

Till

Miljö- och energidepartementet
Regeringskansliet

Endast via e-post
m.registrator@regeringskansliet.se

Dnr M2019/00428/Me
"Landsortsfarleden"

KOMPLETTERANDE YTTRANDE

Bakgrund

"Havsörn" är en samlingsbeteckning för den miljögrupp bestående av sakägarna Richard Bergflo, jurist, Lena Bristrand, IT-konsult och verksamhetsanalytiker, Jan Bäcklund, professor emeritus KTH, Hans Lennartsson, byggnadsingenjör, Björn-Erik Pettersson, bonde, Björn Rosengren, advokat, och Henrik Winberg, ingenjör, vilken genom fullmakter idag biträder 1 230 fastighetsägare samt samfälligheter och tomtägarföreningar huvudsakligen längs Lisös västkust enligt tidigare ingivna sakägarförteckningar, senast till sakägarnas yttrande av den 27 september 2018 till Sjöfartsverket. Därutöver har sakägarna yttrat sig över Sjöfartsverkets olika miljökonsekvensbeskrivningar i yttranden av den 24 augusti 2017, 30 november 2017 samt 10 juli 2018. Nu angivna yttranden har samlats i en pärm som tidigare överlämnats till Miljödepartementet.

Sedan Miljödepartementet den 29 juni 2020 förelagt Sjöfartsverket att inkomma med i departementets skrivelse angivna förtydliganden har Sjöfartsverket yttrat sig den 12 oktober 2020.

Sjöfartsverkets skrivelse av den 12 oktober 2020

I den inledande sammanfattningen s 3 görs från Sjöfartsverket en antydning att divergera begäran om tillåtlighet genom uppdelning av farledsprojektet i två skilda delar. Oavsett detta skall en samlad bedömning göras av hela projektet från Miljödepartementets sida i enlighet med Högsta domstolens avgörande NJA 2008 s 748.

Sjöfartsverket hävdar alltså att etablering av två kompletterande farledsbågar, Fifång-Regarn respektive Oaxen-Skansundet, skulle innebära en "betydande säkerhetshöjning" av farledssträckningen. Som sakägarna närmare i

ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN

BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM
TELEFON: 08-545 153 50
TELEFAX: 08-10 06 66

**HAVS
ÖRN** 
Upprop mot "Landsortsfarleden" 2019

sina yttranden understrukit är Sjöfartsverkets redovisning av inträffade kollisioner och grundstötningar inte relevant då incidenter inom de delar av den befintliga farleden som avses kompletteras med de nya bågarna begränsar sig till tre – två incidenter 1996 och en 2001. Huruvida incidenterna ifråga föranletts av fartygsfel, den mänskliga faktorn eller farledens sträckning är inte redovisat. En närmare analys återfinns i sakägarnas yttrande till Länsstyrelsen av den 10 juli 2018, ss 3-4 med bilagorna 1 a och 1 b.

Stockholms universitet har i sitt remissyttrande av den 28 september 2018 anfört kritik mot Sjöfartsverkets bristande redogörelse över anförda incidenter. Universitetet skriver på s 1 n:

”Säkerhetsanalysen bör kompletteras med en noggrann genomgång av omständigheterna kring tidigare olyckstillbud samt dessas lokalisering. En grundlig analys bör tillfogas om och hur dessa olyckor kunnat undvikas genom en ny farledsdragnings och hur större fartygsstorlek hade kunnat påverka olycksförloppet”.

Muddring ss 5-11

Länsstyrelsen har i sitt beslut av den 10 juli 2018, enligt vilket beslut Sjöfartsverkets miljökonsekvensbeskrivning godkänts, angivit:

”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.”

Under remissförfarandet har betänkligheter, men även allvarlig kritik, anförts mot projektet.

- 1) Havs- och vattenmyndigheten har i remissyttrande av den 31 oktober 2018 anfört synpunkter och betänkligheter avseende effekterna av ansökta muddrings- och dumpningsarbeten på vattenkvalitet och naturmiljö.
- 2) Sveriges geologiska undersökning, SGU, har i remissyttrande den 21 september 2018 understrukit vikten av att de bottenområden som kommer att påverkas detaljerat undersöks med avseende på bottenmaterial med tydlig anvisning om hur denna undersökning skall genomföras.
- 3) Stockholms universitet har i remissyttrande av den 28 september 2018 utförligt och noggrant i sitt niosidiga yttrande anvisat vilka förberedande undersökningar och åtgärder som oundgängligen måste vidtas för att möjliggöra en bedömning av projektets genomförbarhet.
- 4) Skog Dr Per Hansson har i sin analys av den 13 november 2020 även belyst bristerna i redovisningen samt effekterna av muddringar och dumpningar.

Sjöfartsverket har i sitt yttrande av den 12 oktober 2020 på s 6 punkt 1.2.3 kortfattat anfört att sedimenten inom muddringsområdena undersökts genom provtagning utan redovisning i tabellform av platser, omfattning och metod i enlighet med de krav på miljösäkerhet som Stockholms universitet i sitt ovan

angivna remissyttrande lämnat en noggrann redogörelse över. Härvid skall även noteras att Sjöfartsverket i sitt svar angående påverkan på miljö kvalitetsnormer hänför sig till bedömningar, inte vetenskapligt utförda mätningar på plats i enlighet med Stockholms universitets anvisningar.

Under punkten 1.5 hänför sig Sjöfartsverket till gjorda LTER-mätningar utan att dessa redovisats.

Sjöfartsverket inför nu i sitt svar begreppet "teoretiskt fast m3" (Tfm) medan det i verkligheten rör sig om lös volym, det vill säga de volymer som rent faktiskt tas upp och som har en väsentligt större omfattning än motsvarande massor i torkat skick. Massor som tas upp återläggs i vått skick.

2.2 Natura 2000-områden

På s 12 anges att någon påverkan på miljön i något Natura 2000-område inte bedöms ske, medan Sjöfartsverket på s 14n och s 15ö anger att påverkan på miljön i Natura 2000-områdena "kommer att bli begränsad". I vilken omfattning och på vilket sätt Natura 2000-skyddade områden berörs måste preciseras.

2.3 Alfågel och ejder

Sakägarna har den 25 november 2020 till departementet ingivit en analys genomförd av Skog Dr och ornitologen Per Hansson, vilken här åberopas som vetenskaplig analys av verkliga förhållanden gentemot Sjöfartsverkets översiktliga bedömning.

Havs och Vattenmyndigheten har i remissyttrande av den 31 oktober 2018 erinrat om att även om nya farledsavsnitt skulle etableras innebär det fartygstrafik i såväl den befintliga farleden som i de ansökta farledsbågarna samt nödvändigheten av närmare analys av hur muddring, dumpning, erosionsskydd på känsliga bottenområden påverkar undervattensvegetationen och områden med blåmussla.

Stockholms universitet har i remissyttrande av den 28 september 2018 understrukit att områdets betydelse för den starkt decimerade alfågeln har underskattats.

Sammanfattningsvis finner sakägarna med åberopande av anförda remissyttranden samt Skog Dr Per Hanssons utredning att Sjöfartsverket inte tillräckligt har konkretiserat sitt underlag i enlighet med Miljödepartementets föreläggande av den 29 juni 2020.

Miljöbalken 6 kap

1 § stadgar vad som krävs avseende strategiska och specifika beskrivningar samt identifieringar vid en miljöbedömning till främjande av en hållbar utveckling.

En hållbar utveckling inkluderar inte en tillfälligt marknadsanpassad utökning av transporter av fossila bränslen.

2 § Miljöeffekter skall beaktas avseende bland annat befolkning, djur, växtarter, biologisk mångfald, landskap, bebyggelse, kulturmiljö samt andra delar av miljön.

Utveckling av miljöeffekterna i angivna hänseenden har sakägarna verkställt i angivna yttranden över miljökonsekvensbeskrivningarna.

35 § punkt 2 Miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla uppgifter om alternativa lösningar för verksamheten.

Havs- och vattenmyndigheten har i sitt remissyttrande av den 26 september 2018 noterat att Sjöfartsverket inte redovisat några alternativ för att flytta hamnen till ett mer lättillgängligt område utan trånga passager.

Stockholms universitet har i sitt remissyttrande av den 28 september 2018 s 20 anfört:

”Behovsanalysen för den nya farleden bör uppdateras med anledning av byggandet av Norviks hamn samt möjligheten att Bergs oljehamn i Stockholm inte läggs ned, efter Mark- och miljödomstolens beslut att inte godkänna Nacka kommuns uppsägning av tomträten”.

Sakägarna har, bland annat i sitt yttrande till Länsstyrelsen av den 30 november 2017 s 2 med bilaga 2, påtalat avsaknaden av redovisning av alternativa platser i miljökonsekvensbeskrivningen.

Sjöfartsverket har inte hört sammat angivna anmärkningar, varav följer att miljökonsekvensbeskrivningen inte är upprättad i enlighet med Miljöbalkens krav.

Norviks hamn i Nynäshamn ägs av Stockholms Hamnar. Hamnen omfattar 1 400 kajmeter med ett vattendjup om 15,3 m, vilket gör att hamnen kan anlöpas av fartyg av den storlek som Sjöfartsverkets ansökan avseende Landsortsfarleden omfattar utan passager i den inre skärgården. Hamnanläggningen ansluter till järnvägsnätet och Banverket har enligt uppgift beslutat om förstärkning av befintligt järnvägsnät med bland annat dubbelspår så att anknytningen till och från Nynäshamn till södra och västra stambanan förstärks.

Nynäshamns oljehamn är inte redovisad i miljökonsekvensbeskrivningen.

En godsomlastning är nödvändig för att gods skall kunna transporteras vidare in i Mälaren sjövägen då fartygslängden i Södertälje sluss även efter ombyggnaden är begränsad till 160 m. Omlastning till mindre fartyg kan därvid ske i Nynäshamn.

I och med avsaknaden av redogörelse för alternativa platser föreligger hinder mot tillåtlighet.

35 § punkt 4 En identifiering, beskrivning och bedömning skall ges över miljöeffekter även till följd av yttre händelser.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, anför i sitt remissyttrande av den 12 oktober 2018:

”MSB noterar att oljeskyddsberedskap inte behandlas i underlaget. Det är en allt för allvarlig brist för att MSB ska kunna tillstyrka förslaget till nya farledsbågar.”

Sammanfattning

Sjöfartsverkets ansökan om tillåtlighet uppvisar även efter Sjöfartsverkets yttrande av den 12 oktober 2020 sådana brister att förutsättningarna för tillstånd saknas.

Himmer- och Svärdsfjärdarna utanför Lisö västkust utgör ett jungfruligt naturområde skyddat av riksintresse för såväl naturvård som friluftsliv. Därvid måste det vara otänkbart att tillstånd kan lämnas till ett projekt som huvudsakligen syftar till att öka transporter av fossila bränslen genom en skyddad inre skärgårdsmiljö. Sjöfartsverkets huvudgrund för ansökan består i:

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

Projektet strider inte bara i en lång rad avseenden mot Miljöbalkens bestämmelser, utan även mot Regeringens breda arbete i kampen mot en synnerligen akut miljösituation, bland annat genom utfasning av fossila bränslen. Projektet bör inte belastas med ytterligare utredningskostnader, utan avvisas.

Stockholm den 10 december 2020

Miljögruppen Havsörn

Richard Bergflo, jurist

Lena Bristrand, IT-konsult, verksamhetsanalytiker

Jan Bäcklund, professor emeritus KTH

Hans Lennartsson, byggnadsingenjör

Björn-Erik Pettersson, bonde

Björn Rosengren, advokat

Henrik Winberg, ingenjör

gm. Björn Rosengren

ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN

BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM
TELEFON: 08-545 153 50
TELEFAX: 08-10 06 66