



Falkuddens Tomtägarförening
Folkungagatan 103
116 30 Stockholm

Parter: Staten genom Sjöfartsverket

Målet gäller: tillstånd till breddning och fördjupning av allmän farled m.m. mellan Södertälje och Landsort, Södertälje, Botkyrka, Trosa och Nynäshamn kommuner i Stockholms och Södermanlands län

De bifogade handlingarna skickas till er för kännedom.

Kontakta oss gärna per e-post mmd.nacka@dom.se eller telefon om ni har frågor.

Helena Seeling Frisell
Telefon 08-561 656 40

Bifogade handlingar: aktbilaga 161-162

Till
Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

Skickas med e-post: mmd.nacka.avdelning4@dom.se

den 13 oktober 2025

Mål nr M 114–25; tillstånd enligt miljöbalken till breddning och fördjupning av allmän farled m.m.; Sjöfartsverkets yttrande

Mark- och miljödomstolen har i föreläggande daterat 2025-09-22 (aktbil. 159) anmodat Sjöfartsverket (sökanden) att yttra sig över inkomna yttranden från myndigheter samt från sakägare. Yttranden har inkommit från Havs- och vattenmyndigheten (aktbil. 140), Länsstyrelsen Sörmland (aktbil. 149), Länsstyrelsens Stockholm (aktbil. 152), Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (aktbil. 127), Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret (aktbil. 129, 130), Nynäshamns kommun (aktbil. 133).

Myndigheten för samhällsskydd- och beredskap (MSB) (aktbil. 110) avstår från att lämna yttrande. Statens fastighetsverk (aktbil. 128) och Trafikverket (aktbil. 137) anger att de inte har ytterligare synpunkter.

Domstolen har även förelagt Sjöfartsverket att avge yttrande avseende om övriga fastighetsägare och rättighetshavare som har inkommit med synpunkter (aktbil. 124 och 151, 129–130, 144, 147 och 148) är att betrakta som vattenrättsliga sakägare, samt, om så är fallet, inge en reviderad sakägarförteckning.

Nedan följer under respektive rubrik en sammanfattande beskrivning av vad som anförs i inkomna yttranden samt Sjöfartsverkets kommentarer. Inledningsvis behandlas vissa frågor samlat som framförts i flera av yttrandena.

1. Övergripande frågor

1.1 Inledning

Flera myndigheter, privatpersoner och föreningar har inkommit med synpunkter på ansökt verksamhet. Bland annat har synpunkter inkommit avseende oro för att muddringen kommer

innebära grumling och att detta kan komma att medföra negativ påverkan på fisk, fågel samt vattenkvalitet och risk för spridning av föroreningar.

Sjöfartsverket har inför ingivande av ansökan under lång tid utförligt utrett påverkan och konsekvenser för omgivningen av planerade åtgärder. Sjöfartsverket har efter ingivande av ansökan även, efter synpunkter från myndigheter, utfört vissa kompletterande utredningar och bedömningar, bland annat avseende invasiva arter. Vid utformning av ansökta åtgärder har flera aspekter beaktats för att minska påverkan för omgivningen, såsom utformning av farleden för att minska muddringsbehovet och vid lokalisering av utmärkning för att undvika störning för fågel. Vidare föreslås försiktighets- och skyddsåtgärder för att begränsa påverkan på omgivningen, till exempel genom att använda miljöskopa vid muddring av förorenade massor och att begränsa tiden då arbeten får utföras. För att kontrollera efterlevnad samt bekräfta slutsatserna av bedömningarna kommer verksamheten att följas upp genom ett kontrollprogram.

Det är inte möjligt att genomföra infrastrukturprojekt utan någon påverkan alls på omgivande miljö, men i detta fall innebär projektets genomförande begränsade störningar och nästan enbart kopplade till genomförandeskedet. Dessa måste vägas mot de betydande miljöförbättringar som en säkrare farled innebär, samt förläggning av de nya farledsavsnitten till områden som är mindre känsliga för påverkan från fartygstrafiken.

1.2 Invasiva arter

Flera parter har framfört oro avseende att verksamheten riskerar medföra spridning av invasiva arter, bl.a. nyzeeländsk bottensnäcka.

Sjöfartsverket hänvisar till inlägga den 15 april 2025 samt tillhörande komplettering, i vilken ytterligare bedömning av risk för spridning av invasiva arter har gjorts. Av bedömningen framgår att muddring och dumpning kan riskera att medföra spridning av nyzeeländsk bottensnäcka. I jämförelse med att transportera och dumpa muddringsmassor längre bort, bedöms emellertid nu ansökt alternativ medföra mindre risk för spridning av invasiva arter. För att minska risken för spridning av invasiva arter har Sjöfartsverket inget att erinra mot att vid byte av arbetsområde tillse att maskiner är fria från massor innan de används inom ett annat område (se även avsnitt 2.2).

I sammanhanget kan även konstateras att nyzeeländsk bottensnäcka är vanligt förekommande i Östersjön och att den förekommer på alla typer av grunda bottenar ned till ca 20 m djup. Dumpningsområdet har en bottennivå om -33 meter och dumpningsområdets beräknade volym utgår från fyllning till -28 m. Vidare framgår av den tekniska beskrivningen att den dumpade materialvolymens överyta förväntas sjunka något över tiden. Sammantaget bedöms platsen för dumpning, även efter genomförandet, på grund av sitt djup vara ogynnsam för nyzeeländsk tusensnäcka.

1.3 Ålgräs

Frågan om risk för påverkan på ålgräsängar vid dumpning och lokaliseringen av föreslagen dumpningsplats har tagits upp i flera yttranden.

Sjöfartsverket har efter synpunkter och information om förekommande ålgräs låtit utreda frågan om verksamhetens eventuella påverkan närmare, se [Bilaga 1, PM Fredningsområde och ålgräs](#). Sammanfattningsvis bedöms risken för skador på ålgräs i dumpningsområdets närhet vara liten eller försumbar. Med hänsyn till detta bedöms inte ytterligare försiktighetsåtgärder motiverade.

1.4 Vågor och erosion

Yttranden har inkommit där en oro framförs om att ansökta åtgärder och större fartyg ska medföra förändrad och större vågpåverkan. Synpunkter har även inkommit avseende risk för ökad erosion vid flera platser.

Sjöfartsverket hänvisar till miljökonsekvensbeskrivningen samt underbilagor, där verksamhetens påverkan på omgivningen, bland annat följer av vågor m.m. från fartygstrafik, beskrivs utförligt. I Bilaga 3c till ansökan redovisas en våg- och svallutredning som presenterar en bedömning av fysisk påverkan på bottensediment och kustlinje från fartygsgenererade vågor och strömmar. I Bilaga 3d redovisas en utredning om risker för stranderosion. I Bilaga 3r redovisas en inventering av grunda strandområden.

Därutöver har Sjöfartsverket kompletterat ansökan den 15 april 2025 med en promemoria om vågor, erosion och sedimentspridning. I utlåtandet ges en så kallad second opinion på den ursprungliga vågutredningen, där Sweco bedömer att såväl metod som programvara för modellberäkningarna är väl beprövade och att det saknas skäl att ifrågasätta slutsatser av den tidigare utredningen. Sammantaget bedöms påverkan genom fartygsgenererade vågor m.m. vara väl utredda.

Genom att farleden flyttas kommer påverkan från fartygstrafik delvis kunna påverka andra områden än nu befintliga, men sammantaget innebär omledningen av farleden en betydande förbättring för de stora, grunda områden med goda förutsättningar för värdefull vegetation som idag påverkas av befintlig farled. De nya farledsavsnitten innebär således att betydligt mindre arealer med potential för höga naturvärden kommer att påverkas av fartygstrafiken, och stränderna längs dessa är inte heller känsliga för erosion. Vidare erinras om att avsänknings-effekter bedöms minska till följd av att farleden flyttas till djupare vatten och fördjupas.

Stränderna längs de nya farledsavsnitten, som skulle kunna beröras av större vågpåverkan från fartygstrafiken, är således huvudsakligen inte känsliga för erosion. Dessa områden utpekas i Bilaga 3c till ansökan. Även om stränderna inte är erosionskänsliga skulle det dock kunna finnas befintliga anläggningar, t.ex. bryggor, som möjligen kan påverkas av ökad våg- och strömbildning. För att följa upp eventuell påverkan på sådana anläggningar, naturligtvis under förutsättning att dessa är lagliga, avser Sjöfartsverket att inför utförande av projektet inventera och vid behov besikta anläggningarna om så är önskvärt från ägarens sida.

1.5 Hastighetsbegränsning i farleden

Flera parter har efterfrågat hastighetsbegränsningar för att minska omgivningspåverkan genom buller, vågor, m.m., bland annat vid Fifång-Regarn.

I dagsläget finns hastighetsbegränsningar i delar av Landsortsfarleden, från strax söder om Regarn till Södertälje hamn. I större delar av farleden begränsas hastigheten till 12 knop, i anslutning till Skanssundet och Brandalsund samt delar av Hallsfjärden begränsas hastigheten till 7 knop och vid Södertälje hamn begränsas hastigheten till 6 knop. I de yttre delarna råder inga hastighetsbegränsningar.

Sjöfartsverket anser inte att det finns behov av att ompröva befintliga hastighetsbegränsningar, fränsett den förordade hastighetssänkningen längs sträckan Regarn-Oaxen. I övriga delar av farleden ser inte Sjöfartsverket att påverkan från fartygstrafik är av sådan betydelse att det

föranleder behov av hastighetsbegränsning. Frågan om hastighetsbegränsning är en avvägning mellan säkerhet (då viss hastighet förenklar god manövrering), tillgänglighet samt påverkan på omgivningen. I de områden där inte någon negativ påverkan föreligger är det viktigt för sjöfarten att kunna hålla högre hastigheter.

2. Synpunkter från myndigheter

2.1 Havs- och vattenmyndigheten (aktbil. 140)

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) motsätter sig dumpning av samtliga massor som omfattas av Naturvårdsverkets klasser 4 och 5. HaV ifrågasätter att medelvärden använts vid klassificering av massor och anser att alla muddermassor från områdena 36 N, 37 och 41 ska omhändertas på land.

Sjöfartsverkets ansökan omfattar inte muddring i område 41, då detta är beläget inom Södertälje hamns hamnområde och omfattas av hamnens tillstånd till muddring.

De massor som ska muddras har provtagits utförligt enligt vedertagen metodik i flera omgångar och massorna har klassificerats utifrån innehåll av föroreningar samt utifrån tekniska förutsättningar för muddring. Vid provtagning och klassificering används medelvärden eftersom enstaka provvärden kan avvika och inte ge en rättvisande bild av massornas föroreningsinnehåll. Överlag kan ämnet krom överstiga de halter som anges för Naturvårdsverkets klass 3 (även i L1-massorna) vilket beror på bakgrundshalter och provtagningsmetodik. Detta förklaras mer ingående i Bilaga 3g till ansökan. De massor som kommer att dumpas, dvs L1-massorna innehåller inte förhöjda halter jämfört med sedimenten på botten i dumpningsområdet idag (snarare lägre).

Ansökt verksamhet innebär att de mer förorenade muddermassorna från områdena 36 och 37 tas upp för hantering på land, vilket innefattar de översta 25 cm i område 36N och samtliga muddermassor i område 37. Avgränsningen i djup i muddringsområde 36N har gjorts utifrån sedimentprover i området, där resultaten visar att underliggande lagren motsvarar klass 1-3 enligt Naturvårdsverkets klasser (se Bilaga 3g till ansökan). Därmed bedöms inte halten av förorenande ämnen i de underliggande lagren motivera särskilt omhändertagande och Sjöfartsverket förordar dumpning av massorna, liksom andra muddermassor som inte innehåller höga halter av föroreningar. Sjöfartsverket vidhåller lämpligheten i planerat utförande och bedömer inte att det är miljömässigt motiverat att ta upp samtliga muddermassor i område 36N på land.

HaV informerar om att det i muddrings- och dumpningsområdet finns några fredningsområden med fredning under kvartal 4 och framför att Sjöfartsverket behöver ta detta i beaktande avseende tiden man ska muddra och dumpa.

Sjöfartsverket har med anledning av HaVs synpunkter närmare utrett verksamhetens eventuella påverkan på fisk i fredningsområdet, se Bilaga 1, PM Fredningsområde och ålgräs. Sammanfattningsvis bedöms inte den ansökte verksamheten påverka de aktuella områdena i någon omfattning av betydelse, främst då de åtgärder som kan påverka områdena är mycket kortvariga och sker på betydande avstånd från dessa.

2.2 Länsstyrelsen Södermanland (aktbil. 149)

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas och tillstyrker ansökan, med vissa kommentarer och tillägg. Nedan redovisas de frågor som föranleder ett bemötande från Sjöfartsverket.

*Länsstyrelsen anser att det som en allmän säkerhetsåtgärd bör utföras en grundlig rengöring av maskiner innan arbete påbörjas vid byte av lokal samt efter avslutat arbete i syfte att förhindra spridning av invasiva arter. Detta anses speciellt viktigt om maskiner används i områden med exempelvis nyazeeländsk tusensnäcka (*Potamopyrgus antipodarum*) eller vitfingrad brackvattenskrabba (*Rhithropanopeus harrisi*) återfinns.*

Sjöfartsverket har inget att erinra mot att vid byte av arbetsområde tillse att maskiner är fria från massor innan de används inom ett annat område, se åtagandet i avsnitt 1.2.

Länsstyrelsen yrkar med stöd av 25 kap. 2 § miljöbalken på ersättning med 16 000 kr för rättegångskostnader.

Sjöfartsverket avser att ta ställning till kostnadsyrkanden senare under målets handläggning.

2.3 Länsstyrelsen Stockholm (aktbil. 152)

Länsstyrelsen anser att dumpning kan medges vid en lämplig plats, men att det inte är visat att dumpning vid den ansökta platsen kan ske utan olägenhet för miljön. Länsstyrelsen anser att ansökan behöver kompletteras avseende risk för erosion innan länsstyrelsen kan ta slutlig ställning. Länsstyrelsen förordar även nyttiggörande av massor och att dumpning ska ske längre ut till havs (t.ex. Ekknölen) och hänvisar till förekomst av ålgräs i områden nära föreslagna dumpningsplats.

Dumpningsplatsen har valts efter omfattande utredningar. Platsen har goda ackumulationsförhållanden, ligger inte i närheten av någon skyddsvärd miljö, och bedöms endast medföra risk för en liten eller försumbar skada på närliggande ålgräsförekomster.

Cirka 80% av all muddring sker i Skansundet eller längre in i farleden, och det är inte rimligt att lokalisera en dumpningsplats längre ut än den nu aktuella. Vidare är det utifrån säkerhetsaspekter och väderförhållanden inte lämpligt att förlägga ett dumpningsområde utomskärs. Med planerade försiktighetsåtgärder kan planerad dumpning utföras utan olägenheter för vattenmiljön och Sjöfartsverket anser därmed att det finns förutsättningar att meddela dispens enligt ansökan.

För frågan om risken för påverkan på ålgräs hänvisas till avsnitt 1.3 ovan.

Länsstyrelsen anser att bullrande arbeten ska begränsas till att endast utföras vissa perioder kopplat till biologin och för att minska påverkan på marina organismer under känsliga perioder, och att Sjöfartsverket ska ta fram förslag till villkor.

Sjöfartsverket instämmer i länsstyrelsens bedömning och har med anledning av detta, samt för att begränsa grumling och påverkan på närboende, föreslagit att arbeten ska begränsas till vinterhalvåret när den biologiska aktiviteten är som lägst, se villkorsförslag 3 och 9.

Länsstyrelsen bedömer att det saknas tillräckligt underlag om risker för erosion från bottenvågor. Vidare vidhålls att hänsyn ska tas till klimatförändringar vid beskrivning av miljökonsekvenser. Länsstyrelsen anser att sökanden behöver presentera skyddsåtgärder i de områden där risk för erosion har (eller kommer att) identifierats. Sådana skyddsåtgärder kan

med fördel utgöras av biologiska skydd där så är möjligt. Länsstyrelsen bedömer avslutningsvis att Statens geotekniska institut bör få möjlighet att yttra sig över erosionsriskerna från ett tekniskt perspektiv, främst vad gäller förhållandena i Brandalsund.

Påverkan från såväl avsänkningsvågor som svall och risk för erosion på grund av detta har redovisats i ansökan, se avsnitt 1.4 ovan. Sammantaget bedöms påverkan ha utretts enligt vedertagen metodik och inte medföra negativa konsekvenser av någon betydelse. Det är fråga om en befintlig farled som delvis leds om till nya och ur erosionssynpunkt bättre sträckningar, samt en fördjupning som i sig innebär minskade avsänkningseffekter.

Sjöfartsverket noterar dock att SGI har givits möjlighet att ge in ett yttrande i målet, och att ytterligare synpunkter kan aktualiseras efter att detta inkommit.

Länsstyrelsen bedömer att kulturlagren i vattnet vid Trindborgen (L2019:6029) behöver undersökas arkeologiskt innan de släntstabiliserande åtgärderna påbörjas, vilket även gäller ett av vraken i muddringsområdet vid Brandalsund. Vidare informeras om att sökanden ska ansöka om tillstånd för ingrepp i eller invid fornlämning hos länsstyrelsen så snart som möjligt.

Sjöfartsverket noterar informationen och har i ansökan även åtagit sig att i samråd med länsstyrelsen dokumentera vraket före ansökta åtgärder påbörjas. Sjöfartsverket har även inlett en dialog med Länsstyrelsen inför en ansökan om tillstånd enligt kulturmiljölagen.

Länsstyrelsen ser positivt på att ett förslag till kontrollprogram har bifogats ansökan. Synpunkter på kontrollprogrammets utformning hanteras vanligtvis i dialog mellan verksamhetsutövaren och tillsynsmyndigheten efter att prövningen är avslutad, eftersom det då är klart vilka villkor och andra bestämmelser som gäller för verksamheten. Länsstyrelsen föreslår att så sker även i detta mål

Sjöfartsverket instämmer och har inget att erinra mot länsstyrelsens förslag.

Länsstyrelsen yrkar även ersättning för rättegångskostnader om hittills 132 000 kr.

Sjöfartsverket avser att ta ställning till yrkad ersättning senare under målets handläggning.

2.4 Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund (aktbil. 127)

Förbundet bedömer att det finns risk för att arbetena, genom att orsaka grumling i kustnära vatten, kan påverka dricksvattenkvaliteten för fastigheter som får dricksvatten från havet. Då uttag av vatten inte alltid är en anmälningspliktig åtgärd, finns risk att vattenintag inte har identifierats. Förbundet anser att det ska framgå av kontrollprogrammet att berörda invånare på Torö informeras i god tid om den planerade dumpningen, dess omfattning och tidpunkt. Vidare bör kontaktvägar till verksamhetsutövaren och tillsynsmyndighet anges i kontrollprogrammet.

Sjöfartsverket avser att dela information inför planerade muddringsarbeten och har inget att erinra mot att dela information om dumpning på motsvarande sätt och har för avsikt att närmare utreda frågan om hur detta lämpligen ska ske, eventuellt efter kontakter med förbundet.

Förbundet har synpunkter rörande risken för spridning av invasiva arter (särskilt nyzeeländsk tusensnäcka) m.m.

Frågan har kommenterats under avsnitt 1.2 ovan.

Förbundet anser att det i tillståndet bör ingå villkor om att inför varje sprängning säkerställa att inga marina däggdjur, större fiskstim eller sjöfågel kan komma till skada samt att arbetet bör avbrytas om marina däggdjur eller större fiskstim påträffas.

Sjöfartsverket anser att föreslagna villkor, som innebär att åtgärder ska vidtas för att skrämma bort eventuella marina däggdjur och fisk som förekommer i ett område före borrning och sprängning utförs, är lämpliga och vedertagna skyddsåtgärder. Sjöfartsverket motsätter sig att tillstånd ska förenas med de ytterligare krav som förbundet efterfrågar då det bedöms orimligt långtgående med hänsyn till att konsekvenserna bedöms bli acceptabla med föreslagna skyddsåtgärder.

Förbundet framför oro för att finkornigt sediment kan spridas från dumpningsområdet över stora avstånd och menar att endast modellering och efterföljande provtagning som skyddsåtgärd innebär en risk för att påverkan upptäcks först efter att skada redan har uppstått. Förbundet anser att det bör övervägas att placera bottengående siltskärmar i grundare, känsliga områden där finkornigt material potentiellt kan orsaka negativ påverkan.

Sjöfartsverket konstaterar att det i anslutning till dumpningsområdet finns breda vikar, vilket försvårar avskärmning. Med hänsyn till bedömd grumling samt att det inte finns särskilt skyddsvärda naturmiljöer i området, utöver ålgräs som dock inte bedöms skadas, anser Sjöfartsverket att det inte är miljömässigt motiverat att i förväg anlägga siltskärmar eller motsvarande åtgärder. Sjöfartsverket avser att följa upp grumlingspåverkan genom kontroller, och om vissa värden överskrids ska sökanden vidta skyddsåtgärder, till exempel siltskärm, eller anpassa eller avbryta pågående arbeten.

2.5 Nynäshamns kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen (aktbil. 133)

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser att ärendet är väl utrett och att hänsyn har tagits till de värden som finns i området. Kommunen saknar dock information rörande spridning av invasiva arter och konsekvensen av detta.

Avseende frågan om invasiva arter hänvisar Sjöfartsverket till vad som angetts ovan i avsnitt 1.2.

Vidare framhåller förvaltningen att det är av yttersta vikt att Sjöfartsverket genomför den hastighetssänkning som föreslås (9 knop) för att minska risken för erosion vid Fifång-Regarn.

Avseende frågan om hastighetsbegränsning hänvisas till avsnitt 1.5 ovan.

3. Synpunkter från fastighetsägare

3.1 Sakägare

3.1.1 Kerstin och Gunnar Forssberg (aktbil. 113)

Gunnar Forssberg äger en sjövärmeledning till boningshus på fastigheten Södertälje Södra 1:1 inom muddringsområde 39 och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Kerstin och Gunnar Forssberg framför oro för att fler och större fartyg kommer orsaka förvärrad erosion vid Nässets udde. Vidare framförs oro för att Hallsfjärden kommer att påverkas av grumling och spridning av förorenande ämnen, som riskerar spridas till Nässets udde. Forssberg efterfrågar att området ska skyddas från påverkan på grumling och giftiga ämnen så långt det är möjligt.

Näsets udde har inte pekats ut som ett område som riskerar påverkas av förändrade svall- eller avsänkningseffekter från fartygstrafik på farleden (se Bilaga 3c till ansökan). Därmed bedöms inte ansökta åtgärder medföra någon betydande påverkan på udden.

Det noteras att det i anslutning till udden endast kommer att utföras en relativt liten och kortvarig muddring (område 39) och att massorna inte innehåller förhöjda halter av föroreningar. Påverkan bedöms därför vara liten och ytterligare skyddsåtgärder inte behövas.

3.1.2 Brandalsunds Säteri KB (aktbil. 114)

Brandalsunds Säteri KB äger fastigheten Södertälje Brandalsund 1:2 som påverkas av muddring och erosionsskydd och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Brandalsunds Säteri KB framför att de inte vet vilken påverkan breddning och fördjupning har på det vatten som de äger. Brandalsunds Säteri KB förbehåller sig rätten att begära ersättning för skada, när de får detaljerad information i ärendet.

I ansökan, miljökonsekvensbeskrivning samt tillhörande underbilagor framgår hur ansökt verksamhet förväntas påverka omgivningen. Påverkan kommer huvudsakligen att vara tillfällig under tiden då arbeten utförs, genom att områden ianspråk tas för muddring och anläggande av erosionsskydd vilket kan orsaka bl.a. buller och grumling. Sjöfartsverket bedömer inte att fastigheten Södertälje Brandalsund 1:2 kommer att lida ersättningsgill skada av ansökt verksamhet och har därför inte erbjudit ersättning för skada i målet. Om skada ändå skulle uppstå hänvisas till möjligheten att anmäla oförutsedd skada.

3.1.3 Falkuddens tomtägarförening (aktbil. 115)

Falkuddens tomtägarförening äger fastigheten Nynäshamn Hästnäs 8:1, där nytt kummel ska uppföras och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Falkuddens tomtägarförening redovisar vilka rättighetshavare som finns inom fastigheten Hästnäs 8:1, vilket avser rätt att ta vatten ur brunn, rätt att nyttja väg, mark- och sjökabel till Grönsö samt fiberkabel.

Sjöfartsverket noterar uppgifterna om rättighetshavare. Rättigheterna avseende anläggningar på land bedöms inte påverkas av ansökt vattenverksamhet. Vad gäller sjökabel till Grönsö har Sjöfartsverket stämt av information om kablar med sjökort samt enligt Ledningskollen. På fastigheten Nynäshamn Hästnäs 8:1 ska fast utmärkning anläggas på ett skär (ÖK23) och bedöms inte påverka befintliga rättigheter. Sjöfartsverkets bedömning är att eventuella ytterligare kablar inom fastigheten inte kommer att påverkas av sökt verksamhet, eftersom det inte ska utföras några åtgärder i vatten inom fastigheten.

3.1.4 Regarns tomtägarförening och Regarns samfällighet (aktbil. 139)

Regarns tomtägarförening äger fastigheten Nynäshamn Regarn 1:1 som påverkas av muddring och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Föreningarna framför att ön påverkats negativt av befintlig farled och framför oro över att den nya sträckningen kommer medföra negativ påverka på naturområden som inte påverkas av fartyg idag. Vidare framförs oro över verksamhet nära fågelskyddsområde och fartygs trafikens påverkan på kustmiljön under ytan. Föreningen informerar om ett sandrev på sydöstra sidan av Regarn, som riskerar skadas av svall från ny farled. Vidare motsätter sig föreningarna dumpning inomskärs.

Föreningarna motsätter sig muddring eller sprängning på fastigheten (område 29). Föreningarna informerar om att många boende använder havsvatten för hushållsbehov och dricksvatten och framför oro för påverkan på vattenkvaliteten.

Föreningarna ifrågasätter behov av oljetransporter i framtiden. Vidare informeras om att alla fastigheter på ön är beroende av egen brygga samt Fällnäs brygga för att ta sig till ön och föreningen framför oro för att fartygstrafik kan påverka erosion och skada bryggor.

Föreningarna föreslår sänkning av hastighetsbegränsning till 9 knop (idag 12 knop) och att större fartyg ska ha begränsning om 7 knop.

Rättighetshavare inom Regarn 1:1 samt ägare till Regarn 1:1 framför vidare ett antal yrkanden om ekonomisk ersättning.

Sjöfartsverket hänvisar till miljökonsekvensbeskrivning samt underbilagor, där verksamhetens påverkan på omgivningen, bland annat genom vågor, beskrivs utförligt. I anslutning till Regarn kommer farleden, efter planerade åtgärder, att ha ungefär samma sträckning som idag. Den nya farleden kommer att möjliggöra trafik med större fartyg, som dock innebär att färre transporter behövs för att transportera samma mängd gods och således bedöms minska antalet transporter jämfört med nollalternativet. Med anledning av detta bedöms inte ansökt verksamhet medföra någon betydande förändring av omgivningspåverkan vid Regarn eller vid Fällnäs brygga.

Då uttag av vatten för hushållsbehov inte alltid är anmälningspliktigt, saknas register och övergripande information om förekomst och placering av sådana anläggningar. Sjöfartsverket tar gärna emot information om anläggningar för att bedöma ev. påverkan och kontaktuppgifter till berörda för att kunna informera om planerade arbeten.

Avseende frågan om hastighetsbegränsning hänvisas till avsnitt 1.5.

Enligt Sjöfartsverkets bedömningar förväntas inte någon ersättningsgill skada uppstå på fastigheten och Sjöfartsverket bestrider därför yrkandena om ersättning. Om det mot förmodan skulle uppstå skador, kan föreningen anmäla detta till domstolen som en oförutsedd skada.

3.1.5 Södertälje kommun, Samhällsbyggnadskontoret (aktbil. 129, 130)

Södertälje kommun äger flera fastigheter som berörs av ansökt verksamhet och har angivits som berörd i Bilaga 5 c till ansökan.

I yttrandet redovisar Samhällsbyggnadskontoret uppgifter om rättighetshavare inom kommunens fastigheter. Kommunen anser att det inte kan uteslutas att den ansökta åtgärden kan orsaka skada på kommunens egendom eller intressen, och de förbehåller sig rätten att framställa yrkande om ersättning för sådan skada.

Sjöfartsverket har den 3 september 2025 ingivit yttrande om uppgifterna om rättighetshavare inom kommunens fastigheter och sammanfattningsvis bedöms det saknas skäl att justera sakägarförteckningen.

3.1.6 Oaxens samfällighetsförening (aktbil. 141-143)

Oaxen samfällighetsförening äger fastigheten Södertälje Oaxen 1:1 som berörs av muddring samt ny fast utmärkning och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Föreningen informerar om sjön som används som vattentäkt och framför oro för att sprängning och andra ansökta åtgärder ska påverka vattenkvalitén. Föreningen informerar om reningsverket och framför oro för att ökad erosion ska påverka reningsverkets funktion. Vidare framförs oro för att svallvågor och erosion ska påverka egendom, som bryggor, båtar och förtöjningar och att fartyg ska generera buller. Föreningen menar att konsekvenser för flora och fauna bör utredas.

Föreningen motsätter sig intrång på fastigheten Oaxen 1:1. Vidare informerar föreningen om rättighetshavare på fastigheten, vilket är andelsägare samt fastighetsägare vid Björnhagen och Skarva stenar, som har ledningar mellan Oaxen och deras fastigheter.

Föreningen yrkar ersättning för framtida merkostnad och negativ påverkan som ansökt verksamhet samt ökad fartygstrafik kan medföra, samt för intrång på fastigheten.

Sjöfartsverket hänvisar till miljökonsekvensbeskrivning samt underbilagor, där verksamhetens påverkan på omgivningen, bland annat genom vågor, beskrivs utförligt. I fråga om föreningens vattentäkt och reningsverk avser Sjöfartsverket att utföra en riskanalys före sprängningsarbeten utförs för att säkerställa att anläggningarna inte påverkas.

Vid Oaxen kommer farleden, efter planerade åtgärder, att ha ungefär samma sträckning som nu. Den nya farleden kommer att möjliggöra trafik med större fartyg, som dock innebär att färre transporter behövs för att transportera samma mängd gods och således bedöms minska antalet transporter jämfört med nollalternativet. Med anledning av detta bedöms inte ansökt verksamhet medföra någon betydande förändring av omgivningspåverkan vid Oaxen, förutsatt att hastighetssänkningen genomförs.

Sjöfartsverket noterar informationen om sjöledningarna. Med hänsyn till att ledningarna är dragna till Björnhagen och Skarvastenarna, på västra sidan om Oaxen, och planerade åtgärder utförs söder och öster om Oaxen, bedöms inte ledningarna påverkas av ansökt verksamhet.

Sjöfartsverket har yrkat tvångsrätt för muddring samt för uppförande av fast utmärkning inom fastigheten och har erbjudit ersättning för den mark som ianspråk tas av den fasta utmärkningen. Enligt Sjöfartsverkets bedömningar förväntas inte någon ersättningsgill skada uppstå på fastigheten. Om det mot förmodan skulle uppstå skador, kan föreningen anmäla detta till domstolen som en oförutsedd skada.

3.1.7 Aquab AB (aktbil. 116)

Aquab AB äger fastigheten Botkyrka Näs 2:81 som berörs av muddring och uppges därför vara sakägare i Bilaga 5c till ansökan.

Aquab AB ifrågasätter att bolaget inte beviljats tillstånd att anlägga en brygga inom sin fastighet Botkyrka Näs 2:81.

Sjöfartsverket noterar Aquab AB:s synpunkter. Frågan om företagets ansökan om strandskyddsdispens rör dock inte den nu ansökta verksamheten och ligger således utanför ramen för den prövning som nu sker.

3.2 Övriga enskilda

Yttranden har även inkommit från privatpersoner och organisationer. Domstolen har förelagt Sjöfartsverket att avge yttrande avseende om övriga fastighetsägare och rättighetshavare som har inkommit med synpunkter (aktbil. 124 och 151, 129–130, 144, 147 och 148) är att betrakta som vattenrättsliga sakägare, samt, om så är fallet, ge in en reviderad sakägarförteckning.

Sjöfartsverket vidhåller den avgränsning av vattenrättsliga sakägare som tidigare gjorts, dvs att endast fastigheter som tas i anspråk för ansökta åtgärder ska betraktas som särskilt berörda sakägare. Nedan kommenteras respektive yttrande och fastighet samt eventuella frågor kopplade till frågan om sakägare. Sammanfattningsvis bedömer Sjöfartsverket att nu ingivna yttranden inte föranleder någon justering av sakägarförteckningen.

3.2.1 Alfe Julia Alfredsson och David Nilsson-Jatko (aktbil. 124, 151)

Alfe Julia Alfredsson och David Nilsson-Jatko uppger att de inte har informerats om att avfall planeras dumpas inom deras fastighet Nynäshamn Rundklubben 1:1. De ifrågasätter huruvida sökanden har rätt att dumpa avfall inom deras fastighet utan deras medgivande.

Sjöfartsverket förtydligar att dispens söks för att dumpa muddermassor inom allmänt vatten, dvs inte inom någon enskild fastighet. Dumpningsområdet samt fastigheter framgår av Bilaga 2c till ansökan. Med hänsyn till detta bedöms inte fastigheten Nynäshamn Rundklubben 1:1 beröras särskilt av verksamheten.

3.2.2 Stefan och Inga Kamlin (aktbil. 144)

Stefan och Inga Kamlin (ägare till Nynäshamn Lisökalv 1:34) motsätter sig att tillstånd medges för sprängningsarbeten inom Svärdsfjärden. Fastighetsägarna informerar om att stenras tidigare inträffat på fastigheten, att det finns fler sprickor i berget och att ytterligare ras riskerar skada människor samt byggnader.

Sjöfartsverket noterar informationen. Närmaste muddringsområde är dock beläget flera kilometer från fastigheten och därför bedöms inte fastigheten kunna påverkas av planerade åtgärder. Upplysningsvis informeras dock om att Sjöfartsverket kommer att utföra en riskanalys inför sprängning och om det skulle bedömas finnas risk för påverkan kan ytterligare försiktighetsåtgärder och/eller uppföljning komma att utföras.

Med hänsyn till detta bedöms inte fastigheten Nynäshamn Lisökalv 1:34 beröras särskilt eller skadas av verksamheten.

3.2.3 Stenkulla samfällighetsförening (aktbil. 147)

Stenkulla samfällighetsförening anger att den äger fastigheten Nynäshamn Grimsta S:17. Föreningen framför oro för att anläggningsarbeten och eventuell sprängning för fyrfundament ska medföra saltvatteninträning vid brunn på fastigheten. Vidare framförs oro för att fyr medför störande ljus, ljud och påverkar häckande sjöfågel. Samfälligheten önskar en mer ingående beskrivning av fyren och hur Sjöfartsverket planerar etablera den och närmare placering av fyren.

Därutöver informeras om att fastighetsägare inte har kontaktats och att övriga konsekvenser för fastigheten, förutom buller, svall och erosion är okända. Samfälligheten kan i ett senare skede komma att yrka ersättning.

Fastigheten Nynäshamn Grimsta s:17 är upptagen i Bilaga 5c till ansökan som särskilt berörd, med anledning av att ny fast utmärkning avses uppföras på fastigheten. Sjöfartsverket har inför samråd och ingivande av ansökan utgått från information om fastigheter och fastighetsägare som finns i fastighetsregistret vid den aktuella tidpunkten. Med anledning av detta har inte föreningen, utan fastigheterna Nynäshamn Grimsta 4:30, Nynäshamn Grimsta 4:31 och Nynäshamn Grimsta 4:32, angivits som sakägare. Information har således skickats till de personer som anges som ägare till dessa fastigheter, per post till de adresser som framgår av fastighetsregisterutdragen. Därutöver har information om projekt Landsortsfarleden kungjorts i bland annat tidningar. Sammantaget har Sjöfartsverket på sedvanligt sätt informerat om projektet. Vid en uppdaterad avstämning mot fastighetsregistret (2025-09-30) framgår att samma fastigheter som ovan angivits fortfarande är registrerade som delägare i Nynäshamn Grimsta s:17. Sjöfartsverket anser därför att det saknas skäl att revidera sakägarförteckningen.

Av Bilaga 5b-11 till ansökan framgår att fyren anläggs på holmen norr om Granholmen. Fyren planeras preliminärt utgöras av en ca 1 m bred och 3 m hög fackverksmast som kläs med plåtar och förses med fasadbelysning på 3 sidor (ej mot land) för god synbarhet, såväl i dagsljus som i mörker. Fyren monteras på ett betongfundament som gjuts direkt på berget och förankras med stag som borrar in i berget. Ingen sprängning kommer att ske vid anläggningsarbetet. Själva fyrlyuset kommer endast vara riktat norrut i farleden och kommer inte lysa in mot land.

Vid anläggande av fyren eftersträvas att lyuset, såväl från fasadbelysning som från själva fyrlyktan, i så stor utsträckning som möjligt begränsas till att i första hand lysa mot och i farleden, för att minimera störningar för människor och natur. Av samma anledning har även antalet blinkande objekt minimerats till förmån för objekt med fast med relativt svag ljusintensitet. Vissa mindre justeringar kan göras, såvida det inte äventyrar anläggningens funktion för sjösäkerheten.

Sjöfartsverket hänvisar till miljökonsekvensbeskrivning samt underbilagor, där verksamhetens påverkan på omgivningen, bland annat genom vågor, beskrivs utförligt. Sjöfartsverket har erbjudit ersättning för ianspråktagande av mark för fast utmärkning. I övrigt bedömer Sjöfartsverkets inte att någon ersättningsgill skada kommer att uppstå på fastigheten. Om det mot förmodan skulle uppstå skador, kan detta anmälas till domstolen som en oförutsedd skada.

3.2.4 Rosengren och Falkenströms huvudmän (aktbil. 148, 155, 156)

Advokat Rosengren och advokat Falkenström företräder vissa fastighets- och rättighetsinnehavare som i yttrandet benämns som sakägarna.

Inledningsvis förtydligas att vissa av Rosengrens och Falkenströms huvudmän anges som särskilt berörda i Bilaga 5c till ansökan. De är enligt Sjöfartsverket att anse som vattenrättsliga sakägare. Därutöver företräder Rosengren och Falkenström flera andra fastighetsägare, varav vissa är ägare till fastigheter belägna på land flera kilometer från planerad verksamhet. Med hänvisning till de skäl som tidigare angivits samt tidigare ingivna kompletteringar, bedömer inte Sjöfartsverket att det tillkommit någon information som föranleder skäl att justera sakägarförteckningen. Sjöfartsverket vidhåller således tidigare avgränsning av vattenrättsliga sakägare och benämner nedan personerna som advokaternas huvudmän.

Huvudmännen bestrider Sjöfartsverkets yrkanden om tillstånd till vattenverksamhet och yrkar att domstolen i första hand ska avvisa ansökan eller i andra hand avslå ansökan. Vidare yrkas att tid för oförutsedd skada ska bestämmas till 10 år samt att sakägarna yrkar ersättning för rättegångskostnader med ett belopp som kommer att preciseras senare.

Som grund för huvudmännens yrkanden anges huvudsakligen att ansökan inte uppfyller kraven i 2 kap. miljöbalken, att det saknas skäl att medge tvångsrätt, att det inte finns skäl för dispens från reservatsföreskrifter eller att meddela Natura 2000-tillstånd, att det saknas förutsättningar att meddela undantag enligt 4 kap. 11 § vattenförvaltningsförordningen, att det saknas förutsättningar att meddela dumpningsdispens, att miljökonsekvensbeskrivningen anges vara bristfällig, och att det saknas skäl att medge verkställighetsförordnande. Vidare ifrågasätts behovet av farledsprojektet.

Till yttrandet biläggs även tidigare inlagor i olika processer som berör projekt Landsortsfarleden, samt regeringsbeslut om tillåtlighet och överprövning av Högsta förvaltningsdomstolen och det anges att tidigare yttranden kvarstår.

Sjöfartsverket har i olika sammanhang bemött tidigare ingivna synpunkter. Frågor om tillåtligheten av projektet har redan prövats av regeringen och, efter överklagande, fastställts av Högsta förvaltningsdomstolen. Sammanfattningsvis vidhåller sökanden samtliga yrkanden och bedömer att de utredningar som givits in i målet ger stöd för att den ansökta verksamheten kan meddelas tillstånd enligt miljöbalken.

Sjöfartsverket vidhåller tidigare avgränsning av sakägare, dvs ägare eller innehavare av särskild rätt till en fastighet, vars mark tas i anspråk eller inlöses eller skadas av en vattenverksamhet eller vattenanläggning. I aktuell ansökan innebär det att ägare eller innehavare till särskilt rätt till fastigheter där muddring, anläggande av erosionsskydd och arbeten med fast utmärkning utförs. Sjöfartsverket vidhåller därför att endast de sakägare som angivits i avsnitt 1 i Bilaga 5c till ansökan ska ha rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet.

Därutöver kan en vidare krets av sakägare föra talan i mål och överklaga beslut och domar 16 kap. 12 § 1 p. MB (processuella sakägare). Personer som riskerar utsättas för en störning, som inte är teoretisk eller obetydlig, kan vara sådana sakägare.¹ Det konstateras att flera av de huvudmän som ombuden företräder äger fastigheter på land flera kilometer från farleden, och det kan således ifrågasättas om de ens är processuella sakägare. Sjöfartsverket har dock inget att erinra mot att enskilda eller organisationer för talan i målet, men bedömer inte att de kan betraktas som vattenrättsliga/materiella sakägare eller erkännas rätt till ersättning för rättegångskostnader.

I sammanhanget erinras om att rätten till ersättning för rättegångskostnader begränsas till vad som anses vara skäligen påkallat för tillvaratagande av partens rätt (18 kap. 8 § rättegångsbalken). I bedömningen av om kostnader varit skäligen påkallade beaktas omständigheter i det enskilda fallet, till exempel målets beskaffenhet och omfattning. I fråga om påverkan på allmänna intressen torde vikt läggas vid att tillståndsprövningen enligt miljöbalken är en officialprövning och att myndigheter har att bevaka påverkan på allmänna intressen. Vidare noteras att onödigt vidlyftig processföring eller omfattande resonemang i frågor som ligger utanför aktuell prövning inte bör betraktas som skäligen kostnader.

Skälet till att samrådsprocessen dragit ut på tiden med ett inledande samråd 2018 och ett kompletterande samråd 2024, beror på att regeringens tillåtlighetsprövning tog betydligt längre tid än väntat. Vidare måste det kompletterande samrådet 2024 anses vara tillräckligt omfattande för att självständigt anses vara tillräckligt samråd för tillståndsprövningen.

¹ Prop. 1997/98:45 Miljöbalk, Del 1, s. 482 ff. NJA 2012 s. 921.

Sjöfartsverket bedömer i övrigt att ansökan, underbilagor samt kompletteringar är tillräckliga för att ansökt verksamhet ska kunna prövas och meddelas tillstånd.

3.3 Företag och organisationer

3.3.1 Himmerfjärdens Naturvårdsförening (aktbil. 118, 119, 120, 121, 136)

Himmerfjärdens Naturvårdsföreningen instämmer i de kompletteringsönskemål som Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen Södermanland har framfört. Föreningen lyfter oro för att verksamheten samt fartygstrafik ska skada ålgräsängar. Vidare anses de planerade arbetena påverka det rörliga friluftslivet och föreningen efterfrågar att arbeten påbörjas tidigast den 15 oktober. Föreningen framför synpunkter på dumpning och anser inte att dumpning bör ske inomskärs. Vidare efterfrågas en fördjupad vågmodell, reglering av fartygsdjup och hastighet, förtydligande av hantering av befintlig farled. Föreningen efterfrågar ytterligare försiktighetsåtgärder för att minska påverkan på ålgräs och närboende.

Sjöfartsverket bedömer att ingivna utredningar är tillräckliga för att bedöma och godkänna ansökt verksamhet. För frågan om verksamhetens eventuella påverkan på ålgräs hänvisas till avsnitt 1.3. För Sjöfartsverkets kommentar till frågan om påverkan från vågor hänvisas till avsnitt 1.4 och avseende hastighetsbegränsning hänvisas till avsnitt 1.5.

3.3.2 Naturskyddsföreningen Nynäshamn (aktbil. 125)

Nynäshamns naturskyddsförening instämmer i de kompletteringsönskemål som Länsstyrelsen Stockholm framfört. Föreningen anser att den tidigare använda dumpningsplatsen vid Ekoknölen bör utvärderas som ett alternativ till den nu föreslagna platsen. Föreningen motsätter sig att muddermassor ska dumpas i närheten av Torös kust, då området utgör en känslig del av skärgården, och betonar vikt av att skydda ålgräsängar (särskilt vid Ören).

Sjöfartsverket bedömer att ingivna utredningar är tillräckliga för att pröva och meddela tillstånd och dispenser enligt miljöbalken för ansökt verksamhet. För generella synpunkter på ansökt verksamhet, bland annat risker vid dumpning, hänvisas till avsnitt 1.

3.3.3 Ragnaröks tomtägarförening (aktbil. 145, 146)

Föreningen anser att de ska betraktas som fullvärdiga sakägare i målet i egenskap av ägare till fastigheten Anneberg 1:2, som är delägare i fiskesamfälligheten Fräcksta fs:1, vars fiskevatten berörs av muddringsarbeten.

Föreningen informerar om föreningens småbåtshamn och framför oro för förvärrad vågbildning som riskerar skapa strömbildning på uppgrundning vid hamnen. Föreningen efterfrågar att Sjöfartsverket som en skadeförebyggande åtgärd anlägger en vågbrytare sydväst om hamnen alternativt att Sjöfartsverket ska föreläggas att besiktiga hamnen före respektive efter att farleden tagits i drift, samt ersättning för eventuella skador.

Föreningen anser att utredningen av vågpåverkan behöver kompletteras och påverkan på föreningens hamn förtydligas, inte minst vid hög- och lågvatten.

Föreningen yrkar ersättning för handläggning av målet med 5000 kronor, och informerar om att ytterligare ersättningsanspråk kan tillkomma.

Sjöfartsverket vidhåller den avgränsning av vattenrättsliga sakägare som tidigare gjorts. I fråga om Ragnaröks tomtägarförening konstateras att föreningens fastighet är delägare i fiskesamfälligheten, men inte ägare av berörd fastighet. Vidare kommer muddring att utföras en tid på

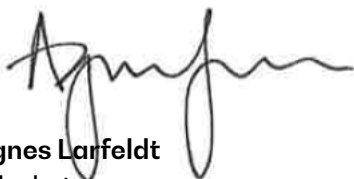
året med begränsad biologisk aktivitet, påverkan är kortvarig och verksamheten bedöms inte medföra skada på fisket. Sammantaget bedöms det inte uppstå någon skada på berörd fastighets mark eller vatten eller användningssätt. Med anledning av detta, bestrider Sjöfartsverket att föreningen ska tillerkännas rätt till ersättning för rättegångskostnader.

Den nya farledssträckningen innebär att farleden kommer att vara belägen närmare föreningens småbåtshamn men samtidigt är hamnen belägen inne i en vik, som enligt uppgift redan idag är utsatt för påverkan genom strömbildning. Det finns inget i de utredningar som gjorts som tyder på att problematiken skulle förvärras med anledning av den förändrade farledssträckningen.

Sjöfartsverket avser dock inför genomförande projektet utföra inventering och eventuell besiktning av vissa vattenanläggningar som enligt utförda utredningar är belägna inom påverkansområdet för farleden. Med hänsyn till föreningens synpunkter och oro har Sjöfartsverket inget att erinra mot att även inkludera anläggningar inom föreningens småbåtshamn i kommande inventering.

Stockholm som ovan,

Sjöfartsverket, genom



Agnes Larfeldt

Advokat

+ 46 (0)70 388 38 22

agnes@agnesadvokater.se



Klara Thorén

Bitr. jurist

+46 (0)70 388 38 73

klara@agnesadvokater.se

PM. Svar på frågor kring fredningsområden och ålgräs

Fredningsområden, aktbilaga 140

Fråga gällande eventuell påverkan från muddring och dumpning på fredningsområden för fisk. Primärt gäller frågan eventuell påverkan på havsöring och dess lekvandring.

Enligt karttjänsten Svenska fiskeregler (<https://svenskafiskeregler.lansstyrelsen.se/>) finns fem fredningsområden som ligger inom samma havsområde där muddring och dumpning planeras. I tre fall ligger fredningsområden så pass nära planerade arbetsområden att man inte helt kan utesluta negativ påverkan från grumling och undervattensbuller. I två fall är avståndet så stort att negativ påverkan direkt kan uteslutas. Detta gäller fredningsområdena Kagghamraån/Saxbroån samt Anklora.

Juridiskt innebär fredningsområden begränsningar av fiske, främst med avseende på tider när fiske är förbjudet, vilka arter som får fiskas, samt vilka redskap som får användas.

Fredningsområden för fisk kan ha förhöjda naturvärden med avseende på fisk och då särskilt när det gäller mynningsområden till vattendrag som hyser lax och havsöring. En anledning är att individer av dessa arter ofta väntar i närheten av åmynningarna under sommar och tidig höst på att flödena skall stiga i vattendragen. Anledningen är att fiskens vandring i vattendragen förenklas vid höga flöden.

Fredningsområde Bränningeån

Fredningsområdet utgörs av Mynningsområdet till Bränningeån. Muddring planeras att utföras cirka 3,2 kilometer norr om fredningsområdet (muddringsområde ID39) samt cirka 3 kilometer söder om fredningsområdet (muddringsområde ID38).

Det norra muddringsområdet är förhållandevis litet och muddring beräknas här pågå cirka ett dygn. Enligt de modelleringar av grumling som gjorts bedöms inte grumling uppstå i fredningsområdet (Bilaga 3e till MKB). Muddringsområdet i söder är större och här har muddring beräknats pågå under cirka en vecka. Grumling från detta område har bedömts kunna nå fredningsområdet i bottenvattnet med en maximal halt av 20-30 mg/l. Varaktigheten av denna grumling har enligt modelleringen bedömts pågå under maximalt 10 dygn. Muddring inom de aktuella områdena kommer att påbörjas tidigast 1 september. Eventuell påverkan på fiskvandring till det aktuella fredningsområdet har redan behandlats i föreliggande MKB.

Störning från grumling på fisk som befinner sig inom fredningsområdet bedöms inte bli så omfattande att det riskerar att skada individer eller de populationer av havsöring (eller lax) som skall leka i ån. Bedömningen baseras på låg varaktighet av grumling samt på att halterna av grumling blir förhållandevis låga.

Störning med avseende ljud från planerad muddringsverksamhet består främst av ljud från fartygsmotorer, propellrar samt från maskindelar och skrapljud från sedimentet. Störning från motorljud bedöms som viktigast. Området passeras av fartyg dagligen vid normal drift. Under själva muddringsperioderna kommer buller att genereras mer eller mindre hela tiden. Muddring beräknas pågå dygnet runt med vissa avbrott, till exempel för byte av besättning. Beroende på

NACKA TINGSRÄTT	
Mark- och miljödomstolen avd. 4	
2025-09-30	
Upprättad av: Ulf Ericsson	
INKOM:	2025-10-13
MÅLNR:	M 114-25
AKTBIL:	162

vilken muddringsmetod som används kan avbrott eller minskning av ljudintensitet också ske i samband med transport till dumpningsplatsen. Avståndet från de två aktuella muddringsområdena är drygt tre kilometer vilket innebär en relativt kraftig dämpning av ljudet innan det når fredningsområdet. Genom att bullret kan bedömas som mer eller mindre ihållande kan också störningen bedömas som lägre. Plötsliga bullerpulser bedöms i detta sammanhang orsaka mer stress på fisk än ihållande ljud. Sammanfattningsvis bedöms de nivåer på buller som uppkommer i fredningsområdet inte att bli så stora att de riskerar störa fisk eller fiskpopulationer i så hög grad att de flyr området. Man kan dock inte utesluta en viss stresspåverkan på fisk i samband med passager av fartyg som går till eller ifrån det norra muddringsområdet. En sådan stresspåverkan kan till exempel innebära en störning av födosök under några minuter vid varje fartygspassage. Denna störning skulle i så fall var jämförbar med de dagliga fartygspassager som sker i normal drift fast med något högre frekvens under cirka ett dygn.

Fredningsområde Moraån

Fredningsområdet utgörs av Mynningsområdet till Moraån. Muddring planeras att utföras cirka 4,5 kilometer nordost om fredningsområdet (muddringsområde ID35).

Muddringsområde 35 är förhållandevis litet och muddring beräknas här pågå några få dygn. Enligt de modelleringar av grumling som gjorts bedöms inte grumling kunna uppstå i fredningsområdet (Bilaga 3e till MKB). Muddring inom det aktuella området kommer att påbörjas tidigast 15 augusti. Eventuell påverkan på fiskvandring till det aktuella fredningsområdet har redan behandlats i föreliggande MKB.

Störning från grumling på fisk som befinner sig inom fredningsområdet bedöms inte uppstå och därför riskeras inte skador kunna uppstå på grund av planerad muddring, varken på individer eller de populationer av havsöring (eller lax) som skall leka i ån.

Störning med avseende ljud från planerad muddringsverksamhet består främst av ljud från fartygsmotorer, propellrar samt från maskindelar och skrapljud från sedimentet. Störning från motorljud bedöms som viktigast. Området passeras av fartyg dagligen vid normal drift. Under själva muddringsperioden kommer buller att genereras mer eller mindre hela tiden. Muddring beräknas pågå dygnet runt med vissa avbrott, till exempel för byte av besättning. Beroende på vilken muddringsmetod som används kan avbrott eller minskning av ljudintensitet också ske i samband med transport till dumpningsplatsen. Avståndet från det aktuella muddringsområdet är cirka 4,5 kilometer vilket innebär en relativt kraftig dämpning av ljudet innan det når fredningsområdet. Genom att bullret kan bedömas som mer eller mindre ihållande kan också störningen bedömas som lägre. Plötsliga bullerpulser bedöms i detta sammanhang orsaka mer stress på fisk än ihållande ljud. Sammanfattningsvis bedöms de nivåer på buller som uppkommer i fredningsområdet inte att bli så stora att de riskerar störa fisk eller fiskpopulationer i så hög grad att de flyr området.

Fredningsområde Fitunaån

Fredningsområdet utgörs av mynningsområdet till Fitunaån. Muddring planeras att utföras cirka 6,0 kilometer öster om fredningsområdet (muddringsområde

ID34) samt cirka 7,0 kilometer söder om fredningsområdet (muddringsområde (ID30)).

2025-09-30

Muddring beräknas här pågå cirka 11 respektive 3 dygn. Enligt de modelleringar av grumling som gjorts bedöms inte grumling kunna uppstå i fredningsområdet (Bilaga 3e till MKB). Muddring inom de aktuella områdena kommer att påbörjas tidigast 1 september i område 34 och 15 augusti i område 30. Eventuell påverkan på fiskvandring till det aktuella fredningsområdet har redan behandlats i föreliggande MKB.

Störning från grumling på fisk som befinner sig inom fredningsområdet bedöms inte uppstå och därför riskeras inte skador kunna uppstå på grund av planerad muddring, varken på individer eller de populationer av havsöring (eller lax) som skall leka i ån.

Störning med avseende ljud från planerad muddringsverksamhet består främst av ljud från fartygsmotorer, propellrar samt från maskindelar och skrapljud från sedimentet. Störning från motorljud bedöms som viktigast. Området passeras av fartyg dagligen vid normal drift. Under själva muddringsperioden kommer buller att genereras mer eller mindre hela tiden. Muddring beräknas pågå dygnet runt med vissa avbrott, till exempel för byte av besättning. Beroende på vilken muddringsmetod som används kan avbrott eller minskning av ljudintensitet också ske i samband med transport till dumpningsplatsen. Avståndet från de två aktuella muddringsområdena är sex till sju kilometer vilket innebär en kraftig dämpning av ljudet innan det når fredningsområdet. Genom att bullret kan bedömas som mer eller mindre ihållande kan också störningen bedömas som lägre. Plötsliga bullerpulser bedöms i detta sammanhangorsaka mer stress på fisk än ihållande ljud. Sammanfattningsvis bedöms de nivåer på buller som uppkommer i fredningsområdet inte att bli så stora att de riskerar störa fisk eller fiskpopulationer i så hög grad att de flyr området.

Ålgräs, aktbilaga 136 och 152

2025-09-30

Frågor gällande eventuell påverkan från muddring och dumpning på ålgräs. Primärt gäller frågan om muddring och dumpning riskerar att slå ut de ålgräsängar som förekommer i närheten av de områden som planeras att påverkas av muddring och dumpning.

Allmänt om ålgräs

Sammanhängande ängar av ålgräs kan bedömas ha höga naturvärden. På västkusten är ålgräs den enda högre vegetation som finns på mjuka substrat och därför extra värdefullt, till exempel som lek- och uppväxtområde för flera fiskarter. Samma sak gäller i Östersjön men här finns även annan vegetation som fyller samma eller liknande ekologiska funktion. Ofta förekommer ålgräs på östkusten dessutom blandat med annan vegetation.

Genetiskt består många av de ålgräsängar som undersökts i Östersjön av endast en klon (en individ som förökat sig med rotskott) (Ries m. fl. 2023). I några fall förekommer ett fåtal kloner och könlig förökning verkar vara ovanligt, om det ens förekommer. På östkusten är den genetiska variationen vidare lägre jämfört med de ålgräsängar som finns på västkusten. Man kan spekulera i ålgräsets känslighet för framtida förändringar av ekosystemen, till exempel klimatförändringar, men å andra sidan är ålgräset i Östersjön genetiskt väl anpassat för den jämförelsevis låga salthalt som råder.

Olika ålgräsarters känslighet för muddring, grumling och överlagring har sammanställts i en review-artikel (Erftemeijera m. fl. 2006). För det ålgräs vi har i Östersjön, *Zoostera marina*, anges ett tröskelvärde för ljusstillgänglighet till cirka 20 procent av de ljusförhållanden som råder vid ytan. Underlaget för dessa mätningar är gjorda i danska vatten. Detta tröskelvärde sätter gränsen för hur djupt ålgräset kan växa på respektive plats. Den tid som ålgräs kan överleva lägre ljusintensiteter har undersökts för ett antal arter, dock inte *Zoostera marina*. I olika undersökningar anges överlevnad för sammanhängande lägre ljusintensiteter eller totalt mörker från två veckor till som mest två år. Den med *Zoostera marina* närbesläktade arten *Zoostera noltii*, som närmast förekommer på västkusten var mest känslig och kan överleva en mörk period av två veckor (0,5 månader) vid en ljusintensitet lägre än 2 % av intensiteten vid ytan. Vidare har experiment visat att olika ålgräsarter kan klara sedimentation/överlagring av sediment motsvarande 1,5 till 13 cm per år. Bland de arter som undersökts var endast en av släktet *Zoostera*. *Zoostera noltii* anges ha ett tröskelvärde på sedimentation på 2 centimeter per år. I nedanstående bedömning av påverkan från planerad muddring och dumpning har följande tröskelvärden för negativ påverkan använts:

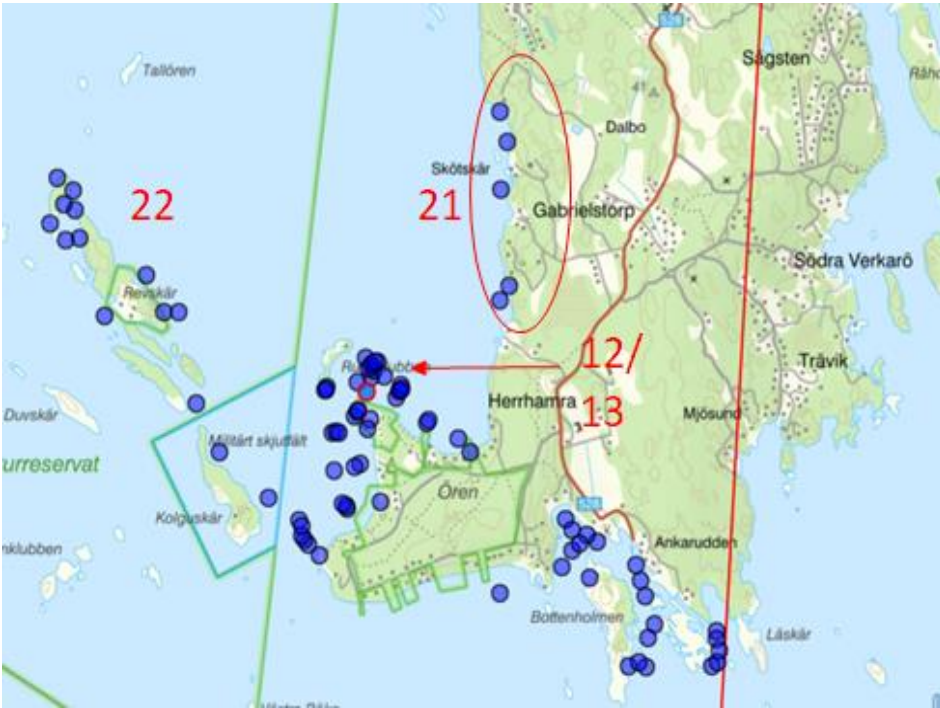
- Ålgräsets förmåga att klara en sammanhängande kraftig och tillfällig grumling är 15 dagar.
- Ålgräsets förmåga att klara sedimentation är 2 cm/år eller omräknat cirka 1,7 mm/månad.

Effekter på ålgräsängar av dumpning

I närheten av dumpningsområdet finns tre områden med välutvecklade ålgräsängar rapporterade (Edlund 2022 och Edlund 2024). Dessa redovisas i Figur 1. I 2022 års rapports område 12 Ören förekommer ålgräs på ett djup av 1,6 till 6,1 meters djup med en täckningsgrad av 16 procent i medeltal. Ålgräsets förekomst har skattats till cirka 32 hektar och inom denna yta har täckningsgraden och inslag av andra arter bedömts variera. I 2024 års rapports

2025-09-30

område 21 Vinterhamn-Lillhamra förekommer ålgräs på ett djup av 3,4 till 5,2 meters djup med en täckningsgrad av 20 procent i medeltal. Ålgräsens förekomst har skattats till cirka nio hektar och inom denna yta har täckningsgraden och inslag av andra arter bedömts variera. I 2024 års rapporters område 22 Revskär-Kolgurskär förekommer ålgräs från 1,9 till 5,6 meters djup med en täckningsgrad av i medeltal 25 procent. Förekomsterna är spridda från Tallskär till Kolguskär i söder och vidare längs reveln och Kolguskärs insida. Här förekommer sannolikt både större sammanhängande bestånd, glesa förekomster och mellanliggande ytor utan ålgräs.



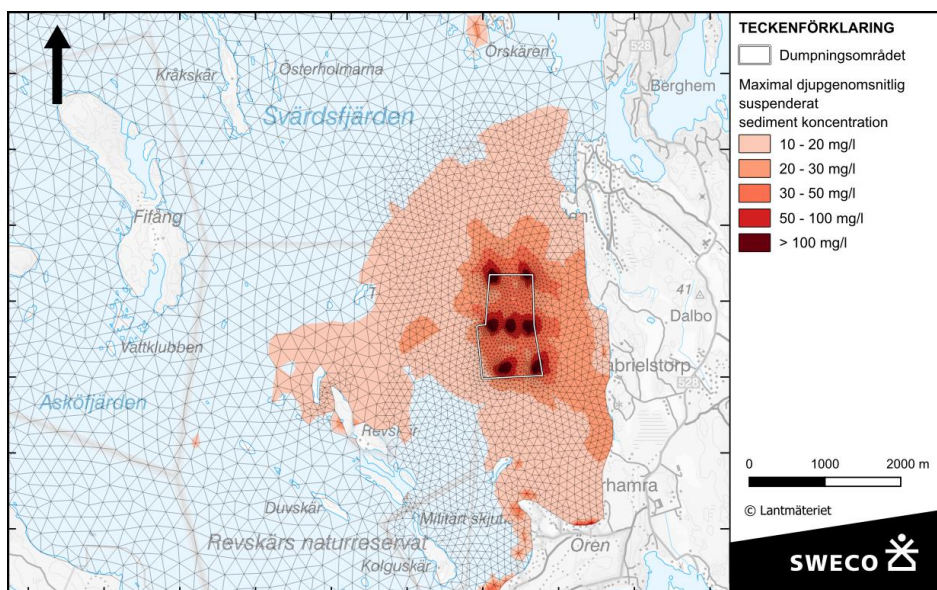
Figur 1. Karta över rapporterade områden med ålgräs på artportalen (SLU). De röda inringade visar provpunkterna 21:1-21:4. Område 22 är observationer gjorda på Revskär i kartan.

Den planerade dumpningen kommer att generera spridning av sediment utanför det avsatta dumpningsområdet. Denna spridning har modellerats och beräknats (De Jong J. & Tisell H. 2024, bilaga 3m). Inför arbetet med att bedöma effekter på ålgräs har beräkningarna kompletterats med nya figurer som visar högre upplösning i spannet 20-50 mg/l (Figur 2-3). Även nya figurer som visar varaktigheten av suspenderat sediment överstigande 30 mg/l har tagits fram (Figur 4-5). Enligt beräkningarna (se figur 21 i bilaga 3m och figur 3 nedan) kommer koncentrationen av suspenderat sediment att variera men nå en maximal halt mellan 20 och 30 mg/l inom de tre områden som hyser ålgräs (Tabell 1). Den tid som grumling kan uppstå med ett suspenderat sediment större än 10 mg/l varierar enligt beräkningarna mellan de tre ålgräsområdena (Tabell 1 och Figur 23 i bilaga 3m). Störst varaktighet beräknas uppstå i område 21 Vinterhamn - Lillhamra med en varaktighet på 4-10 dygn. För de övriga ålgräsområdena anges varaktigheten till 1-4 dygn respektive ≤ 1 dygn. Varaktigheten för grumling med ett suspenderat sediment större än 30 mg/l anges till lägre än 1 dygn för samtliga tre områden Tabell 1 och Figur 5.

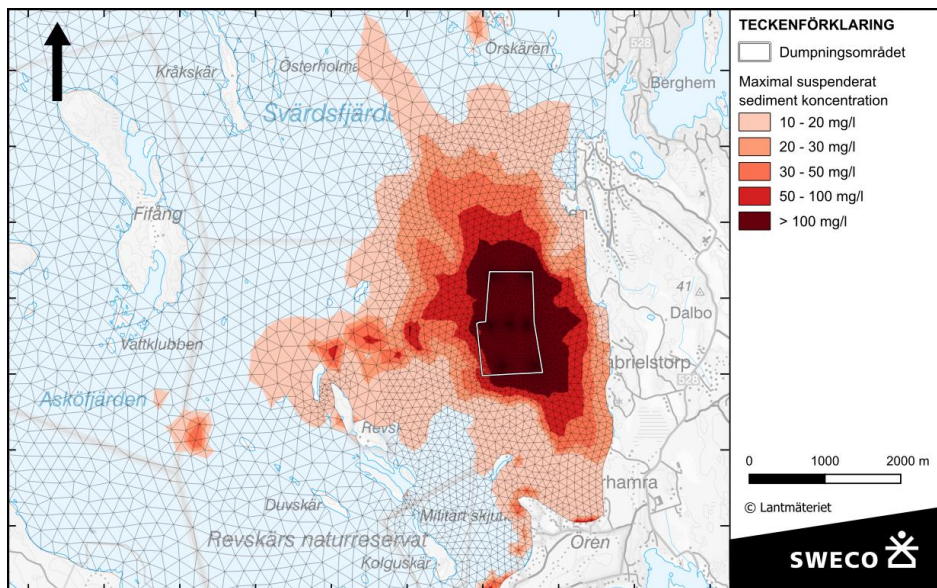
Även sedimentation från spill efter genomförd dumpning har beräknats, se figur 26 i bilaga 3m. Figuren visar att de tre områdena med ålgräs kommer att få en sedimentation som är lägre än 1 millimeter under beräkningsperiodens 40 dygn (Tabell 1).

Tabell 1. Modellberäknade värden på maximal halt och varaktighet av grumling som kan uppstå i ålgräsområden som förekommer i närheten av dumpningsområdet. Tabellen anger även den totala sedimentationen från spill som kan uppstå inom respektive område.

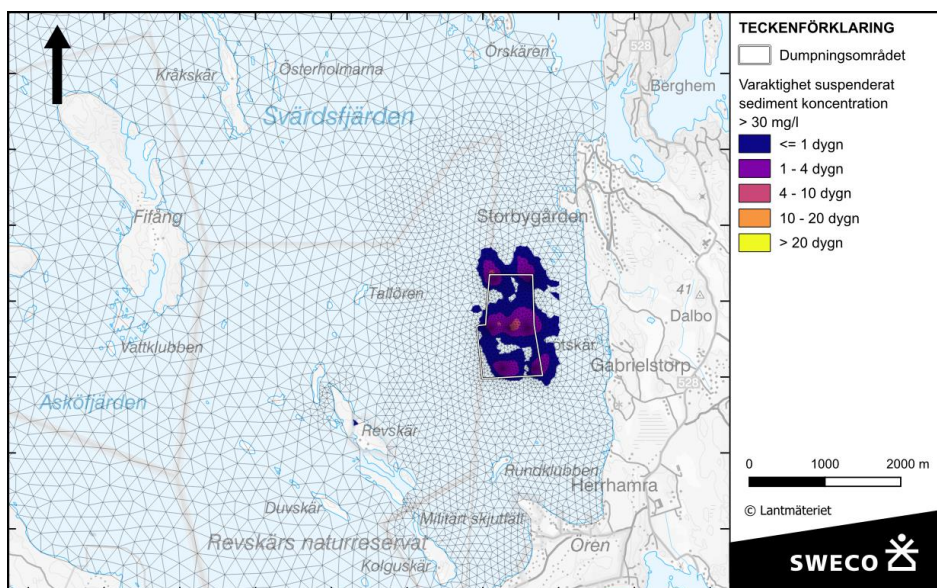
Område	Max halt grumling (mg/l)	Varaktighet grumling överstigande 10 mg/l (dygn)	Varaktighet grumling överstigande 30 mg/l (dygn)	Summa sedimentation från spill under beräkningsperiodens 40 dygn (mm)
12 Ören	20-30	1-4	<1	<1
21 Vinterhamn - Lillhamra	20-30	4-10	<1	<1
22 Revskär-Kolgurskär	20-30	<=1	<1	<1



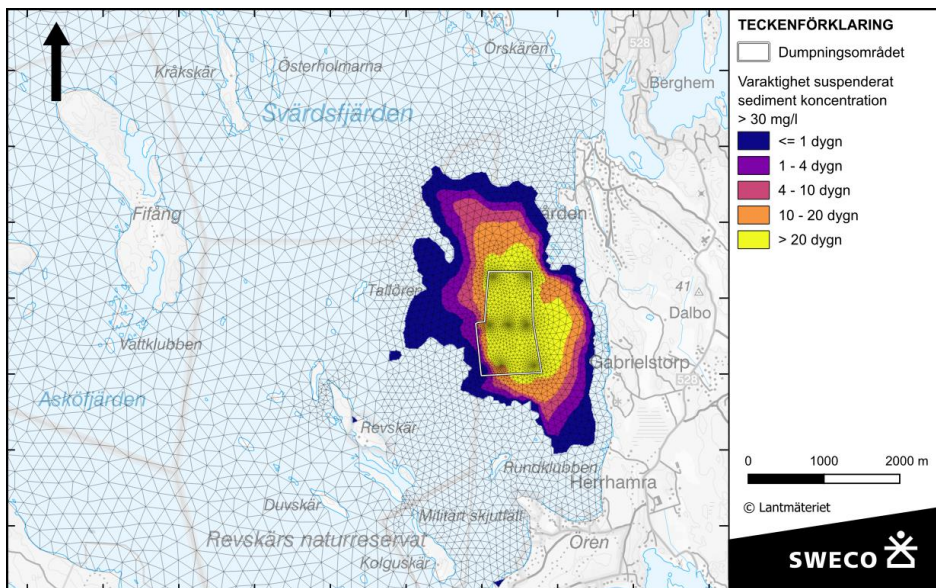
Figur 2. Maximal koncentration av suspenderade sediment, genomsnitt över djupet. (Samma som Figur 20 i bilaga 3m med en extra nivå 30 mg/l i teckenförklaringen).



Figur 3. Maximal koncentration av suspenderade sediment, maximalt över djupet. (Samma som Figur 21 i bilaga 3m med en extra nivå 30 mg/l i teckenförklaringen).



Figur 4. Varaktighet under beräkningsperioden där den genomsnittliga koncentrationen över djupet av suspenderade sediment är större än 30 mg/l. (Liknar Figur 22 i bilaga 3m men nu för 30 mg/l).



Figur 3. Varaktighet under beräkningsperioden där den maximala koncentrationen över djupet av suspenderade sediment är större än 30 mg/l. (Liknar Figur 23 i bilaga 3m men nu för 30 mg/l).

Bedömning

De modellberäkningar som gjorts över grumling i och kring dumpningsområdet har gjorts konservativt med antagandet att all muddring och dumpning görs koncentrerat under en sammanhängande period på 40 dygn. Sannolikt kommer dock åtgärderna att utföras under en betydligt mer utdragen period. Tidsfönstret som är satt för detta arbete uppgår till 4 månader. Detta har betydelse för nedanstående bedömning av påverkan på ålgräset genom att de uppkomna halter och varaktigheter som anges med stor sannolikt blir lägre. Detta innebär att även nedanstående bedömningar gjorts konservativt. Viktigt är också att det antal dagar som anges för varaktigheten är maximalt antal dagar under beräkningsperioden och att dessa inte behöver vara sammanhängande. Även detta innebär att bedömningarna nedan gjorts konservativt. Viktigt för bedömningen är också det faktum att den grumlande verksamheten i huvudsak utförs efter ålgräsets tillväxtperiod som sker under försommar och sommar.

Två tröskelvärden som hämtats från vetenskaplig litteratur har antagits, se ovan. Ålgräsets förmåga att klara en tillfällig sammanhängande och kraftig grumling uppgår till 15 dagar. Detta innebär att den grumling överstigande 10 mg/l som beräknats kunna uppstå maximalt under 10 dygn i ålgräsängarna inte bedöms riskera några negativa effekter på ålgräsets förekomst. Den sedimentation som beräknats kunna uppstå (<1 mm) i ålgräsängarna ligger också med marginal under det tröskelvärde som antagit från litteraturen.

Sammantaget innebär detta att risken för skador på ålgräsets förekomst i dumpningsområdets närhet kan bedömas som liten eller försumbar.

Effekter på ålgräsängar av muddring

I berörda vattenförekomster finns ett antal ålgräsängar (Edlund 2021, Edlund 2022 och Edlund 2024). I samtliga fall utom ett ligger dessa ängar på så stora avstånd från planerad muddringsverksamhet att det inte föreligger någon risk för kraftig och varaktig grumling. Undantaget är en mindre ålgräsförekomst mellan Björkholmen och Granholmen i Himmerfjärdens norra del. Muddring

planeras att utföras i Skanssundet (ID34) samt cirka 2,5 kilometer söder om ålgräsförekomsten (ID30). Beräkningar har visat att grumling riskerar att ske vid det aktuella ålgräsområdet (DHI 2019, bilaga 3e). Muddring i de två områdena beräknas pågå cirka 11 respektive 3 dygn. Modellberäkningar har visat att koncentrationen av suspenderat material maximalt kan uppgå till 20-30 mg/l i ytan och 10-20 mg/l vid botten. Varaktigheten av kraftig grumling (>50 mg/l) har beräknats till mindre än en dag, både i ytvattnet och bottenvattnet. Uppkommen nettosedimentation har beräknats till mindre än en millimeter i det område där ålgräs har noterats.

Bedömning

Grumling kommer sannolikt att ske vid den plats där ålgräs förekommer. Varaktigheten av kraftig grumling kommer dock att understiga det antagna tröskelvärdet på 15 dagar (se diskussion ovan). Inte heller nettosedimentationen från spill överskrider tröskelvärdet.

Sammantaget innebär detta att risken för skador på ålgräsets förekomst i den norra delen av Himmerfjärden kan bedömas som liten eller försumbar.

Referenser

- De Jong J. & Tisell H. 2024 (MKB Bilaga 3m). Beräkning av strömmar och sedimentspridning för Landsortsfarleden. Utredning av de dumpade massornas påverkan på ackumulationsförhållandena samt beräkning av sedimentspridning från dumpningsarbeten. Sweco Sverige AB.
- DHI. 2019 (MKB Bilaga 3e). Farledsprojekt Landsort-Södertälje. Spridningsmodellering av spill från muddring och dumpning. Ramboll Sverige AB Rapport april 2019.
- Edlund J. 2021. Ålgräs i Stockholms län 2020. Karteringar och kunskapssammanställning. Länsstyrelsen Stockholm. Rapport 2021:4.
- Edlund J. 2022. Ålgräs i Stockholms skärgård 2021. Karteringar och kunskapssammanställning. Länsstyrelsen Stockholm. Rapport 2022:17.
- Edlund J. 2024. Ålgräs i Stockholms skärgård. Kartering 2023. Länsstyrelsen Stockholm.
- Erftemeijera Paul L.A. & Robin Lewis III Roy R. 2006. Environmental impacts of dredging on seagrasses: A review. Marine Pollution Bulletin 52 (2006) 1553–1572 (<https://doczz.net/doc/9057714/environmental-impacts-of-dredging-on-seagrasses>).
- Ries R., Faust E., Johannesson, K., Jonsson P. R., Moksnes P.O., Pereyra R. T. and Jahnke M. 2023. Genetic structure and diversity of the seagrass *Zostera marina* along a steep environmental gradient, with implications for genetic monitoring. Sec. Climate, Ecology and People. Volume 5 – 2023 (<https://doi.org/10.3389/fclim.2023.1303337>).