

**PARTER****Sökande**

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

Ombud: Verksjurist Anders Bengtsson
c/o Trafikverket
Röda vägen 1
781 87 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun, nu fråga om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamhet

AnläggningsID: 37232
Avrinningsområde: 61
Koordinater: N:6577368 E: 661317

DOMSLUT

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

1. Buller från hamnverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder (vid fasad), som ett begränsningsvärde, inte under någon tid på dygnet överstiger 52 dBA.
2. Den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22-07 helgfri måndag-fredag och kl. 22-09 under lör-, sön- och helgdag) får som begränsningsvärde inte överstiga 65 dBA utomhus vid bostäder (vid fasad).
3. Ett kontrollprogram för verksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

BAKGRUND

I dom den 4 december 2015 i mål M 11834-14 förordnade Mark- och miljööverdomstolen att frågan om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamheten vid Malmviken 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 kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Resultatet av utredningen, som skulle omfatta minst fyra månaders och högst sex månaders verksamhet, skulle tillsammans med förslag till åtgärder och slutliga villkor redovisas till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats. Prövotiden har därefter förlängts vid flera tillfällen.

Under prøvotiden har, i enlighet med Mark- och miljööverdomstolens dom, följande villkor gällt avseende buller från hamnverksamheten.

- a) Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten utomhus vid fasad vid bostad får inte överstiga 55 dBA som riktvärde.*
- b) Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får inte överstiga följande riktvärden
70 dBA utomhus vid fasad vardagar kl. 22-07,
70 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. 22-07 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 yrkat att det slutliga villkoret avseende buller från hamnverksamheten vid tillfällig hamn vid Malmviken för byggande av Förbifart Stockholm ska ha följande lydelse.

- Buller från hamnverksamheten ska begränsas så att ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder inte under någon tid på dygnet överstiger 52 dBA.
- Den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22-07 helgfri måndag-fredag och kl. 22-09 under lör-, sön- och helgdagar får inte överstiga 65 dBA utomhus vid bostäder.

Trafikverket har vidare föreslagit att kontrollprogram för verksamheten utformas i samråd med tillsynsmyndigheten och att villkorsuppfyllnaden kontrolleras genom mätningar som genomförs så snart villkoret vunnit laga kraft och därefter om verksamheten förändras så att bullernivån ökar, dock minst 1 ggr/år.

UTVECKLING AV TALAN

Trafikverket

Den tillfälliga hamnen vid Malmviken ligger vid Malmvikssjön, i sundet mellan Malmviksgård och Lovö Edeby 4:1. Malmvikssjön är cirka 950 meter bred. Området ligger inom Lovö naturreservat och hamnen ligger i Ekerö kommun. De mest bullerutsatta bostäderna framgår av den ingivna prövotidsutredningen. Hamnverksamheten bedrivs dygnet runt, men i huvudsak mellan kl. 05-24. Lastning övriga tider har hitintills inte behövts, men kan bli aktuellt vid något enstaka tillfälle.

Den aktuella verksamheten består i att man genom sjötransporter bortforslar bergmassor från tunnel. För verksamheten påbörjas lastningscykeln med att en grävmaskin lastar upp berget in i krossen. Krossen krossar berget till fraktionsstorlek (0-150 mm) och från krossen går ett band, den s.k. stackern. Stackern transporterar bergmassorna till tunnelmataren. Genom tunnelmatarens matarfickor faller sedan bergmassorna ner på det 1,7 km långa transportbandet som transporterar massorna vidare till hamnen. Den sista delen på transportbandet kallas skeppslastaren och det är från denna del som bergmassorna lastas till angörande fartyg. Det är dessa delmoment som omfattas av följdverksamheten. Hammens följdverksamhet avslutas när fartyg ansluter till allmän farled.

De tidigare åtagandena finns redovisade i domen i mål nr M 3343-11 enligt följande.

- 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.

Flera bullerskyddsåtgärder har utförts efter det att kontraktet med den forna entreprenören LSAB hävdades, detta både för att förbättra förutsättningarna för en mer effektiv hamnverksamhet samt minskning av buller från verksamheterna. De gamla krossarna har bytts ut och en ny mindre bullrig elektrisk huvudkross har ersatt dem. Även stackern är ny och något lägre höjdmässigt. Det 1 700 meter långa transportbandet på Malmviken har bytts ut till ett helt nytt. Transportbandet är inbyggt och bullerdämpat. Transportbandet har byggts in på tre sidor, dvs. ytterligare en sida i förhållande till åtagandet. Bandet har gummiklädda valsar och

mullfickor. Det innebär att den sten som faller från en höjd i ett stup landar på sten i stället för transportbandets plåt. Vissa av omlastningspunkternas (stupens) fallhöjd har minskat samtidigt som antal stup har ökat. Skeppslastaren har bytts ut till en ny med mer flexibelt rör, vilket har resulterat i att avståndet mellan skeppslastaren och fartygets lastutrymme, fallhöjden, har minimerats. Buller vid lastning av berg, kommer därmed att dämpas av fartygets sidor. På krossområdet arbetsplatsen Malmviken har 21 containrar placerats för att minska bullret mot fastigheterna Lovö-Edeby 4:2 samt norrut. De bergtruckar som används för att transportera bergmassor från tunneln till krossen har tidigare haft en backsignal med ljud för att varna omgivningen. Denna signal har tagits bort och ersatts med enbart en ljussignal för att minska bullret från denna aktivitet. Huvudkrossen på arbetsplatsen drivs med elektricitet. Det betyder att det buller som skapas vid varje återstart av dieselmotorn, som annars skulle använts, uteblir.

Under provotiden har flera olika mätningar utförts:

- Mätningar för verifiering av indata, använda i beräkningar.
- Mätningar för verifiering av beräkningsresultat vid de mest bullerutsatta bostäderna.
- Beräkningar av effekten av bullerskyddsåtgärder.

Resultatet för de nya beräkningarna visar att två fastigheter som har ekvivalent ljudnivå över 45 dBA har tillkommit sedan 2015. Det är Finnbo 2 och Lovö Edeby 4:2. Vid fasad beräknas ekvivalent ljudnivå till upp mot 48 respektive 49 dBA. Med en konservativ ljudnivåskillnad-ute-inne på 20 dB innebär det, för det värsta utfallet av buller, att ljudnivån inomhus understiger 30 dBA.

Trafikverket har under provotiden undersökt åtgärder för att minska ljudnivån utomhus vid fasad för de närmaste bostäderna avseende hamnverksamheten och dess följdverksamheter. Ett antal bullerskyddsåtgärder har undersökts i form av ny kross, optimering av krossplacering, nytt transportband, bullerdämpande stup, ny stacker, ny skeppslastare och containerskärmar vid krossen. De bullerskyddsåtgärder som undersökts har utvärderats med avseende på

produktionstekniska förbättringsmöjligheter samt dess bullerdämpande egenskaper. Utifrån dessa kriterier har de bullerskyddsåtgärder med de största fördelarna med avseende på bullerdämpning prioriterats.

Den bullerdämpande effekten har utretts utifrån uppmätta ljudeffekter per ljudkälla. Samtliga bullerskyddsåtgärder har genomförts. Kostnader relaterat till dessa omfattande kapacitetshöjande och samtidigt bullerdämpande åtgärder uppskattas till mellan 65 och 70 mkr.

Förslag till villkor

Trafikverket har under provotiden utfört en rad olika bullerdämpande åtgärder för att minska buller vid närliggande bostäder.

Utförda mätningar på aktuell anläggning visar att de omfattande bullerskyddsåtgärder som har utförts har gett en bra bullerreduktion. Jämförande immissionsberäkningar mellan LSAB:s och aktuell anläggning visar på en bullerreduktion på mellan 1–9 dB. LSAB:s anläggning kördes dock aldrig med samtliga bullerkällor i drift samtidigt och arbeten med bullerskyddsåtgärder pågick vid hävningen av LSAB.

Trafikverket anser att utförda bullerskyddsåtgärder är så långt man kan komma i bullerreduktion.

För att kunna arbeta så effektivt som möjligt föreslår Trafikverket att den ekvivalenta ljudnivån utomhus inte ska överstiga 52 dBA ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet dygnet runt. Förslaget innebär en förändring gällande tidigare villkor på 55 dBA dygnet runt.

De förutsättningar som gällde för hamnverksamheten och dess följdverksamhet har ändrats över tid. Den anläggning som uppfördes under LSAB:s entreprenörstid hade en större bulleralstring än vad som tidigare antagits. Detta beroende på bl.a. fler bullerkällor i form av fler stup, högre belägna krossar etc. Arbeta med

bullerdämpande åtgärder påbörjades men i och med hävningsprocessen färdigställdes de aldrig innan den nya entreprenören tog över. För närvarande är projektet i fullskalig produktion efter en rad olika driftstopp. Om villkoren för buller begränsas nattetid kan detta innebära att hamnverksamheten och drift och underhåll av anläggningen inte kan bedrivas under dessa timmar och därmed påverkas tidplanen för projektet. Detta kan också innebära att den bullrande verksamheten pågår under en längre period, något som skulle ge en längre period med störning totalt.

Utförda utredningar, både med avseende på beräkningar och mätningar av buller från hamnverksamheten, har resulterat i villkorsförslaget att ljudnivån utomhus vid bostad inte ska överstiga 52 dBA ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet dygnet runt. Detta villkor innebär en halvering av ekvivalent ljudnivå i förhållande till tidigare villkor på 55 dBA ekvivalent ljudnivå dygnet runt.

Vid mätningar har de maximala ljudnivåerna från hamnverksamheten vid berörda bostadshus varierat mellan 51–61 dBA. På längre avstånd, är det mer komplicerat att mäta och utvärdera maximal ljudnivå från hamnverksamheten med kontinuerliga störningar från bl.a. vågskvalp och vind, men även aktiviteter i området såsom båttrafik och störningar från naturen. Därför föreslår Trafikverket villkor på 65 dBA maximal ljudnivå nattetid för att även ta hänsyn till mätosäkerhet.

Förslagsvis kontrolleras villkoret genom närfältsmätning och beräkning. Denna metod skulle ersätta immissionsmätning vid bostad, då det visat sig svårt att genomföra dessa mätningar, eftersom det ställs höga krav på meteorologiska förhållanden, lågt bakgrundsbuller m.m. vid mätning på långa avstånd.

INKOMNA YTTRANDEN **Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen har inledningsvis anfört att villkorsförslaget avseende ekvivalent ljudnivå förefaller vara satt med en onödigt stor säkerhetsmarginal, men sedan Trafikverket redogjort för sin ståndpunkt har länsstyrelsen förklarat att den

accepterar Trafikverkets resonemang om varför riktvärdet för ekvivalentnivå bör vara det som föreslagits av Trafikverket.

I fråga om sjöfartens påverkan på ljudnivån vid Malmviken bedömer länsstyrelsen att Trafikverkets redogörelse tyder på att förbipasserande fartyg inte har någon nämnvärd påverkan på ljudnivån. Länsstyrelsen har dock svårt att följa Trafikverkets förklaring till hur fartygspassager har ingått i bedömningen. Såvitt länsstyrelsen känner till har det inte framförts några klagomål på buller från själva sjötransporten, varken till länsstyrelsen eller kommunen.

Miljönämnden i Ekerö kommun

Både beräkningar och mätningar visar att verksamheten kan bedrivas med lägre ljudnivåer än vad som föreslås som slutliga villkor. Det bör övervägas om det är rimligt med ett villkor på Leq 52 dB(A) som är 3 dBA högre än vad beräkningar och mätningar visar. Då villkoret även föreslås gälla nattetid kan ett villkor på Leq 50 dB(A) vara mer relevant. Nämnden har inga synpunkter på föreslaget villkor för maximalnivå på 65 dB(A).

Det framgår inte hur stor påverkan ett lägre ekvivalent bullervillkor om natten skulle kunna ha på projektets tidplan. Nämnden kan dock konstatera att det vara är ett fåtal hus som berörs av nivåer nattetid över 45 dB(A). Det framgår inte heller om klagomål på buller har framförts under provotiden.

Nämnden konstaterar att flertalet åtgärder har vidtagits för att begränsa bullret från verksamheten vid hamnen, krossen, transportbandet m.m. och bedömer att effekterna ur bullersynpunkt redovisas tillfredsställande. I övrigt har nämnden inget att invända mot utredningen och förslag till slutliga villkor

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Trafikverket står fast vid de förslag till villkor som redovisats.

I de överväganden som lett fram till Trafikverkets förslag till slutliga villkor har hänsyn tagits till olika faktorer som påverkar resultaten i bullerutredningen, däribland beräknings- och mätosäkerhet samt spridning av mätresultat men även förutsättningarna för produktion.

Beräkningsmodellen DAL32, som har använts i utredningarna om hamnverksamheten, är väl beprövad och säkerställd. Osäkerheten inom 500 meter från källan anges i modellen till 1–3 dB för den typ av ljudkällor som används inom hamnverksamheten. Det högre värdet gäller immissionspunkter på ungefär 2 m över marken, men kan dock vara högre på längre avstånd. Osäkerheten beror också på noggrannheten i bestämningen av de olika ljudkällornas ljudeffektnivå som används som indata i beräkningarna. Enligt EN ISO 3746:2010 standard för bestämning av ljudeffektnivån ligger osäkerheten inom +/- 3 dB.

Mätningar i provotidsutredningen har utförts enligt gällande standard och rekommenderade metoder, men visar ändå på relativt stor spridning i mätresultaten. För Malmviken har dock Lunda 1:1 en liten spridning på 1 dB, medan Lovö Edeby 4:21 har stor spridning på 14 dB baserat på immissionsmätningar av buller från hamnverksamheten under tre-fyra lastningscykler per fastighet.

För att säkerställa produktion och för att förhindra förseningar i tidplan måste dessutom Trafikverket ha rimlig marginal för oförutsedda logistiska händelser utanför Trafikverkets kontroll. Exempel på sådana händelser kan vara haveri av kross, transportband och skeppslastare. Således händelser som ligger utanför verksamhetsutövarens kontroll.

Angående frågeställningen avseende sjötransporten mellan den tillfälliga hamnen och farleden visar de mätningar av buller vid passage av fartyg som utförts vid Lunda 1:1 att det tillskott av buller som genereras av fartygspassagen saknar betydelse för den ekvivalenta ljudnivån sett till den relevanta tidsrymden, dvs. en lastningscykel. Buller från passage av fartyg till och från farled ingår såsom

följdverksamhet i hamnverksamheten och kommer att hanteras i kontrollprogrammet som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen konstaterar att målet enbart rör frågan om slutliga villkor för buller från den tillfälliga hamnverksamheten vid Malmviken. Eftersom hamnen är en del av byggprojektet Förbifart Stockholm bör, som Mark- och miljööverdomstolen kom fram till i det tidigare målet M 11834-14, 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}
Bostäder						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA

Bullervillkor

Trafikverket har begärt att villkoret ska utformas på så sätt att ett begränsningsvärde på 52 dBA utomhus vid bostäder ska gälla dygnet runt och har motiverat detta med att det behövs viss säkerhetsmarginal. Länsstyrelsen har inte haft något att invända mot detta. Miljönämnden i Ekerö kommun har ifrågasatt behovet av en sådan säkerhetsmarginal. Ingen av remissinstanserna har haft någon invändning mot den av Trafikverkets yrkade om att den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) ska bestämmas till 65 dBA under nätter och helger. Domstolen konstaterar att den sistnämnda nivån ligger under det värde som följer att Naturvårdsverkets allmänna råd.

Enligt mark- och miljödomstolen är det särskilt angeläget att så långt som möjligt begränsa bullret nattetid och riktvärdet är enligt Naturvårdsverkets allmänna råd satt till 45 dBA. Frågan är om det finns skäl att avvika från detta värde. Trafikverket har gjort gällande att det finns beräknings- och mätosäkerheter samt ett behov av att, för att kunna säkerställa produktionen och förhindra förseningar, ha en marginal för oförutsedda händelser. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det av utredningen framgår att en rad bullerdämpande åtgärder har vidtagits och att det inte rimligen kan krävas att ytterligare sådana åtgärder vidtas. Vidare framgår av genomförda beräkningar och mätningar att den ekvivalenta bullernivån i några fall kan förväntas överskrida 45 dBA, men att ett överskridande av detta värde endast berör ett fåtal fastigheter. En nivå på 45 dBA kan således inte garanteras i alla situationer och därmed behövs en viss säkerhetsmarginal om inte Trafikverket ska riskera att antingen överskrida villkoret eller tillfälligt avbryta verksamheten. Med beaktande av dessa omständigheter och då det är fråga om en tillfällig verksamhet som är av stor betydelse för genomförandet av ett samhällsviktigt projekt, finner domstolen att bullervillkoret kan utformas på det sätt som Trafikverket har begärt. Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten får således, som ett begränsningsvärde, inte överskrida 52 dBA (utomhus vid fasad) under någon del av dygnet och den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) ska bestämmas till 65 dBA nattetid (utomhus vid fasad). Det ska vidare föreskrivas ett krav på att ett kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

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

Överklagande senast den 12 januari 2022.

Åsa Marklund Andersson

Ulrika Haapaniemi

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Åsa Marklund Andersson, ordförande, och tekniska rådet Ulrika Haapaniemi samt de särskilda ledamöterna Sara McGowan och Åsa Ahlgren.



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.