

SAMMANSTÄLLNING AV OCH SJÖFARTSVERKETS KOMMENTARER TILL INKOMNA YTTRANDE EFTER KUNGÖRELSE AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB) FÖR INRÄTTANDE AV NY FARLED

Kungörelsen av MKB sker i syfte att inhämta synpunkter på innehåll och utformning av MKB inför länsstyrelsens godkännande och de synpunkter på projektet i sak som framförts bemöts därför inte i detta skede. För beskrivning av processen hänvisas till MKB avsnitt 3.

Part	Fastighet	Huvudsaklig invändning/ Synpunkter	Kommentar
Nynäshamns kommun, 2017-08-24		<p>Nynäshamns kommun beklagar att man inte utsetts till remissinstans trots att farleden sträcker sig genom kommunen. Överlag visar miljökonsekvensbeskrivningen att en ny dragning av Landsortsfarleden ökar säkerheten på sträckan, vilket är positivt.</p> <p>Det som MKB:n inte tar ställning till är om det är lämpligt att med båt frakta olja genom den trånga Landsortsfarleden. Oberoende av sträckning skulle en olycka med en oljetransport innebära att stora delar av Himmefjärden och övriga delar av leden drabbas hårt vid ett oljeutsläpp. Det skulle då slå mot djur och växtliv, mot fisket och strandliv, mot rekreation och friluftsliv.</p> <p>Kommunen känner oro över hur muddringsarbetet kan påverka dricksvattnet tex genom salttvatteninträning i både grundvattenmagasin samt i borrhållningar. Kommunen har även en viss oro för hur den nya sträckningen kommer att</p>	<p>Representant från Nynäshamns kommun har tagits upp på sändlistan och erhållit besked om kungörelsen den 22 Juni genom e-post från Sjöfartsverket. Annons i riks- och ortstidningar infördes under perioden 21-25 Juni.</p> <p>Landsortsfarleden är en befintlig farled och oljetransporter sker redan idag. Inrättande av två nya farledsavsnitt innebär en förbättring av säkerheten och minskad risk för olyckor. Frågan om risk- och säkerhet har utretts i särskild underlagsrapport till MKB.</p> <p>De nya farledsavsnitten innebär mycket begränsad muddring. Konsekvenserna för inrättandet framgår av MKB kap 8. Konsekvenserna av den mer omfattande muddring som sker i nästa steg kommer att studeras vidare i kommande MKB för vattenverksamhet, men det</p>

		påverka vissa lokala områden på Nynäshamnssidan i form av svallvågor vid badplatser, bryggor, fiskerättigheter, fiskeplatser och känsliga naturområden.	har ännu inte framkommit något som tyder på att det finns risk för påverkan på grundvattenmagasin eller borrhade brunnar.
Transportstyrelsen, 2017-08-28		Transportstyrelsens yttrande är ur sjöfartssynpunkt. Transportstyrelsen har tagit del av den framtagna MKB:n med tillhörande underlagsrapporter och övrigt samrådsmaterial. Transportstyrelsen anser att MKB på ett tillfredsställande sätt beskriver föreslagen ny farled gentemot andra alternativ och nollalternativet samt utreder risk och säkerhet vad gäller sjötrafiken i den nya farleden.	
Sportfiskarna		<p>Sportfiskarna anser att sträckan från Himmerfjärden in till Södertälje Hamn är den del som riskerar att förstöras mest vid inrättandet av en ny farled. Det grunda området inomskärs hyser viktiga reproduktionslokaler för fisksamhället. Det mynnar även ett flertal viktiga åar med havsöringsreproduktion. Riskerna finns att stora vassvikar och vegetationssamhällen påverkas. Sportfiskarna menar att utredningarna inte tar hänsyn till nuvarande situation lokalt samt eventuella följder av en ny farled.</p> <p>Sportfiskarna anser att Sjöfartsverket bör informera allmänheten om negativa effekter av inrättandet av farleden samt presentera förslag på kompensationsåtgärder som kommer att krävas både till följd av fysiska ingrepp såsom muddringar och till följd av nyttjandet av farleden (svall m.m. från fartyg). Sportfiskarna bidrar gärna med synpunkter vad</p>	<p>Nu aktuell MKB samt tillåtlighetsprövning avser sträckor som inte berörs av yttrandet. De frågor som tas upp av Sportfiskarna kommer däremot att ingå i kommande MKB för vattenverksamhet.</p> <p>Inför MKB om inrättande genomförde Sjöfartsverket samråd med både myndigheter, organisationer och allmänhet under hösten 2016. Ett liknande samråd kommer att genomföras inför MKB om vattenverksamhet. I processen för vattenverksamhet kommer behov av kompensationsåtgärder att studeras. I detta arbete kommer Sjöfartsverket att kontakta bl a</p>

		gäller möjligheter för kompensation. Någon form av uppföljningsprogram bör också tas fram.	Sportfiskarna. I samband med ansökan om vattenverksamhet upprättas också ett kontrollprogram.
SYVAB, 2017-09-07		<p>SYVAB anser att informationen om att MKB kungjorts varit bristfällig.</p> <p>SYVAB konstaterar att skillnaden mellan MKB för tillåtlighet och kommande MKB för vattenverksamhet är otydlig. Bl a lyfter man fram utvärderingen mot de nationella miljömålen.</p> <p>SYVAB anser att konsekvensbedömningen avseende påverkan på fisket ur friluftssynpunkt är felaktig och att fritidsfisket kan påverkas.</p> <p>SYVAB hänvisar till sitt yttrande från 2016-09-15 där det framgår en oro för att pågående vetenskapliga undersökningar och kontrollprogram kan påverkas av muddring och muddertippning.</p> <p>SYVAB påpekar att hela området från Södertälje till Landsort är sk LTER område (Long Term Ecological Research). SYVAB lyfter framför allt risken att trösklarna vid Skansundet, Brandalsund och Fläsklösa påverkas.</p>	<p>Kungörelse har skett genom annonsering i riks- och ortstidningar under perioden 21-25 Juni. Vidare har kontakter löpande skett med SYVAB. Representant från SYVAB har tagits upp på sändlistan och erhållit besked om kungörelsen den 22 Juni genom e-post från Sjöfartsverket.</p> <p>Sjöfartsverket har reviderat MKB, kapitel 1 för att tydligare markera skillnaden mellan inrättandeprocessen samt tillståndsprcessen.</p> <p>Sjöfartsverket har tagit till sig synpunkterna avseende påverkan på fritidsfisket och har reviderat MKB, avsnitt 8.5.</p> <p>Muddringen av de nya farledsavsnitten är mycket begränsad. Inför kommande arbete med vattenverksamhet kommer Sjöfartsverket att kontakta SYVAB för en diskussion kring vilken hänsyn som kan behöva vidtas.</p> <p>LTER beskrivs i MKB avsnitt 7.3 och har förtydligats i avsnitt 8.2. Inrättandet av de nya farledsavsnitten berör inte området från Skansundet och norrut. Dessa hanteras i kommande ansökan om vattenverksamhet. Inför denna kommer Sjöfartsverket att kontakta SYVAB för diskussion kring områdets värden och behov av åtgärder.</p>

		<p>SYVAB ifrågasätter genomförda inventeringar avseende bottenfauna, makrofyter och fisk.</p> <p>SYVAB påpekar ett sakfel från VISS angående tillförseln av näringsämnen från utsjön.</p> <p>SYVAB påpekar att utsläppspunkten ännu inte flyttats från 25 m djup till 10 m djup. Man visar också oro för att tröskeldjupet i kritiska sund ska påverkas samt att det är av stor vikt med uppföljning och kontroll utifrån de vetenskapliga undersökningar som genomförs i området.</p>	<p>De undersökningar som utförts i ett tidigt skede av projektet har inte syftat till att mäta eventuella effekter av åtgärderna utan att ge en bild av vilka typer av ekosystem som finns i området och vilka arter och biotoper som skulle kunna påverkas av projektet. Detta har förtydligats i MKB, avsnitt 8.2.</p> <p>Den i SYVAB:s yttrande kommenterade texten angående tillförsel av näringsämnen från utsjön i avsnitt 8.4 i MKB avser inte att beskriva övergödningssituationen och åtgärder för att motverka sådan påverkan i kustvattenområdet utan är en redovisning av grund för gällande MKN för de aktuella vattenförekomsterna.</p> <p>I MKB, avsnitt 8.9 har ett förtydligande införts angående utsläppspunkten. MKB avser en framtida situation och vid denna förutsätts ledningen vara flyttad. Påverkan på vattenomsättningen har kommenterats i MKB, avsnitt 8.9 men bedöms inte föranleda någon ytterligare utredning i detta skede utan kommer att utredas närmare i kommande MKB för vattenverksamhet. I samband med detta kommer också ett kontrollprogram att upprättas. Sjöfartsverket kommer att kontakta SYVAB för diskussion kring pågående forskning och behov av åtgärder.</p>
<p>Södertörns natur- och kulturvårdsförening, 2017-08-28</p>		<p>Föreningen lyfter fram de stora värden som finns längs Lisön och är oroliga för påverkan från ljus från fyror och buller.</p> <p>Föreningen anser att bara relatera till generella gränsvärden för ljud (gränsvärden som är avsedda att användas i bullriga tätorter) och en</p>	<p>Sjöfartsverket har reviderat MKB, avsnitt 8.5 med fördjupade beskrivningar av områdets värden för boende och rekreation.</p> <p>I MKB, avsnitt 5.5 redovisas påverkan från fyrljus och de möjligheter som finns att skärma bort ljuset. Detta för att begränsa påverkan på kringliggande bostäder.</p>

	<p>”påverkansgräns” på 500 meter är ett inskränkt och formellt sätt att förhålla sig till förändringen av miljön i området. I nuläget är stora delar av fritidshusbebyggelsen på Lisön och längs Himmerfjärdens östra sida nästan helt ostörda av buller från trafik och industri, vilket är sällsynt i Stockholms närhet. Möjligheten till att uppleva en ostörd miljö är mycket värdefull och en stor del av områdets upplevda värde som rekreatiomsområde.</p> <p>Föreningen framför synpunkter i sak rörande den föreslagna farledens placering samt påverkan på riksintresset för friluftsliv.</p> <p>Vidare anser föreningen att ledens västliga sträckning bibehålls eller att alternativet med en dragning mitt i Himmerfjärden utreds noggrannare. Detta alternativ har behandlats mycket flyktigt hittills i utredningen: ”Har inte beräknats, men muddringen bedöms som stor då ett grundområde passeras” (sid 27 i miljökonsekvensbeskrivningen).</p>	<p>Det finns inga antagna riktvärden för fartygstrafik i Sverige. De riktvärden som använts i tidigare farledsutredningar är de för infrastruktur och samma tillvägagångssätt används för Landsortsfarleden, vilket förtydligats i MKB avsnitt 8.6. Dessa riktvärden används för både tätorter och landsbygd. Av MKB avsnitt 8.5 framgår s k tysta områden som har ett rekommenderat riktvärde på 45 dBA.</p> <p>Redovisning av de riksintressen som berör området framgår av MKB avsnitt 7.1.</p> <p>MKB, avsnitt 5.3 har kompletterats med en mer utförlig beskrivning av farledsalternativet i mitten av Himmerfjärden.</p>
<p>Föreningen Havsörn.info, 2017-08-24</p>	<p>Föreningen anser att MKB med bilagor inte utvisar behov av större fartyg i Landsortsfarleden än idag och att en etablering av en ny farledssträckning i den norra bågen, Oaxen-Skansundet, respektive den södra bågen Fifång-Regarn, inte är sjösäkerhetsmässigt motiverad. Föreningen ifrågasätter riskanalysen samt hur processen enligt bl a fyrstegsprincipen genomförts.</p> <p>Föreningen anser även att de båda ansökta</p>	<p>Behovet av säkerhetshöjande åtgärder har utretts i farledsutredningen i avsnitt 5.3 i MKB och verifierats genom den nautiska riskanalysen som finns som underlagsrapport till MKB samt beskrivits i MKB avsnitt 8.7.</p> <p>Hur fyrstegsprincipen hanterats i projektet framgår av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie (2015-02-20) som också funnits tillgänglig via hemsidan.</p> <p>Redovisning av de riksintressen som berör området</p>

	<p>farledsbågarna inkräktar på riksintressen för naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv, fiske m.m</p> <p>Föreningen ifrågasätter den bullerutredning som gjorts och anser att de nya farledssträckningarna innebär en oacceptabel bullerexponering för ett stort antal fasta bostäder och fritidsbostäder utefter främst Lisölandets västra kuststräckning. Man lyfter också frågan kring buller i friluftsområden samt konstaterar att buller från anläggningskedet saknas.</p> <p>Föreningen lyfter risken för påverkan på landskapsbilden till följd av nya fyrar och fartygstrafik.</p> <p>Föreningen påpekar att enskilt ägda vattenfastigheter kränks och att detta inte hanteras i MKB.</p> <p>Föreningen ifrågasätter genomfört kustprovfiske och anser bl a att information i rapporten saknas. Man har också bilagt underlag från områdets yrkesfiskare.</p> <p>Föreningen hävdar i ett särskilt yttrande att den fågelutredning som genomförts är otillräcklig och missvisande.</p> <p>Föreningen konstaterar att resultaten avseende</p>	<p>framgår av MKB avsnitt 7.1.</p> <p>Sjöfartsverket har reviderat MKB, avsnitt 8.5 med fördjupade beskrivningar av områdets värden för boende och rekreation.</p> <p>Det finns inga antagna riktvärden för fartygstrafik i Sverige. De riktvärden som använts i tidigare farledsutredningar är de för infrastruktur och samma tillvägagångssätt används för Landsortsfarleden. Dessa riktvärden använts för både tätorter och landsbygd. Av MKB avsnitt 8.5 framgår s k tysta områden som har ett rekommenderat riktvärde på 45 dBA. Buller har förtydligats i MKB avsnitt 8.6.</p> <p>Landskapsbild hanteras i MKB avsnitt 8.10.</p> <p>De vattenrättsliga frågorna kommer att hanteras i samband med ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap.</p> <p>Underlagsrapporten om kustprovfiske har uppdaterats med fångstprotokoll. I MKB redovisas yrkesfiske i avsnitt 8.8. I figur 51 i detta avsnitt finns den information som yrkesfiskarna lämnat inlagd.</p> <p>Syftet med den översiktliga fågelutredning som genomförts är att utgöra underlag för tillåtligheten. Inför ansökan om vattenverksamhet kommer en fördjupad inventering att genomföras.</p> <p>Figuren som föreningen hänvisar till är SGU:s</p>
--	---	---

		erosion är missvisande och ifrågasätter bl a MKB figur 28 som visar att en stor del av den östra stranden är utberg. Man saknar också information om is och vibrationer samt muddrings- och sprängningsarbeten under byggtid.	jordartskarta. Kartan har reviderats samt även områdesbeskrivningarna i MKB så att känsligheten tydligare framgår, se avsnitt 8.1. Frågor hänförliga till is hanteras i MKB avsnitt 8.1.3.2. Vibrationer hanteras i MKB avsnitt 8.6. Byggtiden redovisas i kommande MKB för vattenverksamhet.
Föreningen Flottans män		Föreningen är orolig för ökad erosion vid sin anläggning på Notholmen och konstaterar att projektet sannolikt innebär att risken för erosion ökar. Föreningen äskar därför om stöd för skyddsåtgärder.	Sjöfartsverket avser att kontakta föreningen inför genomförande av projektet för att diskutera stöd för eventuella åtgärder.
Sandviks tomtägareförening, Sandviks vägförening och Sandviksbryggornas samfällighetsförening, 2017-08-27		<p>De aktuella föreningarna har yttrat sig genom sin gemensamma ordförande och sammanfattar sina synpunkter på MKB enligt följande:</p> <p>Den nya farledens exakta tänkta läge/avgränsningar över eller intill fastigheten Sandvik 2:1 framgår inte av MKB till en sådan noggrannhet att inkräktande och påverkan går att bedöma fullt ut och därmed kan MKB inte godkännas.</p> <p>Två ljustbojar ser ut att planeras att förläggas på Sandviks enskilda vattenområde, varav en på Hällegrund, och en något söder därom, se MKB, bilaga Riskanalys Landsortsfarleden, sid 14, vilket Sandviks Tomtagareförening, fastighetsägare, motsätter sig.</p> <p>Inverkan av svall, vågor och is är ytterskt summariskt hanterad i MKB. Den bedömning som gjorts är mycket missvisande för kusten vid Sandvik</p>	<p>Tillåtlighetsprövningen ska avgöra om farleden får anläggas eller inte. I en kommande ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken 11 kap hanteras utförandet och frågor avseende enskilda fastigheter utreds mer i detalj.</p> <p>MKB avsnitt 5.5 har förtydligats med ytterligare information kring bojar och prickar och övrig utmärkning. Sjöfartsverket arbetar med teknik för att bojarna bara ska behöva tändas när fartyg passerar.</p> <p>I underlagsrapporten avseende vågor hanteras svall, vågor och is. Is hanteras även i riskanalysen. Rapporterna utgår från kända förhållanden och har modellerats</p>

	<p>2:1, vilket hindrar att MKB kan godkännas.</p> <p>Bullerpåverkan beskriven i MKB ger en felaktig bild av miljön i Sandvik, ger en otydlig och missvisande bild av det buller som fartygen medför samt tar inte hänsyn till Naturvårdsverkets riktlinjer för ett område av Sandviks karaktär på ett korrekt vis.</p> <p>Inskränkningar i nyttjandet av Sandviks vattenområde för fiske, bad, vatten- och is-sport, har utan tydlig grund bedömts ha mindre nyttovärde än att lägga till ytterligare en farled. Slutsatsen kan starkt irågasättas.</p> <p>Till en stor kostnad, både av våra saktmedel och miljövärden, vill Sjöfartsverket åstadkomma en marginell säkerhetsförbättring för att något större småfartyg, som redan idag tycks kunna gå i befintlig farled, men som det (ännu) inte finns något kommersiellt behov av.</p>	<p>utifrån praxis och den erfarenhet Sjöfartsverket och den ansvariga konsulterna har från andra projekt. Angående beskrivningar av berörda områden har dessa reviderats i MKB avsnitt 8.1.</p> <p>Av redovisningen av buller framgår att det inte finns några riktvärden för buller från fartygstrafik. De riktvärden som använts i tidigare farledsutredningar är de för infrastruktur och samma tillvägagångssätt används för Landsortsfarleden. Buller har därför bedömts enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, vilket förtydligats i MKB avsnitt 8.6.</p> <p>Redovisning av de riksintressen som berör området framgår av MKB avsnitt 7.1.</p> <p>Nyttan av farleden redovisas i MKB kapitel 2.</p>
<p>Jan-Olov Hallberg Grimsta 4:30</p>	<p>Granolmen kommer i det nya förslaget att bli extremt utsatt då det är den enskilda kuststräcka som kommer allra närmast farleden. Detta framgår tydligt av såväl kartor som i den animerade film som finns på er hemsida. Farledens kant kommer att ligga uppskattningsvis endast knappt 100 meter från stranden. Farledens mitt blir något längre bort men fortfarande väldigt nära.</p>	<p>MKB avsnitt 6.2 har kompletterats med uppgiften att beräkningar och modelleringar utgår från troligt farledsspår, vilket ligger ca 300 meter från Granolmen. Farledsytan visar på inom vilket område åtgärder behöver genomföras för att säkerställa farledens säkerhet.</p>

		<p>Jag ställer mig starkt tvivlande till de antaganden om bullernivåer som finns i MKB. Redan idag hörs ljudet väl från lastbåtarna som trafikerar den gamla, västliga farleden, och i den östliga sträckningen kommer detta (o)ljud att öka kraftigt. Och det blir då per definition värst för de 2 fastigheter som ligger närmast farleden, alltså Granholmen (Grimsta 4:31 och 4:30).</p> <p>Min invändning gäller även frågan om erosion. I MKB uttrycks att östra stranden mer eller mindre enbart består av urberg. Detta stämmer i vart fall inte för Grimsta 4:31, vars kuststräcka utgörs av låglänt sten- och lerstrand, samt även strandäng och vass med rikt fisk- och fågelliv. Jag befarar att det kommer att bli en kraftigt negativ påverkan av erosion pga svall om den nya farleden genomförs.</p>	<p>Buller hanteras i MKB avsnitt 8.6 samt underlagsrapport.</p> <p>MKB avsnitt 8.1 har kompletterats med ytterligare uppgifter avseende erosion. Frågan kommer att fördjupas ytterligare i samband med MKB för vattenverksamhet.</p>
Per Nilsson		<p>Per Nilsson konstaterar att Sjöfartsverket inte beskrivit badplatser och hamnar korrekt (figur 45). I området Ragnarök som ligger mycket nära den föreslagna farleden finns både småbåtshamn (ca 40 platser) och badplats för området, se bifogad karta.</p>	<p>De badplatser som redovisas i MKB avsnitt 8.5 är de som är tillgängliga för allmänheten och har sammanställts via underlag från respektive kommun. Här har vi inte kunnat hitta någon badplats i Ragnarök.</p>
Thomas Larsson		<p>Kunde inte hitta mitt svar till samrådet i Samrådsredogörelsen från 2017-06-22. Svaret skickades som mail och som brev den 25/10 -16. Hur kommer det sig? Är det registrerat?</p> <p>I det yttrande som lämnades i oktober 2016 lyfts följande synpunkter:</p>	<p>Sjöfartsverket beklagar detta och konstaterar att det kan beror på att Thomas svarat två gånger. Yttrandet finns dock registrerat.</p> <p>Synpunkterna har sammanfattats och kommenteras enligt följande:</p>

	<p>Oro för bullerstörning från fartygen, både buller från maskinerna och det lågfrekventa ljudet från propellrar, samt även buller från fritidsbåtarna.</p> <p>Oro för ljusstörningar från fartygen och från bojar och fyrar.</p> <p>Oro för luktstörningar av avgaser från fartyg som använder sämre kvaliteter av eldningsolja.</p> <p>Oro för att svall och tryckvågor från fartygen kommer att leda till erosion och risk för avsänkning i småbåtshamnen.</p> <p>I yttrandet yrkades på att förutsättningarna för att behålla den nuvarande västra farleden också utreds i miljökonsekvensbeskrivningen, samt att konsekvenserna av den föreslagna östliga leden utreds ytterligare vad gäller Ragnarök.</p>	<p>En bullerutredning för driftskedet ingår som underlagsrapport till MKB.</p> <p>Ljusstörningar hanteras i MKB kap 5.5 och 8.10. Ljus från fyrar kommer att skärmas så att det bara lyser i farleden. Sjöfartsverket arbetar med tekniken från bojar så att dessa bara ska tändas när ett fartyg passerar.</p> <p>Samma krav på fartygen i den nya farleden kommer att gälla som i nuvarande farled.</p> <p>En särskild utredning kring påverkan från vågor ingår som underlagsrapport till MKB.</p> <p>Av MKB avsnitt 5.3 framgår studerade alternativ och varför de valts bort. Det valda alternativet har fördjupats i MKB. Genomförandet kommer att hanteras ytterligare i MKB för vattenverksamhet.</p>
--	--	---