

**SÖKANDE**

Staten genom Trafikverket Region Stockholm, 202100-6297  
172 90 Sundbyberg

Ombud: Verksjurist Anders Bengtsson  
Trafikverket  
Juridiska avdelningen  
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Marie Borgblad  
c/o Trafikverket  
Avdelning Juridik  
781 87 Borlänge

**SAKEN**

Tillstånd till vattenverksamhet på fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 i  
Stockholms kommun, nu slutliga villkor avseende buller

AnläggningsID: 37233  
Avrinningsområde: 61/120  
Koordinater: N:6576440 E: 665412

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen förordnar att följande villkor ska gälla i fråga om buller  
från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sättra varv.

1. Buller från hamnverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, som ett begränsningsvärde, inte under någon tid på dygnet överstiger 57 dBA.
2. Den maximala ljudnivån ( $L_{Fmax}$ ) från hamnområdet nattetid (kl. 22–07 på vardagar och kl. 22–09 under lör-, sön- och helgdag) får som begränsningsvärde inte överstiga 65 dBA utomhus vid bostäder angivet som  $L_{95}$ -nivå\*.

\*)  $L_{95}$ - 95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom värdet.

Dok.Id 570334

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se		måndag – fredag 08:00–16:30

3. Kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

---

**BAKGRUND**

Mark- och miljödomstolen gav i dom den 17 december 2014 (mål nr M 3345-11) Trafikverket tillstånd till att under Förbifart Stockholms byggtid bl.a. bedriva hamnverksamhet inom land- och vattenområde på fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 i Stockholms kommun. Mark- och miljööverdomstolen beslutade i dom den 4 december 2015 (mål nr M 11835-14) att frågan om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamheten skulle skjutas upp under en prøvotid. Under prøvotiden skulle Trafikverket, i samråd med tillsynsmyndigheten, utreda vilka anpassningar och skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att begränsa bullret från hamnverksamheten samt de miljömässiga och kostnadmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Resultatet av utredningen, som skulle omfatta minst fyra månaders och högst sex månaders verksamhet, tillsammans med förslag till åtgärder och slutliga villkor skulle Trafikverket redovisa till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats.

Mark- och miljööverdomstolen beslutade i domen att följande provisoriska villkor skulle gälla under prøvotiden.

- a) Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten utomhus vid fasad vid bostad får inte överstiga följande riktvärden\*  
60 dBA alla dagar kl. 07-22  
55 dBA nätter kl. 22-07,
- b) den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får inte överstiga följande riktvärden  
65 dBA utomhus vid fasad vardagar kl. 22-07  
65 dBA utomhus vid fasad lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09  
45 dBA inomhus i bostadsrum vardagar kl. 22-07  
45 dBA inomhus i bostadsrum lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09.
- c) Om bullerberäkning eller bullermätning leder till bedömningen att ekvivalent ljudnivå 30 dBA inomhus i bostadsrum kl. 22.00-07.00 kommer

att överskridas, ska fastighetsanknutna åtgärder erbjudas som innebär att värdet klaras. Om sådana åtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga att vidta, ska de boende i stället erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende under den period som värdet bedöms komma att överskridas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetena påbörjas. Om ekvivalent ljudnivå 45 dBA utomhus vid fasad vid bostad bedöms komma att överskridas, ska de boende erbjudas en skyddad uteplats.

\*) Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet att vidta åtgärder så att villkoret hålls.

Trafikverket har nu gett in prövotidsredovisningen och förslag till slutliga villkor.

#### **YRKANDEN M.M.**

**Trafikverket** har *i första hand* yrkat att mark- och miljödomstolen ska fastställa följande villkor för den fortsatta hamnverksamheten vid Sättra varv, som alltså bedrivs tillfälligt under Förbifart Stockholms byggtid.

- Buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sättra varv ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder inte ska överstiga 55 dBA ekvivalent ljudnivå, mätt som ett medelvärde baserat på tio mätningar, samt att ingen enskild mätning får överskrida 60 dBA. Momentana ljudnivåer nattetid (kl. 22–07) ska begränsas så att 68 dBA inte överskrids utomhus vid fasad vid bostäder, mätt som ett medelvärde baserat på tio mätningar.
- Kontrollprogram för verksamheten utformas i samråd med tillsynsmyndigheten och kontrollmätning genomförs så snart villkoret vunnit laga kraft och därefter om verksamheten förändras så att bullernivån ökar. Dock ska kontrollmätning genomföras minst en gång per år.

Trafikverket har *i andra hand* yrkat att villkoret ska utformas på följande sätt.

- Buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sätra varv ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder, som ett begränsningsvärde, inte ska överstiga 57 dBA att gälla under alla dagar och hela dygnet (vardag som helgdag). Den maximala ljudnivån utomhus vid bostäder ska fastställas till L<sub>95</sub> 65 dBA, som ett begränsningsvärde under vardagar kl. 22–07 samt under lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09.
- Kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### UTVECKLING AV TALAN

Den tillfälliga hamnen i Sätra varv ligger vid Kungshattsundet, sundet mellan Sätra varv och Kungshatt. Kungshattsundet är cirka 300 meter brett. Området är tidigare ianspråktaget för varv, småbåtshamn samt båtmack och har även ytor för båtuppställning. Området ligger i Sätmaskogens naturreservat. Hamnen ligger i Stockholms kommun men de närliggande bostäderna ligger i Ekerö kommun. Hamnverksamhet bedrivs i huvudsak dagtid kl. 07–22. Lastning nattetid har hittills inte behövts, men kan bli aktuellt vid något enstaka tillfälle.

Trafikverket gjorde i mark- och miljödomstolens mål M 3345-11 följande åtaganden.

- Bullerdämpande åtgärd i fartygets lastrumsbotten i form av kvarliggande bergmaterial.
- Bullerdämpande åtgärd för att dämpa slagljud från färja, t.ex. gummibeklädnad på färjeklaffen/bryggan.
- Buller och damning ska begränsas genom delvis täckta transportband samt flexibelt rör vid lastning av bergmassor ner i fartyg.
- Omlastningsstationer i skarvar mellan transportband kommer att byggas in för att minska buller och damning.

Alla åtaganden har genomförts, utom gummibeklädnad av färjeklaff. Den genomfördes inte eftersom det inte byggdes någon färjekaj i Sätra varv.

Hamnen i Sättra varv togs i drift under vecka 41 år 2017 och därmed påbörjades prövotiden. Under prövotiden har Trafikverket genomfört bullerskyddsåtgärder, verifieringsmätningar av ljudeffekter och kontrollmätningar av buller vid bostäder. Mätning har även skett på effekten av utförda bullerskyddsåtgärder. Utöver de åtaganden som Trafikverket gjort har skeppslastarens höjd anpassats till de fartyg som ska trafikera hamnen. Ett av fartygen har haft träinklätt skrov. Transportbandet har byggts in med tre sidor, i stället för två sidor, och transportbandets omlastningsskarvar (s.k. stup) har fått en annorlunda utformning jämfört med vad som tidigare redovisats. Två av omlastningsskarvarna har dessutom försetts med bullerdämpande mattor.

Ljudeffekten för lastning av bergmassor har i mätningarna visat sig vara lägre än tidigare antagen ljudeffekt. Detta beroende bl.a. på en mycket bra anpassning mellan skeppslastaren och fartyget samt att fraktionen 0–150 mm innehåller en stor andel finmaterial som dämpar. Anpassningen mellan skeppslastaren och fartygen har gjort att buller från lastningen skärmas av fartygets skrov. Transportbandets lastningskapacitet i Sättra varv har begränsats från 700 till cirka 400 ton per timme pga. begränsningar i lastningskapacitet från dumprar nere i tunneln.

Lastningskapaciteten i Sättra varv är permanent och kan inte ändras. Lägre lastningskapacitet på transportbandet ger även en lägre ljudnivå. Ljudeffekten för lastning av bergmassor är cirka 10 dB lägre jämfört med tidigare antagen ljudeffekt i beräkningarna. Buller från stupen inklusive ”mullhylla” och inklädnad enligt åtagande i dom, har tillkommit och ger ett bullerbidrag till den sammanlagda ljudnivån. Uppmätta ljudeffekter från de fyra stupen varierar mellan 98–104 dB. Utifrån nya indata för ljudeffekter, har verifierande beräkningar av ljudnivåer från hamnverksamheten genomförts vid de närmast berörda fastigheterna.

Beräkningarna visar att den sammanlagrade ekvivalenta ljudnivån är upp till 5 dB lägre jämfört med tidigare beräkningar. Detta beror i huvudsak på tystare lastning av bergmassor i kombination med det tillkommande bullret från stupen. Beräknade fasadnivåer vid de tre mest bullerutsatta fastigheterna är baserade på högsta uppmätta ljudeffekt för varje bullerkälla.

Fastighet/beräkningsresultat	Kungshatt 1:91	Kungshatt 1:19	Kungshatt 1:90
Tidigare beräkningar, dBA	59	58	57
Nya beräkningar, dBA	54	53	52
Skillnad, dB	5	5	5

Uppmätta ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad på fastigheten Kungshatt 1:90 varierar mellan 45–52 dBA. Spridningen är större för mätresultaten på Kungshatt jämfört med spridningen för mätningarna i referenspunkterna Bryggan och Skogen. Även maximal ljudnivå vid fasad på Kungshatt 1:90 har mätts. Medelvärde av maximal ljudnivå ligger mellan 57–65 dBA för samtliga mätningar. Det är ”klonk” i fartygsskrov som ger de högsta maximala ljudnivåerna. Då avståndet till mätpunkten på Kungshatt är upp mot 300 m påverkas uppmätta ljudnivåer av vågskvalp och vind, men även aktiviteter i området såsom båttrafik, flygtrafik och störningar från naturen. Dessa bullerkällor har dock exkluderats i resultatet för de bevakade mätningarna på Kungshatt. Mätningar har utförts vid fasad på fastigheten Kungshatt 1:90. Det finns två grannfastigheter på Kungshatt, Kungshatt 1:91 och Kungshatt 1:19 som tidigare beräknats ha två respektive en dB högre nivåer än Kungshatt 1:90, vilket även överensstämmer med den nya beräkningen med aktuell placering i hamnen.

Alla tre bullerskyddsåtgärder som provats visar på en liten bullerdämpande effekt. Inklädnad av fartyget Ronja, visar en viss bullerdämpande effekt, men ljudnivåerna varierar mer mellan de olika mättillfällena och med avseende på yttre faktorer. Kontrollmätning av träinklätt fartygsskrov har skett vid två tillfällen och någon påtaglig ljuddämpande effekt kan inte konstateras. Inklädnad av stup 1 och 3 har gett mellan 0 till 2 dB i bullerdämpning. Det har visat sig svårt att bullerdämpa stupen på ett effektivt sätt, då hänsyn måste tas till arbetsmiljöreregler och åtkomst till stupen. De bullerdämpande mattorna behöver dessutom vara öppna i skarvarna för att vindlasterna inte ska bli för stora, vilket reducerar den bullerdämpande effekten. De åtaganden som Trafikverket genomfört samt den anpassning som gjorts av skeppslastaren i förhållande till fartyget ger tillsammans en bra och fullgod dämpning.

Baserat på de mätningar som genomförts vid Kungshatt 1:90 har Trafikverket uppmätt 65 dBA som medelvärde. Beräkningar för de två närmaste fastigheterna visar på två resp. en dB högre ljudnivå.

*Sammanfattningsvis* visar utförda mätningar att den anpassning som gjorts av skeppslastaren i förhållande till fartyget ger bra dämpning, jämfört med tidigare beräkningar. Men de bullerdämpande mattorna som monterats runt stupen har visat sig ha en begränsad eller ingen dämpningseffekt eftersom det finns glipor som gör att ljudet smiter ut. Kontrollmätning av träinklätt fartygsskrov har skett vid två tillfällen, och någon påtaglig ljuddämpande effekt har inte konstaterats.

Kostnaderna för bullerdämpande mattor och träinklätt skrov bedöms uppgå till cirka 750 000 kr. Åtgärderna åstadkommer ingen påtaglig bullerreduktion, men medför en hög kostnad.

#### **INKOMNA YTTRANDEN**

##### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket ser positivt på de åtgärder som Trafikverket vidtagit för att minska buller från hamnverksamheten. Trafikverkets förslag till slutliga villkor och kontroll av dessa villkor är dock otydliga och kan ge upphov till olika tolkningar. Bullernivåer nattetid ska regleras särskilt för att minska risk för negativ hälsopåverkan i form av sömnstörningar.

Naturvårdsverket föreslår följande villkor.

*Buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sätra varv ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder inte överstiger 57 dBA dag- och kvällstid (vardagar kl. 07–22; lör-, sön- och helgdagar kl. 09–22) och 45 dBA nattetid (vardagar kl. 22–07; lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09) som begränsningsvärde. Ekvivalentnivån ska bedömas över en lastcykel vid lastning av fartyg och över en timme för övrig verksamhet.*

*Verksamhet som ger upphov till momentana ljudnivåer över 55 dBA utomhus vid fasad vid bostäder får ej förekomma nattetid.*



*Verksamheter som ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad vid bostäder nattetid än 45 dBA får förekomma som mest 5 nätter per kalendermånad och som mest 2 nätter i följd. Vid dessa tillfällen gäller att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder inte får överstiga 57 dBA som begränsningsvärde. Därutöver ska då också gälla att momentana ljudnivåer utomhus vid fasad vid bostäder nattetid som begränsningsvärde inte ska överstiga  $L_{95}$  68 dBA. Med  $L_{95}$  menas att ljudnivån ska innehållas för 95% av bullerhändelserna.*

*Efter beslut från tillsynsmyndigheten får verksamhet nattetid som ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad vid bostäder än 45 dBA bedrivas vid fler tillfällen än som anges i tredje stycket.*

*Vid verksamhet nattetid ska berörda närboende som så önskar informeras i förväg.*

Såväl mätningar som beräkningar i Trafikverkets utredning visar att den ekvivalenta nivån vid bostäder förväntas hålla sig under 55 dBA vid lastning av fartyg. Inga skäl redovisas för varför man vid enstaka tillfällen skulle behöva överskrida detta värde. Villkor med medelvärdesbildning av ekvivalenta nivåer strider mot gällande praxis. Medelvärdesbildning medför per automatik ett tillåtande av högre nivåer som sedan döljs i utvärderingen. Naturvårdsverket anser att ekvivalentnivån 55 dBA redan i sig är hög i förhållande till vad som normalt medges för liknande hamnverksamhet och hantering av bergmassor. Ska dessa nivåer godtas bör de klaras utan den föreslagna medelvärdesbildningen. I Trafikverkets förslag till villkor saknas uppgift över vilken tidsperiod ekvivalentnivån ska bedömas. Naturvårdsverket föreslår ett förtydligande genom att ekvivalentnivån vid lastning ska bedömas över en hel lastcykel och att den vid övrig verksamhet ska bedömas över en timme.

Naturvårdsverket bedömer att Trafikverkets reviderade förslag avseende begränsningsvärde på 57 dBA ekvivalentnivå är en bättre lösning än det av

Trafikverket tidigare föreslagna villkoret med medelvärdesbildning. Skillnaden mellan detta förslag och Naturvårdsverkets ursprungliga förslag på 55 dBA ekvivalentnivå är i det här fallet acceptabel mot bakgrund av att verksamheten kommer att pågå under en begränsad tid, att buller från verksamheten har en relativt liten omgivningspåverkan och de bullerbegränsande åtgärder som Trafikverket har vidtagit. Naturvårdsverket tillstyrker därför villkorsförslaget om 57 dBA ekvivalentnivå under dag- och kvällstid.

Naturvårdsverket anser dock fortfarande att de förväntade bullernivåerna från verksamheten är för höga för att det ska vara lämpligt med omfattande nattarbeten. Som Trafikverkets villkorsförslag är utformade tillåts samma verksamhet, dygnet runt, med ekvivalenta nivåer som kvällstid och nattetid med stor marginal överskrider gällande riktvärden för såväl industribuller som byggbuller. Ekvivalenta nivåer utomhus om 57 dBA innebär att det finns risk för att 30 dBA överskrids inomhus då dämpningen i en normal fasad kan förväntas vara 25–30 dB.

Då Trafikverket i sin prövotidsutredning angett att lastning nattetid endast ”kan bli aktuellt vid något enstaka tillfälle” bör man från Trafikverkets sida kunna acceptera någon form av reglering av verksamheten nattetid. Naturvårdsverket har då också särskilt beaktat att det framgår av Mark- och miljööverdomstolens dom att Trafikverket angett att någon lastning av berg inte kommer att ske nattetid vid hamnen i Sätra.

Naturvårdsverket har inledningsvis föreslagit att nattverksamhet, med samma bullervillkor som för dag- och kvällstid, måste godkännas av tillsynsmyndigheten i förväg. Enligt Trafikverket innebär detta för stora osäkerheter och försvårar produktionsplaneringen. Naturvårdsverket vill därför justera sitt förslag så att nattverksamhet får förekomma som mest 5 nätter per kalendermånad och som mest 2 nätter i följd. Detta ger Trafikverket viss flexibilitet utan att störningarna för de boende torde bli alltför omfattande. Om Trafikverket under någon period har särskilda behov av att bedriva ytterligare verksamhet nattetid anser Naturvårdsverket att detta kan godtas efter beslut av tillsynsmyndigheten. Sådana

behov som kan motivera att ytterligare bullrande verksamhet tillåts nattetid kan exempelvis vara att arbetet under en viss kortare etapp av projektet måste intensifieras och att arbetet då inte kommer att kunna avslutas kl. 22:00.

All bullrande verksamhet nattetid ska föregås av information till de berörda närboende som så önskar, lämpligtvis via SMS. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella och en kontaktperson.

Om också detta villkorsförslag skulle innebära för stora produktionshinder för Trafikverket önskar Naturvårdsverket att Trafikverket ger förslag på en reglering av buller nattetid som går i linje med uppgifterna om att verksamhet nattetid endast kommer att förekomma undantagsvis.

Naturvårdsverket konstaterar att övriga remissinstanser inte sett något behov av att reglera hur kontroll av buller ska ske utöver vad som följer av Trafikverkets förslag till villkor. Med anledning av att tillsynsmyndigheten inte sett något behov av särskild reglering av de här frågorna frånfaller Naturvårdsverket sitt tidigare förslag i den delen.

### **Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen har sammanfattningsvis följande synpunkter på prøvotidsredovisningen och förslagen till slutliga villkor för buller från den tillfälliga hamnen i Sättra varv.

- Den ekvivalenta bullernivån 55 dBA vid bostäders fasad bör fastställas som begränsningsvärde och gälla för hela dygnet under alla dagar, vardag som helgdag.
- För maxbuller nattetid utomhus vid bostäders fasad bör gälla att 95 % av bullerhändelserna ska understiga 65 dBA som begränsningsvärde under vardagar kl. 22–07 samt under lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09.

- Länsstyrelsen motsätter sig förslaget om att tillåten ekvivalent bullernivå och maximal bullernivå vid bostäders fasad ska utgöra ett medelvärde av flera mätningar.
- Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om kontroll av begränsningsvärden.
- Regelbunden kontroll av bullernivåer inomhus i de bostäder som berörs av ekvivalent buller över 45 dBA utomhus bör ingå i kontrollprogrammet.
- Länsstyrelsen delar bedömningen att det inte är rimligt att genomföra inklädning av de s.k. stupen och fartygsskroven.

Trafikverket har undersökt och genomfört skyddsåtgärder för att minska buller från hamnverksamheten i Sättra varv. Transportbanden har byggts in på tre sidor, utvalda fartyg har en bra passform till skeppslastaren, damask har monterats, omlastningar i transportbandet, s.k. stupen, sker på en botten av finare material. Trafikverket har även undersökt effekterna på buller av att stupen kläs in med bullerdämpande mattor och att fartygsskroven kläs in med trä. Dessa åtgärder, som kostar cirka 750 000 kr, visade sig dock inte ha någon påtaglig effekt på buller vid bostadsfasad. Trafikverket anser därför att det inte är rimligt att genomföra dessa åtgärder. Länsstyrelsen delar den bedömningen.

Trafikverket har genomfört närfältsmätningar och beräkningar av ekvivalent buller vid bostäders fasad på Kungshatt samt mätningar av ekvivalent buller vid bostadsfasad på fastigheten Kungshatt 1:90. Enligt beräkningarna får de mest bullerutsatta bostadshusen upp emot 54 dBA i ekvivalent buller. De redovisade mätningarna av ekvivalent buller har varierat mellan 45 och 52 dBA. Trafikverket har uppgett att den ekvivalenta bullernivån är 1–2 dBA högre vid de bostäder som ligger närmare hamnen än bostaden på Kungshatt 1:90.

Länsstyrelsen konstaterar att såväl beräkningar som mätningar visar att den ekvivalenta bullernivån vid fasad understiger 55 dBA. Med vidtagna åtgärder och med normal verksamhet bör den nivån kunna innehållas. Mot den bakgrunden anser länsstyrelsen att den ekvivalenta bullernivån 55 dBA kan fastställas som begränsningsvärde vid bostad och gälla för hela dygnet under alla dagar, vardag

som helgdag. Länsstyrelsen motsätter sig Trafikverkets förslag som innebär att den ekvivalenta nivån 55 dBA ska utgöra medelvärde av tio mätningar.

I den provisoriska föreskriften b) i Mark- och miljööverdomstolens dom föreskrivs att den maximala ljudnivån utomhus vid fasad inte får överstiga 65 dBA som riktvärde under vardagar kl. 22–07 och under lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09. Under samma tider får den maximala ljudnivån inomhus inte överstiga 45 dBA. Av redovisningen framgår att den maximala ljudnivån vid bostads fasad har beräknats uppgå till 64 dBA vid de mest bullerutsatta bostäderna. Resultaten av genomförda mätningar av maxbuller vid fasad på bostad inom fastigheten Kungshatt 1:90 ligger mellan 55 och 72 dBA, varav flertalet kring 60 dBA. Sammantaget visar såväl beräkningar som mätningar vid fasad att det maximala bullret ibland kommer att överstiga 65 dBA vid bostad. Vilka maximala inomhusnivåer som uppkommer framgår dock inte av redovisningen.

Länsstyrelsen konstaterar att momentana höga ljudnivåer nattetid kan orsaka väckning och andra störningar av vila. Att mot den bakgrunden ange maxbullernivå som ett medelvärde av tio mätningar, som Trafikverket har föreslagit, bedöms inte ge en rättvisande bild av störningen. Länsstyrelsen avstyrker därför en sådan utformning av begränsningsvärdet för maxbuller. Länsstyrelsen föreslår i stället att maxbuller nattetid utomhus vid bostäder uttrycks så att 95% av bullerhändelserna ska understiga nivån 65 dBA. Natt bör då definieras i likhet med det som Mark- och miljööverdomstolen har angett för provotiden.

Enligt Trafikverket har de sju bostäder på Kungshatt som riskerar att beröras av buller över 45 dBA fått erbjudande om fastighetsanknutna åtgärder samt alternativ vistelse eller tillfälligt boende. En av fastigheterna har dock köpts in av Trafikverket och är inte bebodd. Tre av fastighetsägarna har accepterat åtgärder vid bostaden medan övriga tackat nej. Samtliga har tackat nej till alternativ vistelse eller tillfälligt boende. Oaktat detta anser länsstyrelsen att Trafikverket inom sin egenkontroll regelbundet bör kontrollera bullernivåerna inomhus för de bostäder som berörs av ekvivalent buller över 45 dBA utomhus. Särskilt villkor om inomhusnivåer utöver

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMS 2014:13) bedöms dock inte behövas.

### **Miljö och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (nämnden) har tillstyrkt att prøvotidsutredningen godkänns, men inledningsvis ansett att Trafikverkets villkorsförslag ska korrigeras så att första stycket i förslaget i stället lyder:

- *Buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sättra varv ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder inte ska överstiga 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Momentana ljudnivåer nattetid (kl. 22–07) ska begränsas så att 68 dBA inte överskrids utomhus vid fasad vid bostäder.*

Nämnden har därefter angett att man kan acceptera att den ekvivalenta ljudnivån fastställs till 57 dBA eftersom de bullerdämpande åtgärder som kan anses rimliga har genomförts samtidigt som verksamheten i tid är begränsad. Nämnden har vidhållit att den maximala ljudnivån ska begränsas till 68 dBA. Formerna för hur det ska mätas bör fastställas i kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Nämnden bedömer att den utredning som gjorts av bullersituationen är gedigen och tillräckligt omfattande. Man har utrett de olika bullerkällorna och redogjort för de åtgärder som genomförts och effekterna av dessa. Vidare har man utrett andra tänkbara åtgärder som man inte valt att genomföra och motiverat varför dessa inte genomförts. De mätningar som gjorts bedöms också vara av tillräcklig omfattning och kvalitet.

De bullerdämpande åtgärder som genomförts bedöms som rimliga och ytterligare åtgärder bedöms inte vara motiverade vid en avvägning mellan kostnad och effekt.

Utredningen visar att man riskerar att överskrida ekvivalenta riktvärden vid fasad för kväll, natt och helg, dock med så pass lite att man med normal fasadisolering

klaras inomhusvärdena. Detta bedöms även gälla de maximala nivåerna. Man har också tidigare genomfört åtgärder för att förstärka ljudisoleringen i de mest utsatta byggnaderna. En byggnad har lösts in av Trafikverket.

Jämfört med de bullervillkor som gällt under prövotiden innebär föreslagna slutliga villkor lägre eller likadana ljudnivåer. Inga klagomål på buller från verksamheten är kända av miljöförvaltningen.

Det ska noteras att hamnverksamheten är begränsad i tid. Enligt planerna kommer hamnen att tas ur drift när tunneldrivningen i projektet Förbifarten kommit så långt att man, från krossen, med lastbil kan nå E4 direkt via tunnel. Detta kan eventuellt komma att ske redan under senhösten 2018.

Nämnden anser att man i villkoren inte ska ange hur och i vilken omfattning mätningar och kontroller av bullernivåer ska ske. Detta bör fastställas i kontrollprogrammet i samråd med tillsynsmyndigheten.

Nämnden har tolkat det som att Trafikverket håller fast vid det villkorsförslag som tidigare redovisats men att man som alternativ kan tänka sig att den ekvivalenta ljudnivån begränsas till 57 dBA under alla dagar dygnet runt och att maximalvärde nattetid sätts till L<sub>95</sub> 65 dBA.

På grund av den begränsade tid som verksamheten kommer att pågå och att man har vidtagit åtgärder som kan anses rimliga att göra kan nämnden acceptera ett riktvärde på 57 dBA i enlighet med Trafikverkets alternativa förslag.

Vad gäller maximalnivåerna tycker nämnden att förslaget att använda enheten L<sub>95</sub> i och för sig är intressant eftersom det skulle förenkla problematiken med tillämpningen av maximalnivåer. Enheten innebär enkelt uttryckt att man vid en mätning ska få 95% av de händelser som inträffar under en viss nivå. Ett sådant villkor skulle dock behöva utredas mer, bl.a. med avseende på antalet händelser/dygn. Nämnden vidhåller därmed sin tidigare ståndpunkt att

maximalnivåerna ska sättas till 68 dBA och att formerna för hur detta ska mätas ska beskrivas i kontrollprogrammet.

**Tomas Andersson** (Ekerö Kungshatt 1:19) och **Anne-Christine Hallman** (Ekerö Kungshatt 1:91)

Trafikverkets föreslagna utformning av villkor gällande buller är mycket svåra att verifiera genom kontrollmätning. Att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad ska mätas som ett medelvärde baserat på tio mätningar kommer att vara svårt att verifiera genom kontrollmätning. Mätningen bör i stället utformas lika gällande dom. Detsamma gäller den momentana ljudnivån nattetid utomhus vid fasad. Vidare ska kontrollmätningar ske kontinuerligt och inte endast ”minst en gång per år”. Ekvivalent ljudnivå inomhus i bostadsrum kl. 22.00-07.00 ska fastställas till max 30 dBA, liksom tidigare beslut i dom. Ytterligare bullerdämpande åtgärder ska utföras då det finns möjlighet att förbättra dessa.

Transportbanden har till synes byggts in med plåtar. Det finns dock stora öppningar mellan plåtarna som uppenbart hade kunnat göras bättre. Att Trafikverket i redovisningen skriver att de byggt in tre sidor av transportbandet, dvs. ytterligare en sida i förhållande till åtagandet, torde inte vara relevant i sammanhanget. Det är knappast antalet sidor på bandet som räknas utan i stället hur själva inbyggnaden projekteras och utförs för att ge bästa möjliga bullerdämpande åtgärd. Inklädnad i plåt kan knappast vara det mest optimala utförandet utan snarare ett första skydd som sedan bör kompletteras med en ljudabsorberande konstruktion längs ”hela” transportbanden utan glipor som släpper ut onödigt buller. En kompletterande inklädnad bör projekteras i samråd med akustiker så att bästa möjliga utförande och val av bullerdämpande material väljs.

Vad gäller inklädnad av stup bör den ha stor potential att förbättras om detta görs på ett mindre provisoriskt sätt. Det finns uppenbart en klar möjlighet till förbättrande bullerskydd om stupen konstruktionsmässigt utförs kraftigare för att stå emot ev. vindlaster och möjliggöra för att ett bättre bullerdämpande skydd kan projekteras och monteras. Att hänvisa till att inklädnaden inte kan utföras på ett ”bättre” sätt



pga. arbetsmiljöregler och att de bullerdämpande mattorna måste ha skarvar som släpper ut bullret torde inte vara ett godtagbart skäl till att inte utföra dessa optimalt utifrån bullersynpunkt. I dagsläget är inte samtliga stup inklädda varför Trafikverket bör åtgärda inklädnad av samtliga stup.

I fråga om träinklädnad av fartygsskrov är det enligt Trafikverket endast ett av de tre fartygen, Ronja, som haft träinklädnad invändigt i skrovet. Dessvärre har man valt att flytta Ronja för andra transporter så nu saknar de kvarvarande fartygen Ramona och Riona träinklätt skrov. Enligt redovisningen har träinklädnaden liten bullerdämpande effekt vilket gjort att man prioriterar bort denna åtgärd.

Trafikverket föreslår att bullerdämpande mattor och träinklätt fartygsskrov ska utgå bl.a. på grund av höga kostnader, 750 000 kr, vilket i sammanhanget snarare borde vara försumbara. Alla fartyg som ska lastas i Sätra borde ha bullerdämpande fartygsskrov, träinklätt m.m. för att minimera bullerkällorna. Det är viktigt att alla möjliga bullerdämpande åtgärder vidtas för att helheten ska bli så bra som möjligt.

Trafikverket har angett att det är svårt att utföra fällbara bullerskydd på fartyg eftersom detta skulle försvåra lastningen av fartygen. En kreativ konstruktion torde dock vara möjlig om viljan finns att reducera ljudet vid en av bullerkällorna.

Bullerskydd på pråm i vattnet är troligen av de mest effektiva bullerdämpande lösningarna för bullerskydd mot bostäderna på andra sidan "Kungshattsundet" men som dessvärre förkastats av Trafikverket med argumentet att sjöfarten hindras och att det är en dyr åtgärd. Det finns dock gott om utrymme utanför lastbryggan innan farleden skulle blockeras. De båtar som används torde lätt kunna manövrera in och ut mellan lastbryggan och en flytbrygga med bullerskärm.

När det gäller fraktion på berg krossas berget enligt Trafikverkets redovisning i fraktion 0–150. Krossning till en mindre fraktion skulle enligt utredningen kunna minska bullret vid transport och lastning på fartygen. Trafikverket menar på att de redan har kontrakterat och sålt berget i nuvarande fraktion och har svårt att hantera en omställning till mindre fraktioner. Det kan tyckas att Trafikverket kunde ha

hanterat detta på ett bättre sätt och gjort de bullerutredningar som krävts innan de sålt massorna. Alternativet är här att Trafikverket tar kostnaden för en omställning till en mindre krossfraktion för att minska bullret. Plats för en eventuell ytterligare kross sprängs då ut nere i tunneln.

### **TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE**

#### *Naturvårdsverkets synpunkter*

Trafikverket ställer sig bakom Naturvårdsverkets yttrande gällande den föreslagna ekvivalenta ljudnivån, dvs. buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Sätra varv ska begränsas så att den ekvivalent ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder inte överskrider 57 dBA.

Som framgår av Trafikverkets utredning är ett begränsningsvärde om 45 dBA ekvivalent ljudnivå inte möjligt att innehålla. På sätt som redovisats kan nattetidsarbete komma att behövas undantagsvis och då av angelägna produktionskäl. Ett begränsningsvärde som helt förhindrar verksamheten bör inte bestämmas. Naturvårdsverket föreslår att tillsynsmyndigheten ska få besluta om högre ljudnivåer än 45 dBA. Trafikverket anser att detta är en alltför osäker förutsättning och försvårar fortlöpande produktionsplanering.

Naturvårdsverket föreslår att momentana ljudnivåer över 55 dBA inte får förekomma på natten. Även detta medför att lastning nattetid inte kan utföras. En reglering av verksamheten nattetid, som Naturvårdsverket föreslår, där ljudnivåer får överskrida 45 dBA som mest 5 nätter per kalendermånad och som mest 2 nätter i följd blir också en alltför osäker förutsättning och begränsar samt försvårar fortlöpande produktionsplanering. Trafikverket anser också att hantering av information till närboende vid nattarbeten kan skrivas in i kontrollprogrammet.

Som alternativ till Trafikverkets tidigare redovisade villkorsförslag, föreslår Trafikverket att villkoret fastställs till L<sub>95</sub> 65 dBA som begränsningsvärde, under vardagar kl. 22–07 samt under lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09. Med L<sub>95</sub> menas att ljudnivån ska innehållas 95% av mättiden.

Naturvårdsverket, i likhet med övriga remissinstanser, ser inget behov av att i dom reglera hur kontroll av buller ska ske, vilket är en uppfattning som Trafikverket delar.

*Länsstyrelsens synpunkter*

Som angetts ovan anser Trafikverket att 55 dBA som begränsningsvärde är för snävt. Som alternativ till det tidigare villkorsförslaget föreslår Trafikverket alltså att den ekvivalenta ljudnivån ska begränsas till 57 dBA och gälla alla dagar, hela dygnet (vardag som helg).

Trafikverket kan i princip ansluta sig till länsstyrelsens förslag avseende maxbuller nattetid utomhus, men villkoret bör formuleras i enlighet med Trafikverkets förslag. Kontrollprogrammet bör i sin helhet utformas i överenskommelse med Trafikverket och tillsynsmyndigheten.

*Nämndens synpunkter*

Trafikverket ställer sig bakom nämndens yttrande. Formerna för hur mätningarna ska utföras, i synnerhet maximala ljudnivån, bör fastställas i kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket anser att detta är ett normalt förfarande och bör inte regleras i detalj i domen.

*Tomas Anderssons och Anne-Christine Hallmans synpunkter*

Trafikverket redovisar nu alternativa villkorsförslag. Trafikverket anser, i likhet med inkomna remissvar, att den genomförda utredningen är tillräckligt omfattande och att några ytterligare bullerdämpande åtgärder inte är motiverade.

*Sammanfattning*

Trafikverkets utredning och åtgärder har tagits emot positivt av remissmyndigheterna som anser att utredningen är gedigen och tillräcklig. De åtgärder som Trafikverket har vidtagit för att minska buller från hamnverksamheten noteras som

positiva, liksom det är positivt att lägre faktiska bullernivåer nu kan redovisas, än de som angetts i ansökan och vid huvudförhandlingen. De åtgärder som Trafikverket har genomfört anses vara rimliga medan andra eller ytterligare åtgärder inte anses rimliga.

Eftersom hamnen kommer att avvecklas och helt upphöra efter en begränsad tid är det inte proportionerligt att ställa strängare krav på verksamheten än de villkor som Trafikverket föreslår. Det bör beaktas att hamnen etablerats för byggandet av Förbifart Stockholm av de skäl som anges i regeringens tillåtlighetsbeslut den 3 september 2009, dvs. miljöskäl av olika slag, och att stränga restriktioner som försvårar eller omöjliggör hamnverksamheten kan komma att motverka dessa motiv. Transporterna kan då bedrivas på det lokala vägnätet i stället för sjövägen. Den nuvarande bedömningen är att hamnverksamheten kan vara möjlig att avveckla sommaren 2019.

Trafikverket vill även uppmärksamma att hamnläget har valts så att endast ett fåtal fastigheter berörs av de högre bullervärdena. Dessa fastigheter är fritidsfastigheter för sommarvistelse. Som framgår av utredningen har Trafikverket vidtagit en rad åtgärder inom hamnområdet för att skydda fastigheterna från högre bullernivåer.

Trafikverket anser att bullerbegränsningsvärden inte ska sättas så snävt att verksamheten löper en betydande risk för straffbelagda överskridanden av tillfälligheter utom verksamhetsutövarens kontroll. Mätosäkerheten på de längre avstånd som råder mellan hamnläget och bostadsbyggnaderna är 1–3 dB. Att då bestämma begränsningsvärdet till 1 dB över uppmätta värden är inte förenligt med de principer som ska gälla för begränsningsvärden; begränsningsvärden bör formuleras så att de ger verksamhetsutövaren ett visst handlingsutrymme innan de blir straffsanktionerade. Trafikverket föreslår nu därför – om domstolen skulle finna att det tidigare föreslagna villkoret inte kan accepteras – att 57 dBA ekvivalent ljudnivå bestäms som begränsningsvärde, att gälla under alla dagar och hela dygnet (vardag som helgdag). Ljudnivåskillnaden mellan 55 dBA och 57 dBA är knappt hörbar.

I Trafikverkets utredning, tabell 6 på s. 29, framgår att högsta uppmätta nivå är 74 dBA (72+2) vid närmaste fasad. Trafikverket föreslår därför – om domstolen skulle finna att det tidigare föreslagna villkoret inte kan accepteras – att den maximala ljudnivån utomhus vid bostäder fastställs till  $L_{95}$  65 dBA, som ett begränsningsvärde under vardagar kl. 22–07 samt under lör-, sön- och helgdagar kl. 22–09.

I likhet med två av remissinstanserna anser Trafikverket att kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i överenskommelse mellan Trafikverket och tillsynsmyndigheten.

### DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att målet enbart rör frågan om slutliga villkor för buller från hamnverksamheten vid Sätra varv. Eftersom hamnen är en del av byggprojektet Förbifart Stockholm bör, som Mark- och miljööverdomstolen kom fram till i det tidigare målet M 11835-14, utgångspunkten för utformningen av dessa villkor vara Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15).

Enligt de allmänna råden bör följande riktvärden tillämpas vid bedömning av bullerbegränsning vid byggplatser i förhållande till bostäder.

Område	Vardagar (må-fre)		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	07–19	19–22	07–19	19–22	22–07	
	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$	$L_{Aeq}$	$L_{AFmax}$
<b>Bostäder</b>						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
<i>Inomhus (bostadsrum)</i>	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA

*Bullervillkor*

Trafikverket har i första hand yrkat att bullervillkoren ska utformas som medelvärden. Mark- och miljödomstolen delar Naturvårdsverkets uppfattning om att en sådan utformning av villkoren inte är lämplig och inte heller förenlig med praxis. Förstahandsyrkandet kan därmed inte bifallas.

I andra hand har Trafikverket yrkat att begränsningsvärde på 57 dBA ska föreskrivas att gälla dygnet runt. Därutöver har Trafikverket yrkat att ett villkor för maximal ljudnivå ska fastställas till L<sub>95</sub> 65 dBA som begränsningsvärde nattetid. Trafikverket har gjort gällande att ett begränsningsvärde på 55 dBA är för snävt och föranleder risk för överskridanden utom verksamhetsutövarens kontroll. Såväl Naturvårdsverket som nämnden har ansett att en nivå på 57 dBA kan godtas, men för Naturvårdsverkets del endast dag- och kvällstid. Naturvårdsverket har ansett att ljudnivån nattetid ska begränsas till 45 dBA, men att ett överskridande får ske i viss omfattning och att tillsynsmyndigheten därutöver ska ges möjlighet att besluta om undantag. Trafikverket har motsatt sig det förslaget och anfört att det av utredningen framgår att ett sådant begränsningsvärde inte är möjligt att innehålla samt att den av Naturvårdsverket föreslagna villkorskonstruktionen blir en alltför osäker förutsättning för verksamheten. Länsstyrelsen har godtagit ett bullervärde på 55 dBA hela dygnet.

Det är, enligt domstolen, särskilt viktigt att så långt som möjligt begränsa bullret nattetid. Av Naturvårdsverkets allmänna råd framgår att en ljudnivå på 45 dBA ska tillämpas nattetid. Frågan är om det finns skäl att frångå detta värde. Av Trafikverkets uppgifter framgår att hamnverksamheten i huvudsak bedrivs dag- och kvällstid och att lastning nattetid endast kan bli aktuellt vid enstaka tillfällen.

Domstolen konstaterar att det av utredningen framgår att den ekvivalenta bullernivån vid bostäder kan förväntas ligga under 55 dBA, men att 45 dBA inte kommer att kunna klaras. Det är utrett att ytterligare bullerdämpande åtgärder inte rimligen kan krävas. Vidare har såväl länsstyrelsen som nämnden godtagit att 55 respektive 57 dBA ska gälla även på natten. Mot den bakgrunden och med beaktande av att det är fråga om en tillfällig verksamhet som endast i liten

omfattning kommer att bedrivas nattetid samt av de svårigheter som finns med att bedriva verksamheten med borttransport av material från Förbifart Stockholm på ett sätt som innebär att sedvanliga bullervillkor klaras, finner mark- och miljödomstolen att det kan föreskrivas att den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten, som ett begränsningsvärde, inte får överskrida 57 dBA under hela dygnet.

När det i övrigt gäller buller nattetid är det framförallt höga momentana ljud som riskerar att orsaka sömnstörningar. Den maximala ljudnivån ligger, baserat på utförda mätningar, på 65 dBA som medelvärde. Beräkningar för de två närmast liggande fastigheterna har visat en ljudnivå som är 2 respektive 1 dB högre. Högsta uppmätta nivå är 74 dBA vid närmaste fasad. Trafikverket har yrkat att ett villkor för maximal ljudnivå ska fastställas till L<sub>95</sub> 65 dBA som begränsningsvärde nattetid. Detta har också accepterats av länsstyrelsen medan Naturvårdsverket har ansett att momentana ljudnivåer över 55 dBA inte får förekomma. Nämnden har förordat 68 dBA som begränsningsvärde och menat att L<sub>95</sub> kräver ytterligare utredning. Domstolen finner att genom att utforma villkoret med en L<sub>95</sub>-konstruktion får man en viss marginal för att kunna klara 65 dBA och att det, utifrån de överväganden som angetts ovan, får anses godtagbart att föreskriva ett villkor med det innehållet.

#### *Kontrollprogram*

Mark- och miljödomstolen delar länsstyrelsens bedömning att det är viktigt att bullernivåerna kontrolleras noggrant men att exempelvis formerna för mätning etc., liksom frågan om information till närboende lämpligen kan hanteras inom ramen för kontrollprogrammet. Det bör mot den bakgrunden föreskrivas ett villkor om att ett kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 1 (MMD-01)

Överklagande senast den 4 mars 2019.

Åsa Marklund Andersson

Ulrika Haapaniemi

---

I domstolens avgörande har deltagit tf. chefsrådmannen Åsa Marklund Andersson, ordförande, och tekniska rådet Ulrika Haapaniemi samt de särskilda ledamöterna Dan Björklund och Christer Lännergren.





## Hur man överklagar

### Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

#### Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

#### Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

#### Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.  
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

#### Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

#### Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

#### Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på [www.domstol.se](http://www.domstol.se).