

Per Nilsson
Ragnaröks tomtägarförening
Skogsbacken 20, 4tr
17241 Sundbyberg
Per@rasundaforvaltning.se

Näringsdepartementet
Diarie N2017/05430/TIF
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar rörande Trafikverkets nationella plan 2018-2029 avseende det namngivna förslaget Farleden Södertälje – Landsort – Diarie N2017/05430/TIF

Trafikverket har föreslagit att Farleden mellan Södertälje och Landsort dras om för att dispensfritt hantera fartyg med ett djupgående av 10,5 meter mot de 9,5 meter som farleden är godkänd för i dagsläget. Kostnaden för uppgraderingen är uppskattad till 156 MSEK varav 23 MSEK avser samfinansiering. Trafikverket anser att förslaget är samhällsekonomiskt lönsamt och miljömässigt hållbart.

Ca 1000 berörda boende på Södertörn har (via tomtägarföreningar, aktionsgruppen Havsörn samt intresseföreningar) yttrat sig över den MKB som Sjöfartsverket tagit fram inför beslut om omdragning av farleden Södertälje - Landsort. Yttrandena är samstämmiga och underkänner Sjöfartsverkets miljökonsekvensbeskrivning samt ifrågasätter den samhällsekonomiska kalkylen för det föreslagna farledsändringarna. Det folkliga motståndet har även kommunicerats via websidan Havsorn.info, i flertalet debattartiklar i lokal press samt uppvaktning hos lokalpolitiker.

Som representant för en av regionens större tomtägarföreningar, Ragnaröks Tomtägarförening, yrkar jag att Regeringen avslår förslaget om att allokera finansiering till det namngivna förslaget **Farleden Södertälje – Landsort** eftersom projektet inte är samhällsekonomiskt lönsamt och inte heller miljömässigt hållbart:

Det namngivna förslaget Farleden Södertälje – Landsort är inte samhällsekonomiskt lönsamt.

Sjöfartsverket har upprättat en fartygstrafikprognos för år 2040 och jämfört nollalternativet (dvs ingen åtgärd) med hur fartygstrafiken skulle se ut om den föreslagna omdragningen av farleden skulle komma till stånd. Skillnaden vid prognosticerad godsvolym skulle vara att **84 (4,6%) färre fartyg per år** skulle angöra Södertälje vid en omdragning av farleden – se tabell 1. Denna lilla minskning av fartygstrafiken anges som huvudparameter för den samhällsekonomiska vinsten men det faller på sin egen orimlighet 84 färre fartygspassager per år skulle motivera en investering om 156.000.000 kr.

Tabell 1: Fartygsstorlekar och flöden vid omdragning (dvs nyanläggning av farledssträckor) av Landsortsfarleden

3.1 Fartyg: antal och DWT

Antal fartyg och DWT har tillhandahållits från Sjöfartsverket.

Tabell 1: Nuvarande och framtida fartygstrafik för nollalternativ respektive ny farled. Observera att tabellerna visar antalet fartygsrörelser enkel väg. För att få det totala antalet fartygspassager ska siffrorna multipliceras med två.

	2016*	2021	2025	2030	2035	2040
DWT	Prognos totala antalet fartyg i Landsortsfarleden med ny farled					
< 5999	1198	1178	1176	1018	1011	1075
6000-7999	189	229	226	257	272	297
8000-11999	93	132	134	212	245	280
12000-14999	0	0	32	34	34	34
15000-19999	0	0	33	35	39	40
20000-30000	0	0	6	7	9	11
TOTALT:	1480	1539	1607	1563	1610	1737

	2016*	2021	2025	2030	2035	2040
DWT	Prognos totala antalet fartyg i Landsortsfarleden vid nollalternativ					
< 5999	1198	1178	1176	1018	1011	1075
6000-7999	199	239	308	342	366	391
8000-11999	93	132	197	279	317	355
12000-14999	0	0	0	0	0	0
15000-19999	0	0	0	0	0	0
20000-30000	0	0	0	0	0	0
TOTALT:	1490	1549	1681	1639	1694	1821

*Basåret 2014 uppräknat med Trafikverkets basprognos till 2016

Med föreslagen farled kommer antalet fartygspassager att minska då större fartyg ersätter flera mindre utan att minska på total last.

Vidare är prognosen om fartygstrafik gjord utifrån historiska antaganden om ökat användande av fossila bränslen i samhället samt att bränslehanteringen vid Bergs Oljehamn flyttas över till Södertälje - något som är ytterst osäkert och går emot aktuellt vetande. Det är därför sannolikt att såväl antalet fartygspassager som transportvolym (och därmed behovet av att trafikera farleden med större fartyg) är överskattad.

Dessutom förtiger farledsutredningen det faktum att Sjöfartsverket (via Landsorts Lotsstation) regelmässigt givit dispens till fartyg med djupgående upp till 11 meter fram till läktringsplatsen i Himmerfjärden samt till fartyg med längd om upp till 220 meter och djupgående om 9,5 meter i hela den befintliga farleden. Detta innebär att kostnaden för en uppgradering av befintlig farled skulle bli mycket lägre än en omdragning av farleden och ur ett tillståndsperspektiv oproblematiserbar.

Med realistiska antaganden går den samhällsekonomiska kalkylen inte ihop och således är den föreslagna **farledsombudningen inte samhällsekonomiskt lönsam**. Vad som däremot skulle kunna vara samhällsekonomiskt lönsamt är en uppgradering av befintlig farled. Kostnaden för en uppgradering är mycket lägre än en omdragning och bör rymmas innanför Sjöfartsverkets allmänna anslag. Trafikverkets förslag om en omdragning av Landsortsfarleden bör därför avslås och exkluderas från den nationella transportplanen 2018-2027.

Farleden Södertälje – Landsort är inte miljömässigt hållbar

Trafikverket anger i sitt sammanfattande underlag att en omdragning av Farleden Södertälje – Landsort är miljömässigt hållbar. Detta är helt felaktigt eftersom stora orörda vattenytor med känsligt djurliv skulle påverkas i såväl byggskede som driftsskede. Dessutom skulle det rörliga friluftslivet påverkas med begränsningar avseende bland annat fiske.

Bland det mest oroväckande är dock det buller som vid en omdragning av farleden skulle påverka stora områden med sammanhållen bebyggelse och områden som av Länsstyrelsen i Stockholms län samt Nynäshamns kommun pekats ut som tysta områden. I Nynäshamn Kommuns Översiktsplan definieras de tysta områdena:

”De tysta områden som markerats på kartan ”Grönstruktur” är de som avses bevaras tysta. Flera av dessa områden ligger inom regionalt och lokalt utpekade gröna kilar och värdekärnor. I de bevarandevärda tysta områdena kan bebyggelse, verksamheter och anläggningar tillkomma så länge ljudnivån inte överskrider 40 dBA högst tio minuter per vecka.”

Sjöfartsverkets bullersimuleringar är summariskt gjorda och har inte tagit hänsyn till vindförhållanden, mötande fartygstrafik och faktiska bostadsplaceringar. Dessutom har Sjöfartsverket utgått från en felaktig bullergräns, felaktiga bullerantaganden, och ett felaktigt område för bullergräns då man i Miljökonsekvensbeskrivningen för Farleden Landsort - Södertälje skriver:

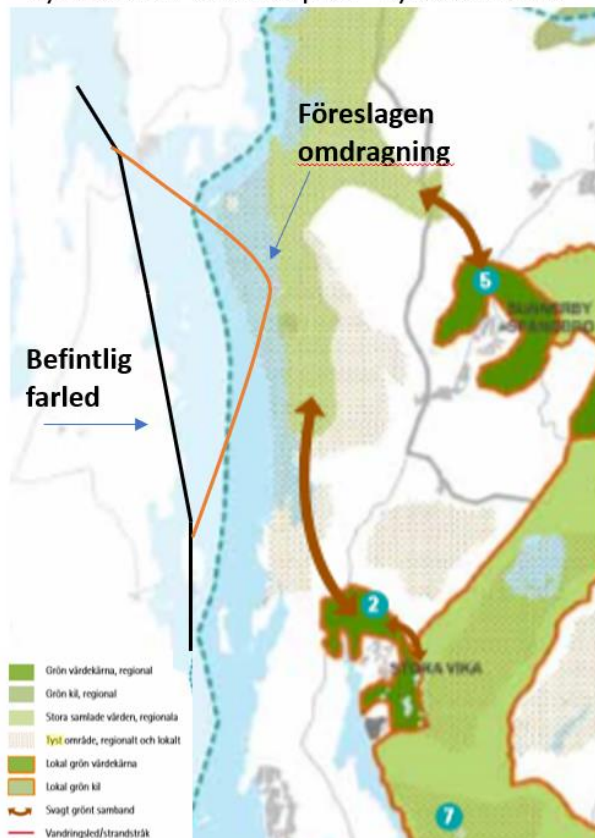
”Stora delar av den östra kusten mellan Skansundet och Regarn finns med i det regionala planeringsunderlaget som tysta områden. Med tyst område avses områden med en nivå av 45 dBA ekvivalentnivå eller lägre”

”Som högst kommer ca 3 500 fartyg (båda riktningarna) per år antas göra resan mellan Landsort Fyr och Södertälje hamn. Detta innebär att ca 10 fartyg om dagen kommer att trafikera farleden och det är högst otroligt att två fartyg kommer kunna höras samtidigt.”

I själva verket är tillåten bullernivån alltså 40 dBA och det tysta området sträcker sig över den planerade farledsomdragningen (se karta 1). En omdragning av farleden klarar alltså inte av att möta bullerkraven

Karta 1: Kartan visar tysta områden definierade i Nynäshamns översiktsplan och i Länsstyrelsens regionala plan. Föreslagen omdragning skulle inkräkta på lokalt och regionalt definierade tysta områden och därför svårligen passera tillståndsprövningen.

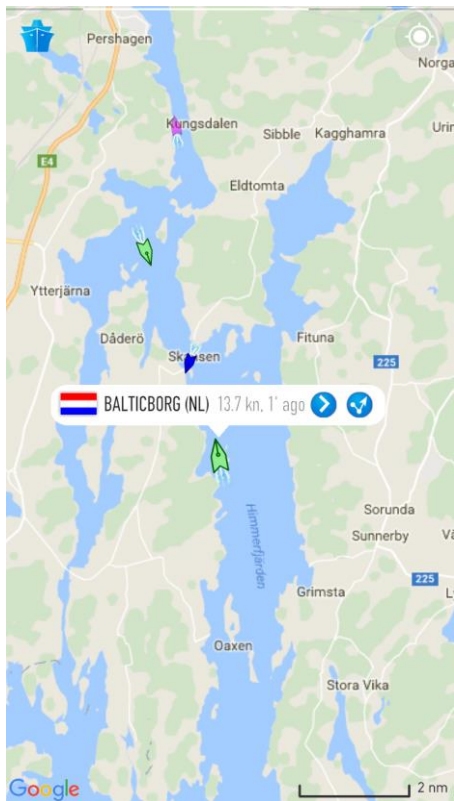
Nynäshamns översiktsplan – tysta områden



Dessutom har bullersimuleringen som presenterats av Sjöfartsverket utgått från att fartygstrafiken är jämnt fördelad över året och att fartyg inte möts i farleden.

Erfarenheten visar dock att fartygstrafiken är koncentrerad till helger och att fartyg ofta möts i farleden i eller i anslutning till Himmerfjärden – se exempelvis bild 1 från sjöfartsappen Marine Traffic där Fartygen EMS Carrier (108 meter lång, DWT 5486) i södergående riktning och Baltic Borg (153 meter lång, DWT 12 633) i norrgående riktning möttes 2017-11-26. Notera även fartygshastigheten.

Bild 1: Möte mellan fartyg i anslutning till Himmerfjärden Söndagen den 26:e november. Inom ett intervall av 5 timmar samma kväll noterades 5 fartygsmöten.



Med en korrekt bulleranalys analys som är baserad på faktiska förhållanden såsom fartygsmöten, fartygshastighet och gränser för Tysta zoner så kommer en omdragning av farleden inte att kunna passera tillståndsprövningen. Återigen skulle en uppgradering av befintlig farled kunna vara ett realistiskt alternativ då det kräver en annan tillståndsprövning. Det finns därför ingen anledning för Regeringen att allokera pengar till ett projekt bryter mot grundläggande bullerregler och vi yrkar därför att Projektet **Farleden Södertälje – Landsort** exkluderas från den nationella transportplanen 2018-2029.

För Ragnaröks Tomtägarförening

Per Nilsson