



Naturskyddsföreningen i Botkyrka-Salem

Att. Johan Wahlström
Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Inrättande av ny farled Landsort – Södertälje Dnr. 18-03264

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Botkyrka och Salem rörande Samrådsunderlag för vattenverksamhet 2018-08-31

I samrådsunderlaget från Sjöfartsverket 2018-08-31 framgår ett förslag till ny farled från Landsort till Södertälje. Avsikten är att möjliggöra större tonnage "öka kapaciteten för bränsletransporter och säkerheten" i en trång och känslig del av skärgården.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Botkyrka och Salem finner det orimligt att en ca 70 km lång ny farled skall få belasta statskassan, störa marinforskning, miljö-och rekreationsområden. Samt påverka närliggande naturreservat och Natura 2000 områden. Med i huvudsaklig avsikt att framföra oljetransporter, då Sverige enligt riksdagsbeslut ändå skall bli fossilfritt år 2045.

Målet, att flytta oljehantering i Loudden och Bergs oljehamn i Stockholm till Södertälje. Detta är att flytta oljehanteringens problem från ett ställe till ett annat d v s. skapa nya problem i Södertälje. Projektet förutsätter att kunna framföra 220 m långa båtar, d v s. 20 meter längre båtar än dagens godkända längd. Med bredden 32 m och 10,5 meters djupgående i en känslig skärgård.

Innan vi redogör för synpunkter angående kommande MKB vill vi framföra några allmänna synpunkter kring projektet med alternativa förslag.

- Beträffande den nya hamnen Norvik i Nynäshamn som exploateras som containerhamn samt den nya upprustade väg 73. Båda objekten representerar stora ekonomiska investeringar och redan i anspråkstagen jungfrulig mark. Vi vidhåller att Norvik bör anpassas så att mesta möjliga av oljefrakter går dit. Eller till Nynäshamns hamn där redan befintliga oljehamn förbättras att ta hand om miljöfarliga bränslen.
- Större fartyg innebär sämre möjligheter att manövrera i trång skärgård, som då måste anpassa sin fart, d v s. får sämre styrfart för att motverka erosion och svall. Det att jämföra med Norvik eller Oxelesunds hamnar som ligger i yttre skärgården. Med närhet till färdig infrastruktur.

- Sårbarheten beträffande Södertäljebron och slussen är stor vid extremsituationer och ökande båttrafikvolymmer samt klimatförändringar.
- Vi utgår ifrån att båtklubbar, rekreation och fiskeföreningar samt strandnära boende underrättas kontinuerligt om projektets fortskridande, samt får ta del av offentliga samrådsredogörelser.
- I samrådsunderlaget finns muddringsöversikt men vi saknar kartor med sprängningsöversikt med inritade dumpningsområden.
- Vi har ej noterat en lagenlig kungörelse någonstans för den nya farleden

Naturskyddsföreningen i Botkyrka och Salem motsätter sig planerna för att inrätta en ny farled mellan Landsort och Södertälje.

Våra synpunkter

Trafiken – risker

Under *Planerade verksamheter* sid 8 kan läsas:

” Sjöfartsverket styr inte över vilka fartyg som trafikerar farleden, men möjliggör med projekt Landsortsfarleden större och därmed färre fartygspassager”.

Detta motsägs på sidan 21 ” Antalet fartyg som beräknas trafikera Landsortsleden år 2040 beräknas vara drygt 1700 (enkel väg), förutsatt att en ny farled etableras, jämfört med knappt 1500 i nuläget (inte inkluderat fritidsbåtar)”.

Det innebär att 200 fler fartyg kommer att trafikera Landsortsleden, förutom den befintliga godstrafiken och fritidsbåtar till och från i leden, Södertälje hamn.

I broschyren **Our Hub** från Södertälje Hamn kan läsas,

”The container traffic to and from Södertälje has increased in average 20 percent every year in recent years”. ”Our present volumes are 400 000 tonnes/year”.

”The Max capacity 1 200 000 tonnes/year”

Då Sjöfartsverket inte styr över antalet fartyg och i vilken kondition de är i, som trafikerar farleden, borgar dessa expansiva framtidsambitioner för en väsentligt ökad trafik, med betydande olycksrisker.

Oljespill

Naturskyddsföreningen i Botkyrka–Salem vänder sig emot att öka risken för olyckor av oljeutsläpp från lastfartyg, både med det befintliga godkända tonnaget och än större risk med ett utökat tonnage. I hamnar ses ofta mindre oljeutsläpp från t ex läns-pumpar, däcksytor med dieseldrivna kranar och hydraulik e t c.. Omlastningar av oljeprodukter för vidare färd till Mälarhamnar medför utökade risker för oljespill i Södertälje hamn.

Mälaren är i dag dricksvattentäkt för 25 kommuner och har mer än två miljoner P/E, personekvivalenter anslutna. Större båtar och mer trafik innebär större risk för olyckor. Är **Stockholm Vatten och Dricksvattenutredningen** informerade?

Vem bär ansvaret och kostnaderna för en olycka?

Vid en båtolycka på Himmerfjärden, med förhärskande syd- sydvästliga vindar riskerar ett oljeutsläpp att driva in i Fitunaviken och Kaggfjärden med riksintressen för naturlig reproduktion av havsöring.

Muddring

Sprängning och muddring är tänkt att ske på flera ställen. Vid muddring och dumpning förorenas vattnet vid två tillfällen och på två olika ställen. Grumlingen påverkar under lång tid och minskar bottenvegetationens förmåga att syresätta botten. Som i sin tur innebär en försämring av livsbetingelserna för bottenlevande organismer. En betydande dumpning föreslås ske utanför Torö, som upptar 1 km² enligt kartan.

Muddring av förorenade bottensediment innebär reella risker att sprida föroreningarna till ännu större områden, än de befintliga. Förutom att de måste omhändertas och förvaras säkert, på land.

Sprängning

Sprängning görs med kväverika sprängmedel, lättlösliga kväveföreningar och som följd avsätter sig på sprängmassorna. Detta belastar Östersjön ytterligare. Projektet skall ses i sin helhet d v s miljöpåverkan kommer att i slutändan att vara större än den förväntade miljönyttan. Mänskligt återställande av det ursprungliga marina känsliga livet, låter sig inte göras.

Kommande MKB ska bl a. noggrant redovisa TBT tributylförekomster i sediment från nuvarande led och tänkt ny led.

Båtliv och fritid

Ragnarök och Regarns stränder med havsnära fritidshus kommer att beröras den nya leden. Fiske, båtliv, friluftsliv till sjöss är bland de största rekreationerna i Sverige. Förutom utländska båtturister är ett antal stora båtklubbar med tusentals medlemmar knutna till farvattnen från Mälaren till Landsort som kommer att drabbas. Populära naturhamnar, båtklubbar, klubbholmar, fritidshamnar som Södertäljes båtklubbar, Grödinge Båtklubb, Skanssundet, Axviksholmar. Rangsta båtklubb, Oaxen, kommer att bli särskilt utsatta, av en ny led. Då fartygstrafiken passerar mycket nära Sorundalandet.

Ett exempel är den mycket välbesökta och välskötta Arkholmen, som kommer vid den föreslagna leden inte gå att lägga till vid, för fritidsbåtar. Bogsvall är redan i dag är besvärande vid den norra bryggan. Större fartyg, kommer även att påverka den inre nu skyddade, sydostliga bryggviken.

Natura 2000 området Fifång med sin södra vik och Asköfjärden med Askös nordöstra strand är mycket frekventerade och välbesökta områden för fritidsbåtar. Fifångs södra vik kommer att kraftigt störas från bogsvall särskilt om de två grunden utanför Fifång skall sprängas bort. De har en dämpande funktion på bogvågor som kommer från fartygens undervattensskrov.

Erosion är koppad till hastighet. Fartygen kommer att behöva ha marginal på styrfarten för att framföras säkert. Det innebär att dessa mer djupgående större fartyg av varierande typ, "som inte Sjöfartsverket styr över" kan generera större skada på öarna Regarn och Oaxen, samt stränder på Mörkö och Skanssundet.

Ekologi

Norra och södra Fräckstahällarna utefter Sorundalandet klassas som högsta naturvärden klass 1, är störningskänsliga reproduktionsplatser för sjöfågel. 51 fågelarter varav 10 st rödlistade återfinns i ledens områden. En ökande population av ejder har noterats vid Fräckstahällar. Rastande Havsörn och säl påträffas emellanåt. De låglänta öarna är mycket känsliga för svallvågor. Till de högsta naturvärden räknas även Svärdsfjärden, Krabbfjärden, Kärringholmen.

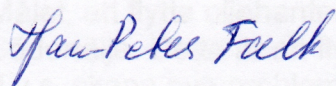
Strömningshastigheter

Båtar med 11,5 meters djup och längd av 220 m utgör ett stort displacement, med stora volymer vatten som skall undanträngas. Avståndet mellan sjöbotten och skrov kommer högst troligt, att på sina ställen vara för litet för att inte påverka det marina livet. Erosion och turbiditet, grumling i vattnet av bottenpartiklar genom propellar och roderörelser, är ofrånkomliga. MKB n förväntas redogöra för lägsta avstånd mellan båtbottnen och havsbotten. De strömningshastigheter som genereras vid fartygspassager i erosionskänsliga områden och även i trånga partier med hårda bottnar risker slita loss, växter och djur vid varje passage.

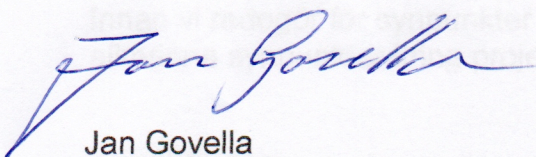
Naturskyddsföreningen i Botkyrka–Salem

Mot denna bakgrund avråder Naturskyddsföreningen i Botkyrka–Salem helt från att inrätta en ny farled mellan Landsort och Södertälje.

Med Vänliga Hälsningar, för styrelsen Uttran 5 november 2018 .



Jan Peter Falk
Ordf.



Jan Govella
Suppleant

Föreningskretsen Naturskyddsföreningen Botkyrka och Salem med 1900 medlemmar bildades 14 juni 1975 och ingår i riksföreningen med 226 000 medlemmar.

Naturskyddsföreningen i Botkyrka och Salem

c/o Stefan Adam Ek Bergsvägen 12. 144 31 Rönninge Epost: styrelsen@gaerdsmygen.se