

Till

Sjöfartsverket
Östra Promenaden 7
601 78 Norrköping

YTTRANDE

Ärendenummer 18-03034

Beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning av två nya farledsavsnitt i farled 511, Landsorts bredgrund – Södertälje (Igelsta)

Som sakägare och tillika ombud för berörda sakägare enligt förteckning, [bilaga 1](#), får vi härmed avge yttrande över rubricerad beredningsremiss.

YRKANDE

Sakägarna yrkar att Regeringen måtte avslå Sjöfartsverkets ansökan om tillåtlighet avseende rubricerade två nya farledsavsnitt.

INLEDNING

Sakägarna ifrågasätter inte miljönyttan av omdirigering av transporter från landsvägstrafik till järnvägs- eller sjötrafik, men konstaterar att beträffande Landsortsfarleden kan denna målsättning uppnås utan de ansökta farledsbågarna, vars etablering skulle innebära större miljöskada än miljönytta.

Sakägarna har den 24 augusti 2017 avgivit yttrande till Länsstyrelsen över Sjöfartsverkets inledande miljökonsekvensbeskrivning (MKB), [bilaga 2](#).

Sedan Sjöfartsverket justerat sin MKB har sakägarna ingivit förnyat yttrande den 30 november 2017, [bilaga 3](#).

Efter ytterligare justeringar av Sjöfartsverket i MKB:n har sakägarna den 10 juli 2018 avgivit yttrande, bilaga 4.

Sakägarna konstaterar att Sjöfartsverket efter sakägarnas olika yttranden vid ett flertal tillfällen justerat sin MKB, varvid Länsstyrelsen så småningom i beslut av den 15 juli 2018 godkänt MKB-underlaget som grund för efterföljande beslut. Länsstyrelsen har dock i sitt beslut understrukt

”Länsstyrelsen tar i detta beslut inte ställning till om beskrivna miljökonsekvenser kan accepteras, utan bara att underlaget kan ligga till grund för efterföljande beslut enligt ovan angivna lag” (Lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn).

Som framgår av sakägarnas yttranden har dessa syftat till att ge ett brett underlag för hela det ansökta projektet, således även utanför de frågor som ligger inom Regeringens prövning. Detta sedan Sjöfartsverket ”blandat ihop” den prövning som sker i Regeringen med den i Mark- och miljödomstolen.

BEHOV AV DUBBLERING AV BEFINTLIG FARLED GENOM ETABLERING AV NYA FARLEDSBÅGAR

Sakägarna har dels i sitt yttrande av den 30 november 2017 s 2 näst sista stycket samt i bilaga 2 till detta yttrande, dels i sitt yttrande av den 10 juli 2018 ss 2-3 ”Farledsbehov” samt s 3 ”Dubbla farleder” anvisat den uppenbara maritima strategin för undvikande av stora oljefartyg i den inre skärgården, nämligen att omlastning av olja sker i Nynäshamns oljehamn för vidare transport med anpassade fartyg genom skärgården i den befintliga farleden och då även med möjlighet att utan omlastning efter slussning fortsätta transport in i Mälaren. Därvid kan fartyg av storlek anpassade för sjöfart i den inre skärgården kunna nyttjas i den befintliga farleden. Etablering av nya farledsbågar skulle innebära dubblering av farleden i dessa avsnitt, varvid båda farleds-dragningarna skulle bli öppna för kommersiell trafik. Sakägarna har i sina yttranden konstaterat:

att de avsnitt i den befintliga farleden som de sökta farledsbågarna avser att komplettera håller erforderligt djup utefter hela sträckningen, som lägst 12,2 m;

att trafiken in i Mälaren även efter en ombyggnad av Södertälje sluss inte medger genomfart in i Mälaren av fartyg överstigande måtten 160 x 23 x 7 m;

att Södertälje hamns prognos utvisande dramatisk höjning av transport av fossila bränslen inte står i överensstämmelse med den övergripande politiska målsättningen om ett fossilfritt Sverige;

att planerad avveckling av oljeverksamheten vid Loudden och Berg är förestavad av att större oljetransporter genom den inre skärgården

skall upphöra varvid Sjöfartsverkets ansökan angående Landsortsfarleden har motsatt syfte;

att Nynäshamns oljehamn kan ta emot en fartygslängd om 300 m och håller ett djugående om 15,3 m, bilaga 2 till sakägarnas yttrande av den 30 november 2017, varvid sakägarna finner det klandervärt att Sjöfartsverket inte i sina utredningar beaktat förekomsten av Nynäshamns utsjöhamn för mottagande av oljefartyg.

SJÖSÄKERHETEN

Sakägarna har upprepade gånger påtalat att Sjöfartsverkets uppgifter angående fartygskollisioner (9 st) och grundstötningar (29 st) under perioden 1985 till 2017 till en försumbar del avser de båda farledsavsnitt som de sökta farledsbågarna avser att komplettera. Sakägarna utredde detta redan i sitt yttrande av den 24 augusti 2017, s 3, men när Sjöfartsverket i efterkommande MKB-redovisningar vidhöll uppgifterna analyserade Sakägarna olycksfrekvensen närmare i sitt yttrande av den 10 juli 2018, ss 3-4, med bifogande av bilaga la och lb utgörande utdrag ur Kamahuras olycksstatistik och analys utvisande två grundstötningar, en 1996 och en 2001, samt en fartygskollision, 1996, samtliga incidenter betecknade som "mindre allvarlig olycka". Utredningen som Sjöfartsverket initierat utvisar således 3 mindre incidenter – inträffade för 22 respektive 17 år sedan – och inte 38 olyckor som Sjöfartsverket uppger. Sakägarna har upprepade gånger påtalat detta förhållande utan att de felaktiga uppgifterna ändrats av Sjöfartsverket.

Obeaktat av Sjöfartsverket är de faktiska vindförhållandena och hur dessa skulle påverka de ansökta farledsbågarna. Förhärskande vindriktningar är sydvästliga, vilket betyder att ansökta farledsbågar blir väsentligt mer utsatta vid hårt väder. Befintlig farled ligger huvudsakligen i lä från vindar från sydväst, väst och nordväst till de delar som ansökningen gäller kompletterande farledsbågar.

Sakägarna har efterlyst detaljerat kartmaterial utvisande sträckningen av de ansökta farledsbågarna. Sådant kartmaterial saknas alltjämt, men sakägarna har som bilaga 2a – 2d till sakägarnas yttrande den 24 augusti 2017 ingivit aktuellt sjökort som visar att de nya farledsbågarna skulle behöva kryssa mellan en stor mängd grundområden eftersom någon bortsprängning av dessa inte av Sjöfartsverket är inplanerad. Ju större fartyg som avses kryssa genom grundområden, ju större risk för oljekatastrof.

RIKSINTRESSEN

I sina yttranden har sakägarna understrukit att de sökta farledsbågarna till avgörande del skulle etableras inom områden skyddade av riksintresse för naturvård, riksintresse för kulturmiljövård och riksintresse för friluftsliv. Även har sakägarna understrukit den negativa påverkan som

etablering av de sökta farledsbågarna skulle medföra på djur och organismer, sakägarnas yttrande 24 augusti 2017 s 6, sakägarnas yttrande 30 november 2017 ss 5-6, sakägarnas yttrande 10 juli 2018 s 5. Skog Dr Per Hansson har i utlåtande av den 17 augusti 2017, bilaga 5 till sakägarnas yttrande av den 24 augusti 2017, ingående analyserat den ornitologiska situationen i ifrågavarande naturområden och har efter Sjöfartsverkets MKB-justeringar verkställt ytterligare en analys, sammanställd den 20 juni 2018 och utgörande bilaga 2 till sakägarnas yttrande av den 10 juli 2018.

Av Dr Hanssons analyser framgår att Sjöfartsverket behandlat den ornitologiska påverkan otillfredsställande. Sakägarna är synnerligen kritiska till att det skall bero på sakägarnas initiativ och bekostnad att se till att en miljökonsekvensbeskrivning adekvat och välgrundat beskriver den ornitologiska verkligheten.

På förekommen anledning har Dr Hansson ytterligare ombetts analysera Sjöfartsverkets ornitologiska kompletteringar, vilka alltjämt befunnits otillräckliga. Sakägarna understryker nödvändigheten av ett noggrant studium av Dr Hanssons analyser.

En etablering av de nya farledsbågarna skulle innebära dubbla farleder utefter ifrågavarande farledsavsnitt. Detta betyder att idag helt ostörda områden störningsutsätts medan etablerade störningar utmed befintlig farled kvarstår.

BULLER

Bullerproblematiken är av sakägarna behandlad dels i yttrande av den 24 augusti 2017 ss 6-8, dels i yttrande av den 30 november 2017 ss 4-5 samt i yttrande av den 10 juli 2018 s 5 och där vi bl a konstaterat:

att lågfrekvent buller inte uppmätts;

att övrigt buller inte uppmätts på plats;

att beräknad bullerpåverkan dramatiskt överskrider de gränsvärden som Naturvårdsverket utfärdat i sin rapport 6538 från april 2015 s 12 "Friluftsområden".

Sakägarna har i sina angivna inlagor fokuserat på otillåten bullernivå i de av riksintressen skyddade vattenområdena med påverkan för flera tusen fritids- och fast boende utmed berörda kuststräckor. Härtill kommer det rörliga friluftslivet samt skadlig bullerpåverkan på sjöfågel, övrigt djurliv och organismer. I sistnämnda hänseende gör Skog Dr Per Hansson i sin analys, bilaga 2 till sakägarnas yttrande av den 10 juli 2018 s 6, följande reflektion:

"Trafikverkets riktlinjer bygger på så kallat ekvivalent buller – d v s ett medelvärde på 24 timmar (ett dygn). Jag konstaterar att det enda värde som inte kan uppfattas av levande organismer

är medelvärdet – det ekvivalenta värdet. Det som avgör hur levande organismer upplever en störning är istället det verkliga bullret och mest avgörande plötsliga bullertoppar.”

När Sjöfartsverket jämför fartygsbuller med det buller som fritidsbåtstrafik genererar är jämförelsen inte sakligt grundad. Fritidsbåtstrafiken förekommer huvudsakligen dagtid och är koncentrerad till den svenska sommaren. Den kommersiella fartygstrafiken avses förekomma året runt, dygnet runt. I och med etablering av nya farledsbågar skulle fritidsbåtstrafiken även i dessa öka och därmed bullret från fritidsbåtar, vilket inte beaktats i Sjöfartsverkets bulleranalys.

LANDSKAPSBILD

Sakägarna har i sina yttranden, dels av den 24 augusti 2017 s 8, dels i sakägarnas yttrande av den 10 juli 2018 s 11, anfört hur landskapsbilden skulle försämrats om de nya farledsbågarna skulle komma till stånd. Det gäller etablering av nya fyrar, bojar, annan utmärkning samt frekventa förbipassager av större fartyg.

OTILLRÄCKLIG FARLEDSPRECISERING

De ansökta farledsbågarna är inte erforderligt preciserade till sitt läge i respektive vattenområde för att möjliggöra beslut i tillståndsfrågan avseende sträckningarna. För att Regeringen skall kunna ta ställning måste sträckningarna utläggas i adekvat sjökortsmaterial så att avstånd till landområden, grundområden samt ledernas bredd kan utläsas.

KRÄNKNING AV ENSKILDA FASTIGHETER

Sakägarna har redan i sitt yttrande av den 24 augusti 2017 ss 9-11 efterlyst besked från Sjöfartsverket om hur kränkning av enskilda sjö- och fiskefastigheter skall hanteras. Något svar har aldrig lämnats och sakägarna efterlyser fortfarande utredning och klarläggande i detta hänseende.

MUDDRINGSARBETEN OCH SPRÄNGNINGAR

Muddrings- och sprängningsarbeten skall avgöras av Mark- och miljödomstolen och redogörelse för dessa ingrepp är endast översiktligt redovisade i Sjöfartsverkets MKB. Det skall dock erinras om att Sjöfartsverkets planerade dumpning tätt utanför kusterna av muddermassor som bedöms icke förorenade inte är realistiskt utrett.

Sakägarna erinrar här om vad som angivits av Dr Anna Apler, marinbiologisk kemist med inriktning mot sedimentkemi och marin miljö vid SGU. Dr Apler har upplyst att i muddermassorna föreligger knappast några ”föroreningsfria

sediment". Landsortsfarleden går över postglacial lera, gyttjelera och lergyttja (<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-maringeologi.html>), vilket innebär en stor sannolikhet för att miljögifter och tungmetaller finns absorberade i bottensedimentet.

Här hänvisas även till Naturvårdsverkets rapport 2016:

"Organiska tennföreningar som tributyltenn (TBT) har använts som biocid för en rad ändamål, framförallt som tillsats i båtbottnfärger för att förhindra påväxt av alger och havstulpaner. Genom dealkylering av tributyltenn bildas nedbrytningsprodukterna dibutyltenn (DBT) och monobutyltenn (MBT). Båtbottnfärger med TBT började användas under 1960-talet, vilket orsakat en omfattande spridning i den marina miljön. I Sverige infördes användningsförbud på småbåtar 1989, men färgerna var fortfarande tillåtna på större båtar och fartyg i oceantrafik. Från juli 2003 är all användning av dessa färger förbjuden på fartyg registrerade i EU:s medlemsstater. Den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har antagit en bindande konvention som förbjuder användningen av organiska tennföreningar i båtbottnfärger. Konventionen trädde i kraft 2008. På grund av sin toxiska verkan på mikroorganismer har organiska tennföreningar använts, om än i mindre utsträckning, som skyddsmedel för trävirke och papper och kan därför förekomma som markföroreningar vid anläggningar inom träindustrin, exempelvis sågverk och pappersbruk. Organiska tennföreningar används idag för att förbättra PVC-plasters tålighet mot värme och ljus."

Vad som här anförts återfinns i bilaga 2 ss 15-16 till sakägarnas yttrande av den 10 juli 2018.

Även skall erinras om att ett flertal sakägare har anlagt avsaltningsanläggning till sin fastighet för produktion av dricksvatten. Krav uppresas därför för en särskild utredning avseende hur dessa avsaltningsanläggningar även efter eventuella muddringsarbeten skulle påverkas såväl vad avser inträngning av saltvatten som framförallt av föroreningar till följd av muddringarna och deponering av förorenade massor i anslutning till vissa kustavsnitt.

SAMMANFATTNING

Detta yttrande är i huvudsak en sammanfattning av de tre yttranden som sakägarna enligt ovan underhand ingivit. Inget av dessa yttranden har redovisats i beredningsremissen, varför de samtidigt härmed inges och till varje del fullt ut åberopas med krav att denna pärm oavkortad tillställs Regeringen om Sjöfartsverket vidhåller sin tillåtligshetsansökan. En klok bedömning av projekt Landsortsfarleden måste leda till slutsatsen att leden inte skall etableras. Intrång i av riksintressen skyddade områden genom sprängningar, muddringar, buller, fyrbyggen m.m. för att möjliggöra för stora tankfartyg att befara den inre skärgården är inget projekt som i

Sverige skall tillåtas. Det är milt uttryckt ett omodernt projekt hänförligt till den tid då samhället lavinartat utökade olika former av industriella satsningar utan någon miljöhänsyn. Den tiden är förbi. Så länge Sverige alltjämt är beroende av fossila bränslen, vilket förhoppningsvis är en ganska kort tid, kan förevarande transportsituation i Landsortsfarleden utan miljöpåverkan genomföras genom ovan angiven Nynäshamns-lösning.

Slutligen skall understrykas, vad som avslöjas i MKB s 19 och i övrigt på olika ställen genomsyrar MKB:n, nämligen att Södertälje hamn tydligen är tongivande för projekt Landsortsfarleden. På s 19 i MKB omnämns Norviks hamn i Nynäshamn, som är under byggnad, men det är anmärkningsvärt att inte på något ställe i MKB:n lämnas redovisning över den befintliga oljehamnen i Nynäshamn. Intern hamnpolitik får inte sättas över nationell miljöhänsyn.

Lika anmärkningsvärt är Sjöfartsverkets ståndpunkt, också återgiven på s 19 i MKB:

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

Sakägarna utgår ifrån att Regeringen delar sakägarnas syn, innebärande att det är oljebolagen som skall rätta sig efter miljön och inte tvärtom.

Stockholm den 27 september 2018

Miljögruppen Havsörn

Richard Bergflo, jurist

Lena Bristrand, IT-konsult, verksamhetsanalytiker

Jan Bäcklund, professor emeritus KTH

Susanna Ekströmer, samordnare

Hans Lennartsson, byggnadsingenjör

Björn-Erik Pettersson, bonde

Björn Rosengren, advokat

Henrik Winberg, ingenjör

gm. Björn Rosengren

