



Eddie Wingren
Oskarsvägen 26
172 76 Sundbyberg

Ansökan om att Åbofartyg inte ska medges dispens att få framföras i 12 knop förbi Nykvarnsholme, Österåkers kommun

BESLUT

Länsstyrelsen avslår ansökan.

BAKGRUND

Du har ansökt om att Åbofartyg inte ska medges dispens att få framföras i 12 knop på den sträcka förbi Nykvarnsholme i Österåkers kommun som har fartbegränsats till 10 knop för övrig sjöfart. Som skäl har du anført i huvudsak följande. Beslutet att tre av Åbofartygen ska få framföras i 12 knop har inneburit att erosionen fortgår både vid högvatten och vid normala nivåer. För Viking Grace, som framförs i 10 knop, har erosionen nästan helt upphört även vid mindre högvatten och normalvatten. SGI har under våren 2018 försökt förstärka stranden på Nykvarnsholme med lite storsten och grus. Dessa åtgärder har medfört att de tre 12-knopsfartygen, vid högvatten och vid normala nivåer, börjat spola bort grus och erosionen fortgår. Med utgångspunkt från dessa iakttagelser borde även de tre 12-knopsfartygen få iakttaga samma restriktioner som Viking Grace på den aktuella sträckan och, i likhet med Viking Grace, tillåtas kompensera denna hastighetsminskning med att få framföras något fortare på andra avsnitt. De fartyg som inte är beroende av tidspress bör endast få framföras i 8 knop för att erosionen ska upphöra. Du har bifogat foton av en strandbrink på Nykvarnsholme, från den 28 april respektive den 9 december 2018, som du menar visar att stranderosionen fortgår.

I ärendet har remiss utgått till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Kustbevakningen, Polismyndigheten Region Stockholm (Sjöpolisen), Statens Geotekniska Institut (SGI), Viking Line Abp, Tallink Silja AB och Österåkers kommun.

Sjöfartsverket har avstyrkt bifall till ansökan och har som skäl anført i huvudsak följande. Det har tidigare gjorts omfattande utredningar gällande problematik med stora fartygs passage i Furusundsleden. Resultatet har sedan legat till grund för justeringar av fartbegränsningen på vissa sträckor i leden. Först på prov och sedan som permanenta fartbegränsningar genom uppdatering av Länsstyrelsens föreskrifter. Sjöfartsverket anser att dessa justeringar var framtagna utifrån en

Datum
2019-10-11

Beteckning
2589-5949-2019

gedigen utredning och att de är väl avvägda mellan miljö-, tillgänglighets- och sjösäkerhetskännsyn.

Transportstyrelsen har avstyrkt bifall till ansökan och har som skäl anfört i huvudsak följande. På uppdrag av bland andra Sjöfartsverket, Trafikverket och Stockholms Hamn har omfattande utredningar om fartygstrafikens miljöpåverkan i Furusundsleden genomförts under de senaste åren. Transportstyrelsen bedömer att nuvarande föreskrifter om fartbegränsning är väl utredda och grundade på en avvägning mellan tillgänglighet, säkerhet och miljö. En ändring av befintliga fartrestriktioner kan komma att påverka hela transportsystemet och få negativa konsekvenser för bland annat den tidtabellbundna Finlandstrafiken. Ansökan ger ingen tydlig bild av problemens omfattning eller vad en fartsänkning skulle ge för effekt. Beslut om nya restriktioner bör föregås av nya miljöutredningar och en analys där ekonomiska konsekvenser eller annan negativ påverkan för samhället utreds ingående.

Naturvårdsverket har låtit meddela att man avstår från att avge yttrande.

Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att lämna synpunkter.

Kustbevakningen har avstyrkt bifall till ansökan i den del den avser 8-knopsbegränsningen, men ställer sig positiv till att inga dispenser från rådande 10 knop ska medges.

Sjöpolisen har avstått från att avge yttrande då man inte anser sig ha kunskap i miljöfrågor.

SGI har anfört följande. SGI bedriver ett forskningsprojekt i Furusundsleden som varar 2016–2021. Projektet finansieras av Trafikverket, Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Stockholms län och SGI. Projektet genomförs av SGI tillsammans med institutionen Teknisk vattenresurslära på Lunds tekniska högskola, Lunds Universitet. Stränderna länga Furusundsleden utsätts för erosion från bland annat fartygstrafik. Fältstudier har tidigare genomförts för att bedöma vilken typ av fartygsgenererade vågor som påverkar erosionen mest (Granath 2015). Enligt dessa studier har det visat sig att avsänkingsvågen har störst negativ påverkan på stranderosionen och att en hastighetssänkning delvis kan lindra denna effekt. Enbart en hastighetssänkning löser dock inte hela problemet, varför olika typer av erosionsskydd kan komma att erfordras, eventuellt tillsammans med andra åtgärder. Traditionellt utgörs erosionsskydd längs farleder av hårda skydd såsom stenskoningar, gabioner och betongplattor eller betongmadrasser. Gemensamt för dessa skydd som enbart utgörs av hårt material (sten, betong, tegel), är att de skadar det naturliga ekosystemet samt att de ofta förflyttar problemet nedströms och därmed skapar erosion på andra oönskade platser. Ofta sker erosion i kanterna av dessa skydd och med tiden kan de även sätta sig och därmed sjunka ner under vattenytan med försämrat skydd som resultat. Naturanpassade erosionsskydd syftar till att förhindra erosion i samklang med naturen och på ett hållbart sätt. Sådana skydd använder sig av naturliga

Datum
2019-10-11Beteckning
2589-5949-2019

material, växter samt växter i kombination med hård eller delvis hårda skydd. Naturanpassade erosionsskydd används på andra platser i världen men har av tradition inte använts särskilt ofta i Sverige. Det övergripande syftet med projektet är att testa och utvärdera funktionen av olika naturanpassade erosionsskydd samt deras förmåga att samtidigt skydda eller öka biodiversiteten längs utsatta stränder där mänskliga aktiviteter negativt påverkat ekosystemet. Målen med den föreslagna studien är att a) klargöra vilka orsaker som ligger bakom fartygsgenererad erosion i farleder; b) rangordna orsakerna med avseende på fartygets karakteristika och farledens utformning; c) utforma olika naturanpassade erosionsskydd som kan användas i farleder; d) testa erosionsskydden i en farled och utvärdera resultatet med avseende på funktionalitet, robusthet, miljöpåverkan, ekonomi och social upplevelse; e) utveckla en matematisk modell för fartygsvågor, sedimenttransport samt strandförändringar som kan användas förebyggande; och f) ta fram underlag till en vägledning för naturanpassade erosionsskydd i farleder. Testområden har anlagts på Nykvarnsholme, vid Kopparnäs och vid Staboudde, för att testa olika metoder som skydd mot fartygsgenererad erosion. Utvecklingen vid dessa tre testområden kommer att följas under en längre period. Inom det pågående forskningsprojektetsuppdraget kommer åtgärderna att följas upp till 2021. Efter det kommer ytterligare uppföljning att ske, för att studera hur naturanpassade lösningar fungerar i längden. Den naturanpassade åtgärden vid Nykvarnsholme är en strandfodring samt släntutjämning. Inga växter har planterats där, utan naturlig återväxt ska studeras inom detta testområde. Förändringarna som kan ses vid Nykvarnsholme är en del i forskningsprojektet och sandens omfördelning studeras och mäts in regelbundet. Återetablering av växter kommer också att studeras inom ramen för forskningsprojektet. Testområdet vid Nykvarnsholme kommer även att användas vid framtagning och kalibrering av matematiska modeller för att studera fartygsvågors påverkan på stränder.

Viking Line Abp har avstyrkt bifall till ansökan och som skäl anfört i huvudsak följande. Furusundsleden i farleden till Stockholm är en del av huvudfarleden mellan Finland och Stockholm. Farleden är en viktig förbindelselänk för transport av passagerare, frakt och gods mellan Sverige och Finland, och utgör en del av en lång logistikkedja som är uppbyggd kring fartygen, där de farter i Furusundsleden som fartygen har tillstånd att hålla är en viktig faktor. Beslut om fartbegränsningar i farleden ska vara noggrant utvärderade och baseras på verkliga, forskade fakta om erosionen över en tid på flera år med beaktande av sjöfartens behov, men också utifrån trafik- och säkerhetsaspekter i farleden. Under perioden 2013–2015 pågick en omfattande studie kring den fartygsgenererade stranderosionen initialiserad och finansierad av Sjöfartsverket, Trafikverket och Stockholms Hamn. Studien renderade i en process där Länsstyrelsen den 18 april 2016 fattade ett balanserat beslut om differentierade fartbegränsningar, bland annat i den del av farleden som ansökan avser. Viking Line har upplevt att det beslut som fattades av Länsstyrelsen har fungerat väl. I farledssträckningen skulle även erosionsskyddande åtgärder vidtagas, vilka behöver utvärderas. Att så här kort tid efter studien och beslutet göra förändringar är inte motiverat.

Datum
2019-10-11

Beteckning
2589-5949-2019

Tallink Silja AB har avstyrkt bifall till ansökan och som skäl anfört i huvudsak följande. Efter många års konstruktiva diskussioner fattade Länsstyrelsen den 18 april 2016 ett väl motiverat och genomtänkt beslut om fortsatta och differentierade fartbegränsningar på sträckan Nykvarnsholme–Stabbo i Furusundsleden. Ett beslut som är väl underbyggt och som accepterats av alla parter. Fartbegränsningarna är satta för att begränsa erosionen, men ändå tillåta den samhällsviktiga transportvägen Furusundsleden att fungera för aktuell trafik. Beslutet och acceptansen till beslutet kom även med hänsyn tagen till att olika erosionskyddande åtgärder skulle komma att provas på vissa sträckor längs leden. Att efter så kort tid förändra de beslutade fartbegränsningarna ger inte den långsiktighet som beslutet var tänkt att ge. Beslut om fartbegränsningar i de viktiga transportlederna in mot Stockholm bör fattas med långsiktighet och inte påverkas av kortsiktiga och ensidiga åsikter från enskilda. Förändringar i fartbegränsningarna kan påverka hela transportkedjor uppbyggda sedan många år. De nu gällande fartbegränsningarna bör inte förändras utan att flera år passerat samt att de korrekt och mångsidigt har kunnat utvärderas och olika erosionsbegränsande åtgärder har kunnat provas.

Österåkers kommun har avstått från att avge yttrande angående ändring av fartbegränsningen och som skäl anfört att underlaget är otillräckligt. Kommunen bedömer dock att de redovisade skadorna bör utredas och utgöra underlag för fortsatta bedömningar och förslag.

Du har givits tillfälle att lämna synpunkter på remissinstansernas yttranden och också inkommit med en skrivelse i vilken du har anfört i huvudsak följande. Tidigare gjorda utredningar har fastslagit att farten är den helt avgörande faktorn för den pågående stranderosionen. Den beslutade farten om 10 knop för Viking Grace har inneburit att stranderosionen nästan har upphört vid hennes passager. Däremot har erosionen fortsatt för Tallink Silja Galaxy och Tallink Silja Baltic Princess samt för Viking Amorella. När Viking Grace framförs i 10 knop på berörd sträcka har hastighetsökning på vissa ej lika känsliga delar av Furusundsleden gjorts enligt uppgjord plan. Med detta som utgångspunkt borde de ovan nämnda fartygen följa samma plan och klara erforderlig tid i hamn. Vidtages dessa åtgärder kommer stranderosionen i berörda delar av Furusundsleden i huvudsak att upphöra och restaurering som SGI påbörjat få önskad effekt. I nuläget fortgår erosionen, vilket du menar framgår av ett ytterligare bifogat foto, från den 26 mars 2019, av samma strandbrink på Nykvarnsholme som du bifogat ansökan.

SKÄL TILL LÄNSSTYRELSENS STÄLLNINGSTAGANDE

Enligt 2 kap. 2 § första stycket sjötrafikförordningen (1986:300) får länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen meddela föreskrifter om fartbegränsning i Sveriges sjöterritorium. Om föreskrifterna har betydelse från miljösynpunkt ska även, enligt 2 kap. 3 § sjötrafikförordningen, Havs- och vattenmyndigheten samt Naturvårdsverket höras.

Datum
2019-10-11

Beteckning
2589-5949-2019

Av 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen följer även att Länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen får meddela dispenser från sina föreskrifter.

Såsom framgår av vissa remissvar beslutade Länsstyrelsen i april 2016 (dnr 2589-11453-2015) om en lägre fartbegränsning för den här aktuella sträckan i Furusundsleden. Fartbegränsningen sänktes från 12 till 10 knop. Beslutet grundade sig på den flera år långa utredning som utfördes av naturgeografen Lars Granath på uppdrag av Sjöfartsverket, Trafikverket och Stockholms Hamn. Utredningen visade att av de fyra Finlandsfärjor som går i reguljär 24-timmarsstrafik på Åbo, och därför får anses mer tidspressade än övrig trafik i farleden, det var framförallt Viking Grace som vid 12 knop åstadkom de vågrörelser som framförallt ligger bakom stranderosionen. Övriga tre fartyg kunde även fortsättningsvis framföras i 12 knop, var bedömningen. På grund av de aktuella fartygens pressade logistik medgavs de därför dispens att även framgent få trafikera sträckan i 12 knop. Av samma skäl medgavs Viking Grace dispens att få överskrida gällande fartbegränsning, men inte på den aktuella sträckan utan på andra, mindre ömtåliga passager i leden mellan Stockholm och Ålands hav.

Kustbevakningen har tillstyrkt bifall till din ansökan i den del den avser att även ”dispensfartygen” ska tvingas hålla högst 10 knop på den aktuella sträckan. Av Länsstyrelsens samrådsmyndigheter enligt sjötrafikförordningen har både Sjöfartsverket och Transportstyrelsen avstyrkt bifall till ansökan (Naturvårdsverket samt Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att avge yttrande, liksom Sjöpolisen och Österåkers kommun). SGI har inte tagit ställning i frågan, utan i huvudsak redogjort för pågående forskningsprojekt avseende försök med naturanpassade erosionsskydd. Rederierna har avstyrkt bifall till ansökan.

Länsstyrelsen delar Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens, samt rederiernas, uppfattning att nuvarande reglering är en rimlig kompromiss mellan miljö och framkomlighet i leden, beslutad efter en mycket omfattande och gedigen utredning av ledande expertis på området. Då dessutom forskningsprojekt pågår på den aktuella sträckan finner Länsstyrelsen sammantaget att din ansökan bör avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR LÄNSSTYRELSENS BESLUT

Detta beslut kan överklagas hos regeringen (Näringsdepartementet), se bilaga.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Adla Assali. Föredragande har varit länsassessor Johan Backman.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Datum
2019-10-11

Beteckning
2589-5949-2019

Kopia till

Sjöfartsverket, Infrastruktur, dnr 19-00833

Transportstyrelsen, Sjö- och luftfart, dnr TSS 2019-660

Naturvårdsverket, dnr NV-01428-19

Havs- och vattenmyndigheten, Enheten för havsmiljöförvaltning, dnr 000654-2019

Polismyndigheten Region Stockholm, Sjöpolisen

Kustbevakningen, dnr 2019-466

Statens geotekniska institut, dnr 5.10.1-1504-0245

Österåkers kommun, Tekniska nämnden, dnr TN 2019/0027-01

Tallink Silja AB

Viking Line Abp

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på

www.lansstyrelsen.se/dataskydd.



Hur man överklagar hos regeringen, Näringsdepartementet

Var ska beslutet överklagas

Länsstyrelsens beslut kan skriftligen överklagas till **regeringen, Näringsdepartementet**.

Hur man utformar sitt överklagande m.m.

I skrivelsen ska du

- tala om vilket beslut du överklagar, t.ex. genom att ange ärendets nummer (diarienumret)
- redogöra för hur du anser att beslutet ska ändras.

Du bör också redogöra för varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Du kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet åt dig.

Behöver du veta mer om hur du ska gå till väga, så ring eller skriv till Länsstyrelsen.

Övriga handlingar

Om du har handlingar eller annat som du anser stöder din ståndpunkt, så bör du skicka med det.

Var inlämnas överklagandet

Din skrivelse ska inlämnas/skickas **till Länsstyrelsen** och inte till regeringen, Näringsdepartementet.

Tid för överklagande

Länsstyrelsen måste ha fått din skrivelse **inom tre veckor** från den dag **du fick del av beslutet**, annars kan ditt överklagande inte tas upp.

För ideella organisationer, som har rätt att klaga enligt 16 kap. 13 § miljöbalken, gäller istället att Länsstyrelsen måste ha fått skrivelsen innan tiden för överklagande har gått ut för parterna och sakägarna, annars kan överklagandet inte tas upp.

Underteckna överklagandet

Din skrivelse ska undertecknas och namnteckningen förtydligas. Uppge också postadress och telefonnummer.

Postadress
Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 STOCKHOLM

Besöksadress
Regeringsgatan 66

Telefon
010-223 10 00 (vxl)

E-post/webbplats
stockholm@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/stockholm