

Mälarprojektet

Samrådsredogörelse Bilaga 14 - Sammanställning av inkommande yttranden, samråd – Våren 2013

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

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

För fullständiga yttranden se samrådsredogörelse, bilaga 16. Angivna id.nr är satta utifrån de diarieförda numren för inkomna yttranden.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
MKB, teknisk beskrivning och ansökan			
11-1	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Lokala konsekvenser finns inte belysta i samrådsunderlaget, vilket är en brist för tydliga ställningstaganden. Det är av största vikt att senare samrådsmaterial och MKB ger en fullödig beskrivning av Mälarprojektets lokala konsekvenser.	Se kapitel 7 i MKB, särskilt avsnitt 7.5 och 7.6 samt tillhörande bilaga 1 – Konsekvenser för vattenmiljön.
11-9	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Det är viktigt att ett gemensamt analysgrepp tas i MKB samt i åtgärdsval för masshanteringen, inkluderande Köpings hamnområde. Detta då spridning av förorenat bottensediment och försämring av vattenkvalitet kan uppstå i närområdet.	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”. Se även avsnitt 7.5 och 8.3 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
14-1	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	<p>Mälarpjektet bör samordnas så långt som möjligt vad gäller tid för utförande, val av dumpningslokaler med mera med projekten i Västerås och Köpings hamnar, i syfte att minska miljöstörningar.</p> <p>I MKB:n bör även åtgärder inom vattenområdet o Västerås och Köping tas med i bedömningar av miljöpåverkan på Mälaren. Det finns risk för kumulativa effekter.</p> <p>Ett annat större projekt som kommer påverka Mälaren de närmaste åren är ombyggnad av Slussen i Stockholm och en ny reglering av Mälaren.</p>	Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”. Se även avsnitt 7.5 och 8.3 i MKB.
15-1	Trafikverket, 2013-05-02	Förutom den statliga infrastruktur som framhölls som riksintresse i det förra yttrandet så är även Hjulstabron och vägg 55 samt Kvicksundsbron och Sala-Oxelösundsbanan/väg 56, av riksintresse.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 5.4.3 i MKB.
15-3	Trafikverket, 2013-05-02	Trafikverket saknar en beskrivning av konsekvenser i MKB:n av trafiken till och från byggnationen, anläggningen och verksamheten som omfattar alla trafikslag och såväl byggskede som drift- och trafikeringsskede.	Se TB samt kapitel 7 i MKB.
18-1	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	<p>Länsstyrelsen i Västmanlands län bedömer att nedan uppräknade prövningar kommer att krävas och anser att det är rimligt att Mark och miljödomstolen prövar dessa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vattenverksamhet • Naturresevat 	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – Konsekvenser för vattenmiljön. Se även kapitel 8 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none">• Strandskydd (kommunalt och statligt)• Natura 2000• Artskydd	
20-1	Västerås stad, 2013-04-25	Centerpartiet är tveksamma till förslaget på ny sträckning av farleden vid Stora Sandskår. Området är idag bland annat ett viktigt område för såväl lekande fisk som för båt- och friluftsliv i Västerås skärgård. Skälen till varför man inte kan använda den befintliga farleden måste tydligt motiveras och vägas mot de nackdelar en ny sträckning medför.	Se avsnitt 4.4. samt kapitel 7 i MKB.
20-2	Västerås stad, 2013-04-25	Samtliga konsekvenser av en ändrad dragning behöver utredas och belysas.	Se kapitel 7 i MKB.
20-10	Västerås stad, 2013-04-25	Det är svårt att utifrån samrådsunderlaget göra en bedömning av miljökonsekvenserna på djur- och växtlivet från masshanteringen och muddring. MKB:n behöver generellt redovisa vilket faktaunderlag som ligger till grund för bedömningarna som har gjorts/görs, alternativt ett tydligare utvecklat resonemang kring hur man har kommit fram till bedömningarna.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – Konsekvenser för vattenmiljön.
20-11	Västerås stad, 2013-04-25	Det kan bli missvisande om man bedömer miljökonsekvenserna endast för projektet och Mälaren som helhet. Förutsättningarna, effekterna och konsekvenserna kan även bedömas mer lokalt, område för område i lämplig uppdelning.	Se kapitel 7 i MKB, särskilt avsnitt 7.5 och 7.6 samt tillhörande bilaga 1 – Konsekvenser för vattenmiljön
20-13	Västerås stad, 2013-04-25	Det sägs i samrådsunderlaget att nollalternativet innebär att en ny uppströms slussport behöver	Se avsnitt 4.2 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		anläggas i Södertälje kanal men inte varför det behövs.	
20-19	Västerås stad, 2013-04-25	Samrådsunderlaget innehåller generellt en hel del begrepp som är svåra att förstå för den som inte är insatt i sjöfart, marina termer och föroreningar. Västerås stad rekommenderar Sjöfartsverket att komplettera kommande material med begreppsförklaringar alternativt använda ett enklare språk.	Synpunkten noterad. MKB:n är uppdaterad med begreppsförklaringar.
20-21	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 4.1 Geografisk avgränsning. Västerås stad vill uppmärksamma Sjöfartsverket om att det är Västerås stad respektive Köpings kommun som äger hamnområdet och därmed ansvarar för hamnbassängernas och kajernas utformning.	Synpunkten noterad och åtgärdad.
20-22	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 4.2 Tidsmässig avgränsning anges den tekniska livslängden på kanal och sluss samt klimatanpassning till ca 100 år. Västerås stad anser att det behöver förtydligas om åtgärderna klarar minst 100 år eller maximalt 100 år.	Synpunkten noterad.
20-23	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 5.3.1 Farleder anges att dagens sydvästra farledssträckning vid Stora Sandskär utanför Västerås kommer att vara kvar med bibehållna krav på leddjup. Detta behöver förtydligas angående om det innebär att muddring ska ske på angiven plats och att de båtar som projektet möjliggör därefter kan transportera den delen av farleden eller om det innebär att farleden kan trafikeras av dessa båtar utan muddring. Vidare behöver samtliga konsekvenser av en ändrad	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.1 samt kapitel 7 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		dragning utredas och belysas.	
20-24	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 5.4.1 anser Västerås stad att det behöver beskrivas vilka utredningar som påvisar att en lång sluss flyttar gränsen mellan Mälaren och Östersjön norrut vilket kan ge viss påverkan på vattenmiljö och om huruvida denna påverkan är negativ samt om den negativa påverkan överväger den fördel som båttrafiken skulle vinna på att slippa lägga till under slussningen.	Synpunkten noterad, se avsnitt 4.5.1. i MKB.
29-4	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	Vi vill ta del av MKB:n innan den skickas till mark – och miljödomstolen så vi kan få lämna synpunkter på ansökan.	Ansökan inklusive MKB kommer att läggas ut på projektets hemsida när dessa är färdiga.
36-18	Södertälje kommun, 2013-05-02	Konsekvenserna kommer att påverka Södertälje, inte bara under genomförandeskedet, utan i hög grad även långsiktigt, under driftskedet. I MKB:n behöver konsekvenserna av driftskedet noggrannare utredas för att ge en tydligare bild av vad den framtida fartygstrafiken kommer att innebära för frågor som buller, vibrationer, utsläpp/luftkvalitet, Risker från fartygstrafiken i allmänhet och från transporter av farligt gods. Detta bör belysas för såväl trafikeringen av kanalen/farleden som för själva slussningsmomentet. Konsekvenser med avseende på erosion, ras och skred behöver också närmare belysas och beskrivas. Även i de fall man inte förväntas sig någon förändring, eller en förbättring förväntas behöver detta belysas och motiveras. Åtgärder för att förhindra/minska negativ påverkan behöver utredas och föreslås.	Se kapitel 7 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
36-19	Södertälje kommun, 2013-05-02	Avsnittet ”Preliminära miljökonsekvenser” borde varit mer utförligt beskrivet för kanalutbyggnaden och inte bara redovisats på tre rader sidan 27 (Vattenmiljö).	Se kapitel 7 i MKB.
36-26	Södertälje kommun, 2013-05-02	Tydliga kartor, skisser och beskrivningar behövs över de åtgärder som planeras genomföras i Södertälje. Till exempel sträckor som ska spontas/skisser av utformningen, skisser av åtgärder vid Kanalholmen, nya ledverks omfattning och placering.	Se kapitel 3 i MKB.
37-6	Stockholm Vatten, 2013-05-03	<p>Följande bör redovisas mer utförligt:</p> <p>Avstängningar p.g.a. arbeten i Södertälje kanal.</p> <p>Tidplan avstängning tappning i Södertälje och avstängning tappning i projekt Slussen.</p> <p>Samordning av tidplan avstängning i Södertälje med avstängning i Norrström p.g.a. Stockholm Vattens omläggning av huvudvattenledning (Norrströmsledningen) samt med nyläggning av tryckavloppsledning i Riddarfjärden mellan Kungsholms hamnplan och Södermalm.</p> <p>Stockholm Vatten planerar också för åtgärd på sjöförlagd huvudvattenledning mellan Hässelby holme och Hässelby samt på sjöförlagd huvudvattenledning mellan Kärsön och Nockeby. Dessa åtgärder är dock mer beroende av tidplanerna för Förbifart Stockholm och transporter av sprängmassor på pråmar/fartyg.</p>	Synpunkten noterad. Samordning sker mellan de olika projekten. Se avsnitt 1.4, 2.5 och 8.3 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
40-1	Transportstyrelsen, 2013-05-06	I samrådet nämns på flera ställen att Sjöfartsverket dimensionerar och utformar farleden efter internationella riktlinjer (PIANC). Dock anser vi att det även bör refereras till de nationella riktlinjer som är baserade på PIANC, som Transportstyrelsen tagit fram gällande farleders utformning och dimensionering.	Synpunkten noterad och åtgärdad, se bl.a. avsnitt 1.2. i MKB.
40-2	Transportstyrelsen, 2013-05-06	Projektet redovisar i handlingarna att clearence ökas från 80 till 140 cm. Detta mått är den bottenklarning man erhåller vid statiskt fartyg (bruttoklarning). Det bör även framgå vad den minsta bottenklarningen blir, d.v.s. den bottenklarning man erhåller om man räknar med fartygets vertikala rörelser i vattnet (nettoklarning). Transportstyrelsen anser att det tydligare bör redovisas kring fartygens djupgående och bottenklarning. Enligt Transportstyrelsens riktlinjer bör minsta bottenklarningen (nettoklarning) aldrig understiga 0,7 meter.	Synpunkten noterad och åtgärdad, se avsnitt 1.2. och 3.3. i MKB.
40-3	Transportstyrelsen, 2013-05-06	Det framgår av samrådshandlingarna att åtgärderna innebär att farleden kan ta emot fartyg med en största längd av 160 meter, en största bredd på 23 meter och ett största djupgående på 7,0 meter. Transportstyrelsen anser att det är för tidigt att fastställa detta. T.ex. är det inte ännu fastställt hur t.ex. bropassager kommer att utformas och vilka restriktioner detta kan komma att innebära. Vi anser att det är mer korrekt att säga att farleden utformas med ambitioner att ta emot dessa fartyg.	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
45-1	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	Sammantaget finns det många intressen som ska samsas om en gemensam vattenresurs. Det är därför mycket angeläget att konsekvenserna på dessa intressen beaktas så att den MKB som Sjöfartsverket tar fram blir så relevant som möjligt.	Synpunkten noterad. Se kapitel 7 i MKB.
Masshantering			
5-1	SGI, 2013-04-16	Se yttranden från samråd 1.	Se sammanställning från det inledande samrådet (bilaga 8 till samrådsredogörelsen).
11-2	Kungsörs kommun, 2013-04-22	<p>Kommunen kan konstatera att mycket stora områden i Kungsörs kommun föreslås bli föremål för dumpning av muddermassor från utbyggnaden av farlederna.</p> <p>Kommunen motsätter sig starkt en utfyllnad av kommunens sjöbotten av muddermassor. Galten är utsatt för betydande sedimenttillförsel och övergödning.</p> <p>För att öka tillflöden, förbättra vattenkvaliteten och seglationsförhållanden, borde möjligheten att ta upp muddermassorna tas tillvara. Vi vill å det starkaste förorda denna möjlighet samtidigt som kommunen är entydigt negativ till dumpning inom vår kommungräns.</p>	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
11-3	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Om kommunen drabbas av dumpning är det ett oeftergivligt krav att alla muddermassor kontrolleras innan dumpning sker. Förorenade massor, även de med små mängder gift och	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		metaller, ska inte dumpas.	
11-4	Kungsörs kommun, 2013-04-22	I de fortsatta övervägandena om dumpning inom Kungsörs kommun måste kontroller av bottensedimentens halt av miljögifter och tungmetaller göras noggrant i hela Galten. Ett särskilt kontrollerat muddrings- och upptagningsförfarande måste användas för att undvika spridning av förorenat bottensediment till närområdet.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
11-5	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Muddermassor som påvisas vara förorenade, måste renas och förvaras på land.	Synpunkten noterad. Förorenade massor kommer att omhändertas separat, antingen genom att de kan användas inom ramen för ett annat anläggningsprojekt, alternativt genom deponering vid tillståndsgiven mottagningsanläggning. Se även avsnitt 3.4 i MKB.
11-10	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Att dumpa massor känns som en föråldrad lösning, ej paritet med dagens krav på miljömässigt handhavande. Ett uttalat kretsloppstänkande måste genomsyra planeringen och åtgärdsvalen. Projektet måste innefatta lösningar och ekonomisk höjd för bästa tänkbara hantering av muddermassorna, utan negativ påverkan på Mälarens vatten- och bottenmiljö. Kostnad för landhantering ska därför inte anses vara tillkommande, utan den	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		ska inkluderas i kalkylen. Bästa tänkbara miljöhänsyn för södra Galten är en grundförutsättning som måste uppfyllas.	
11-11	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Mälarprojektet behöver en strategi för handhavande och förvaring av alla muddermassorna från Galten på land.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 3.4 och 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”.
12-1	Fullerö Fideikommiss, 2013-04-27	Jag motsätter mig att man dumpar i Fullerös vatten. Däremot är jag positiv till att muddermassor läggs längs strandlinjen från pumphuset norr om Fullerö naturreservat till halvön ca 500 meter norr om pumphuset så att muddermassorna bildar en vall mot Mälaren. I norra delen av vallen placeras en munk för att reglera vattennivån i den skapade våtmarken mellan befintlig invallning och vallen av muddermassor. Denna skapade våtmark skulle medföra många fördelar.	Synpunkten noterad. Denna dumpningsplats är ej längre aktuell.
14-6	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Havs- och vattenmyndigheten anser att kommande MKB tydligt ska redovisa hur tippning av muddermassor kan utföras utan att medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön. För att säkerställa detta kan tippning vid eller i närheten av skyddade områden inte tillåtas.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 3.4 och 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”.
14-8	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Föroreningshalten av muddermassorna bör analyseras, sammanställas och jämföras med gällande gränsvärden. I de fall gränsvärden saknas,	Se avsnitt 3.4 och 4.4.4. i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>som för TBT, bör förslag lämnas på vilken halt som muddermassor som avses dumpas kan innehålla. Åtgärder bör vidtas för att minska förekomsten och spridningen av TBT i akvatiska miljöer. Exempelvis kan de övre lagren i områden med höga föroreningshalter frysmuddras istället för att använda sig av konventionell muddringsteknik som medför sedimentspridning.</p>	<p>hantering av muddermassor". Se även avsnitt 7.5 samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".</p>
20-6	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Sjöfartsverkets ansökan måste omfatta möjligheten för Västerås stad att lägga massor på dumpningsplatsen i Fulleröfjärden som är den dumpningsplats som ligger närmst hamnbassängen i Västerås.</p>	<p>Synpunkten noterad. Sjöfartsverket har inte för avsikt att lägga dumpningsmassor i Fulleröfjärden.</p>
20-15	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Det står i samrådsunderlaget att de mycket lösa och blöta muddringsmassorna från Galten inte kan nyttogöras och längre fram i underlaget att de rena massorna kommer att dumpas i djupområden. Det är därmed oklart vad som gäller för massorna i Galten.</p>	<p>Se avsnitt 3.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".</p>
20-20	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Västerås stad anser att det behöver beskrivas varför den aktuella platsen för dumpning i Fulleröfjärden har valts, vilka alternativ som finns till den platsen samt vilka alternativ som finns till dumpning (resonemanget i samrådsunderlaget är generellt och gäller främst Galten). Det behöver vidare beskrivas vilka förutsättningar området har för fiskpopulationer och andra organismer, och vilket underlag som har använts för bedömningen.</p>	<p>Synpunkten noterad. Fulleröfjärden är inte längre en alternativ dumpningsplats.</p>
20-28	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Västerås stad tar för givet att inga massor med</p>	<p>Synpunkten noterad. Se avsnitt</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		föroreningshalter som överskrider gränsvärden kommer att dumpas i Mälaren och vill ha detta bekräftat.	3.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
32-4	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	Varför inte dumpa allt vid Horsgarn eller väster om Biskoben i Oxvfjärden som är betydligt större och djupare, där ni tidigare dumpat schaktmassor.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
36-31	Södertälje kommun, 2013-05-02	Södertälje kanal har bedömts tillhöra riskklass 1 grundat på en MIFO-inventering, fas 1. Innan något arbete kan påbörjas i kanalen måste en anmälan om efterbehandling enligt förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inkomma till miljökontoret. Detta bör ske med mycket god framförhållning.	Frågan hanteras inom ramen för tillståndsansökan. Mark- och miljödomstolen får hantera frågan.
37-5	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Transport av muddermassor samt tidplan för muddring och dumpning bör redovisas mer utförligt.	Synpunkten noterad. Se kapitel 3 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".
45-8	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	I muddringsområdet direkt norr om Södertälje sluss kan man förvänta sig att alla sediment är mer eller mindre förorenade. Här finns det bekräftat Hg i sedimenten. Då det tidigare har funnits en del miljöfarliga verksamheter i direkt anslutning till kanalen kan man dessutom förvänta sig andra typer av föroreningar som PAH, tungmetaller, oljeprodukter etc. I muddringsområdet direkt söder om Södertälje sluss kan man förvänta sig att alla sediment är mer	Synpunkten noterad. Se avsnitt 3.4 och 4.4.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor".

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>eller mindre förorenade av bl.a. dioxin, Hg, As, Cu, Cr, Cd, övriga tungmetaller, pentaklorfenol, PAH, TBT och Oljeprodukter.</p> <p>Föroreningssituationen i sedimenten behöver utredas vidare för att kunna avgöra vidare hantering av muddermassor.</p>	
Sjöfart och hamnar			
20-3	Västerås stad, 2013-04-25	<p>För att sjöfarten ska kunna nyttja sin potential behöver ”hela-resan-konceptet” iakttas. Inga transporter slutar och börjar i en hamn och än mindre utanför hamnbassängen, i farleden. Sjöfartsverket, Trafikverket och Regeringen måste försäkra sig om att erforderliga medel tilldelas Västerås stad och Köpings kommun så att hamnbassäng och kajer anpassas till de fartyg som Mälarprojektet möjliggör.</p>	Synpunkten noterad.
20-4	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Sjöfartsverket, Trafikverket och Regeringen i åtgärdsplanen måste tillse att medel avsätts i planens direkta början för att de infrastrukturella förutsättningarna finns för att transporteras godset till och från kaj i Västerås stad och Köpings kommun. Det är viktigt att medel finns för att tillse att erforderliga angöringar via väg och järnväg samt omlastningsmöjligheter finns.</p>	Synpunkten noterad.
20-5	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Sjöfartsverket, Trafikverket och Regeringen måste tillse att Mälarprojektets projekt mål om att minst</p>	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>möjliggöra för båtar med en längd om 160 m, en bredd om 23 meter och ett djupgående om 7 m uppfylls, vilket innebär att medel måste avsättas för anpassning av farleden även vad gäller passage av samtliga broar. Detta kan innebära en större ombyggnad av bland annat Hjulstabron.</p> <p>Västerås stad saknar de åtgärder som måste ske på bl.a. Hjulstabron och Kvicksundsbron för att tillförsäkra sig att projektmålen nås.</p>	
20-9	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Det är av högsta vikt att ombyggnationen av Södertälje sluss bedrivs på ett sätt som minimerar störningarna för båttrafiken. Inskränkningar i trafikeringen ska kommuniceras, diskuteras och överenskommas med Mälarhamnar AB samt de transportföretag och godsköpare som är beroende av en fungerande båttrafik. Överenskommelsen ska minst omfatta start och slut på inskränkningar samt frekvens och typ av inskränkning.</p>	<p>Synpunkten noterad. Alla avstängningar kommer att planeras noga och berörda kommer att informeras i god tid.</p>
20-25	Västerås stad, 2013-04-25	<p>Under kapitel 6.2.1 Förutsättningar för Sjöfart och hamnar anges att godsvolymen på Mälaren minskade mellan 2001 och 2007 men att containervolymen ökade. Det behöver förtydligas om detta ska tolkas som att containervolymen vunnit andelar eller om det innebär att gods som inte fraktas i container har minskat.</p>	<p>Synpunkten noterad, se avsnitt 7.3.1. i MKB.</p>
21-1	SGU, 2013-04-26	<p>Det saknas en preliminär konsekvensanalys av, inte den direkta, men den indirekta (långtida) påverkan på vattenmiljön av muddring i områden bestående av glacial lera. Glacial lera är, vid sådana</p>	<p>Angående erosion se TB samt kapitel 3 i MKB.</p> <p>För frågan om vattengrumlighet</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		vattendjup där muddring kan vara aktuellt, normalt skyddade från erosion av ett ytligt skikt av grovt residualmaterial, sand, grus och sten. Vid muddring avlägsnas det naturliga erosionsskyddet och de primära sedimenten blir åtkomliga för påverkan från havsvågor och strömmar. Vid t.ex. stormtillfällen eller tillfällen med låga vattenstånd kan erosion och grumling uppstå. SGU rekommenderar därför att behovet av erosionsskydd ska övervägas i Mälarpjektet, inte bara vid broar, kajer, med mera, utan även i mudderområden som domineras av glacial lera. Sakfrågan rörande indirekt vattengrumlighet i muddringsområdena bör diskuteras under ”Konsekvenser – Bottenförändringar i MKB.	se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
25-1	Privat person, tidigare lots, 2013-05-01	I uppdraget tror jag att man ser möjlighet att föra över mera gods från väg och järnväg till sjötransporter. Det är svårt att se vilket gods som skulle tillföras p.g.a. en uppgraderad farled, som inte kan tas emot av dagens farled.	Synpunkten noterad.
25-2	Privat person, tidigare lots, 2013-05-01	Jag saknar statistik på dagens fartyg uppdelade på längd, bredd och djupgående. Vad jag kan se är att de flesta fartyg som går upp i Mälaren är under 100 m. och med ett djupgående under 6 m. Det finns några större fartyg som närmar sig max. gränsen, som går här mera frekvent. Det finns alltså gott om utrymme för ytterligare sjötransporter redan idag.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.3.1. i MKB.
25-3	Privat person, tidigare lots, 2013-	Statistik från 2011 visar ju på en betydande nedgång av antalet fartygsanlöp till	Synpunkten noterad. Se även



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
	05-01	Mälarhamnarna. Det framgår inte om mängden gods minskat i samma utsträckning.	avsnitt 7.3.1. i MKB.
25-9	Privat person, tidigare lots, 2013-05-01	Att Köping skulle öka sin sjöfart är svårt att tro på. Västerås hamn ligger ju bara lite över tre mil från Köping.	Synpunkten noterad. Se även bilaga till ansökan - Samhällsekonomisk bedömning av Mälarprojektet i anslutning till MKB.
25-14	Privat person, tidigare lots, 2013-05-01	På sidan 25 i samrådsunderlaget står ”medföra stora positiva konsekvenser”. Vad är det för konsekvenser, förutom ökad sjösäkerhet? Man förväntar sig ju inte någon större ökning av antalet fartyg.	Se avsnitt 7.3.2. i MKB.
Vattenmiljö			
5-1	SGI, 2013-04-16	Se yttranden från samråd 1.	Se sammanställning från det inledande samrådet (bilaga 8 till samrådsredogörelsen).
14-3	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Det bör redogöras för hur urvalet har gjorts av vilka av Mälarens vattenförekomster som räknas till de som primärt berörs.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
14-10	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Vid muddring och dumpning kommer grumling uppstå vilket kommer störa den akvatiska miljön. Val av teknik bör presenteras tidigt. Det är viktigt att fullgoda skyddsåtgärder vidtas för att minimera spridning av uppgrumlat och eventuellt förorenat sediment. Förslag på gränsvärden för grumlingsnivåer i relation till naturliga bakgrundsvärden för specifika vattenförekomster	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		bör lämnas.	
14-11	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Bottenlevande organismer påverkas direkt negativt av både muddring och dumpning. Förekomsten av rödlistade arter inom respektive område som ska muddras och vid respektive förslagen tippningsplats ska redovisas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
18-4	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	Åtgärderna medför en stor samlad påverkan på Mälaren genom grumling. Viktigt är att utreda vilken tid på året de olika åtgärderna ska genomföras för att minimera påverkan på de naturvärden som finns (fågelhäckning, fisklek m.m.). Vidare bör det vidtas åtgärder för att minimera spridning av grumlande ämnen, t.ex. genom val av metoder, skyddsdukar m.m.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
18-5	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	I samrådsunderlaget anges att en undersökning har gjorts av bottenfaunans sammansättning i några muddrings- och dumpningsområden samt i påverkansområden för muddring och dumpning. En sådan undersökning bör genomföras i alla berörda områden.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-12	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget sägs att ökningen av fosfor och kväve är relativt lite jämfört med tidsmässiga variationer, men inget nämns kring hur stor är den naturliga variationen och hur stor haltökningen det blir.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-14	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget sägs att tributyltenn, kvicksilver och PAH uppträder lokalt i förhöjda halter på några platser, men det står inte vad det	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 –



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		innebär och vilken betydelse det har.	”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-16	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget sägs att bottenfaunan har undersökts i ett muddringsområde och att resultatet inte skiljer sig påtagligt från det i dumpningsområdena, men det sägs inte vad <i>påtagligt</i> innebär.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-17	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget sägs att periodisk grumlig är en konsekvens av muddringsarbetena men inte konsekvensen av att det periodiskt blir grumligare.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-18	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget sägs att nya bottnar kommer att uppträda där muddermassorna avlägsnats, men inte vilka konsekvenser det får och vad det innebär.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-26	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 6.3.1 Förutsättningar för Vatten- och naturmiljö samt Fiske anges att bottenfaunan har undersökts i ett muddringsområde. Västerås stad anser att det inte är tillräckligt med några enstaka undersökningar i något av områdena och låta det representera alla områden. De områdena som berörs av ingreppen (muddring och dumpning) behöver alla undersökas med avseende på djur- och växtliv samt miljöeffekter	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-27	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 6.3.2 Konsekvenser för Vatten- och naturmiljö samt Fiske anges att samma områden som påverkas av grumling också kommer att påverkas av föroreningar. Det behöver förtydligas om det är grumling på grund av muddring eller dumpning eller av bägge delarna som avses.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
20-29	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget anges att dumpningen kommer att ske på djup där till exempel stormusslor inte torde förekomma. Västerås stad anser att det behöver förtydligas kring om det förekommer det rödlistade arter av till exempel stormusslor eller om det inte gör det.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-30	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget görs bedömningen att muddringen inte kommer att leda till några betydande miljökonsekvenser eftersom miljön är störd och att det blir en ny botten. Västerås stad anser att en bedömning behöver baseras på kunskap om det finns skyddsvärda arter knutna till miljön eller inte, att miljön är störd utesluter inte det.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-31	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget anges att kortvariga negativa konsekvenser för vatten-, naturmiljö och fiske ska ställas mot en liten positiv och långsiktig konsekvens av minskade olycksrisker i farleden. Västerås stad är fundersam till om dessa positiva konsekvenser är av bedömningen ”liten”?	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
20-32	Västerås stad, 2013-04-25	I samrådsunderlaget resoneras kring miljö kvalitetsnormer för vatten och god ekologisk status. Västerås stad anser att innan en påverkansbedömning kan göras behöver tillskottet av näringsämnen - i första hand fosfor - i samband med muddring och dumpning kvantifieras. Det är viktigt att inte bara redovisa halter, utan mängder för de olika delområdena för att kunna ställa den bedömda påverkan i relation till andra källor och möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Påverkan behöver även relateras till	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		biotillgänglighet och årstidsaspekter	
20-33	Västerås stad, 2013-04-25	Även huruvida grusåsarna som löper genom Mälaren utgör morfologiska strukturer eller ger bottenförhållanden som typiskt sett är av värde för växt- och djurlivet behöver belysas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
24-2	Socialdemokratiska kvinnoklubben i Södertälje, 2013-04-29	Vid fördjupningen och muddringen av farleden kan miljöproblem uppstå, när bottenslam grävs upp och förflyttas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
25-10	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	När jag började lotsa på 1960-talet var vattnet brunt som kaffesump mellan Kvicksund och Köping. Det kan innebära att det nog finns en hel del giftigt i bottenslammet där.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
32-3	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	I fjol när en lastbåt passerade på väg mot Västerås/Köping såg det ut som om orenat avloppsvatten följde båten och vattenytan i viken var sig inte lik. Hur många gånger händer sådant? Vad är det för kontroll av myndigheterna att sådan inte sker igen?	Synpunkten noterad. Frågan ingår dock inom ramen för projektet.
33-3	Sportfiskarna, 2013-05-03	Hur statusen för bottenfauna kommer att påverkas av dumpningen bör ingå i MKB:n. En sådan utredning bör innehålla uppgifter om hur lång tid det tar för bottenfauna att återetablera sig på platsen. Uppgifterna i samrådsunderlaget om att liknande projekt tyder på en snabb återkolonisering går inte att kontrollera eftersom det inte anges vilken typ av projekt som man jämfört med och om dessa genomförts vid liknande förhållanden. En sådan utredning ska också redovisa hur andra	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		kvalitetsfaktorer som styr den ekologiska statusen påverkas av dumpning av muddermassor.	
33-4	Sportfiskarna, 2013-05-03	I MKB:n bör hänsyn tas till att andra aktörer kan komma att dumpa muddermassor i Fulleröfjärden.	Synpunkten noterad. SjöV kommer inte att dumpa i Fulleröfjärden.
33-5	Sportfiskarna, 2013-05-03	Uppgifter om gifter och näringsämnen bör kvantifieras i en kommande MKB. Vilka nivåer förekommer idag, vad kan projektet beräknas tillföra i varje vattenförekomst och var ligger gränserna?	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
33-7	Sportfiskarna, 2013-05-03	Sportfiskarna vill framföra att vad gäller god ekologisk status är den vedertagna uppfattningen att det är en miljökvalitetsnorm som är bindande och syftar till att ett visst resultat ska uppnås inom en viss frist. Sportfiskarna menar att det är helt centralt att Sjöfartsverket i det fortsatta arbetet med framtagande av ansökan har som utgångspunkt att miljökvalitetsnormer är bindande och ska följas. Detta så att miljökonsekvensbeskrivningen får en tillräckligt omfattande utformning samt att sådana försiktighets- och skyddsvillkor som krävs för att följa miljökvalitetsnormerna i berörda vattenförekomster framstår tydligt.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
36-21	Södertälje kommun, 2013-05-02	Vilka risker finns för att större fartyg som trafikerar leden rör upp bottensediment i större omfattning än för närvarande?	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön” samt bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
36-30	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>IVL har studerat hur de förorenade sedimenten i kanalen påverkar ekosystemet lokalt samt hur muddringsarbeten och farledstrafiken kan påverka spridningen av kvicksilver:</p> <ul style="list-style-type: none">• Kvicksilvret i Snäckvikens sediment orsakar ingen betydande ekologisk påverkan på plats.• Muddring ökar risken på ett par års sikt.• Utökad fartygstrafik kan medföra en permanent förhöjd risk, beroende på de hydrologiska effekterna orsakade av fartygen. <p>Ur vetenskaplig synvinkel rekommenderas att sedimenten ligger kvar, men att varje ingrepp i området föregås av noggranna miljöbedömningar och följs genom kontrollprogram.</p>	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
36-32	Södertälje kommun, 2013-05-02	Miljökontoret vill åter framhålla nödvändigheten av att noggranna studier sker av hur de mycket starkt kontaminerade bottarna utanför AstraZeneca-anläggningen kan påverkas av ökade vattenrörelser och strömmar i samband med allt ökade fartygsstorlekar.	Synpunkten noterad. Se även bilaga 3 till MKB – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”. riskanalys
36-33	Södertälje kommun, 2013-05-02	Vid spontning och muddring måste den genomströmningspassage i form av en rörkulvert som finns mellan kanalen och inre viken av Maren beaktas. Den fyller en viktig funktion för att hålla vattnet friskt i den innersta delen av viken. Genomströmningen via den s.k. blindtarmen som	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		utgör en del av den gamla Södertälje kanal måste också bibehållas.	
37-2	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Beroende på flödessituationen i Mälaren kan effekten av grumling hålla i sig en längre tid än några dagar som nämns i samrådsunderlaget.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
37-3	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Det framgår inte av samrådsunderlaget under vilket år respektive när under året muddrings- respektive dumpningsarbetet planeras att utföras. När i tiden arbetena planeras att utföras (tidplan) samt hur muddring och dumpning planeras att utföras bör beskrivas mer utförligt.	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
37-4	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Vid samrådsmötet den 17/4 informerades om att arbetena planeras att utföras utan någon form av skärmar (konventionella respektive bubbelskärmar). Motiv till detta måste redovisas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
45-7	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	Det föreligger ett förbättringskrav på våra vattenförekomster. MKB bör särskilt belysa hur projektet kommer att tillgodose kraven enligt vattendirektivet.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
Naturmiljö			
5-1	SGI, 2013-04-16	Se yttranden från samråd 1.	Se sammanställning från det inledande samrådet (bilaga 8 till samrådsredogörelsen).
11-7	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Länsstyrelsen i Västmanland har nyligen inventerat strandområdet, för revidering av strandskyddet.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 –

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>Enligt länsstyrelsen finns höga bevarandevärden intill utpekade dumpningsplatser och då främst i Mälärvikar, långgrunda stränder, strandängar och i känsliga våtmarker förbundna med Mälaren.</p> <p>Vissa långgrunda och vassrika stränder kan betraktas ha en känslig botten (ex Säbyviken). Flera rödlistade fåglar har påträffats i narregionen.</p> <p>Kommunen begär att länsstyrelsens inventering vägs in i konsekvensbedömningen av Mälärprojektet på lokal nivå.</p> <p>Ytterligare naturvärdestudier av botten vid föreslagna dumpningsområden är påkallade.</p>	”Konsekvenser för vattenmiljön”.
14-2	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	De allmänna farlederna i Mälaren och Södertälje kanal går igenom flera naturreservat och Natura 2000-områden. Vilka av dessa som berör strand- och vattenmiljön och vilka värden som kan påverkas inom respektive skyddat område behöver beskrivas.	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
14-4	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Det bör närmare beskrivas hur och var erosionskydd ska anläggas. Många arter är beroende av erosion och av en naturligt sammanhängande miljö mellan vatten- och landområdet. Anläggande av erosionskydd kan komma att påverka naturmiljön i riksintresseområdet negativt. Vissa fågelarter kan exempelvis få det svårare att ta sig mellan vattenområdet och häckningsplatserna och vissa fiskarter behöver kunna vandra fritt mellan	För erosion se TB samt kapitel 3 i MKB. För konsekvenser på naturmiljö se avsnitt 7.5 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		pelagialen, littoralen och svämplanerna för att kunna reproducera sig och få goda uppväxtförhållanden. Det bör utredas hur behovet av erosionskydd i känsliga naturmiljöer kan minimeras och om skydd krävs, hur dessa kan utformas för att minimera påverkan på berörda ekosystem.	
18-2	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	Muddringen berör naturreservaten Engsö, Frösåker, Ridö-Sundbyholmsarkipelagen och Strömsholm. För muddring och upplag av muddermassor krävs dispens från reservatsföreskrifterna i samtliga berörda naturreservat. Ovan nämnda reservat är dessutom Natura 2000-områden, där en del fiskarter som bl.a. asp är utpekade samt där Mälaren har pekats ut som ”eutrof sjö”, detta innebär att det krävs en Natura 2000-prövning för dessa områden. Natura 2000-området Lindöberget berörs inte direkt, men det bör undersökas om den närliggande muddringen riskerar att påverka den för området utpekade naturtypen ”eutrof sjö” genom grumling. Om så är fallet krävs en Natura 2000-prövning.	Se avsnitt 7.5 och 8.2 i MKB.
18-3	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	Muddrings- och dumpningsåtgärderna sker i anslutning till ett antal fågelskyddsområden. Det bör utredas hur verksamheten kan påverka fåglarna och vilka åtgärder som bör vidtas för att inte störa dessa under häckningsperioden. I Mälaren finns dessutom ett antal fågelkolonier utanför	Se avsnitt 7.5 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		fågelskyddsområden, som även de behöver utredas vad gäller eventuell påverkan. Se rapport <i>Fågelskär i Mälaren 2012 rapportnummer 2012:10</i> .	
18-6	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	<p>Angående alternativa farledssträckningar i Galten så har Länsstyrelsen tidigare haft ett fartbegränsningsärende i Galten p.g.a. problem med svall. Detta talar för det sydliga alternativet. Naturvården instämmer dock i bedömningen att det kräver onödigt mycket muddring varför den norra sträckningen bör behållas. Dock bör man särskilt titta på svallbilden i detta område.</p> <p>St. Sandskär ligger inom naturreservatet Ridö-Sundbyholmsarkipelagen tillika Natura 2000-området Ridöarkipelagen (SE0250008). Den nya dragningen kräver en omfattande muddring. Tillsammans med att den gamla sträckningen kvarstår blir St. Sandskär helt omgiven av farleder. Det bör utredas hur ön påverkas av detta, svall, erosion, friluftsliv m.m.</p>	Se avsnitt 7.5, 7.6 och 7.10 i MKB.
18-7	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	Planerade åtgärder innebär att större fartyg kan trafikera Mälaren. Det bör utredas om de nya, större fartygen ger ett ökat eller ändrat svall, och hur det kan påverka strandmiljöer och grunda vikar i anslutning till farleden.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 5.7 och 7.5 i MKB.
36-22	Södertälje kommun, 2013-05-02	Vilka negativa risker finns för att strandlinjerna påverkas av de större fartygen i förhållande till nuläget vilket även gäller farleden söder om kanalen?	Se avsnitt 7.5 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
44-3	Skåpholmens stugägarförening, 2013-05-14	På Stora Sandskär har Havsörnar häckat under flera år. Speciellt byggnationen men även en ökad båttrafik närmare ön kommer att störa häckningen. Vi motsätter oss därför denna förändring. En förändring av detta slag riskerar att fördärva stora naturvärden.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5 i MKB.
Fiske			
6-4	Privatperson, 2013-04-18	Om Sjöfartsverket ska dra farleden på östra sidan av Stora Sandskär måste det muddras mycket för att garantera 8,4 meters djup. Särskilt tråkigt är att rullstensåsen som förlänger norra spetsen på ön under vattnet, är ett populärt fiskeställe. Detta fina fiskeställe blir till intet efter eventuell muddring. Föreslår att nuvarande farled väster om Stora Sandskär består och att muddringen på östra sidan Stora Sandskär skippas.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5, 7.6 och 7.9 i MKB.
11-7	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Enligt inventering av strandområdet som utförts av Länsstyrelsen i Västmanland är vattenvärdemiljön särskilt värdefull för fisk och fritidsfiske.	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
11-8	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Det är vitalt att dumpning inte påverkar möjligheterna till yrkesfiske i Kungsörs kommun. Vi sätter ett stort frågetecken kring att riksintresse för yrkesfiske klarar en påfyllnad av 350 000 m ³ muddermassor, utan negativ påverkan. Vi emotsätter oss all negativ påverkan på dessa tillgångar.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
14-7	Havs- och vattenmyndigheten,	Tippning bör inte ske i områden som utgör reproduktionslokaler och uppväxtområden för fisk.	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 –

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
	2013-05-03	Myndigheten ser det som positivt att samråd skett med fiskare i Mälaren i syfte att lokalisera viktiga områden för fiskrekrytering.	”Konsekvenser för vattenmiljön”.
14-9	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	För att minimera miljöpåverkan är det avgörande att vattenarbetena utförs under lämplig tid på året. Ett möjligt scenario är annars att återsedimentation sker i grunda områden som nyttjas för fiske och att fiskerörelsen skadas. Det bör redovisas noggrant när på året de olika momenten ska ske och hur detta förhåller sig till de tider som gäller för fiskrekryteringen i Mälaren. Utan tidplan är det inte möjligt att göra en rätt bedömning av miljöpåverkan.	Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.
19-1	Västra Märsöns Tomtägarförening, 2013-04-24	<p>Föreslagna dumpningsområde mellan Märsön/Tedarön/Aspön gränsar till cirka 200 fastigheter på Västra Märsön där stort tryck råder på vattnet under sommarhalvåret. Fiske och badning kan komma att påverkas starkt om föreslagna dumpningsområde väljs. Inom södra delen av området finns flera djuphål som skulle komma att läggas igen och därmed avsevärt försämrat fiske runt Märsön.</p> <p>Västra Märsöns Tomtägarförening föreslår att dumpningsområdet förläggs lite längre västerut (se figur i yttrandet) och att dumpning prioriteras till områden där djupförhållandena är sådana (större), att dumpningsområdets utsträckning ytmässigt kan begränsas. Det är lämpligt att dumpa material vid områden där bebyggelsen inte är så koncentrerad</p>	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5, 7.6 och 7.9 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		som på Märsön, d.v.s. närmare Aspön och där djupförhållanden dessutom verkar lämpliga. Viktigt att djuphålorna närmast Märsön får leva vidare för ett fortsatt aktivt fiske runt Märsön	
32-7	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	Just intill Tedaröns fyr ligger ett gammalt vrak och där är ett av de bästa fiskegrunden i denna del av Mälaren.	Synpunkten noterad.
33-1	Sportfiskarna, 2013-05-03	<p>Sportfiskarna vill framhålla vikten av att planera muddringen så att den utförs under perioder då berörda arter är som minst känsliga. I dagsläget saknas närmare utredning av i vilken utsträckning grumlande arbeten kan komma att påverka fiskrom. Förslag på villkor om när på året muddring ska ske ska tas med i ansökan till mark- och miljödomstolen. För att fastställa en sådan period måste undersökningar av berörd flora och fauna göras och redovisas. Undersökningen av bottenfauna och provfiske bör ske längs med hela den planerade muddringssträckan för att kartlägga eventuella skyddade arter och vilken inverkan den fysiska modifieringen av sjöbotten kommer ha på kvalitetsfaktorer som fisk och bottenfauna.</p> <p>Särskild hänsyn måste tas till de särskilda bevarandeområden så att det säkerställs att livsmiljöer inte skadas och att de arter som avses skyddas inte utsätts för störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet av dem i området. Sådana skyddade arter är bland annat asp</p>	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>och nissöga.</p> <p>Ytterligare försiktighetsmått skulle kunna tas om gösens lekplatser identifierades.</p> <p>Sportfiskarna menar att en undersökning av lämplig tid för muddring samt känsliga platser (fristående grund, grunda vikar, lekplatser etc.) och arter kan ske inom den redan nu pågående fisk- och fiskeutredningen.</p>	
33-2	Sportfiskarna, 2013-05-03	<p>MKB:n måste belysa hur arter som nors och siklöja påverkas av dumpning av muddermassor i djuphålör. Även om dumpning inte kommer att ske inom Natura 2000-områden så bör en MKB omfatta eventuell påverkan på asp och nissöga. Särskilt ska djuphålörs betydelse som habitat för förekommande arter beskrivas.</p>	<p>Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – ”Konsekvenser för vattenmiljön”.</p>
33-6	Sportfiskarna, 2013-05-03	<p>Sportfiskarna vill poängtera att friliggande grund är av betydelse för fisk och att de i möjligaste mån ska bevaras vid utformningen av farleden.</p>	<p>Synpunkten noterad.</p>
36-35	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>Hallsfjärden och Södertälje kanal in mot Mälaren utgör vandringsväg för laxartade fiskar. Arbetena bör så långt som möjligt ta hänsyn till tider för fiskens vandringar.</p>	<p>Synpunkten noterad.</p>
45-6	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	<p>Mälaren utgör riksintresse för yrkesfisket. Dumpningsplatser måste utredas särskilt med anledning av detta. Det är viktigt att de muddermassor som grävs ur inte innehåller föroreningar som avviker från</p>	<p>För dumpning och masshantering se avsnitt 4.4.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - ”Alternativredovisning för hantering av muddermassor”.</p>



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		bakgrundsföreningen. I det fall föreningsnivåerna är förhöjda måste alternativa hanteringsmetoder övervägas. De dumpningsplatser som väljs måste också väljas utifrån "lika på lika" principen samt uppfylla kravet om att vara ackumulationsbotten.	För konsekvenser på fisk och fiske se avsnitt 7.5 och 7.6 i MKB samt tillhörande bilaga 1 – "Konsekvenser för vattenmiljön".
Dricksvatten			
20-34	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 6.4.1 anges att Västerås har två infiltrationsplatser som var för sig klarar Västerås nuvarande vattenförsörjning. Västerås stad vill påtala att platserna som teknisk anläggning kan fungera som reserver för varandra men inte fungera som reserv för en längre tids reservvattenförsörjning eftersom de tar vatten från samma källa. Västerås stad vill därför påpeka att vi liksom Södertälje saknar reell reserv för vattenförsörjningen.	Synpunkten noterad, se avsnitt 7.4.1. i MKB.
20-35	Västerås stad, 2013-04-25	Västerås stad förutsätter och ställer krav på att dialogen med vattenproducenterna påbörjas redan under planeringsfasen.	Synpunkten noterad.
36-15	Södertälje kommun, 2013-05-02	Ett förtydligande måste ges hur de förorenade muddermassorna ska hanteras, i hela kanalavsnittet från hamnområdet vid Igelsta till Linasundet. Vilken volym rör det sig om och hur ska de omhändertas utan att riskera kvaliteten på dricksvattnet för två miljoner människor. Någon risk för påverkan vid dricksvattenintaget vid Underås får inte finnas.	Synpunkten noterad. För dumpning och masshantering se avsnitt 3.4 och 4.4.4 i MKB samt tillhörande bilaga 4 - "Alternativredovisning för hantering av muddermassor". För påverkan på dricksvatten se

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
			avsnitt 7.4.2 i MKB.
36-20	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det saknas en risk- och sårbarhetsanalys gällande dricksvattenförsörjningen för två miljoner människor vid Mälaren.	Synpunkten noterad. Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen för Mälaren.
37-1	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Den normala vattenströmningen i Mälaren är österut men tidvis under året, vanligtvis sensommaren, är luckorna mellan Saltsjön och Mälaren helt stängda. Under perioder med helt stängda luckor ökar risken för att föroreningar från utsläpp i Mälaren ska nå råvattenintagen till vattenverken.	Synpunkten noterad.
37-12	Stockholm Vatten, 2013-05-03	I den östra delen av Mälaren, Storstockholmsregionen, finns även ett behov av att se över tillgången på reservvattentäkter både utifrån befolkningsutveckling, klimatförändring och utifrån den förändrade riskbilden för Mälaren. Det gäller både befintliga och nya eventuella reservvattentäkter som sjön Yngern.	Synpunkten noterad. Detta ligger dock inte inom ramen för Mälärprojektet.
Grundvatten			
36-23	Södertälje kommun, 2013-05-02	I avsnitt 6.5 anges att grundvattennivån kan behöva sänkas under anläggningstiden och att grundvattennivån kan höjas under driftstiden p.g.a. ytvattenförändringar. Konsekvenserna måste tydliggöras. Det gäller både översvämningsrisker och sättnings- och rasrisker.	Se TB samt avsnitt 7.7.2 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
Kulturmiljö			
26-1	Riksantikvarieämbetet, 2013-05-02	<p>Riksantikvarieämbetet hänvisar till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.</p> <p>Som stöd i det fortsatta arbete med att hantera kulturmiljö- och landskapsfrågorna i kommande miljökonsekvensbeskrivning bifogas en checklista över viktiga frågor som, anpassade till projektets karaktär, bör belysas i det färdiga beslutsunderlaget.</p>	Synpunkten noterad.
26-2	Riksantikvarieämbetet, 2013-05-02	<p>Fornlämningar redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i samband med att landskapet och kulturmiljön som helhet beskrivs och bedöms. Därutöver bör ett tidigt samråd med länsstyrelsen hållas för att på ett så tidigt stadium som möjligt klara ut eventuella förekomster av fornlämningar och andra kulturlämningar inom exploateringsområdet samt om behov finns av arkeologisk utredning enligt 2 kap. 11 § Kulturminneslagen (KML).</p>	Synpunkten noterad.
32-6	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	<p>Just intill Tedaröns fyr ligger ett gammalt vrak, anledningen till det känner ni till.</p>	Synpunkten noterad.
36-38	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>Föreslagna åtgärder av kanalsträckningen tillför inget mervärde till kulturmiljön i stadskärnan men kan innebära en negativ påverkan, både visuellt och fysiskt. Negativ påverkan kan orsakas av att kulturmiljöer tas bort, att det uppstår skador på byggnader genom vibrationer, att kanalpromenader och rester av dragvägar förstörs genom spontningen</p>	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.11.2 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>av kanalslänterna och att Blindtarmen snörps av genom spontningen.</p> <p>Lotsövernattningsbyggnaden föreslås rivas inför nya broläget vilket till viss del minskar kulturmiljöns helhet. Positivt är att slussnedgångsbyggnader behålls samt att gamla kanalen intill Kanalholmen bibehålls.</p>	
36-39	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>Det är av stor vikt att MKB:n rörande kulturmiljöerna längs kanalen samt intilliggande kulturmiljöer som utpekats i det antagna planeringsunderlaget ”Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun” redovisas mer detaljerat med eventuellt förslag till skyddsåtgärder som föreslås göras med fornlämningarna.</p> <p>Utformningsfrågorna av Sjöfartsverkets nya verksamhetsområde är av stor vikt i den känsliga kulturmiljön som slussen utgör.</p>	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.11.2 i MKB.
36-40	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>De vibrationer som förväntas bedöms inte innebära risk för sättningsskador såtillvida att grundläggningen av byggnader inte är bristfällig. Det bör därför påpekas att angränsande kulturmiljöer säkerställs från skador som kan orsakas av vibrationer under ombyggnadstiden.</p>	Synpunkten noterad. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
36-41	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>Samrådsunderlaget anger att konsekvenser samt eventuella skyddsåtgärder för kulturmiljön behandlas inom eventuell tillståndsansökan enligt KML men även ska beskrivas översiktligt i MKB:n. Det innebär konsekvenser och skyddsåtgärder</p>	Se avsnitt 7.11.2 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		rörande fornlämningar. Även övriga kulturmiljöer som faller utanför KML behöver redovisas mer detaljerat med förslag till skyddsåtgärder.	
45-9	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	Ur kulturmiljösynpunkt har det mesta framförts tidigare via Länsstyrelsen i Västmanland angående arkeologisk utredning, påverkan på världsarvsområdet Birka/Hovgården, samt fornlämningsområden vid Södertälje sluss.	Synpunkten noterad.
Buller och vibrationer			
14-5	Havs- och vattenmyndigheten, 2013-05-03	Spontning kommer utföras i Södertälje kanal och på andra ställen är sprängning aktuellt. Detta orsakar undervattensstörningar i form av ljud och vibrationer. När och hur sprängning och spontningen ska utföras för att minska ljudstörningar bör beskrivas närmare.	Se avsnitt 7.8 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”.
20-36	Västerås stad, 2013-04-25	Västerås stad vill påpeka att det inte kan vara realistiskt att båttrafiken på sikt inte skulle öka för att båtarna blir större med tanke på de målsättningar som finns kring ett transportslagsöverskridande tankesätt. Det finns dessutom ett flertal projekt och organisationer (bland annat Trafikverkets projekt Mer gods på Mälaren och näringslivsgruppen Mälarlogistik) förutom Mälarprojektet i sig, som syftar till att mer gods ska gå på Mälaren.	Synpunkten noterad. Se även bilaga till ansökan – ”Samhällsekonomisk bedömning av Mälarprojektet i anslutning till MKB”.
20-37	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 6.7.2 anges att förhöjda ljudnivåer kommer att ske för vissa områden längs farleden när anläggningsarbetena genomförs.	Se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		Västerås stad vill påtala vikten av att detta kommuniceras och inte bara informeras med berörda i god tid före arbetet start så att de upplevda störningarna kan minimeras.	vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
28-1	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Buller, vibrationer och avgaser från byggmaskiner drabbar stora områden av Södertäljes centrala delar och i synnerhet bostadsområdet Tältet (i underlaget felaktigt benämnt Karlsvik) under den treåriga byggperioden.	Se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
28-5	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Vårt område med 137 bostäder kommer att drabbas av buller som i vissa fall överstiger 70 decibel samt skakningar som får porslin och glas att klirra under tre år. 40 decibel är gränsen för att samtal ska kunna föras. Dessa effekter kommer att bestå om än i lindrigare omfattning p.g.a. de större båtarna. Redan idag är bullret påtagligt likaså vibrationer i fönster.	Se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
29-1	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	De boende inom brf Manegen är mycket oroliga över de störningar som uppkommer under anläggningsperioden 2014 – 2018. Vi reagerar mest över störande buller vid spontning vid kanalslänterna, vibrationer i mark och byggnader i samband vid spontning och skador som kan uppstå på byggnader under och efter anläggningsperioden. Eftersom spontningen beräknas ta upp till 3 år och arbetet utförs vardagar mellan kl. 07.00 – 19.00,	Se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		kommer det att kraftigt störa de boende i området. Visserligen flyttas spontningen från dag till dag och allt längre ifrån vårt bostadsområde, men bullerstörningar kommer även påverka oss även om det inte sker i direkt närområde.	
29-5	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	<p>Brf Manegen har ett antal frågor som vi vill ha besvarade:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Muddring, hur ska det gå till och kommer det även ge bullerstörningar? 2) Hur långa är sponten som ska spontas? 3) Hur lång tid beräknas varje spontning ta? 4) Hur många meter per dag hinner man sponta? 5) Kommer spontning ske på båda sidor av kanalen samtidigt och kommer det ge eko-effekter så störningar ökar? 6) 70 dbA är ett riktvärde för störningar men vid anläggningsarbete kan det uppgå till 75 dbA, finns det någon garanti att max-värdet inte kommer att överstigas? 7) Finns det ljuddämpning på utrustningen på spontningsutrustningen? 8) Kommer Sjöfartsverket att besikta samtliga fastigheter innan anläggningsarbetet påbörjas? 9) Sker det kontinuerlig kontroll av fastigheterna under anläggningsperioden? 10) Hur stora är vibrationerna och hur kommer vi 	<p>För beskrivning hur arbetena går till se TB.</p> <p>För konsekvenser se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”.</p> <p>Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		boende känna av det	
36-3	Södertälje kommun, 2013-05-02	Är det rätt läge att bedriva pålningsarbete i centrala Södertälje mellan kl 07-19 under tre års tid? Är staten berett att svara för konsekvenserna som kommer att uppstå för Södertäljes boende, företagare och besökare?	För beskrivning hur arbetena går till se TB. För konsekvenser se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
36-6	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det finns stor oro i Södertälje att en ökad sjöfartstrafik med större fartyg genom Södertälje medför en försämrad buller- och luftmiljö och kan leda till att kommunens planer kring en fortsatt utveckling av staden och stadskärnan inte kan fullföljas på det sätt som önskas.	För konsekvenser se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
36-14	Södertälje kommun, 2013-05-02	Pålningsarbetet i Södertälje kanal begränsas till vardagar kl 09-17. Pålningsarbeten sker dessutom inte under sommarmånaderna.	Synpunkten noterad. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
36-29	Södertälje kommun, 2013-05-02	Arbetena utmed kanalen innebär en bulleraktivitet som blir rörlig vartefter arbetena fortskrider. Ur bullerstörningssynpunkt finns det bebyggelse utmed kanalen som kan betecknas som extra känslig. Det är området för Södertälje sjukhus. I samband med störande byggverksamhet utmed kanalen i detta	För konsekvenser se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”. Som bilaga till ansökan finns en

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		avsnitt måste ett nära samråd ske med driftansvariga för sjukhuset. Till sammanhanget hör även att om- och tillbyggnad kommer att ske av sjukhuset inom den närmaste tiden.	åtgärdsplan för buller och vibrationer.
36-37	Södertälje kommun, 2013-05-02	<p>Det är mycket angeläget att arbetsmetoder för genomförandet avseende främst spontning och borrhningsarbeten kan utföras med utrustning som uppfyller kriterier på bästa möjliga teknik ur bullerhänseende. SjöV bör ställa detta som krav i upphandling av entreprenörer.</p> <p>Det är även angeläget att spontningsarbeten kan ske med teknik som inriktas mot vibreringsteknik istället för nedslagning.</p> <p>Kommunen förutsätter att mark- och miljödomstolen kommer att fastställa riktvärden eller begränsningsvärden för buller som måste efterlevas. Lämpligt utformade egenkontrollprogram behöver därefter redovisas för tillsynsmyndigheten.</p> <p>Kommunen har för avsikt att återkomma med uttrande i samband med att MKB:n är färdig för att lämnas in till mark- och miljödomstolen.</p>	<p>För beskrivning hur arbetena går till se TB.</p> <p>För konsekvenser se avsnitt 7.8.2 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – ”Konsekvenser för buller och vibrationer”.</p> <p>Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.</p>
Luftmiljö			
28-6	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Avgasutsläppen kommer att öka under de tre byggåren och vi ser med stor oro på detta inte minst för alla barn i området. En stor del av de boende är pensionärer som vistas hemma under stora delar av	<p>För beskrivning hur arbetena går till se TB.</p> <p>För konsekvenser se avsnitt 7.9.2</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		dagen och därför blir extra berörda av bygget.	i MKB.
36-6	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det finns stor oro i Södertälje att en ökad sjöfartstrafik med större fartyg genom Södertälje medför en försämrad buller- och luftmiljö och kan leda till att kommunens planer kring en fortsatt utveckling av staden och stadskärnan inte kan fullföljas på det sätt som önskas.	För beskrivning hur arbetena går till se TB. För konsekvenser se avsnitt 7.9.2 i MKB.
Friluftsliv och rekreation			
6-1	Privatperson, 2013-04-18	Stora Sandskär är en av de mest populära öarna och rekreationsplatserna i Västerås skärgård. Under sommarmånaderna kan det ligga mellan 10-40 båtar på svaj på östra sidan av ön. Detta på grund av att den förhärskande vinden under sommaren är sydvästlig och därmed blir det lä på östra sidan. Vidare så är Stora Sandskär en rullstensås med ovanligt klart vatten runtom. Det är 10 km in till Västerås Hamn och i väderstrecken nord-syd ligger ön ungefär mitt i Mälaren, vilket gör att ön är mycket tillgänglig för många båtägare och badgäster samt ett vanligt mål för dagsturen ut på Mälaren.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.10.2 i MKB.
6-2	Privatperson, 2013-04-18	Om Sjöfartsverket ska dra farleden på östra sidan av Stora Sandskär förstörs idyllen och lugnet med ön. Båtägare och badgäster kommer att känna obehag med stora lastbåtar (upp till 160 m långa) som tar en genväg in mot Västerås Hamn. Stora svall dras upp och småbåtarna gungar ordentligt.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.10.2 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
11-6	Kungsörs kommun, 2013-04-22	<p>Beskrivningen av riskerna för friluftsliv och rekreation är felaktig. På kartbild 23,s.41, saknas Kungsörs två största allmänna badplatser vid Skillingeudd och vid Ekuddens campingplats. Badplatserna finns i närheten av föreslagna dumpningsplatser. Slutsatsen på s. 42 om att "områden där åtgärder planeras att genomföras är generellt inte belägna i anslutning till någon anordnad badplats" är således felaktig.</p> <p>Ny värdering måste göras som tar hänsyn till ett uppdaterat underlagsmaterial där badplatserna finns inkluderade. Det är ur vårt perspektiv otänkbart att dumpningen ökar risken för metaller och miljögifter i badplatsernas närhet.</p>	Synpunkten noterad och åtgärdad, se avsnitt 7.10.2 i MKB.
11-7	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Kommunen begär att länsstyrelsens inventering av friluftslivsvärden vägs in i konsekvensbedömningen av Mälarpjektet på lokal nivå.	Synpunkten noterad.
11-8	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Det är vitalt att dumpning inte påverkar möjligheterna till turism och rekreation i Kungsörs kommun. Galtens södra del är överlag grund. Vi sätter ett stort frågetecken kring att riksintressen för turism och rekreation klarar en påfyllnad av 350 000 m ³ muddermassor, utan negativ påverkan. Vi emotsätter oss all negativ påverkan på dessa tillgångar.	<p>Synpunkten noterad.</p> <p>För dumpning se avsnitt 3.4 i MKB.</p> <p>För konsekvenser se avsnitt 7.10.2 i MKB.</p>
20-38	Västerås stad, 2013-04-25	Under kapitel 6.8.2 anges att planerade åtgärder kommer att störa fritidsbåtstrafiken och temporärt	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		kan komma att störa fritidsfisket. Västerås stad vill påtala vikten om att i god tid informera om dessa störningar.	
22-1	Kungsörs Segelsällskap, 2013-04-28	<p>Den föreslagna farledssträckningen i Galten är att föredra, då den innebär mindre ingrepp och därmed troligen har mindre påverkan på miljön i Galten. Kungsör Segelsällskaps är dock oroade över vad de kommande större fartygen kan betyda, när vi ligger i hamnen på vår klubbholme "Glipen" som är beläggen alldeles vid farleden. Vi har redan idag problem med "sjöhävning" och svall inne i hamnen, när fartygen passerar i hög fart. De kommande fartygen på över 9000 ton, kommer att innebära ännu större "sjöhävning" och förvärra problemen.</p> <p>För att lindra problemen så vill vi att det införs en hastighetsbegränsning, där farleden passerar Glipen, under säsongen för fritidsbåtar, 1 maj – 15 oktober.</p>	<p>Synpunkten noterad. För konsekvenser se avsnitt 7.10.2 i MKB.</p> <p>Sjöfartsverket styr inte över hastighetsbegränsningar. Det är Länsstyrelsen som sätter dessa.</p>
25-13	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	Mälarbadet ligger ganska nära Linasundet och Ragnhildsborg. Rektangeln s.23 märkt med Ragnhildsborg har hamnat på fel ställe.	Synpunkten noterad och åtgärdad.
25-3	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	Vid spontningen kan det vara svårt att ha fönster öppna eller använda balkonger, uteplatser och terrasser sommartid, vilket inskränker på vårt fritidsliv kraftigt. Vem vill höra slag efter slag när man sitter ute för att koppla, av speciellt för oss boende i lägenheterna där hälften är pensionärer och har sett fram emot att få koppla av efter arbetslivet.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.8.2 och 7.10.2 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
30-1	Boende Torpa Prästgård 3:3, 2013-05-02	Dumpning av muddermassor kommer eventuellt att ske i vårt vatten. Det kommer att innebära olägenhet för både fiske och bad. Med detta brev vill vi understryka att vi vill ha en dialog angående dumpning av muddermassor.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.6.2 och 7.10.2 i MKB.
32-1	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	Den dumpningsplats som ligger just intill Märsöns västliga vatten har flera nackdelar. På Västra Märsön finns ca 150 sommarstugor varav många och allt fler blir permanentboende. Där finns flera badplatser och båtbyggor samt att många tar sitt vatten (inte dricksvatten) direkt från Mälaren i området för tänkt dumpningsplats. Området är inte särskilt djupt vilket kan medföra att berörd yta blir stor. Det känns olustigt att gräva upp en massa sediment och dumpa detta intill ett flertal badplatser och boende.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.10.2 i MKB.
36-9	Södertälje kommun, 2013-05-02	Södertälje utgår från att strandpromenaderna kommer hållas öppna så mycket som är tekniskt möjligt.	Synpunkten noterad.
36-10	Södertälje kommun, 2013-05-02	På sid 13 i samrådsunderlaget anges att det är en gångstig som ska anläggas längs med den västra sidan av kanalen. Så angavs inte på samrådsmötet. Södertälje menar att det ska vara en kombinerad strandpromenad och cykelväg upplyst och användbar året om.	Synpunkten noterad.
36-11	Södertälje kommun, 2013-05-02	GC-vägen på östra sidan av kanalen bör inte brytas för de verkstadslokaler som Sjöfartsverket vill ha	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		mot Kusens backe.	
36-27	Södertälje kommun, 2013-05-02	En analys av konsekvenser för fritidsbåtar som samtidigt trafikerar farleden och kanalen samt säkerhetsaspekter bör redovisas i MKB:n. Passager av större fartyg i kanalen kan innebära en blockering för det stora antal fritidsbåtar som passerar kanalen sommartid. Behovet av tillfälliga väntplatser kommer att öka.	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
36-28	Södertälje kommun, 2013-05-02	Konsekvenserna för Södertälje Gästhamn bör tas upp i samband med byggperioden i avsnitt kring yttre Maren.	Synpunkten noterad.
36-34	Södertälje kommun, 2013-05-02	Miljökontoret avråder dumpning från områden kring Skorvan då viken väster om ön vid Pershagen utgör en allmän badplats.	Synpunkten noterad.
36-36	Södertälje kommun, 2013-05-02	Muddringsarbeten i anslutning till Linasundet kan påverka det allmänna badet Mälarbadet vid Ragnhildsborg. Tidpunkt för muddringsarbeten måste ske i god tid före eller efter badsäsongen.	Synpunkten noterad.
44-2	Skåpholmens stugägarförening, 2013-05-14	Stora Sandskär har i tilltagande grad kommit att nyttjas av det rörliga friluftslivet och ”lagunen” på skåpholmensidan utgör lagerplats för såväl kanotister som seglare och motorbåtsfolk. Att förlägga rännen enligt förslaget skulle allvarligt skada detta. Vi motsätter oss därför denna förändring.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.10.2 i MKB.
Risk och säkerhet			

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
5-1	SGI, 2013-04-16	Se yttranden från samråd 1.	Se sammanställning från det inledande samrådet (bilaga 8 till samrådsredogörelsen).
6-3	Privatperson, 2013-04-18	<p>Idag gör lastbåtarna en 90-graders-sväng runt sydspetsen på Stora Sandskär för att sedan gå mot Västerås Hamn (eller tvärtom från andra hållet). I er utredning säger ni att manövreringsförmågan försämras med 160 m långa lastbåtar. Jag har aldrig sett (under 40 års tid) att dagens 125 m långa lastbåtar har några problem att svänga runt Stora Sandskär på västra sidan.</p> <p>Föreslår att nuvarande farled väster om Stora Sandskär består. De större lastbåtarna (max 160 m) får ta en något större gir (om så behövs) runt sydspetsen på Stora Sandskär samt anpassa (sakta ned) farten vid giren.</p>	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
10-1	Fastighetsägare Almö-Lindö, 2013-04-24	<p>Den föreslagna ändrade dragningen av farleden norr/öster om stora Sandskär (på Fulleröfjärden) kommer att medföra ökad stranderosion på närliggande markområden (öar och fastland).</p> <p>Idag måste fartygen sakta ner farten på grund av farledens tvära kurva vid stora Sandskärs södra udde. Stranderosionen är redan idag stor på grund av att fartygen går så fort (allför fort enligt oss) och med den föreslagna ändringen kommer man inte längre behöva sänka farten. Högsta farten vintertid är vad vi kan förstå högst 12 knop men enligt vår mening finns det fartyg som går betydligt fortare.</p>	Synpunkten noterad. Se även avsnitt 7.5.3 i MKB.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		Vad för maxhastighet som gäller sommartid vet vi inte men nog tycker vi att båtarna (de flesta) går alldeles för fort. För att stranderosionen inte ska bli värre än vad den är idag så är vårt förslag är att behålla nuvarande dragning av farleden söder om stora Sandskär.	
11-9	Kungsörs kommun, 2013-04-22	Försiktighet behöver iakttas vid sprängningsarbeten, för att undvika sprickbildning i berggrunden.	Synpunkten noterad.
13-1	SMHI, 2013-04-30	<p>Med tanke på de konsekvenser som en oförväntad föroreningsspridning kan få, finns anledning att upprätthålla en hög beredskap under projektiden. Denna beredskap bör lämpligtvis bestå av ett övervakningsprogram som kartlägger effekterna av muddringsarbetet och dess eventuella påverkan på omgivande vattenmiljö och dricksvattentäkter.</p> <p>Övervakningsprogrammet bör utformas så att resultaten kan jämföras med de spridningsberäkningar som SMHI gjort, och eventuellt användas för att förbättra beräkningsmodellen ytterligare.</p> <p>I händelse av att provtagningen inom det föreslagna övervakningsprogrammet påvisar en spridning som på avgörande sätt avviker från den prognostiserade spridningen, anser SMHI att ett åtgärdsprogram behöver upprättas med avsikt att begränsa de negativa effekterna av omfattande föroreningsspridning, med resulterande degradering</p>	Till ansökan bifogas ett kontrollprogram. Se även kapitel 9 i MKB.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		av vattenmiljö och dricksvattenkvalitet.	
18-7	Länsstyrelsen i Västmanlands län, 2013-04-24	Det bör utredas om breddningen av farleden medför att redan trafikerande fartyg ökar farten i Mälaren och hur svallet från dessa i så fall ändras.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 5.7 och 7.5 i MKB. Se även referensrapport till MKB - Mälarpjektet – Konsekvenser för naturmiljön (WSP, 2013)
24-1	Socialdemokratiska kvinnoklubben i Södertälje, 2013-04-29	Enligt Översiktsplanen för Södertälje innebär större fartyg ökad erosion och det i sin tur leder till ökade risker för ras och skred. Om de höga slänterna på ömse sidor om kanalen undermineras på grund av erosion kan det leda till stora skred som helt eller delvis täpper till kanalen.	Synpunkten noterad. Se även referensrapport till MKB - Mälarpjektet – Konsekvenser för naturmiljön (WSP, 2013)
25-4	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	Genom att bredda och fördjupa farlederna ges bra och ökad säkerhet för dagens fartyg. För egen del skulle jag föreslå max.gräns på 140 m i nya farleden. Större fartyg minskar marginalerna för mycket och därmed blir sjösäkerheten åter lidande. Djupgåendet på 7 m medger ju troligen inte fullastade fartyg så det blir inte någon större ökning av lastförmågan i förhållande till dagens max. mått. Kvarstår då att man går med dellastade fartyg.	Synpunkten noterad.
25-5	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	De största riskerna är vid ingång till brohålen på sydgående i södra kanalen och på östgående i Kvikksund. Det fordras att allt fungerar perfekt. Fartygen i praktiken kanske inte fungerar lika bra som i simulatorn. Dessutom får man alltid räkna med ”mänskliga faktorn”. Har man kunnat simulera bankeffekterna som de blir efter	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		spontningen?	
25-8	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	Vald farledssträcka vid Torpagrund medför inte mindre än tre girar till Köpingrännan. Det södra alternativet är det klart bästa med en mjuk gir upp emot Köpingrännan. Den bästa och säkraste farleden ska väljas. Norra farleden kan behållas som den är. Den passar då bra för möten mellan Kvicksund och Köping för passande tonnage. Det är ont om bra mötesplatser på den sträckan.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 4.4.1 i MKB.
25-12	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	<p>Fartyg med farlig last t.ex. bensin och ammoniak passerar broarna helt oskyddade för ev. åverkan. Slussen i Södertälje har på senare år blivit hjälpligt inhägnad . Räcker det?</p> <p>Nyligen inträffade en olycka vid Hjulstabron där bilen körde igenom bommarna och hamnade i vattnet. Vad hade hänt om en bensinlastad tankbåt befunnet sig i brohålet i samma ögonblick?</p>	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
28-2	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Vi känner stor oro för effekterna på våra byggnader inför all borring, pålning och spontning som ska utföras. Våra hus vilar på instabil grund, lera och sandjord och sättningar i marken är mycket troliga och sprickor i grund och fasader kan inte uteslutas. Om projektet ändå ska genomföras kräver vi noggranna undersökningar och åtgärder för att undvika detta. Självfallet kommer vi kräva skadestånd i händelse av sådana effekter.	För beskrivning av hur arbetena går till se TB. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
32-2	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	För några år sedan var det en incident då ett fartyg fick göra en lov väldigt nära Märsön. Då gick det bra men en sådan undanmanöver blir inte möjlig om schaktmassor ligger i vägen.	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
32-5	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	Det finns ett nålsöga för större fartyg i Mälaren och det är väster om Hjulstabron vid Märsön, Tedarön och Aspön där farleden gör flera tvära krökar. Om det blir större fartyg så blir det ännu större risk för incidenter även om fyren flyttas något.	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
32-8	Fastighetsägare Märsön 2:7, 2013-05-03	Varför inte säkra upp farleden där Mälaren är som smalast, d.v.s. vid Märsön, Tedarön och Aspön. Det finns en utmärkt möjlighet att lägga farleden på norra sidan av Tedarön, här finns få boende och det blir en säkrare och rakare genomfart genom Hjulstabron. Det blir säkrare när Agneudde inte behöver rundas där även sikten för stora fartyg är helt skymd. Förmodligen blir det färre fyrar och märken, därmed lägre drifts- och underhållskostnader. Förmodligen blir det lite mer schaktmassor men en säker farled har naturligtvis ett större värde.	Synpunkten noterad. Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
37-7	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Risker, förändring p.g.a. större fartyg (från 5800 till 9100 ton) och förändrat gods (gastransporter) samt eventuell ökad mängd petroleumprodukter bör redovisas utförligare.	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
37-8	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Säkerhet för att förhindra olyckor och utsläpp vid	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		byggandet respektive i driftskedet bör redovisas utförligare.	tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
37-9	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Ingår översyn av resurser och utrustning för skydd och uppsamling av olja m.m. vid olycka i projektet respektive driftskedet med större fartyg?	<p>Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.</p> <p>Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen för Mälaren. Länsstyrelserna för Mälarlänen har tagit initiativ till en samordnad uppdatering och översyn av miljöskyddsberedskapen i Mälaren.</p>
37-10	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Godsmängden på fartyg som trafikerar farleden i Mälaren beräknas öka med 1,4 % per år i 40 år. Trots betydligt större fartyg så innebär det en ökad fartygstrafik på Mälaren. Transporterna på väg (Förbifart Stockholm, E18), på tåg (nya utökade Mälarbanan) och det privata åkandet (bil, båt) kommer att öka p.g.a. befolkningsökningen. Risken för olycka eller utsläpp till Mälaren kommer att öka. Hur riskbilden förändras och vad man kan göra för att minimera risken för förorening av Mälaren måste belysas. Varje enskilt projekt måste redovisa hur man tänker skydda Mälaren som vattentäkt.	<p>Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.</p> <p>Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen för Mälaren. Länsstyrelserna för Mälarlänen har tagit initiativ till en samordnad uppdatering och översyn av miljöskyddsberedskapen i Mälaren.</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
37-11	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Även den totala riskbilden för Mälaren som vattentäkt måste tas fram.	Synpunkten noterad. Frågan ligger inte inom ramen för Mälarpjektet. Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen för Mälaren.
44-1	Skåpholmens stugägarförening, 2013-05-14	Skåpholmen är en del av Badelundaåsen och uppbyggd av sand, grus och sten. Därför är ön extremt känslig för erosion och kan inte alls jämföras med exempelvis Västkustens granithällar. Skåpholmen har varit bebyggd med sommarstugor sedan 1930-talet. Under senare år har vi kunnat konstatera en allt större stranderosion. Anledningen till detta är att finna i den allt intensivare sjöfarten med fler, större och mer snabbgående fartyg. Detta gäller såväl större tonnage för fraktändamål som utflyktsbåtar för räkturer m.m. Att som skrivelsen föreslår flytta farleden till skåpholmensidan av Stora Sandskär kommer att öka denna erosion. En djupare och rakare farled kommer att pressa upp tonnage och hastighet så att erosionen kommer att accelerera. Vi motsätter oss därför denna förändring.	Synpunkten noterad.
45-2	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	Länsstyrelsen i Stockholm ser ur riskperspektiv positivt på en fördjupning, breddning och uppgradering av de allmänna farlederna samt av Södertälje kanal och sluss. I sammanhanget är det viktigt att beakta hur den ökade kapaciteten på farlederna hänger ihop med t.ex. ökade/höjda	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”. Länsstyrelsen ansvarar för att samordna beredskapsplaneringen

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>tonnage per fartyg eftersom konsekvensen av en olycka med större ekipage skulle kunna bli större. Beredskapsfrågan måste hanteras på ett konsekvent vis.</p> <p>Ökade risker för kollision, ändrade godstyper kan innebära större utsläpp och andra typer av utsläpp jämfört med vad vi känner till idag. Till exempel kan användningen av flytande naturgas, LNG, förmodas öka i framtiden och transporter och hantering därav behöver därför beaktas.</p>	<p>för Mälaren. Länsstyrelserna för Mälarlänerna har tagit initiativ till en samordnad uppdatering och översyn av miljöskyddsberedskapen i Mälaren</p>
45-3	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	<p>I den fortsatta processen behöver olyckor med farligt gods, påseglingsrisk och erosionsproblematik längs leden redovisas. Det är viktigt att tydliggöra den påverkan som olika scenarios kan ha på stadsbebyggelse/bostadsbebyggelse och på människor och miljö. Detta gäller i synnerhet längs kanalen</p>	<p>Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.</p>
45-5	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	<p>Med anledning av att kanalen öppnas upp för större och modernare fartyg som förutom ökad lastkapacitet sannolikt även kan hålla högre hastigheter bör detta utredas vidare. Frågan bör kopplas till stranderosion av bland annat vågsvall där det finns erosionskänsliga områden.</p>	<p>Synpunkten noterad. Se avsnitt 5.7 och 7.5 i MKB. Se även referensrapport till MKB - Mälarpjektet – Konsekvenser för naturmiljön (WSP, 2013)</p>
Övrigt			
4-1	Privatperson, 2013-04-16	<p>Att öppna upp Maren för båtar upp till Ejderns storlek vore mycket positivt för Södertälje som gästhamn. Maren skulle också ge möjligheter för</p>	<p>Synpunkten noterad.</p>

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>vanliga fritidsbåtar att ligga permanent.</p> <p>Om man bygger en öppningsbar bro skulle man få en gästhamn i förnämligt läge med direktinfart från Mälarsidan vilket vore mycket positivt för staden, både för miljön och handeln . Att Sjöfartsverket bekostade denna skulle kunna vara en kompensation för olägenheterna i samband med slussombyggnaden.</p> <p>En körbar öppningsbar bro 7m bred och 5 m lång bör kosta max 5 Mkr. Därtill behöver man bygga en betongränna för att förhindra erosion och en port att stänga vid stora nivåskillnader mellan Mälaren och saltsjön. Gångbron kan då vara kvar i befintligt läge. Sammanlagt borde det kosta 10-20 Mkr så det är inga stora pengar i sammanhanget men skulle höja attraktiviteten för Marenområdet.</p> <p>Sjöfartsverket bör bygga och bekosta denna nya bro och i övrigt iordningställer miljön på Slussholmen. Sjöfartsverkets eventuella behov av byggnader och angöring ska då ligga alldeles intill Slusskontoret så att hela udden disponeras av Södertäljeborna för servering och bad, som dock bör undvikas just då de stora båtarna passerar.</p>	
15-2	Trafikverket, 2013-05-02	<p>Trafikverket vill trycka på vikten av täta dialoger mellan Sjöfartsverket och Trafikverket i samband med planering och utförande av åtgärder på väg- och järnvägsbroarna.</p> <p>Vissa av Trafikverkets broar är fjärrstyrda och flera</p>	Synpunkten noterad. Kontinuerlig avstämning sker mellan Sjöfartsverket och Trafikverket.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		av dem är därför sammankopplade med kablar som ligger på sjöbotten. Det är angeläget att man inom Mälarpjektet klargör var dessa kablar finns.	
20-7	Västerås stad, 2013-04-25	Vid genomförandet av Mälarpjektet måste Västerås stad och Köpings kommun ges möjligheten att utnyttja samma muddarentreprenör som Sjöfartsverket använder för att på så vis effektivisera muddarbetena i farleden och hamnområdena.	Synpunkten noterad.
20-8	Västerås stad, 2013-04-25	Arbeten vid Kvickundsbron måste ske på ett sådant sätt att järnvägs- och vägtrafiken mellan Eskilstuna och Västerås kan bibehållas till den nivå som inte väsentligen inskränker den arbets- och studiependling som sker mellan orterna. Inskränkningarna ska kommuniceras, diskuteras och överenskommas med Eskilstuna kommun och Västerås stad samt Mälardalens högskola	Synpunkten noterad. Kontinuerlig avstämning sker mellan Sjöfartsverket och Trafikverket.
24-3	Socialdemokratiska kvinnoklubben i Södertälje, 2013-04-29	Vi har ifrågasatt utbyggnaden av slussen och farleden från första stund. Det är förvånande, att staten satsar nästan en och en halv miljard kronor på ett projekt, som initialt bedömdes som icke samhällsekonomiskt lönsamt. I senare skrivningar heter det att ”en investering idag ligger på +0 ” (2009) och ”Den samhällsekonomiska analysen visade på ett svagt positivt värde under förutsättning att företagen fortsätter att använda sjöfarten för sina transporter.” (2010). Vi anser att det är befogat att fördjupa och rätta ut	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>farleden för att öka framkomligheten och därmed säkerheten, däremot avstyrker vi med bestämdhet utbyggnad av slussen i Södertälje. Vi ifrågasätter, om den stora satsningen med alla de nackdelar den medför för Södertälje verkligen är lönsam eller nödvändig att genomföra. Slussen har redan idag kapacitet att ta emot större fartyg. Endast ett fåtal fartyg, som nu trafikerar Mälaren har en storlek, som fyller upp nuvarande sluss. Det konstateras också i samrådsunderlaget, att godsvolymer till hamnarna i Mälaren har minskat sedan 2001. Det är ett oroväckande faktum, eftersom sjötransporter är miljömässigt att föredra framför vägtransporter, men det inger ännu mera oro ifråga om planerna på stora investeringar.</p> <p>Om Slussen ändå kommer att byggas ut förordar vi att en ny slussbro läggs vid södra slussporten. Vi välkomnar också en gångbro vid norra slussporten liksom att en gångstig anläggs längs västra sidan av kanalen.</p>	
25-6	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	Större fartyg fordrar troligen längre broöppningar vilket blir till nackdel för Södertälje med större trafikstockningar i stan.	Synpunkten noterad. SjöV bedömer inte att det blir en stor förändring jämfört med idag.
25-7	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	Planerna på en ny sluss verkar kosta mera än det smakar. Jag ser det som kapitalförstöring att riva och bygga en ny bro och skrota de nya södra slussportarna. Det finns idag inte något större behov av att bredda slussen. då djupgåendet är begränsat till 7 m. Så behåll slussen som den är, tills bron och	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>slussportarna närmar sig bäst före datum, då kan man bredda slussen för bättre tillgänglighet.</p> <p>Norra slussporten, som måste bytas nu, ligger ju också i fas då. Eventuellt skulle man kunna förlänga slussen norrut förslagsvis 20-30 m och behålla nuvarande bredd. Detta skulle ge bättre utrymme för dagens max. fartyg och ev. kan man då även tillåta fartyg upp till 140 m. Om det mot förmodan finns sådana med dagens begränsning i bredd. Det kan också ses som en förberedelse för en framtida breddning av slussen.</p>	
25-11	Privatperson, tidigare lots, 2013-05-01	<p>Havsytan kommer troligen att stiga. Hur mycket och hur snabbt återstår att se. Redan nu förekommer det, att det vid enstaka tillfällen är samma vattennivå i Mälaren och Saltsjön. Finns det någon beredskap att möta detta ”hot”? Hur fungerar slussportarna när det t.ex. är tillfälligt högre vatten i Saltsjön? Färskvattenintaget vid Bastmora blir också ett problem i framtiden.</p>	Se avsnitt 3.2.4 i MKB.
27-1	Svenska Kraftnät, 2013-05-02	<p>Korsningen mellan kraftledningen mellan Bryggholmen och Oknö och farleden har idag en segelfri höjd på 35,5 meter, Sjöfartsverket vill höja den segelfria höjden till 40,5 meter.</p> <p>Svenska Kraftnät har gjort en grov uppskattning på kostnaden för ombyggnad av kraftledningen, ett budgetpris på ca 20 Mkr. Om befintliga spänningsstolpar behöver åtgärdas eller bytas ut stiger kostnaden med i storleksordningen 2-4 Mkr.</p>	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<p>Omfattningen av ombyggnationen kan fastställas först efter projektering. Efter projektering och upphandling av entreprenaden kan Svenska Kraftnät lämna en bättre prognos för kostnaderna.</p> <p>Planeringsarbetet kan starta efter att Svenska Kraftnät har fått en beställning på projektering. Tiden från beställning till färdig ombyggnation är 2 år.</p> <p>Samordning måste ske med Sjöfartsverket när den gamla linjen raseras och den nya ska dras och monteras. Under den tiden kan det inte vara någon sjötrafik.</p>	
28-3	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	<p>Riksintresset att tillhandahålla transportvägar tillgodosågs redan när kanalen byggdes på 1800-talet och vid ombyggnaden 1924. De ekonomiska fördelarna med projektet som framhålls, är att vi i framtiden ska kunna ta emot tankbåtar som tar laster motsvarande 30 tankbilar mot idag 20. En mycket begränsad fördel både i kvantitet och för framtiden med tanke på att målet är att bilarna i Sverige ska vara fossiloberoende om 20 år.</p>	Synpunkten noterad.
28-4	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	<p>Hela projektet verkar drivas i bakvänd ordning. Först fattar Riksdagen beslut om utbyggnad därefter informeras berörda kommuner, underlag för miljökonsekvenser tas fram och till slut bjuds vi boende i berörda områden in för samråd. Juridiska och demokratiska principer har satts ur spel!</p>	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
28-7	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Vi vill att undersökningar av de boendes fysiska och psykiska hälsa genomförs såväl innan som efter ett eventuellt genomförande av projektet.	Synpunkten noterad.
28-8	Bostadsrättsföreningen Tältet, 2013-05-02	Under minst tre år kommer försäljningen av bostäder vara omöjlig. Vem vill flytta till ett område som är en bullrande byggarbetsplats under tre år? De långsiktiga ekonomiska konsekvenserna är svårare att sja om. Det är sannolikt att negativa effekter kommer att bestå under en längre tid - och kanske för all framtid om de större båtarna släpps in.	Synpunkten noterad.
29-2	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	Under anläggningsperioden kommer marknadsvärdet för våra bostäder med all sannolikhet minska. Det kan innebära vid en försäljning av en lägenhet under anläggningsperioden måste säljas till underpris i förhållande till marknadsvärdet.	Synpunkten noterad.
29-6	Bostadsrättsföreningen Manegen, 2013-05-02	Brf Manegen vill ha ett informationsmöte där Sjöfartsverket medverkar och svarar på frågor. Mötet bör genomföras före sommaren 2013.	Synpunkten noterad. Möte genomfört.
36-1	Södertälje kommun, 2013-05-02	Mälarprojektet är ett projekt som inte är efterfrågat av Södertälje kommun. Projektet har mycket stor inverkan på Södertälje stadskärna samtidigt som det skapar liten nytta för kommunen. Samrådshandlingarna är inte kompletta men tydliggör ändå de drastiska konsekvenser som projektet medför i form av:	Synpunkten noterad.

Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		<ul style="list-style-type: none"> - Mycket höga bullernivåer och starka vibrationer - Försämrade luft- och vattenkvalitet - Konsekvenser för befintliga byggnader och kommande exploateringar 	
36-2	Södertälje kommun, 2013-05-02	Att genomdriva projektet kommer att få betydande konsekvenser för Södertälje och kommer att försvåra vårt pågående arbete med att bibehålla boende, företag och besökare i Södertälje stad och kommun.	Synpunkten noterad.
36-4	Södertälje kommun, 2013-05-02	I den samhällsekonomiska bedömningen har inte Södertäljes negativa konsekvenser av projektet inkluderats. Är verkligen de positiva effekterna i form av ytterligare några större fartyg att jämföra med de konsekvenser som det innebär för Södertäljes boende, företagare och besökare? Vad finns att vinna och förlora på detta projekt?	Synpunkten noterad. Se vidare kapitel 7 i MKB.
36-5	Södertälje kommun, 2013-05-02	Vilka kompensationer kommer staten att ställa upp med till Södertälje?	Synpunkten noterad. Frågan hänvisas till diskussion mellan Sjöfartsverket och Södertälje kommun. Detta är ej en fråga inom ramen för MKB-arbetet.
36-7	Södertälje kommun, 2013-05-02	För att få så liten negativ påverkan som möjligt för Södertälje stad behöver samverkan med kommunen ske i stadsbyggnadsfrågor. Sjöfartsverkets lösningar för säkerhet och service måste genomföras i samklang med stadens behov av offentliga rum, tillgänglighet, kommunikationer, mötesplatser o.s.v. De handlingar som tas fram i Mälarprojektet måste	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		på ett bättre sätt hantera dessa frågor.	
36-8	Södertälje kommun, 2013-05-02	Åtgärderna kräver kompletterande följdinvesteringar. Det bör vara statens uppgift att finansiera dessa följdinvesteringar.	Synpunkten noterad.
36-12	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det är orimligt att Södertälje kommun har driftsansvaret för Mälärbron.	Synpunkten noterad.
36-13	Södertälje kommun, 2013-05-02	Genomförandet av projektet ska göras på ett sådant sätt att det på största möjliga sätt lindrar de negativa konsekvenserna. Det kan handla om att utveckla ny teknik och metoder.	Synpunkten noterad.
36-16	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det måste förtydligas var spontning ska ske; västra sidan från Hälsokullen fram till Uthammen där det idag finns spont bitvis, området vid Gästhamnen och på östra sidan om Kusens backe. Ska spontning utföras i hela området eller inte?	Se TB samt kapitel 3 i MKB.
36-17	Södertälje kommun, 2013-05-02	Åtgärderna får inte drabba viktiga samhällsfunktioner som ledningssystem i eller i anslutning till kanalen.	Synpunkten noterad.
36-24	Södertälje kommun, 2013-05-02	Det finns inte angivet vilka ekonomiska konsekvenser en kanalutbyggnad får för Södertälje. Det finns inte heller någon samhällsekonomisk analys över investeringens totala avkastningsberäkning. Södertälje önskar att kommande handlingar mer detaljerat beskriver vilka större transporter som kan överflyttas och vilka effekter detta kommer att innebära. De positiva konsekvenserna behöver ställas mot de	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		många negativa konsekvenserna under genomförande och drift.	
36-25	Södertälje kommun, 2013-05-02	En investering från statens sida i Södertälje farled vid Brandalsund skulle ha genomförts samtidigt eller innan de nu föreslagna åtgärderna. Denna insats skulle kunna gynna sjötrafik till och från tre hamnar istället för enbart Mälarhamnarna.	Synpunkten noterad men ligger inte inom ramen för projektet.
37-13	Stockholm Vatten, 2013-05-03	Stockholm Vatten ska kontinuerligt kontaktas under planering och byggande avseende: – Muddring, båttransporter och dumpning av muddermassor. – Stängning av avtappning på grund av arbeten i Södertälje kanal. Stockholm Vatten bör kontaktas vid muddringsarbetet, sprängning, fartygstransport och dumpning av muddermassor samt vid uppgraderings- och förstärkningsarbetena i Södertälje kanal för att minska risken för att föroreningar tillförs Mälaren. Stockholm Vatten måste kontinuerligt kontaktas under den fortsatta planeringen.	Synpunkten noterad. Avstämning sker mellan Sjöfartsverket och Stockholm Vatten.
38-1	Gothenburg Slulsgroup AB, 2013-05-03	Förslaget innebär en lösning på brohöjdsfrågan relaterat till fartygshöjder. Genom ett innovativt slussystem, en så kallad Sluls, kan höga fartyg ta sig under låga broar utan att broöppning krävs. Slulsning i detta fall innebär att öppning av bron kan begränsas till några gå öppningar och därmed	Synpunkten noterad.



Id.nr.	Samrådspart/datum	Synpunkt	Kommentar
		färre stopp i trafiken.	
45-4	Länsstyrelsen i Stockholms län, 2013-05-20	<p>Översvämningsfrågor kopplade till bland annat framtida klimatförändringar behöver synliggöras och tappningsfrågor under såväl anläggningsskede som driftskede behöver klargöras.</p> <p>Det bör även redovisas hur arbetet kommer hanteras och synkroniseras mellan Stockholms sluss och Södertälje sluss under anläggningsskedet när det gäller trafikomledning av farligt gods till sjöss och tappning.</p>	<p>För klimatanpassning se avsnitt 3.2.4 i MKB.</p> <p>För samarbete mellan olika projekt samt kumulativa effekter se avsnitt 2.5 samt 8.3 i MKB.</p>

Sammanställning av frågor och svar vid samrådsmöten, Samråd – Våren 2013

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

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
MKB, teknisk beskrivning och ansökan		
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Vilken teknik används för muddring och dumpning?	Svar: Det finns olika tekniker beroende på vilken typ av massor som ska muddras. I Galten med lösa massor kan man använda en Trailer där man sugmuddrar massorna in i fartyget och sedan åker fartyget och tömmer ut massorna på dumpningsområdet ca 5-6 meter under vattenytan (botten i pråmen öppnas). Vi kommer inte att tillåta någon ”overflow” utan man kör och tippar när lastutrymmet är fullt. Vid hårdare massor i t.ex. kanalen kan man behöva grävuddra och då gräver en maskin upp massorna på en fristående botten tömmande pråm. Förorenade massor kan man ta med en miljöskopa som minimerar mudderspill.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Vilka kommunikerar SjöV med? Mälarhamnar AB, transportköpare, Mälarenergi?	Svar: Vi kommunikerar med de berörda, bl.a. via Mälarlogistik . Flera möten är inbokade under våren.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Påverkas sjötrafiken av arbeten med broarna?	Svar: Ja, men vi har mycket lång framförhållning så att redarna kan planera efter det.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Vad händer efter 100 år då den tekniska livslängden är slut? Kommer man att behöva göra om spontning då?	Svar: Slussen byggdes 1924 och den tekniska livslängden på tekniska anläggningar brukar vara ungefär 100 år.
Protokoll samrådsmöte Stockholm, 2013-04-	Fråga: Vad innebär teknisk livslängd när det gäller muddring och farled?	Svar: Teknisk livslängd gäller framförallt för de fysiska anläggningarna i Södertälje kanal och sluss. När det gäller muddring kommer underhållsmuddring att behövas, ungefär

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
15, kl 11-13		vart 10-15 år. Senaste underhållsmuddringen var 1996 så det är snart 20 år sedan. Behovet av underhållsmuddring är lika i nuläget och i framtiden. Vi förtydligar detta i MKB:n.
Protokoll samrådsmöte Stockholm, 2013-04-15, kl 11-13	Fråga: Är Mälarens Vattenvårdsförbund också en remissinstans?	Svar: De är kallade till samrådet.
Protokoll samrådsmöte Stockholm, 2013-04-15, kl 14-16	Kommentar: Text om riksintressen bör utvecklas. Det finns många riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken som berörs i området.	
Vattenmiljö		
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Har SMHI i tagit hänsyn till väder och vindar i sina beräkningar av grumlingspridning?	Svar: Ja. SMHI har modellerat både för normala förhållanden (dynamisk modellering) med varierande vindar och för så kallade stationära fall där man modellerar ett ”worst case” med starka strömmar i en ogynnsam riktning. SjöV kommer att ta fram ett kontrollprogram och man kommer att mäta påslag av grumling i flera punkter runt muddrings- och dumpningsområden och om grumlingen överskrider uppsatta riktvärden avbryts arbetena. Riktvärden för grumling kommer att sättas i domen av Mark- och miljödomstolen.
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: I samrådsunderlaget kan vi bara utläsa generell påverkan, inte detaljerat för delområde Galten. Påverkan blir väl störst lokalt i Galten där man muddrar ca 350 000 m ³ .	Kommentar: Varje delområde bedöms för sig, till exempel Galten. I MKB görs en detaljerad redogörelse för status och påverkan i varje delområde. Utredningarna har kommit relativt långt i detalj och sammanfattas mer generellt/övergripande i samrådsunderlaget. Utredningarna pågår för fullt och samrådet hålls i detta skede just för att SjöV ska kunna ta in synpunkter och omhänderta



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		dessa i pågående utredningar och planering av arbeten. När konsekvensutredningarna är klara kommer de (med alla detaljer) att biläggas MKB. Det ges ytterligare möjlighet att inkomma med yttranden i samband med domstolens handläggning av ärendet efter att ansökan lämnats in (den lämnas in i slutet av 2013).
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Hur har man provtagit bottensediment – har man sökt specifikt efter vissa rödlistade arter eller har det gjorts enligt standardiserade metoder?	Svar: Bottenfaunaundersökningen har gjorts enligt Naturvårdsverkets metodik för bottenfaunaprovtagning. Man får ett mått på miljötillståndet.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Tar man prover i ytan eller i en gradient där man kan se historisk belastning? Ser ni någon skillnad i halter?	Svar: Mudderdjupet är ner till 7-8 dm och vi har försökt ta prover så långt ner man kan komma i 3 nivåer (ytskikt, mellanskikt runt 20 cm och ett på cirka 50 cm). Vi ser ingen systematisk skillnad i halterna i djupled.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Hur ligger halterna i farled och i dumpningsområden jämfört med bakgrundshalter?	Svar: Vi har jämfört med gamla bedömningsgrunder för sötvattenssediment samt NV:s remissutgåva för marina bedömningsgrunder, vi har också jämfört med SGU:s mätningar från Mälaren och en del andra studier för att kunna göra bedömningar av om vi har höga eller låga halter. Vår bedömning är att det är generellt låga halter över lag.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: När det blir större fartyg i kanalen blir det ökad strömning då som kan frigöra föroreningar i sediment? Finns den frågan med i era bedömningar?	Svar: Vi kan inte se någon ökad risk för sådana effekter. I de områden där det finns föroreningar är det huvudsakligen lera som inte rör sig till följd av rörelser i vattnet. Proportionerna mellan fartygen och farledsarean blir större med planerade åtgärder i jämförelse med idag. Det är därför inte troligt att det blir ökad strömning som frigör föroreningar. Dessutom är hastigheten väldigt låg genom kanalen. Vi tar med oss den frågan. Frågan är nog viktigare att belysa



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		strax utanför kanalen än i själva kanalen. Svall kommer att beskrivas i MKB:n, vi tar även med frågan angående rörelser i vattnet/avsänkningseffekter. Men generellt kan man säga att större fartyg inte ger upphov till ökat svall. Svall beror av flera olika komponenter, t.ex. hastighet och hur skrovet är utformat. Större fartyg har generellt en lägre hastighet.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 14-16	Fråga: Har ni stött på några andra föremål när ni gjort era undersökningar?	Svar: Nej det har vi inte. Det ser man kanske mer i sjömätningar eftersom detta är stickprovstagningar.
Masshantering		
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Hur tas muddermassorna från Köpings hamn omhand?	Svar: Köpings hamn utreder möjligheten att stabilisera sina förorenade massor och att fylla ut hamnytor med dessa stabiliserade massor. Även i Köpings hamn kommer man att muddra förorenade massor med miljöskopa.
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Kommer massor som innehåller förhöjda halter av TBT att dumpas?	Svar: Nej.
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Hur är sedimentproverna tagna, får man med hela profilen? Kan man se ”gamla föroreningar” i sedimenten i djupled?	Svar: Mudderdjupet är ner till 7-8 dm och vi har försökt ta prover så långt ner man kan komma i 3 nivåer (ytskikt, mellanskikt runt 20 cm och ett på cirka 50 cm). I varje punkt har vi tagit flera sedimentproppar/rör och separata analyser sker av samlingsprover tagna i samma punkt och på samma djup (man blandar inte ytsediment med bottensediment utan man kan se haltskillnader på olika djup i sedimentpelaren). Vi ser ingen systematisk skillnad i halterna i djupled. Halter i sediment kommer att redovisas i MKB. Det är generellt låga halter i nivå med bakgrundshalterna i Mälaren, undantaget det område av förhöjda halter av TBT i en del av

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		<p>Köpingsrännan som vi omnämnt och som kommer att omhändertas separat. Vi kommer där att förtäta provtagningen för att samla mer information.</p> <p>För alla undersökta metaller som till exempel Cd, Cr, Cu, Zn, Ni, Pb, Hg ser vi att vi har låga halter i alla skikt, det är generellt fråga om rena sediment.</p> <p>Svar 2: Sedimentprover är tagna där vi ska muddra, och där har vi inga ackumulationsbottnar. Muddring kommer främst att ske i kanten på båda sidor av farleden i en bredd av cirka 10-15 m per sida. Vi har tagit prover exakt i de områden som ska muddras och haft en noggrann positionering i GIS för utsättning av provpunkter.</p>
<p>Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18</p>	<p>Fråga: Hur djupa är dumpningsområdena i Galten?</p>	<p>Svar: SjöV har sjömått dumpningsplatserna och vi har >6-7 meters djup generellt och 8-11 m på de djupaste platserna. Fyllnadsgraden kommer att vara ca 10 % av djupet (man fyller alltså ca 80 cm på ett djup av 8 m).</p> <p>SjöV kommer inte att ta alla tre utredningsområden i Galten i anspråk, de utreds för närvarande för att man ska kunna finna det område där man får minst påverkan.</p>
<p>Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10</p>	<p>Fråga: Hur kontrolleras massorna under muddringen så att man inte muddrar upp förorenat material som man kan ha missat i provtagningen inför muddringen? under muddringen.</p>	<p>Svar: SjöV tar fram ett kontrollprogram för muddringen där man fastställer hur massorna provtas.</p> <p>Kommentar: SjöV kommer nu att förfina provtagningen av TBT-förorenade massor i Köpingrännan för att bättre avgränsa dessa massor inför muddringen.</p>

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Kommentar: SAKAB har behov av massor för täckning av deponi.	
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Vid tidigare muddring och dumpning har man använt sig av djuphåla längre norrut i Hallsfjärden, vid Halls holme. Är den utdömd för att användas i det här projektet? Är den redan fylld?	Svar: Det var där man dumpade massor från järnvägsbron. Den är troligtvis fullt utnyttjad.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Ni sa att ni hade tittat på andra ställen för omhändertagande av massor i Södertälje också?	Svar: Vi har påbörjat en diskussion med kommunen om det finns behov av massor men i den diskussionen har vi inte landat än. Det enda vi vet idag är att vi kan använda massor bakom spont.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Hur stora är pråmarna? Hur många kubik massor kan de ta? Kan de ta sig under t.ex. Kvicksundsbron eller behövs broöppning och hur många?	Svar: Det kommer vi att titta vidare på. Det fartyg som visas i presentationen är ett fartyg som kan ta 4000 m ³ last vilket innebär ca 1500-2000 m ³ fasta massor. I den utredning som görs avseende masshantering så tittar man på var och hur mycket massor som uppkommer, vilka egenskaper massorna har och hur de kan användas. Vi tittar också på antalet transporter, hur många broöppningar som krävs o.s.v. Det här är fortfarande under utredning men kommer att finnas med i de handlingar som går in till mark- och miljödömsstolen.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: den nya dragningen vid Stora Sandskär, hur mycket muddermassor extra innebär den?	Svar: Volymmässigt är det rätt lika jämfört med arbeten i den gamla sträckningen. Det finns också en bergklack där som man behöver spränga bort.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 14-16	Kommentar: Olika alternativ av omhändertagande av massor, vid sidan av dumpning, behöver redovisas. Ni bör utreda vad det kostar att dumpa i vatten jämfört med att ta omhand massorna på land. Ni har idag redovisat att ni kommer att dumpa ”lika på lika” och det är bra.	

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Sjöfart och hamnar		
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Stämmer det att det inte muddras eller sker någon förändring i de farleder som ansluter till dessa farleder och som går in mot Stockholm? Vi representerar bl.a. Hässelby hamn. De farlederna har redan de djup och begränsningar som behövs? Projektet innebär inga åtgärder i de mest östra delarna av Mälaren?	Svar: Det stämmer, där gör vi inga åtgärder. Idag är det 6,80 m som gäller och det kommer att gälla även i fortsättningen. Det förs diskussioner kring dessa farleder med bl.a. Fortum och Förbifart Stockholm men det berör inte detta projekt.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 14-16	Fråga: Hur långa stopp kan det bli i Södertälje?	Svar: Vi räknar med ca tre stopp på som längst 1-2 veckor. Dialog pågår med de rederier som går igenom Södertälje kanal och sluss för att se hur arbetena kan anpassas. Det kommer också att bli aktuellt med kortare stopp på en dag. Det finns företag i Västerås och Köping som behöver sina transporter för att kunna bedriva sina verksamheter. SjöV har en dialog med dessa så att de kan klara sin produktion.
Dricksvatten		
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Har man samrått med Norrvatten och andra vattenproducenter som finns i Mälaren?	Svar: Ja, de var kallade till det förra samrådet, är med i referensgruppen samt är kallade till detta samråd. Vi har också särskilda möten med dem.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Kommentar: Mälarenergi kommer i sommar att lägga en ny dricksvattenledning inom området vid Kvicksundsbron. Den kommer att gå på västra sidan av Galten och förse Mälarenergis del vid Kvicksund med vatten från Eskilstuna istället för vatten från Strömsholmsåsen vars vatten är av dålig kvalitet. Kontakt på Mälarenergi heter Börje Gestlöf.	Svar: Kontakter med Sjöfartsverket är viktigt angående detta.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-	Kommentar: Det är viktigt att driftsskedet ingår i riskanalysen och i MKB:n särskilt med tanke på	



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
17, kl 14-16	dricksvattenfrågan. Dricksvattenfrågan bör belysas särskilt med avseende på olyckor m.m. och kopplingen till beredningsplaner. Vilken typ av olyckor kan hända, hur hanteras dessa och hur stor är sannolikheten för att detta inträffar och att ett utsläpp når ett dricksvattenintag.	
Fiske		
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga/kommentar: Galten är ett viktigt uppväxtområde för Gös. Om det finns föroreningar i sedimenten från längre tillbaka i tiden som nu är överlagrade av renare massor finns risk att de kan röras upp vid muddringen. Det finns en oro för att man kan komma att spåra högre föroreningshalter i Gös med anledning av detta och att det kan få ekonomiska konsekvenser för yrkesfiskarna i hela Mälaren.	Svar: Provtagningarna visar att man för de föreningar som anses vara särskilt allvarliga avseende upptag i fisk; PCB, dioxiner och kvicksilver, har låga halter i de massor som ska muddras. Frågorna föroreningshalter och lakbarhet av föreningar kommer John att gå igenom lite längre fram under föredraget liksom påverkan på fisk i Mälaren. SjöV ska inte dumpa förorenade massor. De massor i Köpingsrännan som vi vet är förorenade kommer att muddras med en speciell teknik (miljöskopa) för att undvika grumling och förorenade massor kommer att tas omhand separat/på land (inte dumpas). (För ytterligare svar på frågor kring föroreningar, se under avsnittet om vattenmiljön nedan.)
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Vilka fiskare har ni samrått med?	Svar: Vi bjöd in Mälarens fiskareförbund till ett diskussionsmöte i januari och de bjöd in/föreslog yrkesfiskare som SjöV skulle bjuda in till mötet. 15-20 yrkesverksamma fiskare i området deltog tillsammans med Länsstyrelsernas fiskekonsulenter. Även Fiskareförbundets jurist deltog. SjöV presenterade planerade åtgärder som kan komma att påverka fisket och SjöV:s anlitade experter i fiskefrågor, Calluna, redovisade preliminära konsekvenser för fisk och fiske. Fiskarna redovisade kända lekplatser, fångstplatser, platser för fasta redskap och lämnade även synpunkter på planerade åtgärder och föreslagna



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		dumpningsområden. Det var ett bra möte som gav SjöV värdefull information för fortsatt arbete och vi fick positiv respons av deltagarna.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Är sötvattenslaboratoriet involverade i ert arbete?	Svar: Ja, Calluna samråder med dem och stämmer av sina arbeten och resultat med dem.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Det skulle vara ett bättre alternativ att lägga massorna öster om Kvicksund med tanke på att hela Galten är ett viktigt lekområde för Gös. Man har tidigare lagt massor i Galten och man behöver inte upprepa det tycker jag. Öster om Kvicksund är det djupt och redan nu har bottarna där syrebrist under somrarna. Det finns ingen fisk där.	Svar: Vi kan kolla på vad det kostar produktionsmässigt samt kolla på hur mycket transporter och broöppningar som skulle krävas.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Kommentar: En erfarenhet som vi fiskare i Mälaren märkt är att förekomsten av kiselalger har ökat väsentligt, framförallt längre österut. Kan det vara till följd av att näringsämnen frigjorts vid de muddringar som skett? Detta försvårar fisket, kiselalger sätter sig i nätet. Vi har sett ökningen mer långsiktigt, i vissa fall flera år efter muddring.	Svar: På sensommaren kan man möjligen tänka sig att muddringen skulle kunna bidra med växttillgängligt kisel. Annars är kiselhalterna i vattnet låga under sommaren. Men långsiktigt är det mer tveksamt. Vi får ta med oss den frågan.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Tittar ni på undervattensbuller och fiske?	Svar: Ja, vi tittar på det vid sprängning och det kommer att beskrivas i MKB:n. Man kan t.ex. vidta åtgärder för att skrämna bort fisken innan sprängning.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Kommentar: Vi fiskare befarar att det kan bli negativa konsekvenser gällande dumpningen i Galten med tanke på att Galten är ett viktigt lek- och uppväxtområde för gösen. I och med dumpningen kan man förstöra gösens lekplatser. Sen kan uppgrumling och förändring av vattenströmmar också påverka gösen negativt.	Svar: På lång sikt kommer dumpningsområdena att återhämta sig och en återetablering ske. Det har vi erfarenhet av från bl.a. Göteborg. Vad gäller grumlighet så tror vi inte att det kommer att bli någon stor påverkan. Grumlingen kommer att följa verksamhetsområdena långs med farleden. Arbetena har en begränsad varaktighet och förflyttar sig långs

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
	Kommentar: Vi tror att grumlingen kommer att pågå under en längre tid än vad projektet tror.	farleden.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Ingår även dumpningen i modelleringen? Hur långt är det från muddringsområdena till dumpningsområdena? Hur blir det med kumulativa effekter?	Svar: Ja, vi har även modellerat dumpningen och vi tittar även på kumulativa effekter av att muddring och dumpning sker samtidigt. Det framgår av våra underlagsutredningar. Det kommer att bli förhöjd grumlighet i t.ex. Galten men det är stor variation i grumlighet i Galten redan idag.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Kan vi utgå från att muddring inte sker i samband med gösens lekperiod, utan att de arbetena sker på hösten?	Svar: Ja, vi utgår ifrån att muddringen sker efter sommaren. Det är viktigt att vi får en tillräckligt lång period så vi klarar att göra alla arbeten under en säsong. Vi har fyra månaders produktionstid totalt, i Galten 2-3 månader. Den största volymen är i Galten. Det är även andra skyddsaspekter som i tid sammanfaller med gösens lekperiod.
Naturmiljö		
Protokoll samrådsmöte Stockholm, 2013-04-17, kl 14-16	Fråga: Vid Tedarö finns ett naturreservat, ni kommer väl inte att dumpa inom gränsen för detta? Kommer man att arbeta i närheten av detta så kommer det att krävas dispens från länsstyrelsen för dessa arbeten.	Svar: Nej, det kommer vi inte att göra.
Risk och säkerhet		
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Kviksundsbron är väl ett nålsöga? Där har det varit någon incident med en ammoniakbåt?	Svar: Incidenten med ammoniakbåten kunde avhjälpas genom att fartyget sattes på grund i stället för att köra på bron. Ledverk och skydd för både Hjulsta- och Kviksundsbron kommer att förstärkas inom ramen för projektet.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Fråga: Har det skett några större incidenter?	Svar: Ja i Mälaren, men få av dessa har skett i farleden (endast ett par tillbud på en tjugoårsperiod, senast på 80-



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		talet). Handelsjöfarten går med lots idag och där dokumenteras ev. tillbud.
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	Kommentar: Man hade ett tidigare tillbud med ammoniakbåten vid Kvicksundsbron, men där sattes båten upp på grundbankar, vilket var en bra åtgärd.	Svar: I simuleringen har SjöV testkört t.ex. roderfel, att bron inte öppnats o.s.v. för att se hur man kan manövrera. Simuleringen visade att det gick att klara ut det på olika sätt t.ex. att man kör upp båten på ett anlagt påseglingsskydd eller att man lägger ut ett bromsande ankare. Kommentar: Lotskrav finns idag och kommer att kvarstå i den nya farleden och kommunikation mellan fartyg i möten ska säkerställa smidiga möten (internationella regler finns för kommunikation).
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10 och Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Kommer SjöV att beskriva hur riskanalysen är gjord och hur man väger in alla konsekvenser för dricksvatten, miljö osv.?	Svar: Detta görs, riskanalysen pågår och kommer att bifogas MKB. I konsekvensutredningarna för naturmiljö, dricksvatten, vattenmiljö och fiske kommer riskfrågan ingå som en del.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Hur lång stoppsträcka har ett fartyg när det kommer i kanalen? Fråga: Fartygen kan tydligen tappa styrförmågan och gå rakt in i kajen? Fråga: Kan fartygen gå rakt in i stan, vid Maren?	Svar: I kanalen har fartygen ganska låg fart, 3-4 knop, och olika fartyg har olika lång stoppsträcka. Vi kan inte svara på den frågan generellt. Svar: Hela sponten kommer att försees med glidlistor så att man kan glida utmed sponten. Även ledverken kommer att förstärkas. Svar: Nej, det är inte möjligt, där är det så grunt att fartygen kommer att gå på grund innan de kommer så långt.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Tittar man ur riskhänseende särskilt på Södertälje kanal och sluss?	Svar: När vi gjorde riskidentifieringen stegade vi igenom farleden och även Södertälje kanal och sluss och identifierade riskmoment m.m. Sen har det gjorts en separat riskutredning

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		gällande anläggningsskedet i Södertälje kanal och sluss.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Har man tittat på risken för Södertälje stadskärna och hur riskerna förändras när stadskärnan förändras? Kommunen vill gärna bygga bostadshus i närheten av kanalen. Större fartyg, betyder det större risk?	Svar: SSPA har studerat riskerna för tillbud i kanalen. Vi har studerat det under riskidentifieringen, kritiska passager, byggnader, moment m.m. Det som framkom under riskidentifieringen är att de större fartygen inte kommer att kunna tränga in och orsaka skada i närheten av bebyggda områden i Södertälje.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Kommer fartygen att hålla en högre säkerhetsklass? Kommer samma fartyg som trafikerar kanalen idag att kunna trafikera kanalen även efter att planerade åtgärder vidtagits? Fråga: Kanalen ska fortfarande betraktas som en farligt gods led?	Svar: Det kan vara större fartyg än i dagsläget men regelverket de ska uppfylla är detsamma som fartygen ska uppfylla i dagsläget. De ska uppfylla de internationella krav som ställs på fartyg. Svar: Ja. Vi kan också nämna att vi kommer att sätta ett ”stopp” i slussen så fartyg inte kan gå igenom slussen och segla på bron.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15 och Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Mängden brandfarlig vara kan ju vara större med ett större fartyg, kan det ändra riskbilden? Ett utsläpp kan ju leda till en betydligt större konsekvens för samhället än idag. Behöver man beakta den risken?	Svar: Fartygen är konstruerade enligt gällande regler och är godkända för den här typen av trafik. Även om den transporterade kvantiteten är större så har större fartyg inte mer gods per deltank utan istället flera deltankar. De regelverk som finns för sådana här fartyg är en bra garant för att tillräcklig säkerhet ska kunna hållas. Ur beredskapssynpunkt är det bra att kartlägga vilka ämnen det handlar om och vilka kvantiteter.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Idag går det ju fartyg med 800 ton ammoniak genom kanalen. Hur mycket kommer det att kunna gå om några år?	Svar: Köping har inte yttrat några planer på att öka sin lagringskapacitet. Det blir större säkerhet för fartyget i kanalen och i farleden med planerade åtgärder.
Protokoll samrådsmöte	Kommentar: Södertälje ska göra en bedömning angående	Svar: Vi kommer att ha riskanalysen klar innan vi lämnar in

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Södertälje 2013-04-15	risker när vi ska planera och bygga i Södertälje utmed kanalen. I princip kan man säga att länsstyrelsen kräver en riskanalys redan nu, innan ni har gjort er MKB. Vi riskerar att inte kunna exploatera någonting alls längs med kanalen. Vi behöver veta vilken framtida trafik som kommer att gå på kanalen och vad det kommer att innebära med avseende på farligt gods, konsekvenser m.m. Länsstyrelsen kräver att vi även beskriver framtida trafik i vårt planarbete.	ansökan. Risker med farligt gods under driftsskedet kommer att klargöras i riskanalysen och den MKB som bifogas ansökan. Vi kommer även att visa på skillnader mellan nollalternativet och huvudalternativet. I den samhällsekonomiska analysen finns ett antal scenarier för framtida fartygstrafik, dessa kommer att användas i det fortsatta arbetet och vara tydligt redovisade i riskanalysen. Ett scenario kommer att vara ett maxscenario och redovisning kommer att ske av vad som händer i ett sådant fall. Vi kommer även att titta på frekvenser, storlekar på fartyg m.m. i riskanalysen. Sannolikheter och konsekvenser kommer att beskrivas.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Kommentar: För oss som sitter som remissinstans på kommunen är det intressant att veta vad som kan hända på kanalen. Om det går en viss last en gång i månaden eller en gång per år är mindre intressant.	Svar: Man kan göra olycksscenarier och titta på spridning, värmestrålning från brandolyckor o.s.v. och se om det skiljer sig väsentligt beroende på laststorleken. Detta skulle kunna vara ett sätt att belysa eventuella skillnader mellan nuläge och huvudalternativet. Men sannolikheterna för att något ska hända är naturligtvis värdefull information för Södertäljes planeringsskede. Risk är en sammanvägning av sannolikhet och konsekvens. Riskanalys och MKB kommer att göras tillgängligt i samband med att ansökan lämnas in, d.v.s. i november. Då har ni det som ett underlag i ert arbete inom kommunen.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Kan riskanalysen komma fram till att byggnader som ligger nära kanalen måste förses med ett extra skydd?	Svar: I nybyggnadssammanhang kan man fundera på om det finns någon åtgärd man bör vidta. Det kommenterar Sjöfartsverket redan idag när vi ska yttra oss över detaljplaner, t.ex. kräver vi att ventilation ska vara vänt från kanalen. Man kan inte bygga hur nära kanalen som



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
		helst, det måste finnas ett visst skyddsområde. Kanalen är ett riksintresse för sjöfart.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Alla fordon som ska tankas, t.ex. på flottar, pråmar och andra angringspunkter. Hur säkerställer man att stöld av framförallt diesel inte förekommer? Finns det någon sådan plan?	Svar: Mudderverk, pråmar m.m. kommer att gå till hamnarna för att bunkra bensin. Troligtvis kommer det att bli i Uthamnen. Det blir inga provisoriska hamnar för detta.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Har ni haft dialog med berörda rederier angående fartygsstorlekar?	Svar: Ja, vi har bl.a. haft nära kontakt med Tärntank och skillnaden är att de kommer att kunna lasta och ta in 4000 ton mer last än vad de kan idag. Idag motsvarar ett lastfartyg ungefär 200 lastbilar och med framtida lastfartyg ungefär 300 lastbilar.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Har ni tittat på oljetransporter? T.ex. om Loudden/Bergs oljedepåer läggs ner. Vart tar dessa transporter vägen? Västerås? Fråga: Det är inte ett aktivt arbete för att öka oljetransporterna in i Mälaren men det finns de facto en stor oljedepå i Västerås (OKQ8). Så om Loudden och Berg lägger ner kan det leda till ökade oljetransporter och jag vill veta om det scenariot finns med i Mälärprojektet?	Svar: Ja, det finns med som ett scenario i den samhällsekonomiska bedömningen. Det har gjorts en kapacitetsutredning angående oljetransporter och denna har legat som underlag för den samhällsekonomiska bedömningen och de scenarion som finns med i denna. Vi vet inte idag var Loudden och Berg tar vägen men vad vi sett i de utredningar som gjorts så kommer den stora delen olja inte att gå in i Mälaren utan till mer närliggande depåer. Svar: Ja, det finns med i den samhällsekonomiska bedömningen.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Finns det någon beskrivning över hur man hanterar en situation med en eventuell olycka, antingen i den vanliga sjötrafiken eller med trafik under anläggningsskedet? Om det händer någon olycka med större båtar, hur hanteras det?	Svar: Vi söker för vattenverksamheten, muddring, dumpning m.m. Vi beskriver riskerna med avseende på vattenverksamheten men tittar även på driftsskedet. Det material vi tar fram kommer vi, som nämnts tidigare, sedan att kommunicera med länsstyrelserna och i deras arbete med beredskapsplaner för hela Mälaren.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-	Fråga: Innehåller en beredskapsplan allt? Alla tänkbara scenarion? Vi på Länsstyrelsen i Uppsala jobbar ju t.ex.	Svar: Länsstyrelsen ansvarar för beredskapsplaneringen. Det finns en "Miljöatlas för Mälaren" från 1985 som



Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
17, kl 14-16	med Forsmark och stora kraftverk och dammar och där är det verksamhetsutövaren som gör beredskapsplanen. Är det länsstyrelserna som ska ta fram en sådan i det här fallet?	<p>länsstyrelserna kring Mälaren tagit fram och den är i behov av en uppdatering. SjöV:s utredningar i Mälarpjektet kan vara en del i en sådan uppdatering. Vi har utifrån samtliga samrådsmöten insett att det finns ett stort behov och ett önskemål om en uppdaterad beredskapsplan. Det är många aktörer inblandade och som ska bidra till planen. Det är ett angeläget arbete.</p> <p>Mälarpjektet kommer att tillföra mycket underlag till den fortsatta planeringen och vi kommer att överföra vårt material till länsstyrelserna. Vi planerar för en överföring av data. Länsstyrelsen i Stockholm ser till att Mälarpjektet blir inbjudna till den ”oljegrupp” som finns.</p>
Buller och vibrationer		
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Kommentar: Jag tycker inte man kan skriva att konsekvenserna <i>kan</i> bli små eftersom det kommer att vara höga ljudnivåer under tre års tid. Överskridanden av riktvärdet kommer att vara ca 15 dBA vilket är mycket. Även om bullret flyttar sig kommer det att höras väldigt långt. Jag tycker inte att denna fråga ska underdrivas.	Svar: Vi tar med oss denna synpunkt. Det vi kan säga är att det som vi redovisat idag är ett värsta fall. Det vi kommer att jobba med nu framöver är att hitta bättre lösningar och metoder som kan minska ljudnivåerna under anläggningsskedet. Under tidigare arbeten i kanalen har detta inte varit ett stort problem. Vi kommer att jobba vidare med frågan.
Kulturmiljö		
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Vem på Södertörns högskola är det som genomför den översiktliga kulturhistoriska studien, är det studenter?	Svar: Det är Sveriges enda professor i maritim arkeologi på Södertörns högskola tillsammans med Statens Maritima Museer som kommer att genomföra studien. Vi kommer också att kontakta er på Södertälje kommun för att i samråd med er diskutera dessa frågor.

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Rekreation och friluftsliv		
Protokoll samrådsmöte Köping 2013-04-18	Fråga: Kommer seglingsförhållanden att påverkas av dumpningen (djupet)?	Svar: Nej, det kommer inte att grunda upp så att seglingsdjupet påverkas.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Hur blir det med fritidsbåttrafiken sommartid? Kan man planera arbetena i slussen med detta i åtanke? Kommentar: Det vore värdefullt för fritidsbåttrafiken och för Södertälje att ta detta i beaktande när man planerar arbetena.	Svar: SjöV kommer att prioritera yrkessjöfarten men det är under en begränsad tid fritidsbåtarna kommer att påverkas. Under arbetet med slussen kommer det att vara begränsad framkomlighet. Då får man styra om fritidsbåtarna till någon annan sluss, t.ex. Hammarby. Fritidsbåttrafiken kommer dock inte att påverkas under hela tiden vi spontar utmed kanalen. Att den nya bron byggs innan den gamla rivs är bra ur framkomlighetssynpunkt. Arbetshypotesen är några stopp, kanske 3 stycken, på upp till en vecka och då är det stopp för all sjötrafik, både yrkessjöfart och fritidsbåttrafik. Vi kan inte svara på när på året detta kommer att ske, vi har inte kommit så långt i planeringen ännu.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Kommentar: För Mälarens båtförbund är det bra om informationen kring arbetena, avstängning av slussen m.m. kommer ut i god tid innan säsongen börjar. På så sätt hinner vi få ut informationen till båtklubbar m.fl.	

Samrådsmöte	Fråga vid mötet	Svar vid mötet
Grundvatten		
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	<p>Fråga: Hur påverkas grundvattennivåer?</p> <p>Fråga: Gäller det hela kanalen?</p>	<p>Svar: Vi har gjort en utredning om hur grundvattnet och grundvattennivåerna ser ut kring Södertälje kanal och sluss idag. Nivåerna är väl korrelerade till Mälaren och kanalen. Under arbetena kan det bli fråga om en väldigt lokal grundvattenbortledning men då kommer man att vidta säkerhetsåtgärder för att undvika skador. Vi gör också en utredning över vad som skulle kunna påverkas i form av t.ex. grundläggningar, brunnar m.m.</p> <p>Svar: Det är framförallt vid slussområdet som det kan bli fråga om en lokal sänkning, där man kommer att göra spontropor som behöver torrläggas. I driftsskedet i och med att man spontar längs kanalen så blir det tätare mellan kanalen och grundvattnet. Mot detta kommer vi att vidta åtgärder, t.ex. genom håltagning i sponten så att kommunikationen mellan Mälaren och grundvattnet även fortsättningsvis är god. Vi tittar på vilka konsekvenser som skulle kunna uppstå och vilka åtgärder vi ska vidta för att undvika/minimera konsekvenser. Det finns goda möjligheter att skapa genomströmning genom sponten, vi ser inte det som ett stort problem.</p>
Övrigt		
Protokoll samrådsmöte Västerås 2013-04-10	<p>Fråga: Har man planerat produktionen med hänsyn till störningar i trafiken över Kvicksundsbron? Kommer detta kommuniceras med Västerås och Eskilstuna? Det finns anledning att belysa ev. störningar för elever på Högskolan vars resor kan påverkas.</p>	<p>Svar: SjöV håller för närvarande på att gå igenom produktionsplaneringen för att se på vilket sätt man kan minimera påverkan på broöppningarna och man kommer även att samråda med Trafikverket i frågan. Man kommer inte stänga både järnväg- och biltrafik samtidigt och man ser över möjlighet till ersättningsfärjor. Det är många aspekter</p>



	Kommentar: Lyft in räddningstjänsten i brodiskussionerna för deras planering.	som kommer att behöva beaktas och arbete med detta pågår.
Protokoll samrådsmöte Södertälje 2013-04-15	Fråga: Kommer det att bli stopp i biltrafiken i Södertälje också?	Svar: Nej, några sådana stopp räknar vi inte med.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 11-13	Fråga: Vet ni om Trafikverket har räknat med ökade gruvvolymmer? Fråga: Framgår det i den samhällsekonomiska bedömningen vilken typ av gods som ökar?	Svar: Det är ett av de worst case scenarion som finns med i den samhällsekonomiska bedömningen. Det är inte med i noll- eller huvudalternativet. Svar: Ja. Den samhällsekonomiska bedömningen kommer att skickas in tillsammans med ansökan till mark- och miljödomstolen. Där kan man se vilka scenarion som vi tittat på, godsslag, Mälarhamnars prognoser m.m.
Protokoll samrådsmöte Stockholm 2013-04-17, kl 14-16	Fråga: Hur ser planförutsättningarna ut i Södertälje?	Svar: Planerade åtgärder ryms inom befintlig gällande detaljplan, det behövs ingen ny plan eller någon planändring.

Sammanställning av frågor inlämnade vid samrådsmöten, Samråd – Våren 2013

Nedan redovisas de frågor/synpunkter som inlämnats under kvällsmöten med allmänheten.

Samrådsmöte	Inkommen fråga/synpunkt	Kommentar
MKB, teknisk beskrivning och ansökan		
Från samrådsmötet i Västerås, 2013-04-10 Privatperson/Stugägarföreningen	De viktigaste frågorna är: Kartor tillgängliga på nätet över var man ska muddra och var man ska tippa. Hur lång tid tar muddring? Var lägger sig grumling? Vilken säsong muddrar man? Vilken säsong spränger man, var och hur mycket? Hur mycket störning/påverkan i vattnet blir det vid sprängning? Hur stor volym sprängs i farled? Sug och tryck (vattnet försvinner)? Svall (vägen spolats över). Dumpning – vall.	För beskrivning hur arbetena går till se TB och kapitel 3 i MKB. För konsekvenser se kapitel 7 i MKB.
Masshantering		
Från samrådsmötet i Köping, 2013-04-18 Ståholm 3:14	Fastigheten Ståholm 3:14 är belägen in mot Köping, 4 km, norr om farleden, och farleden går in i fastigheten. Vi har en vall längs med strandkanten (invallningsföretag) och ett dike i vattnet. Läckage sker genom vallen p.g.a. diket.	Svar skickat via mejl 2013-05-28. Sjöfartsverket håller nu på att gå igenom de synpunkter som kommit in i samband med det utökade samrådet för bl.a.

Samrådsmöte	Inkommen fråga/synpunkt	Kommentar
	Vi vill att ni fyller igen diket. Diket är 2 m djupt, 10 m brett och 4 km långt.	muddring i Mälaren och vi vill tacka dig för ett intressant förslag att bli av med muddermassor. Vi har tittat på möjligheten att försöka få in massorna till ditt dike men tyvärr är området utanför alldeles för grunt för att pråmarna ska kunna gå in och tömma. En eventuell pumpning av massorna ser vi som ganska orealistiskt. Sedan kan de närliggande stränderna med de stora vassområdena bli påverkade ur natur- och miljösynpunkt vilket innebär att länsstyrelsen kan ha synpunkter.
Från samrådsmötet i Västerås, 2013-04-10 Privatperson	Koholmen (öster om Hjulstabron) är intresserad av vallar t.ex. sprängsten.	Svar skickat via mejl 2013-05-28. Sjöfartsverket håller nu på att gå igenom de synpunkter som kommit in i samband med det utökade samrådet för bl.a. muddring i Mälaren. Du har framfört önskemål om sprängsten till vallar i strandkanten vid Koholmen. Sjöfartsverket har tittat på möjligheten att leverera material till dig och vi kan konstatera att vattenområdet utanför är alldeles för grunt för att pråmarna ska kunna gå in och tömma sin last. Dessutom kommer vi troligen att behöva all sten som uppkommer inom projektet till de skyddsvallar som ska anläggas vid Hjulstabron. Det är säkert så att vi t.o.m. måste köpa in ytterligare material till vallarna.
Dricksvatten		
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Miljöfarligt gods transporteras rakt genom Södertäljes dricksvattentäkt.	Se avsnitt 7.2.2 och 7.4.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
Fiske		

Samrådsmöte	Inkommen fråga/synpunkt	Kommentar
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Jag önskar att SjöV bekostar en laxtrappa i blindtarmen från kanalen ut i Maren. Nuvarande breddavlopp håller på att ruttna. Den är byggd i trä för länge sedan. Som studieobjekt föreslås en resa till Uppsala för att titta på laxtrappan i Fyrisån.	Synpunkten noterad.
Risk och säkerhet		
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Brf Väduren	Vi som bor på Järnagatan 1, i Brf Väduren, är oroliga för sättningar. Den del av vårt hus som vetter mot Maren vilar på sjöbotten. På ca 7 meters djup finns ett 1,5 m lager tjockt torv lager. Det vet vi efter en egen geoteknisk undersökning från december 2012. När båtarna går på tomgång i kanalen vibrerar vårt hus. Vi är mycket oroliga för sättningar och vill fortlöpande bli informerade.	Synpunkten noterad. Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Fartygsstorleken förväntas öka med drygt 30 %! Har det gjorts någon studie av erosionen vid Linasundet? På Linasundets västra sida ligger det bostadsfastigheter (min egen) som redan idag drabbats av erosion. På Linasundets östra sida ligger Ragnhildsborg (kulturvaggan för Södertälje). För två år sedan ”seglade” en del av holmen iväg p.g.a. erosionen i farleden.	Synpunkten noterad. För erosion se även avsnitt 5.7 och 7.5 i MKB. Se även referensrapport till MKB - Mälarpjektet – Konsekvenser för naturmiljön (WSP, 2013)
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Miljöfarligt gods transporteras rakt genom Södertälje centrum. Hur stor skada kan en olycka generera, t.ex. ammoniakbåten eller någon annan last?	Se avsnitt 7.2.2 i MKB samt tillhörande bilaga 3 – ”Riskanalys för uppgradering av kanal, sluss och farled”.
Buller och vibrationer		
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15	Jag bor mitt i smeten, i huset mittemot Hebbevillan, på bottenvåningen och har fönstren mot kanalen. Jag undrar	Se avsnitt 7.8 i MKB samt tillhörande bilaga 2 – Konsekvenser för buller och vibrationer.



Samrådsmöte	Inkommen fråga/synpunkt	Kommentar
Privatperson	hur det kommer att bli under återbyggnaden av kanalen? Kan man bo kvar under tiden? Huset skakar redan när bara bilarna "kör" förbi. Sen hr vi bullret o.s.v.	Som bilaga till ansökan finns en åtgärdsplan för buller och vibrationer.
Rekreation och friluftsliv		
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Södertälje Gästhamn	Det är viktigt med bra information angående planerade arbeten.	Synpunkten noterad.
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Jag vill ha dialog. Viktigt att anpassa arbeten och ej genomföra dessa under högsäsong. Viktigt med info till båtfararna.	Synpunkten noterad.
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Sjöfartsverket borde samarbeta med Tom Tits och visa stora fartyg, svall m.m. Kalla det München.	Synpunkten noterad.
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Jag önskar att den gamla bron över Maren återuppstår. En bro i det läget avlastar centrum med en del av biltrafiken.	Synpunkten noterad.
Från samrådsmötet i Södertälje, 2013-04-15 Privatperson	Idag är det alltför många fartyg som håller högre fart än 6 knop i Linasundet. Detta sker särskilt sena kvällar och nätter. Varför har ingen kontroll på fartygshastigheterna med GPS eller annan kontrollfunktion? En gång när jag anmälde en grov fartsyndare till slusskontoret fick jag beskedet att lotsen hade bråttom hem. Vem har ansvar?	Synpunkten noterad.