



**SJÖFARTSVERKET**

**Infrastrukturavdelningen**

Handläggare, direkttelefon

Melica Cliffoord, 010-478 48 50

Datum

2021-10-28

Ert datum

Vår beteckning

19-00659-16

Er beteckning

M2019/00428/Me

1 (10)

**Tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av två  
nya farledsavsnitt i farled 511 Landsorts bredgrund,  
Södertälje kommun.**

Datum  
2021-10-28

Vår beteckning  
19-00659-16

---

© Sjöfartsverket  
Infrastrukturavdelningen

Dnr/Beteckning 19-00659-16  
Författare Agnes Advokatbyrå på uppdrag av Sjöfartsverket  
Månad År Oktober 2021

## 1 Inledning

Sjöfartsverket hänvisar till skrivelse från regeringen den 27 september 2021 samt därefter meddelat anstånd.

Sjöfartsverket har av regeringen getts möjlighet att yttra sig över de synpunkter som inkommit med anledning av Sjöfartsverkets komplettering den 12 oktober 2020, se bilaga 9, 11-12, 16 a-c och 19. Regeringen har särskilt efterfrågat Sjöfartsverkets synpunkter gällande bilaga 12, miljöeffekter av fördjupning samt djupgående fartygstrafik i de nya farledsavsnitten.

Sjöfartsverket lämnar följande förtydliganden och kommentarer.

## 2 Behovet av åtgärder och projektets betydelse

Uppgradering av Landsortsfarleden har i den nationella infrastrukturplaneringen pekats ut som en prioriterad åtgärd med hög samhällsnytta och projektet har föregåtts av en analys av åtgärdsbehovet, som tagits fram i samarbete med Trafikverket. Som betonats tidigare i ärendet är farleden förhållandevis olycksdrabbad sett ur ett nationellt perspektiv till följd av bl a flera trånga passager, vilket föranlett restriktioner för trafiken vid mörker, dålig sikt eller kraftig vind. Förskjutningen mot allt större fartyg har också betydelse för säkerhetsmarginalerna i farleden. Avseende olycksrisk i farleden hänvisas till miljökonsekvensbeskrivning (MKB), avsnitt 5.2, samt separat kompletterande PM, Bilaga E1 och Underlagsrapport G. Den riskanalys som genomförts bygger emellertid inte enbart på olycksfrekvensen i farleden utan även på bedömda risker.

Landsortsfarleden uppfyller inte heller Transportstyrelsens rekommendationer eller internationella riktlinjer. Med hänsyn till en utveckling mot ökade sjötransporter, större fartygsstorlekar samt ökade bränsletransporter till Södertälje hamn har det därför bedömts finnas ett stort behov av att vidta säkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder i farleden för att uppnå erforderliga krav.

Uppgradering av Landsortsfarleden är en namngiven åtgärd i den nationella plan för infrastruktur som regeringen har beslutat om. Det är därför inte aktuellt att utreda ytterligare alternativa rutter eller hamnar. Avseende möjligheterna att använda Norviks hamn och Nynäshamns oljehamn kan även tilläggas, vilket framförts konsekvent, att detta inte utgör något alternativ för det gods som kommer hanteras i Södertälje hamn. I bilaga 1 till begäran om tillåtlighet redovisas de alternativa farledssträckningar för farleden till Södertälje som tidigare utretts, se även MKB, avsnitt 5.4.

Sammanfattningsvis har projektet bedömts ha flera positiva effekter som, utöver säkerhetshöjning och minskad risk för olyckor, även möjliggör för färre och större

fartyg med mindre miljöpåverkan per transporterad enhet. Dessutom minskar erosionsproblematiken liksom störningen för fågel- och djurliv då fartygen passerar längre från känsliga strandavsnitt.

Angående de synpunkter rörande oljeskyddsberedskapen som framförts hänvisar Sjöfartsverket till vad som tidigare framförts. Sjöfartsverket är inte ansvarig för beredskapen längs med farleden, utan det är i huvudsak berörda kommuner och länsstyrelser samt Kustbevakningens ansvar. De nya farledsavsnitten innebär framför allt att ansvaret för beredskap till viss del flyttas över till en annan kommun. Sjöfartsverket ansvarar för att informera om förändringar avseende farleden och tidplan för arbeten. Sjöfartsverket har därför även föreslagit villkor om att samråd ska hållas med ansvariga aktörer gällande beredskapen i farleden, (se Sjöfartsverkets begäran om tillåtlighet, avsnitt 10 samt ovan hänvisat underlagsmaterial avseende olycksrisk och beredskap.)

Sjöfartsverket har noterat att det utöver vad som bemötts ovan förekommer felaktiga eller missvisande uppgifter rörande projektet, som återspeglas i vissa yttranden och artiklar som givits i ärendet. Sjöfartsverket har eftersträvat en god kommunikation i projektet och försökt bemöta de synpunkter som inkommit i olika sammanhang, genom information på Sjöfartsverkets webbplats, samrådsmöten och debattartiklar.

### 3 **Prövningens avgränsning**

Flera av de synpunkter som inkommit avser de åtgärder längs befintlig farled som planeras och kommer att genomgå tillståndsprovning enligt miljöbalken och som därför inte redovisats närmare i det underlag som tagits fram till den nu aktuella tillåtlighetsprovningen. Tillåtlighetsprovningen enligt 17 kap miljöbalken avser enbart inrättandet av de två nya farledsavsnitten, mellan Fifång-Regarn respektive Oaxen-Skanssundet, medan övriga åtgärder prövas i mark- och miljödomstol. Nu aktuell MKB och annat underlag för inrättande beskriver därför konsekvenserna av inrättandet av de nya farledsavsnitten, vilket innebär fokus på farledens drift (eftersom muddringsvolymen i de nya avsnitten är mycket begränsad).

I den kommande MKB för tillståndsprovningen beskrivs och bedöms såväl konsekvenser av muddring som konsekvenserna av ett ökat djupgående i farleden. Ett flertal av de utredningar som efterfrågas och de synpunkter som förs fram i inkomna yttranden kommer således att genomföras och beaktas inom ramen för tillståndsprovningen.

Som redovisats tidigare kommer de nya farledsavsnitten att inrättas oavsett om tillstånd erhålls för planerade åtgärder i befintliga farledsavsnitt.

## 4 Påverkan på fåglar

Sjöfartsverkets bedömning av projektets risker för sjöfågel har ifrågasatts av SYVAB och Föreningen Havsörnen med bilagd analys av Skog Dr Per Hansson. I huvudsak framförs brister i underlaget och synpunkter har även framförts avseende lämpligheten med oljetransporter i området.

Sjöfartsverket har i MKB till begäran om tillåtlighet, och särskilt i Underlagsrapport D, *Fågelstudie och naturvärdesinventering inför upprustning av farled Södertälje – Landsort*, och Underlagsrapport M, *Påverkan av svall på ejder utmed planerad farled Södertälje–Landsort* framtagna av Ekologigruppen, utrett inrättande av de nya farleds-avsnittens påverkan på fåglar. Med stöd av Medins Havs och Vattenkonsulter AB har Sjöfartsverket även gjort en uppdaterad bedömning av de nya avsnittens effekter för alfågel och ejder i kompletteringen i oktober 2020.

Ekologigruppen har inför framtagande av underlagsrapporter till MKB:n genomfört två besök i området för att inventera förekommande fågelarter under försommar och vinter. Uppgifter utifrån dessa inventeringar har bedömts ge en fullgod bild av förutsättningarna för att bedöma påverkan på fågelarter i området. Sjöfartsverket är väl införstått med att antalet individer samt även förekommande arter kan variera markant mellan olika år vilket också framgår av underlaget.

I den genomförda fågelutredningen jämförs förväntad påverkan på sjöfågel mellan nuläget och det planerade alternativet. I de aktuella avsnitten är den befintliga farleden belägen i grundare och trängre miljöer medan de planerade nya passagera generellt är belägna på betydligt större avstånd från land och i djupare vatten. Förutom att närliggande habitat skiljer sig mellan alternativen så innebär de nya avsnitten generellt en lägre risk för avsänkningseffekter, svall och erosion. Detta bedöms vara positivt för bl a ejder. Effekterna för alfågel av den förändrade fartygstrafiken bedöms vara i vart fall likvärdig jämfört med dagens situation. Det faktum att antalet individer av ejder och annan sjöfågel varierar mellan åren påverkar inte den slutsatsen.

Det har även påtalats att alkfåglar inte beaktats av Sjöfartsverket. Detta stämmer inte då såväl tordmule som tobisgrissla påträffades vid genomförd inventering och en bedömning av påverkan på dessa arter har redovisats. Den betydande populationen av alkfåglar vid Gunnarstenarna har dock inte tidigare omnämnts. Området ligger ca 9 km öster om Landsort medan farleden går väster om Landsort. Farledsdragningen i detta område kommer inte att ändras och förutsättningarna för alkfåglar vid Gunnarstenarna bedöms inte påverkas av projektet Landsortsfarleden som helhet.

Datum  
2021-10-28Vår beteckning  
19-00659-16

Uppgifterna om sjöfåglars förekomst som presenteras i den analys som givits in av Föreningen Havsörnen är värdefull kunskap, men påverkar inte den samlade bedömningen av projektets påverkan på de fågelarter som förekommer längs farleden. Det är viktigt att beakta att det sedan lång tid redan går en farled i området och att den planerade flytten av farleden innebär en avlastning såväl i det trånga och grunda området öster om Mörkö som t ex i de fågelrika områdena väster om Torö. I fråga om synpunkter gällande risken med oljetransporter i en skärgårdsmiljö och vilka negativa effekter ett läckage skulle kunna få på sjöfågel i området vill Sjöfartsverket betona att ett övergripande syfte med projektet är att öka säkerheten i farleden, bl a genom att de nya avsnitten löper över djupare och mer öppet vatten än den befintliga och att antalet fartygspassager dessutom förväntas bli något lägre i det planerade alternativet än i nollalternativet. Risken för en olycka jämfört med nuläget minskar således.

Länsstyrelsen har av regeringen ombetts att yttra sig särskilt avseende om inrättandet av de två nya farledsavsnitten med tillkommande fartygstrafik innebär en sådan otillåten störning eller skada på alfågel och ejder som avses i 4 § artskyddsförordningen (2007:845) samt, i så fall, om dispens från förbudet bedöms kunna lämnas och under vilka förutsättningar.

Länsstyrelsen bedömer i likhet med Sjöfartsverket att gynnsam bevarandestatus för alfågel och vuxna ejdrar sannolikt inte påverkas. Enligt länsstyrelsen är det svårbedömt om ejdrarnas möjlighet att föda upp ungar längs farleden påverkas och därmed om det kan påverka gynnsam bevarandestatus, åtminstone lokalt, men man bedömer ändå att inrättande av de nya farledsavsnitten inte påverkar ejderns bevarandestatus på lokal nivå.

Som länsstyrelsen noterar i sitt yttrande har praxis avseende tolkning av artskydd ändrats genom ett avgörande från EU-domstolen den 4 mars 2021 i de förenade målen C-473/19 och C-474/19. Enligt avgörandet saknar det betydelse för en bedömning enligt artikel 5 i fågeldirektivet (direktivet (2009/147/EG) om bevarande av vilda fåglar), som implementerats i svensk rätt genom 4 § artskyddsförordningen, huruvida de berörda fågelarterna är hotade på någon nivå eller huruvida de har en långsiktigt vikande populationstrend. I det betänkande som presenterats av Artskyddsutredningen (SOU 2021:51) görs, med stöd av avgörandet och annan praxis från EU-domstolen, tolkningen att det för att förbuden ska aktualiseras inte förutsätts någon risk för att en arts population ska påverkas negativt. Det faktum att artens population befinner sig på en gynnsam nivå utesluter inte heller att förbuden tillämpas. Utredningen föreslår att den svenska lydelsen av artskyddsbestämmelserna anpassas till fågeldirektivet och därmed att det är förbjudet att störa vilda fåglar, särskilt under deras häcknings- och uppfödningstid, i den mån störningarna inte saknar betydelse för att bibehålla populationen på en nivå

som svarar särskilt mot ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov eller för att återupprätta populationen av dessa arter till denna nivå.

De svenska artskyddsbestämmelserna är således föremål för översyn i syfte att anpassa dessa till bindande EU-rättsliga bestämmelser. Med hänsyn till det ändrade rättsläget kommer frågan om de planerade muddrings- och anläggningsarbetenas förenlighet med artskyddet att behöva utredas vidare inför tillståndsprocessen.

När det gäller inrättande av de nya farledsavsnitten, anser emellertid Sjöfartsverket att det föreligger tillräckligt underlag för bedömningen att inrättandet inte innebär en sådan störning som är förbjuden enligt bestämmelserna i fågeldirektivet eller 4 § i artskydds-förordningen.

## 5 LTER-område

SYVAB har framfört synpunkter på projektets påverkan på det sk LTER<sup>1</sup>-område som farleden är belägen inom.

Långa tidsserier är betydelsefulla för att utröna effekterna av föroreningar, klimatförändringar och andra miljöproblem på vattenkvalitet i sjöar, vattendrag och kustområden. Samtidigt är det inte rimligt att tillmäta enskilda provpunkter en avgörande betydelse. För att säkerställa att övervakningen av referensområden för den nationella marina miljöövervakningen av Östersjön kan fortgå som tidigare föreslår Sjöfartsverket att övervakningen vid behov flyttas till ett närliggande område utan direkt påverkan från de nya farledsavsnitten. Ett sätt att åstadkomma detta är att genomföra en parallell provtagning under ett eller flera år, vilket Sjöfartsverket är villigt att medverka till. Angreppsättet säkerställer en miljömässig och statistiskt korrekt övergång till det nya övervakningsområdet samt att mätningarna inom området kan fortgå även med de nya farledsavsnitten. Genom parallell provtagning av områdena skapas således ett mervärde som bidrar med att ge relevant information av vattenomsättning/materialtransport för de nya farledsavsnitten i relation till ett närliggande referensområde.

## 6 Fördjupning av sund och utvärderingsmodeller

Sjöfartsverket har inom ramen för projektet låtit utreda frågan om effekter av fördjupning av sund kopplat till vattenomsättning och näringsämnestransport. En omfattande modelleringsstudie utfördes av DHI<sup>2</sup> (DHI 2019) där effekterna av förändringar i

---

<sup>1</sup> Long-term ecological research.

<sup>2</sup> DHI (2019) - Vattenomsättning i systemet längs Landsortsfarleden- Förändring av vattenmassans sammansättning efter muddring av sunden.

vattenmassan utreddes. DHI utredde frågan angående hur de trånga och grunda sunden vid Brandalsund, Skansundet och Oaxen påverkar omsättningen och sammansättningen av vattenmassan i Himmerfjärden och Hallsfjärden. Bedömningen är att efter muddring av de nya farledsavsnitten ökar bruttoflödena, det vill säga den totala transporten av vatten genom sunden ökar. Majoriteten av vattnet rör sig dock bara fram och tillbaka genom sunden mer eller mindre dagligen, och nettotransporten är därför betydligt lägre. För att bedöma huruvida en mer omfattande omblandning av djupt och grunt vatten sker genomfördes analyser på språngskikt under ett år med scenarion före och efter muddring. Studien visade att vid mätstationerna söder om Brandalsund är påverkan på språngskiktet obefintlig eller marginell, men innanför Brandalsund uppstår en viss skillnad i vattenmassan efter att muddring och eventuell dumpning skett. Vattnet som rör sig norr om Brandalsund rekryteras på 10 – 15 m djup utanför sundet och inget tyder på att vatten från djupa områden i Näslandsfjärden tar sig över tröskeln vare sig före eller efter muddring.

Sjöfartsverkets bedömning är därför att effekterna av vattenomsättningen i de trånga och grunda sunden inte kommer påverka näringsomsättningen nämnvärt och inte på ett sådant sätt att berörda vattenförekomster påverkas negativt.

SYVAB presenterar i sitt yttrande figurer med fosfor, ammonium samt temperatur under ett år med fokus på språngskiktet 10 – 15 m som DHI ansett är det område inom vilket vattenomsättningen kan förändras. De figurer som presenteras av SYVAB kan möjligen påverka bedömningarna i något avseende, men utifrån dessa figurer (som även saknar enhetsangivelser) är det inte möjligt att dra slutsatsen att DHI:s bedömningar är felaktiga. Sjöfartsverket tar, om möjligt, självklart gärna även del av data för flera år för att kunna avgöra om koncentrationerna av fosfat och ammonium under flertalet år är höga på sensommaren eller eventuellt om så är fallet vid extrema år och kopplat till faktorer såsom klimat, nederbörd och temperatur.

SYVAB lyfter att studier av dessa processer ska utgå från fältnätningar och inte modellering. I DHI:s studie validerades emellertid modellen mot tillgängliga fältnätningar mellan perioden 1997 – 2000 samt 1998 – 2006 och modellresultatet visade på tillfredställande precision gentemot fältnätningar. Det är en allmänt vedertagen process att validera en modell gentemot fältnätningar och en beprövad teknik i både forsknings-sammanhang samt tillståndssammanhang av potentiella miljöeffekter.

## 7 Miljökvalitetsnormer

De två nya avsnitten är lokaliserade i vattenförekomsterna *Himmerfjärden* (SE590000-174400) och *Svärdsfjärden* (SE585000-174600). Som redogjorts för i Sjöfartsverkets komplettering i oktober 2020 bedöms de planerade muddringsåtgärderna i de nya



avsnitten primärt beröra kvalitetsfaktorerna bottenfauna och morfologiskt tillstånd eftersom bottenfaunan och den ytliga delen av botten tas bort. Med hänsyn till den begränsade bottenarean av vattenförekomsterna som påverkas samt att påverkan genom muddring och sprängning längs de nya farledssträckningarna är så kortvarig och lokal, bedöms åtgärderna dock inte medföra någon otillåtlig påverkan på kvalitetsfaktorerna.

När det gäller påverkan från den sjöfart som kommer trafikera de nya avsnitten är det som redovisats i kompletteringen i oktober 2020 i huvudsak den hydromorfologiska kvalitetsfaktorn konnektivitet som bedöms vara relevant. En utredning av frågan visar dock inte någon betydande risk för stranderosion, eftersom strandlinjen i de områden där förhöjda svallvågor skulle uppträda karakteriseras av berghällar och således inte är erosionskänslig.

SYVAB lyfter frågan huruvida propellerströmmar vid hög fart i vattenförekomsterna Himmerfjärden och Svärdsfjärden kan påverka omrörning av vatten i språngskiktet (10–15 m djup). I aktuella farledsavsnitt gäller en hastighetsbegränsning på 12 knop, vilket reducerar påverkan genom propellerströmmar på språngskiktet. Vidare bedöms volymen vatten i språngskikten som liten i förhållande till resterande vattenmassa i Himmerfjärden och Svärdsfjärden och en utspädningseffekt sker även mot den resterande delen av vattenmassan ovanför och nedanför språngskiktet. Om påverkan sker så är den således högst lokal och tillfällig. Sjöfartsverkets utredningar baserat på gällande trafikprognoser visar även att inrättandet av de nya farledsavsnitten inte ökar trafiken jämfört med nollalternativet. De nya farledsavsnitten innebär också en djupare farled från dagens 9,0 till 10,5 meter, vilket i sig bör motverka effekterna av propellerströmmar.

Bedömningen är att inrättandet av de två nya farledsavsnitten inte, vare sig i anläggnings- eller i driftskedet, riskerar att äventyra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i berörda vattenförekomster eller innebär en otillåten försämring av statusen i dessa vattenförekomster. Konsekvenser av ett ökat djupgående längs hela farleden kommer även att utredas närmare inom ramen för det underlag som tas fram till tillståndsprövningen. Som anförts ovan och som Sjöfartsverket redogjort för i kompletteringen bedöms dock effekterna av vattenomsättningen i de trånga och grunda sunden inte påverka näringsomsättningen nämnvärt och inte på ett sådant sätt som innebär en otillåten påverkan på någon kvalitetsfaktor.

## 8 Lokalisering av dumpningsområden

Sjöfartsverket har i viss utsträckning sett över utformning och lokalisering av dumpningsområden och utredning pågår. Detta är främst en fråga som rör omhändertagande

Datum  
2021-10-28Vår beteckning  
19-00659-16

av muddermassor från befintliga farledsavsnitt och redovisningen av utredda alternativ och konsekvenserna av dessa kommer att hanteras inom ramen för tillståndsprövningen.

## 9 Övrigt

Sjöfartsverket anser ärendet tillräckligt utrett och ser fram emot ett snart beslut i ärendet. Vid behov av ytterligare komplettering står Sjöfartsverket naturligtvis till förfogande.



Katarina Norén  
GD, Sjöfartsverket