

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 HANNA ROSENGREN
ADVOKAT EMERITUS MATS LJUNGQUIST
e-post: fornamn.efternamn@barrister.se

Klimat- och
näringslivsdepartementet
Magnus Moreau och
Anna Berglund

Via e-post

"Landsortsfarleden", Dnr M2019/00428/Me

Vid sammanträffande den 13 mars i rubricerat ärende poängterades från sakägarna att Sjöfartsverkets ekonomiska beräkningar av förevarande projekt är obsoleta. Därvid anges bland annat följande omständigheter.

Minskat transportbehov i farleden

Sjöfartsverkets prognos baserat på förutsättningen av ökning av transporter är orealistisk sedan nya omvärldsfaktorer tillkommit som väsentligt reducerar behovet av leden.

Södertälje hamn har räknat med att ta över trafik med olja från Loudden fullt ut under 2023, vilket nu inte längre är aktuellt. Det innebär en markant minskning av trafik i aktuell farled jämfört med Sjöfartsverkets trafikprognos för transporter till Södertälje. Då fossila bränslen är på väg att fasas ut skall denna trafik minska i snabb takt redan i dagsläget, vilket även tycks vara fallet enligt Sjötrafik 2021. Södertälje hamns önskan att ta in större oljetransporter är det som i huvudsak motiverar ett större djup i farleden, vilket inte längre krävs.

Sjöfartsverket har räknat på farledstrafiken delvis baserat på Södertälje hamns uppgifter och utgått ifrån trafiken 2017, ett år i höjdpunkten av en stark högkonjunktur och lagd på en schablon av 1,9% per år i ökning. I dagsläget är denna beräkning inaktuell. Statistik från Sjötrafik 2021 pekar generellt på att godstrafiken inte ökat nämnvärt sedan 2019 samt att hantering av råolja och petroleumprodukter minskat med 6% under 2021 jämfört med pandemiåret 2020. Även dessa omständigheter ger belägg för att Sjöfartsverkets beräkningar med 2017 som utgångsår är inaktuella.

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

Nya rön om sjöfartens miljöpåverkan

- utsläpp av skadliga ämnen
- bullers påverkan på livet i havet

Fortfarande är fartygstrafiks påverkan på havsmiljön otillräckligt utredd, men nya insikter framkommer ständigt. Internationell sjöfart påverkar och kommer under lång tid framöver att påverka luft och vatten negativt. Den havsvatten-baserade "scrubbing" av rökgaser för att minska emission av miljöhotande föroreningar i luften innebär att dessa föroreningar istället hamnar i vattnet, se Havsutsikt 1/2021 – En förorenande följetong.

På senare tid har även den starkt negativa inverkan från buller på havslevande däggdjur, fisk och fågel undersökts och uppmärksammas alltmer, vilket gör det än mer felaktigt att utöka storleken på fartyg i innerskärgården med påverkan på bland annat fågelskyddsområden.

Kostnadseffektiva åtgärder i transportarbetet

Effektiv riskhantering

Ett huvudmotiv som framförts av Sjöfartsverket för Landsortsfarleden är att risken för allvarliga olyckor teoretiskt skulle minska. Denna "minskade risk" har getts ett betydande värde i Sjöfartsverkets nettokalkyl för farleden. I riskkalkylen, bilaga E till Sjöfartsverkets begäran om tillåtlighet, påstås en allvarlig olycka riskeras var 632:a år, medan en ny dragning skulle reducera risken till var 8.695:e år. Riskmatematiken påminner om Tage Danielssons berömda utredning av Harrisburg-olyckan, som inträffade trots varande helt osannolik. I likhet med Harrisburg bortser Sjöfartsverket från den fara som den mänskliga faktorn utgör, exempelvis i samband med alkohol eller trötthet. Detta har på senare tid varit orsak till minst en svår olycka med rammad båt och dödsfall på öppet hav i södra Östersjön.

Kostnadsbedömning

Riksrevisionen har både tidigare och senast i rapport Skr. 2021/22:80 framhållit att Trafikverkets uppskattning vilar på Sjöfartsverkets tidigare lämnade uppgifter, vilka måste revideras kraftigt sedan oförutsedda omständigheter framkommit och fortsätter att komma fram. Mycket har hänt sedan kostnad och nytta med farleden bedömdes av Sjöfartsverket och Trafikverket.

Samhällsnytta

Kostnaderna jämfört med den i nationella planen beräknade nyttan med Landsortsfarleden vägde tidigare jämt. Med den konstaterade trafikminskningen och underskattningen av kostnadsbilden kan projektet konstateras som varande icke lönsamt.

Som sakägarna i tidigare inlagor understrukit finns andra miljömässigt överlägsna transportalternativ för gods till Mälardalen och Stockholm, vilka transportalternativ lämnats outredda av Sjöfartsverket.

Den militära säkerheten

Försvaret bör yttra sig med utgångspunkt i det tillspetsade säkerhetsläget i Östersjön och Sveriges ansökan om inträde i NATO. Vad försvarsmakten anser om öppnande av en välspänd fartygautostrada in till centralort i Sveriges mest tätbebyggda område måste utvärderas.

Bästa miljöhälsningar

Miljögruppen Havsörn

Richard Bergflo, jurist

Lena Bristrand, IT-konsult, verksamhetsanalytiker

Jan Bäcklund, professor emeritus KTH

Björn-Erik Pettersson, bonde

Björn Rosengren, advokat

Henrik Winberg, ingenjör

/gm. Björn Rosengren

