Till

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen

Endast via e-post
svea.avd6@dom.se

Mål nr M 14255-26, rotel 0601
Hans Ahlquist m.fl ./. Staten genom Sjöfartsverket et v.v.

I egenskap av ombud för ett antal sakägare i målet i Mark- och miljödomstolen, som också har preciserats via särskild inlaga till Mark- och miljööverdomstolen och som nedan betecknas Sakägarna, inkommer vi med utveckling av grunder för överklagande i ovan angivet mål.

1) Preciserat yrkande

Sakägarna yrkar att Mark- och miljööverdomstolen ska meddela prövningstillstånd.

Skulle så bli fallet yrkas i sak följande:

I första hand yrkar Sakägarna att Mark- och miljööverdomstolen ska, med ändring av utgången i Mark- och miljödomstolens dom, avvisa ansökan.

I andra hand yrkar Sakägarna att Mark- och miljööverdomstolen ska, med ändring av utgången i Mark- och miljödomstolens dom, avslå ansökan.

I tredje hand yrkar Sakägarna att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av utgången i Mark- och miljödomstolens dom, ska ändra tiden för oförutsedd skada så att den bestäms till 10 år.

Slutligen yrkar Sakägarna att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av utgången i Mark- och miljödomstolens dom, medger Sakägarna full ersättning för sina rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen i enlighet med det slutliga yrkandet som framställdes i sistnämnda domstol.

ADVOKATFIRMAN BJÖRN ROSENGREN
BIRGER JARLSGATAN 73-75 113 56 STOCKHOLM
TELEFON: 08-545 153 50
sjutton34

2) Grunder för yrkandena

Grund för yrkandet som avser att Mark- och miljööverdomstolen ska meddela prövningstillstånd består i att det finns anledning att ändra Mark- och miljödomstolens avgörande och att det behövs ett prövningstillstånd för att Mark- och miljööverdomstolen ska kunna bedöma om Mark- och miljödomstolen har dömt rätt. Vidare även att det är viktigt att Mark- och miljööverdomstolen prövar målet för att Mark- och miljödomstolarna ska få vägledning inför framtida bedömningar av liknande frågor, s.k. praxisskäl.

Grund för yrkandena i sak består av följande:

Grund för yrkandet i första hand består i att det underlag och de utredningar som ligger till grund för Sjöfartsverkets talan och därmed även Mark- och miljödomstolens dom inte är fullständigt i en omfattning som gör att det inte kan anses möjligt att meddela tillstånd för den ansökta verksamheten.

Grund för yrkandet i andra hand består i att det inte kan anses ha visats av Sjöfartsverket att det föreligger skäl att meddela tillstånd. Detta då Sjöfartsverket inte i målet i Mark- och miljödomstolen har visat att den ansökta verksamheten uppfyller de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

Grund för yrkandet i tredje hand består i att det, med hänsyn till omfattningen av åtgärderna som ska utföras av Sjöfartsverket och den stora mängden privata sakägare, måste anses påkallat att utöka tiden för oförutsedd skada till 10 år.

Slutligen vad gäller grunden för yrkandet om ersättningen för rättegångskostnaderna i Mark- och miljödomstolen så omfattar denna att de kostnader som redovisades i samband med förhandlingen i Mark- och miljödomstolen är skäliga och Sakägarna ska därför ersättas fullt ut för kostnaderna.

3) Sakomständigheter

I det yttrande som Sakägarna gav in i målet i Mark- och miljödomstolen har Sakägarna utvecklat skälen till de framförda yrkandena. Dessa skäl kvarstår även i Mark- och miljööverdomstolen men för att tydliggöra och precisera frågeställningarna har Sakägarna nedan relaterat sin argumentation utifrån hur Mark- och miljödomstolen kom att presentera sina domskäl. Detta för att underlätta och tydliggöra dels behovet av prövningstillstånd, dels för att klargöra yrkandena i sak på ett bättre sätt.

Om ansökans avgränsning, prövningens omfattning och Natura 2000

Sakägarna kan konstatera att Mark- och miljödomstolen i aktuell del av sina domskäl har angett att en central utgångspunkt är att regeringens tillåtlighetsbeslut binder domstolen beträffande de två nya farledsbågarna. Lokaliseringen och inrättandet är därmed enligt domstolen redan avgjorda och regeringens beslut har stått fast vid rättsprövning. Invändningar om alternativ lokalisering, farledssträckning och fartygstrafikens miljöpåverkan i de nya

avsnitten ska därför inte omprövas. Det faktum att MKB:n redovisar fler effekter än nödvändigt utvidgar, enligt Mark- och miljödomstolen, inte prövningen.

Sakägarna kan konstatera att en central fråga för bedömningen i aktuell frågeställning är, vilket framhållits i målet i Mark- och miljödomstolen, hur man ska se på vidden och verkan av regeringens tillåtlighetsbeslut den 20 april 2023 med tanke på prövningen av Sjöfartsverkets ansökan. Sakägarna har i målet i Mark- och miljödomstolen tryckt på och argumenterat kring det faktum att den påverkan som den ansökta verksamheten kommer att få på Natura 2000-områdena kräver en fullständig, exakt och slutlig bedömning som inte kan begränsas av den tidigare prövningen. Detta får anses tydligt framgå av Högsta domstolens avgörande i det s.k. Bungeavgörandet, NJA 2013 s. 613. Avgörandet från Högsta domstolen är ju ett av de mest framträdande och klarläggande avgörandena som kommit från de svenska domstolarna när det gäller frågan om Natura 2000 och tillåtlighetsprövningar. Slutsatserna i aktuellt avgörande kan enligt Sakägarna inte tolkas på annat sätt än att Högsta domstolen har i sina domskäl gett uttryck för hur man i svensk rätt ska förhålla sig till de för art- och habitatdirektivet centrala artiklarna 6.2-6.4. Domen tillsammans med den praxis som kommit från EU-domstolen kopplat till aktuella artiklar, exempelvis avgörandet Waddenzee, C-127/02, medför enligt Sakägarna att det föreligger ett omfattande krav på tillståndsmyndigheten när frågor som gäller tillåtlighet i förhållande till Natura 2000 ska hanteras. Detta redogör visserligen Mark- och miljödomstolen för i sina domskäl på sid. 144-145 i domen.

Trots de nu angivna utgångspunkterna kommer dock Mark- och miljödomstolen fram till att det i aktuellt mål inte föreligger skäl att göra en annan bedömning än den Sjöfartsverket har gjort. Domstolen hänvisar till det underlag Sjöfartsverket har gett in men med tanke på vad som framkommit under målets hantering i Mark- och miljödomstolen, både i skriftväxlingen och vid förhandlingen, så utgår Sjöfartsverket i sina utredningar och bedömningar från utgångspunkten att farleden redan existerar och att detta påverkar bedömningen i stor omfattning. Ett sådant argument kan ses som till stor del logiskt men i och med den faktiska räckvidden som art. 6.2-6.4 har i art- och habitatdirektivet är det en felaktig utgångspunkt som har använts av Sjöfartsverket. Artiklarna och den praxis som kommit från EU-domstolen visar tydligt att även om en verksamhet är befintlig och det som nu ska prövas är en utvidgning så är det inte korrekt att begränsa analysen gentemot Natura 2000 att s.a.s. bara studera förändringen som avses göras. Hela verksamheten som sådan måste analyseras gentemot bevarandeplanen och dess bevarandemål. Detta har inte Sjöfartsverket gjort i aktuellt mål och då inte Mark- och miljödomstolen på ett korrekt sätt hanterat denna brist föreligger tydliga och klara skäl för dels prövningstillstånd, dels för de yrkanden som Sakägarna framfört i nu aktuellt överklagande.

Bedömningen från Mark- och miljödomstolens sida blir än svårare att förstå då domstolen senare i sina domskäl anger att Natura 2000-områdena Stångberget och Skanssundet gör en fullständig Natura 2000-prövning, eftersom dessa områden inte omfattas av regeringens beslut. I denna bedömning ingår enligt domstolen att beakta frågeställningar såsom fartygsdriftpåverkan och skydds- och kontrollåtgärder för livsmiljöer. Det Mark- och miljödomstolen således gör i aktuell del av domen är att undersöka och kontrollera frågeställningar som hör till aktuell del av art- och habitatdirektivet. Sakägarna vill mena att Mark-

och miljödomstolen i aktuell del av domskälen synes å ena sidan beakta det faktum att regeringen prövat ärendet enligt 17 kap. miljöbalken och å andra sidan ge uttryck för att räckvidden för regeringens beslut inte är så pass stor som Sjöfartsverket gett uttryck för i målet. Det är enligt Sakägarna synnerligen svårt att se hur Mark- och miljödomstolens resonemang i frågan om Natura 2000 ska kunna gå att förena med det analyserande och djupgående synsätt som såväl Högsta domstolens avgörande som praxis från EU-domstolen ger uttryck för. Snarare framstår det som att Mark- och miljödomstolen har gjort en felaktig bedömning av hur en domstol ska hantera aktuell frågeställning på ett korrekt sätt. Därmed föreligger, som nämnts i föregående stycke, skäl för såväl prövningstillstånd som skäl att ändra Mark- och miljödomstolens dom.

Mark- och miljödomstolen skriver i sina domskäl på sid 128 i domen:

> ”En grundläggande princip för att tillstånd enligt Miljöbalken ska kunna ges är att den för den ansökta verksamheten har valts en plats som är lämplig med hänsyn till ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (den sk lokaliseringsprincipen, 2 kap 6 § Miljöbalken).”

Längre ner i samma stycke anför domstolen att den anser sig vara bunden av det regeringsbeslut som avser tillåtligheten av att inrätta de nya farledsavsnitten i två bågar.

Dock har regeringen i sitt beslut, detta oavsett Högsta förvaltningsdomstolens dom, inte med ett ord berört 2 kap 6 § Miljöbalken. När Högsta förvaltningsdomstolen i domen på sid 5.19 skriver: ”Av regeringsbeslutet framgår att de frågor som aktualiseras av de allmänna hänsynsreglerna har behandlats förhållandevis ingående” finns i regeringsbeslutet inte någon redovisad behandling av 2 kap 6 § Miljöbalken. Professor Jonas Ebbesson, som biträdde i Högsta förvaltningsdomstolen har analyserat angiven omständighet i rättsutlåtandet, bilaga. Då regeringen inte redovisat sitt ställningstagande avseende val av plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet skall kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för miljön är Mark- och miljööverdomstolen här obunden av regeringens beslut vad gäller val av plats.

Understrykas skall därvid att Sjöfartsverket i de olika miljökonsekvensbeskrivningarna aldrig redovisat Nynäshamns-alternativet. När således regeringen på sid 3y skriver att Sjöfartsverket har redovisat en beskrivning av alternativa sträckningar har huvudalternativet Nynäshamn utelämnats. Tillståndsmyndighetens prövning, i detta fall Mark- och miljödomstolen, begränsas till frågor som inte (understruket här) har prövats av regeringen, Mark- och miljödomstolens dom, sid 132x.

Om ifrågavarande transportändamål skall kunna uppnås med minsta intrång i miljön skall omlastning ske i Nynäshamn och inte i Södertälje. Nynäshamns hamnanläggningar överträffar vida Södertäljes och har direkt access till öppna vattenområden. Efter omlastning i Nynäshamn kan vidaretransporter ske per järnväg eller med mindre fartyg, vilka då också skulle kunna slussas genom Södertälje sluss in till mälarhamnarna utan föregående omlastningar i

Södertälje. Därvid skulle muddringsbehov i den norra delen av farleden elimineras eller i vart fall minimeras. I den södra delen av farleden, där två nya bågar ansöks etablerade, krävs ingen muddring då de nya ansökta farledsbågarna inte erbjuder större vattendjup än det i den befintliga farleden. Sistnämnd omständighet var vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen ostridig, varför påståendet i Mark- och miljödomstolens dom på sid 130y, att de nya farledsbågarna skulle innebära en fördjupning, inte är riktigt.

Nu anförda sakomständigheter har av Sakägarna presenterats och bevisats i Mark- och miljödomstolens ab 156, hänvisas och åberopas.

Av ab 156, bilaga 1, underbilaga 2a, 2b, 2c och 2d, ingivna sjökort, framgår att vattendjupet från Askö sydspets i söder till Skanssundet i norr är mellan 20 och drygt 30 m, förutom mellan Regarn och Oaxen 13,8 m, ca en distsansminut norr om Gålklubb 16 m, 17 m öster om Tunanäs, en halv distansminut norr Egilsholm 17 m, 18 m vid Flundregrund samt en dryg distansminut norr därom 17 m.

Sjöfartsverket anför i ansökan, bilaga 3, sid 33, att minsta djup efter genomförande av de nya farledsbågarna skiljer sig försumbart mot minsta djup i den befintliga farleden.

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

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

Södertälje sluss

Slussen har fått en förlängning med 135 m till 160 m och bredd från 19,6 m till 25 m. Dock är djupet 7,8 m i slussen oförändrat. Södertälje hamns kapacitet både avseende kajlängd och djup understiger väsentligt Nynäshamns.

Sjösäkerheten

Mark- och miljödomstolen har anammat Sjöfartsverkets påstående att sjösäkerheten är en av huvudanledningarna till omdragningen av farleden och åberopat olycks-statistik avseende sträckan Landsort-Oaxen från 1987 till 2016, under vilken tidsperiod 9 kollisioner och 19 grundstötningar har inträffat. Som Sakägarna redovisat, ab 156, har endast 3 av dessa tillbud inträffat i den del av den befintliga farleden som begärs kompletterad med de två farledsbågarna. Incidenterna betecknas som mindre allvarliga och den senaste inträffade i januari 1995. I Kamahuras rapport av den 28 december 2016 upplyses att den vanligaste orsaken till grundstötningsolyckor är den mänskliga faktorn och fartygets egenskap, inte farledens beskaffenhet.

Muddrings-, sprängnings- och dumpningsmassor

Mark- och miljödomstolen finner, domen sid 142n, att det finns förutsättningar att lämna Sjöfartsverket dispens från det generella förbudet om dumpning. Flera myndigheter har liksom Sakägarna påtalat att den slutliga dumpningsplatsen innanför Torö med begränsat vattendjup är olämplig och att det finns en alternativt etablerad dumpningsplats 12 distansminuter syd om Landsort, där vattendjupet är 459 m och bottnarna döda.

Osäkerheten i hur förorenade L1-massorna kan vara har Havs- och vattenmyndigheten påtalat då högre föroreningsinnehåll kan finnas även inom L1-massor. En sammanfattning av muddrings- och dumpningseffekten på sjöfåglar återfinns i Ekologigruppens studium den 7 mars 2018, sid 34. Även Syvabs utredning, ab 156, underbilaga 8:1, vari det 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 möjligheten att analysera hur den gjorda miljardinvesteringen i bättre rening förbättrar miljötillståndet i hela recipienten från Halsfjärden i norr till Svärdsfjärden i söder."

Därtill 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 marinbiolog och kemist med inriktning mot cementkemi och marin miljö. Enligt Dr Apler innebär det faktum att Landsortsfarleden går över postglaciär lera, gyttjelera och lergyttja en mycket stor sannolikhet för att miljögifter och tungmetaller finns absorberade där. Ursprungligen bedömde Sjöfartsverket förorenade massor till 30 000 tfm^3, Rambölls yttrande 6 juli 2018, sid 4n, samt 24 maj 2018, sid 4 sista stycket. Sjöfartsverket har nu utan redovisad anledning bantat sin bedömning till 8 700 tfm^3 att tas upp på land, ansökan sid 14.

Mark- och miljödomstolens bedömning av hur muddringar, sprängningar och dumpning påverkar fauna och flora är kortfattat redovisad i domen, varvid domstolen ansluter sig till Sjöfartsverkets bedömningar. 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, behandlar 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 rapporterades under maj till augusti år 2000 till 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. Tas även hänsyn till samtliga organismgrupper, det vill säga kärlväxter, mossor, lavar, svampar, ryggradslösa djur, grod- och kräldjur och andra däggdjur växer det rödlistade antalet till 229, varav således fåglar 98.

Sedan Sjöfartsverket fått del av Dr Hanssons analyser och justerat MKB:n bad Sakägarna Dr Hansson att göra en ny analys, ab 156, bilaga 3, underbilaga 2. Sjöfartsverket har enligt Dr Hanssons sammanställning i viss mån tagit till sig Dr Hanssons utredning så att Sjöfartsverket vid observationer under 1 dag, den 11 januari 2018, 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 alltjämt 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”.

Tiden gick och Sakägarna uppdrog åt Dr Hansson att analysera tillkommet material från Sjöfartsverket avseende främst ornitologiska bedömningar och den 14 maj 2026 presenterade Dr Hansson sin senaste analys, ingiven vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen.

Regeringens bedömning begränsar sig till effekten på alfågel och ejder när det gäller påverkan vid sprängning och muddring, sid 15m, varvid regeringen inte tagit ställning till dels övriga arter, dels den långtida påverkan till följd av dubbla farledsavsnitt.

Buller

Underlaget för regeringens skrivning på sid 17ö: ”det begränsade antalet passager bör (understruket här) innebära enbart mindre påverkan på det tysta områdets värden och även för närboende” är höljt i dunkel. Fjärdarna där de båda farledsbågarna etableras är skyddade av riksintresse för såväl naturvård som friluftsliv. Riksintresse 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. Ramböll har presenterat en 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 två distansminuter nord/nordost från Regarn, medan de ansökta farledsbågarna skulle generera otillåtet buller utefter hela Lisölandets västkust. Strukturs sammanställning, bilaga 3j till ansökan, utvisar identiska data avseende bullernivåer i geografisk utsträckning. Bullernivån anges till 55 dBA mot byggnads ytterfasad med risk för ljudnivåer upp till 75 dBA. Fartygspassager anges till ca 3 500 fartyg per år, det vill säga ca 10 fartygs-passager per dygn.

Naturvårdsverket har i rapport 6538 från april 2015, sid 12, anfört:

> ”Friluftsområden
>
> Människor söker sig till friluftsområden och andra rekreationsområden för att bland annat komma bort från samhällsbullret. Ljudnivåerna behöver vara låga för att ge den kvalitet som eftersöks. Nivåerna bör på vardagar dagtid kl 06-18 inte överstiga 40 dBA som ekvivalent ljudnivå. Under kväll och natt kl 18-06 samt dagtid lö-, sö 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 naturupplevelserna 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, vilken inte är begränsad, som är avgörande. Sjöfartsverket hävdar, vilket anammats av regeringen, att bullernivån under driftsskedet skulle utgöra ”små skillnader mot nuläget”, vilket är oriktigt.

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

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

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

En etablering av nya farledsbågar innebär att naturområdet drabbas av dubbla farleder.

Om miljökonsekvensbedömningen

När det gäller dessa delar av domskälen kan Sakägarna konstatera att Mark- och miljödomstolen godtagit hur Sjöfartsverket genomfört samråden 2018 och 2024. Något nytt samråd om lokaliseringen och inrättandet av de nya farledsavsnitten krävdes inte enligt Mark- och miljödomstolens domskäl och MKB:n, kompletteringarna under handläggningen och förtydligandena vid huvud-

förhandlingen anses tillsammans ge tillräckligt underlag för en slutlig och samlad miljöbedömning såvitt framgår av domskälen.

Sakägarna kan konstatera att som framgått i skriftväxlingen och vid förhandlingen i målet så gäller att det föreligger omfattande brister i hur Sjöfartsverket har förhållit sig till övergripande utgångspunkter för farleden. Sjöfartsverket har i praktiken inte uppfyllt sina skyldigheter när det gäller att utreda alternativ till den ansökta verksamheten. I direkt närhet till Södertälje hamn finns ju Norviks hamn och Nynäshamns oljehamn som alternativ som enligt Sakägarna är solklara alternativ som hade behövt utredas.* Det är visserligen så att Sjöfartsverket, som intar både rollen som myndighet och sökande i frågor som gäller farleder, har stora möjligheter att på egen hand bedöma vilka behov som föreligger kring landets farleder. Dock kan Sakägarna konstatera att när det kommer till en bedömning enligt 2 kap. miljöbalken så torde denna Sjöfartsverkets roll och position inte spela någon roll, ett korrekt genomfört arbete med att undersöka alternativ till den sökta verksamheten måste självklart inkludera att nyttja de hamnresurser som redan finns. Hur detta inte kan vara en central och omfattande brist i det genomförda samrådet har Sakägarna synnerligen svårt att förstå och anser istället att även i denna del har Mark- och miljödomstolen gjort en felaktig bedömning vilket medför skäl till såväl prövningstillstånd som ändring i sak.

Angående MKN och 4 kap. 11 § Vattenförvaltningsförordningen

När det kommer till MKN och aktuell regel i Vattenförvaltningsförordningen kan Sakägarna konstatera att initialt ger Mark- och miljödomstolen i sina domskäl uttryck för en korrekt bedömning av förutsättningarna. D.v.s. att den av Sjöfartsverket ansökta verksamheten försämrar det morfologiska tillståndet från hög till god status i Himmerfjärden, Svärdsfjärden och Hallsfjärden. Detta konstaterar Mark- och miljödomstolen kräver undantag från försämringsförbudet. Vattenmyndigheten har i målet anfört att information saknades för att bedöma vissa undantagskriterier. Domstolen noterar att myndigheten inte begärt kompletteringar och gör en egen bedömning utifrån det slutliga underlaget, inklusive Sjöfartsverkets bemötande vid huvudförhandlingen och detta slutar i att domstolen anser att utredningen visar slutsatsen att biologiska kvalitetsfaktorers status inte förändras och att möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna inte äventyras i övrigt. Med föreskrivna villkor och skyddsåtgärder medges därför undantag enligt 4 kap. 11–12 §§ Vattenförvaltningsförordningen av domstolen.

Sakägarna kan konstatera att denna bedömning från Mark- och miljödomstolens sida haltar betänkligt. Sakägarna har i målet tydligt klarlagt att föroreningsbilden i sedimenten och hur muddrings- och dumpningsmassor redovisas och hanteras är undermålig. Det finns klara uppgifter i målet som pekar på svagheter i Sjöfartsverkets analyser såsom mängden förorenade massor, möjlig påverkan på privata avsaltningsanläggningar samt Syvabs invändningar om konsekvenserna för uppföljning av recipientens miljötillstånd. I denna del har Sakägarna också framhållit det faktum att dumpningsplatsen utanför Landsort borde ha utretts i stället för den valda platsen innanför Torö.

* Fotnot: Norviks hamn har i dagarna väsentligt utvidgats, Nynäshamns Posten 23 oktober 2026, bilaga.

Det nu anförda visar enligt Sakägarna att det föreligger omständigheter i målet som borde ha påverkat hur Mark- och miljödomstolen förhåller sig till frågan om försämringsförbudet och möjligheten att kunna nyttja undantagen i 4 kap. 11–12 §§ vattenförvaltningsförordningen. Sakägarna har framhållit och önskar åter förtydliga att de nu aktuella förutsättningarna måste analyseras, visas stegvis och att ansökan bygger på alltför allmänna antaganden. Detta hade kunnat adresseras genom att Mark- och miljödomstolen begärt in kompletteringar från Sjöfartsverkets sida men så kom nu inte att ske. Därmed föreligger en klar brist i det underlag som Mark- och miljödomstolen hade att ta ställning till i målet vilket medför att själva bedömningen från domstolens sida blir fel. Korrekt utgång i frågan måste enligt Sakägarna istället vara att Mark- och miljödomstolen skulle ha konstaterat att undantagen i 4 kap. 11–12 §§ vattenförvaltningsförordningen inte var tillämpliga då Sjöfartsverket inte på ett korrekt sätt visat att så var fallet. Med de utgångspunkterna gäller 5 kap. 4 § miljöbalken fullt ut och då borde i sin tur ansökan avvisats eller avslagits av Mark- och miljödomstolen. Att så inte skedde är en omfattande brist i Mark- och miljödomstolens hantering och något som medför skäl till såväl prövningstillstånd som ändring i sak.

Om sakägarkretsen och rättegångskostnader

Frågan om sakägarkretsen har varit en central fråga i målets hantering och har även betydelse för frågan om rättegångskostnaderna. Mark- och miljödomstolen kom i sina domskäl att ange att vattenrättsligt sakägarskap och rätten till rättegångskostnadsersättning ska bedöms utifrån påverkan av den nu prövade vattenverksamheten, inte farledens inrättande eller trafik i de nya bågarna. Detta fick till följd att endast en liten krets av Sakägarna ansågs vara sakägare av den omfattningen som är av betydelse för såväl möjligheten att överklaga domen som att begära ersättning för rättegångskostnader. Endast ägarna till fastigheterna Hästnäs 8:1, Sandvik 2:1 och Hoxla 7:7 ansågs ha denna status.

Sakägarna har i målet i Mark- och miljödomstolen klarlagt att dessa anser att Sjöfartsverket har använt sig av en alltför snäv sakägarkrets. Detta då man, som framgår av yttrandet som gavs in av Sakägarna, inom vattenrätten måste skilja mellan processuellt sakägarskap, som gäller rätten att delta och föra talan, och materiellt sakägarskap, som gäller rätt till ersättning för skada eller intrång. Sakägarna kan konstatera att det synsätt som rått historiskt om vidden av de två olika typerna av sakägarskap har förändrats på ett genomgripande sätt genom Sveriges implementering och tolkning av Århuskonventionen. En korrekt tolkning av aktuell konvention och den praxis som har uppstått kring denna ger enligt Sakägarna tydligt besked om att rätten att föra talan och agera sakägare i en omfattning som historiskt inte var möjligt men som är det idag. Detta medför således att Mark- och miljödomstolens bedömning av aktuell fråga är felaktig. Särskilt om man beaktar det faktum att övriga fastighetsägares och samfälligheternas vatteninnehav samt medlemmarnas användning av vattenområden för båtliv, bad och annan rekreation.

Angående tiden för oförutsedd skada

Slutligen vad gäller frågan om tiden för oförutsedd skada kan konstateras att Sakägarna har i sitt yttrande och vid huvudförhandlingen har angett de skäl som är av betydelse för när tiden för oförutsedd skada ska bestämmas såsom omfattningen på verksamheten, antalet sakägare m.m. Mark- och miljödomstolen har dock valt att i sina domskäl utan någon egentlig motivering besluta om fem års tid för oförutsedd skada. Varför denna tid valdes och skälen för detta framgår inte, vilket får anses vara en brist. Detta särskilt som Mark- och miljödomstolen i sin dom kom att gå på Sjöfartsverkets linje när det gäller andra för frågan om förutsedd skada viktiga frågeställningar såsom sakägarkretsen. Mark- och miljödomstolen borde därför mera utförligt analyserat och hanterat frågan om oförutsedd skada och att så inte skedde är en brist som medför skäl för prövningstillstånd och skäl till ändring i sak.

Stockholm den 28 oktober 2026

Björn Rosengren

Karlstad den 28 oktober 2026

Viktor Falkenström

Bilaga

HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLEN, Mål 3702-23 **13 december 2023**

Utlåtande av JONAS EBBESSON, professor i miljörätt vid Stockholms universitet, vid rättsprövning av Klimat- och näringslivsdepartementets beslut 20 april 2023, dnr KN2023/01015

Rättsprövningens innebörd

Rättsprövningen är en bedömning av regeringens tillämpning av rättsregler. Om regeringens beslut strider mot en rättsregel, ska beslutet upphävas.

För att detta överhuvudtaget ska kunna bedömas, och för att rättsprövnings-institutet ska vara meningsfullt och inte pro forma, måste regeringen i sina beslut:

- *dels* redovisa *vilka* rättsregler den tillämpar;
- *dels* redovisa *hur* den tillämpar dessa rättsregler.

Det räcker inte att regeringen i sitt beslut bara hänvisar till en lag – till exempel miljöbalken – för att uppfylla motiveringskravet.

Regeringens motiveringsskyldighet utgör en rättsregel

I förvaltningslagen 32 § anges motiveringsskyldigheten tydligt:

> "Ett beslut som kan antas påverka någons situation på ett inte obetydligt sätt ska innehålla en klargörande motivering, om det inte är uppenbart obehövligt. En sådan motivering *ska innehålla uppgifter om vilka föreskrifter som har tillämpats och vilka omständigheter som har varit avgörande* för myndighetens ställningstagande."

Även om regeringen inte är formellt bunden av förvaltningslagen, "följer inte att regeringen kan underlåta att beakta lagens bestämmelser när den handlägger förvaltningsärenden " (prop 2016/17:180, s 27). Tvärtom, motiveringsskyldigheten i förvaltningslagen utgör en väsentlig rättsregel, som regeringen är skyldig att tillämpa analogt i förvaltningsärenden.

Dessutom följer motiveringsskyldigheten för regeringen av såväl Sveriges internationella förpliktelser som EU:s lagstiftning på miljöområdet.

Sverige är part till 1998 års FN-konvention om tillgång till information, allmänhetens deltagande i beslutsprocesser och tillgång till rättslig prövning i miljöfrågor, mer känd som Århuskonventionen. Av artikel 6(9) framgår att

> "Varje part skall se till att allmänheten informeras på föreskrivet sätt om beslutet så snart det har fattats av myndigheten. Varje part skall göra beslutstexten tillgänglig för allmänheten *tillsammans med de skäl och överväganden som beslutet är grundat på.*"

Detta stadgande gäller även när regeringen är prövningsmyndighet, och något undantag från detta görs inte. Motiveringsskyldigheten beskrivs ytterligare i *The Aarhus Convention, An Implementation Guide* (2 utg., 2014) s 157-58, som utgivits av UNECE (jag är en av författarna).

Högsta förvaltningsdomstolen har i HFD 2014 ref 8 föredömligt gjort tydligt att svensk rätt ska tolkas i ljuset av Århuskonventionen. Detta gäller också regeringens motiveringsskyldighet vid beslut som omfattas av Århuskonventionen.

Motiveringsskyldigheten följer dessutom av EU:s MKB-direktiv, som bland annat syftar till att genomföra Århuskonventionen. MKB-direktivet föreskriver i artikel 9(1) att:

> *"När ett beslut om att bevilja eller avslå en tillståndsansökan har fattats, ska den eller de ansvariga myndigheterna* omedelbart informera allmänheten och de myndigheter som avses i artikel 6.1 om detta enligt nationella förfaranden och *se till att allmänheten* och de myndigheter som avses i artikel 6.1, i tillämpliga fall med beaktande av de fall som avses i artikel 8a.3, *får tillgång till följande*:
> a) Information om innehållet i beslutet och varje villkor som är knutet till detta, i enlighet med artikel 8a.1 och 8a.2.
> b) Information om *de huvudsakliga skäl och överväganden som beslutet grundar sig på*, och även om förfarandet för allmänhetens deltagande. Detta inbegriper även en sammanfattning av samrådsresultaten och de uppgifter som inhämtats enligt artiklarna 5–7 och hur dessa resultat har införlivats eller på annat sätt beaktats, särskilt de synpunkter som mottagits från den utsatta medlemsstat som avses i artikel 7.

MKB-direktivet är direkt tillämpligt för regeringen när den prövar tillåtligheten. Artikeln är tydlig och formulerar, liksom Århuskonventionen, en rättsregel.

Regeringens beslut KN2023/01015 (2023-04-20) strider mot en rättsregel

Mot denna bakgrund kan regeringens beslut bedömas. På sidan 12 i beslutet, under rubriken "Ramarna för regeringens beslut", anges att:

> "Vid regeringens prövning av verksamhetens tillåtlighet *ska* bestämmelserna i 2-4 kap. och 5 kap 3-5 och 18 §§ miljöbalken tillämpas."

Det stämmer. Regeringen ska tillämpa miljöbalkens:

- 2 kap. Allmänna hänsynsregler;
- 3 kap. Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden;
- 4 kap. Särskilda bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden; och
- 5 kap. Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning.

Regeringen ska dessutom tillämpa 6 kap. miljöbalken, om miljöbedömningar, och ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller miljöbalkens krav.

Regeringens motivering om miljökonsekvensbeskrivningen är kortfattad. Den skriver egentligen bara att länsstyrelsen har kommit fram till att den kan godkännas – och så gör regeringen det. Beslutet innehåller vidare ett avsitt om riksintressen, en bedömning av Natura 2000 och miljökvalitetsnormer och buller, och därtill avsnitt utan egentlig bedömning avseende beredskapsplaner, samt fyrars placering och enskilda intressen.

Däremot redogör regeringen *inte med ett ord* för hur den har tillämpat de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, om den nu har det.

Detta är väsentligt för rättsprövningen.

Bestämmelserna i 2 kap. miljöbalken är rättsregler som regeringen ska tillämpa (vilket regeringen själv skriver att den ska, men inte gör). De är centrala för alla beslut som meddelas med stöd av miljöbalken. Mark- och miljööverdomstolen, mark- och miljödomstolar och länsstyrelser har avslagit åtskilliga ansökningar med stöd av dessa bestämmelser.

De allmänna hänsynsreglerna ställer bland annat krav på skyddsåtgärder och försiktighetsmått, och på verksamhetens placering.

Miljöbalken 2:3:

> "Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall *utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön*. I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet *användas bästa möjliga teknik*.
> Dessa försiktighetsmått skall vidtas *så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön*."

Miljöbalken 2:6:

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

Dessa bestämmelser utgör, som sagt, rättsregler, som regeringen ska tillämpa. När regeringen inte redogör för hur den har tillämpat dessa bestämmelser, blir det i praktiken omöjligt för såväl sökandena som för domstolen att faktiskt bedöma *om* regeringen har tillämpat bestämmelserna, och i så fall *hur* den har gjort det.

Av advokat Rosengrens redogörelse för just dessa regler framgår hur svårt det är att exakt fastställa hur regeringen har resonerat. Även om sökandena anser att beslutet inte är förenligt med de aktuella bestämmelserna, hamnar de i en orättvis situation när regeringen inte har uppfyllt motiveringskravet.

Avslutning

Regeringen har brutit mot rättsregeln om motiveringsskyldighet, som dels anges i förvaltningslagen, som regeringen ska tillämpa analogt, dels föreskrivs i Århuskonventionen och EU:s MKB-direktiv. Felet saknar inte betydelse i målet. Beslutet ska därför upphävas.

Det är dessutom viktigt att Högsta förvaltningsdomstolen fastställer i rättspraxis att regeringen är skyldig att i sina förvaltningsbeslut ange vilka regler den tillämpar, och hur den har tillämpat dessa regler.

Bilaga

Fredag 23 oktober 2026 +10°

5 **Nyheter.** Bio Vågen kämpar med ekonomin
8 **Nyheter.** Fem partier ska styra i regionen
12 **Hälsa.** Tips för återhämtning i vardagen

Nynäshamns Posten

Vecka 43 · Grundad 1925 · Lösnummer: 39 kronor

nynashamnsposten.se · En tidning från Bonnier News



Marcus Svinhufvud (M), Alexandra Lindström, tillförordnad vd på Stockholms Hamnar och Henrik Stjernberg, NCC Industry, klippte banden vid invigningen. FOTO: HELENE SKOGLUND

Ny hamnanläggning invigdes