

BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM
ORG.NR 916505-3639

TELEFON: 08-545 153 50
TELEFAX: 08-10 06 66
TELEGRAMADRESS: BARRISTER
BANKGIRO: 790-2000
e-post: info@barrister.se

ADVOKAT BJÖRN ROSENGREN
ADVOKAT MATS LJUNGQUIST
ADVOKAT MARGARETA LILJA
ADVOKAT HANNA ROSENGREN
e-post: fornamn.efternamn@barrister.se

Miljö- och energidepartementet
Regeringskansliet

Via e-post

Dnr M2019/00428/Me - "Landsortsfarleden"

Sjöfartsverkets yttrande av den 28 oktober 2021

Beredda tillfälle till yttrande över Sjöfartsverkets rubricerade inlägga anför sakägarna med efterföljd av Sjöfartsverkets rubricering följande.

Behovet av åtgärder och projektets betydelse

Den höga samhällsnyttan som Sjöfartsverket åberopar är en bedömning hänförlig till en helt annan samhällssituation än dagens. I november 2021 skall samhällsnyttan istället bedömas utifrån nu gällande kunskaper om miljö och klimat. Vid det stora klimatmötet i Glasgow, vilket alltjämt pågår när detta skrives, har den absoluta nödvändigheten av en omedelbar omställning till grön energi med stort engagemang framförts. Bland annat har 450 företag, som tillsammans kontrollerar 40% av världens tillgångar, skrivit under ett avtal där man förbinder sig att ställa om till grön energi med utgångspunkt i 1,5-gradersmålet i Paris-avtalet. Svenska Dagbladet sammanställde i en artikel, som här bilägges, publicerad den 14 juli i år, samstämmiga bedömningar inom oljeindustrin att oljeförsörjningen i världen är på väg mot sitt slut. Vi befinner oss således i en helt annan vetenskaplig situation än den som rådde när den nationella infrastrukturplaneringen framarbetades.

Anmärkningsvärt är att Sjöfartsverket vidhåller att Landsortsfarleden avseende de båda ansökta omdragningarna skulle vara "förhållandevis olycksdrabbad". Detta är, som sakägarna tidigare redovisat, en oriktig uppgift. Sjöfartsverket hänvisar till MKB 5.2 varur figuren på sid 16 påstås skulle utvisa olämpliga mötesförhållanden mellan Fifång och Stenskär. Sakägarna gav redan i sitt yttrande av den 24 augusti 2017 in gällande sjökort där bilaga 2a och bilaga 2b utvisar att mötesmöjligheterna i den nuvarande farleden i huvudsak inte understiger mötesmöjligheterna i de båda omdragningar som Sjöfartsverket anvisat.

Även Transportstyrelsens rekommendationer och internationella riktlinjer som Sjöfartsverket hänför sig till och som skulle utvisa behov av större fartygsstorlekar in till Södertälje

hamn är idag obsoleta. Sakägarna har redovisat att erforderliga kvarvarande oljetransporter kan ske utan nyttjande av större fartyg än idag genom när så erfordras omlastning i Nynäshamns oljehamnar.

Sjöfartsverket anför vidare att det inte är aktuellt att utreda alternativa rutter eller hamnar, men som sakägarna tidigare understrukt är detta en laglig plikt för Sjöfartsverket utifrån bestämmelsen i Miljöbalken 6 kap 35 § p 2 vari stadgas att miljökonsekvensbeskrivningar skall (understruket här) innehålla uppgifter om alternativa lösningar för verksamheten. Varför Norviks hamn och Nynäshamns oljehamn inte skulle utgöra alternativ redovisas inte.

Prövningens avgränsning

Sjöfartsverket framhåller i uppfattningen att Regeringen skulle vara förhindrad att pröva farledsprojektet i sin helhet. Som sakägarna tidigare påpekat avser Regeringens prövning hela projektet enligt Högsta domstolens avgörande NJA 2008 s 748.

Påverkan på fåglar

Farledsprojektets risker för vilda sjöfåglar har understrukits av en rad remissinstanser, bland annat SYVAB och Stockholms universitet. Även från sakägarsidan har genom Skog Dr Per Hansson riskerna analyserats. Underlagsrapporter framtagna genom "två besök i området" väger fjäderlätt jämfört med den mängd verklighetsdata som finns tillgängliga.

Över Länsstyrelsens yttrande har sakägarna framfört sina synpunkter i separat skrivelse.

LTER-områden

Sjöfartsverket medger att effekter av föroreningar, klimatändringar och andra miljöproblem på vattenkvaliteten kräver ett helt annat underlag än det Sjöfartsverket hittills presterat.

Fördjupning av sund och utvärderingsmodeller, Miljökvalitetsnormer, Lokalisering av dumpningsområden

SYVAB och andra remissinstanser har i sina yttranden analyserat bristerna i Sjöfartsverkets underlag, bland annat bestående i att Sjöfartsverket använder sig av modellberäkningar och bedömningar istället för faktiska fältmätningar. Sjöfartsverket redovisar att en studie utförd av DHI använts som underlag för modellresultat hänförliga delvis till tillgängliga fältmätningar fram till 2006, det vill säga för 15 år sedan. Sjöfartsverket förklarar sig dock öppet för att ta del av tillkommande data, bland annat avseende koncentrationen av fosfat och ammonium, vilket leder till slutsatsen att vissa förhållanden alltjämt är outredda inför Regeringens avgörande av tillståndsansökan. Även vad avser lokalisering av dumpningsområden uppges en utredning vara pågående. Sakägarna har tidigare, bland annat i yttrandet av den 10 september 2020, erinrat om olika remissinstansers framförda uppgifter.

Påverkan på Natura 2000-områden

Sjöfartsverket har anført att påverkan på miljön i Natura 2000-områdena kommer att bli begränsad, men inte redovisat denna påverkan.

Sammanfattning

Sjöfartsverkets ansökan om tillåtlighet uppvisar även efter Sjöfartsverkets nu avgivna yttrande sådana brister att förutsättning för tillstånd saknas. Sakägarna vidhåller att projektet inte bör belastas med ytterligare utredningskostnader, utan av Regeringen avvisas.

Stockholm som ovan

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