

**Estoniakatastrofen**

# Experter i ny studie: Kollision orsakade Estonias förlisning





Estonias snabba sjunkförlopp har väckt frågor. Bilden visar en upp- och nedvänd livbåt efter förlisningen. Foto: Leif R Jansson/TT

**Estonia förliste efter en kollision. Det är slutsatsen i en närmare 200 sidor lång vetenskaplig utredning från Baltic Marine Technical Investigation Group (BMTIG) som släpps i dag.**

## – Hur mycket berg det än är i området så räcker inte energin för att åstadkomma skadorna vid hålen, säger huvudförfattaren Johan Ridderstolpe.



**Ruben Agnarsson**  
frilansjournalist

Publicerad 10 december 2025 - 13:01 Senast uppdaterad 11 december 2025 - 11:26

Det är ny teknisk information och moderna beräkningsmetoder som förändrar förutsättningarna för att analysera Estoniahaveriets slutskede.

Slutsatserna bygger på energiberäkningar av krafter, moment och stoppstäckor, men även på så kallade ROV-inspektioner, det vill säga undersökningar med fjärrstyrd undervattenskamera, som år 2021 leddes av Margus Kurm, tidigare statsåklagare i Estland och ordförande i den estniska regeringens utredning av katastrofen under åren 2005–2009.

Dessa filmer har tidigare inte varit tillgängliga för den svenska allmänheten.

**Slutsatserna redovisas i tio** tekniska delstudier av Estonias rörelser, skador och energiupptag från det att fartyget kapsejsade tills hon nådde botten.

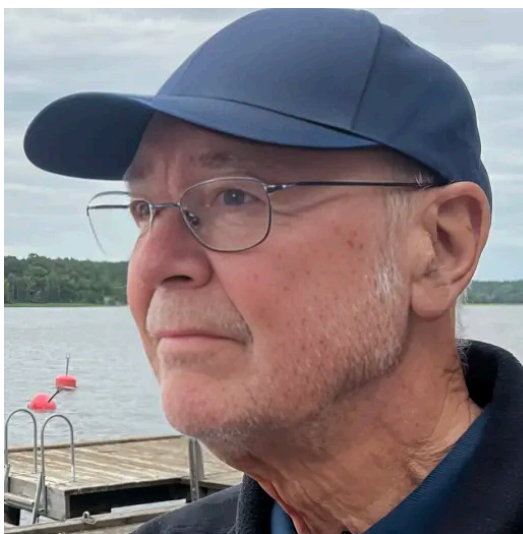
Analysen pekar på att slutskedet av sjunkförloppet skedde i två faser: Först en kraftig bottenträff när fartyget redan hade kapsejsat som skadade babords akter. Därefter en rotationsstyrd rörelse i mjuk bottenlera, där vraket dämpades och nådde sitt slutliga viloläge på styrbordssidan.

Denna bottenkontakt kan enligt rapporten inte ge upphov till de omfattande styrbordsskador som i senare utredningar tillskrivits ”berg i dagen”.

- Hur mycket berg det än är i området så räcker inte energin för att åstadkomma skadorna vid hålen, säger Johan Ridderstolpe, huvudförfattare till rapporten och tidigare chef för marinens konstruktionsavdelning och teknisk chef på Muskö örlogsvarv, till Världen idag.
- Skadorna måste ha kommit av en kollision, vilket också stöds av flertalet vittnesmål från överlevande, lägger han till.



Johan Ridderstolpe. Foto: BMTIG



Anders Ulfvarson. Foto: BMTIG

**Medförfattare och granskare** är Anders Ulfvarson, professor emeritus i marin konstruktionsteknik på Chalmers tekniska högskola med

mångårig akademisk och industriell erfarenhet inom fartygsstrukturer och maritim säkerhet. Han bekräftar utredningens slutsatser och de energiberäkningar som ligger till grund för slutsatserna om hur styrbordsskadorna blev till.

– Jag har gjort en egen beräkning och kommit fram till ungefär samma sak som Johan Ridderstolpe. Skadorna på översta däck på babord sida uppstod vid den första bottenkontakten efter att Estonia hade sjunkit med aktern före. Den första bottenkontakten halverade kraften i rörelsen och när fartyget slog i moränen på styrbordssidan vid däck sju så fanns det inte mycket energi kvar, förklarar han.



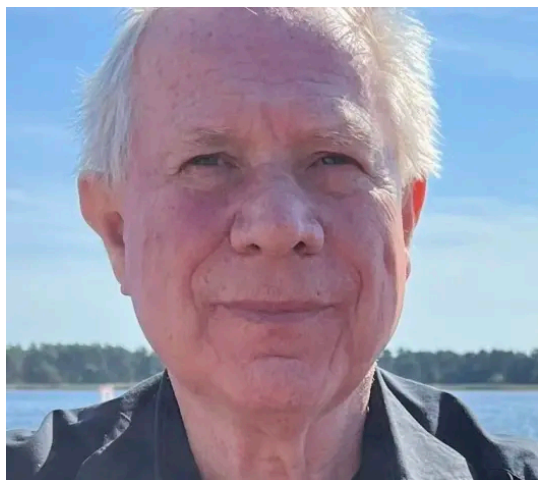
Materialet är helt unikt; tillsammans med fartygsritningar och fotogrammetri är det möjligt att räkna ut hur mycket energi det krävs för att åstadkomma de här skadorna.

Lars Ångström

**Medförfattare och granskare** är även fil dr Roland Karlsson, olycksutredare med omfattande erfarenhet av olycksutredningar och med bakgrund inom flygsäkerhet och olycksrekonstruktion.

Ansvarig för strategi- och kommunikationsfrågor i BMTIG är Lars Ångström, som var ansvarig för Estoniafrågan i Sveriges riksdag för Miljöpartiet åren 2000–2006 samt initiativtagare till riksdagens tvärpolitiska Estoniagrupp. Han betonar att BMTIG nu har tillgång till filmmaterial som aldrig tidigare funnits, vilket gör att man kan få en tydligare bild.

– Materialet är helt unikt; tillsammans med fartygsritningar och fotogrammetri är det möjligt att räkna ut hur mycket energi det krävs för att åstadkomma de här skadorna, säger han.



Roland Karlsson. Foto: BMTIG



Lars Ångström. Foto: BMTIG

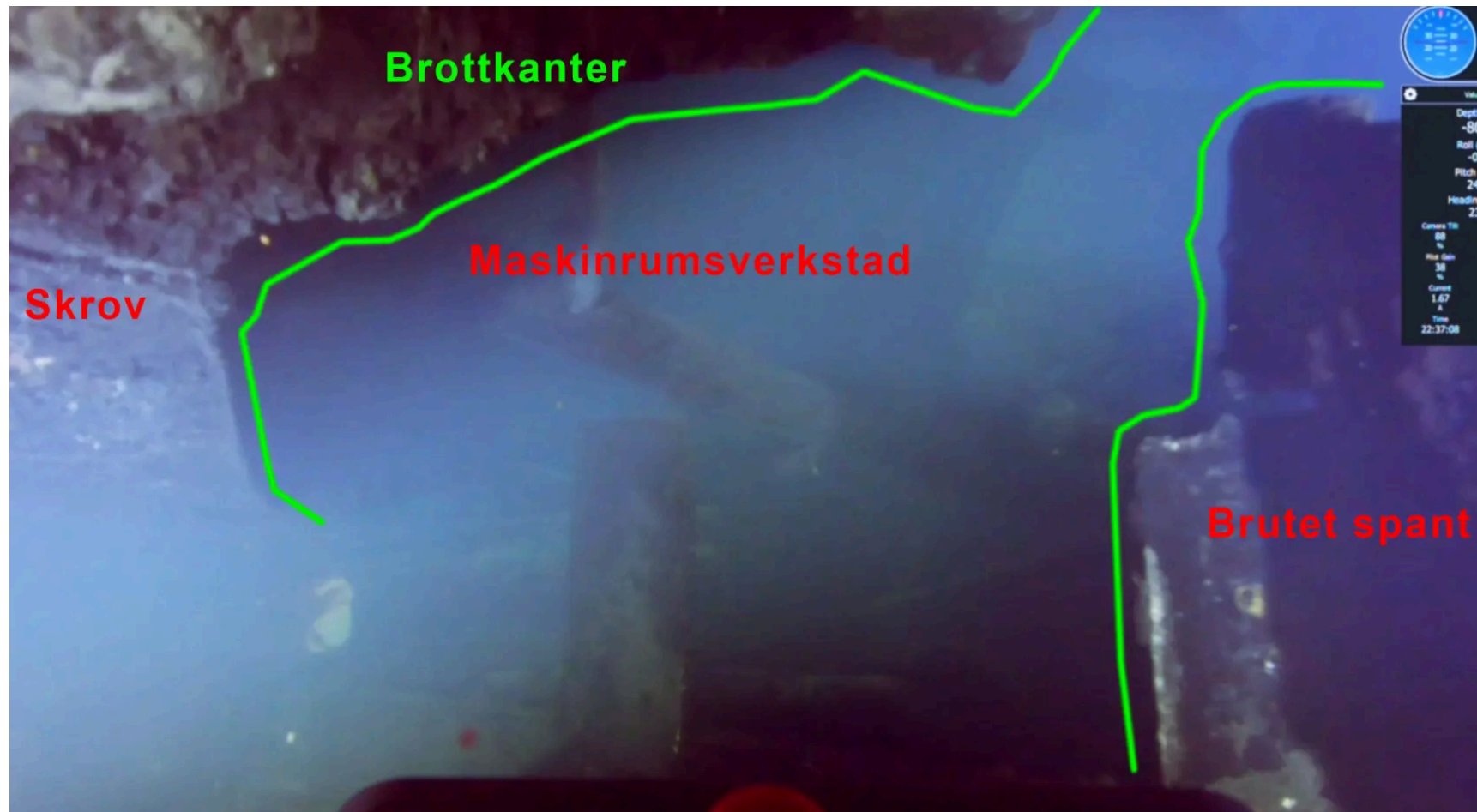
**De rapporter som** nu släpps utgår från den skadezon som Kurm-expeditionen dokumenterade och som uppvisar tre områden av strukturell påverkan:

- I ena änden av ett drygt 22 meter långt skadeområde finns det hål som dokumenterades av Henrik Evertsson, som fick Stora journalistpriset år 2020 för sin upptäckt. Hålet är cirka fyra kvadratmeter stort och går in i hyttavdelningen på däck ett.
- 22 meter akterut finns ett lika stort hål vid maskinverkstaden, med uttryckt fartygspått och avbrutna balkar.
- Mellan de två hålen finns en zon som har minst sju separata skador – sprickor, bucklor, flikning, krossad fenderkonstruktion och överlappande plåt – som tyder på ett längre kontaktförlopp snarare än punktvis påverkan.

**Det sammanlagda mönstret** – en kombinationen av inträngande och utpressad plåt, skjuvning, brott av spant och flikande deformationer – är typiskt för en sidokollision i rörelse, inte för bottenkontakt, menar rapportförfattarna, som även har utgått från haverikommissionens fotogrammetri och Rockwaters bottenundersökningar från 1994.



Det stora hål som dokumentärfilmaren Henrik Evertsson upptäckte. Genom hålet ser man rakt in i bildäck. Foto: Margus Kurms expedition



Akterut från det stora hål som hittades av Evertsson finns ett lika stort hål vid maskinverkstaden, med uttryckt fartygsplåt och avbrutna balkar. Foto: Margus Kurm/Johan Ridderstolpe



Mellan de två hålen finns ett stort område med krossad plåt samt sprickor och håligheter i skrovet. Foto: Margus Kurm/Johan Ridderstolpe

– Den energi som krävs för att åstadkomma de här skadorna på styrbords sida är 140–180 megajoule. En bottenkontakt kan inte åstadkomma detta 22 meter långa skadeområde, det är en fysisk omöjlighet, säger Lars

Ångström, som förutom att ha varit riksdagsledamot även varit redaktör och ansvarig i utredningsgruppen Fokus Estonia.

– Skadorna förutsätter en högenergihändelse uppe vid ytan. Det rör sig om en kollision med en massa på 3 000 till 7 000 ton med 9–14 knops hastighet. Det finns ingen annan förklaring. Vi drar inga slutsatser av vad det kan vara, utan konstaterar bara att det är den energi som krävs. Vad det är får ansvariga myndigheter utreda, fortsätter han.

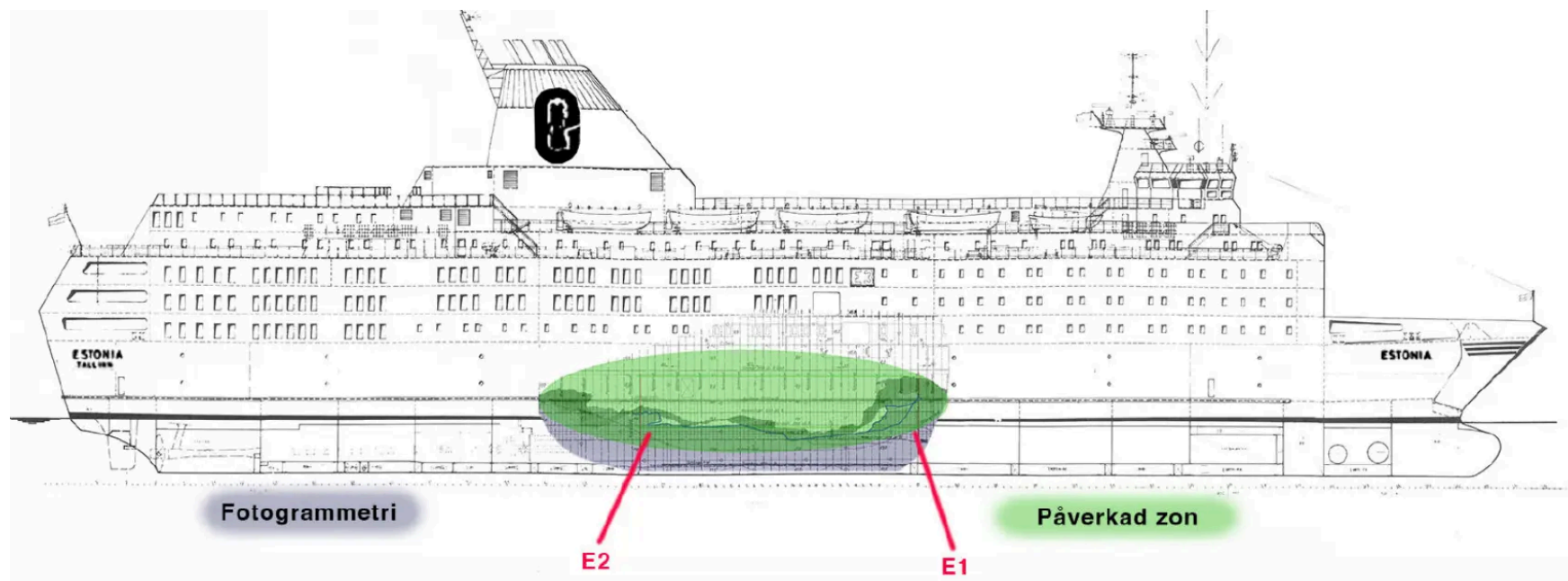


Foto: BMTIG

**Gruppen beskriver hur** samtliga slutsatser stöds av fysikaliska beräkningar och att alla modeller är reproducerbara med givna

parametrar som uppfyller kraven på transparens.

– Alla grunddata, beräkningar och matematiska formler är publicerade, vilket gör hela utredningen reproducerbar, konstaterar Lars Ångström.

**I dag, onsdag**, klockan 13.00 distribueras utredningen till universitet och forskningsinstitutet med marina avdelningar och skeppsteknik, samt haverikommissioner, över hela världen.

Den släpps samtidigt till internationell press med fokus på sjöfartsnationer. En estnisk version distribueras till alla parlamentsledamöter i Estland och en svensk version kommer att skickas till Sveriges riksdag och Statens haverikommission.

BMTIG släpper även en film som visar hur experterna i rapporten menar att förlisningen gått till.





**Estonia sank following a collision**

Henrik Olsen

08:00

**Researchern Henrik Olsen** är initiativtagare och sammandragande till projektet och har samordnat arbetet mellan svenska och estniska experter, samt med anhörigföreningar i Estland och Sverige.

Kontakterna mellan BMTIG och den förre estniske statsåklagaren har skett kontinuerligt och Margus Kurm ser nu över möjligheterna för att

driva en juridisk process efter resultaten av BMTIG:s utredning.

BMTIG har även haft regelbundna kontakter med den svenska anhörigorganisationen Sea och den estniska motsvarigheten Memento Mare.

Vittnesuppgifter från överlevande har främst använts som kontrollsnarare än som huvudsakliga bevis.

**Lars Ångström arbetade** i början av 1980-talet med Henrik Westander som avslöjade Bofors smuggelaffärer. Efter att i flera år ha varit ifrågasatta kom de fällande domarna mot Boforsdirektörerna år 1989.

– I affären med DC3-an tog det 50 år innan sanningen kom fram. Vi känner oss helt övertygade om att vi nu har löst problemet – vi vet vad som hände vid Estonias förlisning.



Världen idag är en rikstäckande  
och obunden nyhetstidning på kristen grund.

**Ansvarig utgivare och chefredaktör:**

Jonas Adolfsson

© Världen idag AB

**Växel:**

018-430 40 00  
(kl 10–12, 14–16)

**Kundtjänst:**

018-430 40 50  
(kl 10–12, 14–16)  
kundtjanst@varldenidag.se

**Redaktionen:**

redaktionen@varldenidag.se

**Postadress:**

Världen idag, Box 6015  
550 06 Jönköping

**Kundservice**

**Om Världen idag**

**Sök i vårt arkiv**

**Annonsera**

**Beställ magasin**

**RSS-flöde**

**Tipsa oss om nyheter**

**Stöd oss**

**Om personuppgifter**

Följ oss i sociala  
medier

Powered by Labrador CMS