017°43.292 E)
Arkholmen, som ingår i riksintressemarkerat område och är klubbens uthamn, har två gästbryggsanläggningar, en på norra och en på södra sidan.
Hamnen omfattas totalt av 194 m båtbryggor, toalett, grillplatser, rekreationsområde, depå för segeltävlingar mm.
Båda brygganläggningarna är acceptabelt skyddade från svallvågor från fartyg i den västra farleden för att kunna förtöja (dag som natt) på säkert sätt.
Enligt den nya dragningen av farleden, dvs öster om Arkholmen försvinner minst 80% av angöringsmöjligheterna och mångåriga insatser såväl som kostnader och ideellt arbete går förlorat. Även här kräver vi att sjöfartsverket vidtager åtgärder för att skydda brygganläggningarna mot svallvågor.

Övrig påverkan
Sedan urminnes tider har man anpassat fastigheter, bryggor, vattensport, badning mm, efter rådande farled vilket nu helt kan äventyras både vad det gäller investeringar, sjösäkerhet och miljöpåverkan.
Dessutom med två farleder så kommer det inte att finnas kvar möjlighet att säkert lägga till vid öar som ligger mitt i Himmerfjärden, vilket har varit möjligt under alla år.
Vi vill även här att Sjöfartsverket redovisar hur man tillvaratar närliggande fastigheters och båtlivets intressen.

Styrelsen för Rangsta Båtklubb den 26:e oktober 2016
Henrik Winberg (ordförande)
henrik.winberg@peragere.se
0705198007

Från: Landsortsfarleden
Till: "Lars Hedberg EkoT"
Ärende: SV: Farleden förbi Regarn i Himmersfjärden
Datum: den 26 oktober 2016 12:47:00

Hej Lars,

Sjöfartsverket har mottagit era synpunketer och tackar för ert engagemang i farleden. Era synpunkter kommer att beaktas i projektets tillståndsansökan.

Med vänlig hälsning
Hedwig

Från: Lars Hedberg EkoT [mailto:lars.hedberg@ekotkonsult.se]
Skickat: den 25 oktober 2016 20:47
Till: Landsortsfarleden
Ämne: Farleden förbi Regarn i Himmersfjärden

Skriver till Er med anledning av utredning av farleden Landsort –Södertälje med synpunkter ang. en av den undersökta sträckningen på ön Regarns ostsida.
Som boende på ön i sedan 1955 kan jag notera att stranderosionen på öns västsida där farleden går i dag har ökat dramatisk med ökade fartygsstorlek.
Vilket också länsstyrelsen noterat och därför föreslagit en fartbegränsning.
Då är ändå djupet stort ända in till stränderna till större delen av sträckningen.

På ostsidan är strandlinjen mycket flack och mer kännslig för vågor vilket vi kan konstatera på ön so sida där djupet mellan Stockholmen och Regarns ost udde som består av sand och grus.
Djupet är endast 6 meter om en muddring görs där försvinner med stor sannolikhet stora delar av ständerna och udden fram till mitten av ön.
Regarnsborna har dessutom sitt eget fiskevatten 350 meter ut från strandlinjen mot Koholmen som också försvinner.
Öns samfällighet ligger vid Fållnäsbrygga där en hamnanläggning med betongflytbryggor för ett trettiotal båtar finns dessutom parkeringsplatser för ca 60 – 70 bilar.
Vintertid tar vi oss över isen från Fållnäsbrygga via Koholmen till Regarn. Om en farled läggs på ostsidan kommer vi att hindras från att tas oss till och från ön.
Samfällighetens mark ägs gemensamt av de boende på Regarn.
Kontakta gärna mig om ni önskar kompletterande information

Med vänlig hälsning

Lars Hedberg
på uppdrag av Regarns tomägareförening

SJÖFARTSVERKET
2016 -10- 31
DNR. HU:
16-08246-4

Att: Hedwig jernersjö,
Sjöfartsverket,
601 78 Norrköping
Kopia: Bertil Skog

Ragnarök 2016-10-26

Svar på samrådsunderlag inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för Landsortfarleden

Ragnaröks Tomtägareförening representerar ca 50 hushåll i den sammanhållna bebyggelsen i Ragnarök längs Himmerfjärdens östra strand. Tomtägareföreningen är även fastighetsägare till en småbåtshamn med 40 båtplatser i Ragnarök och innehavare av såväl icke arealbestämt vatten som fiskerätt i ett område mellan södra och norra Fräckstahällarna.

Tomtägareföreningen vill å det starkaste opponera sig mot den föreslagna sträckningen av den nya farleden i avsnittet mellan Oaxen och Skanssundet. Vi anser att samrådsunderlaget bristfälligt berör de nackdelar som sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida medför och att de fördelar som identifieras avseende den östra stäckningen är försumbara jämfört med att förbättra befintlig farled.

Vi yrkar därför i första hand att Landsortsprojektet bortser från den föreslagna östra sträckningen av farleden i Himmerfjärden och att denna sträcka ej utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen som följer av det aktuella samrådet. I andra hand yrkar vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar en förbättring av befintlig farled mellan Oaxen och Skanssundet som huvudförslag och att den östra sträckningen för sträckan utvärderas som ett alternativ.

Skäl

De anledningar som samrådsbeskrivningen tar upp som skäl för att ändra farledssträckningen mellan Oaxen och Skanssundet är att avståndet från ön Oaxen ökar samt att en rakare och säkrare passage vid Skanssundet uppnås. Tomtägareföreningen anser att det ökade avståndet från Oaxen är av marginell betydelse eftersom Regarn utgör en fysisk begränsning vid sundets östra sida. Vi anser också att effekten av den föreslagna passagen vid Skanssundet knappast kan anses bidra till en säkrare passage eftersom fartygen skulle exponeras för större vindlast längs den östra sträckningen jämfört med det vind- och vågskydd Mörkö erbjuder och därmed riskera att hamna ur kurs. Oaktat vindförhållandena anser vi även att den föreslagna breddningen av befintlig farled närmast Skanssundet ger en likvärdig säkerhetsförbättring med den östra sträckningen.

Utöver ovan skäl anges i allmänna ordalag i samrådsunderlaget att muddringen söder om Skanssundet blir väsentligt mindre vid den östra sträckningen jämfört med den befintliga. Detta förefaller stämma för den föreslagna sträckningen söder om Oaxen. För sträckningen i Himmerfjärden förefaller muddringsbehovet i den föreslagna östra sträckningen i stort sett likvärdigt med behovet i den befintliga farleden och detta faller därmed från som argument.

Vi anser vidare att samrådsunderlaget har försummat att beskriva ett antal negativa effekter om sträckningen i Himmerfjärden skulle ändras:

1. Vind- och vågläget i den östra delen av Himmerfjärden: Dagens sträckning erbjuder en skyddad passage där Mörkö till stor del ger farleden lä från såväl vågor som vind. I den östra

delen av farleden förekommer regelmässigt kraftig blåst och höga vågor. Detta faktum utgör en större risk för fartyg att komma ur kurs och ökar risken för allvarliga konsekvenser vid haveri. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar säkerhets/riskskillnaden mellan att förbättra befintlig farled enligt förslag och den östra sträckningen.

2. Buller och störningar för boende: Ragnarök är ett kuperat område där de flesta fastigheterna har sjökontakt och/eller sjöutsikt. Den ökade fartygstrafiken och närheten till vattnet skulle vid en östlig sträckning skapa väsentliga buller- och ljusföroreningar för de boende och väsentligen försämra boendemiljön. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver vi att buller och övriga störningar på boendemiljön utreds nogsamt i miljökonsekvensbeskrivningen.

3. Påverkan på hamnanläggningar: I Ragnarök finns en båthamn för ca 40 båtar. Utöver detta finns ett antal privata brygganläggningar samt en badplats för föreningens medlemmar. En omläggning av farleden till Himmerfjärdens östra sida skulle få väsentliga effekter på befintliga anläggningar som inte anpassats för de svallvågor och strömmar som skulle uppstå, detta till skillnad från den nuvarande sträckningen där brygganläggningar över lång tid anpassats till den befintliga fartygstrafiken. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver vi att miljökonsekvensbeskrivningen omfattar en analys av påverkan av svall och avsänkning från tryckvågor samt vilka åtgärder som behöver bekostas av farledsprojektet för att för att säkerställa hamnens och övriga brygganläggningars fortbestånd på lång sikt.

4. Hastighetsanpassning: Samrådsunderlaget utgår från att den östra sträckningen inte skulle medföra några specifika hastighetsbegränsningar i farleden. Med hänsyn till de hamnanläggningar som finns, till det aktiva fritidsfisket som bedrivs, risker för erosionsskador mm anser Tomtägareföreningen att behovet av fartbegränsningar längs den östra sträckningen är en nödvändighet att ha hänsyn till vid en bedömning av ändrad farledssträckning. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver vi att miljökonsekvensbeskrivningen omfattar en analys av hur hastighetsbegränsningar om 7 och 10 knop skulle minska miljöpåverkan i området.

5. Generell påverkan på fisket: Tomtägareföreningen har fiskerätt i en stor del av den föreslagna farleden. Där bedrivs ett aktivt småskaligt fiske med nät och redskap som omöjliggörs eller kraftigt begränsas av den föreslagna sträckningen. Dessutom finns flera viktiga reproduktionsytor för fisk, tex utanför Oxbåset (Norr om Ragnarök) samt öster om Axvika Holmar som kommer påverkas negativt av den föreslagna sträckningen. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar kort och långsiktig påverkan på fisket.

6. Lokal miljöpåverkan: Den föreslagna sträckningen av farleden längs den östra delen av Himmerfjärden är väsentligt längre än den befintliga västra sträckningen. Detta medför ökade utsläpp, högre kostnader för uppmärkning och upprätthållande av farleden samt direkt negativa miljökonsekvenser jämfört med den befintliga sträckningen. Om farledsprojektet går vidare med att utvärdera den östra sträckningen kräver vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar de lokala miljöpåverkande effekterna.

Sammanfattning:

Ragnaröks Tomtägareförening motsätter sig kraftigt den föreslagna sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida och yrkar i första hand på att denna inte vidare utreds i miljökonsekvensbeskrivningen för Farledsprojektet eftersom en förbättring av den nuvarande farledssträckningen mellan Oaxen och Skanssundet förefaller säkerhetsmässigt, miljömässigt och ekonomiskt likvärdig. I andra hand yrkar vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar en förbättring av befintlig farled mellan Oaxen och Skanssundet som huvudförslag och att den östra sträckningen utvärderas som ett alternativ. Vid det senare utredningsalternativet är det föreningens absoluta uppfattning att utgångspunkten ska vara att den gamla leden bibehålls som fritidsbåtsled.

På uppdrag av Ragnaröks Tomtägarförening

Marita Öberg
Sekreterare

Iduns backe 1
148 96 Sorunda
marita.s.oberg@hotmail.se

Dyviks samfällighetsförening, Lisö, Nynäshamns kommun - organisationsnummer 716417-1535
c/o Jan Bäcklund, Larsbergsvägen 47, 181 38 Lidingö, e-post: jan.backlund@gmail.com
www.sorundadyvik.se

Synpunkter och förslag till kommande MKB för Landsortsfarleden

Bakgrund

Dyviks samfällighetsförening är ägare till fastigheten Dyvik 1:1. Skötsel av vägar, bryggor och grönområden, inklusive stränder och båthamnar åligger föreningen.

Dyviks samfällighetsförening omfattar 86 fastigheter, där ett trettiotal av fastigheterna ligger längs med och nära den 2 km långa strandremsan, se figur 1. Samfälligheten har tre badplatser och ett flertal av de enskilda fastigheterna vid vattnet har egna badbryggor. Ett rikt friluftsliv med bad, segling, kanoting, vindsurfing, fiske och skridskoåkning mm sker inom och utanför området.

Dyviks samfällighetsförening ansvar för områdets bryggor och deras skötsel. Anläggningen omfattar tre bryggor med ca 40 båtplatser. Därutöver finns 14 privata bryggor samt båtupptagningsramp och uppläggningsplatser för jollar. Alla båtplatser, både föreningens och enskilda fastighetsägares, är öppna mot väster och mycket utsatta för svall. En berlinerspont på ca 20 meter finns mot strandkanten för att skydda stranden mot erosion. Vid många bryggor förekommer bad och fiske. Även nätfiske förekommer frekvent inom vattenområdet för fastigheten och för enskilda fastigheter.

Befintliga bryggor är byggda för och underhålls med hänsyn till rådande påfrestningar orsakade av väder och aktuell sjöfart.

Dyviks samfällighetsförening påverkas inte av trafiken i den befintliga farleden med avseende på svall från fartyg och båtar, då de öar som ligger på östra sidan av farleden utgör ett gott skydd.

Vi konstaterar att den föreslagna nya farleden kommer att anläggas på vatten som tillhör Dyvik 1:1 samt mycket nära mark, stränder, bryggor, hamnanläggningar och bad som redovisats ovan. Den nya sträckningen innebär att stränderna och anläggningarna inte längre skyddas av öar mellan fartyg och vår kust. Ett större fartygstonnage och högre tillåten fart ger vågor och sugeffekter som kommer att påverka brygganläggningar, stränder och bad mm. Där strandlinjen inte är berg finns risk för omfattande erosion.

I nuläget är Dyvik ett område som är helt ostört av buller från trafik och industri, vilket i dag är sällsynt i Stockholms närhet. Möjligheten till att uppleva miljö som inte är störd av trafik- eller industribuller är mycket värdefull. När trafiken utökas till fler och större båtar, som också kommer mycket närmare, så kommer bullret att öka både i styrka och omfattning. När leden blir säkrare för trafik även i mörker kommer sen att trafikeras under hela dygnet med bullerstörningar även nattetid.

- Det är stora faror och olägenheter med den föreslagna nya dragningen av farleden. En fördjupad konsekvensutredning måste göras med hänsyn till att våra anläggningar inte ska skadas av den planerade sjötrafiken i den nya farleden samt att bad, fiske, båtliv och friluftsliv i och omkring fastigheterna intill farleden inte påverkas negativt, samt att den nu tysta miljön inte blir störd av buller.
- Andra alternativa och mer lämpliga hamnar bör utredas för att ta emot större tonnage med destination Mälardalen, för att där omlastas till andra transportmedel, t ex befintlig järnväg. Det minskar även risken att förorena vattentäkten Mälaren, likväl som risken att känsliga naturområden och värdefull fritidsmiljö i Stockholms skärgård och Himmerfjärden förstörs. För gods till Stockholm byggs just nu hamnen i Norvik, Nynäshamn.
- Vi finner det synnerligen olämpligt att olje/bränsletransporten till Södertälje ökas med många hundra procent. Transport av olja/bränsle med tankfartyg så långt in i skärgården i en trång farled bör undvikas till varje pris.
- Om den nuvarande leden behålls och den nya leden anläggs kommer ett sort antal öar belägna mellan lederna att bli otjänliga för fritidsliv, båtliv, fiske och bad eftersom svall från fartyg kommer att omöjliggöra tilläggning vid öarna.

Effekter som måste belysas i MKB

- erosionspåverkan på stränder
- påverkan på hamn- och brygganläggningarna; gäller även vintertid vid isbrytning där fartygstrafiken trycker undan ismassor i samband med vågrörelser med skaderisk på brygganläggningarna
- buller
- föroreningar i luft och vatten
- påverkan vid muddring/sprängning under byggtiden
- påverkan/inskränkning av friluftsliv – t ex fiske, bad, paddling skridskoåkning mm. Badbryggor och flytbryggor med barnbad ligger nära den tänkta farleden
- total miljöanalys den nya dragningen omfattande såväl byggnation som drift
- risker och konsekvenser, t ex olyckor med utsläpp av olja, speciellt med större oljetransporter som planeras, samt risker för småbåtstrafiken

Figur 1. Dyviks samfällighetsförening med ingående fastigheter.
Vattenområdet för Dyvik 1:1 sträcker sig långt utanför denna karta.

Nödvändiga åtgärder om den nya farleden inrättas

Dyviks samfällighetsförening vill återkomma till vilka åtgärder som erfordras om den nya farleden inrättas. Redan nu kan emellertid konstateras att vågbrytare måste anläggas vid våra båthamnar (Södra viken och Dyviken). Då stora bergmassor planeras att sprängas torde tillgången på bergmassor inte vara något problem. En grov skiss på sådana vågbrytare utanför Dyviken visas i figur 2.

Figur 2. Skiss på fasta vågbrytare vid Dyviken

För Dyviks samfällighetsförening
Sorunda den 30 oktober 2016

Jan Bäcklund
styrelsens ordförande

Till Sjöfartsverket
Från Falkuddens Tomtägarförening

Synpunkter på ny östlig farledssträckning Landsort - Södertälje

Falkuddens Tomtägarförening med fastighetsbenämning Hästnäs 8:1 innefattar ca 60 fastigheter och är beläget på Lisö efter västra strandlinjen. Förslaget på ny farledssträckning kommer väsentligt att påverka människors hälsa och miljö negativt. Påverkan på Falkuddens brygganläggningar, badplatser och erosionen på stränder kommer också att påverkas negativt.

Området är ett friluftsområde som har anpassat brygganläggningar och badplatser efter nuvarande förutsättningar, med tanke på sjötrafik vind, vågor etc. Den nya farledssträckningen skulle innebära helt nya förutsättningar på nuvarande infrastruktur med betydligt högre vågor/svall och erosion på strandlinjen från passerande fartyg.

Människor och miljö kommer påverkas negativt av störande buller, utsläpp, begränsningar av bad och båtliv och risk för olyckor/tillbud när fartyg samsas med fritidsbåtar och friluftsliv.

Området inom den nya farledssträckningen nyttjas idag till stor del av fritidsbåtar, paddlare, surfare och fritidsfiske. Vintertid nyttjas området till skridskoåkning och pimpelfiske när/om isen har lagt sig. Dessa aktiviteter blir avsevärt begränsade eller omöjliga med föreslagna farledssträckning.

Inom området finns även riksintresse för natur, kultur och friluftsliv samt fågelskyddsområden.

Summering

Falkuddens Tomtägarförening är helt emot föreslagna östra farledssträckning som totalt sett kommer att påverka området mycket negativt, att förbättra nuvarande sträckning är ett bättre alternativ som i mycket mindre grad påverkar friluftslivet i området.

Om föreslagna farledsträckning godkänns och genomförs av involverade myndigheter kvarstår frågan om kostnadsersättning för anpassning av infrastruktur såsom hamnar, brygganläggningar, badplatser mm till dom nya förutsättningarna. Dessa kostnader bör tas av projektet för alla drabbade d.v.s. Sjöfartsverket.

Falkuddens Tomtägarförening

Ordförande Kjell Seger

Gotlandsgatan 68

116 65 Stockholm

e-mail; kjell.seger@tele2.com

Mobil; 070-426 40 92

Sveriges regering säger att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.
Inte bara för att det är moraliskt rätt mot kommande generationer, utan för att det är ekonomiskt smart. För att nå dit krävs att alla aktörer i samhället arbetar aktivt med att minska utsläppen. Regeringen har därför startat Fossilfritt Sverige – ett initiativ som ska synliggöra aktörer som i sin verksamhet bidrar till att lösa klimatfrågan och uppnå målet om ett fossilfritt samhälle. Källa: www.regeringen.se

GLOBALA MÅLEN
För hållbar utveckling

Mål 14: Hav och marina resurser Miljömål,

Bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt i syfte att uppnå en hållbar utveckling.

14.2
Senast 2020 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt för att undvika betydande negativa konsekvenser, bland annat genom att stärka deras motståndskraft, samt vidta åtgärder för att återställa dem i syfte att uppnå friska och produktiva hav.

14.5
Senast 2020 skydda minst 10 procent av kust- och havsområdena, i överensstämmelse med nationell och internationell rätt och på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga rön.

Källa:
http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/

Referenser: Riskbild för oljeolyckor till sjöss i Sverige Publ.nr MSB1002 - maj 2016
Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning 2013-05-08, WSP

till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping
att: Bertil Skoog

Landsortsfarleden – inrättande av ny farled 2019 för transport av bland annat fossila bränslen.

Godstrafiken som går sjövägen till och från Södertälje, och vidare till eller från Mälaren, förväntas öka framöver. Dessutom behöver **oljeprodukterna** som i dag når Storstockholm och Mälardalen via Loudden eller Berg med stor sannolikhet en ny transportväg från 2020. Att gå via Södertälje hamn är ett alternativ som nu diskuteras men som motsäger regeringens mål och de globala målen för en hållbar utveckling och avveckling av fossila bränslen.

http://www.sjofartsverket.se/Landsortsfarleden film om farledens nya sträckning.

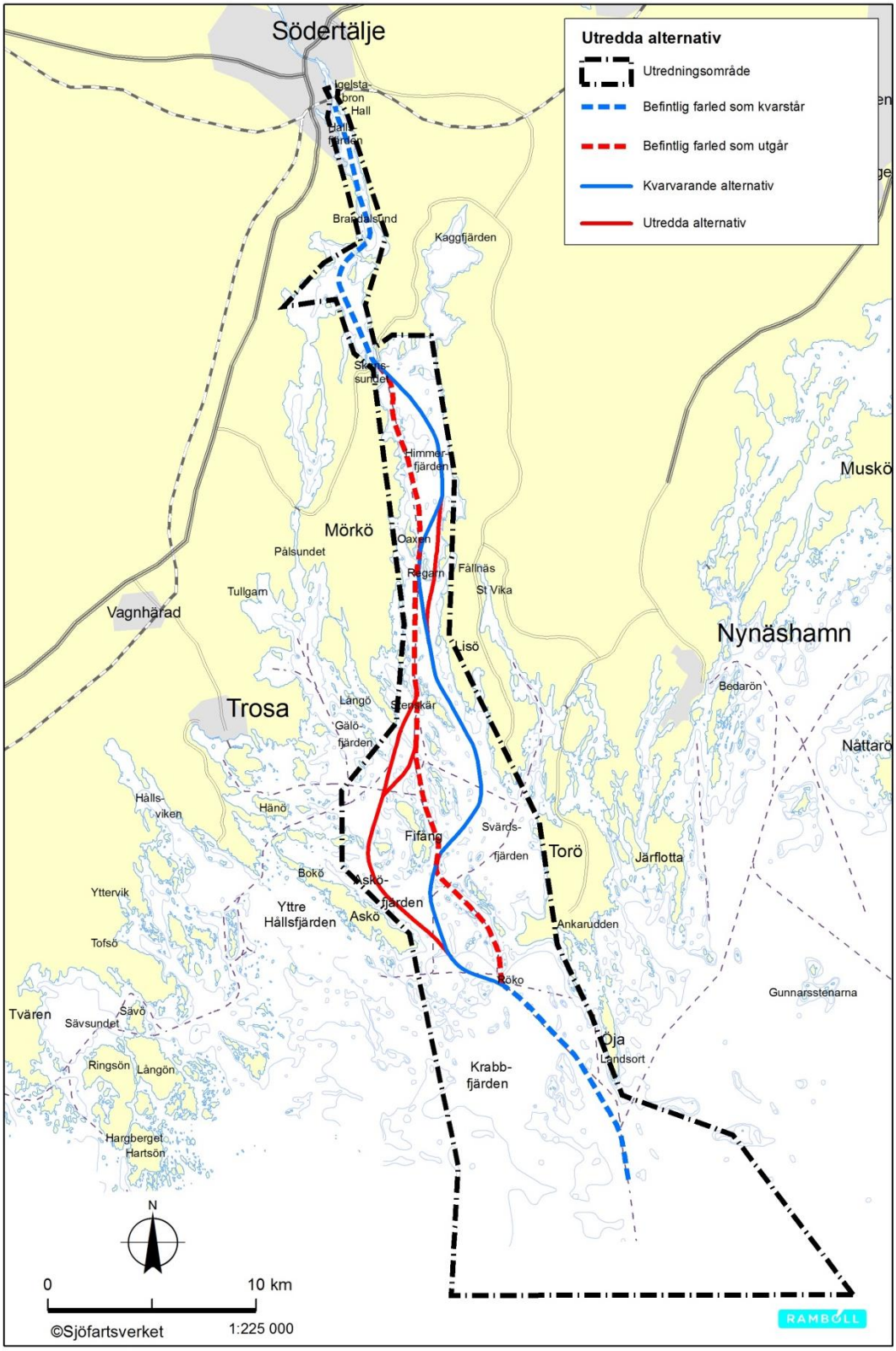
Den nya farleden ska enligt Sjöfartsverket anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten. Nya farledsavsnitt planeras vilket innebär sprängning och muddring av ca 1,5 miljoner kubikmeter bottensediment som ska tippas till havs.

Vad betyder det för Östersjön och den känsliga inre och yttre skärgården från Landsort till Södertälje?

- *Idag går det ca 500 stora fartyg och i den planerade farleden ska det gå 1200 större fartyg som är längre och mer djupgående från 9,5 till 11,5 m t ex oljetankers som ska transportera 2,4 miljoner kubik olja per år.*

Sannolikheten för att en sjöolycka ska inträffa ökar med antalet fartyg som är i trafik vilket innebär att risken för kustnära olyckor ökar även i den nya farleden. En oljeolycka så långt in i skärgården skulle vara förödande för miljön. Sprängningarna ökar risken för saltvatteninträngning i dricksvattnet. Muddringen kommer att röra upp gifter som ligger i bottensedimentet och orsaka förändringar i fisk, bottenfauna och makrofyter (vegetation). Kontinuerligt vågsvall påverkar och stör fågelliv med risk för att det försvinner. Stranderosionen har ett tydligt samband med avståndet till farleden. Det blir en radikal ökning av bullernivån med fler och större fartyg i skärgården. Den miljöpåverkan som detta kommer att orsaka från Landsort till Södertälje för båthamnar, fiske, bad och båtliv blir mycket stor.
Källa: Samrådsunderlag 2016-09-15, Landsortsfarleden, Sjöfartsverket. Lst Sthlm, Fakta 2015:13

Boende, verksamma, föreningar och samfälligheter uppmanar regeringen och Sjöfartverket att avstå från att genomföra den nya landsortsfarleden för ett hållbart och fossilfritt Sverige, 2016-10-28.



Figur 1. Utredda alternativ

16-03246-2

Getryggens samfällighetsförening
Styrelsen/LP

2016-10-27

Sjöfartsverket
Att: Hedwig Bjernersjö
601 78 NORRKÖPING

SJÖFARTSVERKET
2016 -10- 28

Landsortsfarleden - Erosionsskydd mm vid Brandalssund/Getryggen

Getryggens samfällighetsförening har tagit del av Sjöfartsverkets samrådsunderlag 2016-09-15 betr Landsortsfarleden. Vi vill härmed framföra följande synpunkter, att beaktas i det nu aktuella arbetet med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning. Vi fokuserar på erosionsfrågor, men lämnar också synpunkter på buller och vibrationer i vårt närområde.

Tidigare erosionsproblem på Getryggen

På Brandalssunds östra sida finns Getryggen, som är ett detaljplanelagt fritidshusområde med 119 stugor. Mellanliggande markområde, Botkyrka Näs 1:65, ägs gemensamt genom Getryggens samfällighetsförening (GSFF). Därutöver äger Botkyrka kommun en badplats och en parkering.

Efter tidigare farledsarbeten, kanske för 25-30 år sedan, uppstod så småningom en stark stranderosion på Brandalssunds östra sida. Flera av de dåvarande arrendelotterna på Getryggen började rasa ner i vattnet, vilket skapade stark oro.

Föreningen Getryggens Fritidsby, som då arrenderade hela området, hade upprepade kontakter med markägaren, Stockholms stad, som så småningom, för ca 10 år sedan, bekostade och anlade ett erosionsskydd i form av en stålspont. Genom denna åtgärd bromsades erosionen, så att de yttersta tomterna inte längre hotades.

Erosionsskyddet ombildades 2012 till en gemensamhetsanläggning, Botkyrka Näs GA:19, som förvaltas av Getryggens samfällighetsförening (GSFF).

Nu aktuellt projekt

I det nu aktuella farledsprojektet planeras det för muddring vid Brandalssund (samrådsunderlaget, bilaga 2) för att åstadkomma ett ökat djup i farleden. Vi befarar att vårt befintliga erosionsskydd kommer att påverkas negativt av detta.

Enligt samrådsunderlaget, punkt 6.3, genomförs ett antal fördjupade utredningar, bl a en erosions-modellering från fartygstrafik under 2016 med eventuell komplettering under 2017.

Mot bakgrund av våra tidigare problem vill vi ha löpande kontakt med denna utredning. Vi kan också erbjuda tillgång till visst utredningsmaterial från år 2000, som ingick i beslutsunderlaget inför Stockholms stads satsning på befintligt erosionsskydd (se föregående sida).

Vi bedömer, att det även i fortsättningen kommer att behövas tekniska åtgärder för att förhindra fortsatt stranderosion på Getryggen. Vi förväntar oss att Sjöfartsverket får fullt ansvar för erosionen och de tekniska skyddsåtgärder som erfordras, inkl det idag befintliga erosionsskyddet i form av spont vid Getryggen.

Buller och vibrationer

Ett antal fritidshus påverkas för närvarande av buller från vissa av de passerande fartygen. Vi noterar att en bullerutredning kommer att göras under 2016-2017 och vill ha löpande kontakt med denna.

Slutligen vill vi påpeka att det uppstår betydande markvibrationer från vissa av de passerande fartygen. Frågan om markvibrationer måste utredas, men vi hittar inget om detta i samrådsunderlaget. Markvibrationerna kan hanteras i en separat utredning, alternativt hänföras till erosionsutredningen och/eller till bullerutredningen.

Getryggens samfällighetsförening
genom

Jean Wase
ordförande

Myrmalmsringen 100
136 65 SÖDERBY

tel 070-606 31 20

e-post: jean.wase@amotion.se

Sorunda Båtklubb

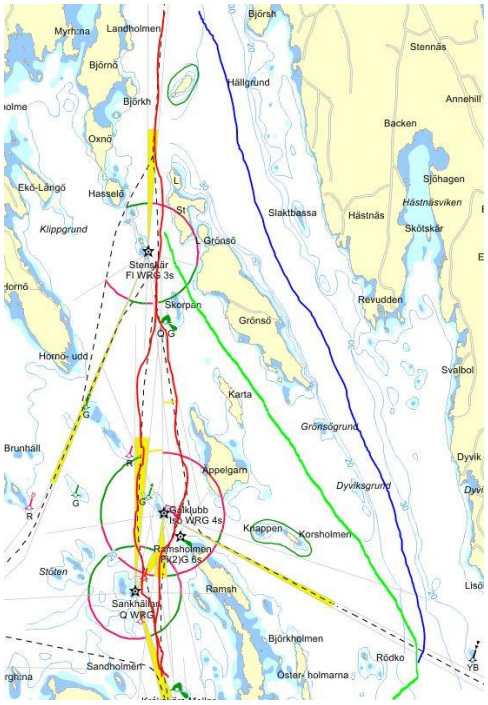
Yttrande över förslaget till ny sträckning av Landsortsfarleden

Sorunda Båtklubb lämnar följande yttrande över förslaget. Yttrandet har antagits i klubbens styrelse.
Yttrandet lämnas med referens till Samrådsmöte 4/10 samt Hazid-möte 18/10, bägge i Södertälje angående ny sträckning av Landsortsfarleden.

Påverkan avseende det rörliga friluftslivet och befintliga anläggningar.
Den föreslagna nya sträckningen (Svärdsfjärden samt östra sidan Grönsö/Arkholmen) kommer att kraftigt påverka det rörliga friluftslivet på följande platser och aktiviteter:

- St. Arkholmen
- Kappseglingsverksamheten på Svärdsfjärden
- Askö Storsand

Bild 1 Sträckningsförslag



Röd linje = nuvarande sträckning
Blå linje = utredningens förslag
Grön linje = alternativ sträckning

Postadress:
Hästnäsvägen 79
148 97 Sorunda
http://www.sorundabat.se
sorunda.batklubb@telia.com

Sorunda Båtklubb

Stora Arkholmen - påverkan vid östlig sträckning av farleden

Stora Arkholmen (58°54'39.7"N 17°43'17.1"E) utgör gemensam klubbholme för Sorunda Båtklubb (sorundabat.se) och Rangsta Båtklubb (rangsta.se).
Hamnarna och anläggningarna vid Stora Arkholmen har uppförts sedan lång tid på klubbarnas initiativ genom ett omfattande frivilligt arbete och insatser. Via ideéla krafter har 190 meter bryggor anlagts på Arkholmen. Sorunda Båtklubb och Rangsta Båtklubb svarar gemensamt för driften av hamnarna på Arkholmen.

I södra viken består hamnen av två bryggor, en sammanhängande längre brygga vid vikens norra strand, och en på vikens västra sida. I bukten på öns norra sida finns tre längsgående bryggor, längs hela bukten.
På ön har iordningsställts grillplatser, bord och badplats samt sopmaja och toaletter.

Arkholmens bryggor och förtöjningsplatser är i stort skyddade mot fartygstrafiken som idag går väster om ögruppen. Utseendet på vikarna gör att dessa skyddar väl mot vindar kring syd, väst och nord. Det är bara att välja sida vid angöringen, beroende på vindriktning.

Vinterförhållanden i hamnarna skall inte heller glömmas bort. Speciellt vid högvatten och isläggning riskerar kraftig sjöhävning av isen att mala sönder bryggkonstruktionerna som på grund av sitt skyddade läge idag inte utsätts för någon större sjöhävning.

Arkholmen är en välbesökt klubbholme för medlemmarna, men fungerar också som en enkel men mycket viktig gästhamn för många förbipasserande. Holmen utgör en mycket väl belägen och väl känd hamn för den omfattande fritidsbåtstrafiken från och till Södertälje och Mälaren, och för båtklubbarna i området upp mot Södertälje. Vi har ca 1 200 övernattningar med gästande (utöver medlemsbåtar) båtar per säsong.

Konsekvenser vid en östlig sträckning av farleden (blå linje)

Den östra sträckningen av farleden kommer att gå tätt inpå Arkholmen.
Från uppgifter vi inhämtat vid samrådsmötet framgår att storleken på tonnaget ökar med 30 % (upp mot 40 000 ton) samt att en säker fart vid framförandet av fartygen väntas bli 9 till 12 knop. Detta kan förväntas ge ett ökat svall och sug- och tryckeffekter.
Vi har alla mött dagens fartyg i rum sjö och vågbildningen redan från dessa är betydande.

Den norra bukten på St. Arkholmen och dess bryggor kommer att utsättas för kraftigt svall från såväl nordgående som sydgående trafik.

Sydgående trafik i leden kommer att bilda svallvågor som kommer att gå direkt in mot hamnanläggningen. Uppgrundningen utanför bryggorna medför att vågbildningen ytterligare

Postadress:
Hästnäsvägen 79
148 97 Sorunda
http://www.sorundabat.se
sorunda.batklubb@telia.com

förstärks vid brotten mot land. Sug- och tryckverkan på förtöjda båtar kommer att bli betydande och förödande.

Nordgående trafik i leden kommer att orsaka svallvågor som kommer att gå in snett in från sidan i hamnen vilket kommer att förorsaka överhängande risk att riggarna på förtöjda segelbåtar kommer att slå ihop med stor haveririsk.

Den södra viken med sina två bryggor kommer sannolikt att drabbas värst av nordgående trafik. Här blir dock påverkan om möjligt större, då viken snörper ihop likt en tratt, och vågbildningen till följd av detta förstoras.
Vi kommer även här få betydande sug- och tryck-påverkan på förtöjda båtar med åtföljande extrem belastning på bryggorna.

Kappseglingsverksamheten

Årligen genomför Sorunda, Rangsta och Grödinge båtklubbar en kappsegling med start och mål på Arkholmen. Banorna ligger över den föreslagna östra farledssträckningen, längs Lisölandet och på Svärdsfjärden. Tävlingarna avslutas med en gemensam samling på klubbholmen med prisutdelning och övernattning. Den föreslagna östra sträckningen innebär att seglingsbanorna måste flyttas och att möjligheten att nyttja klubbholmen med dess naturliga samlingsplats upphör.

Även klubbarnas egna, frekventa kappseglingar i Svärdsfjärden kommer att behöva upphöra, då den förslagna sträckningen medför att dessa inte kan genomföras med tillräcklig säkerhet.

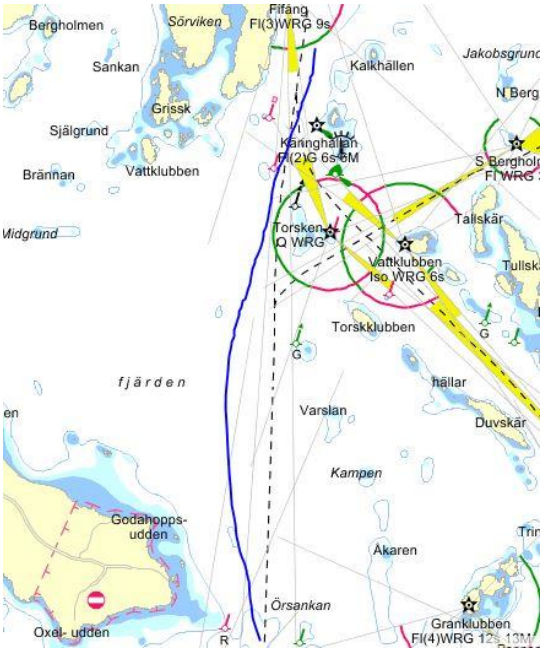
Slutsatser

Om och när den föreslagna östra Landsortsfarleden på Svärdsfjärden och längs Lisö-landet kommer till stånd så innebär detta att verksamheten på Arkholmen kraftigt kommer att begränsas alternativt helt att upphöra.
Ingen eller ytterst få båtägare vill förtöja på platser där de riskerar skador på sina båtar. Från klubbarnas sida ser vi heller ingen möjlighet att bygga om bryggorna på ett sådant sätt att skador på båtar och bryggor går att förhindra. Den kappseglingsverksamhet som vi, gemensam med flera klubbar, bedriver kommer kraftigt att påverkas alternativt behöva läggas ner.

Postadress:
Hästnäsvägen 79
148 97 Sorunda
http://www.sorundabat.se
sorunda.batklubb@telia.com

Sorunda Båtklubb

Askö Storsand



Den föreslagna farledsjusteringen i sydöstra Asköfjärden (väster om Granklubben-Duvskär-Torskklubben) kommer med största sannolikhet att starkt påverka den populära badplatsen Storsand (58°48'27.7"N 17°41'10.0"E) på Askö. Svall och dyningar från fartygen kommer med högsta sannolikhet dels att kraftigt erodera stranden, dels att göra den ytterst oattraktiv för angöring. Sommartid är det vanligt förekommande att ett 40-50 tal mindre båtar tar iland på denna långgrunda sandstrand. Askö Storsand är en av ytterst få sandstränder i denna del av skärgården, varför förslaget har en allvarlig konsekvens för naturvärdena.

Avsaknad av väsentliga delar i sjöfartsverkets utredning

Vid samrådsmötet 4 oktober och Hazid-mötet den 18 oktober klargjordes från Sjöfartsverkets sida att man haft 11 olika alternativ inledningsvis på farledssträckning. Men inget av dessa kunde ens nämnas utan avvisades som orealistiska.
På en direkt fråga om alternativet till förslaget för den östra delen - att farleden skulle dras mellan Grönsö o Karta (grön linje) - erhölls ett nonsens-svar ”Båtarna har inte gångjärn”.
Detta svar bidrar kraftigt till att förtroendet för att de olika möjliga utredningsalternativen utretts på ett seriöst sätt inte är stort. Nu presenteras bara en alternativ sträckning den östra leden, det förslag som är ekonomiskt fördelaktigast för sjöfartsverket och rederibranschen

Postadress:
Hästnäsvägen 79
148 97 Sorunda
http://www.sorundabat.se
sorunda.batklubb@telia.com

men ger störst påverkan på båtklubbarna och det rörliga friluftslivets möjlighet till rekreation i skärgården.

På dessa möten har vi också efterfrågat en utredning för hur svallvågorna kommer att påverka stränder, klubbholmar, småbåtshamnar på Lisö (Rangsta, Fållnäs, Hästnäsviken, Sandvik, Dyvik m fl).

Yrkande

Sorunda Båtklubb yrkar med stöd av denna skrivelse att farledens sträckning bibehålles på västra sidan av Grönsö/Arkholmen.

Vi yrkar också alternativt att

- En farledssträckning mellan Grönsö och Karta (grön linje) utreds som alternativ till sträckningen öster om Grönsö,
- En eventuell sträckning på östra sidan av Grönsö/Arkholmen måste villkoras med kraftig fartnersättning av samtligt tonnage. Detta är möjligt med bibehållen manöverduglighet eftersom utrymmet i den föreslagna östra farleden blir större än vad som erbjuds i nuvarande sträckning (väster om Grönsö/Arkholmen),
- Den aviserade och efterfrågade svallvågsutredningen redovisas snarast till oss berörda båtklubbar.

För Sorunda Båtklubbs Styrelse, 2016-10-26

Roland Sernlind
Ordf.

Kontakt:
Telefon 070-230 6495
Epost: roland.sernlind@hotmail.com

Sändlista
agne.hornestig@sjofartsverket.se
Miljö och energidepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Namninsamling. Protest mot inrättande av " Landsortsfarleden"

Namn	Förening/Fastighet	Annat
Ann-Britt Wåge Varenius	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Nils Varenius	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Mervi Kauko	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Stefan Martícki	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Annika Dierks	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Niklas Dierks	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Filomena Dierks	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Thomas Dierks	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Marine Berglund	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Per Olof Olsson	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Bosse Berglund	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Charlotta Berglund	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Mona Wängelin	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Susanna Ekströmer	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Göran Lövgren	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Ann Båvner	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Carl-Gustaf Bergquist	Marenängsvägs samf	Gemensam ägare av 1:6 Lindholmen
Agneta Sjöman	Marens Gård 31, Lisö	
Roy Niklasson	Marens Gård 31, Lisö	
Maud Ågren	Röd väg 49	
Börje Ågren	Röd väg 49	
Jan Wikander		
Inger Hedman		
Lena Bristrand	Sandviks Samfällighetf	
Karl-Magnus Ohlsson	Sandviks Samfällighetf	
Leif Blocksjö	Sandviks Samfällighetf	
Katarina Blocksjö	Sandviks Samfällighetf	
Emil Blocksjö	Sandviks Samfällighetf	
Linnea Blocksjö	Sandviks Samfällighetf	
Alma Blocksjö	Sandviks Samfällighetf	

Hans Rösmer	Sandviks Samfällighetf
Elisabeth Rösmer	Sandviks Samfällighetf
Jeanette Sjöman	Sandviks Samfällighetf
Kjell Söderberg	Sandviks Samfällighetf
Susanne Larsson	Sandviks Samfällighetf
Leffe Gustafsson	Sandviks Samfällighetf
Marie Strömstedt	Sandviks Samfällighetf
Silo Hallberg	Sandviks Samfällighetf
Felicia Strömstedt Hallberg	Sandviks Samfällighetf
Ulf Bengtsson	Sandviks Samfällighetf
Marie Hården	Sandviks Samfällighetf
Ulla Almgren	Sandviks Samfällighetf
Lars-Görsta Almgren	Sandviks Samfällighetf
Björn Lund	Sandviks Samfällighetf
Eva Eriksson	Sandviks Samfällighetf
Jan Eriksson	Sandviks Samfällighetf
Johanna Eriksson	Sandviks Samfällighetf
Olof Eriksson	Sandviks Samfällighetf
Roine Andréasson	Sandviks Samfällighetf
Gärd Andréasson	Sandviks Samfällighetf
Kay Sjöman	Sandviks Samfällighetf
Henning Zettergren	Sandviks Samfällighetf
Linda Zettergren Wiemer	Sandviks Samfällighetf
Ingrid Zettergren Wiemer	Sandviks Samfällighetf
Gunnar Göthberg	Sandviks Samfällighetf
Anita Lundin	Sandviks Samfällighetf
Sigvard Karlsson	Sandviks Samfällighetf
Johan Lindhé	Sandviks Samfällighetf
Margareta Lindhé	Sandviks Samfällighetf
Oskar Lindhé	Sandviks Samfällighetf
Johanna Lindhé	Sandviks Samfällighetf
Agneta Åkesson	Sandviks Samfällighetf
Sara Åkesson	Sandviks Samfällighetf

Natalia Stern	Sandviks Samfällighetf	
Ann-Christin Ekström	Sandviks Samfällighetf	
Nedeljko Trivunovic	Sandviks Samfällighetf	
Rune Liljegren	Sandviks Samfällighetf	Tomt och byggförening
Berit Liljegren	Sandviks Samfällighetf	
Fredrik Liljegren	Sandviks Samfällighetf	
Magnus Liljegren	Sandviks Samfällighetf	
ChristinaRegnell	Sandviks Samfällighetf	
Johanna Hjalmers	Sandviks Samfällighetf	
Mikael Hjalmers	Sandviks Samfällighetf	
Ewelina Hjalmers	Sandviks Samfällighetf	
Edwin Hjalmers	Sandviks Samfällighetf	
Charles Hjalmers	Sandviks Samfällighetf	
Carina Höglund	Sandviks Samfällighetf	
Lasse Höglund	Sandviks Samfällighetf	
Marcus Höglund	Sandviks Samfällighetf	
Gustav Höglund	Sandviks Samfällighetf	
Victor Höglund	Sandviks Samfällighetf	
Bo Nilson	Sandviks Samfällighetf	
Ingrid Nilsson	Sandviks Samfällighetf	
Lasse Åberg	Sandviks Samfällighetf	
Jan Hopfinger	Sandviks Samfällighetf	
Margareta Löfgren	Sandviks Samfällighetf	
Kent Jansson	Sandviks Samfällighetf	
Marie Jansson	Sandviks Samfällighetf	
Anna Jansson	Sandviks Samfällighetf	
Malin Björkgren	Sandviks Samfällighetf	
Erik Engström	Sandviks Samfällighetf	
Stella Engström	Sandviks Samfällighetf	
Fabian Engström	Sandviks Samfällighetf	
Patrik Björkgren	Sandviks Samfällighetf	
Linus Björkgren	Sandviks Samfällighetf	
Kim Björkgren	Sandviks Samfällighetf	

Svante Burman	Sandviks Samfällighetf
Helena Burman	Sandviks Samfällighetf
Gertrud Ersson	Sandviks Samfällighetf
Sven Ersson	Sandviks Samfällighetf
Ingrid	Sandviks Samfällighetf
Christina Ståhl	Sandviks Samfällighetf
Håkan Andersson	Sandviks Samfällighetf
Ingemar Granlund	Sandviks Samfällighetf
Lena Granlund	Sandviks Samfällighetf
Lars Åstrand	Sandviks Samfällighetf
Birgitta Nordström	Sandviks Samfällighetf
Susanne Elgan	Sandviks Samfällighetf
Kenneth Elgan	Sandviks Samfällighetf
Annika Kjörling	Sandviks Samfällighetf
Peter Kjörling	Sandviks Samfällighetf
Susanne	Sandviks Samfällighetf
Carola Lennström	Sandviks Samfällighetf
Dag-Inge Lennström	Sandviks Samfällighetf
Mikael Skoglund	Sandviks Samfällighetf
Christina Danielsson	Sandviks Samfällighetf
Göran Liren	Sandviks Samfällighetf
Agneta Gillback	Sandviks Samfällighetf
Inga-Carin Ahlén	Sandviks Samfällighetf
Tore Jansson	Sandviks Samfällighetf
Bo Borgström	Sandviks Samfällighetf
Ulla Borgström	Sandviks Samfällighetf
Jonas Östman	Sandviks Samfällighetf
Emma Östman	Sandviks Samfällighetf
Filippa Hall	Sandviks Samfällighetf
Thomas Hall	Sandviks Samfällighetf
Hans Rickberg	Sandviks Samfällighetf
Ingrid Rickberg	Sandviks Samfällighetf

Maria Andwinge	Sandviks Samfällighetf
Henrik Andwinge, Sandvik	Sandviks Samfällighetf
Tommy Larsson	Sandviks Samfällighetf
Kerstin Larsson	Sandviks Samfällighetf
Christer Fagerström	Sandviks Samfällighetf
Birgitta Giesen	Sandviks Samfällighetf
Folke Giesen	Sandviks Samfällighetf
Emma Giesen	Sandviks Samfällighetf
Frida Giesen	Sandviks Samfällighetf
Jan Österlund	Sandviks Samfällighetf
Viola Österlund,	Sandviks Samfällighetf
Bengt Thorngren	Sandviks Samfällighetf
Barbro Gauffin	Sandviks Samfällighetf
Lars Gauffin	Sandviks Samfällighetf
Marie-Anne Persson	Sandviks Samfällighetf
Håkan Persson	Sandviks Samfällighetf
Marianne Tour	Sandviks Samfällighetf
Leif Tour	Sandviks Samfällighetf
Johnny Tour	Sandviks Samfällighetf
Freddie Tour	Sandviks Samfällighetf
Jenny Mattsson	Brebol 11
Thomas Lennström	Brebol 11
Pernilla Gillback	
Karl Thunell	
Sofia Sjöblom	
Yvonne Gillback	
Ronny Hagberg.	
Marika Pehmuller	
Dick Sulander	
Åsa Hytter Landah	
Joakim Landahl	
Mai Landahl	
Bo Landahl	

Nils Landahl	
Jens Gillback	
Björn Carlström	Sorunda båtklubb
Barbro Carlström	Sorunda båtklubb
Alf Persson, hamnkapten	Rangsta Båtklubb
Björn Ohlsén	Rangsta Båtklubb
Susanne Ohlsén	Rangsta Båtklubb
Lennart Mattsson	Rangsta Båtklubb
Lars Lennartsson	Rangsta Båtklubb
Patrik Axelson	Rangsta Båtklubb
Ingrid Forsman	Rangsta Båtklubb
Krister Larsson	Rangsta Båtklubb
Urban Grimlund	Rangsta Båtklubb
Anders Lansén	Rangsta Båtklubb
Martin Björnmelen	Ravinvägen 4
Peter Appelkvist	Hästnäs 8:15
Peter Siglert	Falkuddsvägen 26
Marianne Stålnacke	Falkuddsvägen 26
Jenny Flygare	Falkudden
Jan ottervald	Falkudden
Ylva Ottervald Flygare	Falkudden
Henning Ottervald Flygare	Falkudden
Kennet Kjellkvist	Falkudden
Fredrik Kjellkvist	Falkudden
Sören Kjellkvist	Falkudden
Saga Nordin	Falkudden
Margot Nyman	Falkudden
Eva Kjellkvist	Falkudden
Susanna Ekströmer	Dyviks samfällighetsf
Göran Lövgren	Dyviks samfällighetsf
Stefan Holmström	Dyviks samfällighetsf
Eva Holmström	Dyviks samfällighetsf
Marianne Gyllenpalm	Dyviks samfällighetsf

Hans Gustafsson	Dyviks samfällighetsf
Johan Gyllenpalm	Dyviks samfällighetsf
Vivi Gyllenpalm	Dyviks samfällighetsf
Göran Gyllenpalm	Dyviks samfällighetsf
Nils Djurberg	Dyviks samfällighetsf
Djurberg	Dyviks samfällighetsf
Djurberg	Dyviks samfällighetsf
Djurberg	Dyviks samfällighetsf
Anette Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Jan Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Lars Thorsell	Dyviks samfällighetsf
Kerstin Thorsell	Dyviks samfällighetsf
Helena Thorsell	Dyviks samfällighetsf
Fredrik Thorsell	Dyviks samfällighetsf
Eva Salomonsson	Dyviks samfällighetsf
Björn Salomonsson	Dyviks samfällighetsf
Helena Lindström	Dyviks samfällighetsf
Tomas Hydfelt	Dyviks samfällighetsf
Lars Lindström	Dyviks samfällighetsf
Anita Lövgren Sandblom	Dyviks samfällighetsf
Astrid Sandblom	Dyviks samfällighetsf
Mikael Sandblom	Dyviks samfällighetsf
Henry Sandblom	Dyviks samfällighetsf
Anna Gustafsson	Dyviks samfällighetsf
Emil Sandblom	Dyviks samfällighetsf
Karolin Casteberg	Dyviks samfällighetsf
Rickard Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Ida Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Patrik Gabrielsson - Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Caroline Gabrielsson - Bornesand	Dyviks samfällighetsf
Sten-Åke Broman	Dyviks samfällighetsf
Berit Billberg	Dyviks samfällighetsf
Ylva Jung	Dyviks samfällighetsf

Daniel Jung	Dyviks samfällighetsf
Ingrid Salomonsson	Dyviks samfällighetsf
Henrik Jonsson	Dyviks samfällighetsf
Frank Jonsson	Dyviks samfällighetsf
Ida Jonsson	Dyviks samfällighetsf
Roger Linder	Dyviks samfällighetsf
Marie Linder	Dyviks samfällighetsf
Magnus Jung	Dyviks samfällighetsf
Irene Söderlund	Dyviks samfällighetsf
Bernt Söderlund	Dyviks samfällighetsf
Philippa Söderlund	Dyviks samfällighetsf
Gustaf Söderlund	Dyviks samfällighetsf
Irina Pettersson	Dyviks samfällighetsf
Einar Jung	Dyviks samfällighetsf
Karin Jung	Dyviks samfällighetsf
Abderahin Aboudrar	Dyviks samfällighetsf
Aboudrar	Dyviks samfällighetsf
Aboudrar	Dyviks samfällighetsf
Per Sporrong	Dyviks samfällighetsf
Eva Sporrong	Dyviks samfällighetsf
Therese Sporrong	Dyviks samfällighetsf
Eve Sporrong	Dyviks samfällighetsf
Katarina Sporrong Mattsson	Dyviks samfällighetsf
Linus Sporrong Mattsson	Dyviks samfällighetsf
Daniel Hofmann	Dyviks samfällighetsf
Johanna Hofmann	Dyviks samfällighetsf
Anne-Charlotte Hofmann	Dyviks samfällighetsf
Lena Müller	Dyviks samfällighetsf
Martin Rudling	Dyviks samfällighetsf
Ursula Rudling	Dyviks samfällighetsf
Tom Rudling	Dyviks samfällighetsf
Mateus Rudling	Dyviks samfällighetsf
Dag Svedung	Dyviks samfällighetsf

Cecilia Svedung	Dyviks samfällighetsf
Christian Svedung	Dyviks samfällighetsf
Inga Svedung	Dyviks samfällighetsf
Mikael Svedung	Dyviks samfällighetsf
Karin Svedung	Dyviks samfällighetsf
Birgitta Hillgren	Dyviks samfällighetsf
Charles Hillgren	Dyviks samfällighetsf
Annika Liljegren	Dyviks samfällighetsf
Lars Carlsson	Dyviks samfällighetsf
Oscar Liljegren Carlsson	Dyviks samfällighetsf
Rebecka Liljegren Carlsson	Dyviks samfällighetsf
Agneta Edin	Dyviks samfällighetsf
Fredrik Edin	Dyviks samfällighetsf
Birgitta Edin	Dyviks samfällighetsf
Helen Elemida	Dyviks samfällighetsf
Bengt Demborg	Dyviks samfällighetsf
Axel Demborg	Dyviks samfällighetsf
Anne-Li Demborg	Dyviks samfällighetsf
Johan Åkerlund	Dyviks samfällighetsf
Åkerlund	Dyviks samfällighetsf
Agneta Rudling	Dyviks samfällighetsf
Markus Rudling	Dyviks samfällighetsf
Sofia Silfverstolpe	Dyviks samfällighetsf
Jan Bäcklund	Dyviks samfällighetsf
Lisa Bäcklund	Dyviks samfällighetsf
Sofia Sirvell	Dyviks samfällighetsf
Martin Sirvell	Dyviks samfällighetsf
Jenny Bäcklund	Dyviks samfällighetsf
Vilmer vedin	Dyviks samfällighetsf
Sebastian Sirvell	Dyviks samfällighetsf
Rebecka Sirvell	Dyviks samfällighetsf
Johan Wesslén	Dyviks samfällighetsf
Ottilia Silfverstolpe	Dyviks samfällighetsf

Hjalmar Silfverstolpe	Dyviks samfällighetsf
Lisen Silfverstolpe	Dyviks samfällighetsf
Lars Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Kerstin Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Niklas Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Anneli Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Mathilda Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Ellinor Hedbeck	Dyviks samfällighetsf
Maria Jarkander-Rolff	Dyviks samfällighetsf
Olga Rolff	Dyviks samfällighetsf
Hugo Rolff	Dyviks samfällighetsf
Lars Werner	Dyviks samfällighetsf
Fredrika Werner	Dyviks samfällighetsf
Anders Olsson	Dyviks samfällighetsf
Monica Hedlund-Olsson	Dyviks samfällighetsf
Andreas Olsson	Dyviks samfällighetsf
Jonas Olsson	Dyviks samfällighetsf
Siftelsen Olle Engqvist Byggmästare	Dyviks samfällighetsf
Ola Karlsson	Dyviks samfällighetsf
Annika Zetterström	Dyviks samfällighetsf
Lars-Ivar Jarkander	Dyviks samfällighetsf
Maria Jarkander	Dyviks samfällighetsf
Jörgen Moquist	Dyviks samfällighetsf
Jan Cafourek	Dyviks samfällighetsf
Conny Moquist	Dyviks samfällighetsf
Britt Mathisson	Dyviks samfällighetsf
Jan Nilsson	Dyviks samfällighetsf
Ingemar Pettersson	Dyviks samfällighetsf
Sofie Engström	Dyviks samfällighetsf
Barbara Tucinska	Dyviks samfällighetsf
Kristina Tucinska	Dyviks samfällighetsf
Zofia Tucinska	Dyviks samfällighetsf
Britt-Marie Orestav	Dyviks samfällighetsf

Per-Olov Orestav	Dyviks samfällighetsf
Björn Orestav	Dyviks samfällighetsf
Patricia Blom	Dyviks samfällighetsf
Johan Orestav	Dyviks samfällighetsf
Anna Orestav	Dyviks samfällighetsf
Filip Orestav	Dyviks samfällighetsf
Lovisa Orestav	Dyviks samfällighetsf
Magnus Orestav	Dyviks samfällighetsf
Pia Orestav	Dyviks samfällighetsf
Fanni Orestav	Dyviks samfällighetsf
Axel Orestav	Dyviks samfällighetsf

Från:	Rikard Tunedal
Till:	Sjöfartsverket (registratur)
Kopia:	Carina Tunedal (carina.tunedal@tsse.se)
Ärende:	Till Hedwig Jernersjö Kopia Bertil Skog
Datum:	den 31 oktober 2016 16:53:30

Att: Hedwig Jernersjö,
Sjöfartsverket,
601 78 Norrköping
Kopia: Bertil Skog
Datum 2016-10-31

Synpunkter angående föreslagen ny farled i Himmerfjärden.

Vi har via vår tomtförening hört att ni planerar en ny farled i Himmerfjärden och motsätter oss kraftigt den föreslagna sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida.

Vi har förstått att samrådsunderlaget bristfälligt berör de nackdelar som sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida medför och att de fördelar som identifieras avseende den östra stäckningen är försumbara.

Fartygen skulle med den nya sträckningen passera nära Ragnaröks bostadsområde bestående av både permanent och fritidshusbebyggelse. Det skulle innebära störande ljud, ljus och ökat slitage på stränder, hamnområde och bryggor. Detta skulle också leda till ekonomisk skada samt minskat värde för mark och byggnader jmf med när fastigheterna införskaffades.

Tomtägareföreningen har fiskerätt i en stor del av den föreslagna farleden. Där bedrivs ett aktivt småskaligt fiske med nät och redskap som omöjliggörs eller kraftigt begränsas av den föreslagna sträckningen.

Vi anser också att effekten av den föreslagna passagen vid Skanssundet knappast kan anses bidra till en säkrare passage eftersom fartygen skulle exponeras för starkare vindar längs den östra sträckningen jämfört med det vind- och vågskydd Mörkö normalt erbjuder.

Carina & Rikard Tunedal
Balders väg 13
14896 Sorunda

Från:	Mats Kummelstedt
Till:	Landsortsfarleden
Ärende:	Ny sträckning av Landsortsfarleden
Datum:	den 14 oktober 2016 15:16:21

Jag heter Mats Kummelstedt och är fastighetsägare I Grimsta belägen längs stranden på den föreslagna östra leden I Himmerfjärden. Pga av den förväntande miljöförstöringen I form av strand erosion och störningar till intilliggande bebyggelse motsäger jag mig sjöfartsverkets förslag. Istället supportrar jag det förslag om prövning av en justerad sträckning inskickat av Ulf Ekberg (see bifogat).

Vänligen medge att ni mottagit detta inlägg och gärna informera om det nästa steget in den här processen.

Mvh
Mats Kummelstedt

---------- Vidarebefordrat meddelande ----------
Från: "Ulf Ekberg" <cuekberg@gmail.com>
Datum: 13 okt. 2016 18:48
Ämne: Ny sträckning av Landsortsfarleden
Till: <landsortsfarleden@sjofartsverket.se>
Kopia:

Föreslår att en justerad sträckning prövas enligt bilaga. Skälet är att minimera störningar på intilliggande bebyggelse. Sträckningen bör också uppfylla ställda krav på säkerhet farled.
Mvh
Ulf Ekberg
PS
Sänd svar på att ni erhållit detta meddelande ds

Från:	Ulf Ekberg
Till:	Landsortsfarleden
Ärende:	Ny sträckning av Landsortsfarleden
Datum:	den 13 oktober 2016 18:49:15

Föreslår att en justerad sträckning prövas enligt bilaga. Skälet är att minimera störningar på intilliggande bebyggelse. Sträckningen bör också uppfylla ställda krav på säkerhet farled.
Mvh
Ulf Ekberg
PS
Sänd svar på att ni erhållit detta meddelande ds

721.3

HIMMER-
FJÄRDEN
ÖRKÖ
Mörkö
Idesta
Sanda
Berga
Färberget
Klövberget
Axviken
Axvik
Breviksu.
Breviken
Egelsholm
Q WRG
Backen
Egelsvik
Örsta
Tuna
Näset
Tunaviken
Oaxen
Särang
Uggeltorp
Baggstugan
Regarn
Iso WRG 4s
Flundregr.
Fl(2) G 6s
Axviksholmarna
S.Fräckstahl.
N.Fräckstahl.
Ragnarök
Sjöstugan
Grönvik
Sjöberg
Svedvik
Västervik
Fagervik
Fållnäs
Slövtorp :
FÅGELSKYDDSOMRÅDE
Förbjudet att lägga till och beträda 15/4 – 30/6.
Grönt Vitt Rött
Salsu.
Skansh.
Björkh.
Granh.

Sjöfartsverket
Landsortsfarleden
601 78 Norrköping

Svar på samrådsunderlag inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för Landsortfarleden

Vi är ägare av fastigheten Nynäshamn Anneberg 1:51,en småhusfastighet som omfattar såväl strand som vattenområde i Himmerfjärden. Fastigheten har även servitut avseende båtplats i den gemensamma båthamnen i Ragnarök. Vi vill framföra följande synpunkter om den nya ledens sträckning i Himmerfjärden, d v s från Oaxen till Skanssundet.

Sammanfattning

Vi anser att samrådsunderlaget inte på ett tillräckligt utförligt eller tydligt sätt belyser för- och nackdelarna med de två alternativen (föreslagen led och åtgärdande av den gamla leden).

De skäl som samrådsbeskrivningen redovisar för att ändra farledssträckningen anges vara mindre muddring, att avståndet från ön Oaxen ökar samt att en rakare och säkrare passage vid Skanssundet uppnås. De nackdelar som den föreslagna sträckningen medför verkar dock inte ha analyserats i någon större omfattning.

Vi anser att den föreslagna leden på den östra sidan i Himmerfjärden medför betydande nackdelar för oss som fastighetsägare. Dessa är främst störningar i form av **buller, ljussken och vågor.**

Vi efterfrågar att den MKB som ska tas fram utöver den nya leden och nollalternativet (d v s att inte bygga om leden överhuvudtaget) även bör omfatta alternativet med ombyggnad av den befintliga leden. När detta är klart bör ett nytt samråd ske.Om leden trots allt flyttas till östra sidan av Himmerfjärden yrkar vi på följande:

- Leden placeras så långt från kusten/Ragnarök som möjligt, d v s så smal led som möjligt och så nära Södra Fräckstahäll som möjligt.
- Skyddsåtgärder för hamnen i Ragnarök genomförs i samband med utbyggnaden av leden.
- Den gamla leden behålls som fritidsbåtsled.
- Ljusmarkeringar placeras och utformas (långa intervall) så att de stör boende i Ragnarök så lite som möjligt.

Mer specifikt

Skillnaden i muddring redovisas inte specifikt för sträckan Oaxen-Skanssundet så som görs för hela det östra alternativet. När man studerar kartorna framgår att mudderarbetena för den aktuella sträckan i bägge alternativen är begränsade.

Det **ökade avståndet från Oaxen** förefaller snarast vara en felskrivning. Möjligen kommer den föreslagna östra sträckningen att hamna längre från de norra obebyggda delarna av Oaxen, vilket torde vara ointressant. Att ange detta som ett motiv till den nya sträckan är orimligt. Inte minst mot bakgrund av att man helt bortser från att den nya leden hamnar mycket närmare ett stort antal fastigheter längs den östra kuststräckan.

När det gäller fördelarna gällande **säkerheten med en rakare anlöp** mot Skanssundet så är det svårt för oss att ha någon synpunkt. Frågan är dock om inte detta kan lösas genom relativt mindre åtgärder i och i anslutning till den befintliga leden.

Vi anser att den föreslagna leden på den östra sidan i Himmerfjärden medför betydande nackdelar för oss som fastighetsägare. Dessa är främst störningar i form av **buller, ljussken och vågor.** Vår strandlinje utgörs av berg så några ökade problem med erosion kommer vi inte att drabbas av. Däremot finns det andra fastigheter i området som har grusstränder som riskerar att påverka på negativt sätt.

Vi har en av de mest utsatta båtplatserna i den gemensamma hamnen. Hamnen har ett djup om ca 1,0 m vid normalvattenstånd. Vid lågvatten, som t ex för ca en vecka sedan så var djupet endast ca 0,6 m. Hamnen ligger i en vik vilket innebär att risken att framförallt tryckvågorna (bernoullivågor) kommer att medföra risk för att båtarna slår i botten. Vågorna kan även påverka strandskoningen som utgörs av liggande timmer. Om farleden flyttas till den östra sidan av Himmerfärden måste en ordentlig miljöutredning göras om hur hamnen kommer att påverkas och vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas redan i samband med utbyggnaden av leden. Det är inte acceptabelt att avvakta och se vad som händer. Detta eftersom erfarenheten är att det är betydligt svårare att hitta finansiering till i sig nödvändiga åtgärder.

Redan idag upplever vi att framförallt det lågfrekventa bullret från fartygen i den befintliga leden som störande vid vissa väderlekar. Om leden flyttas till östra sidan kommer naturligtvis dessa störningar att öka kraftigt. Fartygstrafiken pågår dygnet runt och året runt och medför störningar även nattetid. På sommaren sover man normalt med öppna fönster och på vintern lär bullret öka i samband med isbrytning. Om leden flyttas till östra sidan vill vi därför att den placeras så långt från kusten, d v s så nära Södra Fräckstahäll, som möjligt.

En annan mycket viktig fråga är vilka ljusmarkeringar en eventuell ny led ska få. Vi motsätter oss lysbojar etc utanför Ragnarök tomtområde då dessa kommer att vara starka. De bojar som placeras inom synhåll bör dessutom få så långa signalintervall som möjligt (inga stroboskop!).

Om fartygsleden trots allt flyttas till östra sidan vill vi definitivt att den gamla leden finns kvar som fritidsbåtsled. Skulle även fridisbåttrafiken flyttas till östra sidan blir bullerstörningarna orimligt stora. Dessutom borde trafiksäkerheten bli bättre med separerade leder.

Ragnarök 2016-10-31

Rolf Simón

Christina Simón

Per Nilsson
Skogsbacken 20,4tr
17241 Sundbyberg

2016-10-31

Att: Hedwig Jernersjö,
Sjöfartsverket,
601 78 Norrköping

Svar på samrådsunderlag inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för Landsortfarleden

Jag är ägare till en fastighet, Hoxla 3:5, med delaktighet i fiskesamfälligheten Hoxla FS:1. Jag vill opponera mig mot den föreslagna farledssträckningen mellan Oaxen och Skanssundet.

Vad jag kan bedöma skulle den föreslagna farledssträckningen längs Himmerfjärdens östra sida gå över fiskesamfälligheten som jag är delägare i och försämra fiskets förutsättningar. Jag vill därför opponera mig mot den föreslagna sträckningen och kommer yrka på intrångsersättning om den beslutas.

Östra himmerfjärden är även en viktig för havsöringens vandring och vi skådar regelbundet säl från bryggan. Sträckningen och de föreslagna undervattensarbetena skulle väsentligt försämra förutsättningarna för skyddsvärda arter.

Längs östra himmerfjärden klippor, i anslutning till min fastighet ser jag regelbundet havsörn och ejder samt andra fåglar som har sin habitat där. En ändrad sträckning skulle kunna få påverkan på det skyddade inomskärsfågellivet som finns i Himmerfjärden.

Jag är också frågande till det faktiska behovet av att ändra farleden i Himmerfjärden. Den västra, befintliga sträckningen blir med föreslagna förbättringar en fullgod farled och samrådsunderlaget påvisar inte signifikanta fördelar för den östliga sträckningen i himmerfjärden. Jag yrkar att den befintliga sträckningen med föreslagen breddning av farleden närmast skanssundet utreds som huvudalternativ i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Solna 31/10-16

Per Nilsson

Cecilia Sjöblom
Skogsbacken 20,4tr
17241 Sundbyberg

2016-11-01

Att: Hedwig Jernersjö,
Sjöfartsverket,
601 78 Norrköping

Svar på samrådsunderlag inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för Landsortfarleden

Jag vill såsom fastighetsägare till Anneberg 1-5, vid Himmerfjärden starkt opponera mig mot den föreslagna ändringen av landsortsfarleden längs sträckningen Oaxen – Skanssundet. Jag anser att den mest ändamålsenliga sträckningen är den västliga och att arbetet framöver samt i miljökonsekvensbeskrivningen skall koncentrera sig på att beskriva effekterna av den västliga sträckningen som huvudalternativ och att den östliga utreds som alternativsträckning.

Samrådsunderlaget ger en otydlig bild av eventuella fördelar med en ny sträckning mellan Oaxen och Landsort och klumpar ihop nautiska, säkerhetsmässiga och kostnadsmässiga effekter för hela den föreslagna farleden från Landsort till Södertälje utan att analysera Himmerfjärdssträckningen specifikt. Dessutom presenterar samrådsunderlaget en bias mot den föreslagna östliga sträckningen, till exempel:

- Samrådsunderlaget påpekar att muddringen söder om skanssundet är väsentligt mindre vid en östlig dragning jämfört med den västliga. Kartunderlaget som bifogats utredningen visar dock på relativt små skillnader i Himmerfjärden – de stora mudderskillnaderna kommer söder om Oaxen

- Samrådsunderlaget påpekar att ur en säkerhetsaspekt så är den östliga sträckningen bättre för passage genom Skanssundet. Det inns samtidigt ett förslag om att försiktigt bredda den västra sträckningen något innan Skanssundet vilket gör den västra och östliga sträckningen genom Himmerfjärden likvärdiga säkerhetsmässigt – de stora säkerhetsmässiga aspekterna kommer söder om Oaxen. Dessutom visar det låga antalet rapporterade incidenter (3st, varav ett roderhaveri, på 24 år från 1987 tom 2010) mellan Oaxen och Skanssundet att säkerheten är god i farleden. Vidare skulle den östra sträckningen gå över ett stort område med ankringsförbud kopplat till Himmerfjärdsverket där ett tillbud som medför ankringsbehov skulle riskera att skada kritiska bottenanläggningar.

- Samrådsunderlaget påpekar att en miljömässig effekt av en östlig dragning genom Himmerfjärden är att avståndet till Oaxen vid passage ökar. Det gäller knappast för de bebodda delarna av Oaxen som vätter mot Regarn ty där utgör Regarn en naturlig bortre gräns. Snarare borde i så fall fartygen gå närmare Oaxen vid en östlig sträckning för att kunna klara giren österut.

- Samrådsunderlaget påpekar att en nautisk fördel vid den östra dragningen är att fartyg kan mötas på fler ställen. För Himmerfjärden gäller att den östra farleden skulle bli relativt smal vid Brudskär vilket skapar en flaskhals varvid den nautiska fördelen av en östlig sträckning blir marginell.

Min slutsats är alltså att den befintliga farledssträckningen mellan Oaxen och Skanssundet med de i underlaget föreslagna modifieringarna är ett fullgott alternativ till den östra sträckningen och att detta "nollalternativ" är att föredra eftersom det skapar minst förändringar i förhållande till nuläget.

Vidare bortser samrådsunderlaget från de nackdelar som den östra sträckningen skulle medföra för natur, djur och människor, tex

- Sjöanläggningar längs den östra sträckningen är ej anpassade för närgående fraktfartyg. Projektet skulle behöva finansiera och under lång tid åtgärda anläggningar och hamnar åt privatpersoner och andra anläggningsägare
- De öppna oexploaterade havsytorna längs östra Himmerfjärden och de branta klipporna mellan Rangsta och Ragnarök är en unik häckningsmiljö för ejder, havsörn och andra fåglar. Tät trafik från stora fartyg skulle ha en stor påverkan på djurliv.
- Fågelskyddsområdet runt Brudskär skulle påverkas väsentligt och negativt
- Skyddade vikar öster om Axvika Holmar, Uppgrundade rev utanför grönvik är viktiga lekplatser för fisk som riskeras att skadas av vågor från fartygstrafik.
- Östra Himmmerfjärden är viktig för fisket med flera stora fiskesamfälligheter där min fastighet är delägare i en, Annebergs fiskesamfällighet Fs:1. En ny sträckning av farledens skulle hindra möjligheterna till kustnära nätfiske och förstöra stora värden för fiskesamfälligheterna.
- Såväl Ragnarök som Rangsta brygga och Stenkulla strand är områden med samlad bebyggelse i havsnära lägen. En östlig sträckning skulle påverka många fler med buller samt ljud- och ljusföroreningar än den västliga sträckningen. Härvidlag vill jag också påpeka att kartunderlaget i samrådet visar en felaktig placering av Ragnarök – den östra sträckningen skulle passera rakt utanför Ragnarök vilket skapar en sämre miljö för de boende som dessutom skulle påverkas väsentligt av de föreslagna vattenarbetena/undervattenssprängningen mellan södra och norra Fräckstahällarna.

Solna 31/10-16

Cecilia Sjöblom

SJÖFARTSVERKET
2016 -11- 02
DNR. HU:
16-03246-24

till Sjöfartsverket
att: Bertil Skoog
601 78 Norrköping

Landsortsfarleden - samrådsunderlag för inrättande av ny farled

Undertecknade äger fastigheten Nynäshamn Sandvik 2:259, en fastighet med egen strandlinje i Sandvik, längs med aktuellt kustavsnitt och belägen i utredningsområdet.

Snäv samrådskrets

Enligt miljöbalkens bestämmelser ska samråd genomföras i god tid och i behövlig omfattning innan en ansökan om tillstånd görs och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. Trots att vi med vår fastighet är direkt berörd av rubricerat så har vi inte fått direkt information om detta samrådsunderlag. Underlag har istället kommit via vår samfällighetsförening som i sin tur fått information via tidningsartiklar och andra privatpersoner. När är det tänkt att vi som sakägare ska ges möjlighet att yttra oss?

Kommande MKB

I kommande Miljökonsekvensbeskrivning vill vi att följande ska noggrant belysas och utredas.

- Buller och avgaser– hur mycket kommer bullernivån att öka med föreslagen utökad trafik, med större och flera fartyg som tillåts köra i högre hastigheter mycket närmare land och vår fastighet? Och hur mycket kommer avgaserna att försämra luftkvaliteten vid vår kustremsa?

- Erosion, vågor, sugeffekter - hur mycket kommer stranderosionen att öka då farleden kommer närmare stranden och vad blir effekten på brygganläggning, båtplats, strandskoning och strand? Kan skydd anläggas mot erosion med mera?

- Anläggningsfas – under denna tid sker muddring, tippning och sprängning. Hur påverkas vattenkvaliteten? Finns risk för frigöring av förorenade sediment vid muddring? Kan sprängningarna orsaka saltvatteninträngning i brunnen?

- Minskat nyttjande för friluftsändamål – hur påverkar ökat vågsvall, ingen isläggning, försämrad vattenkvalitet och inskränkt yta, friluftsaktiviteter i form av vindsurfing, fiske, pimpling, skridskoåkning, paddling, vattenskidåkning, simning och bad?

- Minskning av fastighetens marknadsvärde – vad blir effekten av ovanstående på fastighetens värde?

Hur kommer dessa synpunkter att beaktas? Vad blir nästa steg? Får vi en direkt återkoppling? Och vem är kontaktperson/er i det kommande arbetet?

Ser fram emot återkoppling.

Stockholm 20161031

Eva Eriksson
Ägare till Nynäshamn Sandvik 2:259

Jan Eriksson

070-6443497
Saltsjöqvarns Kaj 35, 131 71 Nacka

Från: Landsortsfarleden
Till: "thomas.larsson@yachtsnickeriet.se"
Ärende: SV: Anmälan till nyhetsbrev
Datum: den 21 oktober 2016 10:26:00
Bilagor: image001.png

Hej Thomas,

Ursäkta sent svar. Jag har mottagit ert mail och hänvisar er vidare till Bertil Skoog som är huvudprojektledare för Landsortsprojektet.

bertil.skoog@sjofartsverket.se
010-478 45 65
0708-19 12 31

Med vänlig hälsning
Hedwig

Hedwig Bjernersjö
Projektadministratör
Infrastrukturenheten

Tel: 010 - 478 53 30
SMS: 072 - 141 28 15

Från: thomas.larsson@yachtsnickeriet.se [mailto:thomas.larsson@yachtsnickeriet.se]
Skickat: den 10 oktober 2016 09:36
Till: Landsortsfarleden
Ämne: Anmälan till nyhetsbrev

Hej,
Jag heter Thomas Larsson och är med i Ragnaröks tomtägarförenings styrelse som hamnkapten. Tyvärr var jag förhindrad att vara med på mötet den 4de men jag vill gärna ha nyhetsbrevet.
Föreningen har en småbåtshamn med 40 platser i den grunda viken inom området, medeldjupet i hamnen är en dryg meter och vi oroar oss för effekter av tryckvåg och avsänkning i hamnen. Vi tänker komma in med en skrivelse, vem inom projektet kan man diskutera frågan med?
Mvh
Thomas Larsson

E-post som ovan

Till Sjöfartsverket
Agne Hörnestig

Angående samrådssvar för ny farled intill Lisö

Vårt fritidsområde Sandvik finns längs västra kustremsan av Lisö i omedelbar närhet av den planerade nya farleden.

De verksamheter som kommer att påverkas av den nya farleden är:

- Bryggor
- Badlivet
- Båtar
- Fisket
- Andra friluftsaktiviteter
- Miljön
- Huspriserna

Bryggor

Bryggorna är byggda för att stå emot det båtliv som för närvarande finns. För godsbåtar innebär det att de läggs avsevärt närmare våra stränder och därmed ökande vågtryck. Dessutom blir vågtrycket dämpat av att det finns ett flertal småöar längs sträckan, vilket inte är fallet med den planerade sträckningen. Information som gavs på samrådsmötet i Södertälje visar på att den nya farleden sprängs ut så att fartyg avsevärt tyngre (14 – 15 000 ton) än idag planeras att framföras. Det informerades också om att fartyg i den storleken är svårmanöverbara vid låga farter och man beräknar att de ska ligga på 9 – 12 knop. Det tillsammans innebär för oss ger vågstorlekar betydligt större än idag. Bryggorna kommer således få utstå betydligt större påfrestning och högst troligt större skadegörelse med den nya farleden.

Vinterförhållandena blir dock det största problemet. Vi får en uppbruten isränna ett par hundra meter från oss och när isen flyttas av de nya större och snabbare fraktbåtarna, kommer stora krafter sättas i rörelse och skada bryggorna avsevärt mycket mer än under den isfria perioden.

Badlivet

I Sandvik är det ett stort badliv längs hela vår strandremsa. Främst vid badbryggan vid Bastholmen där det byggts speciell badplats med flytbryggor för simmande. Där finns också en avsedd strand för småbarn. Många medlemmar badar också längs vår kuststräcka från klippor, stränder och bryggor. Det kommer att bli nya störningar och säkerhetsrisker med högre och ett större antal vågor.

Vad gäller småbarn blir säkerhetsrisken större eftersom de är mindre uppmärksamma på vågor som slår upp, i och för sig alltid hållas under uppsikt men när olyckan är framme … **Risken för det ökar avsevärt med den nya farleden.**

Båtar

Det finns många medlemmar i Sandvik som har privatbåtar och gör turer med dem i närområdena. Det kommer att bli ett **större slitage på förankrade båtar** i och med de större och stora antalet vågor som slår mot båtarna. Observera att där farleden går idag dämpas vågorna av en rad med småöar vilket inte blir fallet med den planerade sträckan.

Båtturen ut från Sandvik till de populära utflyktsmålen Askö och Trosa kommer **att störa utfart och infart** betydligt mer än idag.

Fisket

Föreningen har fiskevattnet längs hela vårt område och många medlemmar nyttjar fiskanden från bryggor, stränder, klippor och båtar. Sprängningar av hinder för nya farleden samt tippning i vår närhet planeras att genomföras. Det kommer att innebära stor störning för fisket och leder till **stora ingrepp på fiskebeståndet**.

Andra friluftsaktiviteter

Kanoter och kajaker: Det finns en växande grupp av medlemmar som paddlar kanot och/eller kajak i våra vatten där den nya farleden planeras att gå intill Lisö. Dessa farkoster är känsliga för stora vågor **och kommer att störas avsevärt mer än idag**.
Långfärdsskridskor: Isen brukar ofta ligga mellan Grönsön och Lisö, vilket medlemmar har uppskattat för sitt utövande av långfärder bort mot Svärdsfjärden, som då är helt befriat från upptagande av isrännor för båttrafik. **Skridskoåkning kommer att bli uteslutet att utöva på våra vatten**.

Miljön

Lugnet och ron som de flesta medlemmarna söker i Sandvik när de är på sin ledighet kommer att få ökade störningar. De större båtarna med sin större tonnage har ett högre buller än de mindre båtarna som idag trafikerar den gamla farleden. Gamla farleden passerar Lisö på stort avstånd medans den planerade sträckningen nära och väster om oss. De absoluta vanligaste vindarna här är västliga vilket gör att buller knappt kommer att dämpas något alls.
Avståndet är betydligt mindre med den nya farleden vilket tillsammans med den högre ljudnivån från båtarna och de västliga vindarna, att ge ett **avsevärt högre bullervärde**.

Vi kommer också att få mer avgaser och oljespill närmare oss.

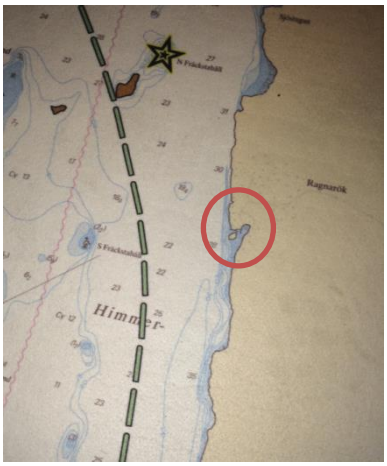
De större båtarna som framförs på nya farleden kommer att påverka skönhetsupplevelsen av skärgårdsmiljön vi nu har. Det kommer alltså bli **ett negativt inslag i vår fritidsupplevelse**.
De större vågorna och det kraftiga suget kommer att **erodera våra stränder mer, speciellt sandstränderna.**
Bränsle- och oljespillet kommer närmare oss och blir en del av vårt närområde.
De låglänta områdena vid Björsholmen **kommer bli översköljda och kravet att bygga ny bilväg** dit ut aktualiserar vem som ska betala det!?

Huspriserna

Många medlemmar är oroliga för att den nya farleden kommer ge ett **sämre värde på fastigheterna** vilket inte kan förbises.

Förändra inte vår fritidsupplevelse till det sämre!

Leif Gustafsson, Sandvik skogsväg 135, Sorunda



Synpunkter på Landsortsprojektet

NAMN Kjell Rilegård, Ingrid & Göran Rilegård

BOENDE Brunnsberga 1:16, Atlestigen 4 RAGNARÖK

ÅTERKOPPLING kjell.rilegard@hotmail.com
070-344 53 21

SYNPUNKTER:

1. **TRYCK- OCH SUGVÅGOR**

   a) Erosion

   Från vår strandkant har vi dels en träpålad brygga med en stenkista, dels en 40 meters längsgående anlagd kajkant mot områdets fritidsbåtshamn.
   Redan idag ser vi tydligt tryck- och sugvågor i det lilla sundet (ca 30 meter brett, grön pil i Figur 1) mellan vår strand och den lilla ön utanför oss - detta trots att fartygen passerar längs Mörkö på ca 2 km avstånd. Vid större fartyg ger detta upphov till tydligt böljande flöden fram och tillbaka, vilket syns tydligast under vår träbrygga. Vår uppskattning är att vattennivån idag kan öka/minska upp till 5 cm.
   Vid mötet i Södertälje 9 oktober uppmärksammade vi er representant för erosionsfrågor på detta problem. Hon var mycket förvånad att problemet existerar redan idag och lovade att titta närmare på detta! (Kan detta möjligen bero på att vår vik är en av få grunda områden längs Himmerfjärdens östra sida?)
   Vid en flytt av farleden från dagens läge längs Mörkö till vår sida av Himmerfjärden kan man rimligen anta att påverkan av tryck-/sugvåg kommer öka. Vid stora och mer frekvent återkommande vattenflöden i vårt sund riskerar vi en ökad erosion på/kring vår brygga och kajkant med stor risk att dessa förstörs på sikt. Detsamma gäller sannolikt även för intilliggande fritidsbåtshamn.

Figur 1. Grund vik, Ragnarök. Grön pil = Smalt sund; Röd pil = Fritidsbåthamn

b. Bottensediment

En ökad erosion och/eller förflyttning av bottensediment till följd av ökade tryck-, sug- och svallvågor riskerar att minska det frigående djupet i vår och Ragnaröks fritidsbåtshamn (röd pil i Figur 1), vilket på sikt skulle rendera i ytterligare muddringskostnader.

Trafikverket/Sjöfatsverket/Stockholms hamnar har i en utredning (2015) om vågbildning och vågenergier från olika fartygskategorier i Furusundsleden, konstaterat att en reduktion av fartygshastigheten har en mycket gynnsam effekt på storleken på tryck/sugvågornas storlek och kraft. Detta resultat bör beaktas även för fartygstrafik längs Landsortsleden.

Ovanstående innebär en direkt påverkan av vår enskilda egendom.
Om en ny farled etableras och detta medför skador på vår egendom anser vi att Sjöfartsverket/Trafikverket får ta samtliga kostnader för åtgärdande av skador och/eller uppförande av erosionståliga brygg- och kajkonstruktioner samt eventuella muddringsarbeten.

2. **BULLER**

a) Resonans och vibrationer

Resonans och vibrationer hörs redan idag i grundfundament och golv i vår huvudbyggnad vid passage av vissa fartygsstorlekar och motorvarvtal! Detta trots att fartygen passerar på över 2 km avstånd.
Man kan lätt dra slutsatsen och farhågan att resonans och vibrationer riskerar öka avsevärt vid passage av både större fartyg samt med passager på endast 3-500m avstånd från byggnaden.

b)Fartygsbuller

Fastigheterna i Ragnarök ligger dels med strandlägen och dels på den sluttande bergskanten mot Himmerfjärden. Detta innebär att i princip alla dessa fastigheter kommer bli mer bullerstörda med en östlig farled i Himmerfjärden. Särskilt störande är det lågfrekventa buller orsakat av fartygsmotorer och som även tränger igenom fönster och väggar i husen.
Om en ny farled nödvändigtvis måste placeras på den östliga sidan av Himmerfjärden måste farledsbredden begränsas så att fartygen alltid passerar så långt från östra landsidan som möjligt.

3. **BEHÅLLA BEFINTLIG FARLED LÄNGS MÖRKÖ**

Vi anser att befintlig farled längs Mörkö bör behållas även om en ny östlig farled inrättas i Himmerfjärden.

a. Befintlig farled bör även fortsättningsvis vara uppmärkt för handelsfart och därigenom kunna nyttjas som alternativ farled för mindre och mellanstora handelsfartyg, som inte har behov av större djupgående och som klarar manövrering i befintlig farledsbredd. Befintlig sträckning är den kortaste och rakaste vägen mellan Skanssundet-Oaxen.
b. Fritidsbåtar bör huvudsakligen nyttja befintlig farled för att i möjligaste mån separera dessa från de större handelsfartygen.

4. **REKREATION & FRILUFTSLIV**

Med den historiska placeringen av farleden längs Mörkö har hela resterande bredd av Himmerfjärden varit tillgänglig för vinterrekreation med vinterfiske, skridskoåkning,

skidåkning etc. Denna fantastiska möjlighet går helt om intet för oss vid en ny östlig farledssträckning, då en sådan ”effektivt” skär sönder hela bredden av Himmerfjärden med en mycket bred, permanent vinter-råk.

5. FISKE

En östlig farled i Himmerfjärden innebär mycket omfattande inskränkningar av våra (och Ragnaröks tomtägarförenings) möjligheter till nätfiske på eget fiskevatten, vilket utgörs av ett område mellan fastlandet vid Ragnarök till Södra Fräcksta häll.
Detta innebär en direkt ny påverkan av vår enskilda egendom.

6. PÅVERKAN AV DJURLIV

a) Fågelliv

På den lilla ön i direkt anslutning till vår strandlinje finns idag ett rikt sjöfågelliv med häckande fåglar. Vi befarar att dagens fågelliv kan påverkas negativt av ökande bullernivåer och möjligen ökad svallvåghöjd.

b) Laxvandring

Bl.a. havsöring vandrar längs Himmerfjärdens östra strandlinje, upp till Kagghamraviken och vidare in i Kagghamraån för lek och parning. Länsstyrelsen har sedan tidigare fastslagit att ”*En stor del av vattendragssträckan i åsystemet utnyttjas av havsöringen för reproduktion och Kagghamraån är en av de viktigaste åarna i länet för havsöringen*.”

Figur 2. Utdrag ut Länsstyrelsens ”Naturvärden i Kagghamraån” (2010).

- Hur påverkas havsöringens vandring till/från Kagghamraviken av den nya östra farleden samt den ökade fartygsstorleken?
- Kommer planerat tippningsområde för muddermassor öster om Granholmen påverka öringens vandringsväg?

7. LJUSBOJAR

Vi vill inte få visuella ljusstörningar från eventuella ljusbojar eller andra sjömärken i vårt närområde. Eventuella ljusbojar måste sektioneras så att ljusflöden mot strandlinjen inte uppstår.

Sjöfartverket 20161030

Protest mot Landsortsfarledens inrättande av ny farled.

Vi är 9 boende på Södra vägen 23, 148 97 Sorunda fastighetsbetäckning Sorunda-Dyvik 1:12. Detta är en fastighet med 120 m Strand och den del som är närmast den tilltänkta farleden och mest utsatt för den eventuella nya farledsdragningen.

Punkter som inte är tillräckligt utredda och som bör beaktas inför beslut.

- Båtliv är en stor del av Svärdsfjärden, den används idag av fritidsbåtarna som skall ut eller in till Mälaren. Ytterliggar har fjärden alltid använts och används av många småseglare (barn), windsurfare och jolleseglare. Svärdsfjärden kan brukas med trygghet idag. Detta utan att ett stort fartyg kan komma. Detta blir omöjligt att göra om det blir farled och alldeles för farligt då dessa fartyg inte kan väja eller stanna. Svärdsfjärden är en rekreations fjärd och bör bevaras så.
- Erosion som blir följden av att fartyg går tätt utanför kommer betyda att vår sjötomt med strand kommer försvinna till stora delar. Detta kommer medföra en ökad kostnad för farleden. Då det kommer behövas åtgärder för att inte förstöra naturen.
- Avgaser från fartygen kommer göra det förorenat i luften. Då det råder Sydvästlig vind gör det att detta kommer påverka samtliga boende på Södertörn.
- Buller = ökad miljöpåverkan
- Utsläpp från fartygen kommer göra vattenet ännu mer förorenat. Flera fastigheter tar sitt vatten från Svärdsfjärden för att göra färskvatten av det inklusive vi. En ny farled inbär att vi inte kommer kunna tillverka vårt färskvatten.
- Vad händer med Himmerfjärdsverkets vattenströmmar och utsläppsdjup som idagläget har en funktion för att sprida på miljöpåverkan? Detta ändras med nya djup.

Med nuvarande farled som går på andra sidan av öarna Kråkskär, Äppelgarn och Grönsö som är i princip obebodda och dessa bildar idag en våg, ljud och farleds barriär. Det bör övervägas om det går att ändra och förbättra i befintlig farled eller sända fartygen till Nynäshamn och lägga en ny oljehamn där. Nynäshamn bör vara förstahands alternativet för Stockholms län.

Hälsningar

Nils Djurberg, Gun-Britt Djurberg, Henning, Vilhelm, Maria, Sofia, Carl, Dorothea, Emma

nils@djurberg.se Etsarvägen 10, 12143 Johanneshov

Tel: 0702141220, 0852032479, 086599338

2016-11-01

SJÖFARTSVERKET
2016 -11- 02
DNR. TRV:
16-03246-25

Sjöfartsverket
Bertil Skoog
601 78 Norrköping

Förslag på ny sträckning för farleden Landsort – Södertälje.

Av en tillfällighet kom vi för ett par veckor sedan över samrådsunderlaget daterat 2016-09-15 gällande ny sträckning rubricerad farled.

Efter granskning av underlaget vill vi för Grimsta bys räkning farmföra några väsentliga synpunkter på förslaget, som för oss innebär stora försämringar i vårt fiskevatten och för boende utmed västra stranden från Koholmen i söder till Grönvik i norr.

I dag är den befintliga farleden anpassad för fartyg som är 200 meter långa, 32 meter breda och ett djupgående på 9 meter. Samhällsekonomiskt bör en ny farled klara ett djupgående på 11,5 meter, bredd ca 32 meter och längd ca 220 meter.
Slutsats: För att klara detta måste bef. farled muddras med 800.000 m3 och vid ett östligt läge med 100.000 m3. Det tycks som ekonomin är väldigt styrande och därför förordas den östliga sträckningen. Allt detta för att få in fartyg som har ett djupgående på 2,5 meter mer än i dag. Fartygens bredd och längd förväntas kunna bli marginellt större efter omläggning.

Först några synpunkter på samrådsmaterialet:
Fritidsfisket nämns på några ställen och även känsliga föryngringslokaler för fisk (Asköfjärden). Inget nämns om att man under tre år planterat ut 1.000.000 gösyngel i Himmerfjärden och vilken påverkan det kan ha på deras tillväxt.
I kommande MKB ska yrkesfisket belysas som naturresurs. Det är positivt anser vi.

Under planerade åtgärder avsnitt 3 omnämns att farleden kommer med nya östliga sträckningen längre ifrån bostäder på Oaxen. Detta är direkt felaktigt eftersom bostäderna på Oaxen ligger i huvudsak på södra udden där är farleden tänkt ligga i samma läge som idag.

Vi kan inte acceptera den östliga sträckningen från Jeppeskär norr om Regarn och norr ut i Himmerfjärden och framför följande argument mot förslaget:

Grimsta by har samfält odelat fiskevatten som härstammar från laga skifte 1863, där gårdarna fick fiskerätt i ett procenttal efter gårdarnas storlek. Under tidens gång har ytterligare delägare tillkommit, mest utifrån avstyckningar från gårdarna med början på 1930-talet.
Bifogar en utskrift från 1997-03-20, som kan ev. ha reviderats i ett senare skede.
Om den östliga sträckningen genomförs, kommer i stort sett merparten av vårt fiskevatten att försvinna då farleden med korridor omöjliggör nätfiske i detta läge.
Vi har lagt in den östliga sträckningen med korridor på en ekonomisk karta för att se omfattningen av intrånget.
Detta kan aldrig accepteras och går ej heller ersättas ekonomiskt.

I vår by pågick till medio 1970-talet notfiske främst under vintertid då isen låg tillräckligt tjock. (Notdragning sommartid pågick främst under 2:a världskriget).
Notvarpen som tillhör Grimsta by och berörs:
Koholmsvarpet påverkas till viss del
Källviksvarpet påverkas till viss del
Johansborgvarpet påverkas
Gransholmsvarpet påverkas helt
Kanske inte aktuellt att dra not just nu, men vi vill ändå framföra synpunkter på att notvarpen påverkas helt och delvis, och förstör framtida möjligheter att återuppta denna form av fiske.

De fastigheter som ligger utmed den tänkta östliga farleden från Svedvik till Grönvik kommer att påverkas ur miljösynpunkt, främst förhöjd bullernivå och ökad risk för erosion utmed fastigheterna badstränder.
Man flyttar ett problem från Mörköland med i huvudsak glesbebyggelse till ett tättbebyggt område från Svedvik till Grönvik med omläggningen av farleden.

Inre grynnan, se kartbilaga, är troligt föryngringsområde för piggvar, flundra, abborre, gös och gädda. Grynnan är 5,7 meter djup och ca 7 nätlängder lång. Här påverkas troligen både grynnan och branterna runt grynnan.
Eftersom västra korridorkanten ligger väldigt nära grynnan, så befarar vi att muddring och kanske sprängning kommer genomföras.
Öster om grynna ligger Brudskär, som är fågelskyddsområde med landstigningsförbud vår och sommar. Här kläcks många fågelarter tex, ejder, gräsänder, vigg, svärta m.m. Närheten till nya sträckningen får allmänt se som ett stort intrång i fåglarnas tillvaro och fodesökplatser.

De marinekologiska effekterna av muddringarna och sprängningarna är svårt för oss att överblicka, men vi tror inte att det har särskilt många positiva konsekvenser på vår närmiljö i Himmerfjärden.
Himmerfjärden fungerar som recipient för södra Stockholms avloppsvatten och nu efter förbättrad rening från närsalter m.m, har faktiskt blåstången börjat komma tillbaka i våra vikar.
Då är det dags för nästa dråpslag, med ny farled alldeles utanför våra badstränder och båtbryggor.

Vi kan inte gå med på att östliga sträckningen från Regarn och norrut i Himmerfjärden kommer att genomföras.

På grund av skollov denna vecka har det varit svårt får tag i alla som är delägare i fs:13, men vi förbehåller oss rätten att komplettera med flera underskrifter efter samrådstidens utgång.
Några underskrifter bifogas som scannade bilagor.

Grimsta som ovan

Hans Lennartsson
Grimsta 3:4 och 4:15

Emanuel Holmström
Grimsta 1:3

Berit Pettersson
Söder Rangsta 1:1

Grimsta 1:9 3:14

Grimsta 6:1

Bilagor underskrifter
kommit som scannat mail.

2016-11-01

Sjöfartsverket
Bertil Skoog
601 78 Norrköping

Förslag på ny sträckning för farleden Landsort – Södertälje.

Av en tillfällighet kom vi för ett par veckor sedan över samrådsunderlaget daterat 2016-09-15 gällande ny sträckning rubricerad farled.

Efter granskning av underlaget vill vi för Grimsta bys räkning farmföra några väsentliga synpunkter på förslaget, som för oss innebär stora försämringar i vårt fiskevatten och för boende utmed västra stranden från Koholmen i söder till Grönvik i norr.

I dag är den befintliga farleden anpassad för fartyg som är 200 meter långa, 32 meter breda och ett djupgående på 9 meter. Samhällsekonomiskt bör en ny farled klara ett djupgående på 11,5 meter, bredd ca 32 meter och längd ca 220 meter.
Slutsats: För att klara detta måste bef. farled muddras med 800.000 m3 och vid ett östligt läge med 100.000 m3. Det tycks som ekonomin är väldigt styrande och därför förordas den östliga sträckningen. Allt detta för att få in fartyg som har ett djupgående på 2,5 meter mer än i dag. Fartygens bredd och längd förväntas kunna bli marginellt större efter omläggning.

Först några synpunkter på samrådsmaterialet:
Fritidsfisket nämns på några ställen och även känsliga föryngringslokaler för fisk (Asköfjärden). Inget nämns om att man under tre år planterat ut 1.000.000 gösyngel i Himmerfjärden och vilken påverkan det kan ha på deras tillväxt.
I kommande MKB ska yrkesfisket belysas som naturresurs. Det är positivt anser vi.

Under planerade åtgärder avsnitt 3 omnämns att farleden kommer med nya östliga sträckningen längre ifrån bostäder på Oaxen. Detta är direkt felaktigt eftersom bostäderna på Oaxen ligger i huvudsak på södra udden där är farleden tänkt ligga i samma läge som idag.

Vi kan inte acceptera den östliga sträckningen från Jeppeskär norr om Regarn och norr ut i Himmerfjärden och framför följande argument mot förslaget:

Grimsta by har samfält odelat fiskevatten som härstammar från laga skifte 1863, där gårdarna fick fiskerätt i ett procenttal efter gårdarnas storlek. Under tidens gång har ytterligare delägare tillkommit, mest utifrån avstyckningar från gårdarna med början på 1930-talet.
Bifogar en utskrift från 1997-03-20, som kan ev. ha reviderats i ett senare skede.
Om den östliga sträckningen genomförs, kommer i stort sett merparten av vårt fiskevatten att försvinna då farleden med korridor omöjliggör nätfiske i detta läge.
Vi har lagt in den östliga sträckningen med korridor på en ekonomisk karta för att se omfattningen av intrånget.
Detta kan aldrig accepteras och går ej heller ersättas ekonomiskt.

I vår by pågick till medio 1970-talet notfiske främst under vintertid då isen låg tillräckligt tjock. (Notdragning sommartid pågick främst under 2:a världskriget).
Notvarpen som tillhör Grimsta by och berörs:
Koholmsvarpet påverkas till viss del
Källviksvarpet påverkas till viss del
Johansborgvarpet påverkas
Gransholmsvarpet påverkas helt
Kanske inte aktuellt att dra not just nu, men vi vill ändå framföra synpunkter på att notvarpen påverkas helt och delvis, och förstör framtida möjligheter att återuppta denna form av fiske.

De fastigheter som ligger utmed den tänkta östliga farleden från Svedvik till Grönvik kommer att påverkas ur miljösynpunkt, främst förhöjd bullernivå och ökad risk för erosion utmed fastigheterna badstränder.
Man flyttar ett problem från Mörköland med i huvudsak glesbebyggelse till ett tättbebyggt område från Svedvik till Grönvik med omläggningen av farleden.

Inre grynnan, se kartbilaga, är troligt föryngringsområde för piggvar, flundra, abborre, gös och gädda. Grynnan är 5,7 meter djup och ca 7 nätlängder lång. Här påverkas troligen både grynnan och branterna runt grynnan.
Eftersom västra korridorkanten ligger väldigt nära grynnan, så befarar vi att muddring och kanske sprängning kommer genomföras.
Öster om grynna ligger Brudskär, som är fågelskyddsområde med landstigningsförbud vår och sommar. Här kläcks många fågelarter tex, ejder, gräsänder, vigg, svärta m.m. Närheten till nya sträckningen får allmänt se som ett stort intrång i fåglarnas tillvaro och fodesökplatser.

De marinekologiska effekterna av muddringarna och sprängningarna är svårt för oss att överblicka, men vi tror inte att det har särskilt många positiva konsekvenser på vår närmiljö i Himmerfjärden.
Himmerfjärden fungerar som recipient för södra Stockholms avloppsvatten och nu efter förbättrad rening från närsalter m.m, har faktiskt blåstången börjat komma tillbaka i våra vikar.
Då är det dags för nästa dråpslag, med ny farled alldeles utanför våra badstränder och båtbryggor.

Vi kan inte gå med på att östliga sträckningen från Regarn och norrut i Himmerfjärden kommer att genomföras.

På grund av skollov denna vecka har det varit svårt får tag i alla som är delägare i fs:13, men vi förbehåller oss rätten att komplettera med flera underskrifter efter samrådstidens utgång.
Några underskrifter bifogas som scannade bilagor.

Grimsta som ovan

Hans Lennartsson
Grimsta 3:4 och 4:15

Henrik Toll
Fällnäs 2:24

2016-11-01

Sjöfartsverket
Bertil Skoog
601 78 Norrköping

Förslag på ny sträckning för farleden Landsort – Södertälje.

Av en tillfällighet kom vi för ett par veckor sedan över samrådsunderlaget daterat 2016-09-15 gällande ny sträckning rubricerad farled.

Efter granskning av underlaget vill vi för Grimsta bys räkning farmföra några väsentliga synpunkter på förslaget, som för oss innebär stora försämringar i vårt fiskevatten och för boende utmed västra stranden från Koholmen i söder till Grönvik i norr.

I dag är den befintliga farleden anpassad för fartyg som är 200 meter långa, 32 meter breda och ett djupgående på 9 meter. Samhällsekonomiskt bör en ny farled klara ett djupgående på 11,5 meter, bredd ca 32 meter och längd ca 220 meter.
Slutsats: För att klara detta måste bef. farled muddras med 800.000 m3 och vid ett östligt läge med 100.000 m3. Det tycks som ekonomin är väldigt styrande och därför förordas den östliga sträckningen. Allt detta för att få in fartyg som har ett djupgående på 2,5 meter mer än i dag. Fartygens bredd och längd förväntas kunna bli marginellt större efter omläggning.

Först några synpunkter på samrådsmaterialet:
Fritidsfisket nämns på några ställen och även känsliga föryngringslokaler för fisk (Asköfjärden). Inget nämns om att man under tre år planterat ut 1.000.000 gösyngel i Himmerfjärden och vilken påverkan det kan ha på deras tillväxt.
I kommande MKB ska yrkesfisket belysas som naturresurs. Det är positivt anser vi.

Under planerade åtgärder avsnitt 3 omnämns att farleden kommer med nya östliga sträckningen längre ifrån bostäder på Oaxen. Detta är direkt felaktigt eftersom bostäderna på Oaxen ligger i huvudsak på södra udden där är farleden tänkt ligga i samma läge som idag.

Vi kan inte acceptera den östliga sträckningen från Jeppeskär norr om Regarn och norr ut i Himmerfjärden och framför följande argument mot förslaget:

Grimsta by har samfält odelat fiskevatten som härstammar från laga skifte 1863, där gårdarna fick fiskerätt i ett procenttal efter gårdarnas storlek. Under tidens gång har ytterligare delägare tillkommit, mest utifrån avstyckningar från gårdarna med början på 1930-talet.
Bifogar en utskrift från 1997-03-20, som kan ev. ha reviderats i ett senare skede.
Om den östliga sträckningen genomförs, kommer i stort sett merparten av vårt fiskevatten att försvinna då farleden med korridor omöjliggör nätfiske i detta läge.
Vi har lagt in den östliga sträckningen med korridor på en ekonomisk karta för att se omfattningen av intrånget.
Detta kan aldrig accepteras och går ej heller ersättas ekonomiskt.

I vår by pågick till medio 1970-talet notfiske främst under vintertid då isen låg tillräckligt tjock. (Notdragning sommartid pågick främst under 2:a världskriget).
Notvarpen som tillhör Grimsta by och berörs:
Koholmsvarpet påverkas till viss del
Källviksvarpet påverkas till viss del
Johansborgvarpet påverkas
Gransholmsvarpet påverkas helt
Kanske inte aktuellt att dra not just nu, men vi vill ändå framföra synpunkter på att notvarpen påverkas helt och delvis, och förstör framtida möjligheter att återuppta denna form av fiske.

De fastigheter som ligger utmed den tänkta östliga farleden från Svedvik till Grönvik kommer att påverkas ur miljösynpunkt, främst förhöjd bullernivå och ökad risk för erosion utmed fastigheterna badstränder.
Man flyttar ett problem från Mörköland med i huvudsak glesbebyggelse till ett tättbebyggt område från Svedvik till Grönvik med omläggningen av farleden.

Inre grynnan, se kartbilaga, är troligt föryngringsområde för piggvar, flundra, abborre, gös och gädda. Grynnan är 5,7 meter djup och ca 7 nätlängder lång. Här påverkas troligen både grynnan och branterna runt grynnan.
Eftersom västra korridorkanten ligger väldigt nära grynnan, så befarar vi att muddring och kanske sprängning kommer genomföras.
Öster om grynna ligger Brudskär, som är fågelskyddsområde med landstigningsförbud vår och sommar. Här kläcks många fågelarter tex, ejder, gräsänder, vigg, svärta m.m. Närheten till nya sträckningen får allmänt se som ett stort intrång i fåglarnas tillvaro och fodesökplatser.

De marinekologiska effekterna av muddringarna och sprängningarna är svårt för oss att överblicka, men vi tror inte att det har särskilt många positiva konsekvenser på vår närmiljö i Himmerfjärden.
Himmerfjärden fungerar som recipient för södra Stockholms avloppsvatten och nu efter förbättrad rening från närsalter m.m, har faktiskt blåstången börjat komma tillbaka i våra vikar.
Då är det dags för nästa dråpslag, med ny farled alldeles utanför våra badstränder och båtbryggor.

Vi kan inte gå med på att östliga sträckningen från Regarn och norrut i Himmerfjärden kommer att genomföras.

På grund av skollov denna vecka har det varit svårt får tag i alla som är delägare i fs:13, men vi förbehåller oss rätten att komplettera med flera underskrifter efter samrådstidens utgång.
Några underskrifter bifogas som scannade bilagor.

Grimsta som ovan

Hans Lennartsson

Hans Lennartsson
Grimsta 3:4 och 4:15

Stockholm 31/10/16

Nicolas de Champs

REP FÖR: GRIMSTA 4:27, 4:28, 4:29
1:10, 4:1, 4:2

2016-11-01

Sjöfartsverket
Bertil Skoog
601 78 Norrköping

Förslag på ny sträckning för farleden Landsort – Södertälje.

Av en tillfällighet kom vi för ett par veckor sedan över samrådsunderlaget daterat 2016-09-15 gällande ny sträckning rubricerad farled.

Efter granskning av underlaget vill vi för Grimsta bys räkning farmföra några väsentliga synpunkter på förslaget, som för oss innebär stora försämringar i vårt fiskevatten och för boende utmed västra stranden från Koholmen i söder till Grönvik i norr.

I dag är den befintliga farleden anpassad för fartyg som är 200 meter långa, 32 meter breda och ett djupgående på 9 meter. Samhällsekonomiskt bör en ny farled klara ett djupgående på 11,5 meter, bredd ca 32 meter och längd ca 220 meter.
Slutsats: För att klara detta måste bef. farled muddras med 800.000 m3 och vid ett östligt läge med 100.000 m3. Det tycks som ekonomin är väldigt styrande och därför förordas den östliga sträckningen. Allt detta för att få in fartyg som har ett djupgående på 2,5 meter mer än i dag. Fartygens bredd och längd förväntas kunna bli marginellt större efter omläggning.

Först några synpunkter på samrådsmaterialet:
Fritidsfisket nämns på några ställen och även känsliga föryngringslokaler för fisk (Asköfjärden). Inget nämns om att man under tre år planterat ut 1.000.000 gösyngel i Himmerfjärden och vilken påverkan det kan ha på deras tillväxt.
I kommande MKB ska yrkesfisket belysas som naturresurs. Det är positivt anser vi.

Under planerade åtgärder avsnitt 3 omnämns att farleden kommer med nya östliga sträckningen längre ifrån bostäder på Oaxen. Detta är direkt felaktigt eftersom bostäderna på Oaxen ligger i huvudsak på södra udden där är farleden tänkt ligga i samma läge som idag.

Vi kan inte acceptera den östliga sträckningen från Jeppeskär norr om Regarn och norr ut i Himmerfjärden och framför följande argument mot förslaget:

Grimsta by har samfält odelat fiskevatten som härstammar från laga skifte 1863, där gårdarna fick fiskerätt i ett procenttal efter gårdarnas storlek. Under tidens gång har ytterligare delägare tillkommit, mest utifrån avstyckningar från gårdarna med början på 1930-talet.
Bifogar en utskrift från 1997-03-20, som kan ev. ha reviderats i ett senare skede.
Om den östliga sträckningen genomförs, kommer i stort sett merparten av vårt fiskevatten att försvinna då farleden med korridor omöjliggör nätfiske i detta läge.
Vi har lagt in den östliga sträckningen med korridor på en ekonomisk karta för att se omfattningen av intrånget.
Detta kan aldrig accepteras och går ej heller ersättas ekonomiskt.

I vår by pågick till medio 1970-talet notfiske främst under vintertid då isen låg tillräckligt tjock. (Notdragning sommartid pågick främst under 2:a världskriget).
Notvarpen som tillhör Grimsta by och berörs:
Koholmsvarpet påverkas till viss del
Källviksvarpet påverkas till viss del
Johansborgvarpet påverkas
Gransholmsvarpet påverkas helt
Kanske inte aktuellt att dra not just nu, men vi vill ändå framföra synpunkter på att notvarpen påverkas helt och delvis, och förstör framtida möjligheter att återuppta denna form av fiske.

De fastigheter som ligger utmed den tänkta östliga farleden från Svedvik till Grönvik kommer att påverkas ur miljösynpunkt, främst förhöjd bullernivå och ökad risk för erosion utmed fastigheterna badstränder.
Man flyttar ett problem från Mörköland med i huvudsak glesbebyggelse till ett tättbebyggt område från Svedvik till Grönvik med omläggningen av farleden.

Inre grynnan, se kartbilaga, är troligt föryngringsområde för piggvar, flundra, abborre, gös och gädda. Grynnan är 5,7 meter djup och ca 7 nätlängder lång. Här påverkas troligen både grynnan och branterna runt grynnan.
Eftersom västra korridorkanten ligger väldigt nära grynnan, så befarar vi att muddring och kanske sprängning kommer genomföras.
Öster om grynna ligger Brudskär, som är fågelskyddsområde med landstigningsförbud vår och sommar. Här kläcks många fågelarter tex. ejder, gräsänder, vigg, svärta m.m. Närheten till nya sträckningen får allmänt se som ett stort intrång i fåglarnas tillvaro och födesökplatser.

De marinekologiska effekterna av muddringarna och sprängningarna är svårt för oss att överblicka, men vi tror inte att det har särskilt många positiva konsekvenser på vår närmiljö i Himmerfjärden.
Himmerfjärden fungerar som recipient för södra Stockholms avloppsvatten och nu efter förbättrad rening från närsalter m.m. har faktiskt blåstången börjat komma tillbaka i våra vikar.
Då är det dags för nästa dråpslag, med ny farled alldeles utanför våra badstränder och båtbryggor.

Vi kan inte gå med på att östliga sträckningen från Regarn och norrut i Himmerfjärden kommer att genomföras.

På grund av skollov denna vecka har det varit svårt får tag i alla som är delägare i fs:13, men vi förbehåller oss rätten att komplettera med flera underskrifter efter samrådstidens utgång.
Några underskrifter bifogas som scannade bilagor.

Grimsta som ovan

Hans Lennartsson
Grimsta 3:4 och 4:15

Jan Holmgster
Grimsta 7:1 och 3:16

Bilaga - Signering 2016-11-01

I vår by pågick till medio 1970-talet notfiske främst under vintertid då isen låg tillräckligt tjock. (Notdragning sommartid pågick främst under 2:a världskriget).
Notvarpen som tillhör Grimsta by och berörs:
Koholmsvarpet påverkas till viss del
Källviksvarpet påverkas till viss del
Johansborgvarpet påverkas
Gransholmsvarpet påverkas helt
Kanske inte aktuellt att dra not just nu, men vi vill ändå framföra synpunkter på att notvarpen påverkas helt och delvis, och förstör framtida möjligheter att återuppta denna form av fiske.

De fastigheter som ligger utmed den tänkta östliga farleden från Svedvik till Grönvik kommer att påverkas ur miljösynpunkt, främst förhöjd bullernivå och ökad risk för erosion utmed fastigheterna badstränder.
Man flyttar ett problem från Mörköland med i huvudsak glesbebyggelse till ett tättbebyggt område från Svedvik till Grönvik med omläggningen av farleden.

Inre grynnan, se kartbilaga, är troligt föryngringsområde för piggvar, flundra, abborre, gös och gädda. Grynnan är 5,7 meter djup och ca 7 nätlängder lång. Här påverkas troligen både grynnan och branterna runt grynnan.
Eftersom västra korridorkanten ligger väldigt nära grynnan, så befarar vi att muddring och kanske sprängning kommer genomföras.
Öster om grynna ligger Brudskär, som är fågelskyddsområde med landstigningsförbud vår och sommar. Här kläcks många fågelarter tex, ejder, gräsänder, vigg, svärta m.m. Närheten till nya sträckningen får allmänt se som ett stort intrång i fåglarnas tillvaro och fodesökplatser.

De marinekologiska effekterna av muddringarna och sprängningarna är svårt för oss att överblicka, men vi tror inte att det har särskilt många positiva konsekvenser på vår närmiljö i Himmerfjärden.
Himmerfjärden fungerar som recipient för södra Stockholms avloppsvatten och nu efter förbättrad rening från närsalter m.m, har faktiskt blåstången börjat komma tillbaka i våra vikar.
Då är det dags för nästa dråpslag, med ny farled alldeles utanför våra badstränder och båtbryggor.

Vi kan inte gå med på att östliga sträckningen från Regarn och norrut i Himmerfjärden kommer att genomföras.

På grund av skollov denna vecka har det varit svårt får tag i alla som är delägare i fs:13, men vi förbehåller oss rätten att komplettera med flera underskrifter efter samrådstidens utgång.
Några underskrifter bifogas som scannade bilagor.

Grimsta som ovan

Hans Lennartsson
Grimsta 3:4 och 4:15

Eskil Zander
Stora Sundby 2:6

Ann-Christin Zander Holmgren
Stora Sundby 2:6, Grimsta 7:1, Grimsta 3:16

VISA F=NYNÄSHAMN GRIMSTA FS:13 S=1-
1 GODKÄND FR 1994-11-10

9 KOORD	OMR	K	X-KOORD	Y-KOORD	PT	KARTA
	1	R	6542000	1612250	C	09882

13 ÄNDAMÅL FISKE I SALTSJÖN

14 DELÄG NYNÄSHAMN FÅLLNÄS 2:1 (16,2500 %),NYNÄSHAMN GRIMSTA 1:3 (0,1016 %),1:9 (5,9719 %),1:10 (3,9813 %),1:12 (0,0812 %),1:13 (0,2031 %),1:14 (0,0609 %),1:15 (0,0609 %),1:16 (0,1016 %),1:18 (9,7500 %),2:2 (6,5510 %),2:6 (0,2285 %),2:7 (0,1523 %),2:8 (0,1523 %),2:9 (0,1523 %),2:10 (0,1523 %),2:11 (0,0762 %),2:13 (0,0762 %),2:14 (0,0762 %),3:4 (3,8086%),3:14 (4,0625 %),3:16 (0,2664 %),3:17 (0,0889 %),3:18 (0,0889 %),3:19 (0,0889 %),3:20 (0,0889 %),3:21 (0,0889 %),3:22 (0,0889 %),3:24 (0,0889 %),3:25 (0,1777 %),4:1 (10,8750 %),4:2 (0,3750 %),4:3 (2,2500 %),4:4 (0,8437 %),4:6 (0,1875 %),4:7 (0,3750 %),4:8 (0,1875 %),4:9 (0,1875 %),4:10 (0,1875 %),4:11 (0,1875 %),4:12 (0,3750 %),4:13 (0,9375 %),4:14 (0,0938 %),4:15 (0,3750 %),4:17 (0,3750 %),4:18 (0,1875 %),4:26 (0,1874 %),5:3 (0,0889 %),6:1 (17,7734 %),7:1 (10,2705 %)

**********UTSKRIFT 1997-03-20 SLUT

< > Sammanföringstecken

Motorväg

Allmän väg, dubbla körbanor

Allmän väg, körbana minst 7 m

Allmän väg, körbana 5-7 m

Allmän väg, körbana mindre än 5 m

Allmän väg under byggnad

Vägtunnel

Enskild bilväg

Enskild körväg

Enskild brukningsväg

Cykelväg

Gångstig

Gångstig, svårorienterad

Järnväg, enkelspårig

Järnväg, dubbelspårig

Förortsbana

Korsning i skilda plan

Järnvägstunnel

Linbana, skidlift od

Rörlig bro

Gångbro, spång

Färja

Kanal med sluss

Flottningsränna

Vattenfall

Fors

Vad

Strömriktning

Dammbyggnad, körbar

Dammbyggnad, gångbar

Vattendrag

Vattendrag under jord

Obestämd strandlinje

Grund i vattenytan

Lastageplats

Fyr i tornbyggnad

Sjömärke

Övriga fyrar

Kyrka el kapell med resp utan torn

Ödekyrka

Begravningsplats

Huvudbyggnad till gods, bruk od eller större friliggande bostadshus

Bostadshus

Hus ej avsett till bostadshus

Sluten bebyggelse

Dominerande skorsten

Brädgård

Såg

Gruva

Väderkvarn

Kraftledning med transformator

Kraftledning, minst 20000 volt

Fruktodling

Park med parkvägar

Allé

Tomt och trädgård

Åker

Sank mark

Höjdkurvor, 5 m ekvidistans

Grustag, dagbrott od

Biologiskt naturreservat resp naturminne (även domänreservat)

Geologiskt naturreservat resp naturminne (även domänreservat)

Mb Byggnadsminne, byggnadsminnesmärke od

Fasta fornlämningar, enstaka

Fasta fornlämningar, flera

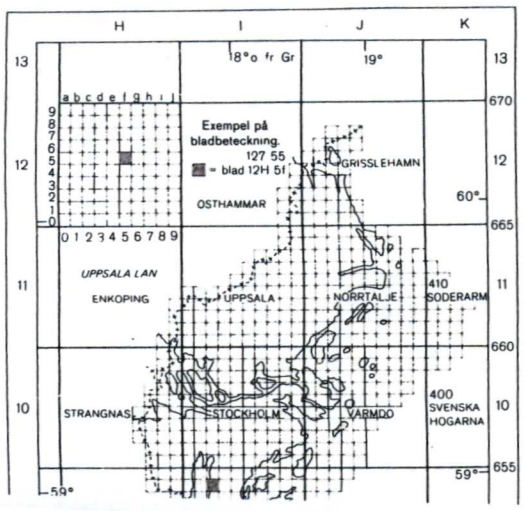
(R) Fasta fornlämningar utan synlig begränsning

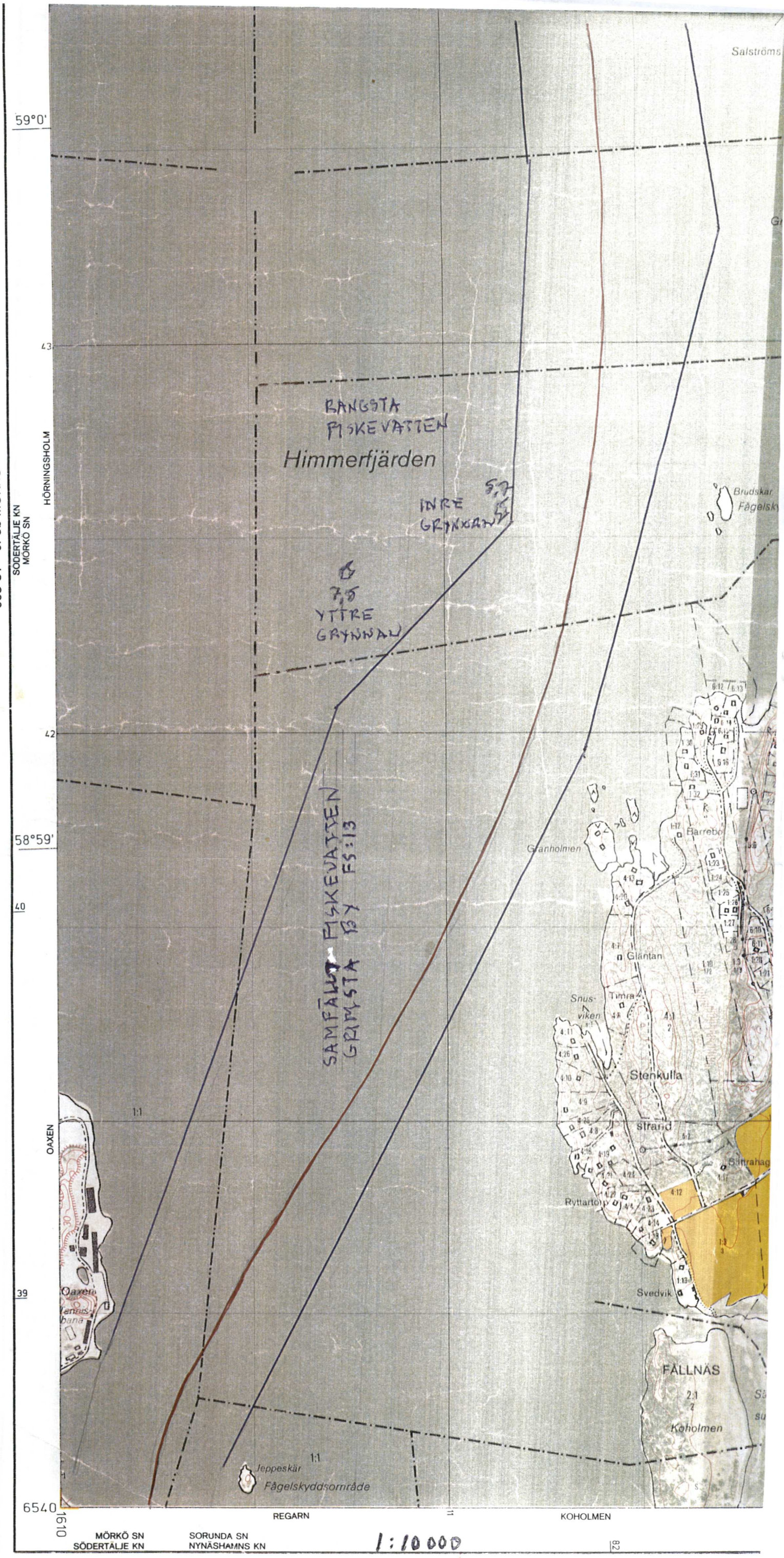
Milstolpe

.Ms Minnessten

Po Postanstalt

Te Telestation





△ 00,0 Triangelpunkt (trigonometriskt höjdbestämd)

Höjduppgifter är angivna i höjdsystem 1970.

500

Från: Bjernersjö, Hedwig
Till: "Örjan Forssell"
Ärende: SV: Landsortsfarleden
Datum: den 11 november 2016 13:44:00

Hej Örjan,

Tack för era synpunkter, Sjöfartsverket kommer att behandla dessa i den kommande samrådsredogörelsen.

Med vänlig hälsning
Hedwig Bjernersjö

Från: Örjan Forssell [mailto:orjanf@comhem.se]
Skickat: den 2 november 2016 11:43
Till: Bjernersjö, Hedwig
Ämne: Landsortsfarleden

Orjan Forssell orjanf@comhem.se

Jag är fastighetsägare till Sandvik 2:15 Nynäshamn och vill att påverkan på min strand och brygga ska utredas på samma sätt som begärts för Sandvik
2:1.
Se bifogat dokument 2016-10-28 från Lars Åberg fastighetsägare till Sandvik 2:13 Nynäshamn. Önskar kvittens på mitt mail.

Med vänlig hälsning

Örjan Forssell
Mobil 0733625138

Från:	Bjernersjö, Hedwig
Till:	"Cecile Aggenberg"
Ärende:	SV: Landsortsfarleden
Datum:	den 14 november 2016 11:12:00

Hej,

Tack för era synpunkter, Sjöfartsverket kommer att behandla dessa i den kommande samrådsredogörelsen.

Med vänlig hälsning
Hedwig Bjernersjö

Från: Cecile Aggenberg [mailto:cecilea52@gmail.com]
Skickat: den 31 oktober 2016 12:19
Till: Bjernersjö, Hedwig
Ämne: Landsortsfarleden

Hej!

Jag är fastighetsägare för Sandvik 2:14 i Nynäshamn och vill att påverkan på mina stränder och bryggor ska utredas på samma sätt som begärts för Sandvik 2:1, se samma dokument som min granne; Lars Åke Åberg; Sandvik 2:13 bifogat.

Önskar kvittens på att mejlet kommer fram

Med vänlig hälsning
Cecile Aggenberg
070-718 21 63

Från: Bjernersjö, Hedwig
Till: "Jan-Olov Hallberg"
Ärende: SV: Landsortsfarleden
Datum: den 15 november 2016 08:54:00

Hej,

Tack för era synpunkter, Sjöfartsverket kommer att behandla dessa i den kommande samrådsredogörelsen.

Med vänlig hälsning
Hedwig Bjernersjö

Från: Jan-Olov Hallberg [mailto:Jan.Olov.Hallberg@santanderconsumer.se]
Skickat: den 28 oktober 2016 09:38
Till: Bjernersjö, Hedwig
Kopia: 'ehall@ownit.nu'
Ämne: Landsortsfarleden

Stockholm 2016-10-28

Skriftliga synpunkter gällande Landsortsfarleden.

Jag har av en slump fått kännedom om planerna vad gäller inrättande av en ny Landsortled.

Den första frågan blir givetvis hur man över huvud taget kan tillåta mer trafik, större fartyg samt mer riskfylld trafik (oljetransporter), så som beskrivs i sammanfattningen (sid 1/28)?!

Ur naturskydds- och risksynpunkt borde väl framför allt oljetransporter förläggas till enbart den yttre skärgården och t ex landa sin last i Nynäshamn?!

Vad gäller själva dragningen så har jag invändningar mot hur den nya ”blåa” leden dras i Himmerfjärden jämfört med den gamla ”röda” leden.
Den nya leden dras betydligt närmare Sorunda-sidan (Stenkulla/Grimsta) vilket har stor påverkar på betydligt fler personer

än den gamla leden (betydligt fler boende på Sorunda-sidan än på Oaxen/Mörkö-sidan).

Varför låter man inte den nya leden vika av österut (mot Sorunda) på ett senare stadium än i förslaget (bokstaven ”e” i Oaxen på figur 1, sidan 7/28)?
Oaxen-sidan har boende enbart på den södra halvan av ön, dvs inga boende från de gamla silosarna och norrut, så nuvarande farled har ingen negativ påverkan där.

Och varför låter man inte den nya leden få en sträckning precis mitt i Himmerfjärden, om man nu vill få bort farleden från Mörkökusten och få ”en rakare och säkrare passage vid Skanssundet” (citat från sidan 8/28) ?
Ett rimligt alternativ hade enligt min bedömning varit att (se figur 1, sidan 7/28) lägga den nya blåa leden ungefär mitt emellan den västra och den östra gränsen för utredningsområdet (dvs de svarta streckade linjerna).
Nuvarande blåa förslag kommer väldigt nära delar av Stenkulla/Grimsta-området (t ex Granholmen, Nisses Udd, Gumudden) samt delar av Ragnarök. Denna närhet borde väl rimligen kunna undvikas?!

Tacksam för svar från er på ovanstående, samt att jag förutsätter att dessa mina synpunkter beaktas inför vidare utredning och beslutsfattande.

Med vänlig hälsning,

J-O Hallberg
Alfågelsgränd 7
123 49 Farsta

med fritidsboende Granholmsvägen 31, Sorunda

e-mail: jan.olov.hallberg@santanderconsumer.se

This message is private and confidential and it is intended exclusively for the addressee named above. If you receive this message by mistake, you should not disseminate, distribute or copy this e-mail. Please inform the sender and delete the message and attachments from your system. Neither confidentiality nor any privilege regarding the information is waived or lost by any mistransmission or malfunction. Any views or opinions contained in this message are solely those of the author, and do not necessarily represent those of Santander Consumer Bank AS, unless otherwise specifically stated and the sender is authorised to do so. E-mail transmission cannot be guaranteed to be secure, confidential, or error-free, as information could be intercepted, corrupted, lost, destroyed, arrive late, incomplete, or contain viruses. Santander Consumer Bank AS does not accept responsibility for any changes in the contents of this message after it has been sent, or for any viruses. If the addressee of this message does not consent to the use of internet e-mail, please communicate it to us.

Från: Bjernersjö, Hedwig
Till: "Jan.Holwaster@seb.se"
Ärende: SV: Landsortsfarleden
Datum: den 15 november 2016 08:31:00
Bilagor: image001.jpg

Hej,

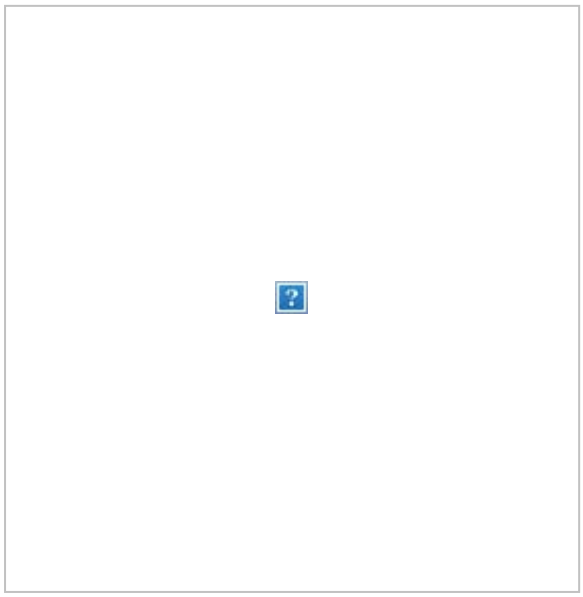
Tack för era synpunkter, Sjöfartsverket kommer att behandla dessa i den kommande samrådsredogörelsen.

Med vänlig hälsning
Hedwig Bjernersjö

Från: Jan.Holwaster@seb.se [mailto:Jan.Holwaster@seb.se]
Skickat: den 28 oktober 2016 16:30
Till: Bjernersjö, Hedwig
Ämne: Landsortsfarleden

Hej!

Jag skulle vilja lämna synpunkter inför MKB för Landsortsfarleden.
Jag anser att hela Grimstaviken bör ingå i utredningsområdet. På de kartor jag sett verkar den inte vara med.
Risken för ökad erosion och buller är ju uppenbar, jämfört med nuvarande sträckning.
Jag har heller inte sett någon uppgift om vilken hastighet som planeras för den nya stäckningen.
Det bör ju också ingå i utredningen.



M v h

/Jan Holwaster

Gmail

Hans Rösmer <hans.rosmer@gmail.com>

Landsortsfarleden Himmelsfjärden

1 meddelande

SJÖFARTSVERKET
2016 -10- 31
DNR. TILL:
16-032466

Hans Rösmer <hans.rosmer@gmail.com>
Till: lasseaberg@gmail.com

28 oktober 2016 12:47

Sjöfartsverket.

Vi är två ägare av sjötomter på Sandvik Lisön.

Lars Åberg tomt 2:3 och Hans Rösmer tomt 2:6 .Vi kommer att beröras av den nya sträckningen och våra stränder bryggor och
båthus kan skadas och vi vill ha garanti för de skador som kan uppstå och ersättas av Er.

Lars Åberg.....

Hans Rösmer.....

Sandvik den 28.10 2016

Svars-/yttrandelista

2017-01-26

	Svarat	Yttranden
Myndigheter		
Länsstyrelsen i Stockholms län	X	
Länsstyrelsen i Södermanlands län	X	
Södertälje kommun		
Nynäshamns kommun	X	
Botkyrka kommun	X	
Trosa kommun		
Naturvårdverket	x	Naturvårdsverket har meddelat att man avstår från att yttra sig
Försvarsmakten, generalläkaren		
MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap		
Kustbevakningen		
Riksantikvarieämbetet		
Statens maritima museer		
Kammarkollegiet		
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)	X	
Statens geotekniska institut (SGI)	X	
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	X	
Sveriges Ornitologiska Förening		
Sveriges Fiskares Riksförbund		
Sveriges Hamnar		
Svenskt Näringsliv		
Transportindustriförbundet		
Transportstyrelsen	X	
Boverket		
Havs- och vattenmyndigheten	X	
Regionförbundet Södermanland		
Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholm	X	Ligger under Stockholms läns landsting
Södertälje Hamn		
Stockholms Bulkhamn i Stora Vika		
Stockholms hamnar		
Mälarhamnar AB		
Sveriges organiserade fiskeguider		
Sportfiskarna region Mälardalen		
Sportfiskarna Södermanland		
Stockholm läns fiskareförbund		
Askö kustlaboratorium		
SYVAB	X	
Svenska Kraftnät	X	Inget att erinra. Hänvisar till var man kan ladda ner Svks ledningsnät
Energimyndigheten		
Skanova		
Stockholm läns landsting	X	
Stockholms universitet	X	
Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund	X	
Föreningar och organisationer		
Södertälje båtklubb		
Östertälje båtklubb		
Fältbiologerna		
Hölö Mörkö hembygdsförening		
Sorunda hembygdsförening		
Torö hembygdsförening		
Oaxens bygdegårdsförening		
Himmerfjärdens naturvårdsförening	X	
Lisö bygdegårdsförening		
Nynäshamns segelsällskap		
Nynäshamns motorbåtsklubb		
Friluftsfrämjandet Region Mälardalen		
Föreningen Sörmlands Ornitologer		
Stockholms ornitologiska förening		
Naturskyddsföreningen i Södermanland		
Naturskyddsföreningen i Stockholm	X	Tillsammans med Naturskyddsföreningen i Nynäshamn och Botkyrka-Salem
Naturskyddsföreningen Botkyrka - Salem	X	
Eneby Båtklubb		
Södertälje Båtsällskap		
Skansholmens Gästhamn & Camping		
Landsorts Gästhamn & Stugor		
Farstanäs Havsbad & Familjecamping AB		
Sorundanet Nynäshamns kommunparti	X	
Sandviks bryggsamfällighetsförening	X	
Oaxens samfällighetsförening	X	
Rangsta båtklubb	X	
Regarns tomtägarförening	X	
Ragnaröks tomtägareförening	X	
Dyviks samfällighetsföreing	X	
Falkuddens tomtägareförening	X	
Maren Ängsvägens samfällighet	X	
Getryggens samfällighetsförening	X	
Namninsamling Protestslista	X	Flertalet privatpersoner
Sorunda båtklubb	X	Via Roland Sernlind
Privatpersoner		
Carina och Rikard Tunedal	X	
Mats Kummelstedt	X	
Ulf Ekberg	X	
Rolf och Christina Simón	X	Även en förfrågan om tillgång till handlingar (buller, erosion)!

Per Nilsson	X	
Cecilia Sjöblom	X	
Eva och Jan Eriksson	X	
Thomas Larsson	X	2 st yttrande
Leif Gustafsson	X	2 st yttrande
Kjell, Ingrid och Göran Rilegård	X	
Nils och Gun-Britt Djurberg samt ytterligare sju namn	X	
Marie Strömstedt	X	1 yttrande + 1 svar från SjöV (se anonymitet)
Hans Lennartsson	X	
Örjan Forsell	X	
Cecile Aggenberg	X	
Hans Rickberg	X	
Jan-Olov Hallberg	X	
Jan Holwaster	X	2 st yttrande
Hans Rösmer	X	
Anonym (2016-10-29)	X	

SJÖFARTSVERKET

Inbjudan till samråd om Projekt Landsortsfarleden, Södertälje

Projekt Landsortsfarleden syftar till att anpassa den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje för framtida fartygstrafik genom att öka kapaciteten och tillgängligheten samt förbättra sjösäkerheten i farleden.

Planerade åtgärder innebär en anpassning av farleden för framtida större fartygsstorlekar, vilka kan förväntas trafikera farleden bland annat med anledning av nedläggningen av oljehamnarna i Stockholm. Samtidigt ökar säkerhetsmarginalerna för sjötrafiken betydligt.

Sjöfartsverket genomför samrådet inför upprättande av den miljökonsekvensbeskrivning som ligger till grund för beslut om inrättande av de nya farledsavsnitten, vilket prövas av regeringen enligt 17:e kapitlet i miljöbalken. Syftet är att inhämta information och synpunkter på den kommande miljökonsekvensbeskrivningens utformning och omfattning.

För information genomförs ett möte för allmänheten.

Plats: Stadshuset i Södertälje, lokal Symfonin, plan 1
Tid: 4 oktober 2016 klockan 18-20

Samråd med myndigheter hålls 5 oktober klockan 10–12 Stadshuset i Södertälje, lokal Björnö.

Frågor är välkomna på samrådsmötet, men kan också ställas till: Projektledaren Bertil Skoog, 010-478 48 65, bertil.skoog@sjofartsverket.se

Samrådsunderlag finns att ladda ned på www.sakrafarleder.se. Samrådsunderlag kan också beställas från Sjöfartsverket, 010-478 53 30.

Samrådssynpunkter ska lämnas skriftligen senast 1 november 2016 till Sjöfartsverket, att: Hedwig Bjernersjö, 601 78 Norrköping, hedwig.bjernersjo@sjofartsverket.se. Märk brev, kuvert respektive e-post med *Projekt Landsortsfarleden*.

Mötesanteckningar

Datum 2016-10-06

Uppdrag	Landsortsfarleden
Mötets syfte	Samråd med Länsstyrelserna
Mötesdatum	2016-10-04
Plats	Länsstyrelsen Stockholm
Närvarande	Josefin Jäderberg, trainee Trafikverket
	Rebecca Strömberg (RS), Lst Sthlm, samhällsplanering
	Helena Holmberg (HH), Lst Sthlm, miljöskydd
	Hans Larsson, Trafikverket, planering
	Cecilia Häckener (CH), Trafikverket
	Ola Sundin, Lst Sörmland
	Tomas Norberg, Lst Sthlm
	Sofia Andersson, Lst Sthlm, kulturmiljö
	Valter Perselli, Lst Sthlm, planhandläggare
	Agne Hörnestig, Sjfv, kommunikatör
	Henrik Andersson, Lst Sthlm, fiske
	Agnes Larfeldt Alvén (ALA), Sjfv
	Tage Edvardsson, Sjfv
	Bertil Skoog, projektledare Sjfv
	Therese Stark (TS), Sjfv/Ramböll
	Mattias Bååth (MB), Sjfv/Ramböll
	Christin Eriksson (CE), Sjfv/DHI
Upprättat av	Therese Stark
Delgivning	Närvarande

Ramböll Sverige AB
Hospitalsgatan 20
611 32 Nyköping

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 14 10
F:

Unr 1320020234

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Välkommen, syfte och presentation

Bertil Skoog (BS) hälsade välkommen och Therese Stark (TS) presenterade agendan och syftet med projektet

2. Bakgrund till Landsortsfarleden

BS presenterar bakgrunden till projektet med behov av uppgradering av säkerhet samt ökade godsflöden där bla den troliga nedläggningen av Loudden/Berg är en bidragande orsak. Cecilia Häckner (CH) påpekar att Södertälje hamn för närvarande diskuteras som alternativ endast på längre sikt. Sjöfartsverket noterar detta och frågan kommer att diskuteras vidare i annat forum

3. Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

BS berättar om den ÅVS som utförts.

o:\got1\ssp\2016\1320020234\1_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

4. Utredningsområdet och utredda alternativ

BS visar utredningsområdet och berättar om att hela området är noggrant sjömätt. Han fortsätter med att beskriva hur den utredda dragningen tagits fram och visar även alternativa dragningar.
Fråga- Vilket blir mudderdjupet?
Svar- 15, 13,7, 13,2 samt 12,8 m djup i olika delar av farlden med djupast längs ut.
Fråga-Varför går den befintliga farleden där den går idag?
Svar- Fartygen var mindre förut och då var det lättare att göra utmärkning på öar och skär.
Fråga- Varför gå in vid Landortspetsen?
Svar- Mycket bra radareko där

5. Tillståndsprocessen för inrättande av farled

Agnes Larfeldt Alvén (ALA) förklarar skillnaden mellan inrättandet av farled och tillståndet för vattenverksamheten.
Fråga- Varför är inte den nya sträckan av farleden in mot Askö med i inrättandet av allmän farled?
Svar- Den finns redan idag även om den inte används av yrkestrafik.
Fråga-MKB ska väl godkännas av båda länsstyrelserna, Stockholm och Södermanland?
Svar- Ja. Önsvärt att länsstyrelserna samordnar sig i frågan.
Fråga- Skulle ni inte begära undantag från prövningen av regeringen?
Svar- Jo, så var tanken när vi sågs på informationsmötet, men efter kontakt med miljödepartementet har vi nu insett att det mest troligen krävs ändå. Tanken är nu alltså att regeringen ska pröva tillåtligheten av den nya farleden om de inte själva väljer att avstå.
Fråga- Görs någon samhällsekonomisk nyttoanalys? Avvägning mot MKB?
Svar- Ja det görs och vägs framförallt i tillåtlighetsprövningen

6. Tillståndsprocessen i MMD

Fråga- Behövs det ingen speciell dispens för intrång i Natura 2000/naturreservat?
Svar- MMD kan behandla detta tillsammans med tillståndsansökan.
Fråga- Kommer de båda prövningarna att köras parallellt?
Svar- Ja, med viss förskjutning. Samråd inför tillståndsansökan för vattenarbete mm kan möjligen genomföras innan tillåtligheten har getts för att inte tappa för mycket tid.

o:\got1\ssp\2016\132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

7. Planerade åtgärder

BS beskriver mudderdjup, volymer mm och visar föreslagna mudder- och tippområden.
Fråga- Vad innebär farledsytorna? De blåa linjerna (bild 12) visar var ”pinnarna ska stå”?
Svar- Ja, precis

8. Avgränsning och omfattning av MKB

Mattias Bååth (MB) presenterar syfte och avgränsning på MKB.
Fråga- Kommer hela sträckan belysas inför inrättandet?
Svar- Ja
Fråga- Hur mycket flyttas ”pinnarna” kring Askö? Hur behandlas ev. indirekta effekter vid Askö?
Svar- Farledsytan beskriver området där fartygen garanteras rätt djup, farleden som inrättas kommer däremot beskrivas med ett streck. Eftersom trafiken ökar i farleden närmare Askö kommer detta att behöva beskrivas i MKB, inklusive eventuell påverkan på Natura 2000-områden, även om det inte är fråga om inrättande av ny allmän farled där.
Fråga- Kommer fiskreproduktion att belysas?
Svar- Ja, det har bla provfiskats under hösten

9. Utredningar

MB presenterar vilka utredningar som har gjorts och planeras. Marinbiologi, och fågel bla. presenteras lite mer noggrant.
Fråga- Länsstyrelsen önskar få varje delstudie så fort de är färdiga.
Svar- Givetvis, Sjöfartsverket delar gärna med sig av undersökningar och data

10. Erosionsmodellering

Christin Eriksson (CE) beskrev kort hur vind- och våg modellerna för utvärdering av erosion samt grumling utförs.
Fråga- Kollar ni på vågdeplacement eller bara våghöjd?
Svar- Våghöjden finns med i modellen men deplacementet diskuteras mer i generella termer.

o:\got1\ssp\20161132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

11. Sedimentundersökning

TS presenterar den översiktliga undersökningen som utförts och vad som planeras framöver för att få en mer detaljerad bild av föroreningar i mudder- och tippområden.

Fråga- Länsstyrelsen vill gärna tycka till om provtagningsplanen
Svar- kommer så fort den är färdig
Fråga- Viktigt att marinarkeologin undersöks innan kolvprovtagning utförs.
Svar- vi skickar över multi-beam resultat så får kulturmiljö göra en bedömning innan nästa provtagning utförs.

12. Bullerutredning

MB presenterade prel. resultat från bullerutredningen.
Fråga- Kommer buller att undersökas under ytan? Extra känsligt för däggdjur, fåglar mm.
Svar- Ja, men mer i genomförande skedet med sprängning mm.

13. Riskanalys

BS presenterar hur den kommande riskanalysen med avseende på säkerhet kommer göras. En risk workshop planeras till 18/10.

14. Tidplan

Projektets tidplan presenteras.
Fråga- Varför är tidplanen så tight?
Svar- Enligt tryck uppifrån om att oljehanteringen ska avslutas 2019 krävs en tight tidplan för att hinna allt. Dessutom råder stor osäkerhet kring framförallt hur lång handläggningstid regeringen kräver.
Fråga-Kan vi få en mer detaljerad tidplan för att kunna matcha med bemanning?
Svar- Ja, Sjöfartsverket tar fram en detaljerad tidplan och kommunicerar den. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket tar fram varsin kontaktlista för att lättare kunna kommunicera med varandra.
Fråga- Kan vi bara få ta del av de delar som rör Sörmlands län?
Svar-Ja vi kan försöka plocka ut utvalda delar men helheten kan gå förlorad.

o:\got1\ssp\2016\132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

15. Övriga frågor och synpunkter

Fråga- Hur påverkas vattenströmningen framförallt vid Himmerfjärdsverket? Koppling till MKN?
Svar- Förhoppningsvis kommer erosionsstudien ge svar på det. Det kommer sedan vävas in i MKB.

Fråga- Behövs separat dispens för Natura 2000 vid Askö?
Svar- Sjöfartsverket ser det preliminärt som att Natura 2000 området på Askö inte berörs direkt och sannolikt krävsingen prövning. Avsikten är att åstadkomma en samlad prövning och därför planeras för att MMD får pröva alla frågor.

Fråga- Hur påverkas miljöövervakningen på Askö?
Svar- Kontakt hålls med Stockholms universitet och de ställer sig positiva till den nya dragningen.

Fråga- På riksintresse kartan borde energiproduktion/vindbruk samt Totalförsvarets influensområden redovisas
Svar- tack det kommer göras.

Fråga- Har ni tänkt på flytt av ledningar?
Svar- Ja när det blir aktuellt kommer en ledningsinventering att utföras innan.

Fråga- Viktigt att tänka på ev. fisk vid tippområdena? Trollningsfiske, plattfiskreproduktionsområde samt strömmingslekplatser längs Torö är några viktiga aktiviteter för fisk i området.
Svar- En inledande fiskstudie har gjorts och enen fastighetsutredning utförs för närvarande.

Fråga- Ang. samrådskretsen- Varför är inte Trosa båtklubb inbjuden? Sörmlands Skärgårdens intresseförening? Annonserats i SN?
Svar- Berörda i området har bjudits in sedan har det annonserats i bla. lokalpress och DN.

Synpunkt- Det är svårt att på kartorna följa var länsgräns, reservatsgräns går i förhållande till farledsdragningen.

Fråga- Varför är farleden så nära Askö?
Svar- BS förklarar att det är farledsytan som garanterar farledsdjupet som är utritat, fartygen i sig kommer köra närmast och mest lämplig väg (farledsstrecket).

Synpunkt- Bedömer ni att det kommer bli erosionsrisk mot Askö? Vore bra om modellen kunde beskrivas i icke-tekniska ord.

o:\got1\ssp\2016\132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

Fråga- grumlighet under drift vid Askö? Det är känsligt kring Askö.

Fråga- Det är kort reaktionstid vid Askö, vad händer vid tex ett oljeläckage?
Svar- Detta kommer tas upp i FSA:n.

Fråga- Hur ser strömförhållandena ut vid Askös sydspets? Vad händer med bräckheten, näringsrikt vatten?

Synpunkt- marina reservatet kring Askö-; vid en dispens krävs det kompensationsåtgärder.

Fråga-Vilka konsekvenser får fyrarna? Tänk på ljuset i framförallt Natura 2000-områden.
Svar- Det utreds och kommer att behandlas i MKB.

Synpunkt- Det finns säl i området.

Synpunkt- Länsstyrelsen i Sörmland har information om makrofyter och musslor utanför Askö, bla. finns ålgräsängar.

Synpunkt- I miljöatlas är det tomt i området men en utskrift delas ut (bifogas).

o:\got1\ssp\20161132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161004 länsstyrelsen\mötesanteckningar samråd med länsstyrelserna.docx

Mötesanteckningar

Datum 2016-10-10

Uppdrag	Landsortsfarleden
Mötets syfte	Samrådsmöte med myndigheter och organisationer
Mötesdatum	2016-10-05
Plats	Södertälje stadshus
Närvarande	Agnes Larfeldt Alvén (ALA), Sjfv
	Tage Edvardsson (TE), Sjfv
	Bertil Skoog, projektledare Sjfv
	Therese Stark (TS), Sjfv/Ramböll
	Mattias Bååth (MB), Sjfv/Ramböll
	Christin Eriksson (CE), Sjfv/DHI
	Johan Wahlström, Sjfv
	Rickard Cederborg, SYVAB
	Susanne Skärlund, Stockholms läns landsting (RUFS)
	Christoffer Modin, Södertälje kommun
	Peter Ängsås, Stockholms bulkhamn
	John Kärki, Sportfiskarna
	Göran Ekberg, Statens maritima muséer
Upprättat av	Therese Stark

Ramböll Sverige AB
Hospitalsgatan 20
611 32 Nyköping

T: +46-10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 14 10
F:

Unr

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

1. Välkommen, syfte och presentation

Bertil Skoog (BS) hälsade välkommen och Mattias Bååth (MB) presenterade agendan och syftet med projektet

2. Bakgrund till Landsortsfarleden

BS presenterar bakgrunden till projektet med behov av uppgradering av säkerhet samt ökade godsflöden där bla den troliga nedläggningen av Loudden/Berg är en bidragande orsak.

3. Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

BS berättar om den ÅVS som utförts.

4. Utredningsområdet och utredda alternativ

BS visar utredningsområdet och berättar om att hela området är noggrant sjömätt. Han fortsätter med att beskriva hur den föreslagna sträckningen tagits fram och visar även alternativa sträckningar

o:\got1\ssp\2016\132002023 4\1_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161005 övriga myndigheter\mötesanteckningar myndigheter 20161005.docx

5. Tillståndsprocessen för inrättande av farled

Agnes Larfeldt Alvén (ALA) förklarar skillnaden mellan inrättandet av farled och tillståndet för vattenverksamhet.

6. Planerade åtgärder

BS beskriver mudderdjup, volymer mm och visar föreslagna mudder- och tippområden.
Fråga- Hur mycket sprängsten kommer det bli över?
Svar- det är i dagsläget inte klarlagt.
Fråga- Vilket blir mudderdjupet?
Svar- 15, 13,7, 13,2 samt 12,8 m djup i olika delar av farleden med djupast längs ut.
Fråga- Vad är varaktigheten av en farled? Har landhöjningen beaktats?
Svar- Farleden har en kalkyltid på 40 år, landhöjningen är så begränsad i området att den inte behöver beaktas i kalkylen.

7. Avgränsning och omfattning av MKB

Mattias Bååth (MB) presenterar syfte och avgränsning av MKB.
Fråga- Hur blir strömningsförändringarna i recipienten?
Svar- Frågan utreds, återkommer senare under erosionsmodelleringen

8. Utredningar

MB presenterar vilka utredningar som har gjorts och planeras. Marinbiologi, och fågel bla. presenteras lite mer noggrant.
Fråga- På vilket djup är proverna uttagna?
Svar- Det varierar beroende på undersökning, men fokus ligger i mudder- och tippområdena.
Fråga- Vilken påverkan har fartygen på omgivningarna? Intressant att se innan och efter
Svar- Detta kommer delvis att följas upp i kontrollprogram.
Synpunkt-Finns en stor risk att vass i Hallsfjärden påverkas av erosion och därmed även fisk , jfr hur det ser ut i Furusundsleden

Svar – i Furusundsleden är hastigheterna högre än vad som är fallet i Hallsfjärden. Också viktigt komma ihåg att fartygsrörelserna i Landsortsfarleden snarare blir färre med det aktuella projektet, eftersom fartygen blir större och kan frakta mer gods.

o:\got1\ssp\20161132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161005 övriga myndigheter\mötesanteckningar myndigheter 20161005.docx

9. Erosionsmodellering

Christin Eriksson (CE) beskrev kort hur vind- och våg modellerna för utvärdering av erosion samt grumling utförs.
Fråga- Ingår påverkan av propellern?
Svar-Ja, jetstrålen av propeller ingår.
Fråga- Ingår det ökade trycket under vattnet av fartygen, då detta påverkar ev. fornlämningar bl.a.
Svar- Propellerströmmarna antas påverka mer.

10. Sedimentundersökning

TS presenterar den översiktliga undersökningen som utförts och vad som planeras framöver för att få en mer detaljerad bild av föroreningar i mudder- och tippområden.

11. Bullerutredning

MB presenterade prel. resultat från bullerutredningen.

12. Riskanalys

BS presenterar hur den kommande riskanalysen med avseende på säkerhet kommer göras. En risk workshop planeras till 18/10.

13. Tidplan

Projektets tidplan presenteras.

14. Övriga frågor och synpunkter

Fråga till sportfiskarna: Var vill de anlägga artificiella rev i området? Synpunkter och förslag får gärna lämnas skriftligen i ett tidigt skede av projektet.
Svar- vid Hallsfjärden bl.a.

o:\got1\ssp\2016\132002023 4\1_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161005 övriga myndigheter\mötesanteckningar myndigheter 20161005.docx

Fråga- Vad är djupet norr om Södertälje?
Svar- ca 7 m.

Fråga- Hur utreds den nautiska säkerheten map bränsle (inkl. ev gashantering)?
Svar- Det tas upp i riskanalysen, men gashantering innebär ingen högre risk än andra bränslen.

Synpunkt- I delar av området finns det kunskap kring arkeologin, men stora delar är outrett.
Svar- Ang. marinarkeologi har länsstyrelsen i Stockholm (i samarbete med Södertälje) påbörjat utredning och får bla in raw-data från mätningar.

o:\got1\ssp\20161132002023411_admin\7_myndigh\samråd\samrådsmöten\20161005 övriga myndigheter\mötesanteckningar myndigheter 20161005.docx

Bilaga 7

Landsortsfarleden

Samråd om inrättande av ny farled

2016-10-04

SJÖFARTSVERKET

Syfte

Syftet med träffen idag är att:

- Informera om projektet och planerade arbeten
- Få möjlighet att ställa frågor till våra experter, utplacerade på fyra olika stationer
- Anmäla sig till vidare information

Syftet med projekt Landsort är att:

- Möjliggöra framtida transporter genom att öka kapaciteten och förbättra säkerheten för sjötransporterna till Södertälje hamn och Mälaren.

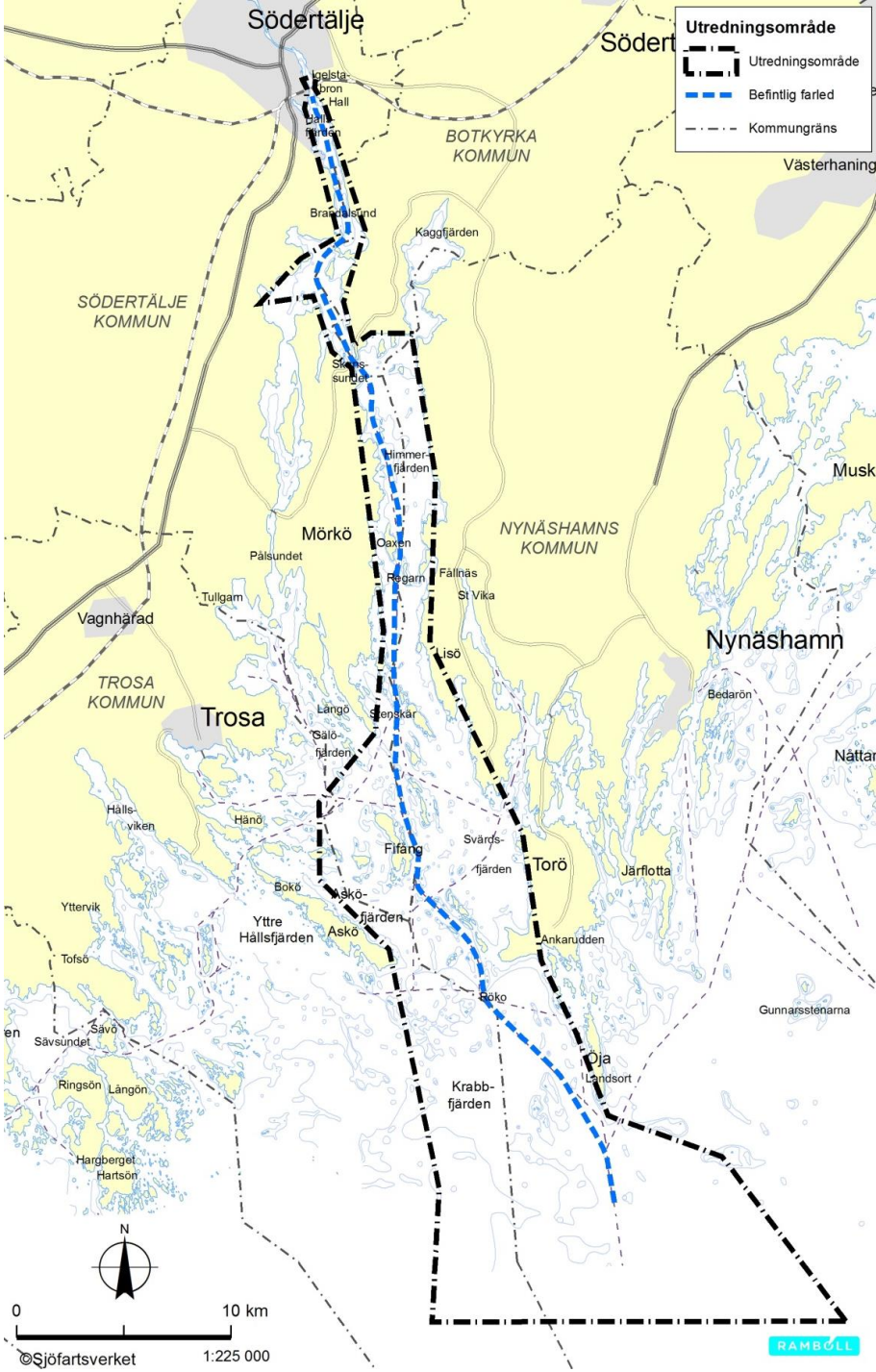
SJÖFARTSVERKET

Bakgrund

- Projekt Landsort är ett samarbete mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Södertälje kommun.
- Förbättrade sjövägar är en del i EU:s fastslagna strategiplaner rörande infrastruktur. Regering har utifrån detta prioriterat ett antal svenska hamnar som ska bidra till detta genom att möjliggöra anlöp av större fartyg. Regeringen har också gett Sjöfartsverket ett särskilt uppdrag att utreda möjligheterna för inlandssjöfart
- Oljehanteringen i Loudden och Berg i Stockholm och Nacka kommer, att upphöra kring år 2020. En större andel av de oljeprodukter som idag går till Loudden och Berg kan framöver komma att transporteras via Södertälje hamn.
- Större fartyg ger förbättrad miljö genom minskad bränsleförbrukning per transporterat ton. Stor ledig kapacitet och god tillgänglighet med hög säkerhet skapar även möjlighet att förflytta volymer från andra trafikslag och därmed minska miljöpåverkan ytterligare.

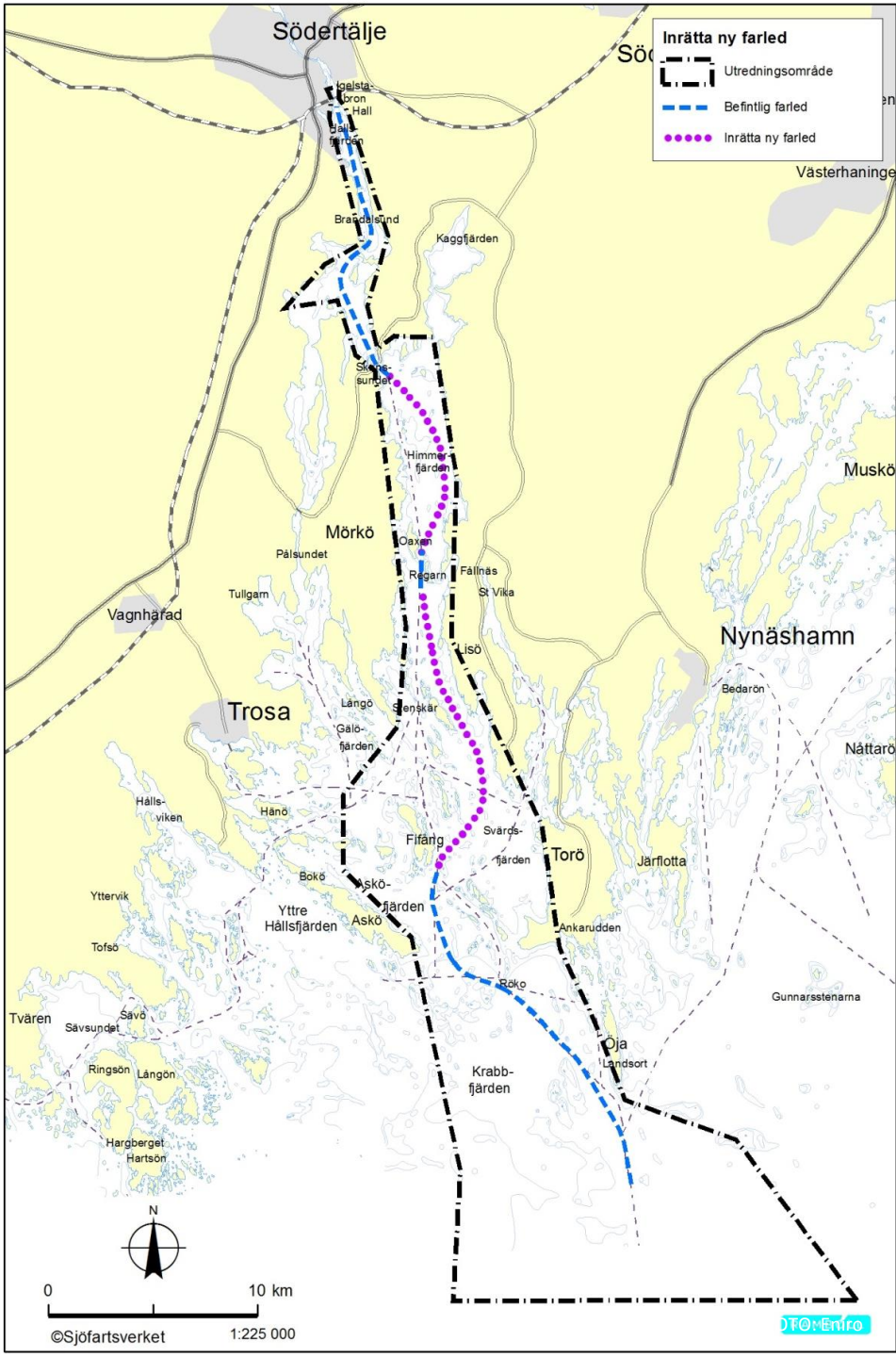
Utredningsområde

- Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket genomfört en åtvalsstudie där olika alternativ till förbättringar i systemet studerades.
- Utredningen fokuserar på området mellan Landsort och Södertälje hamn
- För lokalisering av möjliga farledsdragningar har ett utredningsområde definierats
- Inom utredningsområdet har ett stort antal möjliga farledssträckningar studerats och prövats i simulator



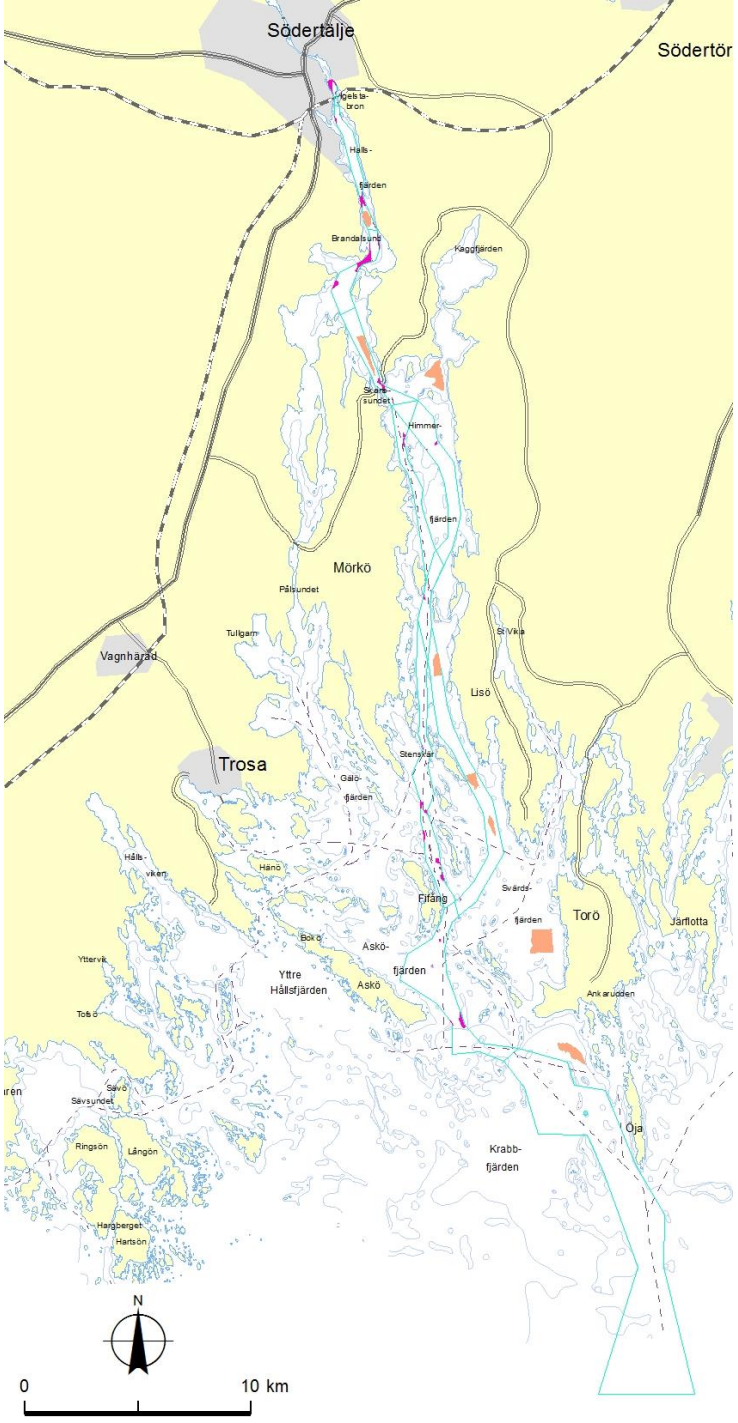
Tillståndsprocess för ny farled

- Prövningen av ny farled sker i två steg:
  - Inrättande av ny farled enligt farledslagen
  - Prövning av vattenverksamhet och övriga tillstånd enligt miljöbalken
- Inrättande av ny allmän farled prövas av regeringen enligt miljöbalken 17 kapitlet
- Som underlag för inrättandet av ny farled kommer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att upprättas som beskriver alternativen och miljökonsekvenser på ett övergripande plan i driftskedet. MKB ska godkännas av länsstyrelsen.



Planerade åtgärder

- Farleden ska anpassas för fartyg med maximalt djupgående om 11,0 - 11,5 m
- För att genomföra detta kan det bli aktuellt med muddring av ca 1,5 milj m3
- Eventuella erosionsförebyggande åtgärder
- Hantering av överskottsmassor
- Farledsutmärkning inklusive nya fyrar



Genomförda och planerade undersökningar

- Fältundersökningar av fisk, bottenfauna och makrofyter
- Fågelstudie
- Marinarkeologiska undersökningar
- Modellering av sediment- och föroreningsspridning
- Erosionsmodellering/simulering från fartygstrafik
- Geotekniska undersökningar
- Miljöbedömning av sediment
- Spridning av luftföroreningar och buller
- Simuleringar avseende risk för olyckor och behov av säkerhetsåtgärder

Fråga experterna

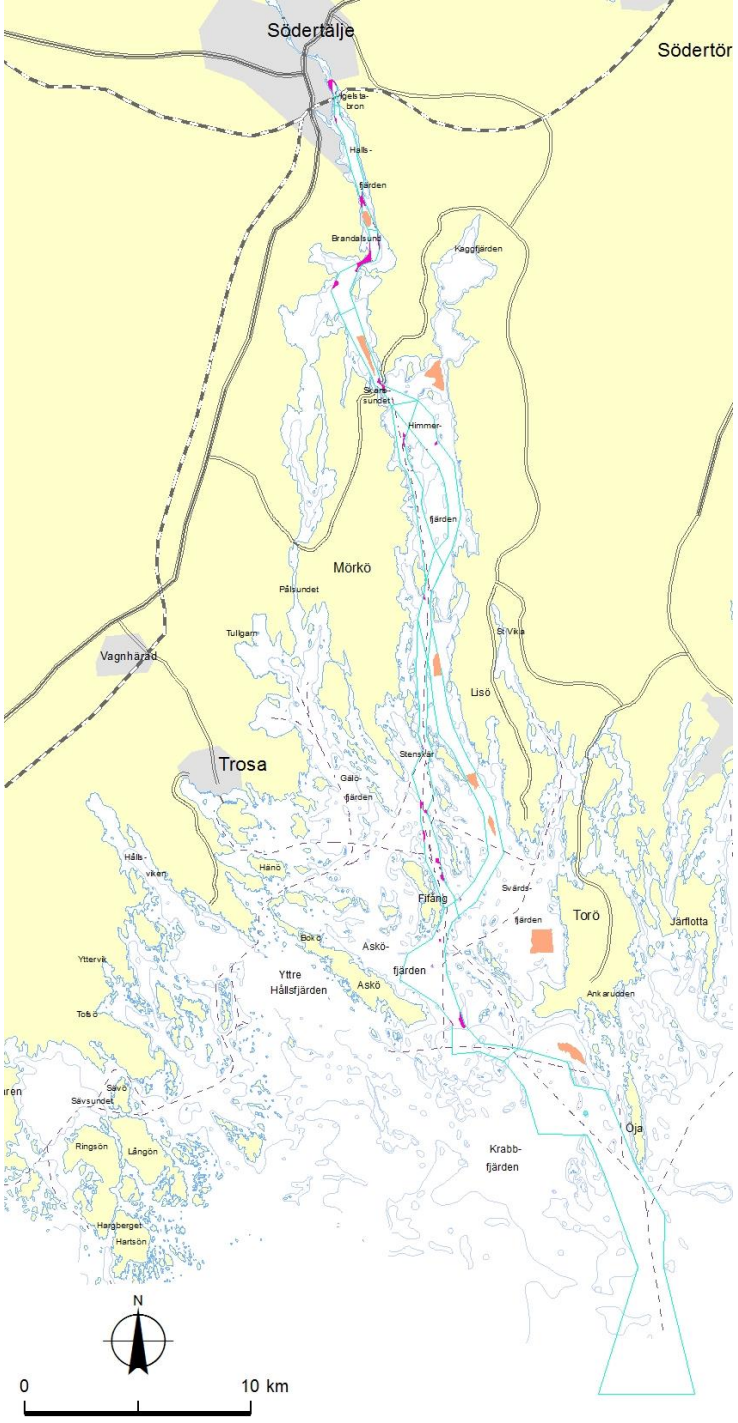
Vi har ett antal experter på plats för att svara på era frågor

- *Station 1*.
  Farled och sjötrafik Sjöfartsverket

- *Station 2*.
  Synpunkter Sjöfartsverket

- *Station 3*.
  Prövningsprocessen Agnes advokatbyrå

- *Station 4*.
  Miljö Ramböll och DHI



Datum för senaste revidering: 2017-06-22

SAMMANSTÄLLNING ÖVER INKOMNA YTTRANDEN

Nr	Aktbil. nr	Part	Fastighet	Huvudsaklig invändning/ Synpunkter	Kommentar
Samråd hösten 2016					
		Länsstyrelsen i Stockholm, yttrande 2016-11-14		Utöver samrådsunderlaget behöver kommande MKB belysa följande frågor: - MKN för vatten, koppling till Weserdomen - Hydromorfologi avseende bygg- och drifskede behöver undersökas, t ex genom modellering - Inverkan på utströmningen av avloppsvatten från Himmerfjärdsverket - Natura 2000-områden - Undervattensbuller - Olycksrisker för bygg- och driftskede - Påverkan på miljöövervaknings- och forskningsstationer - Fortsatt dialog om kulturmiljö, fornlämningar och sedimentanalyser	Frågor rörande de nya farledsavsnitten hanteras i MKB till ansökan för inrättande av farled. Frågor rörande övriga befintliga delar av Landsortsfarleden fördjupas i MKB för vattenverksamhet.
		Länsstyrelsen i Södermanland, yttrande 2016-12-16		Länsstyrelsen i Södermanland hänvisar till de synpunkter som lämnades vid samrådsmötet 2016-10-04 och lyfter i övrigt frågor kring: - Natura 2000 - Grumling - Ändrade strömningsförhållanden - Fyrar - Oljeutsläpp	Frågorna hanteras i MKB och underlagsrapporter.

		Nynäshamns kommun, yttrande 2016-10-18		Nynäshamns kommun anser det som särskilt viktigt att följande aspekter belyses i MKB: - Riksintressen för naturmiljö och kulturmiljö - Påverkan på stränder och grusbankar som idag ligger under vatten och har goda livsbetingelser för växter och djur. - Påverkan på befintliga naturområden, friluftsområden, badplatser, gästhamnar, naturhamnar och hur dessa kommer att påverkas av buller, erosion och sugeffekter - MKN för vatten	Frågor rörande nya fareldsavsnitt hanteras i MKB till ansökan för inrättande av farled. Frågor rörande övriga befintliga delar av Landsortsfarleden fördjupas i MKB för vattenverksamhet.
		Botkyrka kommun, yttrande 2016-11-01		Miljöenheten har yttrat sig och ser positivt på projektet då farleden blir säkrare. Man lyfter dock följande punkter: - Fler och större fartyg riskerar att orsaka stranderosion och grumling. - Buller från ökad sjötrafik riskerar också att bli störande för människor samt påverka livet under vattenytan.	Stranderosion och buller för de nya farledsavsnitten hanteras i MKB för inrättande samt underlagsrapporter. Grumlingen är mycket begränsad vid inrättande av de två nya farledsavsnitten. Grumling hanteras därför främst i ansökan om vattenverksamhet.
		Naturvårdsverket, 2016-09-30		Har meddelat att man avstår från att lämna yttrande	
		SMHI, yttrande 2016-10-26		Förutsätter att förorenade massor omhändertas på land och att bästa möjliga teknik används för att undvika grumling till havs. Innan sprängning ska åtgärder vidtas för att skrämma bort fisk och marina däggdjur. Anser att det är lämpligare att nyttja tippområden utanför farleden. Påpekar vikten av vattenståndsmätningar, bl a med hänsyn till klimatförändringar och landhöjning.	Hantering av massor och tippområden hanteras i ansökan om vattenverksamhet. Åtgärder i anläggningsskedet, som t ex att skrämma bort fisk och marina däggdjur, hanteras i ansökan om vattenverksamhet. I ansökan om vattenverksamhet hanteras också behov av vattenståndsmätningar och eventuellt kontrollprogram upprättas.

		SGI, yttrande 2016-10-20		Påtalar risken för förändrad erosion och anser att MKBn ska innehålla information och geologi och geoteknik för att klarlägga risken för erosion. Påtalar att erosionsskydd måste anpassas utifrån naturmiljö och landskapsbild.	I MKB för inrättande av ny farled har erosion och svall för de nya farledsavsnitten hanterats och det finns också en särskild underlagsrapport om detta. Utformning av erosionsskydd hanteras i kommande ansökan om vattenverksamhet.
		SGU, yttrande 2016-10-31		Anser det mycket viktigt att de havsbottnar som påverkas undersöks avseende bottenmaterial och sedimentdynamik i både områden för muddring och dumpning.	Undersökningar har gjorts, vilka framgår av MKB och underlagsrapporter.
		Transportstyrelsen, yttrande 2016-11-01		Ser positivt på projektet och anser att det östra alternativet är att föredra	
		Havs- och vattenmyndigheten, yttrande 2016-10-12		Utöver vad som framgår av samrådsunderlaget anser HAV att följande punkter särskilt behöver belysas i MKB: - Påverkan på grunda bottnar och lek- och uppväxtområden för fisk - Redovisning av naturliga bakgrundshalter av suspenderat material - Spridningsberäkningar av sediment (grumling) - Redovisning av särskilda åtgärder för att kompensera intrång enligt MB 16 kap 9§ - Val av miljöskyddsteknik vid muddring där halten TBT överskrider 50 mikrogram/kg TS - Mängder av olika massor av föroreningar inklusive mängden massor med halt TBT över 50 mikrog/kg TS - Hantering av förorenade massor	Flertalet av de punkter som lyfts hanteras i MKB och underlagsrapporter. Frågor som berör befintlig farled och skyddsåtgärder för detta hanteras till stor del i kommande process för vattenverksamhet.

				- Miljöskyddsåtgärder vid lagring och hantering av muddermassor - Beskrivning av dumpningsplatser och dess närhet till farled	
		Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, Stockholm, yttrande 2016-10-25		Ser positivt på förslaget och påpekar att även kopplingen till RUFS bör finnas med. Noterar att förslaget inte påverkar landstingets skärgårdstrafik	Notering till RUFS har inarbetats i MKB.
		SYVAB, yttrande 2016-11-01		Påpekar att det är väsentligt att de mätningar som pågått utanför SYVAB i över fem decennier inte påverkas. Särskilt då ombyggnad ska ske. Det är också viktigt att övriga mätstationer i utredningsområdet inte påverkas. Påpekar att hela utredningsområdet ingår i område som avsatts som Long Term Ecological Research (LTER). Påpekar vikten av att påverkan på vattenomssättning och näringstransporter belyses. Bifogar kartor med mätstationer som inte bör påverkas. Himmerfjärdsverkets avloppsledning mynnar idag på 25 meters djup. Efter utbyggnad kommer den att mynna på 10 meters djup. Det finns även en bottenförlagd avloppsledning mellan Österängen och Björndammen.	Några av mätstationerna ska inte påverkas direkt. Eventuella konsekvenser för SYVABs anläggning har studerats och det konstateras att de bedömningar som SYVAB gjort inför sin tillståndsprövning kvarstår. Hänvisning till LTER är inarbetat i MKB.
		Svenska kraftnät, yttrande 2016-11-01		Har inget att erinra	

		Stockholms läns landsting, yttrande 2016-10-25		Ser positivt på förslaget och påpekar att även kopplingen till RUFS bör finnas med. Noterar att förslaget inte påverkar landstingets skärgårdstrafik	Notering till RUFS har inarbetats i MKB.
		Stockholms Universitet, yttrande 2016-10-30		Påpekar att det är väsentligt att de mätningar som pågått utanför SYVAB i över fem decennier inte påverkas. Särskilt då ombyggnad ska ske. Det är också viktigt att övriga mätstationer i utredningsområdet inte påverkas. Påpekar att hela utredningsområdet ingår i område som avsatts som Long Term Ecological Research (LTER). Påpekar vikten av att påverkan på vattenomssättning och näringstransporter belyses. Ur naturskyddssynpunkt är det viktigt att utreda konsekvenserna för sjöfågelbeståndet av en ny farledsdragning.	Några av mätstationerna ska inte påverkas direkt. Eventuella konsekvenser för SYVABs anläggning har studerats och det konstateras att de bedömningar som SYVAB gjort inför sin tillståndsprövning kvarstår. Hänvisning till LTER är inarbetat i MKB. En särskild fågelstudie har gjorts som underlag för MKB för inrättande av de två nya farledsavsnitten. För vattenverksamheten förs en fördjupad fågelstudie under 2017.
		Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, yttrande 2016-10-28		Påpekar följande: - Bottensediment som avses bli muddrade bör undersökas med avseende på innehåll av PCB, PAH:er, tungmetaller samt irgarol och TBT. - Naturinventeringar utförda av Nynäshamns kommun längs aktuella kustavsnitt bör beaktas. - Hur en östlig sträckning av farleden kan påverka befintliga småbåtshamnar och badplatser bör undersökas.	Underlag från Nynäshamn kommuns naturinventering används för relevanta delar av de nya farledsavsnitten. Småbåtshamnar och badplatser ingår i underlaget för inrättande. Fördjupade studier för fasta anläggningar ska göras inför ansökan om vattenverksamhet. Sediment och hantering av dessa fördjupas i ansökan om vattenverksamhet.

		Himmerfjärdens naturvårdsförening, yttrande 2016-10-04		Önskar sänkt hastighet mellan Regarn och Oaxen då nuvarande hastighet orsakar erosionsskador.	I MKB rekommenderar Sjöfartsverket sänkt hastighet mellan Regarn och Oaxen till 9 knop. Slutligt beslut om detta tas dock av länsstyrelsen. Avsnitten mellan Regarn och Oaxen är befintlig farled och hanteras främst i kommande ansökan om vattenverksamhet.
		Naturskyddsföreningarna i Nynäshamns kommun och Stockholms län, yttrande 2016-11-30		Instämmer till fullo med Nynäshamns kommuns synpunkter, med särskilt påpekande av att belysa hur växter och djur påverkas. Föreningarna understryker också nödvändigheten av att uppfylla EU:s vattendirektiv. Har i övrigt följande synpunkter: - Varför så viktigt att öka längden på fartygen? Lastkapaciteten ökar bara med 10% då bredden är densamma. - Visa hur erosionsskador på bottnar kan undvikas, särskilt i den inre norra delen. Kaggfjärden och Mörkarfjärden är två fjärdar med syrebristproblematik i bottenvattnet. Att lägga större muddermassor vid mynningen av Mörkarfjärden förbättrar inte läget där - Möjligheten att annan sluthamn kan bli aktuell borde också finnas med bland alternativen liksom ett noll-alternativ. - Området vid Oxnö-Korpen samt Asköfjärden är viktiga vattenområden för strömming under olika tider på året bland annat innan och vid lekperiod. - Det står inte nämnt något om Himmerfjärden	Naturmiljö och vattenförekomster i anslutning till de två nya farledsavsnitten hanteras i MKB. Behovet av större fartyg framgår av den ÅVS som Trafikverket tagit fram inför beslutet att upprätta en farledsutredning. Särskild utredning har gjorts av erosion och svall och denna har för de två nya farledsavsnitten inarbetats i MKB. Tippområdet närmast Mörkarfjärden är inte längre aktuellt. Tippområden kommer att fördjupas i kommande ansökan om vattenverksamhet. Nollalternativ finns med. I övrigt ska utredningen svara på konsekvenserna för att förbereda farleden för större fartyg enligt tidigare ÅVS. Fiske hanteras i MKB och länsstyrelsens planeringsunderlag avseende fisk har använts.

				med omnejd som viktig recipient för Himmerfjärdsverket. - Senaste klassning av vattenområdena visar att inget av dem som berörs av farleden når god ekologisk status idag - Kartläggning av erosionsskador på bottnar på utsatta och tillkommande känsliga ställen bör göras så att erosion från den nya trafiken kan följas. - MKB:n bör också innehålla avsnitt om hur erosionen ska kunna minska/undvikas i befintliga delar av den gamla och tillkommande nya delar. Det bör också diskuteras vilka strömningshastigheter som generas vid de olika typer av bottnar som drabbas av ökade fartygsstorlek. - De västliga delarna av farleden som avses främst för fritidsbåtstrafik bör helst inte muddras. Om, bör det i så fall tydligt motiveras varför det är nödvändigt. - Underlaget saknar uppgift om att Koholmen är ett natura 2000-område (SE01103056) och vi tror att flera fågelskyddsområden som finns med i Naturvårdsverkets kartverktyg 'Skyddad natur' inte är markerade på kartan i i bilaga 1.	Himmerfjärdsverket hanteras i MKB. Vattenförekomster hanteras i MKB avseende MKN. Erosion, svall och strömningshastigheter samt förslag till åtgärder hanteras i MKB och underlagsrapport. Någon muddring i den del av befintlig farled som endast ska användas för fritidsbåtar föreslås inte. Koholmens Natura 2000-område finns med och även de fågelskyddsområden som länsstyrelsen har i sitt planeringsunderlag.
		Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem, yttrande 2016-11-30		Anser att man måste mycket noga väga nyttan av större tonnage i Södertäljeleden och Mälaren mot de negativa konsekvenserna av att exploatera en känslig skärgårdsmiljö och lämnar följande synpunkter: - Behövs utbyggnad av både Norviks hamn i Nynäshamn och Södertälje hamn?	Norviks hamn kan inte hantera bränsle, vilket Södertälje Hamn kan. Representanter för ideella föreningar och berörd allmänhet har haft möjlighet att lämna synpunkter, vilket flera har nyttjat.

				- Vi utgår från att representanter för, båtklubbar, fiskeföreningar och det rörliga friluftslivet samt strandnära boende deltar i samrådet. - Mälaren är i dag dricksvattentäkt för 11 kommuner och har c:a två miljoner P/E, personekvivalenter anslutna. Större båtar och mer trafik innebär större risk för olyckor. Är Stockholm Vatten och Dricksvattenutredningen informerade? - Hur kommer Askölaboratoriet att påverkas av muddringar, tippningar och sprängningar? - MKB:n förväntas redogöra för de strömningshastigheter som genereras vid fartygspassager i erosionskänsliga områden och även i trånga partier med hårda bottnar där växter och djur riskerar att slitas loss. - Hur icke förorenade massor kan störa flora och bottenfauna är nödvändigt att utredas djupare. - För eventuellt förorenade muddermassor måste en säker deponi utses i tid. - Populära naturhamnar, båtklubbar, klubbholmar, fritidshamnar som Södertäljes båtklubbar, Grödinge Båtklubb, Skanssundet, Ragnarök, Axviksholmar, Rangsta båtklubb, Oaxen, Hästnäs kommer att bli berörda av en ny led. Ett exempel är den mycket välbesökta och välskötta Arkholmen. Den kommer vid den föreslagna **östra** leden att bli svår att använda som naturhamn. Bogsvall från större fartyg är redan i dag besvärande vid den norra bryggan. Den östra leden kommer även	Trafik på Mälaren hanteras inte i denna utredning utan Sjöfartsverket har genomförts ett särskilt Mälarprojekt som bl a beskrivs på Sjöfartsverkets hemsida. Myndigheter och kommuner har medverkat i samrådet och så även SYVAB. Askölaboratoriet har medverkat i samrådet. Erosion och strömningshastigheter hanteras i MKB och underlagsrapport. Bottenfauna och vegetation framgår av MKB samt underlagsrapport. Sediment och masshantering hanteras i kommande prövning av vattenverksamhet då det är mycket lite muddring för inrättande av de två nya farledsavsnitten. Förorenade massor kommer att hanteras enligt gängse regler pch praxis. Befintliga hamnar samt risk för svall finns med i MKB. En särskild brygginventering kommer också att genomföras under 2017, som underlag för prövning av vattenverksamhet. Natura 2000-områden och naturreservat hanteras i MKB.

				att påverka den inre nu skyddade sydostliga bryggviken. - Naturreservaten Fifång (marint reservat!) med sin södra vik och Asköfjärden med Askös nordöstra strand är mycket frekventerade och välbesökta områden för fritidsbåtar. Dessa platser kommer att kraftigt störas från bogsvall och motorljud om den **västra** leden realiseras. - Stranden vid Trindborgens naturreservat har redan idag erosionsskador från båttrafiken. Vid stranden i reservatet finns dessutom välfrekventerade naturliga badstränder.	Stränderna vid Trindborgen omfattas inte av de två nya farledsavsnitten utan kommer att hanteras i kommande ansökan om vattenverksamhet.
		Sorundanet, Nynäshamns kommunparti, yttrande 2016-10-31		Påpekar att information nåddes via en tidningsartikel i Nynäshamnsposten samma dag som samrådsmötet ägde rum. Flera berörda fastighetsägare och fastighetsägareföreningar längs med aktuellt kustavsnitt har inte heller fått information i god tid. Viktigt är att påverkan på människor, djur och växter noggrant utreds. Kuststräckan varierar, det finns berg och låglänta områden där stranden utgörs av sand, grus, lera etc. Vi vill speciellt lyfta fram ön Regarn som består av sand och grus och som redan idag är utsatt för erosion. Det finns en stor oro att den nya farleden kommer innebära ökat buller, ökade avgaser, ökad erosion, ökat underhåll på bryggor och “badanläggningar”, m.m. I samband med muddring, tippning och sprängning finns det en oro för försämrat fiske och försämring av vattenkvalitet. Det finns också en oro	Mötet annonserades i dagspress, vilket är praxis. Dessutom skickades information till ideella natur-, kultur och friluftsföreningar. Erosion hanteras i MKB och underlagsrapport. Buller och luft ingår i MKB avseende driftskedet. Anläggningsskedet kommer att fördjupas i kommande MKB för vattenverksamhet. Inventering avbryggor kommer att genomföras under 2017, som underlag till ansökan om vattenverksamhet. Frågor angående väg 225 hänvisas till Trafikverket.

				för att ökad andel stora vågor inverkar negativt på badlivet för små barn. En avlastning av väg 225, där färjorna och därmed långtradarna anlöper Södertälje och E4 / E18 direkt, är önskvärt att utreda.	
		Sandviks bryggsamfällighetsförening, yttrande		Konstaterar att den föreslagna nya farleden kommer att anläggas mycket närmre Sandvik 2:1, med dess vattenområde samt hamnanläggningar och bad mm som redovisats ovan. Den nya sträckningen innebär att stränder och anläggningarna inte längre skyddas av öar mellan fartyg och kust. Med ett större fartygstonnage och därmed högre tillåten fart med hänsyn till manöversäkerhet ser föreningen med oro på att de vågor och sugeffekter som skapas kan påverka brygganläggningar stränder och bad mm. Befarar att när trafiken utökas till fler och större båtar, som också kommer närmare, så kommer bullret att öka både i styrka och omfattning. Anser att andra alternativa och mer lämpliga hamnar, utanför Stockholmsregionen, bör utredas för att ta emot större tonnage. Vill ha följade belyst i MKBn: - erosionspåverkan på stränder - påverkan på hamn och brygganläggningarna gäller även vintertid vid isbrytning där fartygstrafiken trycker undan ismassor i samband med vågrörelser med skaderisk på brygganläggningarna. - buller	Vågor och sugeffekter hanteras i MKB och underlagsrapport. Som framgår av MKB blir antalet fartyg inte fler utan de blir färre men större. Andra alternativ har studerats utifrån den ÅVS som genomförts. Önskemål om att belysa i MKB framgår för driftskedet i MKB till ansökan om inrättande av ny farled. Konsekvenser samt behov av åtgärder för anläggningsskedet kommer att hanteras i kommande process för vattenverksamhet.

				- föroreningar i luft och vatten - påverkan vid muddring/sprängning under byggtiden - påverkan/inskränkning av friluftsliv t.ex. fiske, bad, paddling skridskoåkning mm. Badbryggor och flytbryggor med barnbad ligger nära den tänkta farleden. - vad vinner man miljömässigt med den nya dragningen - risker och konsekvenser, t.ex. olyckor med utsläpp av olja, speciellt med större oljetransporter som planeras, samt risker för småbåtstrafiken.	
		Oaxens samfällighetsförening, yttrande 2016-10-31		Lyfter följande frågor: - Hur påverkar den planerade muddringen och eventuell sprängning vår vattentäkt? - Hur kan projektet bidra till att minska framtida erosionsskador på Oaxens östra sida? Kan massor från projektet användas för att reparera de skador som sjöfarten orsakat/orsakar idag? - Hur hög blir fyren söder om sydspetsen på Oaxen? Hur kommer bostäderna med fönster åt söder att påverkas? - Anser att den högsta tillåtna hastigheten bör sänkas från Regarn till Skanssundet. - Finns det någon plan för att hantera olyckor eller incidenter? Hur skall t.ex. oljeläckage hanteras? Skall det finnas depåer för länsar och annan räddningsutrustning längs farleden?	Inför anläggande och sprängning genomförs en särskild riskanalys där befintliga anläggningar besiktigas. Detta kommer att hanteras vidare i ansökan om vattenverksamhet. Problemen med erosion vid passagen mellan Oaxen och Regarn har noterats och sänkt hastighet föreslås. Sträckan mellan Regarn och Oaxen är befintlig farled och hanteras främst i kommande ansökan om vattenverksamhet. En särskild riskanalys har upprättats och sammanfattats i MKB. Riskanalysen omfattar hela Landsortsfarleden.
		Rangsta båtklubb, yttrande		Föreningen är mycket bekymrad för konsekvenserna	Särskild utredning har gjorts avseende svall

		2016-10-26		genom tillkomsten av en östlig sträckning för ny farled som kommer oroväckande nära klubbens hamn. Föreningen utgår ifrån att det blir väsentligt mer svallvågor och isförflyttningar från fartyg från denna nya dragning, vilket kommer att orsaka väsentliga skador på förtöjda båtar och på själva hamnanläggningen. För närvarande framgår det inte hur Sjöfartsverket kommer att sörja för att skydda klubbens hamn och sålunda utgår vi ifrån att Sjöfartsverket i sin genomförandeplan kommer att vidtaga skyddsåtgärder mot hamnen. Arkholmen, som ingår i riksintressemarkerat område och är klubbens uthamn. Enligt den nya dragningen av farleden, dvs öster om Arkholmen forsvinner minst 80% av angöringsmöjligheterna och mångåriga insatser såval som kostnader och ideellt arbete går förlorat. Även här kräver vi att Sjöfartsverket vidtager åtgärder för att skydda brygganläggningarna mot svallvågor. Vill även att Sjöfartsverket redovisar hur man tillvaratar närliggande fastigheters och båtlivets intressen.	och erosion och denna sammanfattas i MKBn. Eventuella åtgärder hanteras i kommande ansökan om vattenverksamhet. Särskild brygginventering ska genomföras under 2017, vilken får visa på behov av åtgärder. Dessa hnateras sedan i ansökan om vattenverksamhet. Fastighetsägare har möjlighet att yttra sig i processen och blir sedan parter i ansökan om vattenverksamhet.
		Regarns tomtägarförening, yttrande 2016-10-25		Informerar om tidigare önskemål om hastighetsnedsättning. Har fiskevatten 350 m ut mot Kolholmen som försvinner. Konstaterar att om en farled läggs på ostsidan kommer man att hindras från att ta sig till och från	Hastighetsnedsättning föreslås av Sjöfartsverket mellan Regarn och Oaxen. Slutligt beslut tas dock av länsstyrelsen. Sträckan Regarn-Oaxen omfattas av befintlig farled och hanteras till stor del i kommande ansökan om vattenverksamhet.

				ön.	Som framgår av MKB blir påverkan inte av den graden att fiskevatten försvinner. Farled öster om Regarn är inte aktuell utan det alternativet har valts bort.
		Ragnaröks tomtägareförening, yttrande 2016-10-26		Tomtägareföreningen vill å det starkaste opponera sig mot den föreslagna sträckningen av den nya farleden i avsnittet mellan Oaxen och Skanssundet. Vi anser att samrådsunderlaget bristfälligt berör de nackdelar som sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida medför och att de fördelar som identifieras avseende den östra stäckningen är försumbara jämfört med att förbättra befintlig farled. Föreningen yrkar därför i första hand att Landsortsprojektet bortser från den föreslagna östra sträckningen av farleden i Himmerfjärden och att denna sträcka ej utvärderas i miljökonsekvensbeskrivningen som följer av det aktuella samrådet. **I** andra hand yrkar vi att miljökonsekvensbeskrivningen utvärderar en förbättring av befintlig farled mellan Oaxen och Skanssundet som huvudförslag och att den östra sträckningen för sträckan utvärderas som ett alternativ. Lyfter följande delar som inte har beskrivits tillräckligt i samrådsunderlaget: - Vind- och vågläget i den östra delen av Himmerfjärden. Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver föreningen att MKBn utvärderar säkerhets/riskskillnaden mellan att förbättra	Av farledsutredningen i MKB framgår vilka alternativ som studerats och motiv till varför Sjöfartsverket önskar gå vidare med den östra sträckningen. Frågor angående risker, buller, erosion, svall, fiske mm framgår för de två nya farledsavsnitten av MKB. Konsekvenser för övriga delar av farleden hanteras i kommande process för vattenverksamhet. Av farledsutredningen framgår fördelarna med en östlig farled jämfört med att fördjupa befintlig farled. En fördjupad farled innebär generellt miljövinster i form av minskade luftutsläpp då utsläppen vid större fartyg minskar per transporterat ton.

				befintlig farled enligt förslag och den östra sträckningen. - Buller och störningar för boende: - Påverkan på hamnanläggningar av svall och avsänkningar - Om farledsprojektet går vidare med att utreda den östra sträckningen kräver föreningen att miljökonsekvensbeskrivningen omfattar en analys av hur hastighetsbegränsningar om 7 och 10 knop skulle minska miljöpåverkan i området. - Generell påverkan på fisket. - Lokal miljöpåverkan. Den föreslagna sträckningen av farleden längs den östra delen av Himmerfjärden är väsentligt längre än den befintliga västra sträckningen. Detta medför ökade utsläpp, högre kostnader för uppmärkning och upprätthållande av farleden samt - direkt negativa miljökonsekvenser jämfört med den befintliga sträckningen.	
		Dyviks samfällighetsförening, yttrande , 2016-10-30		Kommer att få farleden närmare sitt område och lyfter därför följande som behöver belysas i MKBn: - erosionspåverkan på stränder - påverkan på hamn- och brygganläggningarna; gäller även vintertid vid isbrytning där fartygstrafiken trycker undan ismassor i samband med vågrörelser med skaderisk på brygganläggningarna - buller - föroreningar i luft och vatten - påverkan vid muddring/sprängning under byggtiden	De frågeställningar föreningen lyfter hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet.

				- påverkan/inskränkning av friluftsliv t ex fiske, bad, paddling skridskoåkning mm. Badbryggor och flytbryggor med barnbad ligger nära den tänkta farleden - total miljöanalys den nya dragningen omfattande såväl byggnation som drift - risker och konsekvenser, t ex olyckor med utsläpp av olja, speciellt med större oljetransporter som planeras, samt risker för småbåtstrafiken	
		Falkuddens tomtägareförening		Falkuddens Tomtägarförening är helt emot föreslagna östra farledssträckning som totalt sett kommer att påverka området mycket negativt, att förbättra nuvarande sträckning är ett bättre alternativ som i mycket mindre grad påverkar friluftslivet i området. Människor och miljö kommer påverkas negativt av störande buller, utsläpp, begränsningar av bad och båtliv och risk för olyckor/tillbud när fartyg samsas med fritidsbåtar och friluftsliv. Om föreslagna farledsträckning godkänns och genomförs av involverade myndigheter kvarstår frågan om kostnadsersättning för anpassning av infrastruktur såsom hamnar, brygganläggningar, badplatser mm till dom nya förutsättningarna. Dessa kostnader bör tas av projektet för alla drabbade d.v.s. Sjöfartsverket.	Av farledsutredningen i MKB framgår studerade alternativ samt motiv till valt alternativ. De frågeställningar föreningen lyfter hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet. I processen med vattenverksamhet kommer reglering av kostnader att göras.
		Marens och Ängsvägens samfällighet, yttrande 2016-10-28		Boende, verksamma, föreningar och samfälligheter uppmanar regeringen och Sjöfartverket att avstå från att genomföra den nya Landsortsfarleden för ett	En särskild riskanalys har upprättats och sammanfattas i MKBn. Denna omfattar hela Landsortsfarleden.

				hållbart och fossilfritt Sverige. Sannolikheten för att en sjöolycka ska inträffa ökar med antalet fartyg som är i trafik vilket innebär att risken för kustnära olyckor ökar även i den nya farleden. En oljeolycka så långt in i skärgården skulle vara förödande för miljön. Sprängningarna ökar risken för saltvatteninträngning i dricksvattnet. Muddringen kommer att röra upp gifter som ligger i bottensedimentet och orsaka förändringar i fisk, bottenfauna och makrofyter (vegetation). Kontinuerligt vågsvall påverkar och stör fågelliv med risk för att det försvinner. Stranderosionen har ett tydligt samband med avståndet till farleden. Det blir en radikal ökning av bullernivån med fler och större fartyg i skärgården. Den miljöpåverkan som detta kommer att orsaka från Landsort till Södertälje för båthamnar, fiske, bad och båtliv blir mycket stor.	Särskilda studier i MKB-arbetet har också gjorts avseende naturmiljö, buller, bottenfauna, makrofyter och fisk. Grumlingen är myckdet begränsad vid inrättande av nya farledsavsnitt och kommer att fördjupas i ansökan om vattenverksamhet. Processen för inrättande av nya farled hanterar de två nya farledsavsnitten. Övriga delar av befintlig farled hanteras i kommande process för vattenverksamhet.
		Getryggens samfällighetsförening, yttrande 2016-10-27		Lämnar följande synpunkter att beakta i arbetet med MKB: - Erosion. Föreningen befarar att deras befintliga erosionsskydd kommer att påverkas negativt av detta. - Buller. - Markvibrationer. Det uppstår betydande markvibrationer från vissa av de passerande fartygen. Frågan om markvibrationer måste utredas, men vi hittar inget om detta i samrådsunderlaget.	Särskild utredning har gjorts avseende erosion, vilken är bilaga till MKB. Det samma gäller utredning avseende buller.
		Sorunda båtklubb, yttrande 2016-10-26		Föreningen redovisar karta med alternativt förslag och noterar: Den föreslagna nya sträckningen (Svärdsfjärden samt östra sidan Grönsö/Arkholmen) kommer att kraftigt	Sjöfartsverket har studerat föreningens förslag och i MKB kommenterat varför det inte är lämpligt.

				påverka det rörliga friluftslivet på följande platser och aktiviteter: • St. Arkholmen • Kappseglingsverksamheten på Svärdsfjärden • Askö Storsand Om och när den föreslagna östra Landsortsfarleden på Svärdsfjärden och längs Lisö-landet kommer till stånd så innebär detta att verksamheten på Arkholmen kraftigt kommer att begränsas alternativt helt att upphöra. Ingen eller ytterst få båtägare vill förtöja på platser där de riskerar skador på sina båtar. Från klubbarnas sida ser vi heller ingen möjlighet att bygga om bryggorna på ett sådant sätt att skador på båtar och bryggor går att förhindra. Den kappseglingsverksamhet som vi, gemensam med flera klubbar, bedriver kommer kraftigt att påverkas alternativt behöva läggas ner. Sorunda Båtklubb yrkar med stöd av denna skrivelse att farledens sträckning bibehålles på västra sidan av Grönsö/Arkholmen. Vi yrkar också alternativt att – En farledssträckning mellan Grönsö och Karta (grön linje) utreds som alternativ till sträckningen öster om Grönsö, – En eventuell sträckning på östra sidan av Grönsö/Arkholmen måste villkoras med kraftig fartnersättning av samtligt tonnage. Detta är möjligt med bibehållen	MKBn hanterar påverkan avseende naturmiljö och friluftsliv. Risken för svall hantras i MKB och underlagsrapport. Inventering av bryggor kommer att genomföras under 2017 och utgöra underlag för ansökan om vattenverksamhet.

				manöverduglighet eftersom utrymmet i den föreslagna östra farleden blir större än vad som erbjuds i nuvarande sträckning (väster om Grönsö/Arkholmen), – Den aviserade och efterfrågade svallvågsutredningen redovisas snarast till oss berörda båtklubbar.	
		Namninsamling		Insamling med XX namn mot motsätter sig projektet.	
		Carina och Rikard Tunedal, yttrande 2016-10-31		Motsätter sig kraftigt den föreslagna sträckningen längs Himmerfjärdens östra sida. Är oroliga för störande ljud, ljus, och ökat slitage på stränder, hamnområde och bryggor. Detta skulle också leda till ekonomisk skada samt minskat värde för mark. Är oroliga för minskat fiske.	De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet.
		Mats Kummelstedt, yttrande 2016-10-14		Pga den förväntande miljöförstöringen I form av stranderosion och störningar till intilliggande bebyggelse motsäger sig yttranden Sjöfartsverkets förslag. Istället supportras det förslag om prövning av en justerad sträckning inskickat av Ulf Ekberg.	Föreslagen sträckning har studerats och motiv till varför den är mindre lämplig framgår av farledsutredning i MKB.
		Ulf Ekberg, yttrande 2016-10-13		Föreslår att en justerad sträckning prövas som bifogas. Skälet är att minimera störningar på intilliggande bebyggelse. Sträckningen bör också uppfylla ställda krav på säkerhet farled.	Föreslagen sträckning har studerats och motiv till varför den är mindre lämplig framgår av farledsutredning i MKB.
		Rolf och Christina Simón, yttrande 2016-10-31		Anser att samrådsunderlaget inte på ett tillräckligt utförligt eller tydligt sätt belyser för- och nackdelarna med de två alternativen (föreslagen led och åtgärdande av den gamla leden). Anser att den föreslagna leden på den östra sidan i Himmerfjärden medför betydande nackdelar för	Farledsutredning med studerade alternativ samt motiv till valt alternativ framgår av MKB. Buller och vågor framgår av MKB och underlagsrapporter. Ljus hanteras generellt och bedöms inte vara en stor

				fastighetsägare. Dessa är främst störningar i form av buller, ljussken och vågor. Anser att den MKB som ska tas fram utöver den nya leden och nollalternativet (d v s att inte bygga om leden överhuvudtaget) även bör omfatta alternativet med ombyggnad av den befintliga leden. När detta är klart bör ett nytt samråd ske.Om leden trots allt flyttas till östra sidan av Himmerfjärden yrkas på följande: - Leden placeras så långt från kusten/Ragnarök som möjligt, d v s så smal led som möjligt och så nära Södra Fräckstahäll som möjligt. - Skyddsåtgärder för hamnen i Ragnarök genomförs i samband med utbyggnaden av leden. - Den gamla leden behålls som fritidsbåtsled. - Ljusmarkeringar placeras och utformas (långa intervall) så att de stör boende i Ragnarök så lite som möjligt. Har även önskat få ut de fördjupade studier som görs.	fråga pga möjlighet att rikta ljuset. En ombyggnad av nuvarande farled har ingått som ett alternativ i farledsutredningen. Farleden har placerats där den ur alla aspekter är så optimal som möjligt. Behov av skyddsåtgärder för de två nya farledsavsnitten anges i MKB och fördjupas i fortsatt process för vattenverksamhet. Sjöfartsverket avse behålla nuvarande farled för fritidsbåtar. Ljus från fyrar riktas för att styra fartygstrafiken och kan i övrigt begränsas. Underlagsrapporter blir tillgängliga på Sjöfartsverkets hemsida samtidigt som MKB.
		Per Nilsson, yttrande 2016-10-31		Opponerar sig mot föreslagen sträckning mellan Oaxen och Skanssundet. Är orolig för påverkan på fiske (havsöring) och fågel. Yrkar på att den befintliga sträckningen utreds som huvudalternativ.	Studier av fiske och fågel ingår i MKB. En fördjupad fågelstudie genomförs under 2017 som underlag till ansökan om vattenverksamhet. Motiv till vald sträckning framgår av farledsutredning i MKB.
		Cecilia Sjöblom, yttrande 2016-11-01		Opponerar sig mot sträckningen mellan Oaxen och Skanssundet. Anser att befintlig sträckning är ett bättre alternativ på denna sträcka. Lyfter följande delar som skäl:	De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att

				- Sjöanläggningar längs den östra sträckningen är inte anpassade för fartygstrafiken - Påverkan på fågelliv och djurliv - Påverkan på fågelskyddsområdet runt Brudskär - Viktiga lekplatser för fisk riskerar att skadas av vågor från fartygstrafik - Ljud och ljusstörningar för boende i Ragnarök, Rangsta brygga och Stenkulla strand	fördjupas i kommande process för vattenverksamhet.
		Eva och Jan Eriksson, yttrande 2016-10-31		Påpekar att man anser sig direkt berörd men inte fått någon riktad information. Lyfter att följande bör ingå i kommande MKB: - Buller och avgaser - Erosion, vågor och sugeffekter - Anläggningsfasen med muddring och sprängning och påverkan på vattenkvalitet - Friluftsliv med försämrad kvalitet - Minskat fastighetsvärde Önskar återkoppling kring ovanstående.	Information har gått ut via annons i dagspress. De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet.
		Thomas Larsson, yttrande 2016-10-14		Är medlem i Ragnaröks tomtägareförening och oroar sig för avsäkning i hamnen	Hanteras i MKB och underlagsrapport.
		Leif Gustafsson, yttrande 2016-10-27		Anser att den egna fastigheten berörs av följande: - Bryggor - Badlivet - Båtar - Fisket - Andra friluftsaktiviteter - Miljö - Huspriserna	De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet. En särskild brygginventering kommer att

					genomföras under 2017 och utgöra underlag för ansökan om vattenverksamhet. Eventuella ekonomiska frågeställningar hanteras i samband med process för vattenverksamhet.
		Kjell, Ingrid och Göran Rilegård, yttrande 2016-10-23		Är oroligia för: - Tryck- och sugvågor - Erosion - Uppvirvling och förflyttning av bottensediment - Buller och vibrationer - Rekreation och friluftsliv - Fiske - Djurliv med fågel och lax - Ljus Anser att befintlig farled bör behållas även om en ny inrättas	De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet. Befitnlig farled avses kvarstå för fritidsbåtar.
		Nils och Gunbritt Djurberg samt ytterligare sju namn, yttrande 2016-10-30		Anger att följande punkter bör utredas ytterligare: - Båtliv är en stor del av Svärdsfjärden, den används idag av fritidsbåtarna som skall ut eller in till Mälaren. Ytterliggare har fjärden alltid använts och används av många småseglare (barn), windsurfare och jolleseglare. Svärdsfjärden kan brukas med trygghet idag. Detta blir omöjligt. Svärdsfjärden är en rekreationsfjärd och bör bevaras så. - Erosion som blir följden av att fartyg går tätt utanför kommer betyda att vår sjötomt med strand kommer försvinna till stora delar.Det kommer behövas åtgärder för att inte förstöra naturen. - Avgaser från fartygen kommer göra det förorenat i luften.	De frågeställningar som lyfts hanteras för de två nya farledsavsnitten i MKBn till ansökan för inrättande av ny farled. Övriga delar av befintlig farled kommer att fördjupas i kommande process för vattenverksamhet. Motiv till vald sträckning framgår av farledsutredning i MKB. Ny farled kommer när hela Landsortsfarleden har uppgraderats att nyttjas för större fartyg och den befintliga farleden kvarstår för fritidsbåtar.

				- Buller - Utsläpp från fartygen kommer göra vattenet ännu mer förorenat. Flera fastigheter tar sitt vatten från Svärdsfjärden för att göra färskvatten. En ny farled inbär att vi inte kommer kunna tillverka vårt färskvatten. Med nuvarande farled som går på andra sidan av öarna Kråkskär, Äppelgarn och Grönsö som är i princip obebodda och dessa bildar idag en våg, ljud och farleds barriär. Det bör övervägas om det går att ändra och förbättra i befintlig farled eller sända fartygen till Nynäshamn och lägga en ny oljehamn där.	
		Hans Lennartsson m fl, yttrande 2016-11-01		Kan inte acceptera sträckningen från Regarn och norrut och anger följande skäl: - Samfällt fiskevatten påverkas - Påverkan på marinbiologin	Motiv till vald sträckning framgår av farledsutredning i MKB. Fiske och marinbiologi framgår av MKB och underlagsrapporter.
		Örjan Forsell, yttrande 2016-11-02		Önskar att påverkan på strand och brygga ska utredas på samma sätt som begärts för Sandvik 2:1 och hänvisar till dokument 2016-10-28 från Lars Åberg fastighetsägare till Sandvik 2:13.	Särskild brygginventering ska göras under 2017 och utgöra underlag för ansökan om vattenverksamhet. I övrigt hänvisas till MKB.
		Cecile Aggenberg, yttrande 2016-10-31		Önskar att påverkan på strand och brygga ska utredas på samma sätt som begärts för Sandvik 2:1.och hänvisar till dokument 2016-10-28 från Lars Åberg fastighetsägare till Sandvik 2:13.	Särskild brygginventering ska göras under 2017 och utgöra underlag för ansökan om vattenverksamhet. I övrigt hänvisas till MKB.
		Jan-Olov Hallberg, yttrande 2016-10-28		Anser att transporter ur naturskydds- och risksynpunkt borde förläggas till enbart den yttre skärgården och t ex landa sin last i Nynäshamn. Har invändningar kring den nya farleden och anser	Hamnen i Nynäshamn kan inte ta emot bränsle. Studerade alternativ samt motiv till vald sträckning framgår av farledsutredning i

				att den borde vika av senare mot Sorunda (se beskrivning). Varför får den nya farleden inte en sträckning precis mitt i Himmerfjärden?	MKB.
		Jan Holwaster, yttrande 2016-10-28		Anser att hela Grimstaviken bör ingå i utredningsområdet. Påpekar risken för ökad erosion och buller. Saknar uppgift om framtida hastighet.	Grimstaviken ingår i MKB och de fördjupade studier som genomförts. Fördjupade studier har gjorts avseende erosion och buller. Dessa redovisas i MKB och underlagsrapporter. Sjöfartsverket föreslår en hastighetssänkning mellan Regarn och Oaxen. Slutligt beslut tas dock av länsstyrelsen. Sträckan mellan Regarn och Oaxen omfattas av befintlig farled och hanteras främst i ansökan om vattenverksamhet.
		Hans Rösmer och Lars Åberg, yttrande 2016-10-28		Berörs av ny sträckning och önskar garanti för att skada på stränder och båthus ersätts.	Erosionsutredning framgår av MKB. En brygginventering ska genomföras under 2017 och utgöra underlag för ansökan om vattenverksamhet.
		Anonymt yttrande 2016-10-29		Påpekar om att pir eller liknande som vågbrytare måste byggas vid Sandvik om förslaget genomförs. Vill ha information om hur man tar hand om/har beredskap för eventuella oljespill. Varför är projektet aktuellt när hamnen i Norvik byggs?	Behov av skyddsåtgärder hanteras i kommande process för vattenverksamhet. Risker hanteras i särskild riskanalys som sammanfattas i MKBn. Denna hanterar hela Landsortsfarleden. Norvik kan inte ta emot bränsle.