SJÖFARTSVERKET

MÄLARPROJEKTET - Samrådsredogörelse

Inkomna skriftliga yttranden i samråd

Id.nr.	Samrådspart
1	-
2	Sveriges Kommuner och Landsting
3	-
4	Privat Person Lars Fränne
5	SGI
6	Privat person Martin Ottosson
7	Synpunkter inkomna vid utställning/kvällsmöte i Västerås
8	Synpunkter inkomna vid utställning/kvällsmöte i Södertälje
9	Synpunkter inkomna vid utställning/kvällsmöte i Köping
10	Fastighetsägare Almö Lindö
11	Kungsörs kommun
12	Fullerö Fideikommiss Carl Johan Cronstedt
13	SMHI
14	Havs- och vattenmyndigheten
15	Trafikverket
16	Länsstyrelsen Stockholm Begäran om förlängd svarstid
17	Svar på Länsstyrelsens begäran
18	Länsstyrelsen Västmanland
19	Västra Märsöns tomtägareförening
20	Västerås stad + bilaga
21	SGU
22	Kungsörs segelsällskap
23	MSB
24	Socialdemokratiska kvinnoklubben
25	Privat person Henry Andersson, tidigare lots
26	Riksantikvarieämbetet + bilaga
27	Svenska Kraftnät
28	BRF Tältet
29	BRF Manegen
30	Torpa Prästgård 3:3

SJÖFARTSVERKET

31	Trafikverket (samma som 15)
32	Märsön 2:7 Kerstin och Torsten Eriksson
33	Sportfiskarna
34	Vattenfall Eldistribution AB Begäran om förlängd svarstid
35	Svar på Vattenfall Eldistributions begäran
36	Södertälje kommun
37	Stockholm Vatten
38	Gothenburg Sluls Group AB Bo Löfgren
39	Gothenburg Sluls Group AB Stefan Andtbacka
40	Transportstyrelsen
41	Svenska kraftnät (samma som 27)
42	Stockholm Vatten (samma som 37)
43	Märsön 2:7 Anna-Lena Eriksson
44	Skåpholmens stugägarförening
45	Länsstyrelsen Stockholm
46	-
47	-
48	-
49	-
50	-
51	Kungsörs kommun – inkom efter det formella samrådets slutdatum
52	BRF Stensjöpärlan – inkom efter det formella samrådets slutdatum

Sveriges
Kommuner
och Landsting

Vårt dnr:
13/1541

2013-03-27

Ert dnr:
13-1039

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Cecilia Mårtensson

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

SJÖFARTS VERKET
Ink. 2013 -0 10
DNR. till:
0903-13-01039-2

Inbjudan till samråd samt att lämna synpunkter om Mälarprojektet

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har bjudits in till samråd den 17 april och beretts tillfälle att senast den 3 maj 2013 inkomma med synpunkter om Mälarprojektet.

Härmed meddelas att SKL avstår från attt delta vid samrådsmötet och att lämna synpunkter.

Sveriges Kommuner och Landsting
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sektionen för infrastruktur och fastigheter

Jan Söderström

Sveriges Kommuner och Landsting
Post: 118 82 Stockholm, *Besök:* Hornsgatan 20
Tfn: växel 08-452 70 00, *Fax:* 08-452 70 50
Org nr: 222000-0315, info@skl.se, www.skl.se

Öppningsbar bro från Mälarsidan in till Maren

Jag var med och lyssnade på samrådet i går kväll och har synpunkter på dagens inlägg i LT. Antoinette Mezher är såvitt jag vet inte ägare till Hebbevillan utan hyresgäst. Men om hon i förväg, utan att veta hur det kommer att låta är så negativ tror jag att det är mycket bättre att hon avbryter utbyggnaden av uteserveringen och flyttar sin rörelse till annan plats.
Som en av Hebbevillans vänner är jag framför allt glad över att man stoppat norra bro-alternativet som skulle ha förstört mycket av miljön där. Jag är säker på att det går att hitta en ny restauratör som då är medveten från början om att främst uteserveringen kommer att störas under de två månader pålningen pågår intill. Byggverksamheten vid Slussen tror jag ger marginella störningar.
Jag tror inte Gästhamnen kommer att påverkas nämnvärt då man inte pålar nattetid så Anki Johanssons oro känns också obefogad.

Mitt förslag är att öppna upp Maren för båtar upp till Ejderns storlek vilket som vore mycket positivt för Södertälje som gästhamn. Huruvida det påverkar nuvarande Gästhamnens ekonomi negativt eftersom man upplåter hamnen gratis på dagtid för fritidsbåtar kan jag inte bedöma men det får man ta. Nattetid tar man givetvis betalt för övernattning .
Maren skulle också ge möjligheter för vanliga fritidsbåtar att ligga permanent som det var på 80-talet. Idag är miljön rätt steril så det skulle bli ett stort lyft inte minst för handeln i staden.

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.

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. Detta kan styras från Slussen.
Gångbron kan då vara kvar i befintligt läge. Om man ordnar en öppning med t.ex. 2-3 m höjd och 3 m bredd kan små motorbåtar passera rakt ut i Saltsjön utan slussning.
Genomloppet är idag en ful skräpsamlare som inte gör någon människa glad. Inte minst skulle miljön kring Hebbevillans park förbättras. Allt detta borde kosta 10-20 Mkr så det är inga stora pengar i sammanhanget men skulle höja attraktiviteten för Marenområdet avsevärt.

Jag tycker att vi Södertäljebor i stället för att motsätta oss Slussprojektet, som vi ändå inte kommer att kunna stoppa. ska begära att Sjöfartsverket bygger och bekostar 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.

”Södertäljevän”

Lars Fränne, V. kanalgatan 7 , Södertälje

Datum
2013-04-16

Diarie nr
5.3.2-1209-0595

Ert datum
2013-02-21

Er beteckning
Dnr: 13-01039

Vår referens
Bengt Rosén

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

lena.gunnarsson@sjofartsverket.se

Samrådsyttrande

Mälarprojektet – Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal

Bakgrund

Sjöfartsverket har berett Statens geotekniska institut (SGI) att i enlighet med 6 kap. miljöbalken inkomma med synpunkter i ett samråd för en utökad krets avseende Mälarprojektet.

Underlagsmaterial

Institutet har som underlag för yttrandet tagit del av följande handling:

- Sjöfartsverket. Mälarprojektet – Underlag för samråd. Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal. Våren 2013.

SGI:s ställningstagande

Underlaget är till stora delar identiskt med det underlag som skickades ut i samband med ett inledande samråd hösten 2012. Från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt, som utgör institutets kompetensområde, har ingenting nytt tillförts. Vi hänvisar därför till föregående yttrande (datum: 2012-10-31, dnr: 5.3.2-1209-0595) där vi tog upp frågor kring stabilitet, hantering av sprängda bergmassor, grumling och erosion.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av undertecknad överingenjör Carina Hultén efter föredragning av miljögeotekniker Bengt Rosén som handlagt ärendet.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Myndighetsfunktionen

Carina Hultén

Bengt Rosén

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

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

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

Sjöfartsverket (diarienummer 13–01039)
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping Västerås 2013-04-18

Med referens till besök hos **Mälarprojektet**s informationsutställning i Västerås den 10/4-2013 har jag några **invändningar** mot ert förslag om utökad farled till båda sidor om **Stora Sandskär**.
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 är 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.

Invändning 1/
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 160m långa) som tar en genväg in mot Västerås Hamn. Stora svall dras upp och småbåtarna gungar ordentligt.
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 manövrerings-förmågan försämras med 160m långa lastbåtar. Jag har aldrig sett (under 40 års tid) att dagens 125m långa lastbåtar har några problem att svänga runt Stora Sandskär på västra sidan.

Invändning 2/
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.

Slutsatser
1/ Föreslår att **nuvarande farled** väster om Stora Sandskär **består** och att **muddringen** på östra sidan Stora Sandskär **skippas**.
2/ De större lastbåtarna (max 160m) får ta en **något större gir** (om så behövs) runt sydspetsen på Stora Sandskär samt **anpassa** (sakta ned) **farten** vid giren.

Hälsningar

Martin Ottosson
Västerås
Mobil: 070-655 30 22

Koholmen (öster om Hjulstabron)
är intresserad av vallar
tex av sprängsten.

MVH / Claes Mellgren

Claes.mellgren@agg.se
070 592 8338

ke
Altona
Fullerö strand
26 m
Lindbo
L. Skogstorp
Eriksbo
14 m
Barkaröby
Hultet
Fulleröfjärden
St. Skogstorp
12
da
Holm
Muddermassor

Carl Johan Cronskedt
Fullerö säteri 0708-666684
kontor@fullerosateri.se

Viktigaste frågorna

artor → Nätet (Björn)
Tommy.
Vae muddra
Vae tippa?
Hur lång tid tae muddring (1 säsong 4 mån)
Näe lägger sig grumlingen

↑ För-tydliga aebetstid i farled

Näe (säsong) muddran & sprängen man (HÖST) avg-hon
Hur mkt sprängen man

Hur mkt störning/påv. bur
et i vattnet vid sprängning.
Hur stor volym sprängs av
ot. i faeled (25% av tot ~ 100.000 MAX)

Ej 3-4 år

vall. – Vägen som spolas över
Sug & tryck (vattnet försvinner)

Dumpn. – Vall (foto-förslag)
Stugägae föreningen.

∴ Möte om masshant
direkt efter samr. möten
⇒ Rensa vae ci ska
dumpa.

Till MKB

Sprängning — Maekera berg-omr. på kaeta

Beskriva i MKB.

finns Erikes kaeta

JL kan skicka → BA för "maskning".

Södertörns
brandförsvarsförbund

Besöksadress:
Mogårdsvägen 2, Vårby

Postadress:
Box 563
136 25 Haninge

Tfn vxl: 08-721 22 00
Fax: 08-721 22 23

Tfn direkt: 08-721 22 18
Mobil: 0708-54 58 18

www.sbff.se

Claes-Göran Öhman
Brandingenjör

e-post: claes.ohman@sbff.se

SportFiskarna
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund

AXEL HENCKEL
Jurist

Svartviksslingan 28 | 167 39 Bromma
Fax 08-795 96 73 | Telefon 08-410 80 624
E-post axel.henckel@sportfiskarna.se
www.sportfiskarna.se

Sjöv + Tom Tits

(tips: München)

Stora fartyg svall
andra saker

JL

Tysta Leksaker
Tyst Lekmiljö
Säker...Mjuk...Lek!

Södertälje Gästhamn

JANKIB-Trading, Tysta Leksaker

Anki Johansson
VD
anki@tystaleksaker.se
www.tystaleksaker.se

Järnagatan 7
151 71 Södertälje
08-550 614 03
070-310 64 49

Viktigt med bra info!

20130415

Jag önskar att sjöfartsverket bekostar en laxtrappa i blindtarmen från kanalen ut i Maren.

Nuvarande breddavlopp håller på att ruttna. Den är byggd i trä för länge sedan.

Jag önskar också att den gamla bron över Maren återuppstår. Med en bro i det läget avlastar centrum med en del av biltrafiken.

MvH
Per Molinder

PS Som studieobjekt föreslås en resa till Uppsala för att titta på laxtrappan i Fyrisån.

PS

JAG BOR MITT I SMETEN, I HUSET MITTEMOT HEBBEVILLAN, PÅ BOTTENVÅNINGEN, FÖNSTERNA MOT KANALEN. JAG UNDRAR HUR DET KOMMER ATT BLI UNDER ÅTERBYGGNADEN AV KANALEN? KAN MAN BO KVAR UNDER TIDEN?? HUSET SKAKAR REDAN NÄR BARA BILARNA KÖR "FÖRBI". OCH SEN BULLRET OSV.

??

Sinja Wanouch

Vettensgatan 2

073 9921674

Vi som bor på Järnagatan 1 i Brf Vädaren 1 är oroliga för sättningar. Den delen av vårt hus som vätter mot Maren vilar på sjöbotten, på ca. 7 meters djup finns ett 1,5 meter tjock torvlager. Det vet vi efter en egen geotekniska undersökning dec.-12. När båtarna går på tomgång i kanalen, vibrerar vårt hus. Vi är mycket oroliga för sättningar och vill fortlöpande bli informerade.

Vänligen för Brf Vädaren 1

Lars Ekland fastighetsansvarig i styrelsen 08/ ~~54~~ 551 740 43

lars551@telia.com

Södertälje hamn

Anki Johansson

anki@tystaleken.se

070-310 64 40

Vill ha dialog
Anpassa arbetena - ej högsäsong.

Viktigt med info
till båtfarana.

Annas
anteckning

Synpunkter Samråd Mälarprog. 15/4-13

1. Fartygsstorleken väntas öka med drygt 30%

- Har studie av erosionen gjorts i Linasundet?
  - På Linasundets vä-sida ligger bostadsfastigheter (min egen) som redan idag drabbats av erosion
  - På Linasundets östra sida ligger Ragnhildsborg (kulturvagga för S-tälje). För 2 år sedan "seglade" en del av holmen i väg p.g.a erosionen i farleden
- Miljöfarligt gods transporteras rakt genom södertälje centrum. Hur stor skada kan ngn olycka generera? Ex.v. ammoniakbåten eller annan farlig last
- Miljöfarligt gods transporteras rakt genom södertäljes dricksvattentäkt!
- I dag är det allför många fartyg som håller högre fart än 6 knp i Linasundet Detta sker särskilt sena kvällar och nätter Varför har ingen kontroll på fartygshastigheterna. Enkelt med GPS eller annan kontrollfunktion?
  En gång när jag till slussKontoret anmälde en grov fartsyndare fick jag beskedet att lotsen hade bråttom hem!! Ansvar?

Ulf Eugström
Gökudden, Linanäs
Södertälje

Var god ring

Bengt Johansson

samtal med Tage

ang Gästhamnen och

Brf. Väturen Järnag. 7

070 4296770

Folkets Hus
Köping

Kurs/Konferens/Sammanträde

Datum:

Angående:

Stäholm 3:14 in mot Köping ca 4 km - norr om farleden.
Farleden går in i fastigheten.

Har en vall utefter strandkanten (invallningsföretag)
Har ett dike i vattnet. Läckage genom vallen pga diket.

Vill att vi tyller igen diket.

2 m djupt 10 m brett. 4 km.

Mathias Hellström
Stäholms Säteri 1
73191 Köping

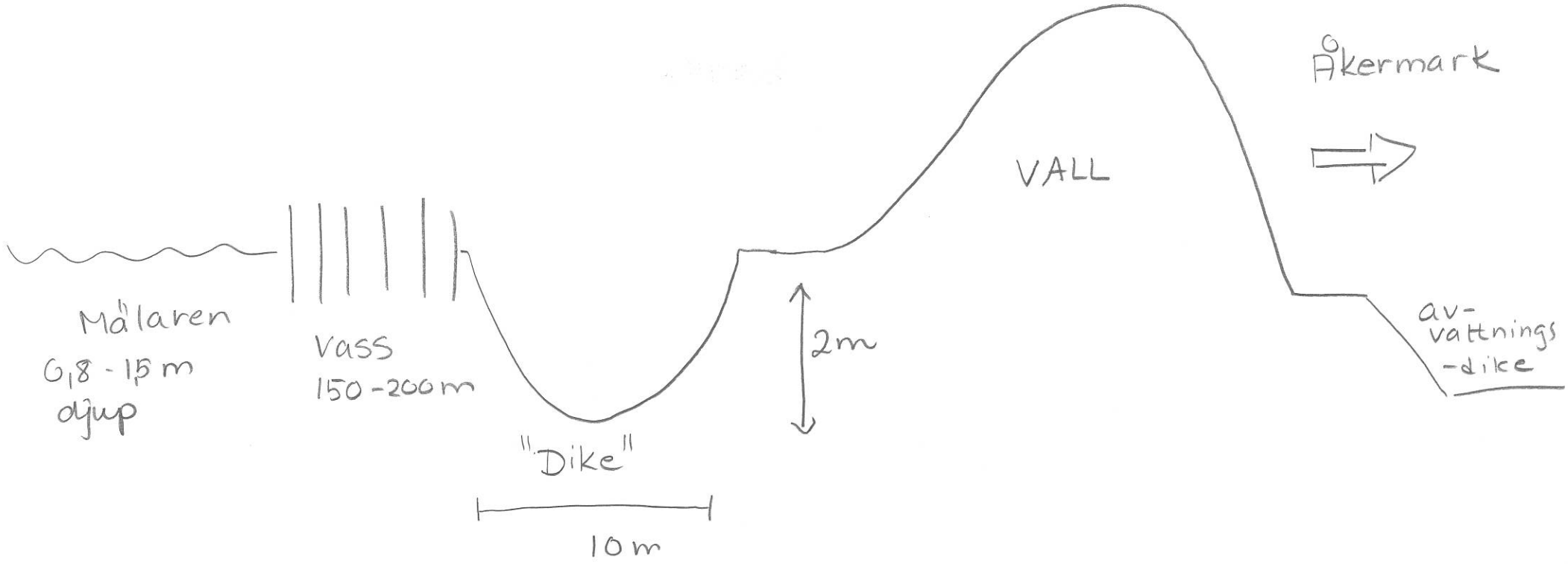
mathias@staholm.se
Tel. 070-5744845

Knnas ant.

4000
8000
20.000

Möjlig utfyllnad Ståholm 3:14

Dike: 4 km
Bredd: 10 m
Djup: 2 m
} 80 000 m^3



13-01039-10

Gunnarsson, Lena

Från: Claes Carlsson <claes.352010@tele2.se>
Skickat: den 24 april 2013 09:41
Till: Gunnarsson, Lena
Ämne: Ärende med diarienummer 13-01039

Hej!

Vi är några Almö-Lindö bor som är oroliga att den föreslagna ändrade dragningen av farleden norr/öster om stora Sandskär (på Fulleröfjärden) kommer att medföra ökad stranderosion på närliggande markområden (öar och fastland). 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 på grund av "genvägen". Högsta farten vintertid är vad vi kan förstå högst 12 knop men enligt vår mening finns det fartyg som går betydligt fortare. 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, alltså inte utföra "genvägen" norr/öster om stora Sandskär.

Med vänlig hälsning

Claes Carlsson Almö-Lindö 1:138
Åsa Lindqvist Almö-Lindö 1:186 och 1:245
Jens Forsvik Almö-Lindö 1:185 och 1:187

Från:	Claes Carlsson
Till:	Gunnarsson, Lena
Ärende:	Ärende med diarienummer 13-01039
Datum:	den 24 april 2013 09:41:01

Hej!

Vi är några Almö-Lindö bor som är oroliga att den föreslagna ändrade dragningen av farleden norr/öster om stora Sandskär (på Fulleröfjärden) kommer att medföra ökad stranderosion på närliggande markområden (öar och fastland). 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 på grund av ”genvägen”. Högsta farten vintertid är vad vi kan förstå högst 12 knop men enligt vår mening finns det fartyg som går betydligt fortare. 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, alltså inte utföra "genvägen" norr/öster om stora Sandskär.

Med vänlig hälsning

Claes Carlsson Almö-Lindö 1:138
Åsa Lindqvist Almö-Lindö 1:186 och 1:245
Jens Forsvik Almö-Lindö 1:185 och 1:187

Kungsörs kommun

Kommunstyrelsens förvaltning

Vår handläggare
Utvecklingsstrateg Daniel Artaeus

KS-handling nr 11/2013
SVAR PÅ SAMRÅD

Datum
2013-04-22

Vår beteckning
KS 2012/259

Ert datum

Er beteckning
13-01039

Adressat
Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson

601 78 NORRKÖPING

SJÖFARTSVERKET
2013 -04- 26
DNR. till:
0903-03-01039-11

Svar på samråd om Mälarprojektet, fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss, våren 2013

Kungsörs kommun lämnar följande synpunkter på samrådshandlingen.

Grundkrav för kommunen är att inte drabbas av negativa konsekvenser av utbyggnaden. Lokala konsekvenser finns inte belysta i samrådsunderlaget, vilken är en brist för tydliga ställningstaganden. Det är av största vikt att senare samrådsmaterial och MKB ger en fullödig beskrivning av Mälarprojektets lokala konsekvenser.

Kommunen kan trots det konstatera att mycket stora områden i Kungsörs kommun förslås bli föremål för dumpning av muddermassor från utbyggnaden av farlederna. Den allra största delen av muddringen för utbyggnationen av farlederna görs i Galten, där runt 350 000 m3 muddermassor beräknas att flyttas och dumpas inom Kungsörs kommun (södra Galten). Det är 65 procent av den totala mängden muddermassor från byggnationen (undantaget Södertälje kanal och hamnområden i Västerås och Köping).

Kommunen motsätter sig starkt en utfyllnad av kommunens sjöbotten av muddermassor. Galten är utsatt för betydande sedimentstillförsel och övergödning. 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.*

Skulle vi trots detta drabbas av dumpning är det ett oeftergivligt krav att alla muddermassorna kontrolleras innan dumpning sker. Förorenade massor, även de med små mängder gift och metaller, ska inte dumpas.

Följande hänsyn måste tas med i fortsatta överväganden om dumpning inom Kungsörs kommun:

Det utskickade underlaget indikerar att infarten till Köpings hamn är starkt förorenad. Bl a finns mycket höga halter av tributyltenn (TBT), vars starka giftverkan

ger störningar på kroppens immunförsvar och hormonsystem. Troligen finns höga halter av metaller och andra miljögifter i inloppet samt i den inre delen av hamnbassängen. Även i övriga delar av Galten kan gifter påträffas.

1. Kontroller av bottensedimentens halt av miljögifter och tungmetaller måste göras noggrant i hela Galten. Ett särskild kontrollerad muddrings- och upptagnings-förfarande måste användas för att undvika spridning av förorenat bottensediment till närområdet.

2. Muddermassor som påvisas vara förorenade, måste renas och förvaras på land.

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.

3. Ny värdering måste göras vilken 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 närregion.

Länsstyrelsen i Västmanland har nyligen inventerat strandområdet, för revidering av strandskyddet. Enligt länsstyrelsen finns höga bevarandevärden intill utpekade dumpningsplatser och då främst i Mälarvikar, långgrunda stränder, strandängar och i känslig våtmarker förbundna med Mälaren. Enligt länsstyrelsen är de långgrunda vassvikarna hemplats för rik flora och fauna. Vissa långgrunda och vassrika stränder kan betraktas ha en känslig botten (ex Säbyviken), enligt länsstyrelsen. Flera rödlistade fåglar har påträffats i närregionen. Vattenvärdemiljön är särskilt värdefull för fisk och fritidsfiske.

4. Kommunen begär att länsstyrelsens inventering av naturvärden och friluftslivsvärden vägs in i konsekvensbedömningen av Mälarprojektet på lokal nivå. Ytterligare naturvärdestudier av bottnen vid förslagna dumpningsområden är påkallade.

Mälaren med öar och strandområden är av riksintresse för naturvård och friluftsliv samt av riksintresse för yrkesfiske. Kommunen ser riksintresset Mälaren som en av sina främsta tillgångar.

5. Det är vitalt att dumpning inte påverkar möjligheterna till turism, rekreation och yrkesfiske i Kungsörs kommun. Galtens södra del är överlag grund. Vi sätter ett stort frågetecken kring att riksintressen för turism, rekreation och

Datum
2013-04-22

Vår beteckning
KS 2012/259

Ert datum

Er beteckning
13-01039

yrkesfiske klarar en påfyllnad av 350 000 m3 muddermassor, utan negativ påverkan under anläggningsskedet och driftskedet. Vi emotsätter oss all negativ påverkan på dessa tillgångar.

Hamninloppet till Köpings hamn ligger utanför samrådets avgränsade område. Köping har såsom äldre industriort, och i likhet med Kungsör, ett påtagligt "miljöarv" i form av tidigare miljöstörande anläggningar i hamnområdet. Vi har ovan redan påtalat riskerna med muddring i dessa områden.

6. Det är viktigt att ett gemensamt analysgrepp tas i MKB samt i åtgärdsval för muddermassahanteringen, inkluderande hamnområdet. Detta då spridning av förorenat bottensediment och försämring av vattenkvalitet kan uppstå i närområdet. Samma försiktighet för miljöarvet behöver även iakttas vid sprängningsarbeten, för att undvika sprickbildning i berggrunden.

Vi vill återigen markera betydelsen av att muddermassorna tas vara på land. I samrådsunderlagets påtalas på s. 22 problem med att handha muddermassorna från Galten på land.

7. Att dumpa massor känns som en föråldrad lösningsstrategi, ej paritet med dagens krav på miljömässigt handhavande. Ett uttalat kretsloppstänkande måste genomsyra planeringen och åtgärdsvalen. Ett så pass omfattande projekt såsom Mälarprojektet 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 ska inkluderas i kalkylen för Mälarprojektet. *Bästa tänkbara miljöhänsyn för södra Galten är en grundförutsättning som måste uppfyllas.*

8. Mälarprojektet behöver därtill tillföras en strategi för handhavande och förvaring av alla muddermassorna från Galten på land.

Stellan Lund
Kommunstyrelsens 1:e
vice ordförande

Per Bäckström
Kommunchef

Kungsörs kommun

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Kommunstyrelsen

Plats och tid	Kommunhuset, Hellqvistsalen, måndagen den 22 april 2013, klockan 16.00-17.50, ajournering 17.30-17.35.
Beslutande	Stellan Lund (M) ordförande, Marie Norin Junttila (S), Dan Stigenberg (S), AnneMarie Andersson (C), Sergio Estrada (V), Niklas Magnusson (M), Staffan Norgren (M), Hendrik Mayer (FP) och Bo Jensen (FP).
Tjänstgörande ersättare	Görel Nilsson (S) och Taito Arkkukangas (S).
Ersättare	Petter Westlund (C), Margareta Karlsson (M), Carina Sjölund (M), Mona Stavholt (KD) och Olof Lindberg (FP).
Övriga deltagande	Kommunchefen Per Bäckström, ekonomichefen Bo Granudd och kanslichefen Eva Kristina Andersson
Utses att justera	Niklas Magnusson
Ersättare för justerare	Staffan Norgren
Justeringens plats och tid	Sekretariatet 2013-04-23, klockan 16.00
Underskrifter	
Sekreterare	Eva Kristina Andersson — Paragrafer 59-84
Ordförande	Stellan Lund
Justerande	Niklas Magnusson

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsen		
Sammanträdes-datum	2013-04-22, §§ 59-84		
Datum för anslags uppsättande	2013-04-24	Datum för anslags nedtagande	2013-05-16
Förvaringsplats av protokollet	Sekretariatet		
Underskrift			

Utdragsbestyrkande

Ellinor Nilsson

§ 67

Yttrande till Sjöfartsverket – Samråd om Mälarprojektet (KS 2012/259)

Sjöfartsverket har inbjudit till samråd om Mälarprojektet – fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss.

Sista dag att lämna synpunkter är den 3 maj 2013.

Kommunstyrelsens förvaltning har tagit fram ett förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

Följande handlingar utgör underlag i ärendet:

- Sjöfartsverkets inbjudan till samråd, inkommen 2013-03-31
- Kommunstyrelsens förvaltnings förslag till yttrande 2013-04-10

Beslut

Kommunstyrelsen antar kommunstyrelsens förvaltnings förslag till yttrande till Sjöfartsverket i samrådet om Mälarprojektet, som sitt eget.

Antaget yttrande redovisas som KS-handling nr 11/2013.

FULLERÖ FIDEIKOMMISS

2013-04-27

Carl Johan Cronstedt
Fullerö
725 91 Västerås

SJÖFARTSVERKET
2013 -04- 29
PNR. HU:
0903-13-01039-12

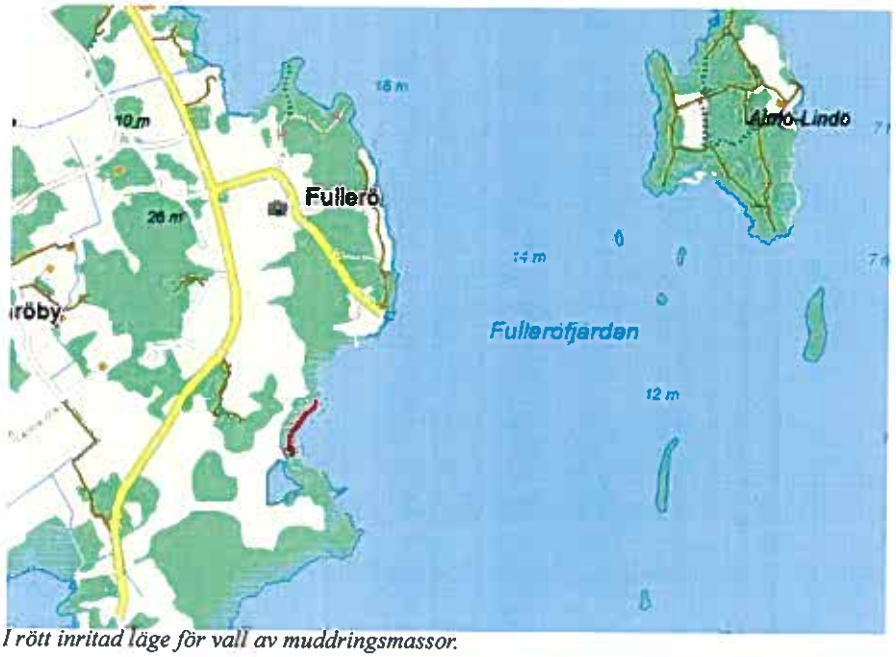
Dnr: 13-01039

Till
Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

Mälarprojektet Synpunkter på förslag till beslut

Jag vill som markägare till Fullerö 1:1 m. fl. lämna synpunkter på dumpningsplats för farled på Fulleröfjärden vid infarten till Västerås.

På Fullerös vatten är enligt förslaget inritat dumpningsplats för massor vid muddring av nya dragningen av farleden. Jag motsätter mig att man dumpar i vårt 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. (Se bilder nedan.)



I rött inritad läge för vall av muddringsmassor.

I rött vall, blåa streck våtmark. I lila alternativ sträckning av vall.

Istället för att som idag pumpa ut vattnet, som ansamlats från ett relativt stort område och består framför allt åkermark, direkt i Mälaren så kommer vattnet att pumpas ut i den nya våtmarken. Fördelen med detta är många. Det kväve- och fosforhaltiga vattnet kommer att urlakas i våtmarken och bidraga till en bättre vattenmiljö. En stor del av de föroreningar som närsalter, metaller och organiska föroreningar som muddermassorna innehåller kommer även att urlakas i våtmarken. Våtmarken blir också en tillgång för fågellivet och övrigt djurliv.

De i miljöfrågor kunniga personer som jag rådfrågat i ärendet har varit positiva till denna lösning.

Med vänlig hälsning

Fullerö Fideikommiss

Carl Johan Cronstedt

Fullerö Fideikommiss/Carl Johan Cronstedt
Adress: Fullerö, 725 91 Västerås
Telefon: 0708-666684
E-post: kontor@fullerosateri.se

SMHI

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 NORRKÖPING

Datum: 2013-04-30
Vår referens: 2013/479/10.1
Er referens: 13-01039

Yttrande över Samråd om Mälarprojektet – Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss

SMHI har tagit del av samrådsunderlaget och har endast en generell synpunkt på innehållet.

Underlaget redogör för effekterna av muddring/sprängning/dumpning i Mälaren och Södertälje kanal/sluss på bland annat vattenmiljö och dricksvattenförsörjning. SMHI har bidragit till delar av denna utredning med spridningsberäkningar och har inga synpunkter på dessa resultat. Med tanke på de digra konsekvenser som en oförväntad föroreningsspridning kan få, finns anledning att upprätthålla en hög beredskap under projekttiden. Denna beredskap bör lämpligtvis bestå av ett övervakningsprogram som kartlägger effekterna av muddringsarbetet och dess eventuella påverkan på omgivande vattenmiljö och dricksvattentäkter. Övervakningsprogrammet bör utformas så att resultaten kan jämföras med de spridningsberäkningar som SMHI gjort, och eventuellt användas för att förbättra beräkningsmodellen ytterligare. Övervakningsprogrammet skulle även ge värdefulla data över spridningsdynamik i komplexa vattenmiljöer som kan nyttjas i framtida utredningar.

I händelse av att provtagningen inom det föreslagna övervakningsprogrammet påvisar en spridning som på avgörande sätt avviker från den prognostiserade spridningen, anser SMHI även att ett åtgärdsprogram behöver upprättas. Avsikten med åtgärdsprogrammet bör vara att begränsa de negativa effekterna av omfattande föroreningsspridning, med resulterande degradering av vattenmiljö och dricksvattenkvalitet. En oavsiktlig förorening kan få digra samhällsekonomiska konsekvenser eftersom samhällsnyttan hos Mälaren som vattentäkt för drygt två miljoner invånare, överträffar samhällsnyttan hos Mälaren som farled för sjöfarten. Mälarprojektet bör utformas så att dessa samhällsnyttor även fortsättningsvis går att kombinera.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Niclas Hjerdt.

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Samhälle och säkerhet

Havs och Vatten myndigheten

Yttrande

SJÖFARTSVERKET
2013 -05- 03
0903-13-01039-14

Datum	Dnr	Mottagare
2013-05-02	3465-12 Ext dnr 13-01039	Sjöfartsverket Att: Lena Gunnarsson 601 78 Norrköping
Handläggare Malin Hemmingsson	Tel Direkt 010 698 6184	

Samråd angående Mälarprojektet

Havs- och vattenmyndighetens ställningstagande

Havs- och vattenmyndigheten lämnade skriftliga synpunkter 2012-10-30 i det inledande samrådet. Dessa synpunkter kvarstår. Det nu ingivna materialet är till viss del utvecklat. I tillägg till tidigare framförda synpunkterna lämnar myndigheten följande ytterligare kommentarer:

Åtgärder i farlederna från Södertälje kanal fram till hamngränsen i Västerås och Köping kommer vidtas av Sjöfartsverket. Västerås och Köping hamnar ansvarar för åtgärder inom sina respektive hamnområden. Havs- och vattenmyndigheten anser att dessa olika projekt bör samordnas så långt möjligt vad gäller tid för utförande, val av dumpningslokaler med mera i syfte att minska miljöstörningar. I miljökonsekvensbeskrivningen för Mälarprojektet bör även åtgärder inom vattenområdet i Västerås och Köping tas med i bedömningar av miljöpåverkan på Mälaren. Det finns en risk för kumulativa effekter. Ett annat större projekt som också kommer påverka Mälaren de närmaste åren är ombyggnad av Slussen i Stockholm och en ny reglering av Mälaren.

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. Det bör också redogöras för hur urvalet har gjorts av vilka av Mälarens vattenförekomster som räknas till de som primärt berörs.

Det bör närmare beskrivas hur och var erosionsskydd ska anläggas. Många arter är beroende av erosion och av en naturligt sammanhängande miljö mellan vatten- och landområdet. Anläggande av erosionsskydd 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 pelagialen, littoralen och svämplanerna för att kunna reproducera sig och få goda uppväxtförhållanden. Det bör utredas hur behovet av erosionsskydd i känsliga naturmiljöer kan minimeras och om skydd krävs hur dessa kan utformas för att minimera påverkan på berörda ekosystem. Ekologiskt sakkunnig ska medverka i planering och genomförandet av åtgärderna.

Havs- och vattenmyndigheten
Box 119 30
404 39 Göteborg

Besök och leverans
Gullbergs Strandgata 15
411 04 Göteborg

Telefon 010 698 60 00
Fax 010 698 61 11
havochvatten@havochvatten.se
www.havochvatten.se

Plusgiro 59 90 51-0
Bankgiro 757-8438
Organisationsnummer
202100-6420

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.

För att dispens från dumpningsförbudet ska kunna meddelas krävs enligt 15 kap 33 § miljöbalken att massorna kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa eller miljön. Om inte detta är visat saknas förutsättningar för att kunna meddela en dispens från det generella dumpningsförbudet.

Havs- och vattenmyndigheten anser att kommande miljökonsekvensbeskrivning 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. Tippning bör heller inte ske i områden som utgör reproduktionslokaler och uppväxtområden för fisk. Myndigheten ser det som positivt att samråd skett med fiskare i Mälaren i syfte att lokalisera viktiga områden för fiskrekrytering.

Föroreningshalten av muddermassorna bör analyseras, sammanställas och jämföras med gällande gränsvärden. I de fall gränsvärden saknas, som för TBT, bör förslag lämnas på vilken halt som muddermassor som avses att dumpas kan innehålla. TBT är ett extremt giftigt ämne med miljöstörande effekter och ett av de ämnen enligt direktiv 2008/105/EG som ska fasas ut ur svensk vattenmiljö (se bilaga 1 samt p 6 i preambeln till direktivet). Myndigheten anser att 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.

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 nyttjats för fisklek och att fiskromen 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 tidsplan är det inte möjligt att göra en rätt bedömning av miljöpåverkan.

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 bör lämnas.

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.

Redogörelse för ärendet

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren. Mälarprojektet innebär en fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal. Projektet kommer medföra muddringar och sprängningar i trånga/grunda farledsavsnitt i Mälaren. I Södertälje kanal kommer kanalslänter muddras bort. Muddermassorna beräknas totalt till cirka 800 000 m³ (fast mått). 600 000 m³ är från farledsmuddringarna och 200 000 m³ från Södertälje kanal och sluss. Sjöfartsverket kommer ansöka om dispens för dumpning av massor i Mälaren och Saltsjön.

Bakgrund

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av riksintresse med hänyn till natur- och kulturvärden enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken. Mälaren är även av riksintresse för friluftslivet. Mälaren utgör dricksvattentäckt för cirka två miljoner människor i Mälardalen. Naturvärdena i och kring sjön är höga och flera naturreservat och Natura 2000-områden finns i området. Många av sjöns arter och naturvärden är knutna till strandmiljöerna. Ur nationellt perspektiv är Mälaren viktig för yrkes- och fritidsfiske och flera olika arter fångas, t.ex. abborre, gös och gädda. Mälaren utgör riksintresse för yrkesfisket. Området ska därför skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringen enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. En del av riksintresset för yrkesfiske består av särskilt värdefulla reproduktionsområden för gös. Flera fiskarter nyttjar Mälaren som lek- och uppväxtområde och här förekommer även fiskvandring (ål och öring bl.a.).

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Björn Sjöberg efter föredragning av utredaren Malin Hemmingsson.

Björn Sjöberg

Malin Hemmingsson

Ärendenummer
TRV 2013/14995
Ert ärendenummer
13-01039

Dokumentdatum
2013-05-02
Sidor
1(1)

TRAFIKVERKET

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Kopia till:
Diariet

Samråd om Mälarprojektet

Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss

Trafikverket Region Stockholm och Region Öst har mottagit rubricerade handlingar för samråd. Trafikverket lämnade ett yttrande (daterat 2012-11-16) i det inledande samrådet som gäller även för detta samråd. Dock har några punkter tillkommit som vi lämnar i detta kompletterande yttrande.

Riksintressen

Förutom den statliga infrastruktur som framhölls som riksintresse i det förra yttrandet så är även Hjulstabron och väg 55 samt Kvicksundsbron och Sala-Oxelösundsbanan/väg 56, av riksintresse.

Planering och utförande av åtgärder

Trafikverket vill återigen trycka på vikten av täta dialoger mellan Sjöfartsverket och Trafikverket i samband med planering och utförande av åtgärder på väg- och järnvägsbroarna.

Vissa av Trafikverkets broar är fjärrstyrda och flera av dom är därför sammankopplade med kablar som ligger på sjöbotten. Det är angeläget att man inom Mälarprojektet klargör var dessa sjökablar finns.

MKB

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.

I övrigt har Trafikverket Region Stockholm och Region Öst inga synpunkter i detta skede.

För Trafikverket Region Stockholm

Johanna Levin
Samhällsplanerare

För Trafikverket Region Öst

Catrin Englund
Samhällsplanerare

TDOK 2010.26 Mall_Brev v.3 (Fastställd av Trafikverket)

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna strandväg 98

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Johanna Levin
Samhälle Region Stockholm
Direkt: 010-123 13 37
johanna.levin@trafikverket.se

Från: anna.nylen@trafikverket.se
Till: Per.Berglund@lansstyrelsen.se
Kopia: Gunnarsson, Lena
Ärende: VB: Samråd 2, Mälarprojektet
Datum: den 24 april 2013 14:06:40
Bilagor: image001.png

Hej Per,
Vårt besked från länsstyrelsen i Västmanland, som på uppdrag av era landshövdingar har i uppgift att samordna Länsstyrelserna i Mälarprojektet, är att vi ska arbeta vidare med ansökan och MKB:n. Länsstyrelserna kommer att yttra sig i samband med att domstolen remitterar ärendet till er. Västmanland samordnar då ett gemensamt yttrande från er alla fyra Länsstyrelser. Önskar ni göra på annat sätt ber jag er kontakta Erika Löfqvist på LST i Västmanland för er samordning. En förlängd yttrandetid påverkar projektets tidplan. Vi kan därför inte lämna anstånd i detta läge.

Med vänlig hälsning

Anna Nylén
Projektledare Mälarprojektet/SjöV
Investering Distrikt Öst/Stockholm
Stockholm Syd

anna.nylen@trafikverket.se
Mobil: 010-123 88 23
SMS:073-046 05 00

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Från: Berglund Per [mailto:Per.Berglund@lansstyrelsen.se]
Skickat: den 24 april 2013 12:11
Till: Gunnarsson, Lena
Ämne: SV: Samråd 2, Mälarprojektet

Hej Lena,

Stockholms län hinner inte lämna yttrande på samrådsunderlaget till 3 maj. Men med 2 veckors anstånd, dvs till den 17 maj borde vi kunna lämna något skriftligt till er. Hoppas det är ok för er.

Mvh

Per Berglund
Enheten för Miljöskydd
Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
104 22 Stockholm

Telefon: 08-785 4285

www.lansstyrelsen.se/stockholm

Tänk på miljön innan du skriver ut detta epost!

Från: lena.gunnarsson@sjofartsverket.se [mailto:lena.gunnarsson@sjofartsverket.se]
Skickat: den 11 mars 2013 15:05
Ämne: Samråd 2, Mälarprojektet

Vi vill med detta mejl uppmärksamma Er som deltog i Mälarprojektets samråd under september till oktober 2012 att inbjudan till ett andra samråd har skickats ut via brev till berörda.

Möten sker i:
Västerås 10/4
Södertälje 15/4
Stockholm 17/4
Köping 18/4

Berörda myndigheter, kommuner, länsstyrelser och verk inbjuds till möten på samtliga orter kl 14-16.
Berörda organisationer, vattenverk, hamnar inbjuds till möte i Stockholm kl 11-13.
Fastighetsägare, ledningsägare samt allmänhet bjuds in till möten på samtliga orter utom Stockholm kl 18-20.

Ett samrådsunderlag finns att hämta hem på www.sakrafarleder.se från och med 2013-03-22. Där finns även samrådsunderlaget från det inledande samrådet. **Frågor är välkomna på samrådsmöten eller till projektets projektledare. Synpunkter kan lämnas vid samrådsmöte eller skriftligen senast den 3 maj 2013.**

Med vänlig hälsning från Sjöfartsverket

Lena Gunnarsson
Styrning och Planering
Tel: 0771-630000

SJÖFARTSVERKET

Från: anna.nylen@trafikverket.se
Till: Per.Berglund@lansstyrelsen.se
Kopia: Gunnarsson, Lena
Ärende: VB: Samråd 2, Mälarprojektet
Datum: den 24 april 2013 14:06:40
Bilagor: image001.png

Hej Per,
Vårt besked från länsstyrelsen i Västmanland, som på uppdrag av era landshövdingar har i uppgift att samordna Länsstyrelserna i Mälarprojektet, är att vi ska arbeta vidare med ansökan och MKB:n. Länsstyrelserna kommer att yttra sig i samband med att domstolen remitterar ärendet till er. Västmanland samordnar då ett gemensamt yttrande från er alla fyra Länsstyrelser. Önskar ni göra på annat sätt ber jag er kontakta Erika Löfqvist på LST i Västmanland för er samordning. En förlängd yttrandetid påverkar projektets tidplan. Vi kan därför inte lämna anstånd i detta läge.

Med vänlig hälsning

Anna Nylén
Projektledare Mälarprojektet/SjöV
Investering Distrikt Öst/Stockholm
Stockholm Syd

anna.nylen@trafikverket.se
Mobil: 010-123 88 23
SMS:073-046 05 00

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

Från: Berglund Per [mailto:Per.Berglund@lansstyrelsen.se]
Skickat: den 24 april 2013 12:11
Till: Gunnarsson, Lena
Ämne: SV: Samråd 2, Mälarprojektet

Hej Lena,

Stockholms län hinner inte lämna yttrande på samrådsunderlaget till 3 maj. Men med 2 veckors anstånd, dvs till den 17 maj borde vi kunna lämna något skriftligt till er. Hoppas det är ok för er.

Mvh

Per Berglund
Enheten för Miljöskydd
Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
104 22 Stockholm

Telefon: 08-785 4285

www.lansstyrelsen.se/stockholm

Tänk på miljön innan du skriver ut detta epost!

Från: lena.gunnarsson@sjofartsverket.se [mailto:lena.gunnarsson@sjofartsverket.se]
Skickat: den 11 mars 2013 15:05
Ämne: Samråd 2, Mälarprojektet

Vi vill med detta mejl uppmärksamma Er som deltog i Mälarprojektets samråd under september till oktober 2012 att inbjudan till ett andra samråd har skickats ut via brev till berörda.

Möten sker i:
Västerås 10/4
Södertälje 15/4
Stockholm 17/4
Köping 18/4

Berörda myndigheter, kommuner, länsstyrelser och verk inbjuds till möten på samtliga orter kl 14-16.
Berörda organisationer, vattenverk, hamnar inbjuds till möte i Stockholm kl 11-13.
Fastighetsägare, ledningsägare samt allmänhet bjuds in till möten på samtliga orter utom Stockholm kl 18-20.

Ett samrådsunderlag finns att hämta hem på www.sakrafarleder.se från och med 2013-03-22. Där finns även samrådsunderlaget från det inledande samrådet. **Frågor är välkomna på samrådsmöten eller till projektets projektledare. Synpunkter kan lämnas vid samrådsmöte eller skriftligen senast den 3 maj 2013.**

Med vänlig hälsning från Sjöfartsverket

Lena Gunnarsson
Styrning och Planering
Tel: 0771-630000

SJÖFARTSVERKET

Från:	Löfqvist Erica
Till:	Gunnarsson, Lena
Kopia:	Edenman Lars; Strömvall Lena; Nilsson Ulrika U; Fogelberg Kerstin; Hermansson Ronnie; Regnell Ingela
Ärende:	Samråd om Mälarprojektet 13-01039
Datum:	den 24 april 2013 18:10:43

Hej,

Länsstyrelsen anser att det underlag för samråd som Sjöfartsverket tagit fram väl beskriver hur Mälarprojektet planeras att genomföras. Arbetet med en miljökonsekvensbeskrivning pågår. Vad Länsstyrelsen nu kan se kommer den att ta upp alla relevanta aspekter på projektets miljökonsekvenser. I ett senare skede har Länsstyrelsen möjlighet att lämna synpunkter på MKB:n i samband med att Mark- och miljödomstolen remitterar den slutliga ansökan. Vi bedömer att nedan uppräknade prövningar kommer att krävas och anser att det är rimligt att Mark och miljödomstolen kommer att pröva detta.

- Vattenverksamhet
- Naturreservat
- Strandskydd (kommunalt och statligt)
- Natura 2000
- Artskydd

Länsstyrelsen i Västmanland har hösten 2013 och våren 2013 deltagit på samråd. Naturvårdsenheten har inte haft möjlighet att närvara på dessa och därför lämnar vi följande information/synpunkter på underlaget.

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.

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 fågelskyddsområden, som även de behöver utredas vad gäller eventuell påverkan. Vi hänvisar till Länsstyrelsens övervakning av fågelskär, se rapport *Fågelskär i Mälaren 2012 rapportnummer 2012:10*. Rapporten finns på Länsstyrelsens hemsida.

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.

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.

I samrådsunderlaget redogörs för alternativa lokaliseringar av farleden i Galten och vid St. Sandskär. Länsstyrelsen har tidigare haft ett fartbegränsningsärende vid Galten p.g.a. problem med svall. Detta talar för att man ändrar sträckningen till 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. 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.

Muddringen medför en breddning och fördjupning av farleden, detta 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. Likaså om breddningen av farleden medför att redan trafikerande fartyg ökar farten i Mälaren och hur svallet från dessa i så fall ändras.

Med Vänlig Hälsning

Erica Löfqvist
Kommunikationshandläggare
Länsstyrelsen i Västmanlands län

Telefon: 021-19 52 54
Mobil: 072- 58 95 330
erica.lofqvist@lansstyrelsen.se

Från:	Bengt Bjorklund
Till:	Gunnarsson, Lena; Andreasson Björn
Ärende:	dnr: 13-01039
Datum:	den 24 april 2013 21:01:11
Bilagor:	ATT00002.png ATT00003.png ATT00004.png

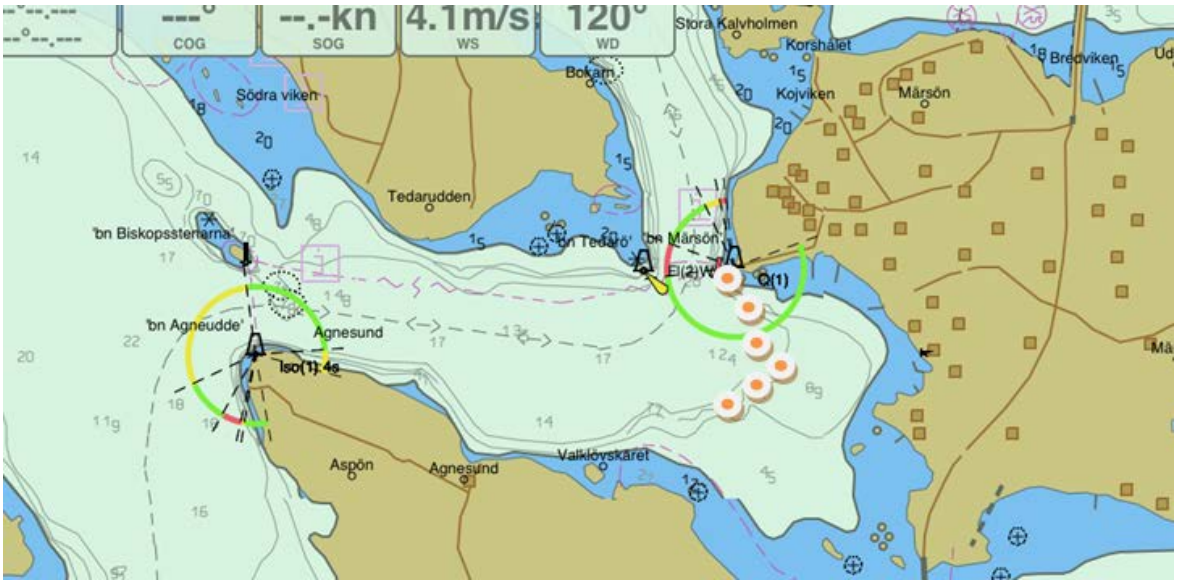
Remissvar till Mälarprojektet med dnr: 13-01039 från

Västra Märsöns Tomtägareförening
Sarvvägen 1B
745 92 Enköping
Orgnr; 717000-2757

Västra Märsöns Tomtägareförening har tagit del av underlagsmaterial och även besökt er utställning i Västerås bibliotek den 10 april. Vi tycker att underlagsmaterial och den information som vi fick på mötet i Västerås var bra för vårt beslutsfattande.
Våra synpunkter omfattar det föreslagna dumpningsområdet mellan Märsön / Tedarön / Aspön.
Föreslagna område(Bilaga 1) gränsar till cirka 200 fastigheter på Västra Märsön där stort tryck råder på vattnet under sommarhalvåret. Fiske och bad utgör de delar som vi anser kan komma att starkt påverkas om föreslagna dumpningsområde kommer att väljas. Inom södra delen av området finns flera djuphålor (Bilaga 2) som skulle komma att läggas igen om dumpningen kommer att genomföras och därmed avsevärt försämrad fiske runt Märsön.
Västra Märsöns Tomtägareförening föreslår att dumpningsområdet förläggs lite längre västerut(Bilaga 3) ut så att grumligheten hålls på en så låg nivå som möjligt närmast Märsön. Vi föreslår att dumpning prioriteras till områden är djupförhållandena är sådana (större),innebärande att dumpningsområdets utsträckning ytmässigt skulle kunna begränsas? Det är lämpligt att dumpa material vid områden där bebyggelsen inte är så koncentrerad som på Märsön, dvs närmare Aspön, där endast några få bebyggda fastigheter finns och där djupförhållanden dessutom verkar lämpliga (stort vattendjup). Viktigt att djuphålorna närmast Märsön får leva vidare för ett fortsatt aktivt fiske runt Märsön.

Förutsätter att våra synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med Mälarprojektet.

Bilaga 1. Mälarprojektets föreslagna dumpningsområde utanför Märsön



Bilaga 2 visar djuphålor inom aktuellt område för dumpning.

Bilaga 3. Västra Märsöns Tomtägareförenings förslag till dumpningsområde.

Med Vänliga hälsningar

Västra Märsöns Tomtägareförening

Bengt Björklund
Ordförande

Frågor angående vårt svar kan ställas till undertecknad

E-mail; bengt.bjorklund@aerial-image.se
Telefon; 070-595 88 40

VÄSTERÅS STAD
Stadsledningskontoret
Patrizia Strandman
Tel: 021-39 24 54
patrizia.strandman@vasteras.se

2012-04-24

Diarienr
2013/200-KS
Er referens
13-01039

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 NORRKÖPING

Yttrande över samrådsunderlag Mälarprojektet - Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna in till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss

Västerås stad anser att satsningen på Mälarsjöfarten är ett steg i rätt riktning mot att regionen Östra Mellansverige och hela Sverige får möjlighet till den transportslagsöverskridande godstransportkedja som är nödvändig för att nå effektiva och hållbara godstransporter.

Godstransportsystemet i Östra Mellansverige är en del av de nationella godsflöden som i sin tur länkar till internationella system. Västerås geografiska- och demografiska läge tillsammans med möjligheterna för en optimal godshantering gör Västerås unikt och till en viktig transportnod i Sverige.

Att Västerås stad tror på att sjöfarten är en viktig del för att nå hållbara godstranporter märks tydligt genom den medfinansiering som Staden bidrar med till Mälarprojektet, en medfinansiering som ligger utöver det att Staden arbetar med att ge Västerås hamn förutsättningar att anpassas till Mälarprojektets mål.

Sammanfattningsvis anser Västerås stad att…

… Mälarprojektets syfte och mål ligger i linje med den utveckling som måste ske i Sverige för att nå hållbara och effektiva godstranporter.

… 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.

… 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.

… Sjöfartsverket, Trafikverket och Regeringen måste tillse att Mälarprojektets projektmål om att minst 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.

Krav som Västerås stad ställer på Mälarprojektet

För att sjöfarten ska kunna nyttja sin potential behöver ”hela-resan-konceptet” iakttas. Inga godstransporter börjar och slutar i en hamn och än mindre utanför hamnbassängen, i farleden. Det är därför viktigt att tillförsäkra sig att Västerås stad och Köpings kommun får resurser att anpassa hamnbassäng och kajer till de båtar som Mälarprojektet möjliggör för. Det är även viktigt att tillförsäkra sig om att medel finns för att tillse att erforderliga angöringar via väg och järnväg samt omlastningsmöjligheter finns för att transportera godset till och från hamnarna.

Sjöfartsverkets miljödomsansökan måste omfatta **möjligheten för Västerås stad att lägga massor på dumpningsplatsen i Fulleröfjärden** som är den dumpningsplats som ligger närmst hamnbassängen i Västerås.

Vid genomförandet av Mälarprojektet måste **Västerås stad och Köpingskommun ges möjligheten att utnyttja samma mudderentreprenör som Sjöfartsverket** använder för att på så vis effektivisera mudderarbetena i farleden och hamnområdena.

Västerås stad förutsätter att **hela farleden inklusive de broar** som behöver passeras **anpassas till att klara** den båtstorlek om 160m längd, 23 m bredd, 7 m som **projektmålen** anger, vilket kan innebära en större ombyggnad av bland annat Hjulstabron.

Arbeten vid Kvickundsbron måste ske på ett sådants 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.

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.

Frågeställningar och synpunkter på samrådsunderlaget

Generellt

Det är svårt att utifrån samrådsunderlaget göra en bedömning av miljökonsekvenserna på djur- och växtlivet från masshanteringen och muddring. Samrådsunderlaget anger många konstateranden men inga förklaringar om varför dessa konstateranden har gjorts liksom att underlaget anger olika konsekvenser men inte vilken betydelse dessa har och vad dessa konsekvenser innebär.

Samrådsunderlag redovisar vad man avser utreda, samtidigt som miljökonsekvenserna har bedömts på sidan 32. Det behöver generellt redovisas 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.

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.

Sammantaget innebär detta att det är svårt för allmänhet, intressenter, organisationer, föreningar, kommuner och myndigheter att till fullo förstå och kunna komma med relevant information, synpunkter och frågeställningar kring projektet.

Som exempel 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.
… nollalternativet innebär att en ny uppströms slussport behöver anläggas i Södertälje kanal, men inte varför det behövs.
… tributyltenn, kvicksilver och PAH uppträder lokalt i förhöjda halter på några platser, men inte vad det innebär och vilken betydelse det har.
… 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.
… att bottenfaunan har undersökts i ett muddringsområde och att resultatet inte skiljer sig påtagligt från det i dumpningsområdena, men det sägs inte vad *påtagligt* innebär.
… periodisk grumlig är en konsekvens av muddringsarbetena men inte konsekvensen av att det periodiskt blir grumligare.
… nya bottnar kommer att uppträda där muddermassorna avlägsnats, men inte vilka kosnekvenser det får och vad det innebär.

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 alternativ använda ett enklare språk i de delar som inte riktar sig till personer som innehar fackkunskap.

Specifikt

Under **kapitel 3.1 Åtgärder i farlederna** nämns de **dumpningsplatser** som projektet utreder.
>>> *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.

Under **kapitel 4.1 Geografisk avgränsning** anges att Västerås och Köpings hamnar ansvarar för åtgärder inom respektive hamnområden.
>>> *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.

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.

Under **kapitel 4.3.1 Planerade arbeten**
>>> *Västerås stad saknar de åtgärder* som måste ske på bland annat Hjulstabron och Kvicksundsbron för att tillförsäkra sig att projektmålen nås.

Under **kapiltel 5.3.1 Farleder** anges att dagens sydvästra farledssträckning vis Stora Sandskär utanför Västerås kommer att vara kvar med bibehållna krav på leddjup.
>>> *Västerås stad anser att det behöver förtydligas* angående om det innebär att muddring ska ske på angiven plats och att de båtar som projektet möjliggör därefter kan tranportera den delen av farleden eller om det innebär att farleden kan trafikeras av dessa båtar utan muddring. Vidare behöver samtliga konsekvenser av en ändrad dragning utredas och belysas.

Under **kapitel 5.4.1 Södertälje sluss** anges att genom att anlägga en långs sluss flyttas gränsen mellan Mälaren och Östersjön norrut vilken kan ge viss påverkan på vattenmiljö och grundvattennivåer och att med anledning av detta har ett längre slussalternativ där båtarna slipper ankra under slussningen inte utretts vidare.
>>> *Västerås stad anser att det behöver beskrivas* vilka utredningar som påvisar att nämnda påverkan sker och om hurivida denna påverkan negativ samt om den negativa påverkan överväger den fördel som båttrafiken skulle vinna på att slippa lägga till under slussningen.

Under **kapitel 6.2.1 Förutsättningar för Sjöfart och hamnar** anges att godsvolymen på Mälaren minskade mellan 2001 och 2007 men att containervolymen ökade.
>>> *Västerås stad anser att det behöver förtydligas* kring om detta ska tolkas som att containervolymen vunnit andelar eller om det innebär att gods som inte fraktas i container har minskat.

Under kapitel **6.2.2 konsekvenser för Sjöfart och hamnar** anges att Sjöfartsverkets ambition är att farleden ska kunna trafikeras normalt med undantag för ”godkända, planerade och kommunicerade begränsade tidsintervaller”.
>>> *Västerås stad vill understryka* att sådana inskränkningar i trafikeringen ska kommuniceras, diskuteras och *överenskommas* med Mälarhamnar AB samt de transportföretag och godsköpare som är beroende av en fungerande båttrafik. Överenskommelsen behöver minst omfatta start och slut på inskränkningar samt frekvens och typ av inskränkning.

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.

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.
>>> *Västerås stad anser att det behöver förtydligas* kring om det är det grumling på grund av muddring eller dumpning eller av bägge delarna som avses.
>>> *Västerås stad tar för givet* att inga massor med föroreningshalter som överskrider gränsvärden kommer att dumpas i Mälaren och vill ha detta bekräftat.

… 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.

… görs utifrån ett resonemang 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.

… 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”?

… resoneras kring miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormerna för vatten. Påverkan behöver även relateras till biotillgänglighet och årstidsaspekter.

Grusåsarnas betydelse har utretts i kapitel 6.4 Dricksvatten.
>>>… *Västerås stad anser att det även behöver belysas* huruvida åsarna som löper genom Mälaren utgör morfologiska strukturer eller ger bottenförhållanden som typiskt sett är av värde för växt- och djurlivet.

Under **kapitel 6.4.1 Förutsättningar för Drickvatten** anges i sista stycket 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 reservvattenförsörjningen eftersom de tar vatten från samma källa. Västerås stad vill därför påpeka att vi liksom Södertälje saknar reel reserv för vattenförsörjningen.

Under **kapitel 6.4.2 Konsekvenser för Dricksvatten** anges att projektet kommer att föra en dialog med vattenproducenterna under tiden muddrings- och dumpningsarbetet pågår.
>>> *Västerås stad förutsätter och ställer krav* på att denna dialog påbörjas redan under planeringsfasen.

Under kapitel **6.7.1 Förutsättningar för Buller och vibrationer** anges att man inte förväntar sig någon större ökning av antalet fartyg i framtiden.
>>> *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 transportslagsöverskidande 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.

Under **kapitel 6.7.2 Konsekvenser för buller och vibrationer** anges att förhöjda ljudnivåer kommer att ske för vissa områden längs farleden när anläggningsarbetena genomförs.
>>> *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.

Under **kapitel 6.8.2 Konsekvenser för Friluftslivet** anges att planerade åtgärder kommer att störa fritidsbåtstrafiken och temporärt kan komma att störa fritidsfisket.
>>> *Västerås stad vill påtala vikten om* att i god tid informera om dessa störningar.

Ulla Persson
Kommunstyrelsens ordförande

Bo Dahllöf
Stadsdirektör

Kopia till:
Näringsdepartementet
Trafikverket
Länsstyrelsen i Västmanland
Handelskammaren Mälardalen
Näringslivsgruppen Mälarlogistik
Köpings kommun
Mälarhamnar AB

Kommunstyrelsen

Utdrag ur Sammanträdesprotokoll

Sammanträde med	Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum	Onsdag den 24 april 2013
Plats och tid	Kommunstyrelsens sessionssal A 287, kl 13:30-15:25
Sekreterare	Karin Sandborgh - aq395

KS § 172 Dnr 2013/200-KS-010

Beslut - Yttrande över samrådsunderlag för Mälarprojektet

Beslut
1. Reviderat yttrande gällande samrådsunderlag för ”Mälarprojektet - Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss” överlämnas till Sjöfartsverket.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Särskilt yttrande
Lars Kallsäby (C) och Vicky Skure Eriksson (C) inkommer med särskilt yttrande enligt följande:

”Vi i Centerpartiet anser att en utbyggnad av Slussen och en förbättring av farleden i Mälaren är en viktig infrastrukturinvestering. Vi är dock tveksamma till förslaget på ny sträckning av farleden vid Stora Sandskär. 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.”

Ärendebeskrivning
Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren. Mälarprojektet innebär en fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss, färdiställt till år 2017. Syftet med Mälarprojektet är att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping.

Satsningen på Mälarsjöfarten är ett steg i rätt riktning mot att regionen Östra Mellansverige och hela Sverige får möjlighet att få den transportslagsöverskridande godstransportkedja som är nödvändig för att nå effektiva och hållbara godstransporter. Godstransportsystemet i Östra

Mellansverige är en del av de nationella godsflödena som i sin tur länkar till internationella system. Västerås geografiska- och demografiska läge tillsammans med möjligheterna för en optimal godshantering gör Västerås unikt och till en viktig transportnod i Sverige.

Stadsledningskontoret har till kommunstyrelsen lämnat följande förslag till beslut:

1. Yttrande daterat 2013-04-11 gällande samrådsunderlag för ”Mälarprojektet - Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss” överlämnas till Sjöfartsverket.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Yrkande
Magnus Edström (MP) yrkar att stadsledningskontorets förslag till yttrande kompletteras med följande formulering:

”Vidare behöver samtliga konsekvenser av en ändrad dragning utredas och belysas.”

Kopia till
Näringsdepartementet
Trafikverket
Länsstyrelsen i Västmanland
Handelskammaren Mälardalen
Näringslivsgruppen Mälarlogistik
Köpings kommun
Mälarhamnar AB

Rätt utdraget intygar
Karin Sandborgh - aq395

SGU
Sveriges geologiska undersökning
Geological Survey of Sweden

Vårt datum/Our date
2013-04-26

Vår beteckning/Our reference
33-389/2013

Ert datum/Your date
2013-02-21

Er beteckning/Your reference
13-01039

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone
Lovisa Zillén Snowball, 018-179033

Samråd om Mälarprojektet

Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har, den 1 Mars 2013, erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande.

Ärendet

Sjöfartsverket har för avsikt att söka tillstånd hos mark- och miljödomstolen för ovanstående planerade åtgärder under 2013. Med anledning av detta bjöd Sjöfartsverket in berörda länsstyrelser och myndigheter till ett inledande samråd under hösten 2012. SGU hade då synpunkter på lokaliseringen av de föreslagna tippnings- och muddringsområdena, belyste behovet av erosionsskydd vid muddringsarbeten samt framhöll att föroreningsgraden av muddermassorna bör utredas i enlighet med SGU:s riktlinjer (yttrandet 01-1486/2012). Vidare hade SGU, SjöV, WSP samt Structor Miljöbyrån ett konstruktivt möte i början av 2013 där man gick igenom SGU:s yttrande från samråd 1 och delgav SGU senaste nytt om projektet i de frågor som rörde SGU:s intresseområde.

Sjöfartsverket bjuder nu in en utökad krets till samråd 2. Syftet är att informera om projektet, presentera preliminära konsekvenser och inhämta värdefulla synpunkter i sakfrågor. Med anledning av detta har SGU följande synpunkter.

Synpunkter

SGU ser det som positivt att konsekvenser för vattengrumlighet och spridning av föroreningar samt dricksvattenfrågan får tydligt fokus i samrådsunderlaget. Det är också positivt att varje dumpningsområde planeras att utredas i detalj med hänsyn till maringeologiska egenskaper, för att minska risken för spridning av sedimentpartiklar och föroreningar. Vad som saknas är en preliminär

Organisationsnr 202100-2528

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

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

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

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

Filial / Regional Office:
Box 16247
SE-103 24 Stockholm, Sweden
Besök / Visit: Blekholmstorget 30, uppg. F
Tel: 018 17 90 00 / +46 18 17 90 00
Fax: 08 24 68 14 / +46 8 24 68 14
E-mail: stockholm@sgu.se

konsekvensanalys av, inte den direkta, men den indirekta (långtids-) påverkan på vattenmiljön av muddring i områden bestående av glacial lera. Glacial lera är, vid sådana vattendjup där muddring kan vara aktuellt, normalt skyddade från erosion av ett ytligt skikt av grovt residualmaterial, sand, grus och sten. Vid muddring i sedimenten avlägsnas det naturliga erosionskyddet och de primära sedimenten blir åtkomliga för påverkan från havsvågor och strömmar. Trots att sedimenten är förhållandevis motståndskraftiga mot erosion kan återkommande erosion och vattengrumling uppstå vid t.ex. stormtillfällen eller tillfällen med lågt vattenstånd. SGU rekommenderar därför att behovet av erosionsskydd ska övervägas i Mälarprojektet, 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 kommande MKB.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad enhetschef.

I den slutliga handläggningen av ärendet har även statsgeologen Lovisa Zillén Snowball, föredragande, deltagit.

Anna Åberg

Lovisa Zillén Snowball

KUNGSÖRS SEGELSÄLLSKAP
Box 90
73622 KUNGSÖR
Pg. 93128-7

Samråd Mälarprojektet

lena.gunnarsson@sjofartsverket.se

Diarienummer: 13-01039

Vi i Kungsörs Segelsällskap deltog i det samråd som anordnades i Köping 2013-04-18.

Vi tycker att den föreslagna farledssträckningen i Galten är att föredra, då den innebär mindre ingrepp och därmed troligen har mindre påverkan på miljön i Galten. Från Kungsör Segelsällskaps sida är vi dock oroade över vad de kommande större fartygen kan betyda, när vi ligger i hamnen på vår klubbholme ”Glipen”.

Vår klubbholme ”Glipen” är beläggen alldeles vid farleden, 59 27,55 N och 16 11,30 E, och vi har redan idag problem med ”sjöhävning” och svall inne i hamnen, när fartygen passerar i hög fart förbi Glipen. De kommande fartygen på över 9000 ton, kommer att innebära ännu större ”sjöhävning” och förvärra problemen.

För att lindra problemen så vill vi att det införs en hastighetsbegränsning, där farleden passerar Glipen, under säsongen för fritidsbåtar, 1 maj – 15 oktober.

Med seglarhälsning

Kungsörs Segelsällskap

Styrelsen/ C-G Helenelund, Håkan Björk, Hans Brännvall

Från: Håkanson Helena
Till: Gunnarsson, Lena
Ärende: Dnr 13-01039 gällande samråd om Mälarprojektet
Datum: den 29 april 2013 11:10:47

Ert datum: 2013-02-21
Ert dnr: 13-01039

MSB dnr: 2013-1317

Sjöfartsverket
Att. Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

Samråd om Mälarprojektet, fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås, Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har tagit emot inbjudan till samråd samt hämtat samrådsunderlag på www.sakrafarleder.se gällande Mälarprojektet.

Av samrådsunderlaget framgår att Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren. Mälarprojektet innebär en fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till
Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss. Syftet med Mälarprojektet är att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping. Projektet planeras vara genomfört 2017.

MSB har getts möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget.

MSB avstår från att yttra sig.

Vänliga hälsningar
Helena Håkanson

Helena Håkanson
Handläggare

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Avd. för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enhet för farliga ämnen
Postadress: 651 81 Karlstad
Besöksadress: Norra Klaragatan 18, Karlstad

Tel växel 0771-240 240
Tel direkt 010-240 5446
E-post helena.hakanson@msb.se

www.msb.se

S-kvinnor i Södertälje Södertälje 130429.

Till Sjöfartsverket
Norrköping

Yttrande över Mälarprojektet.

S-kvinnor, Socialdemokratiska kvinnoklubben, anser, att det finns anledning till oro inför den planerade utbyggnaden av kanalen och fördjupad farled i Mälaren.

Översiktsplanen för Södertälje kommun tar upp dessa miljörisker . ”Större fartyg innebär 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 .”
Vid fördjupningen och muddringen av farleden kan också miljöproblem uppstå, när bottenslam grävs upp och förflyttas .

Vi, S-kvinnor 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). Källa: Sjöfartsverkets personaltidning Sjörapporten.

Enligt samrådsunderlaget har det inträffat ett hundratal olyckor av olika karaktär i farleden från Södertälje till Västerås och Köping under tiden 1985 -2012. Lyckligtvis inga större . Mot den bakgrunden och det faktum, att Mälaren är dricksvattentäkt för cirka två miljoner människor, anser vi, att det är befogat att fördjupa och räta ut 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 godsvolymerna 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.

Om slussen ändå kommer att byggas ut, förordar vi att en ny slussbro läggs vid södra slussporten. Vi välkomnar då också, att en gångbro byggs vid norra slussporten liksom att en gångstig anläggs längs västra sidan av kanalen.

För socialdemokratiska kvinnoklubben i Södertälje

Viveka Ek
Ordförande

Sjöfartsverket, Att: Lena Gunnarsson Diarienummer: 13-01039

601 78 Norrköping

MÄLARPROJEKTET.

Yttrande Samråd – Våren 2013.

Jag har varit lots i trafikområdet i nästan 30 år, gick i pension 1993 men vill ändå komma med några synpunkter.

Uppdraget är att förbättra infrastrukturen. Politiskt tror jag att man då 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.

Jag saknar statistik på dagens fartyg uppdelade på längd, bredd och djupgående. Vad jag kan se och följa genom AIS och min dator 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. 5-10 fartyg Tankfartyg och Cementas fartyg. Last: cement och kalksten. Två - tre containerfartyg går i regelbunden trafik, på Västerås, 99 m. långa. Här finns alltså gott om utrymme för ytterligare sjötransporter redan idag. Tyvärr är svenskflaggade fartyg sällsynta. De flesta seglar under s.k. bekvämlighetsflagg.

Samhället försöker minska oljeberoendet, så olja- och bensinfrakterna kommer kanske att minska i framtiden. Statistik från 2011 visar ju på en betydande nedgång av antalet fartygsanlöp till mälarhamnarna. Det framgår inte om mängden gods minskat i samma utsträckning.

Genom att bredda och fördjupa farlederna ges bra och ökad säkerhet för dagens fartyg. För egen del skulle jag föreslå max.gräns vid 140 m. i nya farleden. Större fartyg minskar marginalerna för mycket och därmed blir sjösäkerheten åter lidande. Djugåendet 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.

Som jag ser det är största riskerna vid ingång till brohålen på sydgående i södra kanalen och på östgående i Kvicksund. Fartyget ligger under gir nästan ända fram till bron och skall sedan stöttas upp på en rak kurs genom brohålet. Det fordras att allt fungerar perfekt. I Kvicksund kan det också förekomma en del ström.

Nu har man kört det här i simulator och kommit fram till att det går bra. Nu kanske fartygen i praktiken inte fungerar lika bra som i simulatorn. Dessutom får man alltid räkna med ”mänskliga faktorn” Har man kunnat simulera bankeffekterna som de blir efter spontningen?

Större fartyg fordrar troligen längre broöppningar vilket blir till nackdel för Södertälje med större trafikstockningar i stan. Större laster färre broöppningar. men det är marginellt.

Slussen .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. Enligt vad jag har anfört tidigare finns det inte idag något större behov av att bredda slussen. då djupgåendet är begränsat till 7 m. Så behåll slussen som den är, tills bron och slussportarna närmar sig bäst före datum Då kan man

bredda slussen för bättre tillgänglighet. 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.

Farleden Kvicksund – Köping. Farledssträckning på Galten.

Jag blir förvånad över val av farledssträckning vid Torpagrund. Här blir det inte mindre än tre girar till köpingrännan. Jag anser, att det södra alternativet är det klart bästa med en mjuk gir upp emot köpingrännan.
Att det blir dyrare skall inte påverka det valet. Här skall man välja den bästa och säkraste farleden. Speciellt när hela övriga farleden uppgraderats till en mycket bra standard..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.

Att Köping skulle öka sin sjöfart är svårt att tro på. Västerås hamn ligger ju bara lite över tre mil från Köping.

Kuriosa. När jag började lotsa här på -60-talet var vattnet brunt som kaffesump mellan Kvicksund och Köping. Det kan innebära,att det nog finns en hel del giftigt i bottenslammet där.

Globala uppvärmningen. Havsytan kommer troligen att stiga. Hur mycket och hur snabbt återstår att se. Vi har fortfarande landhöjningen (35 mm/år), som dämpar höjningen här. Men om 50-100 år är kanske Östersjöns vattennivå högre än Mälarens, och Mälaren blir återigen en vik av Östersjön. Innan dess kommer det att sporadiskt vara högre vattenstånd i Saltsjön än i Mälaren. *Fartyg slussas ner till Mälarens nivå.* 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 är tillfälligt högre vatten i Saltsjön t.ex.? Färskvattenintaget vid Bastmora blir också ett problem i framtiden.

Hot mot farlig last. 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? Nyligen inträffad en olycka vid Hjulstabron Bilen körde igenom bommarna och hamnade i vattnet i brohålet. Vad hade hänt vid maximal otur om en bensinlastad tankbåt befunnet sig i brohålet i samma ögonblick och bilen hade hamnat på däcket?

Muddermassor. S. 42. Jag vill påpeka att Mälarbadet ligger ganska nära Linasundet och Ragnhildsborg. Rektangeln s.23 märkt med Ragnhildsborg har hamnat på fel ställe. Kanske skall det vara norr om Linasundet?

s. 25 ”medföra stora positiva konsekvenser” Vad är det för konsekvenser, förutom ökad sjösäkerhet.? Man förväntar sig ju inte någon större ökning av antalet fartyg.. S.37.

Södertälje 1 maj 2013

Henry Andersson

Bergviksgatan 19 152 41 Södertälje tel. 08-550 139 87

SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIEÄMBETET

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

Yttrande

Datum 2013-05-02
Dnr 1.2.2-00831

Ert 2013-02-21
Er 13-01039

Avdelning Samhällsavdelningen
Enhet Samhällsbyggnad

Yttrande angående inbjudan till samråd om Mälarprojektet. Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss.

Riksantikvarieämbetet har mottagit inbjudan till samråd för rubricerat projekt. För samråd inför en tillståndsansökan enligt miljöbalken hänvisar Riksantikvarieämbetet till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

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.

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). Det är länsstyrelsen som beslutar om och även hur en sådan utredning ska genomföras.

Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök redovisar kända fornlämningar, se länk: http://www.raa.se/cms/fornsok/start.html

Riksantikvarieämbetet
Storgatan 41
Box 5405
114 84 Stockholm
Tel 08-5191 8000
E-post riksant@raa.se
Hemsida www.raa.se
Org.nr 202100-1090
Plusgiro 599 94-4
Bankgiro 5052-3620

SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIEÄMBETET

Enligt uppdrag

Peter Norman

Bilagor: MKB med kulturtvärde. Checklista över viktiga frågor som, anpassade till projektets karaktär, bör belysas i det färdiga beslutsunderlaget.

Kopia till: Länsstyre4lsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Västmanlands län

MKB med kulturvärde

Inledningsskedet – det tidiga samrådet

Projektets karaktär – Vilken typ av projekt handlar det om?

- Dominerar det, samverkar det med eller underordnar det sig karaktärsdragen i kulturlandskapet (bebyggelsen)?
- Vilka direkta och indirekta förändringar kan inträffa? Behövs analyser på flera nivåer?
- Hur stort är influensområdet? Påverkas hela landskapet, en bit av landskapet eller endast ett mindre område?
- Vilka lösningar och möjligheter är aktuella? Finns några begränsningar? Finns miljöambitioner eller mål för anpassning till kulturlandskapet?
- Hur ser noll-alternativet ut? Är det positivt eller negativt för kulturmiljön?

Områdets karaktär – Vad känner man redan till om kulturlandskapet?

- Finns befintliga och relevanta kunskaper om områdets kulturhistoriska innehåll och karaktär? Finns behov av ytterligare kunskaper? Vem kan bidra med detta?
- Finns redan tidigare utpekade delar av området som kulturhistoriskt värdefulla? Behöver detta urval ses över? Finns kulturminnen eller kulturmiljöer som är skyddade? Finns övriga riktlinjer, ambitioner eller mål för tillvaratagande och utveckling av områdets kulturhistoriska värden?

Utredningsbehov – MKB-arbetets nyckelfrågor vad gäller kulturmiljön

- På vilken nivå ska kulturmiljön beskrivas? Handlar det om att besvara frågorna OM, VAR eller HUR?
- Behövs ny kunskap om den historiska dimensionen i hela landskapet, avgränsade områden eller enskilda objekt?
- Vilken kulturmiljökompetens behövs i utredningsarbetet?
- Kan mål formuleras för särskilt betydelsefulla kulturvärden eller kulturmiljöer som bör bevaras i området eller för kulturhistoriska mönster eller karaktärsdrag som bör tillvaratas eller utvecklas i projektet?
- Vilka blir konsekvenserna av olika alternativ?
- Kan skadeförebyggande åtgärder eller alternativa lösningar föreslås?

- Hur ska arbetet presenteras och förmedlas?

Utredningsskedet – den kreativa MKB-processen

Kulturmiljöanalysen – en riktad beskrivning av områdets kulturvärden

Finns en översiktlig beskrivning av vad dagens landskap berättar?

- Vilka naturförutsättningar ligger till grund för områdets utveckling?
- Vilken historisk utveckling har särskilt präglat området?
- Framgår områdets kulturmiljöprofil och kulturhistoriska karaktärsdrag?

Kan kulturmiljöns fysiska karaktärsegenskaper/betydelsebärare definieras?

- Vilka mönster eller strukturer, vilken skala eller karaktär ger området identitet?
- Vilka samband, objekt eller immateriella värden är betydelsefulla?
- Finns viktiga traditionella verksamheter, näringar eller traditioner?

Kan särskilt värdefulla kulturmiljöer avgränsas?

- Finns miljöer som speglar en bestämd historisk utveckling eller tidsepok, har ett stort tidsdjup eller lång kulturhistorisk kontinuitet?
- Finns miljöer som hänger samman med naturtyp, topografi eller resursutnyttjande?
- Finns miljöer som speglar funktionella, ekonomiska, administrativa, sociala eller lokala förhållanden?

Vilka kriterier kan precisera dessa kulturhistoriska värden?

- Finns tidigare utpekade områden av internationellt, nationellt, regionalt eller lokalt intresse?
- Kan kunskapsmässiga, upplevelsemässiga eller bruksmässiga värden identifieras?
- Kan vetenskapliga motiv som unikt-sällsynt, representativt-typiskt, välbevarat-autentiskt, blandat-homogent etc användas?

Kan projektmål formuleras för kulturmiljön?

- Kan/ska projektet undvika vissa särskilt värdefulla miljöer?

- Kan/ska projektet ta hänsyn eller anpassas till betydelsebärande strukturer, mönster eller karaktärsegenskaper i området?
- Kan/ska projektet vidmakthålla, förbättra eller förtydliga olika kulturvärden i området?
- Kan/ska projektet tillvarata eller utveckla kulturvärden och kulturvärden som en resurs i området?
- Kan/ska projektet möjliggöra fortsatt bruk av kulturmiljön i området?

Konsekvensanalysen – en bedömning av hur områdets kulturvärden påverkas

Vilken typ av påverkan medför projektet på betydelsefulla karaktärsdrag eller miljöer?

- Kan det bli direkt eller indirekt påverkan?
- Kan det bli fysisk, funktionell eller upplevelsemässig påverkan?
- Kan det bli reversibel eller irreversibel påverkan?
- Blir det påverkan på kort eller lång sikt?
- Kan det bli positiv eller negativ påverkan?
- Kan påverkan minskas genom skadeförebyggande åtgärder?

Vilka blir konsekvenserna för kulturmiljön?

- Kan projektmålen för kulturmiljön uppfyllas?
- Kommer möjligheten att förstå och förmedla områdets historia öka eller minska?
- Kommer möjligheten att uppleva områdets kulturvärde/n öka eller minska?
- Kommer möjligheten att bruka kulturmiljön förbättras eller försämras?
- Kan kompensationsåtgärder minska konsekvenserna?
- Vilka bedömningar är osäkra?

En jämförelse mellan olika kulturmiljöalternativ

- Vilket alternativ ger den bästa måluppfyllelsen för kulturmiljön?
- I vilket alternativ kan de kulturhistoriska karaktärsdragen tas tillvara och utvecklas?
- I vilket alternativ kan värdefulla kulturmiljöer bevaras och utvecklas?
- I vilket alternativ kan kulturmiljöns kunskapsvärden tas tillvara på bästa sätt?
- Vilket alternativ ger bäst möjligheter att uppleva kulturmiljön?
- Vilket alternativ ger fortsatta möjligheter att bruka kulturmiljön?
- Medför något alternativ att betydelsefulla internationella, nationella, regionala eller lokala värden försvinner/reduceras?
- Är något alternativ helt oacceptabelt från kulturmiljösynpunkt?

Granskningen – kontrollstation inför godkännande

Är förutsättningarna för MKB-arbetet tydliga?

- Är de kulturhistoriska nyckelfrågorna relevanta och tydligt definierade?

Är kulturmiljöanalysen utförd på rätt nivå och väl förankrad?

- Beskrivs naturförutsättningarna som grund för utvecklingen?
- Framhålls särskilt betydelsefulla historiska skeden eller epoker?
- Preciseras fysiska egenskaper, karaktärsdrag eller kulturmiljöer?
- Är motiveringen för urvalet tydlig?
- Finns projektmål för kulturmiljön?

Belyser konsekvensanalysen den påverkan som är betydelsefull?

- Bedöms den direkta och indirekta påverkan?
- Bedöms den fysiska, upplevelsemässiga och funktionella påverkan?
- Bedöms om påverkan är reversibel eller irreversibel?
- Bedöms påverkan på både kort och lång sikt?
- Beskrivs positiv påverkan och skadeförebyggande åtgärder?

Klargör konsekvensanalysen följderna för kulturmiljöns värden?

- Bedöms följderna för områdets karaktärsdrag?
- Bedöms Följderna för utpekade internationella, nationella, regionala eller lokala värden?
- Bedöms följderna för kunskaps-, upplevelse- eller bruksvärden?
- Beskrivs eventuella kompensationsåtgärder?

Klargör den samlade bedömningen?

- Framgår måluppfyllelsen för kulturmiljön olika alternativ?
- Framgår vilka alternativ som är acceptabla/oacceptabla från kulturmiljösynpunkt?
- Föreslås möjliga skadeförebyggande åtgärder eller kompensationsåtgärder?
- Framgår kvarstående osäkerheter?
- Framgår behov av uppföljning?

Är kulturmiljöfrågorna tydligt och klart presenterade?

SVENSKA KRAFTNÄT

SJÖFARTSVERKET
2013 -05- 08
0903-13-01039-41

Anläggningar
Underhållsingenjör ledningar mellan
Hans Dahlström
08-475 82 95
hans.dahlstrom@svk.se

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 NORRKÖPING

2013-05-02 2013/756 YTTRANDE

Samråd Mälarprojektet drn: 13-01039

Svenska Kraftnät förvaltar det svenska stamnätets 220 kV och 400 kV ledningar. Ledningarna är viktiga för landets elförsörjning.

Refererande till ert brev daterat 2013-03-14, diarienr 13-01039, angående samråd för fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss, vill Svenska Kraftnät lämna följande synpunkter:

Vi har studerat era översända handlingar och besökt er utställning i Västerås. Svenska Kraftnät har inget att erinra angående det planerade projektet att ge förutsättningar för att öka tonnaget i Mälaren. För Svenska Kraftnäts kraftledning gäller:

- Korsningen mellan kraftledningen och farleden har idag en segelfri höjd på 35,5 meter, Sjöfartsverket vill höja den segelfria höjden till 40,5 meter.
- Svenska Kraftnät har gjort en grov uppskattning på kostnaden för ombyggnad av kraftledningen mellan Bryggholmen och Oknö i Mälaren där farleden går. I vårt budgetpris på ca 20 Mkr ingår nybyggnation av två kraftledningsstolpar samt byte av lina mellan 4 stolpar. Vi har kalkylerat med att befintliga avspänningsstolpar inte behöver åtgärdas eller bytas ut. Om så blir fallet kommer kostnaden att stiga med i storleksordningen 2-4 Mkr.
- Omfattningen av ombyggnationen kan fastställas först efter det att en projektering har utförts. Efter projektering och upphandling av entreprenaden kan Svenska Kraftnät lämna en bättre prognos för kostnaderna.
- Planeringsarbetet kan starta efter att Svenska Kraftnät har fått en beställning på projektering. Vi räknar med att omloppstiden från beställning till färdig ombyggnation är 2 år.

Kopia: Svk-reg, hada

SvK1000, v3.2, 2012-03-09

SVENSKA KRAFTNÄT
BOX 1200
172 24 SUNDBYBERG
STUREGATAN 1
WWW.SVK.SE
REGISTRATOR@SVK.SE
TEL 08 475 80 00
FAX 08 475 89 50

Brf Tältet

Södertälje den 2 maj 2013

Till Sjöfartsverket
60178 Norrköping

Yttrande över Mälarprojektet – Underlag för samråd

Vi anser att Mälarprojektet är ett samhällsekonomiskt förlustprojekt av gigantiska mått och kräver därför att projektet läggs ner eller stannar vid ett utbyte av slussporten på Mälarsidan.

De enda mätbara effekterna av projektet är miljöförsämringar. Det gäller buller, vibrationer och avgaser från byggmaskiner under den treåriga byggperioden, som drabbar stora områden av Södertäljes centrala delar och i synnerhet bostadsområdet Tältet (i underlaget felaktigt benämnt Karlsvik). Projektet bygger på förhoppningar och gissningar om framtiden. Det vilar på en lika instabil grund som våra byggnader i Tältet - lera och sandjord.

Det s k 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.

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. Det är som en rättegång skulle inledas med ett domslut om fängelse i tre år och därefter inkallas den dömde för att informeras om beslutet. Juridiska och demokratiska principer har satts ur spel!

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. 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 dagen och därför blir extra berörda av bygget.

Vi känner stor oro för effekterna på våra byggnader inför all borrning, pålning och spontning som ska utföras. Husen vilar som sagt på lös grund 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. Vi vill också att undersökningar av de boendes fysiska och psykiska hälsa genomförs såväl innan som efter ett eventuellt genomförande av projektet.

Även om de hälsomässiga effekterna av bygget är de mest angelägna för oss att framhålla kan vi heller inte bortse från de familjeekonomiska effekterna av projektet. 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 sia om. Det är sannolikt att de negativa effekterna kommer att bestå under en längre tid - och kanske för all framtid om de större båtarna släpps in.

Bo Järncrantz	Ulf Sarlén
Ordförande	Vice värd

Brf Tältet
Östra Kanalgatan 14-22
152 71 Södertälje

diarienr 13-01039

Bostadsrättsföreningen
Manegen

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

Synpunkter på Mälarprojektet

Inledning
Vid östra delen av Södertälje kanal söder om södra slussporten, finns ett bostadsområde byggt i början av 2000-talet. Där finns det två bostadsrättföreningar, Manegen med 45 lägenheter och Tältet med 56 lägenheter samt 33 enskilda fastigheter i form av parhus.
Fastighetsbeteckningar är Sabeln 7 för Manegen, Sabeln 8 för Tältet och Sabeln 9 – 41 för parhusen.

Samtliga fastigheter är belägna mellan ca 20 – 80 meter från kanalslänten.

De boende inom brf Manegen är mycket oroliga över de störningar som uppkommer under anläggningsperioden 2014 – 2018. Det vi reagerar mest över är i huvudsak tre punkter

- Störande buller vid spontning vid kanalslänterna
- Vibrationer i mark och byggnader i samband vid spontning
- 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, 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.

Konsekvenser
Konsekvenserna kommer att bli mycket kännbara, dels givetvis av buller – och vibrationsstörningar, men under anläggningsperioden som kommer det med all sannolikhet marknadsvärdet för våra bostäder minska. Det kan innebära vid en försäljning av en lägenhet under anläggningsperioden måste säljas till underpris i förhållande till marknadsvärdet.

Genom spontningen så 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.

Givetvis vill alla som bor i området att anläggningsarbetet ska påverka oss boende så litet som möjligt.

Frågor
Vi har ett antal frågor som vi vill ha besvarade av er:

1) Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) vill vi ta del av innan den skickas till mark – och miljödomstolen så vi kan få lämna synpunkter på ansökan.
2) Muddring, hur ska det gå till och kommer det även ge bullerstörningar?
3) Hur långa är sponten som ska spontas?
4) Hur lång tid beräknas varje spontning ta?
5) Hur många meter per dag hinner man sponta?
6) Kommer spontning ske på båda sidor av kanalen samtidigt och kommer det ge eko-effekter så störningar ökar?
7) 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?
8) Finns det ljuddämpning på utrustningen på spontningsutrustningen?
9) Kommer Sjöfartsverket att besikta samtliga fastigheter innan anläggningsarbetet påbörjas?
10) Sker det kontinuerlig kontroll av fastigheterna under anläggningsperioden?
11) Hur stora är vibrationerna och hur kommer vi boende känna av det?

Informationsmöte
Bostadsrättsföreningen Manegen ha ett informationsmöte där Sjöfartsverket medverkar och svara på frågor från oss boende. Mötet bör genomföras före sommaren 2013.
Kontaktperson för föreningarna är Jan Falkenstedt, Östra Kanalgatan 10, 15271 Södertälje, tel.08-522 23752 eller 08-550 38594, e-postadress: jan.falkenstedt@telia.com

Jan Falkenstedt
Ordförande brf Manegen

Gunnarsson, Lena -30

Från: Margareta Barkselius <margareta.barkselius@hotmail.com>
Skickat: den 2 maj 2013 19:48
Till: Gunnarsson, Lena
Kopia: Hans Barkselius
Ämne: 13-01039

Torpa Prästgård den 2 maj 2013

Med anledning av fördjupning av båtrännan Södertälje-Köping, kommer eventuellt dumpning av muddermassor, att ske på vårt vatten. Det kommer att innebära olägenhet för både fiske och bad.
Vi har kontaktat Jonas Berglind, LRF:s verksamhetsutvecklare vad gäller miljö och vatten, om detta.
Med detta brev vill vi understryka att vi vll ha en dialog angående dumpning av muddermassor.

Hans och Margareta Barkselius
Torpa prästgård 3:3
736 92 Kungsör
Tel 0227-20031
Mobil 0707 22 25 23
Mail hans.barkselius@hotmail.com

Mälarprojektet
Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna i Mälaren

Ärendnr: 13-01039

Vi har några invändningar mot Ert förslag.

1. Dumpningsplats vid Märsön / Tedarön

Där Ni tänkt lägga schaktmassor (dumpningsplats) just intill Märsöns västliga vatten har flera nackdelar.
På Västra Märsön finns det ca. 150 sommarstugor varav många och allt fler blir permanentboende.
Där finns även flera badplatser och båtbryggor, samt att många tar sitt vatten (ej dricksvatten) direkt från Mälaren i det området där Ni planerat den tilltänkta dumpningsplatsen.
Er föreslagna dumpningsplats är inte särskilt djup, vilket kan medföra att berörd yta blir stor.

Några händelser:
För några år sedan var det en incident då ett fartyg fick göra en lov väldigt nära Märsön, vi som bor i närheten trodde att nu går den snart på grund men som väl var gick det bra denna gång.
En sådan undanmanöver blir inte möjlig om schaktmassor ligger i vägen.

I fjol var det en märklig händelse, en lastbåt passerade på väg mot Västerås / Köping kl. 08,00 den 2012- 08-11. Det såg ut som en mängd svanar följde båten och hela vattenytan i viken var sig inte lik.
Jag tog båten och åkte ut för att se vad det var, "svanarna" var skum däremellan var det halvt upplösta mörkare partier. Det hela liknade väldigt mycket orenat avloppsvatten. Efter några timmar upplöstes det mesta av sörjan.
Har inte sjön i det närmaste legat spegelblank har vi aldrig märkt något.
Hur många gånger händer sådant? Vad är det för kontroll av myndigheterna att sådant inte sker igen?

Det känns olustigt att gräva upp en massa sediment på botten av sjön och dumpa detta intill ett flertal badplatser och boende.

Varför inte dumpa allt borta vid Horsgarn eller väster om Biskoben i Oxfjärden som är betydligt djupare och större, där Ni dumpat tidigare schaktmassor.

2. Farledens nålsöga i Mälaren

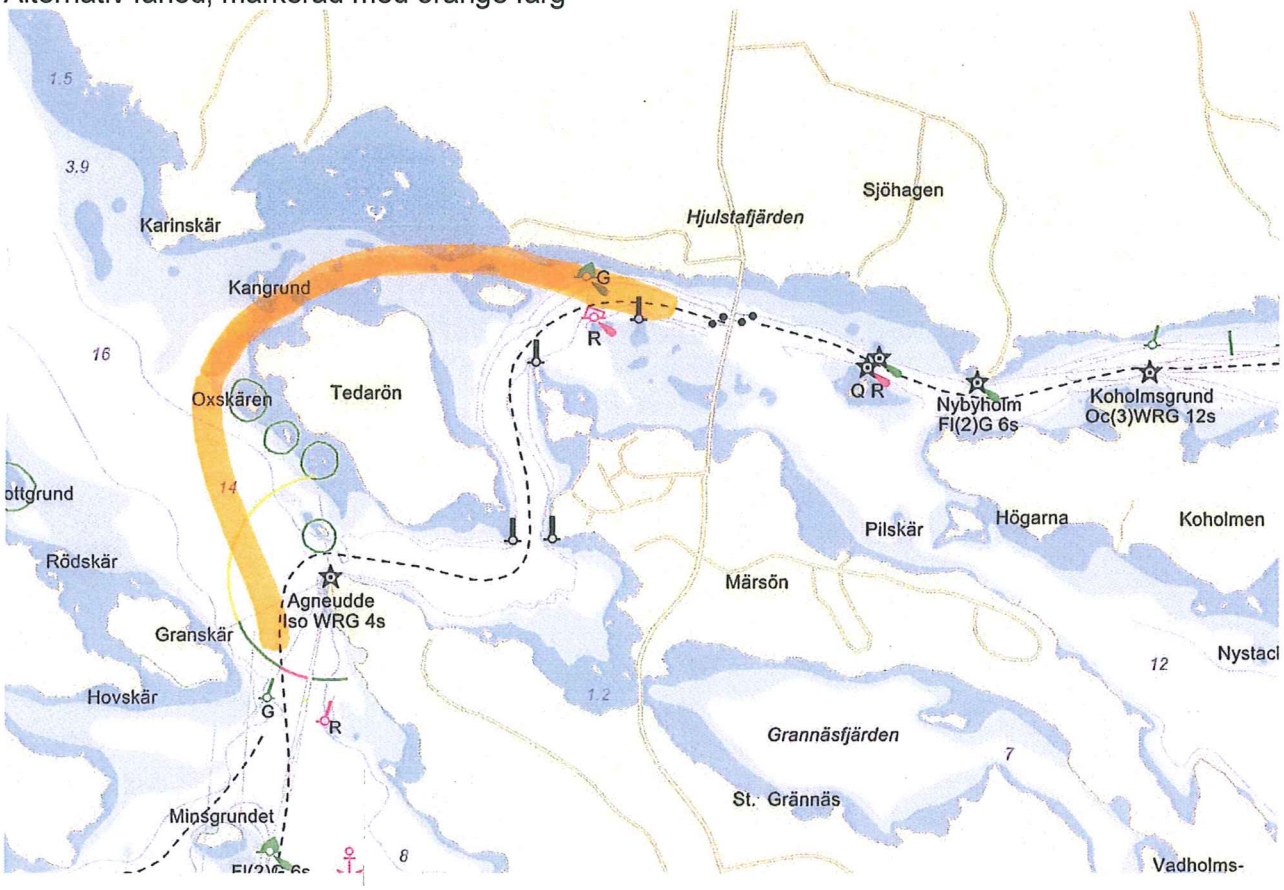
Med tanke på Er rubrik "Säkra farleder" tycker jag att det finns ett nålsöga för större fartyg i Mälaren och det är väster om Hjulstabron vid Märsön, Tedarön och Aspön där farleden gör flera tvära krökar.
Vid ett tillfälle var det 3 fartyg samtidigt i närheten av Tedaröns fyr och som Ni vet är det väldigt trångt just här i Mälaren, om det nu blir större fartyg så blir det ännu större risk för incidenter även om fyren flyttas något.

Just intill Tedaröns fyr ligger det ett gammalt vrak, anledningen till det känner Ni givetvis till.
Och just där är ett av de bästa fiskegrunden i denna del av Mälaren.

Varför inte säkra farleden när Ni ändå håller på. Räta ut denna del och säkra upp farleden där Mälaren är som smalast.
Det finns en alldeles utmärkt möjlighet med att lägga farleden på andra (norra) sidan Tedarön, här finns det få om ens någon boende, det blir även en rak och säkrare genomfart igenom Hjulstabron.

Det blir säkrare när Agneudde inte behöver rundas där även sikten för stora fartyg är helt skymd.
Se karta nedan.
Förmodligen blir det färre fyrar och märken, därmed lägre drifts och underhållskostnader.

Alternativ farled, markerad med orange färg



Förmodligen blir det lite mer schaktmassor men en säker farled har naturligtvis ett större värde.

Delägare av fastigheten Märsön 2:7

Ransta den 2013-05-03

Kerstin Eriksson
Ranstaby 241
73398 Ransta

På uppdrag,

Torsten Eriksson
torsten@ransta.se
070-2303250
Ranstaby 241
73398 Ransta

SportFiskarna
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund

Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbunds (Sportfiskarna) kommentarer gällande Sjöfartsverkets planerade muddring och dumpning av muddermassor i Mälaren

Efter att ha tagit del av det skriftliga samrådsunderlaget och närvarat vid ett samrådsmöte i Södertälje den 15 april 2013 vill Sportfiskarna lämna följande kommentarer över det planerade projektet.

Kommentar gällande den planerade muddringen

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. 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 och nissöga.
Ytterligare försiktighetsmått skulle kunna tas om gösens lekplatser identifierades. Det är möjligt att lokala sportfiskeklubbar här kan vara en källa till information.
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 Sjöfartsverket låter göra. Att en sådan utredning görs är bra och borgar för att nödvändig information kan tillföras en miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentar gällande planerna på att dumpa muddermassor i djuphålor

En MKB måste belysa hur arter som nors och siklöja påverkas av dumpning av muddermassor i djuphålor. Sportfiskarna menar att även om dumpning inte kommer att ske inom Natura 2000-områden så bör en MKB omfatta eventuell påverkan på asp och nissöga. Särskilt ska djuphålors betydelse som habitat för där förekommande arter beskrivas.
En utredning av hur statusen för bottenfauna kommer att påverkas av dumpningen bör också ingå i en MKB. 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

Svartviksslingan 28 | 167 39 Bromma
Telefon 08-410 80 600 | Fax 08-795 96 73 | E-post info@sportfiskarna.se
www.sportfiskarna.se

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 kvalitetsfaktorer som styr den ekologiska statusen påverkas av dumpning av muddermassor.
Utredningen bör också ta hänsyn till att andra aktörer kan komma att dumpa muddermassor i Fulleröfjärden.

Gifter och näringsämnen

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?

Kommentarer gällande fristående grund

Sportfiskarna vill poängtera att friliggande grund är av betydelse för fisk och att de i möjligaste mån ska bevaras vid utformningen av farleden.

Angående rättsverkan av miljökvalitetsnormer som reglerar god ekologisk status

Ramdirektivet för vatten föreskriver att svenska ytvattenförekomster som huvudregel ska uppnå God ekologisk status 2015 och att ytvattenstatusen inte får försämras. I Sverige är dessa miljömål implementerade bland annat genom miljökvalitetsnormer. Normer som reglerar god ekologisk status är sådana normer som följer av Sveriges medlemskap i EU, 5 kap. 2 § 1 st. 4 p. MB.[1] Sådana normer definieras i förarbetena negativt. Under den fjärde punkten faller normer som inte kan sorteras under någon av de föregående punkterna i 5 kap. 2 § MB.[2] Detta har enligt Sportfiskarnas mening skapat en olycklig förvirring kring normernas rättsverkan. Om det varken ska eller bör uppnås kan de ju inte vara bindande?
Sportfiskarna vill mot bakgrund av det resonemanget framföra följande. I samma förarbeten preciseras att dessa typer av normer ska nås genom en tillämpning av de grundläggande hänsynsreglerna i 2 kap. MB.[3] Dessa hänsynsregler ger i sin tur utrymme för prövande myndigheter att föreskriva försiktighetsmått. Hur ambitiösa sådana försiktighetsmått ska vara måste i sin tur bedömas, dels utifrån åtgärdsprogram när sådana finns, men även utifrån vad som krävs för att miljökvalitetsnormen ska följas. 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.[4] Att god ekologisk status är ett mål som ska uppnås kan förutom nu nämnda förarbetsuttalanden och praxis hänföras från EU-domstolens avgöranden. Domstolen har fastslagit att det genom artikel 2 och 4 i ramdirektivet för vatten fastslås en skyldighet för medlemsstaterna att förebygga en försämring av statusen i alla

---

[1] Prop. 2009/10:184, s. 42.
[2] A.a., s. 40.
[3] A.a., s. 48.
[4] A.a., s. 41 f. Se även Mark- och miljööverdomstolens avgöranden i mål: M 568-11 (Ladvattenån) och M 10108-11 (Rundbacken). Av föregående praxis framgår även att myndigheter är skyldiga att tillämpa miljökvalitetsnormer för vatten vid prövning av enskilda verksamheter enligt 5 kap. 3 § MB.

ytvattenförekomster och att i övrigt uppfylla de specifika målen i artikel 4.[5] Svenska domstolar är enligt EU-domstolens fasta rättspraxis skyldiga att tolka nationell lagstiftning direktivkonformt.[6] Detta innebär att sådana försiktighetsmått och skyddsåtgärder ska föreskrivas så att miljömålen i artikel 4 i ramdirektivet för vatten uppnås vilket innebär att god ekologisk status ska nås och att ingen försämring av statusen får ske.
Sportfiskarna menar att det är helt centralt att Sjöfartsverket i det fortsatta arbetet med framtagande av ansökan om tillstånd till muddring och dumpning etc har som utgångspunkt att ovan redogjorda 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 i en kommande ansökan.

För Sportfiskarna,

Axel Henckel

---

[5] Kommissionen mot Grekland, C-43/10 (stora avdelningen), p. 46, 51 och 52. Vid förekomsten av en förvaltningsplan finns en skylighet att vidta åtgärder. Se även Kommissionen mot Luxemburg, C-32/05, p. 63-65 och p. 74-75.
[6] Se bl.a. Pfeiffer m.fl., C397-403/01 (Stora avdelningen) och Adeneler m.fl., C-212/04 (Stora avdelningen).

SJÖFARTSVERKET

Dnr 13-01039-34:

Från:tobias.haggblom@vattenfall.com [mailto:tobias.haggblom@vattenfall.com] **Skickat:** den 3 maj 2013 15:34 **Till:** Gunnarsson, Lena **Ämne:** Vattenfall Eldistribution AB begär förlängd svarstid

Vattenfall Eldist. önskar förlängd svarstid till och med onsdag 8/5.
Vi hoppas detta kan fungera för er.

Med vänlig hälsning / Best regards

Tobias Häggblom
Samhällsplanerare

Network Law
Distribution
Distribution & Sales

Address: Vattenfall AB, 169 92 Stockholm, Sweden
Visit: Evenemangsgatan 13, 169 56 Solna

T +46 8 739 50 00
M +46 (0)72 514
04 53

tobias.haggblom@vattenfall.com
www.vattenfall.se

SJÖFARTSVERKET

Dnr 13-01039-35:

Från: Gunnarsson, Lena **Skickat:** den 6 maj 2013 08:20 **Till:** 'tobias.haggblom@vattenfall.com' **Ämne:** SV: Vattenfall Eldistribution AB begär förlängd svarstid

Hej!
Förlängd svarstid t.o.m onsdag 8 maj är ok.

Vänliga hälsningar

Lena Gunnarsson
Styrning och Planering
Tel: 010-478 6219
Sms: 072-724 6219

Datum
2013-05-02

Dnr
2012-01461

Enhet
Samhällsbyggnadskontoret

Handläggare
Bengt Andersson

Sjöfartsverket
Östra Promenaden 7
60178 NORRKÖPING

Yttrande över Sjöfartsverkets underlag för samråd om "Mälarprojektet"

Sjöfartsverket har den 22/3 2013 skickat underlag på samråd i "Mälarprojektet" för besvarande senast den 3/5 2013.
Projektet är mycket omfattande och rymmer många olika aspekter, varför Södertälje kommun låtit tre av sina förvaltningar bistå med underlag till kommunens samlade remissvar. Förvaltningens förslag till samlat remissvar har beslutats vid kommunstyrelsens möte den 26/4 efter att dessförinnan beretts via stadsbyggnadsnämndens möte 23/4, miljönämndens möte 23/4, tekniska nämndens möte 25/4 samt kultur- och fritidsnämndens möte 25/4.
Södertälje kommun har lämnat ett skriftligt svar under hösten 2012 i samband med det tidiga samrådet. Våra synpunkter kvarstår i detta yttrande, men insikten om de allvarliga konsekvenserna för Södertälje som nu ytterligare tydliggjorts i det remitterade materialet innebär att vi är ännu skarpare i vår kritik av förslaget.

Sammanfattning

Mälarprojektet är ett projekt som inte är efterfrågat av Södertälje kommun. Projektet har en mycket stor inverkan på Södertälje stadskärna, samtidigt som det skapar en liten nytta för kommunen. Samrådshandlingarna är inte kompletta men tydliggör ändå de drastiska konsekvenser som projektförslaget innebär i form av

- Mycket höga bullernivåer och starka vibrationer
- Försämrad luft- och vattenkvalitet
- Konsekvenser för befintliga byggnader och kommande exploateringar

Södertälje har idag mycket stora sociala och ekonomiska problem. Stadens 68000 boende, 5700 företag med 46000 anställda samt 750 000 besökare kan relativt enkelt välja andra platser i en expansiv Stockholmsregion.

Att genomdriva detta projekt kommer att få betydande konsekvenser för Södertälje och kommer att försvåra vårt pågående arbete med att bibehålla boende, företag och besökare i

vår stad och kommun. Staten kan genom sitt riksintresse för sjöfarten genomföra detta projekt trots kommunens protester, men bör åtminstone ställa sig följand frågor:

1. Är det rätt läge att bedriva pålningsarbete i centrala Södertälje mellan kl 07:00-19:00 under tre års tid? Är staten berett att svara för konsekvenserna som kommer att uppstå för Södertäljes boende, företagare och besökare?
2. I den samhällsekonomiska bedömning som redovisats för projektet har inte Södertäljes negativa konsekvenser av projektet inkluderats. Är verkligen de positiva effekterna i form av några ytterligare större fartyg att jämföra med de konsekvenser som det innebär för Södertäljes boende, företagare och besökare? Vad finns att vinna och vad finns att förlora på detta projekt?
3. Vilka kompensationer kommer staten att ställa upp med till Södertälje?

Bakgrund

Sjöfartsverket har skickat underlag på samråd i Mälarprojektet. Projektet har som syfte att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping. Projektet innebär fördjupning och breddning till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss och kanal. Omfattande muddring kommer att genomföras, sammantaget uppskattas att totalt 800 000 m3 behöver tas om hand. Av dessa är uppskattningsvis 200 000 m^3 i området Södertälje kanal. För att trafikera Mälarleden med större fartyg behöver Södertälje sluss breddas och förlängas. Projektet inryms i de statliga investeringsplanerna för perioden 2010-2021 och omfattar ca 1500 Mkr.

Syftet med samrådet är att

- informera om planerade arbeten
- inhämta information och kunskap från berörda
- möjliggöra delaktighet och etablera kontakt
- inhämta synpunkter på planerade arbeten

Fortsatt tidplan för Mälarprojektet redovisas nedan:
Vintern 2012/2013: Fortsatta utredningsarbete i form av bla fartygssimuleringar samt utredningar avseende vattenmiljö/dricksvatten, naturmiljö, fiske, kulturmiljö, friluftsliv, buller/luftmiljö mm.
Våren 2013: Genomförande av bredare samråd inkl allmänhet. Arbetet med planering och projektering bedöms då ha kommit längre och kommer även parallellt att fortsätta.
Hösten 2013: Framtagande och inlämning av tillståndsansökan och MKB till mark- och miljööverdomstolen. Inlämningen av tillståndsansökan beräknas ske i november 2013.
År 2014: Hantering av mark- och miljööverdomstolen. Dom förväntas komma i november 2014. Parallellt påbörjas förberedelse inför produktion.

År 2015-2017: Bygg/Produktionsskedet bedöms ta tre år och anläggningarna bedöms kunna vara klara till 2017. Viss produktion kan möjligen kunna påbörjas redan 2014 efter Mark- och miljööverdomstolens besked i november 2014

Stor inverkan på Södertälje stad, liten nytta för Södertälje kommun
Mälarprojektet är ett mycket omfattande projekt som direkt berör Södertälje kommun och särskilt Södertälje stad.

Södertälje uppstod på 600-talet i samband med landhöjningen i farleden till och från bl.a. Birka/Björkö, då fartygen behövde dras över landpassagen. Under historiens gång har alltid farleden, slussen och vattnet varit en viktig del av stadens historia och själ. Utvecklingen av farleden och stadens utveckling har gått hand i hand.

Idag vill Södertälje kommun vill förstärka stadens utveckling genom förtätning med ytterligare bostäder och verksamheter i stadens mest centrala delar. Ett politiskt antaget program för utveckling av stadskärnan finns sedan 2010. Det finns en stor oro i Södertälje kommun för att en ökad sjöfartstrafik med större fartyg genom Södertälje medför en försämrad buller- och luftmiljö och kan leda till att våra planer kring en fortsatt utveckling av staden inte kan fullföljas på det sätt som vi önskar.

För att få en så liten negativ påverkan som möjligt för Södertälje stad behöver samverkan med Södertälje kommun ske i stadsbyggnadsfrågor. Sjöfartsverkets behov av lösningar för säkerhet och service måste genomföras i samklang med stadens behov av offentliga rum, tillgänglighet, kommunikationer, mötesplatser osv. De handlingar som tas fram i Mälarprojektet måste på ett bättre sätt hantera dessa frågor.

Finansiering av kompletterande åtgärder drabbar Södertälje kommun
Åtgärderna genom Södertälje kanal och ombyggnaden av Södertälje sluss kräver kompletterande följdinvesteringar t.ex. ombyggnad av anslutande vägar över slussen. I ett så stor och omfattande projekt som Mälarprojektet bör det vara statens uppgift att finansiera dessa följdinvesteringar.
Kommunstyrelsen i Södertälje har den 26/10 2012 beslutat att förorda stadsdirektören Martin Andreae att inleda förhandlingar med Sjöfartsverket avseende utformning och finansiering.

Södertälje kommun vill med anledning av samrådshandlingen också resa följande:

- Vi utgår från att strandpromenaderna kommer hållas öppna så mycket som är tekniskt möjligt.

- På sidan 13 anges att det är en gångstig som ska anläggas längs med den västra sidan av kanalen. Så angavs inte på samrådsmötet. Vi menar att det ska vara en kombinerad strandpromenad och cykelväg upplyst och användbar året om.
- GC-vägen på Östra sidan bör inte brytas för de verkstadslokaler som Sjöfartsverket vill ha mot Kusens Backe.
- Vi vill i detta sammanhang också framföra det orimliga i att det är Södertälje kommun som har driftansvaret för Mälarbron.

Behov av försiktighet i anläggningsskedet

Södertälje kommun vill att Sjöfartsverkets genomförande av projektet genom Södertälje kanal görs på ett sådant sätt så att det på största möjliga sätt lindrar de negativa konsekvenserna för boende, företagare och besökare i centrala Södertälje. Det kan handla om att utveckla ny teknik och metoder.

Södertälje kommun vill också framföra att pålningsarbetet i Södertälje kanal begränsas till vardagar kl 09-17. Södertälje kommun anser dessutom att pålningsarbeten ej ska ske under sommarmånader d v s när många invånare vistas utomhus i centrala delar av staden med alla dess utomhsuaktiviteter, vid Gästhamn och längs bostadsområden tex Tältet, Hanstastrand m fl.

I avsnittet om "Åtgärder i Södertälje kanal" på sid 13 så har volymen av muddermassor ökat från 160000m3 till 200000m3. Ett förtydligande måste ges hur de förorenade muddermassorna ska hanteras - i hela kanalavsnittet från hamnområdet vid Igelsta till Linasundet- vilken volym det omfattar och hur detta ska omhändertas utan att äventyra kvalitén på dricksvattnet för två miljoner människor. Någon teoretisk eller verklig risk för påverkan vid dricksvattenintaget vid Underås får inte finnas.

På sidan 14 anges bl.a var spontning ska utföras. Södertälje kommun anser att detta måste förtydligas; västra sidan från Hälsokullen fram till uthamnen där det idag finns spont bitvis, området vid Gästhamnen och på Östra sidan vid Kusens backe. Ska spontning utföras i hela området eller inte?

Södertälje kommun vill också uppmärksamma att åtgärderna inte får drabba viktiga samhällsfunktioner som ledningssystem i eller i anslutning till kanalen.

Konsekvenser under driftskedet

Kanalens placering, mitt i Södertälje stad, med Slussen i den centrala stadskärnan, innebär att staden och dess innevånare kommer att påverkas i mycket hög grad av Mälarprojektet. Konsekvenserna av projektets genomförande kommer att påverka Södertälje, inte bara

under genomförandeskedet, utan i hög grad även långsiktigt, under driftskedet. I MKB:n behöver konsekvenserna av projektets genomförande under 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* i synnerhet. 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 förväntar sig någon förändring, eller en förbättring förväntas, behöver detta belysas och motiveras. Åtgärder för att förhindra/minska negativ påverkan behöver utredas och föreslås.

Avsnittet "Preliminära miljökonsekvenser" borde varit mer utförligt beskrivet för kanalutbyggnaden och inte bara redovisats på tre rader på sidan 27. Samrådshandlingarna reser därför flera olika frågor som:

- Det saknas en risk- och sårbarhetsanalys gällande dricksvattenförsörjningen för två miljoner människor vid Mälaren
- Vilka risker finns för att större fartyg som trafikerar leden rör upp bottensediment större omfattning än för närvarande?
- Vilka negativa risker finns för att strandlinjerna påverkas av de större fartygen i förhållande till nuläget vilket även gäller farleden söder om kanalen?
- I avsnitt 6.5 på sidan 35 anges att grundvattennivån kan behövas sänkas under anläggningstiden och att grundvattennivån kan höjas under driftstiden på grund av ytvattenförändringar. Konsekvenserna måste tydliggöras! Det gäller både översvämningsrisker samt sättnings- och rasrisker?

Övergripande effekter och konsekvenser av Mälarprojektet

Ambitionen med de investeringar staten gör i form av 1500 Mkr är att de ska innebära en överflyttning av gods från lastbil till fartyg. I Sjöfartsverkets samrådshandling från september 2012 och inte heller i "Samråd- våren 2013" finns angivet vilka ekonomiska konsekvenser en kanalutbyggnad får för Södertälje. Inte heller finns någon samhällsekonomisk analys över investeringens totala avkastningsberäkning. Vi önskar att de kommande handlingarna i Mälarprojektet mer detaljerat redovisar vilka större transporter som skulle kunna överflyttas och vilka effekter detta kommer att innebära. De positiva effekterna behöver ställas mot de många negativa konsekvenserna under genomförande och driftskedet.

Södertälje kommun menar att en investering från statens sida i Södertälje farled vid Brandalsund skulle ha genomförts samtidigt eller innan de nu föreslagna åtgärderna, då

denna insats skulle kunna gynna sjötrafik till och från tre hamnar istället för enbart Mälarhamnarna.

Behov av tydliggörande av illustrativt material
Tydliga kartor, skisser och beskrivningar över de åtgärder som planeras genomföras i Södertälje behövs. Till exempel *Sträckor som ska spontas/skisser av utformningen*, *Skisser av åtgärder vid Kanalholmen*, *Nya ledverks omfattning och placering.*

Mycket stora miljöbelastningar både under genomförande och driftskede
Södertälje kommuns miljökontor har särskilt studerat samrådshandlingens miljökonsekvenser.

2. Syfte och utgångspunkter
Syftet med utbygganden är ökad säkerhet, tillgänglighet, transportkapacitet för yrkessjöfarten. Vidare skall slusskonstruktion anpassas till Mälarens framtida nivåer. En analys av konsekvenser för fritidsbåtar som samtidigt trafikerar farleden och kanalen samt säkerhetsaspekter bör redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. I samband med passager av ett allt större fartyg i kanalen kan detta innebära en blockering för det stora antal fritidsbåtar som sommartid passerar kanalen till Saltsjön. Behovet av tillfälliga väntplatser kommer att öka. Konsekvenserna för Södertälje Gästhamn bör även tas upp i samband med byggperioden i avsnitt kring yttre Maren.

3.2 Åtgärder i Södertälje kanal och sluss
Omfattande arbeten med spontning och uppmuddring kommer att ske utmed i princip hela kanalen genom Södertälje. En breddning och förlängning av slussen från dagens 135 m till 190 m och en ny slussbro innebär väsentliga ingrepp och byggverksamhet. Hela ombyggnaden beräknas ta upp mot tre år med huvuddelen av tiden med slussombyggnaden. Arbetena utmed kanalen innebär en bulleraktivitet som blir rörlig vartefter som arbetena med spontning, borrning och muddring fortskrider.
Ur bullerstörningssynpunkt finns det bebyggelse utmed kanalen som kan betecknas som extra känslig. Det är området för Södertälje sjukhus på östra sidan av kanalen strax söder om Mälarbron. I samband med störande byggverksamhet utmed kanalen i detta 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.

6. Preliminära miljökonsekvenser, huvudalternativet

Miljökonsekvenser (Utdrag ur miljökontorets yttrande 2012-11-02)
Under 1900-talets mitt fanns det i Södertälje en kemisk-teknisk fabrik som tillverkade fenylkvicksilver. Kvicksilvret som idag påträffas i Södertälje kanal har sitt ursprung från denna fabrik. Sedimenten i de norra delarna av Södertälje kanal är kraftigt förorenade och den högsta föroreningshalten har påträffats i Snäckviken. Kvicksilver är toxiskt och kan biomagnifieras varför dessa sediment utgör en potentiell risk för det lokala ekosystemet. Förutom kvicksilver innehåller sedimenten i kanalen andra tungmetaller som bly, kadmium, koppar, och zink samt persistenta organiska substanser som t.ex. PCB. Höga halter av petroleumkolväten har också påvisats i kanalen och i Igelstaviken. Institutet för vatten- och luftvårdsforskning (IVL)har studerat hur de förorenade sedimenten påverkar ekosystemet lokalt samt hur muddringsarbeten och farledstrafiken kan påverkar spridningen av kvicksilver:

- *Kvicksilvret i Snäckvikens sediment orsakar ingen betydande ekologisk påverkan på plats.*
- *Muddring ökar risken på ett par års sikt.*
- *Utökad fartygstrafik skulle kunna medföra en permanent förhöjd risk, beroende på de hydrologiska effekterna orsakade av fartygen.*
- *Ur vetenskaplig synvinkel rekommenderas att sedimenten ligger kvar, men att varje ingrepp i området föregås av noggranna miljöbedömningar och följs genom kontrollprogram.*

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.

Miljökontoret måste i detta sammanhang åter framhålla nödvändigheten av att noggranna studier sker av hur de mycket starkt kontaminerade bottnarna utanför AstraZeneca-anläggningen kan påverkas av ökade vattenrörelser och strömmar i samband med allt ökade fartygsstorlekar.

6.3 Vatten- naturmiljö samt fiske
Vid spontning och muddring måste beaktas den genomströmningspassage i form av rörkulvert som finns mellan kanalen och inre viken av inre Maren. Den fyller en viktig funktion för att hålla vattnet friskt i den innersta delen av viken. Genomströmningen via den sk blindtarmen som utgör en del av gamla södertälje kanal måste också bibehållas.

Förslag till dumpningsplatser för muddermassor som utreds är bl.a avsnitt vid Ragnhildsborgsviken samt Hallsfjärden öster och söder om Skorvan. Miljökontoret avråder från områden kring Skorvan då viken väster om ön vid Pershagen utgör en allmän badplats. Hallsfjärden och Södertälje kanal in mot mälaren utgör vandringsväg för laxartade fiskar. Arbetena med muddring och dumpning av muddermassor bör så långt möjligt ta hänsyn till tider för fiskens vandringar.
Muddringsarbeten i anslutning till Linasundet kan påverka det stora allmänna badet Mälarbadet vid Ragnhildsborg. Tidpunkt för muddringsarbeten måste ske i god tid före eller efter badsäsongen.

6.7 Buller och vibrationer
Vi ser det som mycket angeläget att arbetsmetoder för arbetenas genomförande avseende främst spontning och borrningsarbeten kan utföras med utrustning som uppfyller kriterier på bästa möjliga teknik ur bullerhänseende. Sjöfartsverket bör då i upphandlingsskeden försäkra sig om att ställa krav på underentreprenörer att de kan redovisa sådan utrustning. Vi bedömer det även angeläget att spontningsarbeten kan ske med teknik som inriktas mot vibreringsteknik i stället för nedslagning.
Eftersom bullrande arbeten kommer att bedrivas under en längre tid, flera år, förutsätter vi att mark- och miljödomstolen kommer att fastställa riktvärden eller begränsningsvärden för buller som måste efterlevas. Lämpligt utformade egenkontroll-program behöver därefter redovisas för tillsynsmyndigheten.
Vi avser att återkomma med yttrande i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen är färdig för att kunna inlämnas till mark- och miljödomstolens prövning.

Frågor om påverkan på kulturmiljön behöver besvaras i fortsatt utredningsarbete
MKB:n för kulturmiljön kommer att utföras under våren 2013. Yttrandet för kulturmiljön utgår därför ifrån befintliga kulturvärden och antaganden om möjlig påverkan. Nedan anges synpunkterna, och i bilaga 1 finns mer detaljerade synpunkter från Södertälje kommuns stadsantikvarie.

Södertälje sluss och kanal kantas av höga kulturmiljövärden som bildar en attraktiv kvalitet i stadskärnan. Föreslagna åtgärder av kanalsträckningen tillför inget mervärde till kulturmiljön men kan innebära en negativ påverkan både visuellt och fysiskt. Den negativa påverkan kan orsakas av att kulturmiljöer tas bort, att det uppstår skador på byggnader både intill kanalen och i närområdet genom vibrationer, att kanalpromenader och rester av dragvägar förstörs genom spontningen av kanalslänterna och att Blindtarmen snörps av genom spontningen. Lotsövernattningsbyggnaden föreslås rivas inför nya broläget vilket till viss del minskar kulturmiljöns helhet. Positivt är att Slussnedgångsbyggnader behålls inom området samt att gamla kanalen intill Kanalholmen bibehålles. Det är av stor vikt att

MKB;n rörande kulturmiljöerna längs kanalen samt intilliggande kulturmiljöer som utpekas i det av Kommunstyrelsen antagna planeringsunderlaget "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" redovisas mer detaljerat med eventuellt förslag till skyddsåtgärder som föreslås göras med fornlämningarna. Utformningsfrågorna av Sjöfartsverkets nya verksamhetsområde är av stor vikt i den känsliga kulturmiljön som Slussen utgör.

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Martin Andreae
Stadsdirektör

Kopia till: Akten, Samhällsbyggnadskontoret, Miljökontoret, Kultur- och fritidskontoret

Bilaga 1: Stadsantikvariens yttrande rörande kulturmiljö om Sjöfartsverkets samrådsremiss "Mälarprojektet- Underlag för samråd."

Ärendet

Yttrandet utgör en bilaga i Södertälje kommuns remissvar angående Sjöfartsverkets samråd om Mälarprojektet och de delar som berör om- och utbyggnad av Södertälje kanal och sluss.Projektets syfte är att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren. Projektet planeras vara genomfört till år 2017 och berör Södertäljes stadskärna i stor omfattning. Åtgärderna består bl.a. av ett nytt broläge, muddring i kanalen, schaktning samt förstärkning av kanalslänterna. Ett nytt verksamhetsområde för Sjöfartsverket förslås uppföras med nya verksamhetsbyggnader inom ett inhägnat gårdsområde.

Åtgärderna medför störningar av olika slag bl.a. begränsad tillgänglighet, visuell förändring samt buller, förändrade grundvattennivåer och vibrationer som kan medföra bestående skador på den mångfacetterade kulturmiljön längs berörd sträcka.

Under våren 2012 utförs en MKB för kulturmiljön. Den ska tydliggöra kulturhistoriska värden och förväntad påverkan på dem. Yttrandet nedan blir därför mer en redogörelse för befintliga kulturmiljövärden och vad som i stort kan befaras hända med dem.

Kultur- och fritidskontoret har i tidigare medskick till Södertälje kommuns svar på Sjöfartsverkets "Underlag för inledande samråd" hösten 2012, redogjort för kulturhistoriska värden längs den berörda sträckan , se bilaga nedan. Några av de synpunkter kontoret hade har tagits hänsyn till i det nya samrådsförslaget.

Synpunkter

Södertälje sluss och kanal kantas av höga kulturmiljövärden som bildar en attraktiv kvalitet i stadskärnan.

- Föreslagna åtgärder av kanalsträckningen tillför inget mervärde till kulturmiljön men kan innebära en negativ påverkan både visuellt och fysiskt. De vibrationer som förväntas bedöms inte innebära risk för sättningsskador såtillvida att grundläggningen av byggnader inte är bristfällig. Det därför av vikt att påpeka att angränsande kulturmiljöer säkerställs från skador som kan orsakas av vibrationer under ombyggnadstiden

- Det är positivt att de runda slussnedgångsbyggnaderna som är en betydande del av slussmiljön behålls. Det är även av stor betydelse att den gamla kanalfåran föreslås

behållas som öppet vatten mellan Kanalholmen och fastlandet istället för att fyllas igen enligt tidigare förslag.

- Övriga höga kulturmiljövärden längs kanal och sluss måste värnas för att utgöra en kvalitet i stadsrummet och utvecklas i enlighet med de intentioner som finns i "Stadskärneprogrammet", "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun" samt i "Grönplan för Södertälje tätort".
  - ***Blindtarmen.*** Förslaget föreslår en spontning vid Blindtarmen som då snörps av från resten av kanalen. Det är olyckligt för kulturmiljön.
  - ***Kanalslänter, Kanalpromenaden och Dragvägen***. Schaktning och spontning av kanalslänterna kan medföra stor negativ påverkan både på specifika kulturmiljövärden och på kulturmiljön i stort. Kanalpromenadens dragning, ålderdomliga karaktär i dragvägarna och detaljer bedöms påverkas. Det är av stor vikt att åtgärder tar hänsyn till kulturmiljö och stadsbild.
  - ***Övriga angränsande kulturmiljöer***. Vid utredande om påverkan och eventuella skyddsåtgärder ska "Inventering av kulturmiljöer i Södertälje kommun, rapport 7 om stadskärnan" utgöra underlag för kulturmiljön.
  - ***Lotsövernattningsbyggnaden.*** Det är olyckligt att lotsövernattningsbyggnaden rivs. Den utgör inte en ursprunglig del av 1920-talsmiljön och har därför en något lägre klassificering men ses ändå som en viktig del av miljön. Att förlägga bron ytterligare söderut skulle dock påverka de högt värderade verkstadsbyggnaderna.

- 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 rörande fornlämningar. Även övriga kulturmiljöer som faller utanför KML behöver redovisas mer detaljerat med förslag till skyddsåtgärder.

- Vid utformning av nya byggnader och staket vid Sjöfartsverkets nya verksamhetsområde bör utformning utgå från platsen.

- Länsstyrelsen som tillståndsmyndighet övervakar fornlämningsfrågorna både ovan och under vatten.

Emma Tibblin
Stadsantikvarie

3 maj 2013

Dnr: 12SV610
Ert Dnr: 13-01039

Ledningsnät
Utredning
Bo Westergren
Tel: 08-522 122 20
Christer Lännergren

REMISSVAR

Till: Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköing
lena.gunnarsson@sjofartsverket.se

Ang: Remissvar på samråd om Mälarprojektet, dnr: 13-01039

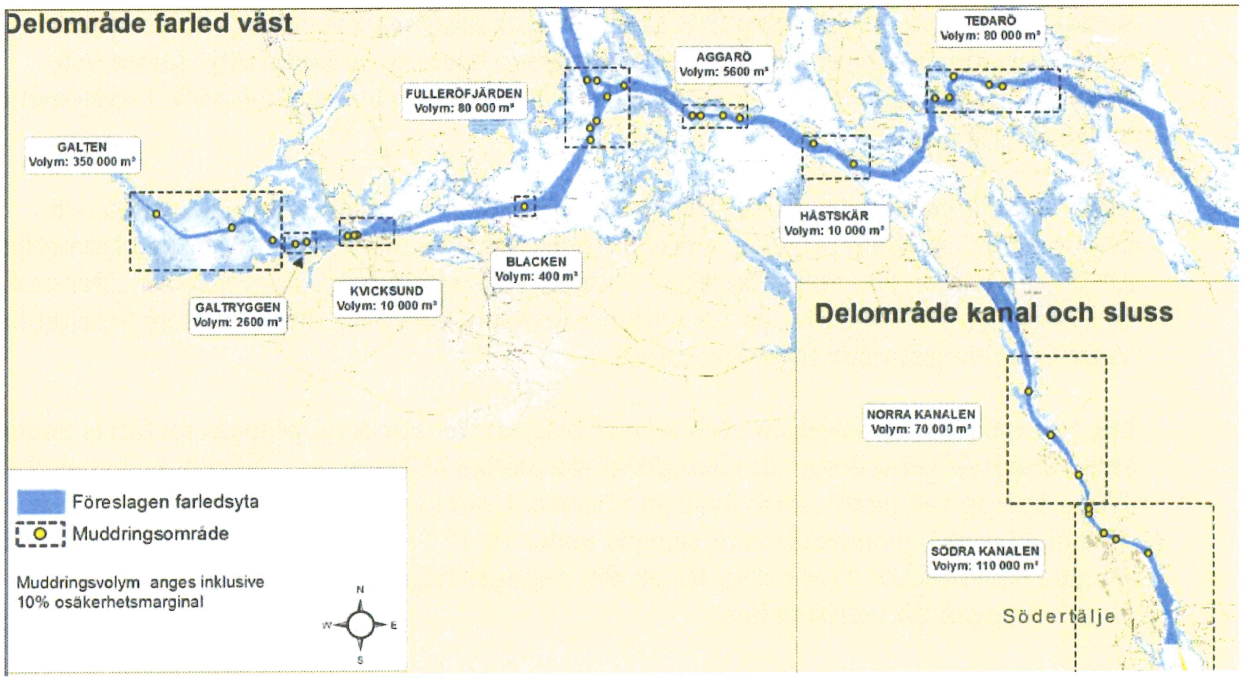
Med anledning av Er skrivelse daterad 2013-02-21, dnr: 13-01039, "**VÄLKOMMEN PÅ SAMRÅD OM MÄLARPROJEKTET Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss**", till Stockholm Vatten, kan följande anföras angående påverkan på VA-systemet och vattentäkt Mälaren.

Både Stockholm Vattens råvattentäkt Mälaren och huvudsystem för dricksvatten och avlopp berörs av Mälarprojektet. Aktuell farled går nära uppströms vattenskyddsområdet för Östra Mälaren och inom föreslaget vattenskyddsområde för Södra Mälaren. Denna del av Mälaren är vattentäkt för ca 1,9 miljoner invånare varav 1,3 miljoner inom Stockholm Vattens leveransområde för dricksvatten.

Den normala vattenströmmen i Mälaren är österut. Det bör dock påpekas att tidvis under året, vanligtvis sensommar, är dammluckorna mellan Mälaren och Saltsjön helt stängda. Tidvis kan då vattenströmmen även gå västerut. Under åren 1998 - 2009 har dammluckorna i genomsnitt varit stängda under 10-15 % av tiden. Under perioder med helt stängda dammluckor ökar risken för att föroreningar från utsläpp i Mälaren ska nå råvattenintagen till vattenverken.

Arbeten enligt samrådsunderlaget:
Breddning och fördjupning av de allmänna farlederna planeras att ske genom muddring och i några avsnitt även sprängning. Slussen i Södertälje uppgraderas genom bland annat breddning och förlängning. I Södertälje kanal förstärks den smala delen genom att slänterna stabiliseras. Farledsytan breddas genom att kanalslänterna under vattnet muddras bort. De muddermassor som uppkommer vid planerade åtgärder i farled och kanal bedöms sammantaget uppgå till cirka 800 000 m3 (teoretiskt fast mått) varav 200 000 m3 i Södertälje kanal och sluss samt 600 000 m3 från farled i Mälaren. Sjöfartsverket kommer att ansöka om dispens för dumpning av massor på lämpliga platser i Mälaren och Saltsjön.

Farled-muddringsområde-dumpningsområde-vattenskyddsområde

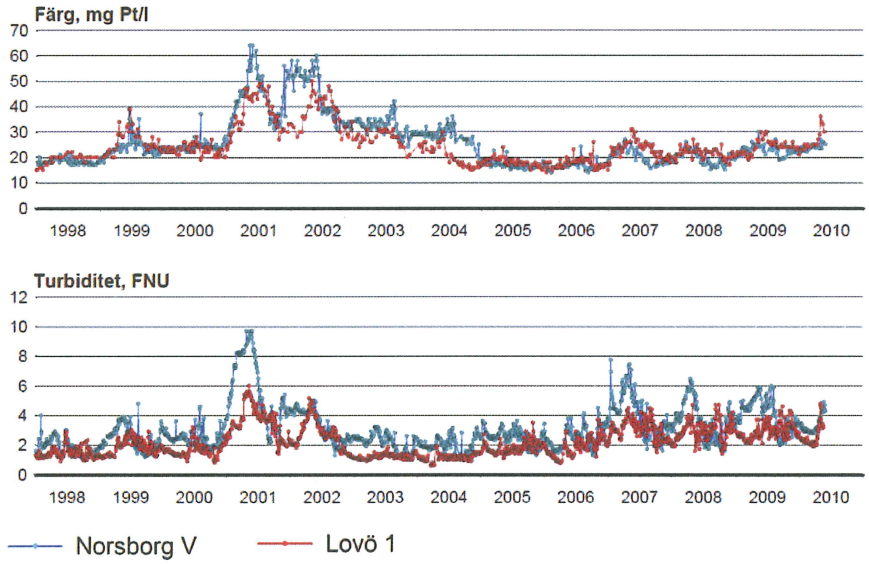


Muddringsområden och muddringsmängder

Konsekvenser för dricksvattenförsörjningen enligt samrådsunderlaget:
"*Miljökonsekvenser för dricksvattenförsörjningen bedöms framförallt kunna uppkomma vid grumling under planerade muddrings- och dumpningsarbeten i farleden och i Södertälje kanal. Ytvattenintagen för Västerås (Hässlö) och Södertäljes (Bastmora) vattenförsörjning ligger närmast planerade åtgärder.*
Grumling kan leda till försämrad råvattenkvalitet vilket kan innebära att behandlingsprocessen i vattenverket måste justeras och därmed en ökad förbrukning av fällningskemikalier (gäller vid Hässlö där förbehandling sker). Vidare kan vattenintaget temporärt behöva stängas. Om

grumling inte upptäcks kan ett råvatten med sämre kvalitet än normalt ledas till infiltrationsbassängerna vilket skulle kunna medföra att de snabbare sätts igen. I värsta fall skulle en förorening kunna tillföras grundvattenmagasinen.
För att kunna bedöma vilka konsekvenser som kan uppstå för dricksvattenförsörjningen har SMHI:s simuleringar över sedimenttransport från muddrings- och dumpningsområden använts. Utifrån simuleringarna har sedan bedömning gjorts om planerade arbeten kan leda till någon noterbar grumling vid förekommande ytvattenintag.
Simuleringarna indikerar att spridning av sediment från muddring och dumpning inte förväntas leda till någon noterbart förhöjd grumlighet vid skyddsområdesgränsen för Hässlö ytvattenintag eller inom ett avstånd på två kilometer från Bastmora ytvattenintag. Där grumling uppstår indikerar simuleringarna en förhållandevis snabb (något till några dygn) återgång till normala halter efter avslutat arbete.
Sannolikheten för negativ påverkan på dricksvattenintresset vid Hässlö och vid Bastmora under anläggningsskedet bedöms därför vara mycket liten, men i och med att värdet på Mälaren som dricksvattentäkt är stort bedöms planerade arbeten kunna medföra små temporära negativa konsekvenser för dricksvattenintresset."

Stockholm Vattens synpunkter:
I samband med den relativt stora nederbörden inom Mälarens tillrinningsområde under vintern 2000/2001 då Mälaren steg till vattennivån + 0,89 m i RH00. De stora flödena genom Mälaren 2000-2001 orsakade en kraftig ökning av färg och turbiditet. Effekterna av de höga flödena på turbiditeten varade bara något år men kvarstod flera år på vattenfärgen. Se nedanstående figur. Beroende på flödessituationen i Mälaren kan således effekten av en grumling hålla i sig längre tid än några dagar som nämns i samrådsunderlaget.



Se rapport "Undersökningar i Östra Mälaren till och med 2009" av Christer Lännergren,
http://www.stockholmvatten.se/commondata/rapporter/vattenvard/Malaren/M%c3%a4laren%20till%20och%20med%202009.pdf

Det framgår inte av samrådsunderlaget under vilket år respektive när under året muddrings- respektive dumpningsarbetet planeras att utföras. En mycket grov tidplan redovisas i samrådsunderlaget. När i tiden respektive arbete planeras att utföras samt hur muddring och dumpning planeras att utföras bör mer utförligt beskrivas.

Vid samrådsmötet den 17 april på Sjöfartsverket informerades det att muddrings- och dumpningsarbetet planeras att utföras utan någon form av skärmar (konventionella respektive bubbelskärmar). Motiv till det måste redovisas.

Följande bör mer utförligt redovisas:

- En mer detaljerad tidplan för projektet, speciellt för anläggningsskedet som nu är inplanerat från mitten av 2014 till och med 2017.
- Utförandet av muddring respektive återföring av muddermassor i Mälaren
- Transport av muddermassor
- Tidplan muddring och dumpning
- Avstängningar (tidplan mm) p.g.a. arbeten i Södertälje kanal
- Tidplan avstängning tappning i Södertälje med avstängning tappning i projekt Slussen
- 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
- Stockholm Vatten planerar även 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 projekt Förbifart Stockholm,del transport av sprängmassor på fartyg/pråmar
- Risker, förändring, p.g.a. större fartyg (från 5800 till 9100 ton) och förändrat gods (gastransporter) samt eventuellt ökad mängd petroleumprodukter
- Säkerhet för att förhindra olyckor och utsläpp vid byggandet respektive i driftskedet
- Ingår översyn av resurser och utrustning för skydd och uppsamling olja mm vid olycka i projektet respektive i driftskedet med större fartyg..
- Godsmängden på fartyg trafikerande Mälarleden 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 privata åkandet (bil, båt) kommer att öka p.g.a. befolkningsökningen. Risken för någon form av olycka eller utsläpp till Mälaren kommer att öka. Hur riskbilden kommer att 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.
- Även den totala riskbilden för Mälaren som vattentäkt måste tas fram.

Anmärkning: I den östra delen av Mälaren, Storstockholmsregionen, finns även ett behov av att se över tillgången på reservvattentäkter både utifrån befolknings-utveckling, klimatförändring och utifrån den förändrade riskbilden för Mälaren. Det gäller både befintliga och nya eventuellt möjliga reservvattentäkter som sjön Yngern.

***Kontakt och samordning*:**
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 givetvis kontinuerligt kontaktas under den fortsatta planeringen.

Med vänlig hälsning

Stefan Rosengren

Mulatu Debebe
(tf) Mulatu Debebe

Kopia: VD, SI, A, I, L, V, VN, VL, LR, LT, LU

Från:	Bo Löfgren
Till:	Gunnarsson, Lena
Ärende:	Mälarprojektet diarienummer: 13-01039
Datum:	den 3 maj 2013 23:57:52
Bilagor:	Diarie nr 13_01039.pdf

Förslag till förbättringar av följande projekt.

Mälarprojektet – Underlag för samråd
Fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och
Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss
Samråd –Våren 2013. Mälarprojektet diarienummer: 13-01039

Sammanfattning

Vårt förslag, som vi vill ska diarieföras i samband med Sjöfartsverkets förslag till uppgradering av Södertälje kanal och sluss), innebär en lösning på brohöjdsfrågan relaterat till fartygshöjder enligt följande:
Med hjälp av ett innovativt slussystem, en så kallad Sluls*, kan höga fartyg ta sig under låga broar utan att broöppning krävs. Principen för detta beskrivs under Enkel teknisk beskrivning samt i bifogad Bildsekvens. Detta är en innovation som vi efter nyhetsgranskning inte har hittat någon annanstans i världen. Patentansökan är inskickad. Vi har ett samarbetsavtal med ÅF och STING kring utveckling av innovationen.
Slulsning i detta fall innebär att öppning av bron kann begränsas till några få öppningar och därmed färre stopp i trafiken för E6 och E20 samt för järnvägstrafiken.

Gothenburg Slulsgroup AB (ub)
Bo Löfgren

Göteborg 2013-03-04

Diarie nr 0359/10
Samrådssynpunkt nya Göta älvbron

Gothenburg Sluls Group AB (ub)
c/o Stefan Andtbacka
Storhöjdsgatan 19
416 71 Göteborg
stefan@gothenburgslulsgroup.se , 0704-261420

Till
Byggnadsnämnden
Göteborgs Stad

Uppgiftslämnaren Gothenburg Sluls Group AB önskar att all information i detta förslag inklusive nämnda bilagor skall underkastas sekretessprövning innan information lämnas vidare till tredje part. Detta eftersom förslaget innehåller beskrivning av en innovation med affärsmässigt känslig natur, och uppgiftslämnaren skulle kunna lida skada enligt vad som stadgas i Offentlighets- och sekretesslagens 31 kap 16§.

Lösning på brohöjdsfrågan i relation till riksintresset för sjöfart på Göta älv

Sammanfattning

Vårt förslag, som vi vill ska diarieföras i samband med Göteborgs Stads förslag till detaljplan för ny bro över Göta älv (Hisingsbron), innebär en lösning på brohöjdsfrågan relaterat till fartygshöjder enligt följande:
Med hjälp av ett innovativt slussystem, en så kallad Sluls*, kan höga fartyg ta sig under låga broar utan att broöppning krävs. Principen för detta beskrivs under Enkel teknisk beskrivning samt i bifogad Bildsekvens. Detta är en innovation som vi efter nyhetsgranskning inte har hittat någon annanstans i världen. Patentansökan är inskickad. Vi har ett samarbetsavtal med ÅF och STING kring utveckling av innovationen.
Med en Sluls kommer Göteborgs Stad att kunna ha kvar samma möjligheter som idag när det gäller behov av broöppning för sjöfarten/näringslivet. Dvs fartyg som idag går fritt under den 19,5 meter höga bron kommer att med hjälp av Slulsen (exempelvis 7,5 meter djup) att kunna gå fritt under den nya 13 meter höga bron (segelfri höjd 12 meter). Ingen broöppning krävs. Med en djupare Sluls kan det till och med bli bättre möjligheter än idag i och med att fartyg kan passera bron utan broöppning även under rusningstid morgon och eftermiddag/kväll.
Med en Sluls kan Göteborgs Stad bygga en 13 meter hög bro med alla dess fördelar ur stadens perspektiv på bl a nya kvarter med tillgänglighet till älven och en lägre brolutning till fördel för kollektivtrafik (framförallt spårvagn), cyklande och gående, och samtidigt tillgodose riksintresset för sjöfart på Göta älv liksom näringslivets behov i både Västra Götalandsregionen och Region Värmland.

Kort sagt: En lågbro med en kompletterande Sluls gör att Göteborgs Stads befintliga broprojektering kan bibehållas istället för att man vid ett eventuellt negativt beslut från Mark- och Miljödomstolen tvingas riva upp alla planer och omprojektera för en ny 19,5 meters bro med påföljande kostnadsökningar för projektet.

Gothenburg Sluls Group AB (ub):
Yahya Can: Idégivare, innovationsutveckling
Bo Löfgren: Tekniskt ansvarig, konstruktion och beräkning
Fredrik Stigebrandt: General Manager, affärsutveckling
Stefan Andtbacka: Projektledare, kommunikation

Enkel teknisk beskrivning

*Sluls står för inverterad sluss eller negativ sluss. Slulsning betyder inverterad slussning eller negativ slussning. Det innebär en möjlighet att få höga fartyg eller höga båtar under en låg bro.

Teknisk beskrivning

I stället för att, som vid vanlig slussning, höja eller sänka ett fartyg från en vattennivå till en annan vattennivå, så är nivån vid en slulsning lika på båda sidor om Slulsen.

Fartyget seglar in i början på Slulsen, slulsportarna stängs, vattnet pumpas ur Slulsen så att vattnet inne i Slulsen får en lägre nivå än utanför Slulsen. Nivån i Slulsen anpassas till fartygets höjd för att passera under bron (ett lågt fartyg behöver inte sänkas lika mycket som ett högt). När pumpningen är klar fortsätter fartyget under bron. När fartyget passerat bron och är på andra sidan fylls Slulsen åter med vatten. När vattennivåerna är lika öppnas slulsportarna, och kan fartyget fortsätta sin färd.

När Slulsen inte används ska slulsportarna stå öppna för fri passage för sjötrafik. Slulsen skulle antingen kunna ligga i en egen ränna, eller i samma ränna där broöppning kan ske.

Teknisk funktion

Slulsen består av en betong-/stålbassäng med 2 standard slussportar med den skillnaden att båda portarna öppnas utåt från Slulsen, detta för klara trycket utifrån vid sänkning av nivån i Slulsen.

Botten i Slulsen görs V-formad, och här ansluts pumprören som går till en pumpstation med lämplig placering vid kajkanten för optimal tillgänglighet vid service och underhåll. V-formen gör att Slulsen hela tiden hålls ren från sedimenteringar och bottenslam som fartygspropellern river upp.

Tekniska data

Slulsen dimensioneras i samma storlek som de projekterade slussarna i Trollhättan, längd 110 meter, bredd 17 meter. Det innebär att Slulsen blir 270 meter lång (110 meter på varje sida av bron och 50 meter under bron).

Djupet i Slulsen blir 15 meter om Slulsen placeras under den nya Hisingsbron (sänkning av fartyget 7,5 meter + idag befintligt segeldjup 6,5 meter + 1 meter fritt vatten till botten). Den segelfria höjden blir då - med alternativet 13 meters brohöjd (12 meter segelfrihöjd) - 19,5 meter vilket är samma som Göta älvbron har i dag, där 60% av frakttonnaget går under bron utan broöppning. Det kan jämföras med beslutad 13-meters bro där endast 10% av frakttonnaget skulle gå under bron utan broöppning (dvs 90% skulle kräva öppning).

Med 8 stycken stora standard länspumpar tar tömningen för att sänka ett fartyg 7,5 meter cirka 10 minuter. Kostnad med dagens elpris cirka 900 kr. Om man låter pumparna gå som turbiner vid fyllning med återmatning av energin till elnätet så sparar man cirka upp till 50%. Vill man sänka snabbare kompletteras med fler pumpar. Observera att kostnaden för tömningen blir densamma ur ett elkostnadsperspektiv. Hela slulsningsförloppet inklusive återfyllning är beräknad att ta drygt 15 minuter.

Mervärden

Följande mervärden (förutom redan allmänt nämnda), sett ur hållbarhetsperspektiv, kommer att uppstå om den 13 meter höga bron kompletteras med en Sluls:

Ekologisk hållbarhet

- En effektivare sjötransport förhindrar ökat antal lastbilstransporter med negativa klimateffekter i och genom Göteborg, liksom på E45 och E20.
- EU:s vitbok om transporter tillgodoses: minskade utsläpp av växthusgaser genom överflyttning av gods från lastbilstransport till sjötransport, samt samma effekt uppnås om inre vattenvägar utnyttjas i större utsträckning.
- Vid införande av inre vattenvägar (Inland Water Ways) ökar möjligheten ytterligare att uppnå miljömål då fartygsbränslet ska anta samma miljönormer som för lastbilstrafiken.

Ekonomisk hållbarhet

- Sjöfarten kommer till mycket stor del att kunna passera bron utan kostnadskrävande väntetider under rusningstid morgon och eftermiddag/kväll.
- Näringar slipper ökade transportkostnader (tåg och lastbil) tack vare fortsatt sjögodstransport.
- Arbetstillfällen i Västra Götalandsregionen och region Värmland som är starkt sjöfartsanknutna behöver inte riskera att försvinna eller flytta från regionerna.
- Vid högkonjunkturer kan näringar som är beroende av en väl fungerande sjöfart utvecklas positivt - antalet arbetstillfällen kan öka liksom Sveriges exportkraft.
- Överflyttning av gods från lastbilstransport till sjötransport kommer att minska antalet trafikolyckor (ibland tyvärr med dödlig utgång).
- Slulsen blir en turistattraktion i Göteborg.

Social hållbarhet

- Den redan idag hårt belastade persontågtrafiken till och från Göteborg drabbas inte i lika stor utsträckning av ökade godstågtransporter till och från Göteborgs hamn.
- Vid en utökad kollektivtrafik i framtiden kan den mesta sjöfarten passera under bron utan att många broöppningar hindrar kollektivtrafiken.
- När fartyg kan passera bron utan broöppning minskar trafikstörningar i city med omnejd med köer, hälsoproblem och tidsförluster som följd.
- Utryckningsfordon (polis, ambulans, brandbil) får bättre möjligheter, inga ”onödiga” omvägar, att snabbt undsätta människor och egendom.

Övrigt:

- Göteborg blir först med en helt ny typ av infrastruktur/fartygspassage. Andra städer med liknande infrastruktur kommer till Göteborg för att se och lära, liksom företag och konsulter.
- De allt fler och högre fritidsbåtarna och till dessa anknutna inkomster för turismindustrin drabbas ej.

Avslutningsvis

Vid en utökad kollektivtrafik i staden och/eller utökad sjöfart i framtiden kan kollektivtrafiken och/eller sjöfarten med hjälp av en Sluls till mycket stor del fortsätta att passera över respektive under bron utan avbrott.

Källförteckning i urval:

Göteborg Stads hemsideinfo om nya Göta älvbron, bl.a. Trafikkontorets och Stadsbyggnadskontorets hemsidor

Inlandssjöfart i Vänerregionen, Länsstyrelsen Värmland, Publ. nr: 2011:14

Ny Götaälvbro, PM Sjötrafik – samrådsunderlag, Göteborg Stad, Trafikkontoret (2012-10-22)

Samrådsyttrande, Diarienummer 1171/10, Synpunkter Samråd på järnvägsplan/vattenverksamhet, Erik Thun AB och Ahlmarks Line AB (2012-11-26)

Samrådsyttrande Ny Götaälvbro - Järnvägsplan/Tillstånd till vattenverksamhet, Vänerhamn AB, Dnr.1171/10 (2012-11-30)

Sjöfarten på Göta älv – en arkivstudie inför planerad ersättning av Göta älvbron i Göteborg, Göteborg Stad, Trafikkontoret, Meddelande 3:2009

Skrivelse angående brohöjd nya Götaälvbron, Vänerregionens Näringslivsråd (2011-06-10)

Trafikverkets yttrande över Riksintresset Vänersjöfarten och Ny Götaälvbro (2011-09-15)

Vänerpendel – Framtidens sjöfart på Göta älv och Vänern, Erik Thun AB

Yttrande om ny Götaälvbro, järnvägsplan och tillstånd till vattenverksamhet, Region Värmland, enheten för strategi och analys (2012-11-22)

Yttrande över SOU 2011:4, Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt, Sjöfartsverket, Avdelning Samhälle (2011-06-17)

samt:
- deltagande på Samrådsmöte om "Detaljplan för Bro över Göta älv" 7 februari 2013, Älvrummet, Göteborg
- möte med tjänstemän från Göteborg Stads Trafikkontor och Stadsbyggnadskontor 18 februari 2013
- deltagande på presentation från Trafikverket om Stråkstudien, Trollhättan, 19 februari 2013
- möte med marinkonsult Bertil Arvidsson, 24 februari 2013

Diarie nr 0359/10
Samrådssynpunkt nya Göta älvbron

Gothenburg Sluls Group AB (ub)
c/o Stefan Andbacka
Storhöjdsgatan 19
416 71 Göteborg
stefan@gothenburgslulsgroup.se, 0704-261420

Sekvens: Båt nedsänkt i slulsen, redo för att passera under bron

Gothenburg Sluls Group

Hög båt under låg bro

Yahya Can: Idégivare, innovationsutveckling

Bo Löfgren: Tekniskt ansvarig, konstruktion och beräkning

Fredrik Stigebrandt: General Manager, affärsutveckling

Stefan Andtbacka: Projektledare, kommunikation

- samarbetsavtal med ÅF och STING

Datum
2013-05-06

Dnr/Beteckning
TSS 2012-2676

Ert datum
2013-03-22

Er beteckning
13-01039

Sjöfartsverket
Att: Lena Gunnarsson
601 78 Norrköping

Samråd 2 angående fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje sluss

Bakgrund

Sjöfartsverket har gett Transportstyrelsen möjlighet att lämna synpunkter angående projektet med att fördjupa och bredda de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradera Södertälje sluss och kanal. Sjöfartsverket genomförde ett inledande samråd under hösten 2012 (samråd 1) och genomför nu ett nytt samråd under våren 2013 med en utökad krets (samråd 2, med nytt samrådsunderlag).

Syftet med projektet är att förbättra tillgängligheten i de allmänna farlederna genom Södertälje kanal till hamnarna i Västerås och Köping. Projektet planeras vara genomfört 2017.

Yttrande

Transportstyrelsen ser positivt på att åtgärder görs i farleden och slussen för att öka marginalerna för fartygstrafiken. Dock vill vi lämna följande synpunkter med anledning av handlingarna tillhörande samråd 2:

- 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[1], som är baserade på PIANC, som Transportstyrelsen tagit fram gällande farleders utformning och dimensionering.
- Projektet redovisar i handlingarna att *clearence* ökas från 80 till 140 cm (s. 9, 10). Detta mått är den bottenklarning man erhåller vid

[1] Se TS/SF rek nr 9/2012 www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Sjotrafik/Regler-gallande-sjofart/Rekommendationer/

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

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-415 22 50

www.transportstyrelsen.se
sjofart@transportstyrelsen.se

Sebastian Irons
Infrastrukturenheten
Sektionen för sjötrafik och flygplatser
sebastian.irons@transportstyrelsen.se
010-4953331

statiskt fartyg (bruttoklarning). Det bör även framgå vad den minsta bottenklarningen blir, dvs. 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.

- 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 (s. 9). Vi 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 ambitionen att ta emot dessa fartyg.

I övrigt hänvisar vi till synpunkterna i vårt tidigare yttrande 2012-11-01.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschefen Andreas Holmgren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog nautiska handläggarna Johan Pettersson och Sebastian Irons, den senare föredragande.

Andreas Holmgren
Chef sektionen för sjötrafik och flygplatser

— 43

Gunnarsson, Lena

Från: annalena eriksson <annalena_privat@hotmail.com>
Skickat: den 11 maj 2013 22:16
Till: Gunnarsson, Lena
Ämne: Dnr 13-01039

Som delägare i fastigheten Märsön 2:7 vill jag meddela att jag instämmer i de synpunkter som Kerstin Eriksson (delägare i samma fastighet) skickat genom Torsten Eriksson till Sjöfartsverket den 3 maj.

Hälsningar
AnnaLena Eriksson
Allhelgonagatan 13
118 57 Stockholm

Gunnarsson, Lena

Från: Åhsberg, Thomas för SödertäljeMälaren
Skickat: den 15 maj 2013 08:04
Till: Gunnarsson, Lena
Kopia: Gardebring, Tommy; anna.nylen@trafikverket.se; Edvardsson, Tage; Jenny Lindgren (jenny.lindgren@structor.se)
Ämne: VB: Mälarprojektet - underlag för samråd

Hej Lena!

Kan du diarieföra detta som en samrådshandling och lägga in den på PP, visserligen sent inkommen men bör nog vara med.

Hälsningar

Thomas

Från: Peter Palmer [mailto:peterpalmer94@gmail.com]
Skickat: den 14 maj 2013 23:19
Till: SödertäljeMälaren
Ämne: Mälarprojektet - underlag för samråd

Angående Sjöfartsverkets Mälarprojektet – underlag för samråd
Diarienummer:13-01039
Utgiviningsdatum: 22 mars 2013

Vi, medlemmar i Skåpholmens stugägarförening som organiserar samtliga stugägare på Skåpholmen strax utanför Västerås vill på detta sätt ge våra synpunkter på ovanstående utedning.

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 ex vis 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 mm. 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.

Stora Sandskär har i tilltagande grad kommit att nyttjas av det rörliga friluftslivet och "lagunen" på skåpholmensidan utgör lägerplats för såväl kanotister som seglare och motorbåtsfolk. Att förlägga rännan enligt förslaget skulle allvarligt skada detta. Vi motsätter oss därför denna förändring.

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.

Av ovanstående skäl motsätter vi oss den föreslagna flyttningen av farleden från den sydvästra till den nordöstra sträckningen. Vi anser att en förändring av detta slag ej kan genomföras när såväl stora naturvärden som kulturlandskap, skapade alltsedan 1930 – talet riskerar att fördärvas.

Skåpholmens Stugägarförening
genom

Peter Palmér
ordf

Adress:
Haspelgatan 14
723 49 Västerås

LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Enheten för miljöskydd
Per Berglund
08-7854285

SAMRÅDSYTTRANDE

Datum
2013-05-17

Länsstyrelsen i Västmanland

Synpunkter på samråd angående Mälarleden

Bakgrund

Sjöfartsverket ska på uppdrag av regeringen förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren. Mälarprojektet innebär en fördjupning och breddning av de allmänna farlederna till Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss.

Sjöfartsverket har under våren 2013 haft samråd med berörda parter. Länsstyrelsen i Stockholms län har getts möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget till den 3 maj 2013. Länsstyreslen i Västmanland samordnar länsstyrelsernas yttranden till projektet.

Allmänna synpunkter

Mälaren är Sveriges tredje största sjö och vattentäkt för ca 2 miljoner människor som bor i Mälardalen. Därtill är Mälaren en sjö rik på höga naturvärden knutna till strandmiljöer och mycket värdefull för det allmänna frilufts- och rekreationslivet. Mälaren är en viktigt transportled för sjöfarten. Sammantaget finns det många intressen som ska samsas om en gemensam vattenresurs och det är därför mycket angeläget att konsekvenserna på dessa intressen beaktas så att den miljökonsekvensbeskrivning som Sjöfartsverket tar fram blir så relevant som möjligt. Länsstyrelsen anser att strukturen och de bevakningsområden som finns med i underlaget till samråd är bra och kommer att fungera som bra utgångspunkt för det fortsatta arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Specifika synpunkter

Risk och säkerhet

Genom projektet Mälarleden kommer större fartyg att kunna röra sig inne i Mälaren. Mer gods kommer att kunna transporteras. Projektets ena syfte är att öka säkerheten i leden genom att öka djupen på kritiska punkter genom muddring. Länsstyrelsen i Stockholm ser ur riskperspektiv positivt på en fördjupning och breddning och uppgradering av de allmänna farlederna Västerås och Köping samt uppgradering av Södertälje kanal och sluss. En förbättrad sjösäkerhet och minskad risk för olyckor kan generellt förväntas. I sammanhanget är det viktigt att beakta hur den ökade kapaciteten på farlederna hänger ihop med t ex ökade/höjda tonnage per fartyg eftersom konsekvensen av en olycka med större ekipage skulle

kunna bli större. Beredskapsfrågan måste hanteras på ett konsekvent vis. 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.

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 han på stadsbebyggelse/bostadsbebyggelse och på människor och miljö. Detta gäller i synnerhet längs kanalen.

Översvämningsfrågor kopplade till bland annat framtida klimatförändringar behöver synligöras och tappningsfrågor under såväl anläggningsskede som driftskede behöver klargöras. Det bör även redovisas hur arbetet kommer hanteras och synkroniseras mellan Stockholms sluss och Södertälje sluss under anläggningskedet när det gäller trafikomledning av farligt gods till sjöss och tappning.

Långsiktiga effekter av förändrad trafikbelastning
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.

Påverkan på riksintresset för yrkesfisket i Mälaren
Mälaren utgör riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § MB. Dumpningsplatser måste utredas särskilt med anledning av detta. Det är viktigt att de muddermassor som grävs ur inte innehåller föroreningar som avviker från bakgrundsföroreningen. I det fall föroreningsnivåerna 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.

Vattenförvaltningen
Det bör betonas att det föreligger ett förbättringskrav på våra vattenförekomster. Mälaren består av flera bassänger och är indelad i flertalet vattenförekomster. MKB bör särskilt belysa hur projektet kommer att tillgodose kraven enligt vattendirektivet.

Föroreningssituationen vid Södertälje Sluss
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 eller mindre förorenade. Förväntade föroreningar här är bland annat dioxin, Hg, As, Cu, Cr, Cd, övriga tungmetaller, pentaklorfenol, PAH, TBT, oljeprodukter på grund av de miljöfarliga verksamheterna som har funnits i direkt anslutning till kanalen.

Föroreningssituationen i sedimenten behöver utredas vidare för att kunna avgöra vidare hantering av muddermassor.

Kulturmiljö
Ur kulturmiljösynpunkt har det mesta framförts tidigare via Länsstyrelsen i Västmanland angående arkeologisk utredning, påverkan på världsarvsområdet Birka/Hovgården, samt fornlämningsområden vid Södertälje sluss. Arbetet i övrigt som berör de kulturmiljöaspekterna som inte kräver särskild prövning enligt kulturminneslagen samordnas av Länsstyrelsen i Västmanland då det gäller arbetsprocessen att ta fram miljökonsekvensbeskrivningen.

Per Berglund
Miljöskyddhandläggare

Från: Löfqvist Erica
Till: Gunnarsson, Lena; anna.nylen@trafikverket.se
Kopia: Berglund Per
Ärende: VB: Mälarprojektet underlag för samråd
Datum: den 20 maj 2013 13:25:26
Bilagor: Samrådsyttrande_Mälarleden2013.docx

Hej,

Här kommer synpunkter från angående samrådsunderlaget från Länsstyrelsen i Stockholm. Vid frågor eller funderingar på innehållet vänligen kontackta Per Berglund.

Med Vänlig Hälsning

Erica Löfqvist
Kommunikationshandläggare
Länsstyrelsen i Västmanlands län

Telefon: 021-19 52 54
Mobil: 072- 58 95 330
erica.lofqvist@lansstyrelsen.se

Från: Berglund Per
Skickat: den 17 maj 2013 14:37
Till: Löfqvist Erica
Ämne: SV: Mälarprojektet underlag för samråd

Hej,

Här kommer några synpunkter från Stockholm som ni kan skicka över till projektet. Jag skickar till er eftersom projektledningen var tydliga med att all kommunicering ska gå genom Västmanland. Vi får ursäkta att synpunkterna kommer in 2 veckor senare än utsatt. Troligtvis har projektet redan tagit höjd för mycket av innehållet – men vissa saker tåls att upprepas.

Trevlig helg!

Mvh

Per Berglund
Enheten för Miljöskydd
Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
104 22 Stockholm
Telefon: 08-785 4285

www.lansstyrelsen.se/stockholm

Tänk på miljön innan du skriver ut detta epost!

Från: Löfqvist Erica
Skickat: den 11 april 2013 14:55
Till: Eriksson Maria; Berglund Per; Melin Daniel
Kopia: Alzén Christer; Nilsson Ulrika U; Skogö Ingemar; Wallström Sofia; Scheibe Lorentzi Anette; Ekelund Kurt; Bystedt Anki
Ämne: Mälarprojektet underlag för samråd

Hej,

Sedan en tid finns Sjöfartsverkets samrådsunderlag ute för granskning. Skickar en påminnelse om att materialet finns ute på säkra sjöfartsverkets hemsida. (www.sakrafarleder.se)

Sjöfartverket genomförde ett inledande samråd under hösten 2012 och genomför nu ett samråd under våren 2013 med en utökad krets. Samråden äger rum enligt följande
Västerås 10/4, Södertälje 15/4, Stockholm 17/4, Köping 18/4.

Länsstyrelsen i Västmanland har fått till uppgift att vara **samordnande länsstyrelse**. Ett utryck för det var det gemensamma beslutet om miljöpåverkan.

Respektive länsstyrelse har möjligheter att lämna synpunkter på samrådsunderlaget senast 3 maj 2013.

Den fortsatta processen som länsstyrelsen i Västmanland upplever det innebär att Sjöfartsverket jobbar vidare med ansökan inklusive miljökonsekvensbeskrivning för ansökan om
miljödom hos Mark- och miljödomstolen. Därefter kommer domstolen att remittera materialet till berörda länsstyrelser. Vi den tidpunkten finns det anledning att inom länsstyrelsekretsen
stämma av eventuella samordningsbehov.

Är ni av någon annan uppfattning så låt oss veta.

Följande personer och företrädare för olika intressen i vårt län är följande:

Lars Edenman, vattenhandläggare
Kerstin Fogelberg, antikvarie
Ronnie Hermansson, Länsfiskekonsulent
Sara Frödin Nyman, vattensamordnare Vattenmyndigheten
Ulrika Nilsson, kommunikationsdirektör
Lena Strömvall, naturvårdshandläggare
Ingela Regnell, samordnare beredskap
Erica Löfqvist, kommunikationshandläggare

Med Vänlig Hälsning

Erica Löfqvist
Kommunikationshandläggare
Länsstyrelsen i Västmanlands län

Telefon: 021-19 52 54
Mobil: 072- 58 95 330
erica.lofqvist@lansstyrelsen.se

Gunnarsson, Lena

13-01039-50

Från: Eva Kristina Andersson <Eva-Kristina.Andersson@Kungsor.se>
Skickat: den 13 september 2013 10:40
Till: KK Tekniska Kontoret; Gunnarsson, Lena
Ämne: Synpunkter på utökat samråd om muddring i Köpingsviken
Bifogade filer: yttrande - muddring Köpingsviken.docx; 1854_001.pdf

Hej!
Jag är osäker på om bifogat yttrande har skickats in till er. Måste erkänna att jag inte hittar någon undertecknad kopia. Har bett kommunstyrelsens ordförande och kommunchefen skriva på (igen?), men har än så länge bara påskriften av kommunchefen. Skickat i skriftlig form så snart båda underskrifterna finns.

Bifogar även en skrivelse undertecknad av samtliga gruppledare i kommunfullmäktige. Också den kommer i pappersform.

Med vänlig hälsning

Eva Kristina Andersson
Kanslichef
Kungsörs kommun
0227-60 02 23, 070-861 00 01
eva-kristina.andersson@kungsor.se
www.kungsor.se

Kungsörs kommun

Kommunstyrelsens förvaltning

Vår handläggare
Utvecklingsstrateg Daniel Artaeus

YTTRANDE

Datum
2013-08-29

Vår beteckning
KS 2013/221

Ert datum
2013-06-28

Er beteckning
2013/43

Adressat

Sändlista

Svar på utökat samråd om muddring i Köpingsviken

Kungsörs kommun lämnar följande synpunkter på samrådshandlingen. (Då handlingen är sammanlänkad med Sjöfartsverkets samrådshandling för Mälarprojektet, våren 2013, är det nödvändigt att kommentera även denna, utifrån utbyggnaden av farleden och hamnen i Köpingsviken.)

Kommunen har förståelse för Köpings vilja och möjligheter till expansion av hamnverksamheten i "Mälarprojektet", vilket ska möjliggöra för ökat fartygstonnage i Mälaren genom utbyggnad av hamnar, farleder och sluss. Det är vällovligt att sjötransporter används för godstransporter, särskilt i skenet av den rådande trafiköverbelastningen av vägar och järnvägar.

I Sjöfartsverkets samrådshandling framkom att västra Galten i Kungsörs kommun föreslogs bli mottagare av 350 000 m^3 muddermassor. I samrådshandlingen för muddring i Köpingsviken noteras att ytterligare 245 000 m^3 måste flyttas. Det utskickade samrådsunderlagen indikerar också att infarten till Köpings hamn är starkt förorenad, bl a finns höga halter av TBT, kvicksilver, fosfor och andra metaller. I samrådsunderlagen från Köpings kommun och Sjöfartsverket finns slutsatsen att muddermassor som inte innehåller några höga föroreningshalter, kan dumpas om dispens beviljas för det.

Vi finner att dumpning av muddermassor inom vår kommungräns inte befinner sig i linje med kommunens viljeinriktning beträffande bl.a. ekologi och vattenkvalitet i Galten. Det ligger i kommunens intresse att vara och framstå som en hälsosam och giftfri kommun. Kommunen är också en av Sveriges ekokommuner där vårdandet av ekosystemet har särskilt hög prioritet. Mälarens vatten – med öar och strandområden – är av riksintresse för naturvård och friluftsliv samt av riksintresse för yrkesfiske. Kommunen ser riksintressena i Mälaren som sina allra främsta tillgångar.

En stor svaghet är att det saknas nationella gränsvärden för bottensedimentens föroreningsnivåer, vilket får konsekvens för vad som i samrådsunderlaget föreslås vara en "acceptabel" föroreningsnivå. Förslaget är att de dumpade massornas föroreningsnivåer inte får överstiga befintlig föroreningsnivå på dumpningsplatsen, enligt grundprincipen "lika-på-lika". Dispens för att dumpas sådana massor kommer således att sökas av Sjöfartsverket och Köpings kommun. Kommunen inván-

der mot detta synsätt, då tidigare gjorda dumpningar i södra Galten höjt gränsvärdet för "accepterad" föroreningsnivå där.

I Sjöfartsverkets samrådshandling för Mälarprojektet, våren 2013, framkom att muddermassorna i Mälaren håller generellt låga föroreningsnivåer av Tributyltenn (TBT), men att förhöjda halter finns främst i västra Galten upp mot Köping. En kartjämförelse av föreslagna dumpningsplatser samt förekomsten av Tributyltenn visar att förhöjda värden också finns i de föreslagna dumpningsområdena i Kungsörs vatten (s. 23 och 29).

Vid tidigare gjorda utgrävningar av farlederna i Galten, har således muddermassor dumpats på de platser som återigen föreslås som mottagare. Sannolikt har dumpningsplatserna i Kungsör således blivit mottagare av förorenade massor, vilka har lett till förhöjda föroreningsnivåer. *Kungsörs kommuns vilja är att dessa platser får "läka ut", utan tillskott av nya förorenade massor. Inte ens muddermassor med en föroreningsnivå i paritet med nuvarande föroreningsnivå kan accepteras. Lika-för-lika- principen kan sålunda inte accepteras. Kommunen begär istället att alla massor från muddringen av Köpingsviken förvaras på land.*

Galten är redan i utgångsläget grund samt utsatt för betydande sedimentstillförsel och övergödning. För att förbättra vattenkvaliteten och minska övergödningen, borde möjligheten att ta upp muddermassorna tas tillvara. *Vi vill å det starkaste förorda denna möjlighet för hela utbyggnaden av farledsprojektet i Galten.*

Dumpningsplatserna i Galten är särskilt skyddsvärda områden för fisk. I Sjöfartsverkets handling framkommer att Galten är ett särskilt viktigt område för gösen, som i ett ekonomiskt perspektiv är Mälarens viktigaste fisk. Många restaurangverksamheter/värdshus i regionen serverar Mälargös, vilken också är ett tydligt Västmanländskt mat-kännetecken (Västmanlands "landskapsrätt"). Ökade föroreningsnivåer och minskat bestånd av i gös i västra Galten, påverkar företagares ekonomi samt varumärket Västmanland.

I anslutning till muddrings- och dumpningsplatserna finns även badplatser på land. Det är ur vårt perspektiv otänkbart med dumpning i badplatsernas närregion. I Barkaröviken, mellan Malmön i Köping och Jägaråsen i Kungsör, finns även ett rikt fågelliv och området är klassat som fågelskyddsområde.

Att dumpa massor är en föråldrad lösningsstrategi, ej linje med dagens krav på miljömässigt handhavande.

Ett uttalat kretsloppstänkande måste genomsyra planeringen och åtgärdsvalen. Ett så pass omfattande projekt såsom Mälarprojektet måste innefatta lösningar och ekonomisk höjd för bästa tänkbara hantering av muddermassorna, utan negativ påverkan på Mälarens vatten- och bottenmiljö. Mälarprojektet behöver därför

Datum
2013-08-29

Vår beteckning
KS 2013/221

Ert datum
2013-06-28

Er beteckning
2013/43

också tillföras en strategi för handhavande och förvaring av alla muddermassorna från Galten på land.

Per Strengbom
Kommunstyrelsens ordförande

Per Bäckström
Kommunchef

Sändlista:
Köpings kommun, Tekniska kontoret, 731 85 Köping
Sjöfartsverket, Att: Lena Gunnarsson, 601 78 Norrköping

Kungsörs kommun

Kommunstyrelsens förvaltning

Vår handläggare
Daniel Artaeus, utvecklingsstrateg

Datum
2013-08-21

Vår beteckning
KS 2013/221

Ert datum

Er beteckning

Adressater

Sändlista

Inför ställningstagande om dumpning av muddermassor från "Mälarprojektet" i Galten, Kungsörs kommun

Vi finner att dumpning av muddermassor inom vår kommungräns inte befinner sig i linje med kommunens viljeinriktning beträffande bl.a. ekologi och vattenkvalitet i Galten. Det ligger i kommunens intresse att vara och framstå som en hälsosam och giftfri kommun. Kommunen är också en av Sveriges ekokommuner där vårdandet av ekosystemet har särskilt hög prioritet. Mälarens vatten - med öar och strandområden - är av riksintresse för naturvård och friluftsliv samt av riksintresse för yrkesfiske. Kommunen ser riksintressena i Mälaren som sina allra främsta tillgångar.

Vid tidigare gjorda utgrävningar av farlederna i Galten, har muddermassor dumpats på de platser som återigen föreslås som mottagare. Kungsörs kommuns oeftergivliga krav är att dessa platser får "läka ut", utan tillskott av nya massor. Inte ens muddermassor med en föroreningsnivå i paritet med nuvarande föroreningsnivå kan accepteras. Kommunen begär istället att alla massor från muddringen förvaras på land.

Galten är redan i utgångsläget grund samt utsatt för betydande sedimentstillförsel och övergödning. För att förbättra vattenkvaliteten och minska övergödningen, borde möjligheten att ta upp muddermassorna tas tillvara. Vi vill å det starkaste förorda denna möjlighet för hela utbyggnaden av farledsprojektet i Galten.

Datum	Vår beteckning
2013-08-21	KS 2013/221
Ert datum	Er beteckning

Rigmor Åkesson
Gruppledare (S)

Stellan Lund
Gruppledare (M)

Sergio Estrada
Gruppledare (V)

Olof Lindberg
Gruppledare (FP)

Lina Ekdahl
Gruppledare (MP)

Jenny Andersson
Gruppledare (KD)

AnneMarie Andersson
Gruppledare (C)

Sändlista:
Köpings kommun, Tekniska kontoret, 731 85 Köping
Sjöfartsverket, Att: Lena Gunnarsson 601 78 Norrköping
Mark- och miljödomstolen, Box 2290, 103 17 Stockholm

SJÖFARTSVERKET
Ink. 2013 -10- 21
0903-13-01039-52

Brf Stensjöpärlan
c/o Olle Wanselius
Kvicksundsstigen 4
635 32 Kvicksund
Telefon: 016-34 22 60
Mobil: 070-377 06 03
Mail: olle.wanselius@telia.com
Organisationsnummer: 716454-6819

Kvicksund den 18 oktober 2013

Till Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Att: Lena Gunnarsson

Betr strandskoning på vår tomt Stensjö 1:30 Västerås kommun Diarie nr: 13-01039

Vi har varit i kontakt med er Anna Nylén angående "Mälarprojektet", eftersom vi befarar att detta kan påverka vår tomt som gränsar till Mälaren alldeles vid Kvicksundsbrons norra fäste.

Tomten bebyggdes 1993 och då blev en strandskoning med stenar gjord efter nästan hela vår strandremsa.
Under åren har många av stenarna åkt ner i sjön genom vågor och strömmar som uppstår då lastfartygen till och från Köping passerar.
Vi befarar att detta problem kommer att öka då ännu större fartyg skall tillåtas passera.
Vi har uppfattningen att Sjöfartsverket är ansvarigt för sådana skador och vi önskar besked om vad som kommer att göras för att undvika att strandremsan skadas ytterligare, liksom om det finns möjlighet att redan nu återställa den till ett ursprungligt skick.

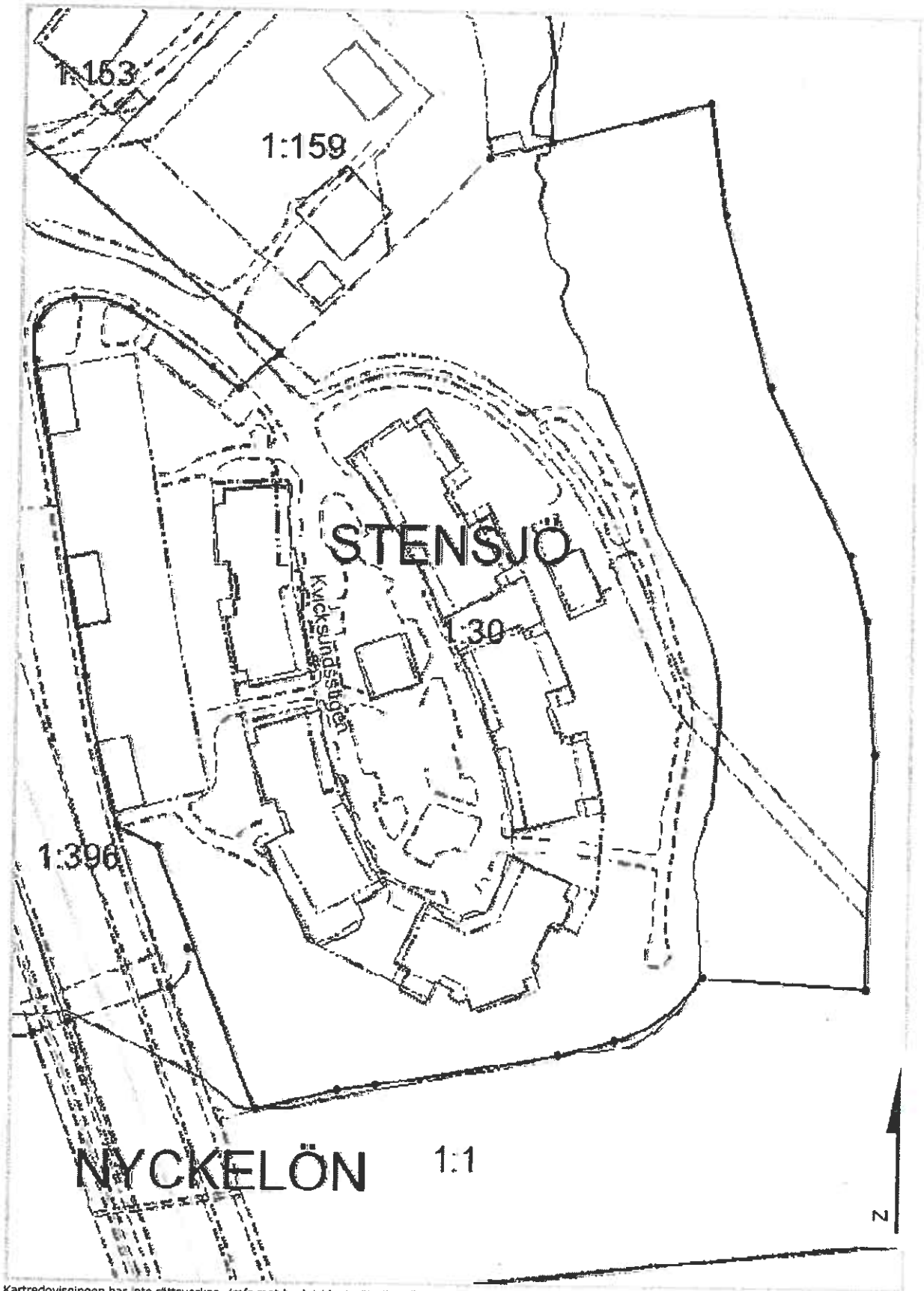
Vi emotser tacksamt ert svar.

Med vänlig hälsning

Brf Stensjöpärlan
Olle Wanselius
ordförande

Bilaga Tomtkarta över Stensjö 1:30

Västerås stads kartportal
Utskrift - A-karta



Kartredovisningen har inte rättsverkan, jmfr mot beslut i lantmäterihandlingar.
Datum:2013-08-29 © Lantmäteriförvaltningen 2013

Skala. 1:1000 10 meter