

Mark- och miljödomstolen  
Nacka tingsrätt

Mål nr M 114-25, avdelning 4

### Presentation

Björn Rosengren, innehavare av fastigheterna Lisökalv 1:3 och 1:5, troligen den här i rättssalen som har längst närvaro vid processföremålet då fastigheterna förvärvades av min far 1936, 33 år innan Sjöfartsverket grundades. 2017 engagerades jag av miljögruppen Havsörn och har gett upphov till de inlagor som till domstolen ingivits och åberopas, ab 156 med underbilagor.

Efter min föredragning kommer jag att lämna in den skriftligen till domstolen och motparten, så att Ni inte behöver notera de antal sidhänvisningar som jag kommer att hänföra mig till.

### Sakägare

Viktor Falkenström och jag biträder 8 berörda föreningar samt enskilda sakägare som inte ingår i föreningarna, sammanlagt 1 273 sakägare. Av ingivet kartmaterial framgår såväl fysiska fastighetsägares vatteninnehav som föreningarnas. Medlemmarna i föreningarna har tillgång till respektive föreningsvatten, ofta med bryggplats, för båt-, bad- och annan vattenverksamhet.

Då den ansökta farleden berör och påverkar flera Natura 2000-områden har markägare, miljöorganisationer och även allmänheten full yttranderätt. Berörda Natura 2000-områden klarläggs av Ramböll 28 juni 2017 samt i bilaga 3K till ansökan.

**"Ytterst är det dock marknaden och oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras"**

**ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN**

BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM  
TELEFON: 08-545 153 50

## Val av plats – allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens 2 kap 6 § är portalparagrafen för domstolens prövning:

”För en verksamhet där åtgärd som tar i anspråk mark eller vattenområde ska det **väljas en plats** som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med **minsta** intrång och olägenhet för människors hälsa och **miljön**.”

Den plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenheter för miljön är Nynäshamn. I min bokhylla inryms 22 pärmar från Sjöfartsverket avseende Landsortsfarleden, varav i ingen omnämns Nynäshamns hamnar.

I Nynäshamn finns **Norviks hamn**, utformad för att hantera stora containervolymer och rullande gods, Östersjöns djupaste hamn. Total kajlängd 1 400 m med ett djupgående om 16,5 m. **Nynäshamns oljehamn** bestående av flera kajplatser, där maximal fartyglängd vid kajplats 1 är 300 m och djupgående 15,3 m.

En ometablering av såväl styckegods som fossilt gods till Nynäshamn skulle innebära att omlastning där kan ske till mindre fartyg som kan passera Södertälje sluss in till mälarhusarna. Vidaretransporter från Nynäshamns hamnar kan även ske med järnväg.

Varför Nynäshamns hamnar utelämnats vid val av plats kan synas vara en gåta. Gåtans lösning är att Landsortsfarleden är ett **beställningsverk av oljebolagen och Södertälje hamn**, som vill säkerställa framtida arbetstillfällen i Södertälje, se ansökningshandlingen sid 23 p 9.9:

”Landsortsfarleden har en avgörande betydelse för sjötrafiken till Södertälje hamn och hamnarna i Mälaren”.

Då Sjöfartsverket vare sig i ansökan eller i de olika miljökonsekvensbeskrivningarna redovisat Nynäshamns hamnar saknas dessa i regeringens underlag för beslut, av vilket framgår att någon analys av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap Miljöbalken inte heller i övrigt finns redovisad i regeringens beslut.

## Sjösäkerheten

Sjöfartsverket har genomgående under den 10-åriga utredningsperioden och alltjämt förfäktat att sjösäkerheten är en av huvudanledningarna till en omdragning av farleden och åberopat olycksstatistik **avseende sträckan Landsort-Oaxen från 1987-2016, 30 år**, under vilken tidsperiod 9 kollisioner och 19 grundstötningar skall ha inträffat. Som sakägarna redovisade redan i den första inlagan från 24 augusti 2017 (underbilaga 1 till ab 156 sid 3) har endast 3 av dessa tillbud inträffat i den del av den befintliga farleden som nu begärs omdragen. Sjöfartsverket har ännu inte tagit till sig denna sakupplysning.

Analysen upprepas av sakägarna i inlaga av den 30 november 2017, bilaga 2 till ab 156. I ab 156 bilaga 3, sakägarnas inlaga av den 10 juli 2018, förtydligades

## **ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN**

analysen av de incidenter i den nuvarande farleden som skulle ha berörts av den begärda omdragningen. I bilaga la och lb påvisades att redovisade incidenter 1987-2016 begränsade sig till tre, en grundkänning den 12 januari 1985, en fartygskollision den 12 mars 1986 betecknad som en mindre allvarlig olycka samt en grundkänning den 20 januari 1995, bilaga la och lb.

De farledsavsnitt i Landsortsfarleden som Sjöfartsverket önskar kompletterad med ansökta farledsbågar har således under tidsperioden 1987-2016 drabbats av tre mindre allvarliga incidenter, varav den senaste i januari 1995. Vad berodde nu dessa incidenter på?

I Sjöfartsverkets beredningsremiss av den 15 augusti 2018 återfinns Kamahuras rapport av den 28 december 2016, där på sid 40 redovisas de vanligaste orsakerna till grundstötningsolyckor:

1. Mänskliga faktorn
2. Fartygets egenskap och tillstånd

I appendix B sid 6-7 återfinns en tabell över de högst rankade riskerna för befintlig och alternativ farled. Tabellen blandar händelseförlopp med allmänna synpunkter. Tidsangivelser saknas, men möjligen kan de tre incidenterna härledas till en kollision beroende på mänskliga fel, tekniska fel. Grundstötning vid Gålkubb, mänskliga fel, tekniska fel samt Stenskär, mänskliga fel, tekniska fel. Endast grundkänningarna vid Gålkubb och Stenskär kan allokeras från tabellen, där övriga incidenter huvudsakligen hänför sig till Skansundet, Brandalssundet, vägfärjan, Igelstabron, således farledsavsnitt som inte berörs av de önskade omdragningarna. Ingen av de tre incidenterna har orsakats av farledens beskaffenhet.

Som framgår av ab 156, bilaga 1, underbilaga 2 a, 2 b, 2 c och 2 d, ingivna sjökort, är vattendjupet från Askö sydostspets i söder till Skansundet i norr mellan 20 och drygt 30 m, förutom mellan Regarn och Oaxen 13,8 m, ca 1 distansminut norr om Gålkubb 16 m, 17 m öster om Tuna näs, en halv distansminut norr Egilsholm 17 m, 18 m vid Flundregrund samt 1 dryg distansminut norr därom 17 m.

Samma ab, underbilaga 2 a, åskådliggör de omfattande grundområden öster om Fifång och vidare norrut som de ansökta "farledsbågarna" skulle nödgas passera med omfattande sprängningar och muddringar som följd. Detta för att uppnå – enligt Sjöfartsverkets ordval – en "rakare farled".

Minsta djup efter ansökt genomförande skiljer sig försumbart mot minsta djup i den befintliga farleden, ansökans bilaga 3 sid 33.

Noteras kan även att Ramböll i sin projektbeskrivning av den 24 maj 2018 sid 2 anför:

"Viktigt att notera är att begränsningarna i farledens djupgående styrs av djupet i befintlig farled. Inrättande av nya farledsavsnitt innebär därför inte i sig en möjlighet att trafikera Landsortsfarleden med större fartyg än idag."

Min sjöfartskollega, sjökaptten Bertil, anförde att den ansökta leden skulle hålla ett större djup, jag tror till och med han sa väsentligt större djup, än den etablerade. Detta må stämma i viss mindre mån avseende den norra bågen, men inte den södra, där den ansökta ledens vattendjup understiger den etablerade, varvid de grundområden som avses massakreras självfallet är utelämnade. Som framgår av sjökortet är det inte fråga om några "små enskilda grund" som sjökaptten Bertil uttryckte det.

Sjösäkerheten utgör inget sakskäl för en omfattande omdragning av farleden i de båda bågarna i Svärds- och Himmerfjärden.

### Södertälje

Slussen har fått förlängning från 135 m, till 160 m (senare möjligen till 200 m, bredd från 19,6 m till 25 m, djup 7,8 m oförändrat).

Inte heller efter ombyggnaden möjliggörs anlöp via slussen in i Mälaren, då farleden skall dimensioneras för fartyg djupgående om 10,5 m, längd 220 m och bredd 32 m. (Ansökan s 13).

Ramböll i projektbeskrivning av den 24 maj 2018 sid 21:

"Utifrån underlag från Södertälje hamn har fastlagts att Landsortsfarleden ska dimensioneras för fartygsstorlekar med ett maximalt djupgående om 10,5 m, bredd ca 32 m och längd ca 220 m."

Södertälje hamns kapacitet både avseende kajlängder och djup (max 9 m) understiger väsentligt Nynäshamns.

Återigen, Landsortsfarledsprojektet är ett beställningsverk av oljebolagen och Södertälje hamn.

### Muddrings-, sprängnings- och dumpningsmassor

Osäkerheten i hur förorenade Ll-massorna kan vara har Havs- och vattenmyndigheten påtalat att även högre föroreningsinnehåll kan finnas inom Ll-massor. En sammanfattning av muddring- och dumpningseffekter på sjöfåglar återfinns i **Ekologigruppens studie av den 7 mars 2018 sid 34.**

**Se även Syvabs utredning, ab 156 underbilaga 8:1, vari bland annat anges**

Syvabs bedömning är att inrättandet av nya farledsavsnitt och ökat djupgående i hela farleden kommer att, utan tillfredsställande utredning av konsekvenserna, försvåra möjligheterna att analysera hur den gjorda miljardinvesteringen i bättre rening förbättrar miljötillståndet i hela recipienten från Halsfjärden i norr till Svärdsfjärden i söder.

## **ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN**

samt Havs- och vattenmyndighetens yttrande, ab 140.

Trots Sjöfartsverkets genomförda provtagningar kvarstår de frågor som Dr Anna Apler framfört i sitt yttrande av den 19 juni 2018, ab 156 underbilaga 2 sid 16-17. Dr Apler är maringeolog och kemist med inriktning mot sedimentkemi och marin miljö. Enligt Dr Apler innebär det faktum att Landsortsfarleden går över postglaciär lera, gyttjelera och lergjyttja en mycket stor sannolikhet för att miljögifter och tungmetaller finns absorberade just där. Jag ber domstolen ta del av Dr Aplers hela yttrande, som ger en annan bedömning av giftrisken än den Sjöfartsverket presenterat. Då i ett skede där Sjöfartsverket bedömt förorenade massor till 30 000 t<sub>fm</sub><sup>3</sup>, se Rambölls yttrande 6 juli 2018 sid 4n samt 24 maj 2018 sid 4 sista stycket. Då skulle förorenade massor begravas under Ll-massor. Numera av Sjöfartsverket bantat till drygt 8 700 t<sub>fm</sub><sup>3</sup> att tas upp på land, ansökan sid 14.

Ävensom skall erinras om att ett antal sakägare har dyrt investerat i anläggning för saltvattensavrening, vilka anläggningar kan komma att påverkas negativt av ansökta påverkningar på sjöbotten.

Mycken tid och möda skulle besparas Sjöfartsverket och även domstolen om dumpningarna som nu slutligen bestämts till relativt grunt vatten innanför Torö istället dumpades utanför Landsort med ett vattendjup på 459 m mot döda bottnar. Landsortsdjupet ligger 12 distansminuter sydost om Landsort, alltså en timmas färd ut med fartyg. Men, säger Sjöfartsverket, dess utrustning förhindrar dumpning utomskärs samt enligt sjökapten Bertil är det stor risk för att Sjöfartsverkets pråmar förvandlas till vrak på grund av de hårda vindförhållandena kring Landsort. Jo visst blåser det ibland vid Landsort vet jag, men enligt SMHI är medelvinden årsvis mellan 5-8 m/s och det sugfartyg som vi tidigare såg på bild borde med lätthet bemästra även 8 m/s. Att Sjöfartsverket inte skulle förfoga över flytetyg som klarar 8 m/s förefaller oriktigt.

#### Fauna och flora

Sakägarna har engagerat Skog Dr Per Hansson, välkänd ornitolog, för att granska de ansökta farledsbågarnas befarade påverkan i första hand på fågellivet, men även för den marina floran. I sin analys av den 17 augusti 2017, ab 156 bilaga 1 underbilaga 5 behandlade Dr Hansson Sjöfartsverkets första MKB, vilken redovisade 6 rödlistade fågelarter och därutöver möjligen 5. På sid 8 i Dr Hanssons utredning finns en uppställning över rödlistade arter som rapporterats under maj till augusti år 2000-2017, vilka uppgår till 61. Dr Hansson konstaterar att Sjöfartsverket hänför sig till ett för litet utredningsområde, där det aktuella utredningsområdet utvisar 420 olika arter, varav 98 rödlistade. Tar man därefter hänsyn till samtliga organismgrupper, det vill säga kärlväxter, mossor, lavar, svampar, ryggradslösa djur, grod- och kräldjur och andra däggdjur med det rödlistade antalet 229, varav således fåglar 98.

Sedan Sjöfartsverket fått del av Dr Hanssons analyser och justerat MKB:n gav sakägarna Dr Hansson uppdraget att göra en ny analys, ab 156 bilaga 3 underbilaga 2. Sjöfartsverket har enligt Dr Hanssons sammanställning i viss

mindre mån tagit till sig Dr Hanssons utredning så att Sjöfartsverket vid observationer under **en dag den 11 januari 2018** i alla fall kunnat konstatera ett knappt 40-tal fågelarter, sid 7. Dr Hansson visar i denna analys samma noggrannhet som i sin första, med konstaterandet att utredningsnivån från Sjöfartsverket alltså är för låg och otillräcklig.

Detta föranledde sakägarna att begära en tredje utredning av Dr Hansson, **ab 156 bilaga 5**. Dr Hansson konstaterar i sin tredje analys, utfärdad i november 2020, det vill säga när projektet varit igång under 5 år, att **några ytterligare mätningar i fält inte vidtagits**, utan att Sjöfartsverket förlitat sig på "datorgenererade skattningar av presumtiva framtida förhållanden". Dr Hanssons tre analyser utgör kärnpunkten vid domstolens avgörande, varför jag i all vänlighet vill understryka den absoluta nödvändigheten av att domstolen **noggrant studerar Dr Hanssons analyser**.

Eftersom tiden har gått uppdrag sakägarna åt Dr Hansson att analysera tillkommet material från Sjöfartsverket avseende främst ornitologiska bedömningar och jag erhöll för någon vecka sedan, den 14 maj, en sammanfattande analys från Dr Hansson, **bilaga 2**.

Sammanfattningen föredras.

### Riksintresse

Fjärdarna där de båda farledsbågarna ansöks etablerade är skyddade av **riksintresse för såväl naturvård som friluftsliv**. Riksintresset för friluftsliv baserar sig på enskilda människors rätt till rekreation och avkoppling i en ostörd naturmiljö. Detta gäller inte endast för fast boende och fritidsboende, utan även för **det rörliga friluftslivet** och inkluderar båtliv, badliv, fritidsfiske, naturstudier, paddling, isaktiviteter, kontemplation och mycket mer. **Förutom framfart av stora fartyg inkräktas riksintresset av buller**. Sjöfartsverket har genom Ramböll presenterat bullerutredning avseende driftsskedet den 28 juni 2017, varav framgår att det finns totalt 1 350 bostadsfastigheter inom 1 km från planerad farled. Av utredningen framgår att den nuvarande farleden inte genererar någon otillåten bullerpåverkan söder om Brudskär, ca 2 distansminuter nord/nordost från Regarn, medan de ansökta farledsbågarna skulle generera otillåtet buller utefter hela Lisölandets västkust. **Structors sammanställning, bilaga 3j till ansökan**, utvisar identiska data avseende bullernivåer och geografisk utsträckning. Sjöfartsverkets uppgivna bullernivå är 55 dBA mot byggnads **ytterfasad** med risk för ljudnivåer upp till 75 dBA. Fartygspassagera anges till ca 3 500 fartyg per år, det vill säga ca 10 fartygspassager per dygn, således i stort sett oförändrat mot trafiken i den nuvarande farleden. Naturvårdsverket har i rapport 6538 från april 2015 sid 12 anfört:

"Friluftsområden

Människor söker sig till friluftsområden och andra rekreativsområden för att bland annat komma bort från samhällsbullret. Ljudnivåerna behöver vara låga för att ge den

### **ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN**

kvalitet som eftersöks. Nivåerna bör på vardagar dagtid kl 06-18 inte överskrida 40 dBA som ekvivalent ljudnivå. Under kväll och natt kl 18-06 samt dagtid lör-, sön- och helgdagar bör bullret inte överskrida den ekvivalenta ljudnivån 35 dBA.”

”Med friluftsområden avses i det här sammanhanget område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en ljudnivå utgör en särskild kvalitet.”

Sjöfartsverket har lagt i stort sett allt fokus på det buller som uppkommer under anläggningsskedet, vilket dock i tid är begränsat. Det är buller under driftstiden, vilket inte anges begränsat, som är det avgörande. Att som Sjöfartsverket här hävdar att bullerpåverkan under driftsskedet skulle utgöra ”små skillnader mot nuläget” är oriktigt.

Noteras skall att ekvivalent buller utgör det genomsnittliga ljudvärdet under en viss tidsperiod, inte den momentana vid fartygspassager.

Naturmiljön utefter den befintliga farleden i förhållande till de ansökta farledsbågarna är i dagsläget för sakägarna opåverkad av fyrar, fartygsrörelser, buller, utsläpp, föroreningar från fartyg samt väsentligt mindre påverkan av bebyggd miljö vid oljeutsläpp eller haverier. Att trafikeringen av större fartyg utmed de ansökta farledsbågarna inte skulle innebära ökad störning för omgivningen (tillståndsansökan sid 2n) är inte förankrad i verkligheten.

Till detta kommer att fastighetsvärdena negativt påverkas, vilket Johan Öberg framhållit.

#### Dubbla farleder

Landsortsfarleden kommer att behållas i sin nuvarande omfattning, även om det planerade projektet skulle komma till stånd. Den nuvarande farleden kommer fortsatt att hållas öppen för nyttotrafik med lotsplikt för fartyg överstigande 70 meters längd och 20 meters bredd. Val av farled görs av fartygets befälhavare som har det odelade ansvaret för fartyget och dess framförande.

”Sjöfartsverket styr över inte den fartygstrafik som passerar farleden och tillstånd till trafiken i farleden prövas således inte i tillståndsmålet.” MKB bilaga 3 sid 17

”Ytterligare positiv effekt är att den befintliga farleden kan kvarstå för fritidsbåtar samt mindre yrkessjöfart”

Länsstyrelsen Stockholm

Sedan regeringen begärt Länsstyrelsens synpunkter avseende:

- Innebär inrättandet av de två nya farledsavsnitten med tillkommande fartygstrafik som är föremål för regeringens tillåtlighetsprövning en sådan otillåten störning eller skada på alfågel och ejder som avses i 4 § Artskyddsförordningen?

- För det fall svaret på ovanstående fråga är ja, bedöms dispens från förbudet kunna lämnas under vilka förutsättningar?

Länsstyrelsen besvarade regeringens frågor enligt följande:

"EU-domstolen har i ett förhandsavgörande underkänt den hittillsvarande svenska rättspraxisen gällande fridlysningsbestämmelserna i 4 § Artskyddsförordningen. För närvarande är det oklart om det gäller även för fåglar. I den frågan gör Länsstyrelsen ingen tolkning.

Om hittillsvarande praxis inte längre kan tillämpas för fåglar gäller förbuden alla fågelarter och även på individnivå. Huruvida några vanliga fågelarter störs eller får sina fortplantningsområden skadade är inte utrett i detta projekt."

Länsstyrelsen fortsätter genom att "gissa" om muddringsarbeten eller fartygstrafik i de nya fartygsavsnitten påverkar resurser som det råder brist på.

Länsstyrelsen avslutar sitt yttrande:

"Med betydande osäkerhet gör Länsstyrelsen bedömningen inrättande av de nya farledsavsnitten inte, genom störning på ejderkullar, påverkar ejderns gynnsam bevarandestatus på lokalt plan. Skulle regeringen bedöma att dispens ändå krävs kan Länsstyrelsen inte rekommendera villkor eftersom vi inte vet tillräckligt om vad som utgör betydande störning och därför bör undvikas."

Det är således denna gissningsremiss som regeringen haft som underlag för sin bedömning.

### Sammanfattning/plädering

Anmärkningsvärt är att regeringen i sin bedömning inte beaktat sin egen målsättning, att Sverige skall bli ett av världens första fossilfria länder, ab 156 underbilaga 3a, 3b, 3c, 3d.

Regeringen har istället tagit avstamp i Sjöfartsverkets mantra, flerfaldigt upprepat i miljökonsekvensbeskrivningarna:

”Ytterst är det dock marknaden och oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras.”

T. ex. Sjöfartsverket reviderad riskanalys 22 juni 2017 sid 1,

Sjöfartsverket, Ramböll, 12 juli 2017 sid 17m

Att det uppgivna farledsbehovet avser tankfartyg framgår av Rambölls sammanställning den 24 maj 2018 sid 8:

”Med den förväntade ökningen av framförallt bränsletransporter”.

Beredningsremissen 15 augusti 2018, Kamahuras underliggande rapport sid 4.

Genom

att utelämna platsredovisningen enligt Miljöbalken 2 kap 6 § - mörkläggningen av Nynäshamns hamnar;

att kraftigt överdriva sjösäkerheten;

att otydligt redovisa skillnaden mellan L1 och L2 angående föroreningsintensiteten, vilket gör det omöjligt att förutse verklighetens påverkan på fågel-, fiske- och bottenvegetation;

att inte beakta de vetenskapliga analyser avseende fauna och flora som tillförts projektet genom sakägarnas försorg;

att inte analysera effekten av dubbla farleder:

att föra in transportbehovet till mälarhamnarna.

Att ingen av dessa omständigheter beaktats av regeringen framgår av dess beslut.

Dessa omständigheter leder var för sig och sammantagna till att etableringen av landsortsfarledsprojektet är onödig och förestavad av oljebolagens inspel och Södertälje hamns önskemål att behålla och möjligen utöka arbetstillfällena.

En krumelur i sammanhanget är att regeringens beslut undertecknats av arbetsmarknadsministern och inte av miljöministern.

**ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN**

BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM  
TELEFON: 08-545 153 50

Två omständigheter av grundläggande betydelse vid domstolens bedömning:

- 1) MKB:n inklusive anlitade konsulter är upprättad på uppdrag av sökanden,
- 2) projektet har internbedömts mellan myndigheter, ytterst regeringen, utan erforderlig objektiv granskning av domstol. Som framgår av regeringens beslut har detta helt grundat sig på Sjöfartsverkets presentation utan beaktande av utebliven platsredovisning, överdriven sjösäkerhet, otydlig redovisning av dumpningsmassor och förorening, utan beaktande av projektets påverkan på flora och fauna, utan beaktande av dubblering av farleder.

Eftersom tillåtlighetsprövningen berör Natura 2000-områden och någon samlad bedömning beträffande dessa inte skett skall denna bedömning istället ske i domstolen, jämför även Högsta domstolens avgörande NJA 2013 sid 613. Se även professor Jonas Ebbesson, Miljörätt, 5 upplagan 2023, sid 128.

Det är nu för domstolen att avgöra om kommersiella intressen genom utökade oljetransporter skall väga tyngre än omsorgen om miljön, bilaga 3. Detta i strid med Sjöfartsverkets mantra:

”Ytterst är det dock marknaden och oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras.”

Södertälje den 21 maj 2026

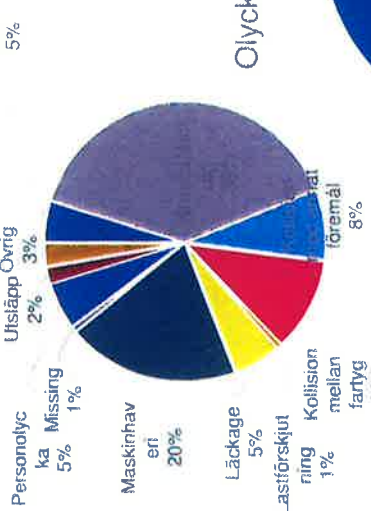
Björn Rosengren

# Olycksstatistik och -analys

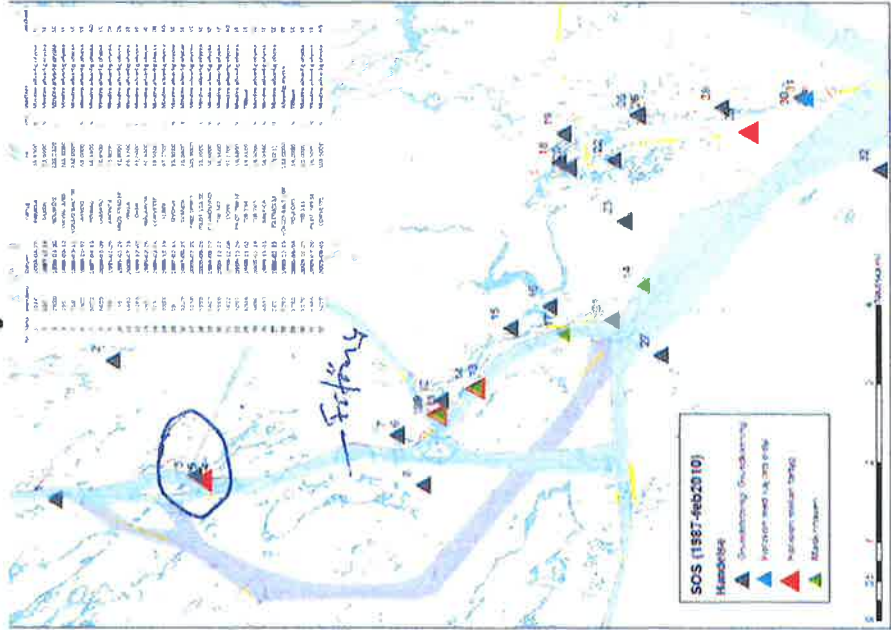
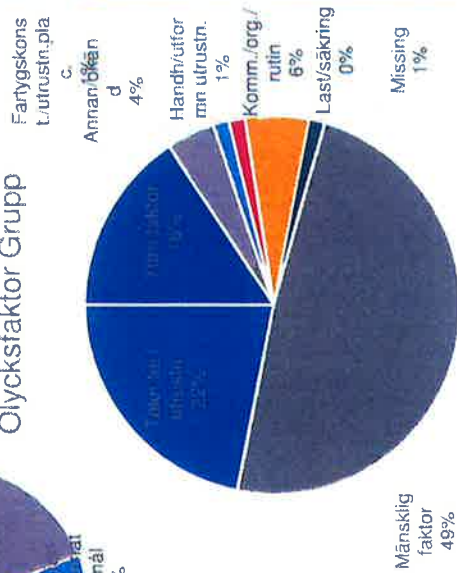
- SOS 1987 – 2010 (2016),

## Landsort - Oaxen

Typ av händelse Grupp



Olycksfaktor Grupp



*Blaga la*

Bilaga 10.

Nr i karta	arendernr	Datum	Fartyg	loa	lots	skadbes	landkod
1	6184	2003-08-23	PAMELA	45,9300	N	Mindre alvarig olycka	SI
2	626	1987-11-24	SAXEN	72,0000	N	Mindre alvarig olycka	SE
3	2928	1996-01-30	MOLMÖN	132,0100	J	Mindre alvarig olycka	SE
4	181	1986-03-12	VIKINGLAND	165,1000	J	Mindre alvarig olycka	SE
5	714	1986-03-12	VOLGO BALT 38	110,0000	J	Mindre alvarig olycka	SE
6	1302	1988-10-31	WINDÖ	68,0000	N	Mindre alvarig olycka	SE
7	3072	1997-04-15	PENNAU	54,1600	N	Mindre alvarig olycka	AG
8	8455	2008-01-06	LAMARO	70,8500	J	Mindre alvarig olycka	VC
9	735	1985-02-26	AROSITA	71,8000	J	Mindre alvarig olycka	DE
10	736	1985-02-26	AROS TRADER	81,8000	J	Mindre alvarig olycka	DE
11	6682	2008-07-23	VINGA	65,1200	T	Mindre alvarig olycka	SE
12	1261	1989-12-02	JOKER	91,0000	T	Mindre alvarig olycka	SE
13	193	1985-02-26	MÄLARVIK	90,4000	T	Mindre alvarig olycka	SE
14	713	1985-02-26	CORVETTE	68,5000	J	Mindre alvarig olycka	DE
14	4083	1999-12-10	ALREK	97,2700	J	Mindre alvarig olycka	AG
15	68	1987-03-11	SVONIA	85,9000	N	Mindre alvarig olycka	SE
16	3229	1997-06-26	SVANEN	16,0400	N	Mindre alvarig olycka	SE
17	5258	2003-07-21	FREE SPIRIT	105,3000	J	Mindre alvarig olycka	VC
18	5939	2005-09-25	PILOT 131 SE	11,5000	N	Mindre alvarig olycka	SE
19	2407	1994-08-07	R JÄNÖSUND	14,0000	N	Mindre alvarig olycka	SE
20	5556	2003-11-27	TJB 767	16,5000	N	Mindre alvarig olycka	SE
21	3812	1998-12-08	ODIN	97,2700	J	Mindre alvarig olycka	AG
22	7057	2009-11-26	PILOT 794 SE	16,6800	N	Mindre alvarig olycka	SE
23	4044	1999-11-02	TJB 754	14,4100	J	Tillbud	SE
25	1650	2005-02-18	TJB 767	16,5000	N	Mindre alvarig olycka	SE
26	4037	1999-11-01	BALTICA	14,9000	N	Mindre alvarig olycka	SE
27	385	1988-03-18	EASTHOLM	[NULL]	N	Mindre alvarig olycka	SE
28	3291	1993-12-13	VOLGO-BALT 108	114,0000	J	Alvarig olycka	SE
29	5782	2005-06-04	POLFORS	54,2000	N	Tillbud	SE
30	5370	2003-10-25	TJB 111	11,0000	J	Mindre alvarig olycka	SE
31	6944	2009-07-20	PILOT 749 SE	16,5000	N	Mindre alvarig olycka	SE
32	5259	2003-08-01	CORVETTE	105,5000	N	Mindre alvarig olycka	AG

**EKOLOGISK UTVÄRDERING AV SJÖFARTSVERKETS UNDERLAG**  
**Projekt Landsortsfarleden – tillståndsprövning 2026**  
**Upprättad på uppdrag av advokat Björn Rosengren**

**1. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING**

Den samlade genomgången av Sjöfartsverkets (SJV) ornitologiska underlag i den aktuella tillståndsprövningen visar att centrala invändningar som framfördes redan under tillåtlig-hetsprövningen i allt väsentligt synes kvarstå utan redovisade motsvarande förstärkningar av det empiriska fältunderlaget. De tidigare invändningarna avsåg bland annat inventerings-insatsens begränsade omfattning, underlagets aktualitet, osäkerheter i populations- och störningsbedömningar samt avsaknad av mer heltäckande analyser av kumulativa och långsiktiga effekter på marina fågelpopulationer. Trots detta framgår inte att nya mer omfattande riktade ornitologiska fältinventeringar har genomförts inför tillståndsprövningen. Det ornitologiska underlaget synes i huvudsak fortsatt bygga på inventeringar från 2016–2018 samt efterföljande skrivbordsuppdateringar. Samtidigt uppvisar 2024 års MKB en tydlig expansion av metodik, struktur och formalia, inklusive mer omfattande beskrivningar av påverkningsmekanismer, standardreferenser och processuella avgränsningar. Skillnaden mellan 2018 och 2024 års MKB framstår därmed i huvudsak som en förstärkning av den metodiska och juridiska processarkitekturen snarare än en motsvarande fördjupning av det faktiska ekologiska kunskapsunderlaget.

**2. INLEDNING OCH SYFTE**

Denna utvärdering avser SJV:s ekologiska underlag i tillståndsansökan för utökad Landsortsfarled inför huvudförhandling i mark- och miljödomstolen i maj 2026. Underlaget har tagits fram på uppdrag av advokat Björn Rosengren, som företräder ett flertal sakägare samt en miljöorganisation.

Analysen baseras på:

- deltagande och tidigare framförda sakägarkritiska yttranden<sup>1</sup> i tillåtlighetsprövningen enligt 17 kap. miljöbalken,
- 2018 års miljökonsekvensbeskrivning (upprättad av Ramböll) med tillhörande bilagor,
- 2024 års uppdaterade miljökonsekvensbeskrivning (Sjöfartsverket) samt tillhörande bilagor 3h, 3i, 3n och 3x.

Särskilt fokus ligger på det ornitologiska underlagets aktualitet, metodik och ekologiska representativitet.

### **3. 2018 ÅRS MKB OCH TILLÅTIGHETSPROCESSEN**

2018 års MKB, upprättad av Ramböll, utgjorde underlag för regeringens prövning av tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken. Det ornitologiska underlaget baserades i huvudsak på Ekologigruppens fågelstudie från 2017 (Bilaga D), kompletterad med befintliga inventeringar och begränsade fältinsatser.

Under denna fas framfördes sakägarkritik avseende:

- begränsad inventeringsinsats,
- bristande aktualitet i observationsmaterialet,
- osäkerheter i populations- och störningsbedömningar,
- samt avsaknad av analyser av kumulativa effekter.

Det framgår inte att denna kritik föranlett några nya fältinventeringar av fågelfaunan.

### **4. 2024 ÅRS MKB OCH TILLSTÅNDSFASEN**

2024 års MKB uppvisar en betydligt mer omfattande struktur avseende metodbeskrivningar, påverkningsmodeller och formella redovisningsdelar.

---

<sup>1</sup> 1) Hansson 2017 "Ornitologiska brister i Sjöfartsverkets MKB gällande utökad Landsortsfarled" (Bilaga 5 till Rosengrens inlägga den 24 augusti 2017) samt 2) Hansson 2020 "Landsortsfarleden – vetenskaplig analys av Sjöfartsverkets kompletteringsskrivelse från oktober 2020", bilagd Rosengrens kompletterande yttrande till Miljö- och energidepartementet den 10 december 2020.

Det framgår dock att det ornitologiska underlaget i huvudsak fortsatt bygger på:

- tidigare inventeringar (2016–2018),
- kompletterande skrivbordsanalyser,
- samt uppdaterad art- och rödlistinformation.

Nya systematiska fältinventeringar av fågelfaunan synes endast i begränsad omfattning ha tillkommit.

#### **5. METODKRITISK ASPEKT: NATURVÄRDESINVENTERING (SS 199000)<sup>2</sup>**

Naturvärdesinventeringarna i Bilaga 3n har genomförts enligt svensk standard SS 199000:2023, vilket påtalas frekvent.

Det bör framhållas att en standardiserad naturvärdesinventering av detta slag i första hand utgör ett strukturerat ramverk för klassificering och jämförbarhet av ekologiska data, snarare än en garanti för ekologiskt fullständiga eller systemekologiskt representativa bedömningar.

Metoden är i praktiken beroende av fältinventerarens tolkning, urval och avgränsning av relevanta biotoper och strukturer. Detta innebär att ekologiska samband i viss mån översätts till kategoriska värden genom ett i huvudsak regelstyrt besluts-system. Det kan i sammanhanget noteras att de namngivna inventerarna endast i begränsad omfattning synes ha offentligt dokumenterad rapporteringsaktivitet i Artportalen, vilket ytterligare försvårar en extern bedömning av specialistkompetens och erfarenhetsnivå.

En metodkritisk aspekt, som även framförts i sakägarprocessen, är att en sådan standardisering riskerar att reducera komplexa ekologiska samband till diskreta naturvärdesklasser. Därigenom kan osäkerheter i fältdata och ekologisk variation delvis hanteras genom metodens struktur snarare än genom explicit analys av osäkerheternas betydelse för slutsatserna.

Detta får särskild betydelse i förevarande mål, där ett begränsat antal lokaler bedöms uppvisa höga naturvärden medan

---

<sup>2</sup> SWECO 2024 "Naturvärdesinventering Landsort 2024"

övriga klassificeras som låga naturvärden, utan att osäkerhetsintervall eller alternativa klassningsscenarier redovisas.

## 6. EXEMPEL PÅ UNDERLAG OCH BEDÖMNINGAR

### 6.1 Fågelunderlag och skrivbordsstudier (Bilaga 3x)<sup>3</sup>

Bilagan förefaller i huvudsak bygga på tidigare material samt uppdatering av arternas då gällande rödlistestatus. I skrivande stund har även detta underlag förlorat aktualitet genom att ArtDatabanken publicerat en ny rödlista år 2025. SWECO anger vidare att ett fåtal fågelarter noterats under en naturvärdesinventering (Bilaga 3n) men att dessa observationer inte påverkar slutsatserna i skrivbordsstudien. Fältbaserad nyproduktion av data saknas således.

### 6.2 Ejderbedömningar (Bilaga 3i)<sup>4</sup>

Bedömningar av påverkan på ejder synes i huvudsak baseras på begränsade inventeringsinsatser och modellantaganden, utan fullständig analys av förändrat tonnage, säsongsvariationer eller kumulativa effekter.

Inledningsvis redogörs utförligt för de potentiella effekterna av svallvågor, avsänkingsvågor och propellerströmmar på fågellivet. Trots detta synes den faktiska bedömningen huvudsakligen baseras på inventering av häckande ejderpar som genomfördes den 12 juni 2017 av två ornitologer i en mindre motorbåt. Mot denna bakgrund framstår slutsatsen att (min understrykning) *”det nya farledsalternativet totalt sett sannolikt kommer att medföra en svag förbättring för häckande ejder”* som långtgående i förhållande till underlagets omfattning och tidsmässiga begränsning. Underlaget synes inte omfatta någon mer ingående analys av hur ökad trafik med större fartyg kan påverka arten under andra delar av året, under andra livsstadier eller genom kumulativa störningseffekter. Ejdern uppehåller sig, liksom ett flertal andra marina fågelarter och skyddsvärda organismer, inom

---

<sup>3</sup> SWECO 2024 ”Effekter fågelfauna Landsortsfarleden. Skrivbordsstudie Fågel 2024”

<sup>4</sup> Ekologigruppen 2018 ”PM: Påverkan av svall på ejder utmed planerad farled Södertälje–Landsort”

Landsortsfarleden under stora delar av året. Det framgår emellertid inte att Sjöfartsverkets bedömning i någon mer heltäckande mening analyserat vilka ekologiska konsekvenser en framtida trafikökning med större tankerfartyg kan få för dessa arter och miljöer.

#### **7. SAMMANFATTANDE SLUTSATS**

Den samlade utvecklingen mellan 2018 och 2024 års MKB ger intryck av att det metodiska och processuella ramverket har förstärkts betydligt, medan det empiriska ornitologiska underlaget endast i ytterst begränsad omfattning synes ha uppdaterats genom nya fältinventeringar.

Detta aktualiserar frågan om huruvida beslutsunderlaget i tillräcklig grad speglar aktuella förhållanden och därmed uppfyller miljöbalkens krav på aktualitet, tillräcklig utredning och försiktighet inför tillståndsprövningen.

**Knislinge, 14 maj 2026**

Per Hansson

Senior ekolog, Jägmästare, SkogDr., docent i skogshushållning, Fil. Mag. mark- och miljörett samt mångårig ordförande i Västerbottens ornitologiska förening

# Bilaga 3



Sjöfartsverket  
Södertälje hamn  
Marknaden  
Oljebolagen

Miljö  
Riksintressen  
Muddringar  
Dumpningar  
Sprängningar  
Buller  
Fauna  
Flora  
Landskapsbild  
Erosion

Sakägare/  
Rörligt  
friluftsliv  
Riksintressen  
Enskilda  
vatten-  
fastigheter  
Fiske  
Buller  
Landskapsbild  
Båtfart  
Isverksamhet  
Bad-/sim-  
verksamhet