



2023-04-20
KN2023/01015

Klimat- och näringslivsdepartementet

Sjöfartsverket

Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund–Södertälje (Igelsta)

Regeringens beslut

Regeringen tillåter att två nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund–Södertälje (Igelsta) inrättas med de sträckningar som framgår av *bilagan*.

För tillåtligheten ska följande villkor gälla.

1. Sjöfartsverket ska genomföra en marinarkeologisk undersökning för att säkerställa att inga arbeten utförs som medför otillåtet intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning.
2. Sjöfartsverket ska i god tid innan arbete påbörjas underrätta Försvarsmakten om tidpunkten för när arbete ska påbörjas.
3. Fyrar och annan fast utmärkning vid de nya farledsavsnitten ska utformas på ett sätt som försvårar för rovfåglar att landa och uppehålla sig på utmärkningarna.

Sjöfartsverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för de tillsynskostnader som uppkommer för länsstyrelsen med anledning av anläggningsarbetet av de två farledsavsnitt som regeringens prövning avser. Ersättningen ska uppgå till högst 220 000 kronor per år under två år från den tid då arbetena påbörjas.

Ärendet

Sammanfattning

Det aktuella projektet gäller inrättande av två nya farledsavsnitt i den allmänna farleden 511 mellan Landsort bredgrund och Södertälje (Landsortsfarleden). De två nya farledsavsnitten planeras på sträckorna mellan dels Fifång och Regarn, dels Oaxen och Skansundet. Sjöfartsverket har den 20 februari 2019 med eget yttrande, i enlighet med 1 d § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, överlämnat frågan om inrättande av de två farledsavsnitten till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken. Sjöfartsverket har under Regeringskansliets handläggning av ärendet kompletterat ärendet den 14 oktober 2020 avseende bl.a. miljökonsekvenser från muddring och dumpning samt den planerade verksamhetens påverkan på bl.a. skyddad natur och arter

Projektet innebär en uppgradering av den allmänna farleden 511 mellan Landsort och Södertälje för att öka sjösäkerheten och anpassa farleden för framtida godsvolymer och fartygsstorlekar. Frånsett de nya farledsavsnitten som regeringens tillåtlighetsprövning avser, ska den befintliga farleden fördjupas och breddas. Sjöfartsverket planerar att inrätta de två nya farledsavsnitten oberoende av om åtgärder genomförs i befintliga delar av farleden.

Sjöfartsverkets beskrivning av verksamheten

Behovet av nya farledsavsnitt

Ärendet avser inrättande av nya avsnitt inom en befintlig farled, men ändringarna av farledens sträckning på berörda avsnitt är av sådan omfattning att ändringarna bör kunna likställas med inrättandet av nya farledsavsnitt. Uppgradering av Landsortsfarleden har i den nationella infrastrukturplaneringen ansetts som en prioriterad åtgärd med hög samhällsnytta. Farleden är olycksdrabbad ur ett nationellt perspektiv med flera trånga passager vilket har föranlett trafikrestriktion vid mörker, dålig sikt eller kraftig vind. Utvecklingen mot större fartyg gör att skillnaden mellan farledens tillåtna maximala mått och faktiska fartygsstorlekar successivt minskar, vilket i sin tur har betydelse för säkerhetsmarginalerna. Landsortsfarleden uppfyller inte Transportstyrelsens rekommendationer och internationella riktlinjer för hur en farled bör vara utformad. Med hänsyn till en utveckling mot ökade sjötransporter och större fartygsstorlekar samt ökade bränsletransporter till Södertälje hamn och Mälarenregionen finns ett

stort behov av att vidta säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i farleden för att uppnå erforderliga krav på säkerhet och kapacitet. Södertälje hamn har även utpekats av EU som omlastningshamn för fartyg för inre vattenvägar. De två nya farledsavsnitten är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln och de har pekats ut som planerade riksintressen för kommunikation. Anpassningarna utgör ett led i att säkerställa ett effektivt, miljöanpassat och konkurrenskraftigt transportsystem. Projektet har följande fyra delmål. Farleden ska uppfylla såväl Transportstyrelsens nationella rekommendationer som internationella rekommendationer gällande farleder för optimal säkerhet. Farleden ska vara dimensionerad för framtida fartygsstorlekar. Åtgärderna i farleden ska leda till minskad miljöpåverkan. Farleden och dess landanslutningar ska minska transportkostnader för nuvarande och framtida transporter via Södertälje hamn.

Val av sträckning för farleden

Sjöfartsverket har utfört en åtgärdsvalsstudie med syfte att finna en optimal sträckning som klarar uppställda krav på säkerhet och kapacitet med minsta möjliga miljöpåverkan. I studien har djup- och bottenförhållanden undersökts och simuleringar skett. Syftet med simuleringen är att prova och utvärdera de olika alternativen och därigenom finna en optimal farledssträckning som klarar kraven avseende säkerhet och kapacitet med minsta möjliga muddervolym och därmed reducerad miljöpåverkan. En viktig utgångspunkt har varit att undvika intrång i skyddade områden och negativ påverkan på skyddade arter. Sjöfartsverket har redovisat en beskrivning av alternativa sträckningar och en beskrivning av nollalternativet, dvs. att inga åtgärder görs. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en jämförelse mellan alternativen avseende säkerhet, behov av muddring, intrång i skyddade områden och närhet till bostäder.

Nollalternativet innebär en framtida situation vid prognosåret 2035 utan att de nya farledsavsnitten inrättas. Nuvarande farled måste i ett sådant scenario hantera framtida transportvolym, men eftersom fartygsstorleken måste minskas för att uppfylla Transportstyrelsens riktlinjer kommer antalet fartyg att öka markant i förhållande till dagsläget. Det innebär också att Sjöfartsverket successivt kommer att behöva underhållsmuddra och åtgärda befintlig farled för att kunna bibehålla en godtagbar säkerhetsnivå samt hantera en ökad trafik.

Det nya farledsavsnittet mellan Fifång och Regarn

Farledsavsnittet mellan Fifång och Regarn innebär en ny sträckning närmare Lisö, öster om öarna Grönsö och Kråkskär. Farledsavsnittet är rakare med större avstånd till land och strandlinjen på båda sidor. Bredden på farledsytan varierar mellan 500 och 600 meter och avståndet från det faktiska fartygsspåret till land understiger sällan 700 meter. Det innebär tillräckligt djup och bredd för att fartyg ska kunna mötas på större delen av sträckan och behovet av muddring är litet. Muddring krävs vid Fifång. Sträckningen kommer längre ifrån Fifång Natura 2000-område än befintlig farled men närmare stränderna på Lisö där det finns bebyggelse och flera småbåtsbryggor. De modelleringar som gjorts av risk för erosion och svall visar att de naturliga vindvågorna längs den östra kuststräckan är större än de vågor som kan orsakas av en ny farled med större fartyg. Ny utmärkning behöver inrättas utefter hela den nya sträckningen och består bland annat av åtta nya fyrar. Fasta fyrar och belysta kummel har valts där så är möjligt, då dessa möjliggör energiförsörjning med solcell och batteri samt att ljuset riktas utmed farleden, till skillnad från lysbojar som kräver batteribyte och blinkar horisonten runt.

De utredda men ej förordade alternativa sträckningarna innebär i korthet följande. En breddning och fördjupning av den befintliga sträckningen mellan Fifång och Regarn innebär att en fullgod säkerhet kan uppnås, men detta alternativ innebär begränsade möjligheter till möte mellan fartyg. En stor mängd fritidsbåtar sommartid bedöms utgöra en säkerhetsrisk i detta alternativ och alternativet skulle vidare kräva omfattande muddring i närheten av Fifång Natura 2000-område. Alternativ med sträckningar väster om Fifång har studerats, men visat sig innebära otillräckliga säkerhetsmarginaler för aktuell typ av fartyg p.g.a. små girradier och många mindre girar. Vid sådana alternativ skulle farleden komma närmare Askö Natura 2000-område och en lång sträcka skulle vara lokaliserat inom naturreservat.

Det nya farledsavsnittet mellan Regarn (Oaxen) och Skanssundet

Farledsstäckningen mellan Oaxen och Skanssundet innebär att farleden flyttas österut och passerar längs den östra sidan av Himmerfjärden. Sträckningen har en ca 300 meter bred passage vid Brudskär, men är i övrigt en mycket bred och öppen farled med få och stora girradier hela vägen upp till Skanssundet. Avsnittet har stora öppna ytor och mestadels relativt stora avstånd till strandlinjer och grundare områden, minsta avstånd från

fartygsspåret är ca 400 meter. Den planerade sträckan går genom ett område som till stor del är tillräckligt djupt och brett. Enbart en mindre volym behöver muddras längs sträckan. Trafiken kommer något längre ifrån Oaxen och Mörkö med den planerade sträckningen i jämförelse med befintlig farled, vilket är positivt ur erosionssynpunkt. Sträckningen får också en rakare in- och utgång i förhållande till Skansundet, vilket ger god tid och stora möjligheter att positionera fartyget rätt före ingång i Skansundet. Ny utmärkning etableras med bl.a. fyra nya fyrar.

De utredda men ej förordade alternativa sträckningarna innebär i korthet följande. Åtgärder i befintlig sträckning mellan Regarn och Skansundet innebär att fullgod säkerhet kan uppnås med en fördjupning av den befintliga farleden. Alternativet medför en inte obetydlig muddring. Den västra kuststräckan har genom modelleringar visat sig vara generellt sett känsligare än den östra för erosion på grund av svall. Det finns också fler lek- och uppväxtområden för fisk längs den västra kuststräckan. Den alternativa sträckningen mitt i Himmelfjärden passerar över ett grundområde, vilket bedöms öka muddringsvolymen med minst 500 000 kubikmeter och även påverka en stor bottenyta. Sträckningen föreslogs under samrådet. Utredning visar att sträckningen innebär betydligt större muddringsbehov än övriga alternativ.

Sjöfartsverket anger att den ansökta sträckningen är det enda alternativ som uppfyller projektets alla fyra delmål (se avsnitt Behovet av nya farledsavsnitt).

Miljöeffekter och Sjöfartsverkets förslag till villkor

De nya farledsavsnitten har till övervägande del tillräckligt djup utan muddring eller andra fysiska ingrepp. Den påverkan som kan uppstå följer främst av erosion, svall och buller. Nya fyrar med en höjd av mellan 8 och 18 meter kommer att uppföras. Fyrljuset ska skärmars av så att ljuset endast är synligt i farledens riktning. Inrättandet bedöms inte påverka syftet med något motstående riksintresse. Skyddade områden, t.ex. Natura 2000-områden och naturreservat, bedöms inte påverkas negativt. Placering av fyrar har diskuterats och justerats i samråd med ornitologisk expertis. De nya farledsavsnitten innebär enbart små konsekvenser för skyddade fågelarter. Huvuddelen av de två nya farledsavsnitten berör vattenförekomsterna Asköfjärden (SE584870-174310), Svärdsfjärden (SE585000-174600) och Himmerfjärden (SE590000-174400). Påverkan bedöms främst uppstå från den avsänkingsvåg som fartyg orsakar längs de nya farledsavsnitten men

enbart i begränsad utsträckning. Stränderna i området för de nya farledssträckningarna har låg erosionskänslighet, till skillnad från befintliga farledsavsnitt. I den norra delen av passagen vid Regarn och Oaxen kan svallvågor orsaka erosion utmed närliggande stränder vid en hastighet om 12 knop men Sjöfartsverket har föreslagit att sträckans hastighet ska vara 9 knop. Vissa erosionskänsliga grundområden längs den västra stranden i befintlig farled kommer att påverkas i mindre utsträckning jämfört med i dag samtidigt som antalet identifierade riskområden längs de nya avsnitten är begränsade.

Den nya farledsstäckningen berör ett vattenområde som av Nynäshamns kommun i översiktsplanen pekats ut som tyst område i översiktsplanen, men påverkan på områdets värden bedöms vara marginell. Inga byggnader kommer utsättas för fartygsbuller som överskrider sedvanliga riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå. Buller från passerande fartyg har låg intensitet och kort varaktighet. Bullerpåverkan från trafiken bedöms därför som marginell utifrån antalet fartygspassager per dygn.

De två nya farledsavsnitten skapar en säkrare vattenväg. Det minskar risken för olyckor och därmed också risken för utsläpp av exempelvis olja och andra drivmedel. På sikt innebär således planerade åtgärder mindre risk för att vattenmiljöerna påverkas negativt.

Sjöfartsverket föreslår att regeringen förenar sitt beslut om tillåtlighet med villkor som rör beredskapsplanering, marinarkeologisk undersökning och placering av fasta utmärkingar.

Handläggningen hos Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har berett ärendet åt regeringen. Sjöfartsverket har samrått om omfattningen och utformningen av inrättande av de nya farledsavsnitten och miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen i Stockholm beslutade den 21 juli 2018 att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen enligt 1 b § lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Sjöfartsverket har inhämtat yttranden från berörda myndigheter och organisationer. Kustbevakningen tillstyrker förslaget utan synpunkter och Boverket har framfört att de inte har några synpunkter. Flertalet remissinstanser har tillstyrkt tillåtlighet under vissa förutsättningar, föreslagit särskilda villkor eller lämnat detaljerade synpunkter.

Sjöfartsverket har den 20 februari 2019 med eget yttrande, i enlighet med 1 d § lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn, överlämnat frågan om inrättande av de två farledsavsnitten till regeringen för prövning enligt 17 kap. 1 § miljöbalken.

Handläggningen hos regeringen

Under Regeringskansliets handläggning har Sjöfartsverket kompletterat underlaget den 14 oktober 2020 avseende bl.a. miljökonsekvenser från muddring och dumpning samt den planerade verksamhetens påverkan på skyddad natur och arter. Länsstyrelsen i Stockholms län har efter remiss yttrat sig om frågan huruvida sådan fartygstrafik som planeras i området som är föremål för regeringens tillåtlighetsprövning är en sådan otillåten störning eller skada på alfågel och ejder som avses i 4 § artskyddsförordningen. Sydvästra stockholmsregionens va-verksaktiebolag (Syvab) har getts möjlighet att besvara Sjöfartsverkets komplettering daterad den 14 oktober 2020. Syvab inkom med yttrande den 10 december 2020. Miljögruppen Havsörn som företrädare för föreningar och sakägare har yttrat sig skriftligen vid flera tillfällen under regeringens handläggning. De har getts möjlighet till muntligt företräde vid flera tillfällen. Ansökan med kompletteringar kungjordes i juli 2022 varefter yttrande inkom från Regarns tomtägarförening, Miljögruppen Havsörn samt Ragnaröks tomtägarförening. Havsörn kompletterade senare med en skrivelse angående ekonomiska beräkningar av farledsprojektet. Sjöfartsverket yttrade sig slutligt den 21 september 2022.

Sjöfartsverket anför i huvudsak följande i kompletteringen från den 14 oktober 2020.

Miljöpåverkan av muddring består av grumling och bottenpåverkan. Vid sprängning beaktas även risken för spridning av kväveföroreningar. Grumling medför minskat ljusinsläpp som negativt kan påverka vattenväxters produktion (växtplankton och makrofyter) samt rovfiskars möjlighet till födosök. Vid mycket höga nivåer under lång tid kan grumling även orsaka direkta skador på fisk. Sjöfartsverket avser att föreslå villkor för grumling som innebär att nivån med marginal understiger de halter då det skulle kunna föreligga risk för skador på fisk. Konsekvenser av grumling i områden längs de nya farledsavsnitten bedöms som små och tillfälliga. Utförandet är planerat till höst för att minimera effekter på makrofyter eller varlekande fisk. Vid sprängning föreligger risk att odetonerat sprängmedel

kan bidra till spridning av kväveföreningar. Överslagsberäkningar indikerar att en påverkan på halterna av t.ex. nitrat möjligen skulle kunna påvisas tillfälligt och lokalt, men att det saknar betydelse för halterna i vattenförekomsten. För att minska eventuella effekter på vattenmiljön kommer det i tillståndsansökan att föreslås att muddring och sprängning samt dumpning utförs under höst och tidig vinter. Därmed undviker man påverkan under den för växter och vårlekande fisk mer känsliga våren och sommaren.

De två nya avsnitten är lokaliserade i vattenförekomsterna Himmerfjärden (SE590000-174400) och Svärdsfjärden (SE585000-174600). Miljökvalitetsnormerna för båda dessa vattenförekomster är god ekologisk status 2027 och god kemisk status 2027, och för Svärdsfjärden gäller normen för kemisk status med undantag för TBT. För närvarande är vattenförekomsterna klassade till måttlig ekologisk status på grund av övergödning. Kraven för god kemisk status uppnås inte i Svärdsfjärden på grund av TBT i sediment även om vattenmyndigheten bedömt tillförlitligheten i dessa data som låg. I båda vattenförekomsterna begränsas uppnåendet av god kemisk status av de överallt förekommande ämnena Hg och PBDE som dock normalt inte inräknas i statusklassningen. De planerade muddringsåtgärderna i de nya avsnitten berör primärt kvalitetsfaktorerna bottenfauna och morfologiskt tillstånd eftersom bottenfaunan och den ytliga delen av botten tas bort. De påverkade områdena utgör mindre än en promille av bottenarean i respektive vattenförekomst, och vad gäller bottenfaunan förväntas denna återkolonisera de påverkade områdena. I samband med muddring och sprängning sker också viss lokal och tillfällig påverkan av vattenkvaliteten i form av grumling och spridning av kväve. Även denna påverkan är så kortvarig och lokal att den saknar betydelse för berörda kvalitetsfaktorer. De två nya farledsavsnitten bedöms inte, vare sig i anläggnings- eller driftskedet, medföra risk att äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i berörda vattenförekomster, eller innebära en otillåten försämring av statusen i dessa vattenförekomster.

Inrättandet av de nya avsnitten bedöms inte kunna påverka utpekade bevarandevärden eller miljöerna i de Natura 2000-områden som är belägna längs med farleden. Det gäller såväl under anläggningsarbeten som i driftskedet. De nya farledsavsnitten innebär överlag att trafiken kommer att passera på ett större avstånd från känsliga grundområden och skyddade

områden jämfört med den befintliga sträckningen. Den muddring och sprängning som planeras i de nya farledsavsnitten är mycket begränsad och den nya fasta utmärkningen berör inte något Natura 2000-område. Inrättandet av de nya farledsavsnitten, och åtgärder med anledning av detta, bedöms därmed inte riskera att medföra sådan påverkan på miljön i något Natura 2000-område att det krävs tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken. Den försämrade bevarandestatusen för alfågel och ejder enligt Artdatabankens rödlista innebär i huvudsak att bestånden av alfågel och ejder minskat kraftigt, och orsaken till detta är än så länge inte fullt klarlagd. Det bedöms som osannolikt att de planerade åtgärderna, både de som de nya farledsavsnitten ger upphov till samt projektet i sin helhet med fördjupning av den befintliga farleden, kan medföra effekter för arternas bevarandestatus. Den främsta åtgärden för att minimera effekterna av planerade åtgärder för alfågel, men även ejder, är att arbeten i farleden inte kommer att utföras under häckningstid och inte heller under vårvintern, som har bedömts som den viktigaste perioden för alfågel i området.

Regeringen har remitterat Sjöfartsverkets komplettering till länsstyrelsen som sammanfattningsvis anför bl.a. följande. Det är osannolikt att brist på blåmusslor i häckningsområdena begränsar populationen av ejder eller alfågel. Om de vuxna fåglarna p.g.a. störning periodvis byter födosöksområden bör de lätt hitta alternativa områden för födosök. Störningen bör inte påverka överlevnad eller häckningsframgång vare sig individuellt eller på populationsnivå. När det gäller bedömning av störning för unga ejdrar är osäkerheten stor. Fraktrafiken stör sannolikt mindre än fritidsbåttrafiken som kan gå närmare land och med mångdubbelt fler passager. Flytt av fraktrafiken till en ny sträckning har troligen inte någon större påverkan oavsett om den är positiv eller negativ.

Flera föreningar, enskilda och en miljöorganisation har yttrat sig till regeringen. De är sammanfattningsvis negativa till hela farledsprojektet och motsätter sig att regeringen tillåter inrättandet av de nya farledsavsnitten. De anför i huvudsak följande. Regeringen bör avvisa Sjöfartsverkets ansökan om tillåtlighet p.g.a. brister i underlaget. Sjöfartsverkets redovisning avseende sjösäkerhet är felaktig och riskerna kopplat till oljeutsläpp har inte analyserats tillräckligt. Det saknas tillräckliga bullermätningar. Inrättandet av nya farledssträckningar kommer innebära en dubblerad effekt för boende och rörligt friluftsliv p.g.a. att den befintliga farleden behålls för kommersiell trafik. Bergschakt, muddring och dumpningen av muddermassor innebär

miljörisker eftersom sedimenten innehåller miljögifter. Farledsprojektet gynnar oljebranschens intressen och krockar med regeringens målsättning om ett fossilfritt Sverige 2030. Det finns flera brister i Sjöfartsverkets redovisning avseende fåglar.

Syvab har sammanfattningsvis framfört bl.a. följande. Hela farledens sträckning går genom ett s.k. LTER-område (Long-term Ecosystem Research Network) med nationellt och internationellt unik tidsserie över akvatiska förhållanden. Det finns flera brister i utredningar kring vattenkvalitet och påverkan på naturvärden samt vilka konsekvenser projektet kan få för pågående mätningar. Bl.a. finns brister kring effekter av sundfördjupning och alternativa dumpningsområden för muddermassor har inte utretts tillräckligt. Mätprogram har inte initierats trots att det behöver ske minst två år innan sunden fördjupas. Utan tillfredsställande konsekvensutredning kommer inrättandet av de nya farledsavsnitten och ökat djupgående i hela farleden försvåra möjligheterna att analysera hur den genomförda miljardinvesteringen i bättre rening för Himmerfjärdsverket förbättrar miljötillståndet i hela recipienten.

Sjöfartsverket har med anledning av inkomna yttranden till regeringen lämnat förtydliganden och kommentarer rörande projektets betydelse, prövningens avgränsning, påverkan på fåglar, påverkan på s.k. LTER-område, effekter av sundfördjupning och påverkan på möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i berörda vattenförekomster.

Sjöfartsverket har slutligen kompletterat sin ansökan avseende behovet av inrättande av nya farledsavsnitt. Sjöfartsverket har därvid i huvudsak angett följande. De simuleringar som har genomförts visar att de nya farledssträckningarna utgör en förutsättning för att uppnå önskvärd säkerhetskänslig effekt. Sjöfartsverket har utvärderat cirka tio olika delsträckor längs farleden ur nautisk synvinkel och utifrån hänsyn till muddringsbehov och miljöpåverkan. De nya farledsavsnitten är mycket lämpliga eftersom farleden går längre från land än vad som i dag är fallet och endast tre mindre områden behöver muddras, dessa med marginella volymer. Konsekvensbeskrivningen är tillräcklig och visar att de nya farledsavsnitten är fördelaktiga i alla avseenden, jämfört med att bibehålla den befintliga farledssträckningen vilket i så fall skulle kräva breddning och fördjupning för att uppnå den eftersträlvade säkerhets- och kapacitetshöjningen.

Det sker en generell utveckling mot ökade sjötransporter. För godstransporter till denna region är transport på väg inte ett alternativ eftersom kapaciteten saknas för att frakta både befintliga och förväntade volymer. Det ökade maximala djupgåendet till 10,5 meter jämfört med dagens 9,0 meter är nödvändigt för att kunna möta transportbehovet och ta emot framtida fartygstrafik som ökar i storlek och bättre miljöprestanda. Det är viktigt att farleder konstrueras med det djup som behövs för att möjliggöra hög fyllnadsgrad i fartyg då det kraftigt minskar miljöpåverkan per transporterad enhet. Sjöfartsverket och Trafikverket har gjort betydande satsningar för att öka säkerhet och kapacitet i ett större område och en uppgradering av Landsortsfarleden är en viktig del i detta arbete.

Länsstyrelsen i Stockholms län har yttrat sig till regeringen och begär ersättning för myndighetens kostnader kopplat till tillsyn under tiden som anläggningsarbetet för projekt Landsortsfarleden planeras och pågår. Under projektets genomförande uppskattar länsstyrelsen att resursbehovet uppgår till 0,2 årsarbetskrafter per år, vilket motsvarar 220 000 kronor per år baserat på en timkostnad om 800 kronor. Arbetstiden har av Sjöfartsverket uppskattats till två år om arbetet går enligt plan. Länsstyrelsen begär därför en ersättning på totalt 440 000 kronor. I länsstyrelsens kostnadsberäkning ingår inte länsstyrelsens arbete i samband med prövning av vattenverksamheten hos mark- och miljödomstolen då detta regleras i annan ordning. Kostnader för tillsyn av vattenverksamhet under drifttiden har heller inte tagits med i beräkningen.

Sjöfartsverket har yttrat sig över länsstyrelsens ersättningsbegäran och framför sammanfattningsvis bl.a. följande. Beloppet som länsstyrelsen begär framstår som något högt med hänsyn till att arbeten i vatten som föranleder tillsyn i första hand kopplar till befintliga farledsavsnitt och inte till de nya avsnitten. Sjöfartsverket överlämnar till regeringen att bedöma skäligheten avseende yrkat belopp.

Skälen för regeringens beslut

De nya farledsavsnitten har pekats ut av Trafikverket som av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Projektet Landsortsfarleden ingår i nationell plan för transportsystemet för perioden mellan åren 2022 och 2033 som fastställdes av regeringen den 7 juni 2022. Projektet ingår också som en del i ett arbete med att öka säkerhet och kapacitet i ett större område och en uppgradering av farlederna i och in till Mälaren. Landsortsfarleden och

Södertälje ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T, som redovisas i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2050. TEN-T är särskilt viktiga länkar och noder för flöden av personer och gods i Europa.

Ramarna för regeringens prövning

Vid regeringens prövning av verksamhetens tillåtlighet ska bestämmelserna i 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 och 18 §§ miljöbalken tillämpas. Om regeringen anser att verksamheten kan tillåtas, får regeringen enligt 17 kap. 7 § miljöbalken besluta om särskilda villkor för att tillgodose allmänna intressen.

Sjöfartsverket planerar att inrätta de nya farledsavsnitten oberoende av om åtgärder genomförs i befintliga delar av farleden. Regeringens tillåtlighetsprövning omfattar enbart inrättandet av de två nya farledsavsnitten. Regeringens tillåtlighetsprövning omfattar en prövning av de miljöeffekter som följer av de muddringsarbeten som planeras och effekter av fartygstrafik till följd av inrättandet farledssträckorna. Regeringens prövning omfattar inte dumpning av muddermassor, varken från de nya farledsavsnitten eller från den befintliga farleden, inte heller åtgärder knutna till arbeten i befintliga farledssträckningar. I efterföljande tillståndsprövningen vid mark- och miljödomstolen för bl.a. vattenverksamhet meddelas de närmare villkor som krävs för verksamheten.

Miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för regeringens prövning
Länsstyrelsen har i enlighet med 1b § lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled tagit ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken och kommit fram till att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas. Regeringen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken och kan ligga till grund för regeringens prövning.

Påverkan på riksintresseområden är godtagbar

Landsortsfarleden, inklusive de planerade nya farledsavsnitten, samt Södertälje hamn är utpekade som riksintressen för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Uppgradering av Landsortsfarleden har i den nationella infrastrukturplaneringen ansetts som en prioriterad åtgärd med hög samhällsnytta. Farleden är en namngiven åtgärd i den trafikslagsövergripande nationella planen för transportsystemet för perioden mellan åren 2022 och 2033 som fastställdes av regeringen den 7 juni 2022. Sjöfarten har stor betydelse för att skapa effektiva internationella transporter.

Södertälje hamn har utpekats av EU som omlastningshamn för fartyg för inre vattenvägar. En stärkt svensk sjöfart är ett viktigt verktyg både för att öka den svenska exporten och för att bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Befintlig farled uppfyller inte Transportstyrelsens rekommendationer och internationella riktlinjer för hur en farled bör vara utformad. Farleden innehåller flera trånga passager, vilket innebär trafikrestriktioner vid mörker, dålig sikt eller kraftig vind. En överflyttning av transporter från väg till sjöfart eftersträvas vilket medför större transport av större godsvolymer men också ökade fartygsstorlekar. Regeringen bedömer att det finns ett behov av att både vidta kapacitetshöjande och säkerhetshöjande åtgärder. Den förflyttning av farleden som nu tillåtlighetsprövas i form av två nya farledsbågar innebär en förbättring som är transpolitiskt motiverad.

Enligt 3 kap. 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov och företräde ges sådan markanvändning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Inrättande av de två nya avsnitten i Landsortfarleden kommer att viss mån beröra flera områden som är utpekade som riksintressen.

En del av området för de nya farledsavsnitten omfattas av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Området ska därför skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra yrkesfiskets bedrivande. Regeringen bedömer att yrkesfiskets bedrivande inte påtagligt försvåras.

Den yttre delen av området för de nya farledsavsnitten omfattas av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. För att undvika påverkan på riksintresset för totalförsvaret bör Sjöfartsverket informera Försvarsmakten inför påbörjande av de planerade åtgärderna. Detta bör regleras i ett särskilt villkor för regeringens beslut.

I söder och sydost finns ett antal områden som omfattas av riksintresse för energiproduktion enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Regeringen bedömer att riksintresset för energiproduktion inte påverkas av den planerade verksamheten med två nya farledsavsnitt.

Det finns flera områden som omfattas av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Området för de

två tillkommande farledsavsnitten omfattas som helhet av riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Det innebär bl.a. att exploateringsföretag och ingrepp i miljön endast får komma till stånd om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden och att turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av tillåtligheten.

I fråga om områdenas kulturvärden noterar regeringen att placering av fyrar och erosionsskydd skulle kunna påverka utpekade riksintresseområden. Regeringen konstaterar dock att de är placerade på ett sätt som inte bedöms ha en påverkan på de utpekade områdena.

Sjöfartsverket föreslår att regeringens beslut förenas med ett villkor som innebär att Sjöfartsverket ska säkerställa genomförandet av erforderlig marin arkeologisk undersökning för att tillse att inga arbeten utförs som medför otillåtet intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning. Sjöfartsverket uppger vidare att en omfattande sådan undersökning har inletts och kommer genomföras inom ramen för ansökan om vattenverksamhet enligt miljöbalken. Den sammantagna kunskapen om undervattenslämningar är mycket ofullständig och regeringen konstaterar att det är viktigt att den redan inledda undersökningen slutförs i syfte att utsluta otillåtet intrång i fornlämning eller annan kulturhistorisk lämning. Regeringens beslut bör därför innehålla ett särskilt villkor om det.

Regeringen bedömer sammantaget att riksintresseområdenas natur- och kulturvärden inte kommer påtagligt skadas av den planerade verksamheten och att påverkan på turism och friluftsliv inom dessa områden blir begränsad.

Påverkan på skyddade arter och Natura 2000-områden bedöms bli begränsad

Inrättandet av nya farledsavsnitt med frakttrafik i ny sträckning samt nya fyrar och andra sjömärken bedöms inte innebära en sådan påverkan att enrättandet står i strid med 4 § artskyddsförordningen. Fyrar och sjömärken kan utnyttjas som utsiktsplatser för rovfåglar eller andra predatorer, vilket skulle kunna riskera att minska den möjliga häckningsmiljön och häckningsframgången för bl.a. ejder. För att undvika det bör Sjöfartsverket utforma fasta utmärkningar, t.ex. taket på den nya fyren vid Norra Fräckstahäll, på ett sådant sätt att inte rovfåglar kan landa och uppehålla sig

på utmärkningarna. Detta bör framgå av ett särskilt villkor för regeringens beslut.

Natura 2000-områdena Stångberget (SE0110331), Kalkberget (SE0110126), Skansundet (SE0110329), Oaxen (SE0110127), Koholmen (SE0110306), Askö (SE0220439), Bokö-Oxnö (SE0220215), Kråmö (SE0220509), Reveln-Kolguskär (SE0110082) och Fifång (SE0110101) ligger i närheten av de nya farledssträckningarna. Längre bort och helt på land finns också Natura 2000-området Hörningsholm (SE0110321). Inrättandet av de nya farledsavsnitten bedöms inte innebära en sådan påverkan på miljön i något av dessa Natura 2000-områden att tillstånd krävs enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken, varken under farledens drifttid eller när anläggningsarbeten genomförs. De nya fasta utmärkningarna för de nya farledsavsnitten berör inte något Natura 2000-område. Störningar i form av grumling samt buller från sprängning och muddring för de nya farledsavsnitten kommer vara förhållandevis kortvariga. Sprängning och muddring för de nya farledsavsnitten bör genomföras under höst eller tidig vinter för att begränsa grumlingens påverkan, men även för att minimera effekterna av planerade åtgärder för alfågel och ejder. Detta är i linje med vad Sjöfartsverket har åtagit sig och närmare villkor om detta kan meddelas vid den efterföljande tillståndsprövningen vid mark- och miljödomstolen.

Verksamheten är förenlig med gällande miljö kvalitetsnormer

Flera remissinstanser har framfört att muddring särskilt i och i nära anslutning till naturskyddsområden bör genomföras på ett sätt så att påverkan på miljön blir av försumbar omfattning. Flera remissinstanser har också haft invändningar mot underlaget avseende påverkan på kvalitetsfaktorer och effekterna på vattenomsättning och transport av näringsämnen inklusive upptransport till ytvatten orsakad av fartygsrörelser.

Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsbegränsning i farleden genom meddelande av föreskrifter. Lotskrav och eskortbogsering beslutas av Transportstyrelsen. Sjöfartsverket anger att hastigheten i vissa partier av farleden bör vara begränsad för att minska effekter på vattenmiljö och djurliv. Regeringen förutsätter att relevanta begränsningar vid behov beslutas av behöriga myndigheter i ordinarie ordning efter tillåtighets- och tillståndsprövningen.

Vattenverksamhet bestående av bl.a. muddring, sprängning i vatten och dumpning kommer att prövas av mark- och miljödomstol vid tillståndsprovning enligt 11 kap. miljöbalken. Vid denna provning ska de närmare villkoren för verksamheten föreskrivas. Sjöfartsverket har angett att muddring, sprängning och dumpning ska ske mellan andra hälften av augusti och utgången av februari för att begränsa påverkan på vattenmiljö från bl.a. sedimentspridning och för att undvika att arbeten utförs under lekperioder för fisk. Föroreningsgraden i aktuella sediment är förhållandevis låga. Sprängning kan ge upphov till viss kvävetillförsel. Beräkningar indikerar att en påverkan på halterna av t.ex. nitrat möjligen skulle kunna påvisas tillfälligt och lokalt, men att det saknar betydelse för halterna i vattenförekomsten. Störningar i form av grumling samt buller från sprängning och muddring för de nya farledsavsnitten kommer att vara kortvariga.

För att begränsa grumlingens påverkan från muddring och sprängning så att den inte på ett otillåtet sätt påverkar kvalitetsfaktorer bör åtgärderna utföras under höst eller tidig vinter. Detta är i linje med vad Sjöfartsverket har åtagit sig och närmare villkor om detta kan meddelas vid den efterföljande tillståndsprovningen vid mark- och miljödomstolen. Regeringen anser att verksamheten är förenlig med de miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken som gäller för berörda vattenförekomster.

Ett av syftena med att inrätta de nya farledsavsnitten samt att göra fördjupningar i befintlig farled är att främja en överflyttning av transporter från väg till sjöfart. Antalet fartygspassager har prognostiserats bli färre än vid nollalternativet samtidigt som miljöförbättrande åtgärder görs för nya fartyg innebärande utsläppsminskningar till luft. Farleden får dock en ny östligare och något förlängd sträckning. Effekterna på luftkvaliteten med anledning av de nya farledsavsnitten bedöms inte äventyra gällande miljökvalitetsnormer för luft enligt 5 kap. miljöbalken.

Bullerpåverkan är begränsad

Den nya farledssträckningen berör ett vattenområde som av Nynäshamns kommun utpekats som tyst område i gällande översiktsplan. Flera föreningar och enskilda har invänt mot de beräkningsmetoder som Sjöfartsverket använt sig av. Länsstyrelsen anser att högst ljudnivåer väntas uppkomma i befintliga passager som inte är föremål för regeringens provning. Regeringen delar länsstyrelsens bedömning att de förhållandevis låga bullernivåerna från fartyg jämfört med exempelvis fritidsbåtstrafiken i området, samt det

begränsade antalet passager bör innebära enbart mindre påverkan på det tysta områdets värden och även för närboende.

Beredskapsplaner

Sjöfartsverket har föreslagit att myndigheten genom villkor ska åläggas att upprätta beredskapsplaner vilket också förordats av flera myndigheter. Det ankommer inte på Sjöfartsverket att ta fram beredskapsplaner för olyckor utan det ansvaret åvilar andra myndigheter och aktörer. Sjöfartsverket har åtagit sig att ta fram underlag för upprättande av beredskapsplaner. Ett särskilt villkor gällande detta behöver inte föreskrivas.

Fyrars placering i förhållande till enskilda intressen.

Sjöfartsverket har inhämtat synpunkter från enskilda, föreningar och fågelexpertis avseende fast utmärkning i anslutning till de nya farledsavsnitten i form av nya fyrar. Sjöfartsverket har åtagit sig att placera och utforma nya fyrar så att störningar för berörda intressen i området minimeras. Ett särskilt villkor om detta behöver inte föreskrivas.

Verksamheten bör tillåtas

Regeringen finner sammantaget att inrättandet av de nya farledsavsnitten bör tillåtas enligt 17 kap. miljöbalken.

Sjöfartsverket bör stå för vissa kostnader som uppstår för länsstyrelsen Enligt 1 kap. 3 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan regeringen i ett ärende enligt 17 kap. miljöbalken besluta om en skyldighet för sökanden att stå för berörda statliga myndigheter undersöknings-, övervaknings- och tillsynskostnader för den verksamhet som tillåtlighetsbegäran avser.

Tillsynen ska enligt 26 kap. 1 § miljöbalken bl.a. säkerställa miljöbalkens syfte att främja en hållbar utveckling. Tillsynsmyndigheten ska t.ex. på eget initiativ eller efter anmälan i nödvändig utsträckning kontrollera att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken följs samt vidta de åtgärder som behövs för att åstadkomma rättelse. Länsstyrelsen bör medges ersättning från Sjöfartsverket för de kostnader som länsstyrelsen har för sådan tillsyn enligt miljöbalken som kopplar till anläggningsarbetet av de farledsavsnitt som denna prövning avser. Kostnadsersättning bör uppgå till maximalt 220 000 kronor per år

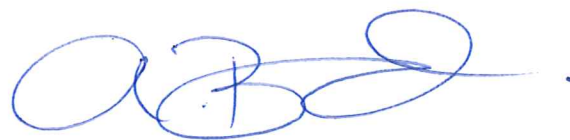
under två år från den tid då arbetena påbörjas. Länsstyrelsens kostnader för tillsyn bör redovisas när länsstyrelsen begär utbetalning av ersättning från Sjöfartsverket.

Övriga frågor om ersättning prövas i annan ordning.

På regeringens vägnar



Johan Pehrson



Anna Berglund

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/SFÖ, BA
Försvarsdepartementet/MFI
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/TP, US
Affärsverket svenska kraftnät
Havs- och vattenmyndigheten
Försvarsmakten
Länsstyrelsen i Stockholms län
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Kustbevakningen
Statens geotekniska institut
Statens maritima museer
Stockholms universitet
Sveriges geologiska undersökning
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
Trafikverket
Transportstyrelsen
Botkyrka kommun
Nynäshamns kommun
Södertälje kommun
Trosa kommun
Region Stockholm
AB Stokab
Falkuddens tomtägarförening
Flottans män Södertälje
Föreningen Svensk Sjöfart
Miljögruppen Havsörn
Ragnaröks tomtägarförening
Regarns tomtägarförening
Sandviks tomtägarförening
Sandviks vägförening
Sportfiskarna
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund
Sydvästra Stockholmsregionens va-verksaktiebolag

