



HAVSÖRNE
e-post: info@havsorn.info
www.havsorn.info

Till

Länsstyrelsen i Stockholm

Endast med e-post:

stockholm@lansstyrelsen.se

YTTRANDE

över Trafikverkets/Sjöfartsverkets miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
av den 12 juli 2017 för inrättande av ny farled "Landsortsfarleden"

Som sakägare tillika företrädare/ombud för berörda sakägare enligt
förteckning, bilaga 1, får vi härmed avge yttrande över rubricerad MKB.

SAMMANFATTNING

Sakägarna konstaterar:

- att MKB med bilagor inte utvisar behov av större fartyg i
Landsortsfarleden än idag ävensom att en etablering av en ny
farledssträckning i den norra bågen, Oaxen – Skansundet, respektive
den södra bågen, Fifång – Regarn, inte är sjösäkerhetsmässigt
motiverad,
- att de båda ansökta farledsbågarna inkräktar på riksintressen för natur-
miljö, kulturmiljö, friluftsliv, fiske m.m,
- att en etablering av de nya farledsbågarna skulle innebära en oacceptabel
bullerexponering för ett stort antal fasta bostäder och fritids-
bostäder utefter främst Lisölandets västra kuststräckning,
- att den av riksintressen skyddade landskapsbilden utsätts för oacceptabla
ingrepp,

att enskilt ägda vattenfastigheter kränks,

att de nya farledsbågarna riskerar att störa ut befintligt fiske,

att påverkan på fågelbestånd samt andra organismgrupper riskerar att bli förödande,

att erosionspåverkan är missvisande behandlad i MKB,

att bedömda muddringsbehov i de ansökta farledsbågarna är uppenbart missvisande, såväl i omfattning som i störningseffekter.

FARLEDSBEHOV OCH SJÖSÄKERHET

Påstått behov av de nya farledsbågarna har inte presenterats i enlighet med riktlinjer utfärdade av Riksrevisionen "Statliga investeringar i allmänna farleder" RIR 2016:30, där bl a kan lyftas fram vad som anförs på ss 13 – 14: "Fyrstegsprincipen lanserades av dåvarande Vägverket 1997 och den syftar till att undvika stora investeringsåtgärder om mindre åtgärder kan lösa problemet. Denna princip har tidigare i första hand gällt investeringar i vägar, men har under senare år kommit att gälla även för farleder. Fyrstegsprincipen syftar till att undersöka investeringsalternativ på ett allsidigt sätt, där olika alternativ till investeringen också undersöks. Principen innebär stegvis analys av vilka typer av åtgärder som behövs." Dessa fyra steg anges enligt följande:

1) Tänk om. Kan efterfrågan styras så att transportbehoven minskas eller kan andra transportsätt användas?

2) Optimera. Kan transportnätet utnyttjas effektivare, t ex genom underhåll, hastighetsanpassning, variabla hastigheter, trafikreglering eller annan typ av optimering av befintlig infrastruktur?

3) Bygg om. Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader av befintlig anläggning så att kapaciteten ökar?

Därefter i sista hand, bygg nytt. Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader. I så fall på vilket sätt?

Trafikverket har i MKB inte presenterat någon närmare analys eller underliggande beräkningsdata avseende hävdad ökning av större fartyg och då med beaktande t ex av den nya toppmoderna hamnen i Norvik.

Känt är att gods- och containertrafiken till stor del omdirigeras till Norvik utanför Nynäshamn samt att transport av fossila bränslen mycket snabbt avses att minskas i samhället.

Befintlig farled

Sakägarna konstaterar:

att den befintliga farleden har utefter hela sträckningen Fifång – Skanssundet erforderligt djup för fartyg med ett djupgående om 10,5 m, vilket för sträckan Fifång – Regarn innebär ett minsta djup om 12,7 m och för sträckan Oaxen – Skanssundet 12,2 m, MKB s 33,

att det befintliga farledsavsnittet är erforderligt utmärkt med sjömärken och fyrar,

att det befintliga farledsavsnittet är väl inkört sedan ”urminnes tid” av nyttotrafiken.

Trafikverket/Sjöfartsverket anför i MKB att Landsortsfarleden ”i vissa avsnitt har olycksfrekvens” (MKB s iii), vilket avses att visas i Figur 8, MKB s 15. Av intresse är emellertid olycksstatistiken i det farledsavsnitt som här är aktuellt, d v s sträckan Fifång – Regarn och Oaxen – Skanssundet. Konsultföretaget KAMAHURA har den 18 oktober 2016 presenterat ”HAZID för Landsortsfarleden” (HAZID förkortning för Hazard Identification Study, anmärkt här). Haziden är inte paginerad, men på s 5 framgår att den utförts med utgångspunkten 11,5 m djupgående för fartygstrafiken, varför Haziden inte längre motsvarar det aktuella kravet. Haziden är därmed inaktuell. På s 24 återfinns olycksstatistik och analys avseende sträckan Landsort – Oaxen 1987 – 2010 (2016). Analysen utvisar att i det aktuella farledsavsnittet under angiven tidsperiod, 29 år, har inträffat fyra incidenter, samtliga rubricerade som ”mindre allvarlig olycka”.

Incident nr 1 inträffade den 23 april 2001, markerad med svart trekant, utvisande grundstötning/grundkänning.

Incident nr 3 inträffade den 20 januari 1996 (reservation för datumet då texten är otydlig), någon beteckning för vad incidenten bestod i anges inte.

Incident nr 4 inträffade möjligen den 12 mars 1996 (texten otydlig) och avsåg kollision mellan fartyg.

Slutligen incident nr 5 som möjligen inträffade den 12 september 1995 (texten otydlig) och avsåg grundstötning/grundkänning.

Övriga markerade incidenter i analysen ligger utanför de farledsavsnitt som MKB omfattar.

Av Kamahuras olycksstatistik framgår således att någon incident/olycka inte har inträffat i det aktuella farledsavsnittet efter april 2001 (möjligen 2003, texten otydlig), d v s för 14 – 16 år sedan.

Orsak till incidenterna har inte angivits, varför det till ingen del har visats att incidenterna berott på farledens utformning.

I Tabell 3 på s 32 i MKB redovisas Trafikverkets prognos om ökad efterfrågan av större fartyg i farleden från 2025 – 2040. I Kamahuras HAZID anges på ss 27 – 30 exempel på framtidens typfartyg, varvid kan konstateras att två av de angivna fartygen har en längd understigande 200 m och därför kan trafikera den befintliga farleden, medan de två övriga fartygen har en längd överstigande 220 m och därmed inte kan trafikera de båda nu ansökta farledsbågarna.

Av Tabell 2 på s 27 i MKB framgår att befintlig farled Fifång – Regarn samt Regarn – Skanssundet kan uppnå fullgod säkerhet, varvid dock anmärks att fullgod säkerhet skulle kräva relativt omfattande muddring. Eftersom hela den befintliga farleden mellan Fifång och Skanssundet uppvisar erforderligt djup, d v s 12,7 respektive 12,2 m, torde muddringsbehovet för denna del av farleden, d v s den del som är aktuell, vara ringa.

Ingenstans i MKB tas hänsyn till stigande vattennivå. Visserligen anges i Kamahuras rapport av den 28 december 2016 s 38 p 4 att det bör tas höjd för framtida klimatförändringar, bl a vattenstånd, men någon slutsats härav dras ej i rapporten. Under lång tid har vetenskapen talat om upp till 1 m höjning fram till år 2100, men nu anser allt fler forskare att det troligen kommer att gå betydligt fortare än så. Den förre NASA-chefen James Hansen hävdar i en studie från 2016 att haven kan komma att höjas med åtskilliga meter inom 50 – 150 år. National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) har bedömt stigningen av havsnivån till 2,5 m under det här århundradet. Även SMHI förväntar sig ett högre värstascenario än tidigare. Då MKB redovisat bedömd trafiksituation fram till 2040 kan med fog antas att vattennivån under de kommande 23 åren kommer att höjas med i storleksordningen minst 0,5 m, vilket är ägnat att göra bedömt muddringsbehov än mindre.

Den befintliga farleden erbjuder även erforderliga mötesmöjligheter, jfr Figur 9 s 16 i MKB. Med utgångspunkt i att antalet fartygsrörelser enligt Tabell 3 s 32 i MKB för 2016 är prognostiserad till 2 x 1.490 och för 2040 till 2 x 1.821, vilket för 2040 skulle innebära 0,4 fartygsrörelser per timme utefter hela den 70 km långa farledssträckningen, kan några mötesproblem i praktiken knappast uppkomma. Med hänsyn till moderna navigationshjälpmedel, bl a AIS (Automatic Identification System) och till tidtabeller torde kollisionsrisk vara försumbar, vilket även Kamahuras ovan angivna olycksstatistik utvisar, då endast en fartygskollision inträffat i aktuellt farledsavsnitt sedan 1987, varvid orsaken till denna kollision inte redovisats.

Här kan även inflikas att Ramboll i sin bullerutredning av den 28 juni 2016 - se vidare nedan - på s 8, betraktat det som "högst otroligt att två fartyg kommer att kunna höras samtidigt", d v s att möten eller omkörningar inte förekommer.

Ansökt farledsalternativ

Sakägarna konstaterar att de ansökta nya farledsbågarna endast översiktligt redovisats i MKB, varför sakägarna finner det nödvändigt att här inge och återropa utdrag ur Sjöfartsverkets 2015 uppdaterade sjökort över aktuellt område, bilaga 2a – 2d, där:

- 2a avser farledssträckningen Fifång – Sankhällan,
- 2b avser farledssträckningen Sankhällan – Egelsholm,
- 2c avser farledssträckningen Egelsholm – Farstanäs samt
- 2d avser farledssträckningen Farstanäs – Skanssundet.

Av sjökortsmaterialet framgår beträffande befintlig farled att den håller erforderligt djup utefter hela sträckningen, 12,7 m respektive 12,2 m, medan de tilltänkta nya farledsbågarna för sitt genomförande skulle kräva omfattande sprängningsarbeten av befintliga grundområden, vilka på bilagorna utmärkts med röda cirklar. Av redovisat material i MKB framgår inte var den ansökta fartygskorridoren i detalj skulle etableras med angivande av avstånd till främst Lisölandets kust. Utan en detaljerad korridorbestämning kan Länsstyrelsen inte ta ställning till de ansökta nya farledsbågarna.

Enligt Sjöfartsverkets PM av den 22 juni 2017, dnr 15-01771, skall simuleringsgenomgång av farleden med dimensionerade fartyg utföras ”så snart tillåtlighetsprövningen avgjorts”. Detta är inte acceptabelt eftersom tilltänkta farledskorridorer måste vara utredda och geografiskt utplacerade innan tillåtlighetsfrågan är färdig för avgörande.

Oavsett nämnt PM av den 22 juni 2017 har Kamahura i appendix D till rapport av den 28 december 2016 anfört att ytterligare simuleringar utförts, dock baserade på längre fartygslängd (230 m) och större djupgående (11,5 m) än vad som ansökts enligt MKB. Av appendix D kan vidare utläsas att vid simuleringen har använts lägre fartparametrar vid anlop och avgång till/från Skanssundet vid den tilltänkta farleden än vid den befintliga med angivande av upp till 4,6 Kn lägre maxfart vid ”ny farled”, s 14. Utförda simuleringar utgör därför inte ett rättvisande jämförelsematerial, dels med hänsyn till beräknad storlek på fartygen, dels till beräknad fart.

Sakägarna ifrågasätter, vilket ovan angivits, Trafikverkets prognos avseende större fartyg, främst med fossila bränslen, i de inre skärgårdarna, särskilt med utgångspunkt i den uttalade målsättningen att användande och transporter av fossila bränslen skall begränsas i Sverige. Här erinras om den pågående diskussionen om förbud mot trafik med dieseldrivna fordon som utomlands på flera ställen etablerats och som är aktuellt även i Sverige. Artikel Dagens Industri 9 augusti 2017, bilaga 3a, artikel Dagens Nyheter 6 maj 2017, bilaga 3b, rapport Dagens Nyheter 12 maj 2017, bilaga 3c samt artikel Dagens Samhälle 17 augusti 2017 bilaga 3d.

Trafikverket anger ”Från Fifång – Regarn föreslås den nya farleden på östra sidan av samtliga större öar. Sträckan är i princip rak hela vägen med relativt stora avstånd till strandlinjer på båda sidor.” MKB s 33.

Påståendet är oriktigt, vilket direkt framgår av exempelvis Figur 1 i MKB utvisande att det är den befintliga farleden som är ”i princip rak”, medan den föreslagna är bågformad och betydligt längre. På samma sida i MKB anges att den begärda sträckningen mellan Oaxen och Skanssundet skulle utgöras av ”stora öppna ytor och mestadels relativt stora avstånd till strandlinjer och grundare områden”. Här hänvisar sakägarna till sjökortsbilagorna 2c och 2d, som inte ger stöd för den angivna bedömningen från Trafikverket.

Kamahuras uppdragsledare har som ovan anförts den 28 december 2016 utfärdat en rapport med utökad information i förhållande till Kamahuras HAZID av den 18 oktober 2016.

Rapporten utgår ifrån en fartygsstorlek om 230 m x 32 m med ett största djupgående av 11,5 m, s 4, vilket gör rapporten till stora delar inaktuell.

Rapporten anger på s 51 under rubrik ”Osäkerhet i bedömningen” att bland angivna osäkerheter finns osäkra data från olycksstatistik som inte speglar verkligheten. På s 52 anges sedan att i den befintliga farleden beräknas en grundstötning ske vart fjärde år. Men verkligheten avseende sjösäkerheten i den befintliga farleden är en helt annan, vilket utvisas som ovan anförts i HAZIDens analys på s 24, varav framgår att under tidsperioden 1987 – 2016, 29 år, har endast två grundstötningar avseende aktuellt farledsavsnitt noterats utan redovisning av orsaken till dessa.

RIKSINTRESSEN

Som anges av Trafikverket och som framgår av Figurerna 23 och 24 på ss 38 och 39 i MKB ligger hela utredningsområdet inom riksintresse för såväl naturvård som friluftsliv. Riksintresse för friluftsliv baserar sig på enskilda människors rätt till rekreation och avkoppling i en ostörd naturmiljö. Detta gäller såväl friluftsliv för fast boende och fritidsboende som för det rörliga friluftslivet och inkluderar båtliv, badliv, fritidsfiske, naturstudier, paddling, isaktiviteter, kontemplation och mycket mer. En omdragning enligt Trafikverkets förslag av de båda farledsavsnitten skulle innebära en väsentlig inskränkning i friluftslivet, inte endast för de tusentals personer som i sitt fasta boende eller fritidsboende direkt kommer att beröras, utan även för ett mångdubbelt antal personer inom det rörliga friluftslivet som utnyttjar vatten- och landområdena inom de angivna vatten- och kustavsnitten för rekreation.

BULLER (MKB ss 70, 74, 85, 87, 88, 91)

Buller utgör en viktig inskränkning i den idag av buller ostörda naturmiljön. Detta gäller såväl djur som människor. Bullerproblematiken behandlas på ovan angivna sidor i MKB samt i den särskilda bullerutredningen för driftsskedet daterad av konsultföretaget RAMBOLL den 28 juni 2017. På ss 63 och 70 i MKB anges att buller från passerande fartyg inte ”bedöms” medföra mer omfattande påverkan än vad trafiken i befintlig farled orsakar. Här saknas dock två parametrar. För det första berör den

befintliga farleden väsentligt färre boende samt har för det andra befintligt djurliv kunnat etablera sig i förhållande till farleden som legat där sedan "urminnes tider". På s 71 anges att antal fartygspassager kan minska, ett påstående som återkommer på s 84 st 3. Trafikverkets prognos över fartygsrörelser i Tabell 3 på s 32 i MKB visar att bedömd minskning av fartygsrörelser skulle bli marginell.

På s 87 i MKB anges att inga byggnader kommer att utsättas för fartygsbuller som överstiger 55 dBA. Emellertid kan buller från fartyg inte i något avseende likställas med buller från väg och järnväg, vilket buller regelmässigt avser buller mot byggnads ytterfasad. För buller i öppna naturområden skyddade för friluftsliv skall bullerpåverkan utgå ifrån människor och djur i frihet, d v s utanför byggnad. De synnerligen omfattande investeringar som under många decennier gjorts i fast- och fritidsboende i skärgårdsmiljö har inte haft som utgångspunkt att fritiden skall tillbringas bakom stängda dörrar och fönster, utan ute i naturen med där förekommande aktiviteter. Bullerstörning skall därför utgå ifrån oskyddat öra och därvid är 55 dBA oacceptabelt. Figur 49 i MKB samt Figurerna AK01.1 samt AK01.2 i bullerutredning för driftsskedet jämfört med Figurerna AK2.1 och AK2.2 utvisar att hela västra Lisökusten skulle komma att drabbas av en bullerpåverkan som den med befintlig farled är förskonad från. Angivna bullerskisser tycks indikera ett maximalt buller om 45 dBA, men i MKB s 90 anges explicit att "ingen bebyggelse bedöms utsättas för bullernivåer över 55 dBA".

Den ljudnivå som presenterats vid båtpassage i Rambolls bullerutredning för driftsskedet s 8 saknar dBA-angivelser, bl a för medelvärdet över 10 och 60 minuter, men även för maximal bullertopp.

Därutöver saknas parametrar utvisande variationen i ljudnivå, vilken på samma sida i Rambolls bullerutredning anges till +/- 20 dB-enheter. Ingen hänsyn har heller tagits till "dubbelbuller" vid mötande fartyg, vilket av Ramboll anges som "högst otroligt" samt att buller från farled är helt beroende av ett fartyg åt gången. Därtill saknas parameter för lågfrekvent buller, vilket det företrädesvis rör sig om när det gäller fartygstrafik. På Rambolls angivna utrednings s 3 anges också "Buller från fartyg under färd domineras av lågfrekvent buller som har mycket lång räckvidd".

Trafikverket hänför sig på s 87 i MKB till "Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader" med anförande att förordningen gäller även i de fall utomhusriktvärdena inte kan minskas med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder, varvid inriktningen skall vara att inomhusnivåerna inte överskrids.

I förevarande fall kan utomhusriktvärdena avseende de tilltänkta farledsbågarna elimineras genom att den befintliga farleden inte ändras.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Rapport 6538 april 2015 s 12 "Friluftsområden" klarläggs:

”4. Friluftsområden

Människor söker sig till friluftsområden och andra rekreatiomsområden för att bli komma bort från samhällsbullret. Ljudnivåerna behöver vara låga för att ge den kvalitet som eftersöks. Nivåerna bör på vardagar dagtid kl 06-18 inte överskrida 40 dBA som ekvivalent ljudnivå. Under kväll och natt kl 18-06 samt dagtid lör-, sön- och helgdagar bör bullret inte överskrida den ekvivalenta ljudnivån 35 dBA.”

”Med friluftsområden avses i det här sammanhanget område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.”

I angiven rapport från Naturvårdsverket klarläggs även att maximala ljudnivåer L_{Fmax} skall anges för särskild störningsframkallande ljudkaraktärer, även om den bullrande verksamheten endast pågår under en del av en tidsperiod. MKB saknar analys av det buller som uppkommer vid isfart, vid signaler i mistlur vid dimma samt analys av att olika fartygstyper genererar olika bullernivåer.

Trafikverkets bullerutredning av den 28 juni 2017 avser för det första endast driftsskedet och för det andra visas att en helt ny bullerpåverkan skulle uppkomma under driftsskedet för områden som idag är tysta. De västra kustområdena utefter Lisö skulle utsättas för bullerstörningar i strid med ovan angivna vägledning från Naturvårdsverket avseende acceptabel bullerpåverkan för friluftsområden.

I MKB måste bullerutredning avseende byggtiden redovisas.

LANDSKAPSBILDEN

Naturmiljön inom och utefter de två nya ansökta farledsbågarna är i dagsläget opåverkad av såväl fyrar, fartygsrörelser, buller, utsläpp och föroreningar från fartyg som av annan kommersiell verksamhet.

Anbringandet av 12 nya fyrkonstruktioner, modell stålskelett på betongfundament, med en höjd upp till 18 m, innebär ett betydande ingrepp i landskapsbilden. Påståendet att 18 m skulle vara ”låg höjd” är naturligtvis subjektivt och beroende på vad man jämför med (Landsorts fyrtorn är 25 m högt). Även är ljusfenomenen från ett betydande antal nya fyrar störande för landskapsbilden.

Längre ned på s 101 i MKB påstås: ”De nya farledsavsnitten utgör ingen påverkan på landskapsbilden”. Ett oriktigt påstående då farledssträckningarna förutom fyretableringarna även avses att frekventeras av mer än 3.500 fartygsrörelser per år, Tabell 3 s 32 MKB.

KRÄNKNING AV ENSKILDA FASTIGHETER

De ansökta farledsbågarna kränker vatten tillhörigt en lång rad fastigheter ägda av enskilda personer respektive av fastighetsföreningar. Dessa förhållanden berörs icke i MKB.

FISKE

Rapport av den 14 oktober 2016 "Kustprovfiske mellan Södertälje och Landsort 2016". Provfisket är utfört under augusti 2016 utan precisering av datum och väderförhållanden. Fast boende inom byarna Grimsta, Rangsta, Ottersta och Hoxla, med mångårig fiskeerfarenhet i området, anför följande:

"Provfisket är utfört under augusti 2016, men preciseras inte närmare under vilka datum. Ej heller angivet några väderleksförhållanden. Avsnitt 1.

Glest provfiske mellan Grönsö och Axviksholmar, bara på 4 st platser, 20, 21, 23 och 25. Eftersom de flesta fiskarterna finns på grundvatten 0-6 meter, figur 7 avsnitt 4.2.2 är det av stor vikt att provfisket skulle utföras på grynkanterna södra och norra Fräcksta hällar, men även vid de 2 grynnor som finns väster Brudskär. Således i anslutning till den tänkta nya farleden, som påverkas av muddringsarbeten m.m. Avsnitt 1, figur 1 och figur 7. Så har inte skett vid provfisket.

Fisket har bl.a. bestått av vittjning. Hur många gånger har detta skett per nätlägg? Är näten bodda med heldraget nylon eller spunnen nylon? Vilken storlek på nätmaskor till strömming, 34 eller 36 varv per aln? Antal strömmingar per tillfälle är mycket litet mellan 5-22 st, som får anses ringa. Bilaga 2 sid 23 blir då missvisande att man kan förledas tro att det är gott om strömming Detta gäller även nors som gett väldigt liten fångst ca 2-5 st per provfisketillfälle.

Saknar helt förekomsten av piggvar och flundra. Saknas de helt och ska de rödlistas eller finns det annan förklaring? Vi vet att fisken leker på grynnor och påverkas negativt av muddringar och sprängningar, samt svallvågor i nya farleden, som går nära grynnor, se punkt 2 ovan. Fångst av gädda tycks helt misslyckats. Avsnitt 4.1. Gäddan kanske bör rödlistas? Detta bekräftas också av yrkesfiskare och sportfiskare som informerat oss om att gäddan håller på att försvinna. I rapporten står att gädda är väldigt stationära och det skulle vara orsaken till dåligt resultat. Detta stämmer inte med de uppgifter vi fått fram. Avsnitt 4.1 Provfisket har gett dåligt resultat. Endast i figur 8 noteras att gädda fångats troligen bara 1 st enligt bilaga 2 sid 20. Detta är anmärkningsvärt, men provfisket pekar i samma riktning som vår utredning.

Rapporten nämner ingenting om utsättning av 1.000.000 gös yngel som genomfördes för ca 3-5 år sedan i Himmerfjärden. Då detta

inte resulterat i någon uppgång av gösbeståndet, vilket också bekräftas av provfisket, måste något annat i havsmiljön påverka gösbeståndet? Hänvisning bilaga 2, sid 20. Ca 2-3 st individer per provfiske bara på grunt vatten 0-10 meter. Det kan inte uteslutas att vattenkvaliteten i Himmerfjärden och Svärdsfjärden är nu så dålig att flera av fiskarterna håller på att försvinna. Om sedan muddring och sprängningsarbeten utförs för nya farledssträckningen med upp mot 1,5 miljoner kbm blir det sannolikt nådastöten vår våra fjärdar.

Dumpning av muddringmassor får inte genomföras i mynningen till Kaggfjärden, för det kommer att kraftigt påverka bottenmiljön negativt där laxöringen vandrar upp för att leka i Kagghamraån. Provfisket visade svag förekomst av laxöring och den tål sannolikt inga störningar för att ta sig upp till föryngringsplatserna. Provfisket gav dåligt resultat, bilaga 2 sid 25 och figur 8 och 9 på 0-6 meters vatten. Står direkt felaktigt att det inte finns några uppgifter om att laxöring söker sig till lekvattnen inom det aktuella området. MKB 8.2.3.4 sid 62. Kagghamraån är den mest kända lekvattenplatsen i området. Det är med stor skepsis och förundran från oss att författarna till MKB har missat detta!

Området utanför Björsholmen och ner mot Bastholmen utgörs av föryngrings-platser för väldigt många fiskarter. Här har småfisken/ynghen bra skydd av tång, sjögräs och vass mot rovfiskar. Nya farleden kommer att förstöra dessa "barnkammarmiljöer" med svallvågor och övriga störningar.

Fiskens vandring upp till föryngringsplatserna i Svärds- och Himmerfjärden går via en sk. fiskåna, dvs i den djupfåra som går från Askö via Fifong mellan Tegelbådan och Rödsko, vidare upp i Himmerfjärden öster om Grönsö. I detta läge har Sjöfartsverket tänkt sig placera den nya farleden. En mycket olyckligt sammanstrålning. Konsekvenserna av detta finns inte redovisat i rapporten. Ålen som är CR-listad enligt Havs- och Vattenmyndigheten samt Naturvårdsverket, antas nyttja djupfåra på sin vandring vidare upp i norra fjärdarna. Störning som uppstår med omlagd farleden finns inget sagt om i MKB:n. Om omläggningen genomförs finns då 2 st parallella farleder i Svärdsfjärden och Himmerfjärden till stor skada för fiskvandringen.

I MKB:n 8.2.3.4 sid 62 anges att det inte finns uppgifter om lekplatser för sik i det aktuella området. Vi kan då upplysa om att det finns flera lekplatser för sik bl.a. vid västra sidan av Granholmen samt vid grynnorna utanför den. Vidare kommer sikfisket omintetgöras i området NO om Revskär.

Konsekvenser för berörda fastigheter som har sitt fiskevatten i/utmed nya farleden:

Byarna Grimsta, Rangsta, Ottersta och Hoxla har fiskevatten som påverkas så mycket att möjligheterna till nät- och skötfiske nästan helt försvinner om farleden flyttas till det ostliga

läget utmed vår kustremsa. Detta gäller även fiskevattnen i Svärdsfjärden från Lisö södra udde och norr ut.

För Grimstas del är fiskerätten sedan laga skifte 1863 benämnd fs:13. Här ingår 55 st fastigheter. Intrången i fastigheterna är kraftfulla och exempelvis påverkas Grimstas fiskevatten, som är på 265 Ha och vid omläggning försvinner 84% av fiskevattnet.

Fiskevattnen som påverkas av omläggning av farleden utnyttjas för husbehovsfiske och fritt sportfiske. Någon yrkesfiskare finns inte som kan få sin utkomst och leva på fisket i varken Himmerfjärden eller Svärdsfjärden.

Våra fjärdar fungerar som recipient till Himmerfjärdsverket alltsedan 1974. Verket tar emot 120.000 kbm avloppsvatten varje dygn och reningen är idag inte godkänd enligt de EU:s regelverk. Från EU kommer Vattendirektivet och Marina direktivet som säger att senast år 2021 ska god ekologisk status uppnås i grundvatten, ytvatten, kustvatten och i det öppna havet (Östersjön). Ombyggnaden har påbörjats och väntas pågå till 2024 under pågående drift. Ägaren till Himmerfjärdsverket måste då vad vi förstår söka dispens för utsläpp av otillåtna mängder fosfor och kväve. Otillåtna utsläpp kommer då att fortgå ytterligare 7 år innan verket uppfyller fullt ut EU-kraven.

Varje år släpper verket ut fosfor och kväve till sådana mängder att de inte uppfyller EU-kraven. Om samma mängd avges från verket som tillförs släpps 21.900 kg fosfor ut och 438.000 kg kväve samt BOD 350.400 kg per år.

Miljöbelastningen på Himmerfjärden och Svärdsfjärden är redan för stor på grund av Himmerfjärdsverket, så den marina miljön som berörs av sprängning och muddring tål inte ytterligare yttre påverkan.”

Yrkesfiskarna Thomas och Jan Lagerström har upprättat kartor utvisande fiskebestånd inom aktuella områden, bilagorna 4a och 4b. Yrkesfiske har inom angivna områden pågått mer än ett halvt sekel.

FÅGLAR OCH ORGANISMGRUPPER

MKB hänvisar till ”Översiktlig fågelstudie Södertälje – Landsort 2016” utfärdad av Ekologigruppen AB på beställning av Ramboll Sverige AB daterad den 9 november 2016. Sakägarna har uppdragit åt den erfarna ornitologen Skog Dr Per Hansson att analysera Trafikverkets beställda fågelstudie. Per Hanssons utredning bilägges, bilaga 5. Per Hanssons utredning utvisar att fågelstudien till MKB är otillräcklig och missvisande.

EROSION

Sakägarna konstaterar att Figur 28 på s 46 MKB är missvisande eftersom i stort sett den hela västra Lisökusten är inritad som urberg, vilket långt

ifrån är fallet. Utmed hela kuststräckningen finns ett stort antal badstränder, bryggor, båtetableringar och andra vattennära installationer med stor känslighet för erosion, avsänkningseffekter och svallvågor. Trafikverkets i och för sig tämligen omständliga beskrivning av erosionsrisker och svallpåverkan utgår ifrån att tänkta passerande fartyg går på "stort avstånd från land" (s 50 st 1), att sträckningen Fifång – Regarn har "ett naturligt djup" (s 50 st 2), att "nya farledssträckningen inte går tillräckligt nära land för att kunna påverka erosionen på stränderna" (s 50 st 2), att "avståndet till farleden är stort" samt att den nya farledssträckningen ligger "i ett naturligt djupt område" (s 51 st 1-2). Slutsatserna som citerats ovan är dels felaktiga vad avser djupförhållandena, se bilagorna 2a och 2b, dels saknas uppgifter om hur långt från land fartyg avses att passera vid enkelpassager och vid möten. Vad avser propellerströmmar "förväntas inte" dessa ge någon märkbar effekt (s 53), dessa förväntningar tycks dock ej kunna uppfyllas efter vad som senare anges i MKB avseende bottenfauna (ss 56 och 65), undervattensväxter (s 59), fiske (ss 61 – 62) samt erosion (s 62).

I MKB behandlas inte vibrationer i samband med fartygspassage. Redan i dagsläget känns vibrationer i vissa fastigheter längs den norra delen av Lisökusten och blir de nya farledsbågarna verklighet skulle vibrationseffekt uppkomma längs hela den berörda Lisökusten.

Inte heller behandlas erosions- buller- och vibrationspåverkan vid isbrytarassistans. Undanträngda ismassor vid isbrytning är ägnade att förorsaka erosion och andra skador exempelvis på bryggor och sjönära installationer. MKB saknar analys av nu anförda förhållanden.

I MKB måste presenteras en analys av erosion- och vattenpåverkan i samband med muddrings- och sprängningsarbeten under byggtiden.

TRAFIKVERKETS SAMMANFATTNING MKB iii – vi

Trafikverkets samlade bedömning på ss 108-110 i MKB vilar i väsentliga avseenden på oriktiga antaganden.

a) "De nya farledsavsnitten har ett till övervägande del tillräckligt djup utan muddring och konsekvenserna av inrättande av farleden är därför begränsade." Slutsatsen är ogrundad och felaktig vilket framgår av vad som ovan anförts samt av bilagorna 2a – 2d.

b) "De nya farledsavsnitten innebär en säkrare vattenväg ... med minskad risk för olyckor." samt "En nautisk riskanalys har genomförts. För driftsskedet visar analysen att de nya farledsavsnitten innebär en väsentligt säkrare farled än den befintliga." Dock konstateras:

att även den befintliga farledens utformning är fullt acceptabel från nautiskt och säkerhetsmässigt perspektiv,

att beträffande det östra alternativet angående naturligt djup, bred farled, marginella muddringar, avstånd till naturkänsliga områden inte har grund i något närmare studium av de faktiska förhållandena.

att en etablering av det östra alternativet skulle skapa möjligheter att separera fritids- och handelssjöfart är ytterligare ett påstående som tyder på att något närmare studium på plats inte skett. Sommartid frekventeras Svärds- och Himmerfjärdarna av stundtals hundratals fritidsbåtsrörelser per dygn, varför hävdade "säkerhetsvinster" i förhållande till fritidsbåtstrafiken är felaktig.

Hur fritids- och handelssjöfart i praktiken skulle kunna "separeras" har inte angivits i MKB, som tvärtemot slår fast att den befintliga farleden skall bibehållas och även nyttjas för "mindre fartyg", MKB s 94. Den befintliga farleden skulle således även fortsättningsvis vara öppen för kommersiell sjöfart. Skulle de nya farledsbågarna bli verklighet innebär det en dubblering av farleder inom angivna avsnitt med troligen förödande konsekvenser bl a för fågellivet, se Skog Dr Per Hanssons utredning, bilaga 5.

Som ovan anförts vilas även Kamahuras rapport av den 28 december 2016 på felaktiga förutsättningar vad gäller fartygens tänkta storlek och djupgående. I rapporten tas inte hänsyn till att farleden framledes inte tillnärmelsevis kommer att nyttjas av den kommersiella fartygstrafiken i den omfattning som anges i appendix C till Kamahuras rapport av den 28 december 2016. Befraktning av fossila bränslen måste av miljönödvändighet begränsas kraftigt under den närmaste framtiden och framgent och containertrafiken kan med till visshet gränsande sannolikhet huvudsakligen befakta Norvik och andra hamnar som inte för sin access kräver transport genom den innersta skärgården.

c) "Grundområden längs den västra stranden i befintlig farled kommer att påverkas i mindre utsträckning jämfört med idag." Huruvida så blir fallet eller inte avgörs av i vilken omfattning den kommersiella fartygstrafiken framledes avstår från att även fortsättningsvis nyttja befintlig farled.

d) "Naturmiljön på land i anslutning till de nya farledsavsnitten har inga särskilt utpekade värden som är känsliga för inrättandet och konsekvenserna för naturmiljön bedöms därför bli marginella." samt "De nya farledsavsnitten bedöms inte medföra några permanenta negativa konsekvenser för det rörliga friluftslivets intressen utan möjligheten att nyttja land- och vattenområden kvarstår på samma sätt som idag."

Som ovan anförts avses de nya farledsbågarna dras genom områden skyddade genom riksintresse för såväl natur- som friluftsliv och konsekvenserna skulle, som även de ovan angetts, bli allt annat än "marginella", jfr Skog Dr Per Hanssons analys avseende påverkan på fågellivet, och även på övriga organismgrupper, bilaga 5.

Att de nya farledsavsnitten inte skulle medföra några permanent negativa konsekvenser för det rörliga friluftslivet samt för de boende utmed hela Lisökusten är ett gravt oriktigt påstående.

e) "Något fler bostäder kommer att vara belägna närmare den nya farleden än i nollalternativet". I Rambolls bullerutredning för driftsskedet av den 28 juni 2017 s 10 anges totalt berörda bostadsfastigheter inom 1 km från planerad farled till 1.350 st. Antalet berörda fastigheter är i verkligheten betydligt fler. Verkligheten är nämligen att även fastigheter som må befinna sig utanför den anförda 1 km-gränsen har genom föreningstillhörighet tillgång till bl a fiskevatten, badplatser, båthamnar m.m. inom 1 km-gränsen, bilaga 1. Såväl fastigheter för fast boende som fritidsboende bebos och nyttjas i övervägande fall av betydligt fler personer än en, varför antalet berörda uppgår till ett antal tusental individer i alla åldrar.

f) Trafikverkets påståenden avseende påverkan på fiske och på Himmerfjärdsverkets avloppsreningsverk är långt ifrån tillräckligt utredda.

TRANSPORTSTYRELSENS REKOMMENDATIONER AVSEENDE UTFORMNING AV FARLEDER

Angivna rekommendationer har utfärdats av Transportstyrelsen den 14 september 2012 TSS 2012-2722. Föreliggande MKB följer inte Transportstyrelsens anvisningar. I TSS 2012-2722 anges det i och för sig uppenbara på s 3, att vid utformning av farleder skall erfarenheter inhämtas från "relevanta aktörer", t ex lotsorganisationer, nautiker med erfarenhet av farleden, bogserbåtsaktörer m fl. Endast vid ett "heldagsmöte" enligt vad som anges i ss 2 och 4 appendix B till Kamahuras rapport av den 28 december 2016 har en handfull praktiker närvarat.

Återigen skall understrykas att Kamahuras rapport av den 28 december 2016 vilar på felaktiga förutsättningar, dels det rent tekniska som tidigare anförts, dels ett framtida väsentligt mindre behov av farleden.

SLUTORD

Av vad som av sakägarna här utretts framgår i första hand att de ansökta farledsbågarna strider mot en rad bestämmelser i Miljöbalken och därför inte lagligen kan förverkligas och i andra hand att MKB i sin nuvarande form inte utgör tjänligt underlag för tillåtlighetsprövning i Regeringen.

Sist konstateras att den övergripande anledningen till ansökan om de nya farledsbågarna av Trafikverket angivits i MKB s 17:

"Ytterst är det dock marknaden och oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras (WSP 2017-02-14)"

Stockholm den 24 augusti 2017

Miljögruppen Havsörnen

Richard Bergflo, jurist

Lena Bristrand, IT-konsult, verksamhetsanalytiker

Jan Bäcklund, professor emeritus KTH

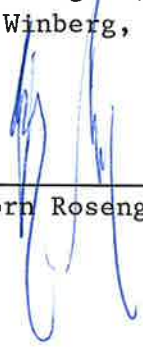
Susanna Ekströmer, samordnare

Hans Lennartsson, byggnadsingenjör

Björn-Erik Pettersson, bonde

Björn Rosengren, advokat

Henrik Winberg, ingenjör



gm. Björn Rosengren

Bilagor:

- 1) Sakägarförteckning
- 2a – 2d) Utdrag ur Sjöfartsverkets sjökort över aktuellt område
- 3a) Artikel ur Dagens Industri 9 augusti 2017
- 3b) Artikel ur Dagens Nyheter 6 maj 2017
- 3c) Rapport ur Dagens Nyheter 12 maj 2017
- 3d) Artikel ur Dagens Samhälle 17 augusti 2017
- 4a – 4b) Kartor utvisande fiskebestånd inom aktuella områden
- 5) Skog Dr Per Hanssons analys av MKB:ns fågelstudie