



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060105

**DOM**  
2015-12-04  
Stockholm

Mål nr  
M 11835-14

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2014-12-17 i mål nr M 3345-11, se bilaga A

### KLAGANDE OCH MOTPARTER

1. Staten genom Trafikverket, 202100-6297, Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg  
Ombud: A B och M B

2. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)

3. Föreningen Nej till Västerleden

4. Mälaröarnas Naturskyddsförening,  
Ombud för 2-4: Jur. kand. G H B

5. Föreningen Rädda Lovö

### MOTPARTER

1. T A

2. A-C H

3. Länsstyrelsen i Stockholms län

4. Stockholms kommun genom Miljö- och hälsoskyddsnämnden

### SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet i Sättra i Stockholms kommun

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på följande sätt.

Mark- och miljööverdomstolen upphäver villkor 12, 13 och 14.

Dok.Id 1229505

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00

Frågan om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamheten skjuts upp under en prövotid. Trafikverket ska under prövotiden, 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 ska omfatta minst fyra månaders och högst sex månaders verksamhet, tillsammans med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska Trafikverket redovisa till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats.

Under prövotiden och tills annat bestäms ska följande gälla:

- a) den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten utomhus vid fasad vid bostad får inte överstiga följande riktvärden<sup>1)</sup>
  - 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.

<sup>1)</sup> Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet att vidta åtgärder så att villkoret hålls.

---

**BAKGRUND M.M.**

Staten genom Trafikverket (Trafikverket) har beträffande infrastrukturprojektet E4 Förbifart Stockholm efter ansökan till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, i fem domar som meddelades den 17 december 2014 beviljats tillstånd enligt miljöbalken avseende vissa miljöfrågor, framför allt tillstånd till grundvattenbortledning och tillstånd till hamnverksamhet. Stora delar av projektet har tidigare prövats av regeringen, dels genom att regeringen i september 2009 beslutade om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken, dels genom att överklagandet av arbetsplanen enligt väglagen som Trafikverket hade fastställt avlogs av regeringen i maj 2014.

Mark- och miljödomstolens avgöranden har överklagats av ett antal parter. Mark- och miljööverdomstolen har gett prövningstillstånd i vissa begränsade frågor i målet om grundvattenbortledning och de tre målen om tillstånd till tidsbegränsad hamnverksamhet. I detta mål har prövningstillstånd beviljats för frågan om villkor för buller från hamnverksamheten i Sätra under hamnens driftskede (villkor 12-14).

Mark- och miljööverdomstolen har i dag även meddelat domar i de två andra målen om tillstånd till tidsbegränsad hamnverksamhet, M 11831-14 och M 11834-14, samt i målet om grundvattenbortledning, M 11838-14.

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har, såsom yrkandena slutligen angetts, yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, *i första hand*, ska ändra villkor 12 och 13 i mark- och miljödomstolens dom och föreskriva att ett prövotidsförfarande beträffande bullervärden ska inledas då hamnverksamheten påbörjas, som ska gälla tills vidare och tills dess annat anges, enligt följande.

Trafikverket ska under prövotiden utreda möjligheterna att bedriva hamnverksamhet på platsen så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder, liksom maxvärden, begränsas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Innehållande av riktvärden i Naturvårdsverkets allmänna råd och buller från byggplatser (NFS 2004:15) ska generellt eftersträvas med beaktande av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket ska under prövotiden utreda

och redovisa vilka åtgärder och anpassningar som kan ske för att minska bulleremissionerna från hamnverksamheten.

Resultatet av utredningen, som föreslås omfatta minst fyra månaders och högst sex månaders verksamhet, ska redovisa förslag till åtgärder och slutliga villkor. Redovisningen föreslås inlämnas till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats.

Trafikverket åtar sig att underrätta mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när hamnverksamheten påbörjas.

Under prövotiden och till dess annat bestämts föreslås att buller från hamnverksamheten ska innehålla följande riktvärden som ekvivalenta ljudnivåer respektive maxnivåer utomhus vid fasad vid bostäder:

*Ekvivalentnivå: 65 dBA*

*Maxnivå kl. 22 – 07: 70 dBA*

I de fall de uppmätta bullervärdena överskrider riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) för buller utomhus vid bostadsfasad, ska – där så är erforderligt – fastighetsanknutna åtgärder vidtas så att riktvärdena för buller inomhus i NFS 2004:15 kan innehållas. Om sådana fastighetsanknutna åtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga att vidta så att riktvärdet inomhus i bostadsrum kan innehållas, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende under den period som värdet bedöms komma att överskridas. Erbjudandet om alternativ vistelse eller tillfälligt boende ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetena påbörjas.

Om ekvivalent ljudnivå över 45 dBA utomhus vid fasad vid bostad bedöms komma att överskridas, ska boende erbjudas en skyddad uteplats. Mätning och beräkning av ljudnivån ska ske under den tid verksamheten pågår i den omfattning som närmare anges i kontrollprogrammet och enligt Naturvårdsverkets rapport 5417 "Metod för immissionsmätning av externt industribuller".

Vid överskridande av prövotidsriktvärdet ska dokumentation ske av bedriven verksamhet, vidtagna bullerdämpande åtgärder och andra omständigheter av betydelse för bullernivån. Utredning och bedömning ska ske om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att nedbringa bullernivån.

*I andra hand* har Trafikverket yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska besluta att följande bullervärden, mätta eller beräknade utomhus vid bostadsfasad, ska tillämpas.

Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten får utomhus vid bostadsfasad inte överskrida 65 dBA. Maxnivån får utomhus vid bostäder

vid fasad inte överskrida 70 dBA kl. 22-07. Om ljudnivån överskrider något av dessa värden ska underrättelse om överskridandet lämnas till tillsynsmyndigheten snarast, dock senast inom tre dagar, efter överskridandet. Underrättelsen ska innehålla förslag på tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder som bedöms kunna vidtas för att undvika eller begränsa fortsatta överskridanden av värdet. Om sådana åtgärder kan vidtas ska tillsynsmyndigheten besluta om tidsfrist inom vilka åtgärderna ska vidtas. I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför överskridande av ovanstående värden med maximalt 5 dBA fortsatt bedrivas. Sådana överskridanden får dock ej medges mellan kl. 22.00-07.00.

I de fall de uppmätta bullervärdena överskrider riktvärden utomhus vid bostadsfasad i NFS 2004:15 ska, där så är erforderligt, fastighetsanknutna åtgärder vidtas så att riktvärdena för buller inomhus i NFS 2004:15 kan innehållas. Om sådana fastighetsanknutna åtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga att vidta så att riktvärdena inomhus i bostadsrum kan innehållas, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende under den period som värdet bedöms komma att överskridas. Erbjudandet om alternativ vistelse eller tillfälligt boende ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetena påbörjas.

Om ekvivalent ljudnivå över 45 dBA utomhus vid fasad vid bostad bedöms komma att överskridas, ska de boende erbjudas en skyddad uteplats.

Mätning och beräkning av ljudnivån ska ske under den tid verksamheten pågår i den omfattning som närmare anges i kontrollprogrammet och enligt Naturvårdsverkets rapport 5417 "Metod för immissionsmätning av externt industribuller".

**Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Föreningen Nej till Västerleden och Mälaröarnas Naturskyddsförening (föreningarna)** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, *i första hand*, ska föreskriva att riktvärden för bullervillkor för hamnverksamheten med följdverksamhet, dvs. transporter till och från hamnen, transporter mellan arbetstunnlar och hamn, stenkrossning och bandtransporter ska vara i paritet med Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 1996:7) om buller inomhus och höga ljudnivåer bör tillämpas när det gäller riktvärden för lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

*I andra hand* har föreningarna yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska föreskriva att

- inga villkor ska överskrida byggbullernormerna utan i möjligaste mån närma sig normerna för externt industribuller,
- bullervillkoren vid fasad bör vara samma för samtliga hamnar och som högst 50 dBA dagtid kl. 07-19 och 45 dBA kl. 19-07,
- en lägre bullernivå ska gälla inom områden som planlagts som fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller,
- samma villkor för momentana ljud bör gälla helgdagar, åtminstone fram till kl. 9,
- bullervillkoren ska vara utformade som begränsningsvärden,
- bullervillkoren ska beröra även natur- och rekreationsområden, exempelvis centrala delar av Sätmaskogens naturreservat, och som villkor ska gälla 50 dBA vardagar kl. 07-19 och 45 dBA övriga tider och helger i Sätmaskogens naturreservat,
- bullervillkor ska inte kunna överskridas under förutsättning att boende erbjuds annan vistelse, och
- mark- och miljödomstolens L95-värden ska sänkas med 5 dBA och ett maxvärde för de 5 % av ljud som överskrider detta värde ska villkoras till 60 dBA.

**Föreningen Rädda Lovö** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska begränsa störningar i form av buller till godtagbara nivåer för boende, särskilt nattetid, genom att fastslå att det är industribullernormer som ska tillämpas och besluta om en prøvotid för den tillståndssökta verksamheten innan slutliga villkor fastställs.

**Trafikverket** har bestritt bifall till föreningarnas och Föreningen Rädda Lovös yrkanden.

**Föreningarna och Föreningen Rädda Lovö** har bestritt bifall till Trafikverkets yrkanden.

**Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen)** har medgett bifall till Trafikverkets överklagande.

**Stockholms kommun genom miljö- och hälsoskyddsnämnden (kommunen)** har medgett bifall till Trafikverkets överklagande.

**A-C H och T A** har bestritt bifall till Trafikverkets överklagande.

## **UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

### **Trafikverket**

Mark- och miljödomstolen har föreskrivit bullernivåer som avsevärt underskrider de bullernivåer som Trafikverket har föreslagit. De utredningar som företagits är omfattande och har genomförts med en hög ambitionsnivå, god fackmässighet och i enlighet med gällande praxis och normer. Trots detta finns en risk för att bullernivåerna i den praktiska verksamheten kan komma att avvika från bullerberäkningarna.

Det är relativt omfattande och ovanliga verksamheter – som kan vara svåra att förutse och bullerberäkna i varje moment och detalj – som genererar aktuella bullerstörningar. Det kan därför inte förutses att den tillståndsgivna verksamheten som omfattas av bullervillkoren 12 och 13 helt eller delvis kommer att kunna bedrivas inom ramen för de ekvivalent- och/eller maxvärden som föreskrivits i form av begränsningsvärden. Mark- och miljödomstolen har således fastställt absoluta begränsningsvärden som inte får överskridas alltför snävt i förhållande till de utredningar som redovisats och de osäkerheter som kan finnas i relation till kommande verksamhet. Ytterst få bostäder är över huvud taget berörda av buller från planerad hamn som överskrider gällande riktvärden.

Det finns angelägna produktionsbetingade skäl för att i förekommande fall få överskrida gällande riktlinjer för buller vid de tidpunkter på dygnet och veckodagar som kan vara aktuella. Det får således mycket stora konsekvenser för

hamnverksamheten och för projektet Förbifart Stockholm i stort om den aktuella verksamheten inte skulle kunna bedrivas eller endast skulle kunna bedrivas med stora begränsningar. Då hamnanläggningen innan idrifttagandet dessutom har uppförts och färdigbyggt skulle det innebära stor kapitalförstöring om verksamheten visar sig inte kunna bedrivas till följd av – även marginella – bulleröverskridanden. Det bör även beaktas att överskridanden – även marginella – av begränsningsvärden kan föranleda ett straffrättsligt ansvar. Om villkor föreskrivs så att verksamheten visserligen kan bedrivas men med stora restriktioner blir framdriften av vägprojektet ineffektiv med förlängd byggtid och samhällsekonomiska merkostnader som följd. De naturområden som tillfälligt tas i anspråk för hamnverksamheten måste då vänta längre på att återställas och omgivningarna kommer att utsättas för störningar under en mer utdragen period.

Det är inte korrekt att de decibeltal som Trafikverket föreslagit i mark- och miljödomstolen ger uttryck för ”värsta fallet” avseende val av utrustning och arbetsmetodik. Decibeltalen är väl avvägda som riktvärden under provotid. Värdena kan mycket väl komma att överskridas – liksom underskridas – vid normal drift. Eftersom hamnen är avsedd att uppfylla ett allmännyttigt, angeläget och för infrastrukturprojektet mycket tidskritiskt transportbehov är begränsningarna som mark- och miljödomstolen föreskrivit av så ingripande omfattning att de inte är rimliga eller acceptabla. De snäva bullervärdena är inte heller miljömässigt motiverade och innebär inte en rimlig avvägning mellan motstående intressen, där för övrigt miljöintressen föreligger i båda vågskålar. Hamnarna har planerats av de skäl som framgår av regeringens tillåtlighetsbeslut, bl.a. för att begränsa vägtransporternas störningar på naturmiljö, kulturmiljö, boendemiljö, trafiksäkerhet samt risker att orsaka skador på vägnätet. Det kan också noteras att det stora transportbehovet av bergmaterial i sin tur uppkommit av att Förbifart Stockholm beslutats förläggas huvudsakligen i tunnel för att inte orsaka störningar av natur- och kulturmiljö som uppkommer då en större trafikled förläggs på markytan. Det är således miljööverväganden i flera led som framkallat behovet av tillfälliga hamnar.

Mark- och miljödomstolen har vid sin bedömning inte beaktat ett flertal överväganden som ligger till grund för Trafikverkets förslag. Enbart beräkningsosäkerheten vid



bullerberäkningar uppgår tillsammans med osäkerheten i ljudkällornas ljudeffektnivå till 4 dBA. Till detta kommer andra svårbedömda och okontrollerbara osäkerheter och faktorer som är förenade med buller från hamnverksamhet. Hamnen inrymmer dessutom en berglastningsteknik som är ovanlig. De sammantagna effekterna av olika bullerskyddsåtgärder kan därtill vara svåra att förutse.

Trafikverket har efter en allsidig lokaliseringsprövning etablerat hamnen på en plats som medför störningar för ett mycket begränsat antal boende, trots att projektet måste betraktas som ett storstadsprojekt. Det är endast ett fåtal boende – och ännu färre åretruntboende – som kommer att beröras av bullerstörningar som överskrider riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). I de fall som överskridande av riktvärdena är aktuella får överskridandena i flertalet fall betraktas som begränsade. Verksamheten kommer att pågå under en begränsad period. Den bullrande lastningsverksamheten av bergmaterial bedöms pågå i cirka fyra till sex år och inte under totalt tio år som ansökan i sin helhet omfattar. I samtliga fall bedöms inomhusriktvärdena i bostäder enligt de allmänna råden kunna innehållas (för några enstaka fastigheter med stöd av fastighetsanknutna åtgärder). Utöver detta har Trafikverket en hög ambitionsnivå vad gäller bullerskyddsåtgärder vid källan och fastighetsanknutna åtgärder. Trafikverket avser att under en provotid vinna erfarenhet av bullerdämpande åtgärder genom att arbeta med bl.a. handhavandeteknik och utbildning av operatörer. Trafikverket har i första hand för avsikt att utföra bullerdämpande åtgärder så nära ljudkällan som möjligt.

Miljörättslig praxis innebär att villkor för buller i allmänhet meddelas såsom bullervärden som ska innehållas vid bostäder. Villkor med sådan utformning är även relevanta i detta mål. Detta medför dock inte att buller i natur- och rekreationsområden skulle vara ointressant. Trafikverket har för avsikt att så långt tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått och sådana åtgärder kan självfallet vara ägnade att minska störningar vid såväl bostäder som naturområden. Föreningarna har yttrat sig avseende ett antal natur- och rekreationsområden men inget av dessa är särskilt utpekade i översiktsplan som ”tyst område” eller liknande.

Det begränsningsvärde utomhus vid fasad som mark- och miljödomstolen föreskrivit är strängare än riktvärdet i de allmänna råden måndag – fredag kl. 07-19. De föreskrivna begränsningsvärdena innebär att hamnverksamheten i Sättra inte kan bedrivas under någon tidpunkt på dygnet. Det låga begränsningsvärdet utomhus medför att villkor 14, inomhusvärdet, inte får någon praktisk betydelse eftersom normal fasaddämpning medför 20-30 dBA dämpning. De allmänna rådets öppning för att tillåta angelägna verksamheter som genererar relativt hög utomhusnivå mot att verksamhetsutövaren vidtar åtgärder för att hålla inomhusnivån har inte beaktats på ett rimligt sätt.

Om positiva utfall kan erhållas av exempelvis kombinationer av bullerdämpande åtgärder som utprovas under drift, kan det vara möjligt att fastställa lägre bullernivåer än de värden mark- och miljödomstolen fastställt. En sådan eventuell förhöjd ambitionsnivå med avseende på lindring av hamnarnas omgivningspåverkan kan inte fastställas på annat sätt än genom utprovningar under pågående faktisk verksamhet. Det finns således ett angeläget och verkligt behov av prövotid.

### **Föreningarna**

Bullerstörningar och bullerutredningar är problematiska. Hur buller uppfattas beror på många olika parametrar, inte minst den subjektiva upplevelsen av ljudet. Att sätta upp ekvivalenta bullervärden medför problem. Den verksamhet som det rör sig om medför typiskt sett många tillfälliga ljudbangar som var för sig kan uppgå till mycket höga decibelvärden. Sammantaget under dagen kanske de inte medför en ekvivalent ljudnivå som överstiger de fastställda gränsvärdena. Momentana ljud dagtid, inklusive tidiga morgnar och sena kvällar, väntas förekomma mycket frekvent. Dessa ljud ger stora störningar även om gränsvärdena för ekvivalenta ljudnivåer inte överskrids. Buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Buller är ett hälsoproblem och måste tas på allvar. Det kan inte viftas undan som en fråga om trivsel. Av hälsoskäl är det angeläget att bullernivåerna från verksamheten blir så låga som möjligt. De bullerberäkningar som gjorts ifrågasätts då de undervärderar störningarna, inte minst de som sprids över vattenytor. De sociala och hälsomässiga konsekvenserna, även rent ekonomiska, av de försämrade rekreativiteterna måste bedömas och

redovisas tydligare än vad som gjorts. Att reglera bullret vid bullerkällan är det enda sättet att skydda natur, fågel- och djurliv samt rekreativsmöjligheter.

Som tydligt visats kan inte mark- och miljödomstolens gällande bullervillkor klaras med Trafikverkets föreslagna åtgärder vad gäller Sättra varv och sjötransporter. Trafikverkets nuvarande upplägg är oacceptabelt och över hela stranden till båda Sättrastrandsbadet och Mälärhöjdsbadet läggs 60-70 dBA. Inga bullervärden är redovisade vad gäller det mest relevanta i reservatet, det efter Skärholmens strandstig mellan de två baden. Utan sådana mätningar och beräkningar saknas underlag för prövning av Trafikverkets anspråk. Det är inte acceptabelt att det skulle medges högre decibeltal för Sättra än för de andra hamnarna. För få rättvisande mätningar av befintlig bullersituation har gjorts. I kartredovisningen saknas bl.a. redovisning av slagljudens utbredning för respektive 5dBA-intervall från 55 dBA och lägre. Sannolikt skulle det visa en mycket stor spridning. Lokaliseringen har inte blivit allsidigt prövad och det uppkommer en speciell bullerproblematik med arbetstunnel och hamn inom Sättraskogens naturreservat.

Tydliga och mätbara bullervillkor måste föreskrivas även för naturområden och reservat. Industribullernormen måste ligga till grund för formulering av villkor. Detta är väsentligt av hänsynskäl mot boende, men även av avgörande betydelse för skydd av rekreativsvärden i naturområden och naturreservat. Endast riktlinjer för externt industribuller ger skydd för naturupplevelser och rekreativsmöjligheter. Detta motiveras särskilt av den mycket långa byggnadsperioden och placeringen i känsliga naturområden.

Förfart Stockholm kan inte ses som ett riksintresse. Riksintresset enligt 4 kap. 2 § miljöbalken, dvs. Mälaren med öar och strandområden, måste ges företräde i bedömningen av vilken byggverksamhet som är acceptabel och vilka villkor som bör ställas.

Ett antal bullerdämpande åtgärder har föreslagits men avfärdats med att det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt. Detta ifrågasätts i flera fall. En konstruktion med någon form av strumpa från transportbandets slut ner till skrovet på båt/pråm bör

kunna utvecklas vidare och prövas i en nu befintlig hamn innan bullervillkoren fastställs. Krossning under jord är en bullerdämpande åtgärd av betydelse. Betydelsen av sekundärkrossning till stenpartiklar 0-63 mm före transport på transportband när det gäller momentana bullernivåer bör klarläggas ytterligare. När det gäller åtgärder på fartyg bör möjligheten till akustikväggar prövas. Detsamma gäller täckta sektioner med luckor. Någon form av dockning kan bli aktuell, dvs. omgivande inneslutning för lastfartyg vid fyllning i hamn. Detsamma gäller andra former av inneslutning och skärmar. Extra ljuddämpning på lastbilar bör villkoras. Fartyg ska erbjudas elanslutning och endast fartyg som kan använda sådan i full utsträckning ska användas.

En försening av Förbifart Stockholms färdigställande innebär inte en samhällsekonomisk förlust, tvärtom finns ett antal fördelar med detta. Några års väntan på Förbifart Stockholms färdigställande kan ändra det regionala resmönstret i en riktning från bil till tåg vilket minskar de samhällsekonomiska kostnaderna för en ökad miljöbelastning.

Det är Trafikverket som har bevisbördan för verksamheten, bl.a. när det gäller miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Om de utredningar som Trafikverket har presenterat är så osäkra att det finns risk för att bullernivåerna i den praktiska verksamheten kan komma att avvika från bullerberäkningarna ska detta inte medföra lättnader för sökanden. Trafikverket har inte redovisat vilken som är bästa möjliga teknik för verksamheten. De förslag till skyddsåtgärder som presenterats är förhållandevis knapphändiga.

När det gäller frågan om prøvotid delas mark- och miljödomstolens bedömning att tillräckliga utredningar finns för att i dagsläget fastställa slutliga villkor. Trafikverket måste innan byggnation av hamnen veta vilka störningar som kommer att uppkomma och domstolen måste i förväg bedöma om dessa är rimliga. Om de genomförda bullerutredningarna har en betydande osäkerhet och störningarnas svårighetsgrad inte nu kan bedömas borde detta vara ett skäl att ifrågasätta hamnens planering och placering.

**Föreningen Rädda Lovö**

En prøvotid behövs då det är oklart vilka villkor som slutligt bör gälla för bl.a. buller. Varken Trafikverket eller mark- och miljödomstolen har tagit godtagbar hänsyn till behovet av att begränsa störningar i form av buller till godtagbara nivåer för boende, särskilt nattetid.

**Länsstyrelsen**

Det är viktigt att bullerstörningarna begränsas så långt tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt men villkoren får inte vara sådana att den tillståndsgivna verksamheten inte kan bedrivas. Förenligheten med regeringens tillåtighetsbeslut ifrågasätts om uttransport av massor skulle ske med lastbil. Trafikverket har åtagit sig en rad bullerbegränsande åtgärder. Alla utgör inte beprövad teknik varför det slutliga resultatet i omgivningen med samtliga föreslagna åtgärder vidtagna kan vara svårt att förutsäga. Trafikverkets överklagande uppfattas som att Trafikverket kommer att uppfylla föreskrivna villkor för inomhusbuller. Mot den bakgrunden anser länsstyrelsen att Trafikverkets yrkande om ett prøvotidsförfarande i fråga om villkor 12 och 13a bör bifallas.

**Kommunen**

Nämnden menar att Trafikverket har tillräckligt motiverat och redogjort för de svårigheter som kan uppstå med de av miljödomstolen föreskrivna bullervillkoren. De sammantagna effekterna av de olika åtgärderna kan vara svårbedömd, inte minst gällande tekniska lösningar som inte är fullt vedertagna, men även mer eller mindre okända parametrar bidrar till osäkerheter. Det är av stor vikt att det under byggande av Förbifart Stockholm är möjligt att bedriva hamnverksamhet för borttransport av bergmassor, självfallet med så lite störning till omgivningen som möjligt. Därför är det rimligt att Mark- och miljööverdomstolen föreskriver prøvotidsvillkor enligt Trafikverkets yrkande.

**A-C H**

Hennes fastighet är den som kommer att beröras mest av bullret från hamnverksamheten. Den ligger bara 250 meter från hamnen. Att det endast skulle vara ett fåtal fastigheter som berörs av bullret förändrar inte det förhållandet att bullret hörs lika

mycket för henne ändå. Alla ska vara lika inför lagen. Hon kommer att bli väldigt störd av bygget som ska pågå under tio år.

#### **T A**

Projektet Förbifart Stockholm kommer att pågå under en avsevärt lång tid, ca tio år, vilket medför att arbetsplatsen i Sätra kommer att utgöra en klar störning för närliggande berörda bostäder. Det är endast ca 300 meters fritt vatten från den planerade lastningen av lastfartyg till fasaden på hans bostad. Det finns en uppenbar risk för att bullret från hamnen kommer att medföra att gällande markanvändningssätt med bostaden kan komma att påverkas högst avsevärt.

#### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Trafikverket har i första hand yrkat att frågan om slutliga villkor avgörs efter en prövotid och att under prövotiden ska gälla provisoriska föreskrifter som i huvudsak hänvisar till Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser. I andra hand har Trafikverket yrkat en mildring av de slutliga villkoren rörande buller från hamnverksamheten. Föreningarna har å sin sida yrkat skärpning av de slutliga villkoren rörande buller och i huvudsak yrkat att bullret ska begränsas till vad som normalt anges som värden för externt industribuller samt också yrkat att villkoren ska gälla för natur- och rekreationsområden. Även Föreningen Rädda Lovö har yrkat att industribullernormerna ska tillämpas men har dessutom yrkat att fastställandet av slutliga villkor föregås av en prövotid.

Mark- och miljööverdomstolen delar underinstansens uppfattning att utgångspunkten vid bedömningen av vilka krav som ska ställas på begränsningar av buller från hamnverksamheten bör vara att hamnen är en del i byggprojektet Förbifart Stockholm. Därmed bör också de allmänna råd som gäller buller från byggplatser ligga till grund för de fortsatta avvägningarna som ska göras.

Trafikverket ska följa de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som verket har åtagit sig i målet, bl.a. ett lager sten i botten av fartyget vid lastning av bergkross, transportband byggs in med tak och väggar, krossar ovan jord byggs in samt bullerdämpad klaff på

färja. Utöver det har verket yrkat att under en prøvotid få prova om det är möjligt att vidta ytterligare anpassningar av verksamheten och kompletterande åtgärder för att begränsa bullret. Trafikverket har anfört att det är fråga om anpassningar och åtgärder som inte sedan tidigare är vedertagna och prövade vid lastning av bergkross på färja. Bl.a. avser verket att närmare utreda användande av damask vid lastning, förfinad lastningsteknik med kontinuerlig justering av skeppslastarens höjd, dämpning av skeppslastarens ände, avskärmande dämpmatta från skeppslastaren, fällbara bullerskydd på fartygsdäck samt bullerskydd i form av uppankrad pråm. Alla åtgärder är inte möjliga att genomföra i alla hamnar. Länsstyrelsen och kommunen har instämt i att det delvis är fråga om obeprövad teknik och tillstyrkt att Trafikverkets yrkande om prøvotidsförfarande bifalls.

De bullerberäkningar som Trafikverket har redovisat i Mark- och miljööverdomstolen tyder på att de bullervillkor som mark- och miljödomstolen har meddelat inte kommer att kunna innehållas när verksamheten ska bedrivas vid den tillfälliga hamnen i Sätra. Det är inte acceptabelt att transporterna i stället skulle kunna komma att ske med lastbil, såväl utifrån regeringens tillåtlighetsbeslut som med hänsyn till de negativa konsekvenserna för miljön som det skulle innebära. Eftersom det är fråga om en för krossat bergmaterial ovanlig och obeprövad lastningsteknik anser Mark- och miljööverdomstolen att det är befogat att Trafikverket under en kortare prøvotid ges möjlighet att under drift utreda och pröva de åtgärder och anpassningar som redovisats. Detta bör ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Även andra åtgärder än de Trafikverket har redogjort för kan i det sammanhanget övervägas. Ett sådant exempel är att krossa det utbrutna berget till en mindre fraktion innan lastning sker. Prövotidens längd bör bestämmas så att utredningen omfattar minst fyra och högst sex månaders verksamhet och redovisas tillsammans med förslag till åtgärder och slutliga villkor till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats.

Trafikverket har yrkat att de bullervillkor som ska gälla under prøvotiden vid den tillfälliga hamnen i Sätra ska bestämmas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder som riktvärde ska vara 65 dBA hela dygnet och att den maximala ljudnivån vid fasad vid bostäder kl. 22-07 som riktvärde ska vara 70 dBA.

Villkor bör enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis bestämmas som begränsningsvärden (se bl.a. MÖD 2009:9). När det som här rör sig om ännu outredda bullerdämpande åtgärder och det är fråga om bullervärden under en kortare provotid under vilken olika kompletterande skyddsåtgärder och platsanpassningar ska prövas kan dock Mark- och miljööverdomstolen godta att den provisoriska föreskriften bestäms som riktvärden (jfr MÖD 2009:25 och 2009:41). Det finns dock anledning att erinra om att även ett riktvärde är ett begränsningsvärde som inte får överskridas och att ett överskridande alltid ska medföra en aktivitet från verksamhetsutövaren för att förhindra ett upprepande (se utveckling av resonemanget i MÖD 2009:9).

Trafikverket har för hamnen i Sättra redovisat en beräknad ekvivalent ljudnivå vid bostäder som uppgår till 59 dBA. Även med beaktande av eventuella beräkningsosäkerheter anser Mark- och miljööverdomstolen att den yrkade nivån framstår som väl tilltagen och att den provisoriska föreskriften bör bestämmas till 60 dBA för tiden kl. 07-22. Någon lastning av berg kommer enligt Trafikverkets redovisning inte att ske i denna hamn nattetid. Den högsta ekvivalenta ljudnivån nattetid kl. 22-07 bör därför kunna sättas lägre och bestämmas till 55 dBA. Den maximala ljudnivån vid fasad vid bostäder vardagar kl. 22-07 bör bestämmas till 65 dBA, men lördagar, söndagar och helgdagar ska detta värde gälla kl. 22-09. Erforderliga färjetransporter bör rymmas inom dessa värden. Maximalt värde inomhus bör vara 45 dBA nattetid vardagar kl. 22-07 och på lördagar, söndagar och helgdagar kl. 22-09. Mark- och miljööverdomstolen finner inte skäl att bestämma att föreskriften ska gälla annat än bostäder. Ekvivalent ljudnivå ska mätas och beräknas för den tid verksamheten pågår, t.ex. en lastningscykel. Den närmare omfattningen av detta får anges i kontrollprogrammet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2016-01-04

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark och Roger Wikström, referent, tekniska rådet Dag Ygland och tf. hovrättsassessorn Rickard Forsgren.





NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2014-12-17  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr M 3345-11

## SÖKANDE

Staten genom Trafikverket, Region Stockholm

Ombud: Verksjuristerna A B och M B

## SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet i Sätra i Stockholms kommun

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

En innehållsförteckning finns på sidorna 6–8.

## DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket följande tillstånd enligt miljöbalken, förenar dessa med följande villkor och bestämmer i övrigt följande.

### Tillstånd till miljöfarlig verksamhet

1. Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheterna X och X1 under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbets-utrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

### Tillstånd till vattenverksamhet

2. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheterna X och X1 utföra en berglastningskaj och en färjeramp för hamn-verksamheten.

Dok.Id 382864

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 <b>E-post:</b> mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

3. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheten X under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 170 000 kubikmeter per år och att uppföra de anläggningar som behövs för bortledandet.
4. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande ta bort de i punkterna 2 och 3 angivna anläggningarna.

#### **Tillstånd Sättraskogens naturreservat**

5. Tillstånd att, enligt ingivna tekniska beskrivningar och ritningar, inom Sättraskogens naturreservat
  - a. schakta och fylla ut hamnområdet (föreskrift A6)
  - b. uppföra byggnader och anläggningar (föreskrift A9)
  - c. hårdgöra hamnområdet (föreskrift A10)
  - d. dra fram markledningar för dagvatten och uttag av processvatten (föreskrift A11)
  - e. hårdgöra strand (föreskrift A12).

#### **Höjdsystem**

De höjduppgifter som förekommer i domen hänför sig om inget annat anges till Rikets höjdsystem 1900, RH00. Fixpunkt i målet redovisas i bilaga 6 till ansökan.

#### **Villkor och bemyndiganden**

##### *Allmänt villkor*

1. Verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan, med tillhörande ritningar och andra handlingar, samt vad Trafikverket i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet.

##### *Belysning*

2. Belysning ska så långt det är möjligt placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen.

##### *Information till närboende*

3. Närboende ska, innan arbetena inleds och då större ändringar av verksamheten sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson.

##### *Kontroll*

4. Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten.

*Vattenverksamhet (bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten)*

5. Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas inom grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm.
6. Den ekvivalenta ljudnivån från bygg-, anläggnings- och rivningsverksamheten får utomhus vid fasad vid bostad inte överstiga
  - a. 60 dBA helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00
  - b. 50 dBA helgfri måndag–fredag kl. 19.00–22.00
  - c. 50 dBA lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
  - d. 45 dBA lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
  - e. 45 dBA alla dagar kl. 22.00–07.00.
7. Den maximala ljudnivån från bygg-, anläggnings- och rivningsverksamheten får utomhus vid fasad vid bostad som begränsningsvärde inte överstiga 70 dBA alla dagar kl. 22.00–07.00.
8. I samråd med tillsynsmyndigheten får dock arbeten som medför överskridande av de värden som anges i punkten 6 och 7 ske helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00.
9. Om ett värde som anges i punkten 6 eller 7 överskrids under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende som riskerar att beröras av sådant överskridande erbjudas möjlighet till alternativ vistelse eller tillfälligt boende. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetenas påbörjande.
10. Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.
11. Innan byggnation påbörjas ska Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en plan för hur återställning av området ska ske och kontrolleras.

*Hamnverksamhet*

12. Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten får som begränsningsvärde utomhus vid fasad vid bostad inte överstiga 55 dBA.
13. Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får som begränsningsvärde inte överstiga
  - a. 60 dBA L95 utomhus vid fasad vid bostad alla dagar kl. 22.00–07.00
  - b. 45 dBA inomhus i bostadsrum alla dagar kl. 22.00–07.00.

14. 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.
15. Fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning. Utbildningen ska omfatta kunskap om
  - a. områdets känslighet (Östra Mälarens vattenskyddsområde)
  - b. nödåtgärder vid eventuell olycka
  - c. rutiner för att minimera olyckor vid tillbud.
16. Fartyg ska erbjudas möjlighet till elanslutning.
17. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken till tillsynsmyndigheten att besluta villkor om dagvattenanläggning för hamnverksamheten.

### **Arbetstid**

De arbeten för vattenverksamhet som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom 10 år från dag för dom.

### **Igångsättningstid**

Den i tillståndet angivna miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång senast inom 5 år från dag för dom.

### **Oförutsedd skada**

Anspråk i anledning av oförutsedd skada ska framställas senast 5 år från arbetstidens utgång.

### **Verkställighet**

Tillstånd får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

### **Prövningsavgift**

Mark- och miljödomstolen bestämmer prövningsavgiften slutligt till 87 000 kr.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

**Yrkanden som avslås**

1. Föreningen Rädda Lovös yrkande om syn av vattenvägar och mottagningshamnar avslås.
2. Föreningen Rädda Lovös yrkande om prøvotid avseende bl.a. följdverksamheter avslås.
3. Samtliga yrkanden om komplettering av utredningen i målet avslås.
4. L A och Y As yrkande att fler fastigheter ska tas upp i sakägarförteckning avseende vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken avslås.
5. G Ws yrkande att tills vidare stoppa arbeten i Sätmaskogens natur-reservat avslås.
6. Samtliga yrkanden om ersättning för skada på grund av den ansökta vattenverksamheten avslås.
7. Samtliga yrkanden om ersättning för skada på grund av den ansökta miljöfarliga verksamheten avslås.

**Rättegångskostnader**

1. Trafikverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med 36 266 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
  2. Settra Samfällighetsförenings yrkande om ersättning för rättegångskostnader avslås.
-

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

BAKGRUND .....	9
ANSÖKNINGAR OM PRÖVNING ENLIGT MILJÖBALKEN AV VERKSAMHET FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM .....	9
MARK- OCH MILJÖDOMSTOLENS HANDLÄGGNING .....	10
REDOVISNING AV UNDERLAG I DENNA DOM .....	10
TRAFIKVERKETS YRKANDEN .....	11
REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN .....	14
Naturvårdsverket .....	14
Riksantikvarieämbetet .....	14
Sjöfartsverket.....	14
SMHI .....	14
Statens maritima museer .....	15
Transportstyrelsen .....	15
Länsstyrelsen i Stockholms län .....	15
Miljönämnden i Ekerö kommun.....	15
Stockholms kommun genom kommunstyrelsen.....	15
Stockholms kommun genom miljö- och hälsoskyddsnämnden .....	15
SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN .....	16
T A .....	16
A-C H och J-O H.....	16
Stockholm Vatten AB .....	17
FÖRENINGARS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN .....	17
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG .....	17
Friluftsförbundet Region Mälardalen, Friluftsmiljørådet.....	17
Föreningen Nej till Västerleden .....	17
Föreningen Rädda Lovö .....	18
Mälaröarnas Naturskyddsförening .....	20
Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	20
Stockholms Naturskyddsförening .....	20
ÖVRIGA SOM YTTRAT SIG I MÅLET .....	21
G-B R och O R.....	21
L A och Y A .....	21
Settra samfällighetsförening (ombud C H) .....	21
G W .....	22

Statens fastighetsverk, SFV .....	22
<b>TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN .....</b>	<b>23</b>
Översiktlig redovisning av Trafikverkets underlag .....	23
Bakgrund, orientering och avgränsningar .....	24
Rådighet.....	27
Höjdsystem.....	27
Planförhållanden, skyddsföreskrifter m.m. ....	28
Befintliga miljödomar .....	29
Kortfattad teknisk beskrivning .....	29
Miljökonsekvenser .....	29
Tillåtlighet .....	31
Villkor om buller .....	39
Fastigheter på vilka verksamheter och anläggningar förekommer .....	39
Sakägare .....	39
Ersättning till sakägare .....	40
Förslag till kontrollprogram .....	40
Samråd m.m.....	40
Arbetstid .....	40
Anmälan om oförutsedd skada .....	40
Verkställighetsförordnande .....	40
Åtaganden.....	41
Prövningsavgift .....	43
<b>REMISSMYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN.....</b>	<b>43</b>
Naturvårdsverket .....	43
Sjöfartsverket.....	47
SMHI.....	47
Statens maritima museer .....	47
Länsstyrelsen i Stockholms län .....	48
Stockholms kommun genom miljö- och hälsoskyddsnämnden .....	49
<b>SAKÄGARES UTVECKLING AV TALAN.....</b>	<b>50</b>
T A.....	50
A-C H och J-O H.....	50
Stockholm Vatten AB .....	51
<b>FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN.....</b>	<b>52</b>
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG .....	52
Föreningen Nej till Västerleden .....	56

Föreningen Rädda Lovö .....	59
Mälaröarnas Naturskyddsförening .....	59
Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	59
Stockholms Naturskyddsförening .....	60
ÖVRIGA PARTERS UTVECKLING AV TALAN.....	60
L A och Y A .....	60
G-B R och O R.....	61
G W .....	61
Settra samfällighetsförening.....	61
DOMSKÄL .....	63
Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning .....	63
Rådighet.....	63
Prövningens omfattning .....	63
Frågan om överskottsmaterial är avfall .....	66
Tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet.....	68
Tillstånd avseende Sättraskogens naturreservat .....	70
Villkor för tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet .....	70
Sakägare .....	73
Arbetstid och igångsättningstid .....	73
Ersättning och oförutsedd skada.....	74
Verkställighet .....	74
Prövningsavgift .....	75
Rättegångskostnader.....	75
Övriga yrkanden .....	76



## BAKGRUND

Regeringen beslutade den 3 september 2009 om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken av byggande av en motorväg mellan E 4/E 20 söder om Kungens kurva i Huddinge kommun och E 4 norr om Häggvik i Sollentuna kommun. Enligt beslutet ska utbyggnaden ske inom den vägkorridor som benämns Förbifart Stockholm och med de tunnellägen som närmare redovisas i beslutet.

Trafikverket beslutade den 25 oktober 2013 om fastställelse av arbetsplan enligt väglagen (1971:948). Regeringen avtog i beslut den 15 maj 2014 överklaganden av arbetsplanen, som därmed fått laga kraft.

Trafikverket ansökte den 1 december 2008 hos Länsstyrelsen i Stockholms län om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken avseende Natura 2000-området Edeby ekhage för vägprojekt Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen beslutade den 22 februari 2012 att överlämna ansökan till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, som upptagit ansökan till prövning i mål M 1206-12.

## ANSÖKNINGAR OM PRÖVNING ENLIGT MILJÖBALKEN AV VERKSAMHET FÖR FÖRBIFART STOCKHOLM

I denna dom och fyra andra domar som meddelas samma dag behandlar mark- och miljödomstolen Trafikverkets ansökningar om tillstånd och dispens enligt miljöbalken för verksamheter och åtgärder som behövs för byggande och drift av Förbifart Stockholm.

I detta mål ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet vid Sätra varv i Stockholms kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
  - en berglastningskaj och en färjeramp
  - bortledning av ytvatten från Mälaren
  - borttagande av anläggningar
- tillstånd avseende Sätmaskogens naturreservat.

I mål M 3342-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet på norra Lovö i Ekerö kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
  - en berglastningskaj och en färjeramp
  - en vattenledning förlagd på sjöbotten i Lambarfjärden
  - bortledning av ytvatten från Mälaren
  - borttagande av anläggningar.

I mål M 3343-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till hamnverksamhet vid Malmviken (södra Lovö) i Ekerö kommun
- tillstånd till vattenverksamhet avseende
  - en berglastningskaj
  - bortledning av ytvatten från Mälaren
  - borttagande av anläggningar.

I mål M 3346-11 ansöker Trafikverket om

- tillstånd till grundvattenbortledning och viss annan vattenverksamhet
- tillstånd avseende Natura 2000-området Hansta
- tillstånd avseende Sätmaskogens naturreservat
- dispens avseende Hansta naturreservat
- dispens enligt artskyddsförordningen (2007:845) avseende större vattensalamander och snok.

I mål M 1206-12 ansöker Trafikverket om

- tillstånd avseende Natura 2000-området Edeby ekhage.

### **MARK- OCH MILJÖDOMSTOLENS HANDLÄGGNING**

Trafikverkets ansökningar i målet om grundvattenbortledning m.m. och de tre målen om tillfälliga hamnar inkom till mark- och miljödomstolen den 22 juni 2011. Ansökningar med miljökonsekvensbeskrivningar i dessa mål kungjordes enligt 22 kap. miljöbalken i november 2011. Ansökan med miljökonsekvensbeskrivning i mål M 1206-12 kungjordes i oktober 2012.

Ansökningarna i de fem målen har varit föremål för omfattande skriftlig handläggning med Trafikverket, myndigheter, sakägare, föreningar och övriga parter. Mark- och miljödomstolen höll muntlig förberedelse i hamnmålen den 25 och 26 september 2012 samt i målen om grundvattenbortledning m.m. och Natura 2000-området Edeby ekhage den 17 och 18 oktober 2012.

Mark- och miljödomstolen beslutade den 30 oktober 2012 att de fem målen om Förbifart Stockholm tills vidare ska handläggas gemensamt.

Mark- och miljödomstolen gav i protokoll den 30 oktober 2012 Trafikverket tillfälle att komplettera ansökningarna i hamnmålen. Domstolen gav i protokoll den 20 november 2012 Trafikverket tillfälle att komplettera ansökan i målet om grundvattenbortledning m.m. Trafikverket gav i april 2013 in ett yttrande med komplettering av ansökningarna. Trafikverket har gjort ytterligare kompletteringar.

Mark- och miljödomstolen höll huvudförhandling med syn i de fem målen

- den 2–5 och 9–12 september 2014 (huvudsakligen målen om grundvattenbortledning m.m. och Natura 2000-området Edeby ekhage)
- den 16, 17, 22–24 och 27 oktober 2014 (huvudsakligen hamnmålen)
- den 1 december 2014 (huvudsakligen för tillkommande sakägare i målet om grundvattenbortledning m.m.).

### **REDOVISNING AV UNDERLAG I DENNA DOM**

Trafikverkets underlag i målet är omfattande. I avsnittet om Trafikverkets utveckling av talan finns en uppräkningslista av delar av ansökan med gjorda kompletteringar. Det har i målet kommit in omfattande synpunkter på ansökan.

Mark- och miljödomstolen sammanfattar i denna dom underlaget i målet.

**TRAFIKVERKETS YRKANDEN****Tillstånd**

Trafikverket ansöker om följande tillstånd.

1. Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheterna X och X1 under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbetsutrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.
2. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att utföra en berglastningskaj och en färjeramp för hamnverksamheten.
3. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheten X under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 170 000 kubikmeter per år och att uppföra de anläggningar som behövs för bortledandet.
4. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande ta bort de i punkterna 2 och 3 angivna anläggningarna.
5. Tillstånd att, i enlighet med ingivna tekniska beskrivningar och ritningar, bedriva följande verksamheter inom Sättraskogens naturreservat,
  - a. schakta och fylla ut hamnområdet (föreskrift A6)
  - b. uppföra byggnader och anläggningar (föreskrift A9)
  - c. hårdgöra hamnområdet (föreskrift A10)
  - d. dra fram markledningar för dagvatten och uttag av processvatten (föreskrift A11)
  - e. hårdgöra strand (föreskrift A12).

**Arbetstid, oförutsedd skada, verkställighet m.m.**

Trafikverket yrkar

6. att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena bestäms till tio år från dag för verkställbar dom
7. att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten bestäms till fem år från dag för verkställbar dom
8. att tiden för anmälan av oförutsedd skada bestäms till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden
9. att meddelade tillstånd får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft
10. att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns
11. att prövningsavgiften fastställs till 87 000 kr
12. att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor enligt sökandens förslag.

**Villkor**

Trafikverket föreslår följande villkor för de tillståndssökta verksamheterna.

*Allmänt*

1. Verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan samt vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten.
3. Närboende ska, innan arbetena inleds och då större ändringar av verksamheten sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson.
4. Belysning ska så långt det är möjligt placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen.

*Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten*

5. Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas inom grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm.
6. Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) får endast utföras helgfri måndag–fredag kl. 07–19. Under övrig tid får Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser inte överskridas. Om Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser riskerar att överskridas under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende som riskerar att beröras av sådant överskridande erbjudas möjlighet till alternativ vistelse.

Alternativ:

Den ekvivalenta ljudnivån från bygg/rivningsverksamheten får utomhus vid fasad vid bostäder inte överstiga följande värden.

60 dBA helgfri måndag–fredag kl. 07–19

50 dBA helgfri måndag–fredag kl. 19–22

50 dBA lördag, söndag och helgdag kl. 07–19

45 dBA lördag, söndag och helgdag kl. 19–22

45 dBA alla dagar kl. 22–07

Den maximala ljudnivån från bygg/rivningsverksamheten får utomhus vid fasad vid bostäder inte överstiga följande värde.

70 dBA alla dagar kl. 22–07

I samråd med tillsynsmyndigheten får dock arbeten som medför överskridanden av ovan angivna värden ske helgfri måndag–fredag kl. 07–19.

Om värden överskrids under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende som riskerar att beröras av sådant överskridande erbjudas möjlighet till alternativ vistelse eller tillfälligt boende. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetenas påbörjande.

7. Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.

8. Innan byggnation påbörjas ska Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en plan för hur återställning av området ska ske och kontrolleras.

#### *Hamnverksamheten*

9. Trafikverket ska fortlöpande bedöma bullervärdena för boende i förväg. Om en sådan bedömning leder till att värdena nattetid inomhus inte kan klaras ska följande gälla. Boende i bostadsbyggnader som under hamnens driftskede utsätts för eller bedöms komma att utsättas för högre ljudnivåer inomhus nattetid än de värden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller på byggplatser under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod, ska erbjudas åtgärder som innebär att värdet innehålls. Om sådan bullerdämpande effekt inte är tekniskt möjlig eller ekonomiskt rimlig att åstadkomma, ska de boende i stället erbjudas alternativ vistelse under den period som värdet bedöms komma att överskridas.

#### Alternativ:

Mark- och miljödomstolen skjuter upp frågan om villkor för buller från hamnverksamheten under en provotid av sex månader räknat från det att hamnverksamheten påbörjas. Trafikverket ska senast två månader efter utgången av provotiden till mark- och miljödomstolen redovisa resultatet av utredningen och föreslå slutliga villkor för buller. Under provotiden ska följande provisoriska föreskrifter gälla.

Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten får utomhus vid fasad vid bostäder inte överstiga 65 dBA.

Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får utomhus vid fasad vid bostäder inte överstiga 70 dBA alla dagar kl. 22–07.

Om bullerberäkning eller bullermätning av ekvivalent ljudnivå leder till bedömningen att riktvärdet inomhus i bostadsrum nattetid, 30 dBA, enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15), inte kommer att kunna innehållas, ska fastighetsanknutna åtgärder erbjudas som innebär att inomhusvärdet nattetid i bostadsrum innehålls. Om sådana bullerdämpande åtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga att åstadkomma, ska de boende i stället erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende under den period som inomhusvärdet nattetid bedöms komma att överskridas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetenas påbörjande.

Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får inomhus i bostadsrum inte överskrida 45 dBA kl. 22–07.

Bostäder som berörs av buller utomhus vid fasad överskridande ekvivalent ljudnivå 45 dBA ska dessutom erbjudas skyddad uteplats.

10. Fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning. Utbildningen ska omfatta kunskap om
  - a. områdets känslighet (Östra Mälarens vattenskyddsområde)
  - b. nödatgärder vid eventuell olycka
  - c. rutiner för att minimera olyckor vid tillbud.
11. Fartyg ska erbjudas möjlighet till elanslutning.

**REMISSMYNDIGHETERS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN****Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket yrkar att Trafikverket ska komplettera ansökan med följande underlag.

- En redovisning av aktuell status för tillståndsprocessen för tilltänkta mottagningshamnar samt en uppdaterad masshanteringsplan som tydliggör hur en god hushållning med projektets överskottsmaterial kan säkerställas.
- Ett tydliggörande av vad som avses med att NFS 2004:15 om buller från byggarbetsplatser ska följas. Kompletteringen måste ha ett sådant innehåll att det blir möjligt för domstolen att föreskriva ett relevant villkor baserat på den.
- Konkreta åtaganden om kompensation för intrång i och påverkan på berörda naturreservat samt skyddade arter.

Naturvårdsverket yrkar att domstolen prövar följande verksamheter och frågor inom ramen för den samlade handläggningen av de fem aktuella målen:

- Den krossning och bandtransport av bergkross som kommer att äga rum i anslutning till tillfälliga hamnar.
- De tillfälliga hamnarnas tillåtlighet och lokalisering.
- Den hantering av avfall i form av överskottsberg som kommer att äga rum inom ramen för den samlade tillståndssökta verksamheten.

Naturvårdsverket yrkar vidare följande.

- Trafikverket åläggs att vidta ytterligare skyddsåtgärder så att särskilt störande slagljud vid utlastning av överskottsberg minimeras.

**Riksantikvarieämbetet**

Riksantikvarieämbetet anför att intrång och borttagande av fornlämningar generellt sett bör minimeras.

**Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har synpunkter på bl.a. sjösäkerhet, vintertransporter och utbredningen av hamnen i Sätra. Sjöfartsverket har utöver dessa synpunkter inget att erinra mot ansökan men förutsätter att fortsatt samråd sker med Sjöfartsverket.

**SMHI**

Vid planeringen av Förbifart Stockholm bör hänsyn tas till effekter av det framtida klimatet. Vattenskyddsområdet Östra Mälaren berörs av byggandet av Förbifart Stockholm. De tillfälliga hamnarna, masshanteringen och kemikaliehanteringen

under byggskedet utgör en risk mot Stockholms vattenförsörjning. Det är av största vikt att vidta försiktighetsåtgärder för att minimera riskerna.

### **Statens maritima museer**

Statens maritima museer redovisar uppgifter om lämningar i det planerade hamnområdet.

### **Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen har synpunkter från sjöfartssynpunkt. Transportstyrelsen stöder flera av de åtgärder Trafikverket åtar sig att genomföra ur sjöfartssynpunkt avseende t.ex. utmärkning av hamnar och anslutande farleder, utförande och redovisning av sjömätningar, belysning av anläggningar och kajer.

### **Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen tillstyrker att tillstånd lämnas, i högst tio år från det att tillstånden tagits i anspråk, till anläggning, drift och borttagande av hamn i Sätra.

Länsstyrelsen yrkar att transportband och krossning av bergmassor ska ingå i tillståndet. De föreslår att i tillståndet enligt 9 kap. miljöbalken läggs till att den sökta verksamheten ska omfatta att uppföra, utföra och bortta erforderliga byggnader, anläggningar och installationer.

### **Miljönämnden i Ekerö kommun**

Nämnden ifrågasätter att riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) används vid bedömning och begränsning av bullerpåverkan. Man bör överväga att använda riktvärdena för externt industribuller. Nämnden har synpunkter på buller, utsläpp från lak- och dagvattenanläggningar och utsläpp av petroleumprodukter.

### **Stockholms kommun genom kommunstyrelsen**

Kommunen stöder Trafikverkets ansökan och de föreslagna åtgärderna. Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

### **Stockholms kommun genom miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Nämnden tillstyrker ansökan om tillfällig hamnverksamhet. De yrkar att domstolen ska fastställa särskilda villkor om kompensationsåtgärder för de arbeten som ska utföras inom Sätmaskogens naturreservat. De kompensationsåtgärder som ska vidtas framgår av deras yttrande den 18 mars 2014. De yrkar att Trafikverkets villkorsförslag gällande buller från hamnens bygg- och rivningsskede ändras i enlighet med lydelsen i deras yttrande den 23 september 2014.

**Remissinstanser som avstått från att yttra sig**

Följande remissinstanser har avstått från att yttra sig: Ekerö kommun, Kammarkollegiet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Havs- och vattenmyndigheten.

**SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN**

Följande redovisning avser endast sakägare enligt 11 kap. miljöbalken, dvs. fastighetsägare och rättighetshavare som är berörda av den ansökta vattenverksamheten.

**T A**

Yttrar sig avseende X3.

Han yrkar att Trafikverket presenterar en närmare utredning kring hur de avser att uppnå olika riktvärden under arbetstiden och en utarbetad handlingsplan för hur situationer med tillfälligt överskridande ska hanteras och en gräns för vad tillfälligt överskridande får innebära.

Han yrkar att Trafikverket redovisar resultaten från fasadisoleringsmätningen 2012-08-14 och presenterar en genomarbetad promemoria som visar att Trafikverket vidtagit lämpliga tekniska åtgärder för att reducera ekvivalenta ljudnivåer till gällande gränsvärden. Av promemorian ska bl.a. uppmätta och beräknade värden för samtliga rum i huvudbyggnaden och sidobyggnad följa. Han yrkar att Trafikverket kompletterar promemorian med en redogörelse för hur verket avser klara riktvärdena såväl utomhus som inomhus enligt industribullernormen och Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) respektive enligt byggbullernormen.

Han yrkar att mark- och miljödomstolen fastställer villkor för att fartyg inte får brukas nattetid om gränsvärdena för den bullernorm som fastställs beräknas kunna överskridas och villkor för pålning och liknande störande åtgärder så att dessa arbeten endast tillåts utföras från 30 september till 1 april om gränsvärdena för den bullernorm som fastställs beräknas kunna överskridas.

Han yrkar att Trafikverket omprövar sitt beslut att inte installera en bullerskärm i vattnet utanför angörande fartyg och att mark- och miljödomstolen fastställer att kontrollprogrammet ska föreskriva krav på mätning och registrering av samtliga gränsvärden för buller. Det bör fastställas som krav att decibelmätare med skrivare/loggfunktion med möjlighet till avläsning för undertecknad fastighetsägare ska finnas tillgänglig på berörd fastighet under hela tillståndstiden så att kontinuerlig avläsning av bullret från hamnen kan dokumenteras.

**A-C H och J-O H**

Yttrar sig avseende X4.



De yrkar att det utreds vilken bullernorm som ska gälla och vilka skyddsåtgärder som är möjliga för att minska buller på fastigheten.

### **Stockholm Vatten AB**

Stockholm Vatten AB har synpunkter på hamnverksamhetens påverkan på va-systemet avseende råvattentäkt för dricksvattenproduktion, leveranssäkerhet dricksvatten, tunnelavloppsvatten och dränvatten och dagvatten. De efterfrågar ytterligare underlag. De anser att skyddsåtgärder behöver vidtas i flera avseenden.

### **FÖRENINGARS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN**

#### **Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG**

ARG yrkar, som mark- och miljödomstolen uppfattar det

- att tillstånd inte ges till byggnation och drift av den tillfälliga hamnen
- att verkställighetsförordnade inte ges i någon del
- att Trafikverket, innan villkorsförslagen fastställs, ska låta från Förbifart Stockholmskonsortiet fristående experter utreda bullerproblematiken, maximala och ekvivalenta ljudnivåer, betydelsen för rekreativvärden och hälsa hos människor som vant sig vid att kunna söka sig till ett tyst och lugnt naturområde
- att riktlinjer för externt industribuller ska innehållas
- att förslagsvis söndag ska vara helt bullerfri och erbjuda rekreation och att, om detta inte kan respekteras varje söndag, det utannonseras i media
- att all hantering av stenmassor, från tunnlar till mottagningshamnar inklusive stenkrossning, ska ingå i prövningen
- att all stenkrossning ska ske underjord
- att byggnation av hamn inte får genomföras under häckningsperiod
- att Trafikverkets anbud ska innehålla höga krav på kompetens och goda arbetsvillkor och inte domineras av önskan om låga anbud för att söka nå budget
- att MKB inte ska godkännas.

ARG anser vidare att det behövs ytterligare utredning, bl.a. är Trafikverkets bulleråtgärder inte färdigutredda och inte färdigredovisade. De anser också att konsekvenser avseende nya dieslbilars utsläpp av kväveoxider och utvecklingen av bilparkens sammansättning ska utredas innan målet avgörs.

#### **Friluftsförbundet Region Mälardalen, Friluftsmiljörådet**

Friluftsförbundet har, som det får förstås, inga kvarstående synpunkter på ansökan.

#### **Föreningen Nej till Västerleden**

Föreningen motsätter sig tillstånd till verksamheten. De yrkar att verkställighetsförordnande inte ges. De yrkar att industribullernormen ska gälla. I andra hand

yrkar de att bullernivåer vardagkvällar kl. 19–22 ska begränsas till samma som på nätter. De yrkar att helger ska vara tysta. Därmed är föreslagna bullernivåer helt oacceptabla. Det är fråga om en fullskalig industriell gruvverksamhet vid Sätra varv. De motsätter sig att en hamn och arbetstunnel anläggs i Sätraskogens naturreservat. Trafikverket ska söka tillstånd till verksamheten på någon annan plats. Verksamheten är inte förenlig med ett bevarande av naturreservatet.

### **Föreningen Rädda Lovö**

1. Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen
  - a. bedömer hela hanteringskedjan för krossade bergmassor som följdverksamheter av byggandet av Förbifart Stockholm, från utsprängningen av projektets tunnlar till omhändertagandet av massorna i mottagningshamnar och lagring
  - b. bedömer de krossade bergmassorna som miljöfarligt avfall som efter att ha lämnat hanteringsområdet för krossning och renspolning fortfarande är belagda med sådana restprodukter från sprängningar som kan urlakas och orsaka miljöskador samt anpassa villkoren för hanteringen av sådana förorenade bergmassor till detta
  - c. prövar om transporterna av krossade bergmassor i hela hanteringskedjan enligt ovan
    - i. uppfyller alla bestämmelser i miljöbalken och i skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde samt i EU:s miljökvalitetsnormer för vatten, som ska skydda Mälarens vatten och vattenlevande organismer från påverkan av skadliga föroreningar, uppgrumling och annat som kan skada fisket eller försämra vattenkvaliteten i Mälaren, varvid särskilt ska beaktas att Mälarens vatten är råvatten för regionens dricksvattenförsörjning
    - ii. inte strider mot miljöbalkens bestämmelser för skydd av berörda riksintressen
  - d. bedömer och beaktar
    - i. riskerna för att de i projektet använda färjorna och lastfarkosterna för krossade bergmassor kolliderar med andra fartyg eller går på grund, särskilt i trånga eller svårnavigerade farleder eller vid svåra väderförhållanden
    - ii. riskerna för utsläpp av förorenande ämnen som sådan kollision och grundstötning eller brand eller andra olyckor ombord kan förorsaka
    - iii. riskerna för den ökade erosion av stränder och bottnar i de hamnar och farleder som riskerar att förorsakas av svallen och de strömvirvlar från de i projektet använda färjornas och bergmasse-transportfarkosternas propellrar och andra framdrivningsutrustningar
    - iv. riskerna för att nämnda erosion medför att de i strand- och bottensedimenten lagrade föroreningarna, bl.a. polyaromater, metaller och PCB läcker ut i vattnet och att halterna av dessa ämnen kan uppnå hälsopåverkande nivåer

- v. riskerna för den ökade uppgrumling av vattnet som nämnda erosion ger upphov till och som försämrar vattenkvaliteten i Mälaren och försvårar och fördyrar dricksvattenreningen
    - e. kontrollerar om det finns tillstånd för att ta emot, hantera och lagra de krossade bergmassorna i de mottagande hamnarna och informerar de sakägare och organisationer som deltagit i domstolsförhandlingarna om läget, bl.a. om det fortfarande finns möjligheter för berörda myndigheter, föreningar och sakägare att lämna synpunkter och yrkanden inför eller under prövningar som inte är slutförda
    - f. inväntar att alla under punkt e nämnda tillstånd föreligger innan domstolen avslutar handläggningen av mål M 3342-11 och M 3343-11
    - g. inte ger verkställighetsförordnande för att påbörja byggandet av Förbifart Stockholm.
  2. Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen
    - a. i villkor tillämpar industribullernormerna för alla mätningar, bedömningar och beslut om bullernivåer och behov av bullerdämpning och bullerskydd och skyldighet att på olika sätt skydda människor som utsätts för störande buller över tillåtna gränsvärden i alla mål som rör projektet inom Ekerö kommun och i anslutning till den tillfälliga hamnen vid Sättra varv
    - b. inte medger högre bullernivå än 35 dBA för fritidsbebyggelse utom kl. 07–18 vardagar och då högst 40 dBA
    - c. i villkor bestämmer att Trafikverket vid de fastigheter som ligger närmast bullerkällorna och utsätts för de högsta bullernivåerna låter sätta upp bullermätare som är avläsningsbara för fastighetsägarna och deras hyresgäster.
  3. Föreningen yrkar att syn hålls av vattenvägar och mottagningshamnar.
  4. Föreningen yrkar att all krossning av bergmassor om det är möjligt sker under jord och annars som nedsänkt krossning i slutna och bullerdämpade utrymmen.
  5. Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen låter experter som är oberoende av Trafikverket granska de fördröjningskostnader som Trafikverket uppgett under förhandlingen den 27 oktober 2014.
  6. Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen vid formulering av villkorsförslag för buller tar den hänsyn till boende i fastigheter som kommer att utsättas för bullerstörningar som Naturvårdsverkets normer för industribuller föreskriver och bortser från Trafikverkets krav på att villkoren ska anpassas till deras tidsplaner och försök att komma så billigt undan som möjligt.
  7. Föreningen instämmer i Settra Samfällighetsförenings yrkande på en samlad, helhetlig prövning utifrån 11 kap. miljöbalken av alla mål som ingår i huvudförhandlingen.
  8. Föreningen yrkar att Trafikverket föreläggs att låta Sjöfartsverket redovisa riskbedömningar för samtliga färjeleder och leder för sjöfrakt av krossade bergmassor och sammanhörande hamnverksamheter samt åtgärdsprogram för vad som måste göras för att förebygga skador och för att minska skadeverkning om olyckor eller skador ändå skulle inträffa.
  9. Föreningen yrkar att Trafikverket föreläggs att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med kartläggning av halterna av miljögifter i strand- och botten-sediment längs de farleder och i de hamnar som ska användas i projektet.

10. Föreningen yrkar att Trafikverket föreläggs att komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med redovisning av hur bevarandestatusen för rödlistade småsvaltningen i de två Natura 2000-områdena i Rödstensfjärden kan påverkas av vågsvall från farkoster med krossade bergmassor.
11. Föreningen yrkar slutligen *i första hand* att Trafikverket med fullskaleförsök visar att färjetransporter och hantering av bergmassor, som de ansökta verksamheterna i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11 omfattar, inte innebär risker för skador på människor, på djur och växter, på de land-, strand- och vattenområden som ingår i riksintresset Mälaren med öar och stränder eller på Östra Mälarens vattenskyddsområde. De yrkar *i andra hand* provotidsutredning för de i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11 ansökta verksamheterna och nödvändiga följdverksamheter.

### **Mälaröarnas Naturskyddsförening**

Föreningen har synpunkter på bl.a. omhändertagande av vatten från hamnarna.

### **Naturskyddsföreningen i Stockholms län**

- Byggandet av Förbifart Stockholm strider mot en mängd mål satta av regeringen.
- Hamnarna strider mot förutsättningarna för vattenverksamhet genom sin negativa miljöpåverkan.
- Hamnverksamheten strider mot hushållningsreglerna och försiktighetsprincipen.
- Mälaren som riksintresse bör väga tyngre än Förbifart Stockholm.
- Konsekvenserna skulle bli allvarliga om Mälaren förorenas eftersom ingen reservvattentäkt kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid.
- Påverkan på naturen kommer bli omfattande, både på kort och på lång sikt.
- Viktiga rekreationsområden kommer att bli bullerstörda under den cirka tio år långa byggperioden vilket strider mot miljömål om att bevara tysta områden i Stockholms gröna kilar.
- Det finns en risk att folk inte ser sitt närmaste naturreservat som en naturlig rekreationsmöjlighet om den inte har kunnat utnyttjas på flera år.
- Ytterligare utredningar behövs bl.a. om vad som händer om Mälaren förorenas kraftigt.

### **Stockholms Naturskyddsförening**

Föreningen har samma inställning som Naturskyddsföreningen i Stockholms län och gör följande tillägg.

- Föreningen motsätter sig att verkställighetsförordnande ges.
- Föreningen ställer sig bakom Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommuns yrkande om kompensationsåtgärder i Sätmaskogens naturreservat.

## ÖVRIGA SOM YTTRAT SIG I MÅLET

Här redovisas inställning och yrkanden från dels de som är sakägare avseende miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken, dels övriga som yttrat sig i målet. En uppräknig av vilka Trafikverket bedömt som sakägare enligt 9 kap. miljöbalken finns i sakägarförteckning, bilaga till ansökan med gjord komplettering. Redovisningen görs i bokstavsordning utifrån fastighet.

### G-B R och O R

Yttrar sig avseende X5.

De yrkar att alla kostnader och olägenheter som de kommer att drabbas av vid byggandet av Förbifart Stockholm ska ersättas av Trafikverket.

De kan störas av buller från byggarbetsplatsen. De bor permanent i Kungsborg, Kungshatt. I byn Kungsborg finns en gemensam sommarvattenanläggning som tar vatten från Mälaren. Vattenkvaliten kommer att påverkas av sprängdammet som uppkommer när man lastar tunnelns bergmassor på pråmar som skeppas ut från hamnen i Sätra. Det kan få till följd att de inte kan använda sjövattnet. Sjövattnet är i dag av så hög kvalitet att de kan dricka det efter enkel filtrering. Det kommer även att bli ökad uppgrumling av vattnet på grund av virvelbildningar och svall från fartyg som angör, lastar och transporterar bort krossade bergmassor.

### L A och Y A

Yttrar sig avseende Y1.

De yrkar att fastigheterna Y2, Y3, Y4, Y1 och Y5 ska tas upp i sakägarförteckningen. Fastigheterna har en gemensam djupborrad brunn belägen mellan Y2 och Y4.

De har synpunkter på buller från hamnverksamheten, skyddsåtgärder m.m.

### Settra samfällighetsförening (ombud C H)

Yttrar sig avseende de av föreningen förvaltade gemensamhetsanläggningarna Stockholm Bredsätra ga:1, Stockholm Bredsätra ga:2, Stockholm Brosätra ga:1 (som omfattar fastigheterna Bredsätra 2, Bredsätra 91, Brosätra 2, Finnsätra 2 och Långsätra 3).

Föreningen har följande principiella inställning.

- Ansökan kan tillstyrkas men de har synpunkter på bl.a. buller, transporter och följdverksamhet.
- Byggandet av Förbifart Stockholm och den planerade vattenverksamheten, här byggandet men även driften av hamnen, kommer att medföra betydande olägenheter för föreningen över lång tid. Cirka 1,8–2 miljoner ton berg ska hanteras i Sätra hamn och verksamheten kommer att finnas i området i cirka

7–10 år. Området är riksintresse för rörligt friluftsliv och yrkesfiske och hamnen ligger inom vattenskyddsområde för vattentäkterna i Östra Mälaren.

- De olägenheter som uppstår är inte förenliga med föreningens behov av en fungerande och säker trafiksituation samt en bullerfri boendemiljö och en ostörd rekreativmiljö utan att skyddsåtgärder regleras genom villkor för att minimera skada.

Föreningen yrkar

1. att hamnens ändamål samt funktionella samband med byggandet av tunnlar för Förbifarten ska prövas i ett sammanhang utifrån en helhetsbedömning
2. att villkoren för tillståndet ska formuleras så att även verksamhetens följdverksamheter regleras och att de transporter som följer av verksamhetens lokalisering och dess funktionella samband med byggandet av tunnel för Förbifart Stockholm begränsas såväl med avseende på frekvens som på vägval, varvid prövningen ska omfatta krossning och bandtransport av uttagna bergmassor samt transporter
3. att verkställighet inte ska ges.

Föreningen har följande villkorsförslag. Hamnverksamheten och driften av densamma bör regleras så

- att det vägval som innebär minst buller för föreningen ska preciseras
- att bullerskydd sätts upp utmed de vägar där transporter kommer att ske, eventuellt byte av fönster
- att, om vägen närmast Settra Samfällighetsförening väljs, ska Trafikverket föreläggas att bullermäta trafiken i samråd med tillsynsmyndigheten och i full transparens med dem
- att ”förlusten” av vägen till ridhuset (Sätravarvsvägen) kompenseras och görs säker för de barn som ska ta sig till ridhuset och att detsamma gäller de vägar som ligger i anslutning till denna väg
- att ny dragning av befintlig ridstig sker i samråd med ridhuset samt anläggs i sådant avstånd och läge till verksamheten att risken för skador i samband med ridning inte uppstår, höga ljud skrämmar hästar osv.
- att de villkorsförslag som nämnden avgivit ska fastställas dvs. kompensationsåtgärder inom reservatet.

**G W**

Yttrar sig avseende X2.

Hon yrkar att tillstånd och dispenser inte ska få tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft. Hon yrkar att mark- och miljödomstolen stoppar förtida arbeten i Sätterskogens naturreservat, t.ex. röjning av skog, tills dom vunnit laga kraft.

**Statens fastighetsverk, SFV**

SFV representerar staten som markägare på Lovön, dvs. Drottningholms slott och slottsområde, Drottningholms kungsgård, Barkarby gård, Berga gård, Edeby gård, Hogsta gård, Lunda gård, Norrby gård, Rörby gård och Söderby gård.

SFV har följande inställning och yrkanden.

SFV motsätter sig inte att tillstånd ges men har flera synpunkter och föreslår skyddsåtgärder m.m. för att begränsa skada på naturmiljön, för att begränsa störningar från följdverksamhet och för att hamnområdet ska återställas efter projektets genomförande.

## **TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN**

### **Översiktlig redovisning av Trafikverkets underlag**

Trafikverkets ansökan gavs in i juni 2011. Trafikverket har därefter gett in bemötande av inkomna synpunkter och kompletteringar till ansökan i bl.a. juni 2012, april 2013 och juni 2014. Trafikverkets underlag utgörs översiktligt av följande.

Ansökan i juni 2011 innehåller bl.a.

- en teknisk beskrivning
- en miljökonsekvensbeskrivning för tillfällig hamn i Sätra
- en samrådsredogörelse
- en miljökonsekvensbeskrivning för arbetsplan enligt väglagen (1971:948)
- reservatsföreskrifter
- en sammanställning av bostäder som erbjuds åtgärder avseende buller
- en sakägarförteckning.

Kompletteringen i juni 2012, aktbilaga 41, innehåller bl.a.

- en komplettering av arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning
- en PM om skyddsåtgärder för Mälaren
- en redogörelse för hantering av bergmassor
- en masshanteringsplan
- en redogörelse för bullerskydd för hamnar
- en PM om miljö kvalitetsnormer vatten

Kompletteringen i april 2013, aktbilaga 76, föregicks av att mark- och miljödomstolen i ett protokoll 2012-10-30, aktbilaga 69, gav Trafikverket tillfälle att komplettera ansökan. Kompletteringen i april 2013 innehåller bl.a.

- en PM om bullerskyddsåtgärder med bullerkartor
- en PM om konsekvenser av förseningar av Förbifart Stockholm
- en PM om stendamm
- en PM om lokalisering av hamnar
- en komplettering av sakägarförteckningen
- en nautisk riskanalys, aktbilaga 78.

Kompletteringen i juni 2014, aktbilaga 125, innehåller bl.a.

- komplettering av utföranden av hamn
- komplettering av uppgifter om bullrande arbeten m.m.

Under huvudförhandlingen har Trafikverket gett in bl.a.

- en arkeologisk undersökning som rör Sätra, aktbilaga 151
- slutliga yrkanden och villkorsförslag, aktbilaga 179 och 213
- en redovisning av åtaganden, aktbilaga 202
- en PM om konsekvenser om verkställighet inte medges, aktbilaga 205.

Trafikverket har också gett in en arbetsplan enligt väglagen för Förbifart Stockholm, aktbilaga 80.

Det antecknas att i mål M 3346-11 gav Trafikverket i juni 2014 in komplettering, aktbilaga 666, som innehåller bl.a.

- en reviderad PM om åtgärder inom berörda reservat.

### **Bakgrund, orientering och avgränsningar**

#### *Allmänt*

Förbifart Stockholm är en planerad ny motorväg väster om Stockholm från Kungens Kurva i söder till Häggvik i norr. Största delen, drygt 18 av 21 km ny vägsträcka, kommer att gå i tunnel som sprängs ut i berg. Det medför att stora mängder bergmassor kommer att erhållas. Bergmassorna transporteras ut från vägtunnlarna via mindre arbetstunnlar eller ramptunnlar, för vidare borttransport.

I september 2009 beslutade regeringen att ge Trafikverket (dåvarande Vägverket) tillåtelse enligt 17 kap. miljöbalken att bygga Förbifart Stockholm. I beslutet finns ett antal villkor som syftar till att främja miljöhänsyn i planering, byggande och drift av vägen. Ett av villkoren är att transporter av massor och material så långt det är möjligt ska ske sjövägen. Trafikverket har därför undersökt möjligheterna att utföra transporter till sjöss. För detta behövs lämpliga hamnar där man kan fylla fartyg med bergmassor och där man kan ta emot färjor lastade med byggmaterial och maskiner som behövs för vägbygget. Trafikverket har framtagit en plan för omhändertagande av massor som uppkommer vid byggande av Förbifart Stockholm.

Avgörande för att kunna genomföra transporter sjövägen är att det finns möjlighet att anlägga en hamn på en lämplig plats samt att kunna nå hamnen från tunneln på ett bra sätt. Trafikverket har utvärderat ett antal olika platser och slutligen valt ut tre av dem som lämpliga för hamnverksamhet. Dessa platser ligger vid Sätra varv vid Kungshattsundet, vid Malmviken på södra Lovö och på norra Lovö vid Lambarfjärden. Hamnarna kommer endast att finnas under den tid Förbifart Stockholm byggs, och kommer därefter att rivs. Hamnverksamheten utgör således en del av byggnadsverksamheten för Förbifart Stockholm.

Trafikverket ansöker om bl.a. tillstånd enligt miljöbalken att bygga, driva och därefter avveckla den tillfälliga hamnen vid Sätra. På platsen bedrivs redan i dag varvs- och hamnverksamhet för fritidsbåtar (Sätra varv).



*Prövning enligt väglagen*

Trafikverket beslutade den 25 oktober 2013 om fastställelse av arbetsplan enligt väglagen. Regeringen avslog i beslut den 15 maj 2014 överklaganden av arbetsplanen, som därmed vunnit laga kraft.

Hamnen omfattas av arbetsplanen, liksom bl.a. den bandtransportör som forslar det utsprängda tunnelberget till hamnen. Arbetsplaneprovningen innefattar en miljöprovning, jfr 3 a § väglagen. Genom arbetsplanen läggs hamnläget fast, jfr 15 och 35 §§ väglagen. Trafikverkets ansökan i mark- och miljödomstolen villkoras av att arbetsplanen antas och vinner laga kraft, vilket bl.a. innebär att en miljöprovning skett. Trafikverket åberopar 11 kap. 23 § 2 miljöbalken vid målets provning.

*Geografisk avgränsning*

Hamnområdet omfattar cirka 22 000 m<sup>2</sup>, varav 400 m<sup>2</sup> på land. Området är beläget på fastigheterna X och X1. Området utgörs av stranden och de anläggningar som där kommer att uppföras samt det vattenområde som fartygen behöver för att manövrera vid angöring och avgång från hamnen.

*Juridisk avgränsning*

Ansökan innefattar begäran om tillstånd för de vattenverksamheter som utförandet av kajanläggningar i vattenområde samt bortledning av ytvatten innebär.

För hamnverksamheten råder tillståndsplikt. Tillståndsfrågan ska prövas hos länsstyrelsen. Då hamnverksamheten har samband med vattenverksamheterna yrkas att även tillståndsfrågan för hamnen prövas i målet.

Vissa av verksamheterna kräver tillstånd från reservatföreskrifter för Sätreskogens naturreservat (7 kap. 7 § andra stycket miljöbalken). Med stöd av 21 kap. 3 § miljöbalken yrkas att dessa tillståndsfrågor prövas i målet.

*Verksamheter*

De verksamheter som kommer att bedrivas inom ramen för denna tillståndsansökan redovisas utförligt i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. I handlingarna, främst miljökonsekvensbeskrivningen, redovisas mer ingående de åtgärder som kan vidtas för att begränsa skadliga verkningar på miljön från verksamheterna. Nedan ges endast en övergripande beskrivning.

De beskrivningar och andra uppgifter rörande verksamheten som ges i ansökan med bilagor utgår från nuvarande kunskap om och planering av projektet. Under det fortsatta förberedelsearbetet kommer Trafikverket att fatta beslut om entreprenadform men en utgångspunkt för denna miljöprovning bör vara att anbudsgivarna kommer uppmantras att föreslå egna tekniska lösningar för hur vissa givna funktioner ska uppnås respektive säkerställas. Detta bör ses som ett led i tillämpningen av principen om bästa möjliga teknik. Av denna anledning anser sig Trafikverket inte

strikt bundet av alla de detaljerade uppgifter som finns i det tekniska ansökningsunderlaget. Inom ramen för det allmänna villkoret kommer det alltså att finnas möjligheter att välja annan teknisk lösning än den som redovisats i handlingarna, så länge som de grundläggande funktionskraven är uppfyllda och verksamheten drivs inom ramen för den miljöpåverkan som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

När det exempelvis gäller utskeppningsvolymerna och drifttider i hamnen bygger uppgifterna i ansökan på antagandet om att bergmaterialet från tunneln kan transporteras bort via alla de tre tillfälliga hamnarna. I händelse av att ett av hamnlägena skulle falla bort, exempelvis vid tillfällig produktionsstörning vid någon del av tunnellen, kan det uppkomma situationer av oförutsedd karaktär som innebär en annan gods fördelning mellan hamnarna än den som redovisats i handlingarna och som baseras på gällande produktionsplanering.

#### *Byggskedet*

Byggnationsarbetena för hamnens etablering bedöms, såvitt avser arbeten med vattenanläggningarna, pågå i cirka ett år. Arbetena består bl.a. av pålning, borrar, fyllning och gjutning. Verksamheterna bedöms främst medföra grumling, buller och markpåverkan. Verksamheterna, liksom tänkbara åtgärder för att undvika skadliga verkningar, beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

#### *Driftskedet*

Hamnens drifttid bedöms omfatta cirka 6 år, varav cirka 4 år för bergutlastning. Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 1,8 miljoner ton (cirka 0,7 miljoner kubikmeter) tunnelberg skeppas ut. De fartyg för tunnelberg som bedöms trafikera hamnen beräknas ha en lastkapacitet om 2 000–4 000 ton.

Mängden intransporterat byggmaterial och maskiner via kajen bedöms till sammanlagt cirka 200 000 ton. En del av godset kommer att vara farligt gods, t.ex. sprängämnen och diesel. För dessa transporter planeras trafik med färjor med lastkapacitet om cirka 130 ton eller däckspråmar att användas.

Verksamheten bedöms främst orsaka buller och damning. Transporterna ger också upphov till risk för utsläpp av drivmedel, oljor, etc. Uttag av sjövattnet för användning som processvatten vid bergborring samt spolning av utsprängda bergmassor i tunnlarna sker vid hamnläget. Uttaget bedöms till drygt 500 m<sup>3</sup>/dygn. Åtgärden har ingen påverkan på vattenförhållandena i Mälaren, inte ens lokalt.

#### *Rivningskedet*

Rivnings- och återställningsarbetena bedöms bedrivas under cirka ett år. Arbetena består bl.a. i bilnings-, sågnings- och skärningsarbeten. Verksamheten bedöms medföra samma påverkan på omgivningarna som byggnationsarbetena.

### *Följdverksamheter*

Frågan om följdverksamheter redovisas nedan under rubriken Tillåtlighet enligt 16 kap. miljöbalken.

### *Beskrivning av området*

Hamnen är belägen vid Sätra varv där Sätra Båtsällskap, Sätra varvs intresseförening och Fiskafjärdens Båtklubb bedriver fritidsbåtverksamhet. Varvet är omgivet av Sätraskogen. De ytor som tas i anspråk för Trafikverkets hamn är huvudsakligen redan exploaterade markytor samt delar av det vattenområde som i dag utnyttjas av småbåtshamnen. En mindre del av hamnytorna påverkar Sätraskogen. Hamnområdet kommer att gränsa till etableringsområdet för tunnelarbetena vid arbetstunnelmynningen i Sätra. Till varvet går en mindre bilväg. Avståndet över vattnet till Kungshatt är cirka 250 meter. Hamnområdet gränsar till farleden i sundet.

Sjöbotten i hamnläget består huvudsakligen av lös lera på friktionsjord på berg. Berg finns på cirka 1,5–4 meters djup under sjöbotten, punktvis kan friktionslagrets mäktighet vara större. Vattendjupet är i hamnläget cirka 10 meter, vilket innebär att muddring inte behöver utföras. Vattendjupet är i sundets mittfåra 11–20 meter. Sjöbotten närmast nuvarande småbåtshamn är förorenad av bl.a. polyaromatiska kolväten (PAH) och metaller.

De byggnader som ligger närmast hamnen finns dels över vattnet på Kungshatt (Nissero), dels öster om hamnen (Björksätra). Cirka 300 meter från hamnläget finns fem byggnader. Inom ytterligare några hundra meters radie finns ytterligare några byggnader.

### **Rådighet**

Vattenverksamheten behövs för byggandet av allmän väg. Rådighet föreligger enligt 2 kap. 4 § 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Den mark på fastigheterna X och X1 som tillfälligt behövs under Förbifart Stockholms byggtid för hamnen avses att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § väglagen. Bestämmelsen innebär att Trafikverket har rätt att nyttja mark eller annat utrymme utanför vägområdet, som upptas och fastställts i arbetsplan under den tid som angetts i planen.

### **Höjdsystem**

Höjdangivelser i ansökan med tillhörande ritningar och andra handlingar hänför sig, om inte annat anges, till rikets höjdsystem 1900, RH00. Som huvudfixpunkt för verksamheten föreslås fixpunkt nr FS02 med höjden +45,46. För punktens läge hänvisas till bilaga 6 till ansökan.

**Planförhållanden, skyddsföreskrifter m.m.***Detaljplan*

Området där den tillfälliga hamnen ska uppföras är detaljplanelagt som småbåtshamn.

*Riksintressen*

Angående riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, se nedan under rubrik Tillåtlighet, underrubrik Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

*Östra Mälarens vattenskyddsområde*

Hamnområdet innefattas i sin helhet av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Skyddsföreskrifter har fastställt av länsstyrelsen den 25 november 2008.

För mark- och anläggningsarbeten som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt miljöbalken såsom vattenverksamhet krävs inte särskilt tillstånd enligt skyddsföreskrifterna. Byggnation och drift av hamnen innebär risk för föroreningsspridning (1 § generell bestämmelse om att ny verksamhet som innebär risk för vattenförorening inte får ske). Dagvatten kommer att samlas upp och genomgå rening innan det når Mälaren, vilket är i enlighet med föreskrifterna (9 § utsläpp av dagvatten från nya eller ombyggda ytor där risk för vattenförorening föreligger får inte ske direkt till ytvatten utan föregående rening). Transporter med farligt gods kommer att ske via hamnen (16 § transport av farligt gods får endast ske på av länsstyrelsen rekommenderade vägar). Inom hamnområdet utförs mark- och anläggningsarbeten som inte är att betrakta som vattenverksamhet (14 § tillstånd krävs för andra mark- och anläggningsarbeten än för tillståndspliktiga arbeten enligt 11 kap. miljöbalken). Trafikverket har slutligt bedömt att det inte krävs dispens från skyddsföreskrifterna.

*Sätraskogens naturreservat*

Sätraskogens naturreservat har inrättats med stöd av 7 kap. 4 § miljöbalken den 20 juni 2006. Där dispenspliktiga verksamheter berör flera olika tillståndsansökningar inom ramen för projekt Förbifart Stockholm, och endast delvis denna ansökan, kommer erforderliga dispenser att sökas hos Stockholms stad. Dessa verksamheter är trädavverkning (A3) och instängsling (A5). Inom ramen för denna ansökan ansöker Trafikverket, med stöd av 7 kap. 7 § andra stycket och 21 kap. 3 § miljöbalken, om dispens från förbud i föreskrifterna för vissa verksamheter, som beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen.

Trafikverket motsätter sig ytterligare krav på kompensationsåtgärder med anledning av den ansökta verksamheten. Med det aktuella utförandet av hamnen är det fysiska intrånget i Sätrareservatet betydligt mindre än tidigare, i stort sett är intrånget bara den hårdgjorda ytan vid kajen och några träd.

### **Befintliga miljödomar**

Några domar, tillstånd eller dylikt som påverkas av den sökta verksamheten föreligger ej.

### **Kortfattad teknisk beskrivning**

Hamnområdet utgörs huvudsakligen av vattenområde och de anläggningar för hamnverksamheten som innefattas i ansökan. I strandlinjen övergår hamnområdet till vägbyggnadsprojektets etableringsområde i anslutning till arbetstunnelns mynning. Hamnen omfattar dels en stenlastningskaj för utlastning av bergmassor bestående av en central plattform och fyra dykdalber, samtliga delar grundlagda på pålar, dels en färjeramp. Mellan den centrala plattformen och dykdalberna för kaj finns gångbroar. En cirka 70 meter lång anslutningsbro med pålade mellanstöd leder till landfästet. I direkt anslutning till landfästet anläggs färjerampen samt en tillhörande dykdalb vilka även de i sin helhet grundläggs på pålar. Pålar planeras att utföras som borrade stålrörspålar och överbyggnad sker i första hand med betong liggande på stålbalkar. Såväl kaj som ramp utrustas med fendrar, pollare, avkörningsskydd, kajstegar och belysning.

Under driftskedet anlägger fartyg vid stenlastningskajen för lastning av tunnelberg via bandtransportör som transporterar berget från arbetstunneln. Genom hamnen beräknas cirka 2 miljoner ton tunnelberg lastas ut. Antal anlöp beräknas bli cirka 2–3 per dygn beroende på fartygsstorlek.

Till färjerampen anländer färjetransporter med lastbilar. Lastbilarna transporterar arbetsmaskiner, byggmaterial, sprängämnen, drivmedel, smörjmedel, etc. till tunnelarbetena. Cirka 200 000 ton gods kommer att levereras via färjerampen. Antal anlöp beräknas bli cirka 2–5 per dygn men kan ibland bli högre än så.

För uttaget av sjövattnen anläggs en pumpstation i anslutning till övriga installationer i vattnet. En sugslang nedsänks i vattnet och en tryckslang läggs i transportbandets sträckning till arbetstunneln.

Vid återställningsarbetet på land schaktas hårdgjorda ytor bort och ytjordlager återplaceras. Anläggningarna i vatten demonteras och körs bort. Pålar dras upp eller kapas i nivå med sjöbotten.

### **Miljökonsekvenser**

#### *Allmänt*

Vid byggnation av den tillfälliga hamnen blir den huvudsakliga miljöpåverkan grumling i vattnet och störningar för omgivningar i form av buller, damm och ljus. Under rivning av hamnen uppstår samma miljökonsekvenser som under byggnation.

Under tiden som hamnen är i drift förväntas den huvudsakliga miljökonsekvensen vara buller och damm från stenlastningen till fartygen och buller från färjerampen.

Anläggningar för den nuvarande fritidsbåtverksamheten på platsen kommer huvudsakligen att flyttas till den nordöstra delen av hamnområdet. Sättra strandstig, som passerar Sättra varv i dag, kommer att flyttas så att det instängslade hamnområdet kan passeras även när Trafikverkets hamn etablerats.

Den tillståndssökta verksamhetens miljökonsekvenser beskrivs utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen. I denna redovisas även förslag till skadeförebyggande åtgärder. I en bilaga redovisas hela projektets samlade miljökonsekvenser genom miljökonsekvensbeskrivningen för projektets arbetsplan.

### *Buller*

Som framgår av bl.a. regeringens tillåtlighetsbeslut föreligger ett stort behov av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Den höga trafikbelastningen på den enda större vägen över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm, Essingeleden, medför stora framkomlighetsproblem och en hög miljöbelastning i området. För att minska miljöbelastningen av en ny väg byggs större delen av Förbifart Stockholm i tunnel. Tunnelalternativet medför en totalt sett minskad bullersituation och skonar natur-, kultur- och friluftsområden som annars tagit skada av en högt trafikerad väg i marknivå.

Det därav valda tunnelalternativet medför att närmare 20 miljoner ton berg sprängs ut ur berggrunden. En mindre del återanvänds inom projektet, medan den helt övervägande delen måste transporteras bort. 20 miljoner ton berg motsvarar cirka 650 000 lastbilstransporter. Regeringen har i sitt tillåtlighetsbeslut angett att dessa transporter företrädesvis ska ske sjövägen och att tillfälliga hamnar därför ska byggas för att hantera transporterna. Efter byggnationen av Förbifart Stockholm ska hamnarna avvecklas.

Byggnationen, användningen och rivningen av hamnarna innebär dock i sig en miljöpåverkan på närområdet, främst i form av buller. Under byggskedet av hamnen är pålningen den verksamhet som genererar mest buller. Under driftskedet är det lastningen av tunnelberg i fartyg som genererar mest buller och under rivningskedet är det bilning av betong som bullrar mest.

Trafikverket har utrett vilka bullernivåer som uppstår för de boende i närområdet vid respektive verksamhet i hamnen inklusive följdverksamheter och störningar från det intilliggande etableringsområdet. Förhållandena redovisas utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen och dess bullerutredning.

Under byggskedet och rivningskedet bedöms 4 bostadshus bli berörda av bullernivåer över 60 dBA. Under hamnens driftskede bedöms 13 bostadshus bli berörda av bullernivåer över 45 dBA vid fasad. Buller från bandtransportören är inräknat i dessa uppgifter. Bland dessa bostadshus kan vissa bli aktuella för åtgärder i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag, i syfte att innehålla riktvärdet inomhus nattetid. Redovisning av inventerade fastigheter ges i bilaga 8 till ansökan.

Behovet av tillfälliga hamnar i projektet har uppkommit som ett resultat av flera miljööverväganden och regeringens tillåtlighetsbeslut. De bullerstörningar som uppkommer till följd av hamnarnas etablering, drift och avveckling är begränsade i tiden och av övergående natur. Bullerstörningarna berör ett fåtal boende. De restriktioner som ska uppställas för verksamheten bör avvägas med beaktande av dessa förutsättningar. Restriktioner i form av alltför återhållna tidsbegränsningar för verksamheten leder oundvikligen till längre byggtid, och därmed till en utdragen varaktighet för störningarna.

Med hänsyn till projektets omfattning och komplexitet är det således angeläget att framdriften av tunnelarbetena – och därmed bergutlastningen – kan genomföras med viss flexibilitet. Även om de mest bullrande arbetsmomenten prioriteras att utföras dagtid måndag till fredag kan det av produktionsskäl förekomma att arbeten även måste utföras andra tider. Genom de åtaganden som Trafikverket föreslår som villkor för bullrande verksamheter, bör de kringboendes intressen av största möjliga störningsfrihet vara tillgodosett. Utöver fysiska bulleråtgärder ska de närboende löpande informeras om den närmaste framtidens förväntade produktions- och bullersituation, vilket möjliggör framförhållning och möjlighet till anpassning.

Genom det kontrollprogram för buller som ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten ska bullersituationen löpande kontrolleras. Resultatet ska läggas till grund för fortsatt information till de boende och samråd med tillsynsmyndigheten.

Av Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd för tillståndsprovning m.m. av hamnar (2003:7) framgår att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5) bör tillämpas för buller från traditionell hamnverksamhet. Hamnen vid Sättra medför dock inte att någon permanent hamnverksamhet etableras. Hamnverksamheten kommer att bedrivas under cirka sex år (byggnationen respektive avvecklingen därutöver under cirka ett år vardera). Hamnen och den verksamhet som där bedrivs är ett integrerat led i byggverksamheten av Förbifart Stockholm och hamnen är inte avsedd för någon självständig hamnverksamhet av traditionellt slag. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller (NFS 2004:15) bör därför tillämpas på hamnverksamheten inklusive följdverksamheter.

#### *Nationella miljö kvalitetsmål*

I underlaget redovisas verksamhetens påverkan på nationella miljö kvalitetsmål.

#### **Tillåtlighet**

##### *Tillåtlighetsprovningens omfattning*

De kumulativa effekterna av påverkan till följd av projekt Förbifart Stockholm har redovisats i miljökonsekvensbeskrivningarna i respektive mål. Dessutom har miljökonsekvensbeskrivningen för den lagakraftvunna arbetsplanen getts in i alla mål. Det finns därmed ett tillräckligt underlag för att bedöma miljökonsekvenserna av såväl de verksamheter som avses i varje enskilt mål som projektet som helhet.

Som utgångspunkt för tillåtlighetsprövningen av hamnarna måste beaktas att dessa utgör en del av det samlade projektet för anläggandet av Förbifart Stockholm, som regeringen funnit tillåtlig enligt miljöbalken. I regeringsbeslutet föreskrevs som villkor att vissa transporter så långt som möjligt ska ske sjövägen och att hamnar och övriga anordningar för dessa transporter ska vara tillfälliga under byggtiden.

Den närmare sträckningen för vägen och därtill hörande anläggningar samt tillfälliga nyttjanderätter för arbetsområden, hamnar m.m. har lagts fast i arbetsplanen.

#### *Tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken*

Tillåtlighet till byggande av Förbifart Stockholm föreligger enligt 17 kap. miljöbalken genom regeringens beslut den 3 september 2009. Regeringen har i sitt beslut meddelat närmare villkor för verksamheten, av vilka punkterna 1, 2, 4 och 5 är av intresse för denna ansökan.

#### Villkor punkt 1

"Den inom korridoren närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas. Planeringen ska ske efter samråd med Boverket, Försvarets radioanstalt, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner. Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas. Vidare ska åtgärder vidtas som begränsar påverkan på skyddsintressena i Natura 2000-området Edeby Ekhage och värdena i övriga berörda områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken".

#### Villkor punkt 2

"Vägverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de förhållanden i berörda och omgivande naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Planen ska innehålla de åtgärder som ska vidtas för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om".

#### Villkor punkt 4

"Vägverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, upprätta en plan för omhändertagande, återvinning och bortskaffande samt eventuellt mellanlagring av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av väganordningarna. Planen ska omfatta transporter av massor och byggnadsmaterial. Sådana transporter ska så långt möjligt ske sjövägen. Hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. De ska iordningställas i så god tid och med sådan kapacitet att tunga transporter på väg 261, förbi världsarvet Drottningholm och på det lokala vägnätet på Lovön så långt möjligt kan undvikas. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län



och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om".

#### Villkor punkt 5

"Vägverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrvatten, Stockholm Vatten och berörda kommuner vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda grund- och ytvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt från vägtrafiken".

Trafikverket redovisar i dokumenten "Beaktande av tillåtlighetsvillkor" jämte bilagor (bilaga till ansökan) åtgärder för att säkerställa att ovan redovisade villkor innehålls.

#### *Tillåtlighet enligt väglagen*

Tillåtligheten av den verksamhet som denna ansökan avser prövas vidare genom fastställelseprövningen av arbetsplan, jfr 3 a § väglagen. Hamnområdet och verksamheterna där omfattas av arbetsplanprövningen. Mark- och miljödomstolens dom enligt denna ansökan föreslås villkorad av att lagakraftvunnen arbetsplan föreligger. Förutsättningar för miljödomstolens tillstånd föreligger därmed även enligt 11 kap. 23 § miljöbalken.

#### *Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken*

Genom egen personal och genom att i mån av behov anlita kompetenta tekniska konsulter har Trafikverket tillräcklig kompetens för att anlägga, driva och avveckla hamnanläggningarna på ett miljömässigt lämpligt och godtagbart sätt. Vid framtagande av bl.a. miljökonsekvensbeskrivning för verksamheterna har Trafikverket på ett systematiskt sätt utrett och dokumenterat miljörisker och skador förenade med hamnarna. En god kännedom om miljö-, natur- och kulturintressena i och kring de berörda områdena har därigenom upparbetats. Ytterligare kunskap inhämtas fortlöpande i takt med att förberedelse- och projekteringsarbetet fortskrider och konkretiseras. Omfattande utredningar rörande bullerskyddsåtgärder har utförts för att kartlägga möjligheterna att vidta bullerbegränsande åtgärder vid hamnanläggningarna. Som ett led i upprättandet av en riskanalys för sjöfarten har Trafikverket också inhämtat information och underlag från andra myndigheter och aktörer för att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för att hamnanläggningarna och hamnverksamheten ska uppfylla erforderliga miljö- och säkerhetskrav.

Trafikverket avser att vid upphandling av arbeten m.m. för hamnarna säkerställa att anlitate entreprenörer känner till miljörisker som är förenade med hamnarna.

#### *Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik – 2 kap. 3 § miljöbalken*

Hamnarna har utformats med beaktande av såväl kravet på bästa möjliga teknik som kravet på minsta möjliga skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningarna och de tekniska beskrivningarna

har Trafikverket vid utformning av hamnanläggningarna strävat efter att finna en övergripande placering och utformning som orsakar en så liten miljöpåverkan som möjligt men med ett godtagbart tekniskt resultat. Därmed kommer relativt få kringboende att drabbas av mer påtagliga störningar från verksamheten. Hamnarna har också utformats för att exempelvis kunna undvika muddring i anläggningsfasen, flytande kajkonstruktioner väljs där så kan ske etc.

Genom vidtagande av sådana skadeförebyggande åtgärder som redovisats kommer erforderliga försiktighetsmått att vidtas i syfte att begränsa negativa miljöeffekter av hamnarna.

Trafikverket avser att beakta försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik i anläggnings-, drifts- och utrivningsfas.

#### *Produktvalsprincipen – 2 kap. 4 § miljöbalken*

Endast i förväg godkända kemiska produkter etc. kommer att användas vid hamnarna. Vid arbetena ska sådana tekniker eller metoder användas som medför att användningen av miljöbelastande produkter begränsas. För att garantera att produktvalsprincipen efterlevs kommer kontinuerliga kontroller att utföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### *Hushållnings- och kretsloppsprinciperna – 2 kap. 5 § miljöbalken*

Hamnverksamheten främjar god resurshushållning då utsprängda bergmassor transporteras med fartyg, vilket är mer bränsleeffektivt än lastbil. Utsprängda bergmassor kommer att nyttiggöras på sätt som närmare redovisas i målen.

Vid hamnarna på Lovö kommer jordmassor att hanteras så att en god återställning av hamnområdet efter avslutad drift kan genomföras. Trafikverket avser härutöver att så långt möjligt välja resurs- och energisnåla processer och sträva efter en hög grad av återanvändning eller återvinning av resurser.

#### *Lokaliseringsprincipen – 2 kap. 6 § miljöbalken*

Trafikverket har, inom ramen för arbetsplanearbetet enligt väglagen, utvärderat ett antal olika lokaliseringsalternativ för hamnarna. Avgörande för att kunna genomföra materialtransporter sjövägen är att hamnarna kan anläggas på en plats vid vattnet som ligger på rimligt avstånd och i ett lämpligt läge i förhållande till de planerade arbetstunnlarna. Arbetstunnlarnas placering är i sin tur beroende av trafikledens lokalisering och vid val av lokalisering har såväl miljömässiga som produktionstekniska överväganden gjorts. Eftersom projektets alla delar är nära sammanlänkade har hamnarnas lokalisering beaktats vid överväganden rörande arbetstunnlarnas lokalisering och utformning. Vid val av slutlig lokalisering för hamnanläggningarna har, utöver teknisk hänsyn, även beaktats de skyddsområden och riksintressen som finns i de berörda områdena samt att varje hamn ska kunna bedrivas effektivt under några år med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. I Sättra har hamnverksamheten placerats i anslutning

till en befintlig småbåtshamn. Placeringar av hamnlägena har eftersträvat där så få boende som möjligt störs, samtidigt som muddring, och därmed grumling, kan undvikas. Den slutligt valda placeringen av området för varje hamn har varit föremål för utredningar, samråd och prövning enligt väglagstiftningen. Någon annan lokalisering av hamnlägena än de platser som utretts och fastslagits enligt väglagsprövningen är i praktiken inte möjlig.

Vid prövningen av lokaliseringsfrågan ska även beaktas att de sökta tillstånden avser temporära anläggningar och tillfälliga hamnverksamheter som kommer att bedrivas under ett begränsat antal år. Platserna kommer därefter att återställas för att så långt som möjligt återgå till dagens förhållanden.

Sammantaget bedömer Trafikverket att de sökta lokaliseringarna för hamnarna är lämpliga. Lokaliseringen av hamnarna är inte i strid med några gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser. Trafikverket menar således att hamnen vid Sätra varv inte kan anses stridande mot den för området gällande detaljplanen eller att det i vart fall inte är fråga om annat än en mindre avvikelse från planen.

#### *Skälighetsprincipen – 2 kap. 7 § miljöbalken*

Trafikverket har i de överväganden som ligger till grund för denna ansökan bedömt, samt kommer att – i de överväganden som återstår att göra under utförandet – bedöma risker för hälso- och miljöpåverkan samt väga nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaden för sådana åtgärder.

#### *Ansvarsprincipen – 2 kap. 8 § miljöbalken*

Trafikverket kommer att utföra de skadeförebyggande åtgärder och avhjälpa de skador och olägenheter som uppstår i den utsträckning som bedöms tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sammanfattningsvis avser Trafikverket att bedriva de verksamheter ansökan avser med iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

#### *Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken*

Hamnarna medför påverkan inom områden som identifierats eller pekats ut som områden av riksintresse. Ingen omfattande påverkan kan förutses på de riksintressen som kan komma att beröras av de ansökta hamnarna. Det föreligger därför inte hinder mot verksamheterna med hänvisning till reglerna i 3 eller 4 kap. miljöbalken.

#### *Yrkesfisket/vattenbruk – 3 kap. 5 § miljöbalken*

Mälaren i sin helhet är upptagen som riksintresse för yrkesfisket. Någon negativ påverkan på yrkesfisket kan inte förutses till följd av verksamheterna. Inte heller har någon annan påverkan som kan förväntas ha en negativ inverkan på yrkesfisket identifierats.

**Kulturmiljö – 3 kap. 6 § miljöbalken**

Större delen av Lovö ingår i ett område som är av riksintresse för kulturmiljön med hänvisning till befintlig kunglig slottsmiljö som huvudsakligen speglar 1600- och 1700-talen samt öns odlingslandskap med förhistorisk bruks- och bosättningskontinuitet sedan bronsåldern. Hamnen på norra Lovö ligger i sin helhet utanför detta riksintresseområde medan hamnen i Malmviken ligger i en ytterkant av området. Någon påtaglig påverkan på områdets kulturmiljövärden som medför att hamnarna inte ska vara tillåtliga kan inte förutses. Hamnverksamheten utgör i stället ett led i att minska projektets samlade påverkan på kulturmiljön på Lovö.

**Kommunikationer – 3 kap. 8 § miljöbalken**

Mellan Sätra och Kungshatt och i Lambarfjärden finns allmänna farleder som utgör riksintresse för sjöfarten. Sjötrafikens framkomlighet i dessa farleder bedöms inte påverkas under hamnarnas anläggnings-, drifts- eller rivningsfas.

**Totalförsvaret – 3 kap. 9 § miljöbalken**

Det finns ett riksintresse för totalförsvaret vars skyddszon omfattar i princip hela Lovö. Trafikverket kommer att vidta de skyddsåtgärder som krävs för att inte påverka detta riksintresse och för att undvika skador och störningar på FRA:s verksamhet. Möten med FRA sker kontinuerligt i detta syfte. Någon påverkan på FRA:s verksamhet till följd av hamnarna kan inte förutses.

**Särskilt utpekade områden – 4 kap. 2 § miljöbalken**

Hamnområdena Sätra varv, Malmviken och Norra Lovö omfattas av riksintresseområdet Mälaren med öar och strandområden. Inom detta område ska turismens och det rörliga friluftslivets intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Hamnarna är temporära och kommer att bedrivas på en begränsad yta inom riksintresseområdet. Begränsningar av allmänhetens rörlighet i områdena i form av verksamheter och instängsling kommer att kompenseras i form av omdragning av stigar etc. Åtgärder kommer således att vidtas för att minska påverkan framför allt på friluftslivet i de berörda områdena. Hamnarna kan inte anses medföra någon påverkan av betydelse för varken turism eller friluftsliv och förväntas inte påverka riksintresseområdets karaktär långsiktigt. Hamnarna är således inte oförenliga med skyddsintressena i 4 kap. miljöbalken och de bedöms inte heller medföra någon permanent påverkan på natur- eller kulturvärdena.

***Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken – miljökvalitetsnormer***

Hamnarna förväntas inte i något skede medföra annat än mycket små negativa konsekvenser för vattenkvalitén i blivande hamnbassänger eller i relevanta vattenförekomster. Hamnarna bedöms inte medverka till att miljökvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus överskrids eller att god ekologisk status inte uppnås i relevanta vattenförekomster. Något hinder mot att meddela tillstånd föreligger därför inte enligt 5 kap. miljöbalken. Några särskilda skyddsåtgärder är inte heller påkallade enligt 2 kap. 7 § andra och tredje stycket miljöbalken.

*Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken – naturreservat*

Delar av hamnen vid Sätra varv berör områden inom Sätmaskogens naturreservat. Trafikverket ansöker om tillstånd till utförande av vissa ansökta åtgärder vartill tillstånd kan meddelas enligt föreskrifterna. Hamnen vid Sätra varv syftar till att minska de totala miljökonsekvenserna vid anläggandet av Förbifart Stockholm och tillgodoser därmed ett angeläget allmänt och miljömässigt intresse. Lokaliseringen av hamnen har utretts och är nära sammankopplad med arbetstunnlarnas lokalisering. Detta bör vägas mot det begränsade och tillfälliga intrång i reservatet som hamnen kommer att medföra. Av reservatsbeslutet och underlag för detta framgår att reservatet inte ska försvåra tillkomsten av Förbifart Stockholm.

Ett antal åtgärder redovisas med anledning av de intrång och störningar som kommer att ske i naturreservatet. Åtgärderna är tänkta att under byggtiden bl.a. kompensera för förlorade eller inskränkta naturvärden genom att öka upplevelsevärden m.m. inom delar av reservatet som inte berörs av verksamheten. Trafikverket hänvisar till utförlig redogörelse i PM om åtgärder inom berörda reservat. Reglerna om naturreservat och den befarade påverkan på Sätmaskogens naturreservat utgör därför inget hinder mot tillåtligheten av hamnen eller hinder mot att meddela tillstånd.

Vissa mindre omfattande dispens- eller tillståndspliktiga åtgärder kan tillkomma under projektets genomförande. Det rör sig främst om sådana mindre intrång som inte med tillräcklig säkerhet kan förutses innan detaljprojektering genomförs. För att möjliggöra en bedömning av den samlade påverkan på naturreservat har en konsekvensbedömning med avseende på alla nu förutsedda åtgärder som berör naturreservatet getts in. Genom utredningen är det möjligt att göra en samlad bedömning av hur projektet påverkar de naturvärdena och de syften som legat till grund för bildandet av dels Sätmaskogens naturreservat, dels andra naturreservat som påverkas av andra delar av projektet. Bilagan innehåller också en redogörelse för samtliga föreslagna kompensationsåtgärder.

Ansökt verksamhet i Malmviken och på Lovö förväntas inte medföra påverkan på något naturreservat. I arbetet med tillskapandet av Lovö naturreservat anges uttryckligen att genomförandet av Förbifart Stockholm och planerad ombyggnad av väg 261 inte hindras av reservatsbeslutet.

*Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken – strandskydd*

Hamnarna på norra Lovö och i Malmviken kommer att lokaliseras i område där strandskydd gäller. Hamnen vid Sätra varv kommer däremot att bedrivas inom detaljplanelagt område där strandskyddet är upphävt. Hamnarna omfattas av arbetsplanen och strandskyddsfrågan har därmed beaktats. Etableringen av tillfälliga hamnar i området har angetts som ett villkor i regeringens tillåtlighetsprövning. Strandskyddet utgör alltså inte något hinder mot de ansökta hamnarna, 7 kap. 16 § 2 och 3 miljöbalken.

*Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken – vattenskyddsområde*

Hamnarna ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. De kommer inte att medföra en sådan påverkan på vattenskyddsområdet att någon dispens från skydds-föreskrifterna behövs. Särskilda skyddsåtgärder genomförs med avseende på råvattenintaget för Lovö vattenverk. Något hinder mot att tillåta verksamheten med anledning av bestämmelserna i 7 kap. 22 § miljöbalken föreligger inte.

*Ekonomisk tillåtlighet enligt 11 kap. 6 § miljöbalken*

Kostnaderna för etablering och utrivning av hamnarna med kringutrustning bedöms som mest uppgå till cirka 110 miljoner kr. Anläggande, drift och utrivning av anläggningar förväntas medföra begränsade miljökonsekvenser av övergående natur, framför allt i form av viss grumling i samband med arbeten i vatten och buller i närområdet. Uppskattningsvis kommer närmare 10 miljoner ton bergmassor att borttransporteras för nyttiggörande via hamnarna. Dessa bergmassor måste transporterats via det redan hårt belastade allmänna vägnätet om tillstånd till hamnarna inte meddelas.

Anläggandet av hamnarna motiveras framför allt av den stora miljömässiga nyttan av att borttransport av bergmassor kan ske sjövägen i stället för med tunga transporter på land. Genom sjötransporter kan behovet av transporter på land, på tungt belastade vägsträckor, minskas med hundratusentals transportrörelser sett över projekttiden. De sammanlagda störningar som uppstår på natur- och kulturmiljö bedöms därigenom väsentligen kunna minskas. Likaså minskas bullerstörningarna för de många enskilda som bor och arbetar längs de sträckor som annars skulle komma att trafikeras av byggtrafiken. Även påverkan på enskilda, känsliga objekt såsom det lokala vägnätet på Lovön och världsarvet Drottningholm minskar om transporter kan ske till sjöss i stället för på land. Det finns vidare trafiksäkerhetsvinster att göra om tunga transporter på land kan minska.

*Tillåtlighet enligt 16 kap. miljöbalken*

Något skäl att ytterligare tidsbegränsa tillstånd eller dispens finns ej. Eftersom Trafikverket är sökande finns inte anledning att överväga ekonomisk säkerhet för efterbehandling och andra återställningsåtgärder.

Vid prövningen av Trafikverkets ansökningar ska enligt 16 kap. 7 § miljöbalken hänsyn även tas till följdverksamheter som är behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Endast följdverksamheter som har ett omedelbart samband med de ansökta verksamheterna ska beaktas. Prövningen ska dessutom ha en ändamålsenlig avgränsning. De följdverksamheter som är relevanta vid prövningen av hamnarna är transport av bergmassor via transportband och sjötransporter mellan hamn till allmän farled. Miljökonsekvenserna av dessa verksamheter beskrivs i ansökan och Trafikverkets kompletterande yttranden. Konsekvenserna av följdverksamheterna är framför allt påverkan på omgivningen i form av buller och risker förenade med sjötransporter. Villkorsreglering som hantear även störningar från dessa följdverksamheter ingår i villkorsförslagen.

Verksamhet till och transporter från potentiella mottagnings- eller utskeppningshamnar runt Mälaren eller krossningsverksamhet vid dessa hamnar utgör inte en följdverksamhet till hamnarna som ska villkorsregleras. Trafikverket har trots denna inställning lämnat uppgifter för en mer omfattande prövning, om domstolen skulle ha en annan uppfattning än Trafikverket i avgränsningsfrågan.

### *Avfall*

Det berg- och jordmaterial som inte tillgodogörs inom vägprojektet och som transporteras bort utgör inte avfall.

### **Villkor om buller**

Trafikverket redovisar, med anledning av mark- och miljödomstolens förfrågan, alternativa villkorsförslag avseende buller från verksamheten. Om domstolen överväger att besluta om villkor för hamnverksamheten enligt det alternativa förslaget, finns det skäl att besluta om prøvotid i frågan om villkor för buller från hamnverksamheten enligt Trafikverkets yrkande. Utredningen behövs i första hand för hamnen i Sättra och främst avseende lastningen av bergmaterial. Trafikverket anser att det är svårt att bedöma de sammantagna effekterna av hamnverksamheten och de åtgärder som kan vidtas för att dämpa buller. Bullervillkoren har stor betydelse för verksamheten. Om lågfrekvent buller också ska finnas med kan det vara svårt att dämpa buller.

### **Fastigheter på vilka verksamheter och anläggningar förekommer**

Hamn- och vattenverksamheten kommer att bedrivas inom fastigheterna X och X1.

### **Sakägare**

Ägare till fastigheterna X och X1 är Stockholms stad.

Fastigheterna X3, Z1 och X4 i Ekerö kommun bedöms som sakägare avseende vattenverksamhet enligt 11 kap. 2 § 1 miljöbalken på grund av tillfälligt buller vid byggande i vatten, Z1 även på grund av vattenintag.

Några andra fastigheter än dessa bedöms inte berörda av vattenverksamheten på det sätt som avses i 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

I reviderad sakägarförteckning redovisas berörda sakägare.

Fastigheter som berörs av buller från byggnation och rivning av hamnen samt av buller från hamnverksamheten framgår av en PM med sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45 dBA.

**Ersättning till sakägare**

Det område inom X och X1 som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för vatten- och hamnverksamheten ersätts enligt 55 § väglagen inom ramen för vägärendet. Även ersättning till övriga sakägare föreslås ersättas inom ramen för vägärendet. Någon annan ersättningsgill skada till följd av vattenverk-samheten bedöms inte uppkomma. Om skador likväl skulle uppkomma kan anspråk på ersättning prövas enligt reglerna för oförutsedd skada. Möjliga åtgärder för bullerberörda bostadsbyggnader framgår av bl.a. bilaga 8 till ansökan.

**Förslag till kontrollprogram**

Trafikverket föreslår att verket innan respektive verksamhet inleds ska ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket föreslår således att denna medverkan i kontrollprogrammets framtagande delegeras till tillsynsmyndigheten.

**Samråd m.m.**

Samråd i de frågor som omfattas av denna ansökan har skett i enlighet med den redovisning som ges i samrådsredogörelsen. Länsstyrelsen fattade den 7 juni 2011 beslut om att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

**Arbetstid**

Närmare tidplaner för hur arbetena planeras att bedrivas redovisas i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Som framgår kan en cirka tioårig tidsperiod bedömas nödvändig för arbetenas genomförande.

**Anmälan om oförutsedd skada**

De arbeten som omfattas av ansökan motiverar inte att anmälan av oförutsedd skada med anledning av lämnade tillstånd får framställas under en längre tid än fem år.

**Verkställighetsförordnande**

Projekt Förbifart Stockholm är ett infrastrukturprojekt som är omfattande i både tid och rum. Projektet kräver omfattande planering, acceptans och samordning med ett flertal större och mindre intressenter. Många olika överenskommelser, tillstånd och medgivanden måste sammanfalla i tiden för att projektet ska kunna genomföras. Samordning med omfattande upphandlingar enligt lagen om offentlig upphandling måste ske, anbudstider måste beaktas, etc. Flertalet av dessa överenskommelser, tillstånd, etc. har tidsmässigt begränsad varaktighet och verksamheterna måste samordnas och sammanfalla i en komplex process. Om arbeten inte kan igångsättas i rätt tid kan förutsättningar så komma att förändras, att projektets genomförande äventyras eller kraftigt fördras.



Projektets tillåtlighet har prövats av regeringen och arbetsplanen enligt väglagen har vunnit laga kraft. Miljöprovning av verksamheterna har således även skett i annan ordning. Tillstånd för vattenverksamheten ska lämnas enligt 11 kap. 23 § miljöbalken. Hamnverksamheten är extra tidskritisk genom att denna är en förutsättning för att kunna påbörja drivningen av arbetstunnlar. Arbetstunnlar måste byggas innan vägtunnlarna kan börja drivas.

En försening av hamnarna medför försening av hela Förbifart Stockholm. Det finns tidsplaner för att få hamnarna i drift så tidigt som möjligt. En konsekvens av att inte få verkställighet och att projektet fördröjs är en kostnad av 15–20 miljoner kr per månad för alla hamnar. Till detta kommer bl.a. beräknad samhällskostnad för vägen på 108 miljoner kr per månad. Samhällsnyttan beräknas till 1,3 miljarder kr per år. Sammantaget beräknas kostnaden för försening av projektet till 130–140 miljoner kr per månad.

### Åtaganden

Trafikverket gör, utöver vad som i övrigt ingår i kontrollprogram och föreslagna villkor, följande åtaganden för att begränsa konsekvenserna av planerad verksamhet. (I domen redovisas de samlade åtagandena i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11, i lydelse som Trafikverket inte haft någon erinran mot.)

Åtagande	Område
<i>Buller och damning</i>	
Bullerdämpande åtgärd i fartygets lastrumsbotten i form av kvarliggande bergmaterial.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Bullerdämpande åtgärd för att dämpa slagljud från färja, t.ex. gummibeklädnad på färjeklaffen/bryggan.	Norra Lovö och Sätra
Hamnanläggning utförs som pontonkonstruktion.	Norra Lovö och Malmviken
Vid byggande av hamn kommer pålar att borras.	Sätra
Buller och damning ska begränsas genom delvis täckta transportband samt flexibelt rör vid lastning av bergmassor ner i fartyg.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Omlastningsstationer i skarvar mellan transportband kommer att byggas in för att minska buller och damning.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Bevattning av bergmassor och hamnplan vid torr väderlek.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
<i>Mälaren</i>	
Hamnplanen ska vara hårdgjord. Allt dagvatten på hamnplanen och ramper ska samlas upp och pumpas till etableringsområdets behandlingsanläggning för att sedan pumpas vidare till spillvattennätet.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Skyddssarg på ramp och kajkant ska finnas för att förhindra avåkning.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Plats för upplag av snö utformas så att smältvatten leds till behandlingsanläggning.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra

Beredskapsplan för hamnverksamhet och sjöfart ska finnas för att hantera utsläpp på land och till sjöss.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Bränsle och kemikalier ska förvaras utanför hamnområdet och utanför den primära skyddszonen som är 50 meter från strandkant.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Ingen bunkring får ske inom hamnområdet, inom den primära skyddszonen eller inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Uppställning av fordon och arbetsmaskiner kommer att ske utanför den primära skyddszonen.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Absorberande material ska finnas på fartyg, fordon och i hamnområdet.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Länsar ska finnas i anslutning till hamnområdet.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Eventuellt byggmaterial och rivningsmaterial som fallit ned på sjöbotten ska samlas upp och omhändertas.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
<i>Natur- och kulturmiljöer samt friluftsliv</i>	
Hamnområdets avgränsning kommer att ske med antikvarisk och ekologisk medverkan. Eventuella skyddsobjekt kommer att mätas in och om nödvändigt skyddas innan anläggningsarbetena påbörjas.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Utmärkning och skydd av fasta fornlämningar.	Malmviken och Sätra
Fornstigens sträckning läggs om där den passerar transportbandet till hamnen vid Malmviken på Lovö.	Malmviken
Sätra strandstig ska ledas om för att möjliggöra passage förbi hamnområdet. Övriga stigar vars sträckning bryts av hamnen eller etableringsområdet kommer att ges nya sträckningar.	Sätra
Start av kraftigt bullrande arbeten under fåglarnas häckningssäsong (1 april–31 juli) ska undvikas, såvida inte sådan fördröjning inverkar menligt på projektets sluttid.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Alternativa bon byggs för fiskgjuse.	Norra Lovö
Ingen sprängning av berghällar i hamnområde.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Skogskappor sparas för att begränsa insyn.	Norra Lovö
Ridstig läggs om eller nya anläggs.	Norra Lovö och Sätra
<i>Sjötransporter</i>	
En riskanalys för sjötransporterna tas fram av Trafikverket i samråd med Sjöfartsverket, berörda räddningstjänster och Transportstyrelsen. Utifrån riskanalysens resultat ska åtgärder utarbetas.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Sjömätning utförs i och kring hamnar i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Utmärkning med lysprickar och skyltning vid byggande och rivning av hamnarna kommer att göras i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra

Belysning monteras så att pিরer och dykdalber är upplysta.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Under driftskede införs gul lysprick för att markera infarten till småbåtshamnen.	Sätra
Störtankring ska kunna genomföras av fartyg. En procedur för detta ska kunna förevisas av besättningen.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Det ska finnas tydliga rutiner för besättningen på fartyget eller färjan hur de ska agera vid en olycka med misstänkt utsläpp av drivmedel eller kemikalier.	Norra Lovö, Malmviken och Sätra
Ansöka om fartbegränsning utanför Sätra varv för bygg- och drifttid.	Sätra
Utmärkning av ny farled från befintlig allmän farled vid Lambarön till hamnen i Malmviken utförs enligt förslag från Sjöfartsverket och med tillstånd från Transportstyrelsen.	Malmviken
<i>Övrigt</i>	
Ny intagsledning (större djup) byggs vid Lovö vattenverk för att minimera risken för påverkan på produktionen vid vattenverket.	Malmviken

### Prövningsavgift

Kostnaderna för anläggande av vattenanläggningarna beräknas till högst 20 miljoner kr och för anläggning för vattenuttag till cirka 2,5 miljoner kr. Kostnaderna för de delar av det ansökta företaget som avser vattenverksamhet ligger därför i spannet 10–50 miljoner kr. Grundavgiften bör därför bestämmas till 70 000 kr. Tilläggsavgift utgår för bortledning av ytvatten med 10 öre per kubikmeter vatten årlig volym. Med ett beräknat uttag om 170 000 kubikmeter per år bör tilläggsavgiften bestämmas till 17 000 kr.

### REMISSMYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN

#### Naturvårdsverket

Naturvårdsverket ser positivt på de kompletteringar Trafikverket tagit fram gällande skyddade arter och områden, kompletterande skyddsåtgärder samt förtydliganden av vissa villkorsyrkanden. De ser dock fortfarande behov av tydligare reglering av verksamheten samt klargöranden av tillsynsmyndighetens befogenheter. De vill se reviderade villkorsyrkanden när det gäller reglering av verksamhetens bullerstörningar. De efterfrågar också ett tydliggörande av hur Trafikverket ska uppfylla kraven på hushållning med naturresurser och energi vid hantering av överskottsmassor från tunneldrivningen. Den föreslagna åtgärdsplanen för hantering av grundvattenavsänkning och tätning av tunneln behöver kompletteras och revideras för att kunna ligga till grund för reglering av hur verksamheten får bedrivas. Då viktiga frågor hanteras inom ramen för tillsyn och egenkontroll ser de det som viktigt att ett genomarbetat och tydligt utkast till kontrollprogram redovisas. De bedömer att de tillstånd och dispenser som Trafikverket sökt gällande skyddade områden och arter kan lämnas, men att dessa bör förenas med vissa villkor.

*Prövningens omfattning*

Prövningen ska omfatta krossning och bandtransport av uttagna bergmassor. Alla verksamhetsdelar som bidrar till omgivningspåverkan i det berörda området måste omfattas av prövningen, antingen som tillståndssökt verksamhet eller följdverksamhet, för att en ändamålsenlig reglering ska kunna ske. Krossning och bandtransport är en förutsättning för fortsatt hantering av överskottsmassorna, vilket i sin tur är huvudsyftet med att över huvud taget anlägga hamnarna. Krossningen har därmed ett omedelbart samband med den verksamhet för vilken tillstånd söks och kan i princip anses vara integrerad med denna. Därmed utgör krossningen en sådan verksamhet som enligt NJA 2004 s. 421 ska vägas in vid bedömningen av verksamhetens totala miljöpåverkan och för vilken det också bör vara miljömässigt motiverat och praktiskt möjligt att föreskriva villkor i tillståndet. Prövningen ska också omfatta hantering av avfall i form av överskottsmassor från tunneldrivningen.

*Luftburet buller från hamnverksamhet*

Industribullernormen bör ligga till grund för formulering av bullervillkor för hamnverksamheten. Ytterligare skyddsåtgärder behöver vidtas för att minska risken för särskilt störande ljud.

Varken önskemål om flexibilitet när det gäller verksamhetens bedrivande eller erbjudanden om alternativt boende kan motivera en sänkning av kraven på buller- skyddsåtgärder. Vid bedömningen av om bygg- eller industribullernormen ska ligga till grund för bedömning av hur en verksamhets bullerstörningar bör regleras, ska man utgå från verksamhetens och störningarnas karaktär. Det faktum att ansökan avser en relativt likartad miljöfarlig verksamhet på en plats under en period av många år gör att industribullernormen är en rimlig utgångspunkt vid formuleringen av villkor. Det kommer sannolikt inte att bedömas vara rimligt att fullt ut innehålla de bullernivåer som anges i industribullernormen. De erinrar dock om att regeringens beslut om tillåtlighet innehåller ett särskilt villkor om att ambitionsnivån för skyddsåtgärder mot buller från byggverksamheten ska vara hög i projektet.

Naturvårdsverket ser positivt på att Trafikverket tagit fram en utredning av kompletterande bullerskyddsåtgärder för hamnverksamheten och att man åtagit sig att åtgärda rorofärjan för att undvika slagljud. Vid bedömningen av om ytterligare skyddsåtgärder är rimliga måste beaktas att hamnverksamheten kommer att pågå under betydligt längre tid än vad som är normalt i ett anläggningsprojekt. Att tvingas acceptera tillfälligt boende måste anses som ett stort ingrepp i de närboendes vardag, särskilt om det rör sig om längre perioder. En annan faktor som bör påverka bedömningen är att Trafikverket helt motsatt sig begränsningar i arbetstider, antal fartygsanlöp, fartygens bruttodräktighet samt årlig mängd hanterat gods vid utskeppningshamnarna.

De största hälso- och störningsriskerna är kopplade till bullerstörningar som kan påverka möjligheterna till dygnsvila och återhämtning för de närboende. Ytterligare skyddsåtgärder bör fokusera på att minska förekomsten av höga momentana ljudnivåer nattetid samt höga momentana ljud av särskilt störande karaktär under hela

dygnet. Den åtgärd som har bäst förutsättningar att motverka dessa störningar är att lämna ett tunt lager bergmaterial på botten av pråmar och lastrum vid lossning av berg i mottagningshamnarna. Dessa åtgärder skulle minska risken för att närboende vid Sättra störs i en sådan omfattning att tillfällig vistelse eller tillfälligt boende måste tillgripas. Trafikverket har inte visat att någon av dessa åtgärder är orimlig vid en bedömning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Sekundärkrossning av överskottsberg innan utlastning skulle minska risken för slagljud vid lastning. Om sekundärkrossning kan genomföras vid hamnarna utan att de ekvivalenta bullernivåerna ökar nämnvärt är det en miljömässigt motiverad åtgärd för att minska risken för höga momentana ljud vid lastning. Då överskottsberget ändå ska säljas som ballastmaterial bör åtgärden inte heller innebära några merkostnader för Trafikverket.

#### *Lokalisering av hamnar*

Det åligger mark- och miljödomstolen att pröva hamnarnas lokalisering och tillåtlighet. Det underlag som getts in i målet möjliggör en sådan prövning och de ifrågasätter varken tillåtlighet eller lokalisering.

#### *Överskottsberg från tunneldrivning (avfall)*

Domstolen ska pröva den hantering av avfall i form av överskottsberg som uppstår i verksamheten. De åtaganden som Trafikverket gjort för hanteringen är tillräckliga och avfallsklassningen bör inte innebära att nyttiggörande av massorna försvåras.

Masshanteringen och logistikkedjan är av stor betydelse för den tillståndssökta verksamhetens samlade påverkan på människors hälsa och miljön. Dessa frågor måste tillmätas stor betydelse i den aktuella tillståndsprövningen. Det är positivt att miljöeffekterna av masshanteringen vid utskeppningshamnarna beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Naturvårdsverket anser i första hand att det är de stora volymerna och inte bergmaterialets inneboende egenskaper som i detta fall utgör ett potentiellt problem ur miljösynpunkt. Det är relevant med villkor om försiktighetsmått för denna verksamhet oavsett om överskottsmassorna är avfall eller inte.

De överskottsmassor av berg och jord som inte kan nyttiggöras inom projektet ska anses utgöra avfall. Att det bergmaterial som uppkommer i projektet är en resurs som ska användas på bästa sätt är ostridigt. En avfallsklassning av överskottsmassorna innebär inte något hinder för att de massor som uppfyller tekniska och miljömässiga krav nyttiggörs i andra anläggningsprojekt i regionen.

Naturvårdsverket delar inte Trafikverkets uppfattning att 2 kap. 5 § miljöbalken är relevant för bedömningen av om överskottsberget ska anses utgöra avfall. Hushållningsprincipen kommer till direkt uttryck i avfallshierarkin, som anger att avfall i första hand ska förebyggas och i andra hand återanvändas. 2 kap. 5 § miljöbalken kan dock inte, som Trafikverket hävdar, tolkas så att förebyggande av avfall ska ske genom att avfallsbegreppet tolkas snävt, eftersom detta riskerar att motverka syftet med avfallslagstiftningen. Bedömningen av om ett material är avfall eller inte ska göras mot bakgrund av syftet med avfallsdirektivet, dvs. att skydda miljön och människors hälsa. Gemenskapens miljöpolitik syftar till en hög skyddsnivå och

bygger på försiktighetsprincipen och principen att förebyggande åtgärder bör vidtas. Detta innebär att avfallsbegreppet inte kan ges en restriktiv tolkning.

Trafikverket anger att det enligt praxis ansetts olämpligt att avgöra frågan om ett ämne är att anse som avfall eller inte i samband med en tillståndsprövning. Den dom som Trafikverket hänvisar till som stöd för denna hållning, MÖD 2011:39, behandlar dock bara frågan om gränsdragning mellan å ena sidan avfall och å andra sidan biprodukter från en tillverkningsprocess. Även om begreppet "tillverkningsprocess" varken definieras i EU:s avfallslagstiftning eller i miljöbalken, bör begreppet förbehållas processer som innebär omvandling/förädling av insatsvaror med mekaniska och/eller kemiska medel i syfte att skapa flera kopior av samma artikel eller produkt. Byggande av väg eller tunnel kan inte anses uppfylla dessa kriterier och kan därför inte anses vara någon tillverkningsprocess. Av detta följer att överskottsmassorna från verksamheten inte heller kan anses utgöra en biprodukt, oberoende av vilka egenskaper de har i övrigt.

Det överskottsberg som uppkommer vid tunneldrivning kan innehålla större mängder kväverika sprängmedelsrester än motsvarande material från täkt. Det finns därmed större risk för urlakning av kväve till omgivande mark- och vattenområden, vilket ställer särskilda krav både vid behandling och vid vattenhantering vid eventuell mellanlagring. De åtaganden som Trafikverket gjort om tvättning av utsprängt berg samt lokal rening och slutan hantering av processvatten uppfyller de krav som följer av 22 kap. 25 § första stycket 8 miljöbalken.

Med återvinning avses enligt 4 § avfallsförordningen (2011:927) en avfallshandling som innebär att avfallet kommer till nytta som ersättning för annat material eller förbereds för att komma till sådan nytta eller en avfallshandling som innebär förberedelse till återanvändning. Den tvättning och krossning av överskottsberget som beskrivs i ansökan är en del i en återvinningsprocess. Om krossningen inte skulle bedömas utgöra en tillståndspliktig B-verksamhet är den anmälningspliktig och måste då ändå hanteras i målet för att säkerställa en samlad och integrerad provning. Lagring av överskottsberg sker i väntan på uttransport från de tillfälliga hamnarna. De delar inte Trafikverkets uppfattning att lagringen inte kommer upp i den beständighet som krävs för att utlösa tillståndsplikten. Provningsen bör därför omfatta tillstånd till återvinning genom tvättning och krossning samt tillstånd till mellanlagring av avfall.

I praxis har framhållits att en förutsättning för att ett förfarande ska anses utgöra ett återvinningsförfarande där avfallet upphör att vara avfall är dels att avfallet fyller samma funktion som ett naturmaterial, dels att användningen av materialet inte ger upphov till ökade störningar för människors hälsa eller miljön, eller i vart fall mycket begränsade sådana störningar. Bedömning av om dessa kriterier är uppfyllda måste ske i ett tillsynssammanhang. Om tillsynsmyndigheten bedömer att kraven för återvinning är uppfyllda, dvs. att hanteringen inneburit att materialet omvandlats från avfall till produkt, behövs ingen anmälan enligt miljöprovningsförordningen (2013:251) vid användning av materialet. Sekundärkrossning av bergmaterialet skulle öka sannolikheten att materialet kan anses upphöra att utgöra avfall redan innan utskeppning.

*Masshantering och hushållning med naturresurser*

Trafikverket behöver redovisa aktuell status för tillståndsprocessen för tilltänkta mottagningshamnar och inge en uppdaterad masshanteringsplan som tydliggör hur en god hushållning med projektets överskottsmaterial kan säkerställas.

*Kontroll av verksamhetens miljöpåverkan*

Trafikverket har intentionen att hantera flera frågor som är av betydelse för verksamhetens miljöpåverkan i ett tillsynssammanhang. De är tveksamma till den gränsdragning som Trafikverket gjort mellan villkorsreglering i tillståndet respektive delegering till tillsynsmyndigheten. Utifrån nuvarande utformning av ansökan och villkorsyrkanden är kontrollprogrammets utformning och innehåll av stor betydelse för parternas möjligheter att bedöma om verksamheten kommer att bedrivas på ett sådant sätt att risker för betydande påverkan på människors hälsa och miljön inte uppstår. Kontroll av påverkan på grundvattenberoende biotoper behöver ske i framför allt Grimsta- och Sätmaskogens naturreservat. Detta behöver tydliggöras i kontrollprogrammet.

**Sjöfartsverket**

I planeringsarbete för eventuell etablering av tillfällig farled för vintertransporter bör hänsyn tas till rådande förbud mot brytande av is i Prästfjärden, dvs. även norr om Ridön. Behov av isanvändning för yrkesfiske i detta område bör detaljstuderas genom kontakt med Mälarens Fiskareförbund. Behov av ytterligare åtgärder kommer att analyseras efter genomfört anläggningsarbete. Sökanden kommer avkrävas att omedelbart vidta de åtgärder som eventuellt kan krävas om sjöfarten riskerar att vilseledas eller sjösäkerheten i området äventyras. Hamnens anläggningar får inte sträcka sig så långt ut mot farleden att maximalt dimensionerat fartyg som avses att angöras hamnen skymmer fyrens Sättra vita sektorljus eller befinner sig i den delen av farleden som täcks av sektorljuset.

**SMHI**

Vid planeringen av Förbifart Stockholm bör hänsyn tas till effekter av det framtida klimatet. Vattenskyddsområdet Östra Mälaren berörs av byggandet av Förbifart Stockholm. De tillfälliga hamnarna, masshanteringen och kemikaliehanteringen under byggskedet utgör en risk mot Stockholms vattenförsörjning. Det är av största vikt att vidta försiktighetsåtgärder för att minimera riskerna.

**Statens maritima museer**

Det exploateringsområde som omfattas av hamnen har undersökts av myndigheten med avsikten att fastställa förekomst av eventuella fornlämningar. Undersökningen resulterade i att nio fartygslämningar påträffades i det planerade hamnområdet. Tre av dessa (RAÄ Stockholm 806, Stockholm 807 och Stockholm 808) bedömdes vara fasta fornlämningar. Utanför Arboga kök (RAÄ Stockholm 843) påträffades lämningar efter bryggor och kulturlager som kan knytas till krogverksamheten. Även

denna lämning (RAÄ Stockholm 816) bedömdes vara fornlämning. 2012 utförde myndigheten en arkeologisk förundersökning av RAÄ Stockholm 806, 807 och 816 där lämningarna avgränsades och daterades. De bedömdes uppfylla kraven för fornlämningar. RAÄ Stockholm 808 förundersöktes ej. RAÄ Stockholm 808 ligger enligt Trafikverket inom eller på gränsen till det aktuella exploateringsområdet. Eftersom lämningen inte är avgränsad genom en arkeologisk förundersökning finns det risk att den kan komma att påverkas i samband med det aktuella arbetet. Med utgångspunkt i det anförda konstateras att fyra fornlämningar ligger inom det aktuella exploateringsområdet.

### **Länsstyrelsen i Stockholms län**

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Det är inte acceptabelt att utspädning av föroreningar motiverar att särskilda skyddsåtgärder inte behöver anordnas i händelse av utsläpp vid höga nederbördssituationer. Det är nödvändigt att anordna haveriskydd för att förhindra utsläpp till vatten om det inträffar en olycka med miljöfarligt ämne.

#### *Byggande av hamn*

Vid bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten i Sättra hamn bör åtgärder vidtas som hindrar spridningen av förorenade sediment. Länsstyrelsen kan godta att kraven formuleras så att Trafikverket vid byggande i vatten i Sättra hamn ska använda dubbla skärmar eller annan teknik med motsvarande eller bättre skydd för miljön.

#### *Hamnverksamhetens omfattning*

Krossanläggningar och transportband för massor bör ingå i ansökan. Försiktighetsmått kan föreskrivas inom ramen för den aktuella prövningen. I fråga om hamnverksamhetens omfattning bör ett tillstånd till hamnverksamhet begränsas till trafik med fartyg av en högsta tillåten storlek. Om Trafikverket anser att bruttodräktighet inte är en lämplig begränsning kan länsstyrelsen godta en begränsning av fartygens längd och djupgående.

#### *Buller från anläggande och rivning av hamnarna*

Alla bygg- och rivningsarbeten som riskerar att medföra buller ska så långt möjligt genomföras under helgfri måndag–fredag kl. 07–19. Naturvårdsverkets riktvärden för kväll, natt och helg bör gälla som riktvärden. Trafikverket bör lämna in en plan till tillsynsmyndigheten som anger när bullrande arbeten måste utföras utanför helgfri måndag–fredag kl. 07–19.

Länsstyrelsen godtar Trafikverkets förslag till alternativ vistelse om riktvärdet för dagtid riskerar att överskridas under den angivna perioden. Det framgår inte av förslaget men länsstyrelsen förutsätter att det är överskridande av utomhusvärdet som ska utlösa erbjudande om alternativ vistelse. Den alternativa vistelsen bör så långt möjligt vara likvärdigt med den ordinarie bostaden och inte ligga alltför långt



ifrån denna. Sådana kriterier bör anges i villkor. Även tiden för den alternativa vistelsen bör anges. Den alternativa vistelsen bör kunna nyttjas under hela den tid som riktvärdet dagtid riskerar att överskridas dock under minst en vecka per tillfälle.

#### *Buller från drift av hamnarna*

Bullerbegränsande åtgärder ska i första hand vidtas vid bullerkällan. Länsstyrelsen godtar Trafikverkets bedömning av vilka bullerbegränsande åtgärder som är rimliga att vidta. Trafikverket bör efter samråd med fastighetsägarna och i god tid före anläggande av hamnarna vidta bullerbegränsande åtgärder på de bostadshus som riskerar att beröras. Riktvärden för buller från byggplatser kan föreskrivas som villkor även för hamnarnas drifttid. I fråga om hamnverksamhet nattetid kan länsstyrelsen godta att det inte behövs någon särskild delegation till tillsynsmyndigheten. Vid erbjudande av alternativ vistelse bör den alternativa vistelsen så långt möjligt vara likvärdig med den ordinarie bostaden och inte ligga alltför långt ifrån denna. Sådana kriterier bör anges i villkor. Även tiden för den alternativa vistelsen bör anges. Den alternativa vistelsen bör kunna nyttjas under hela den tid som riktvärdet dagtid riskerar att överskridas dock under minst en vecka per tillfälle.

Det bör vara samma bullervillkor för drift av alla hamnar. Om nivåerna inte kan innehållas i någon hamn ska villkoret utformas så att det framgår vad som gäller vid överskridande. Det går också att ha en viss målnivå som ska uppfyllas.

#### *Klassificering av massor*

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att de bergmassor som uppkommer i projektet är av sådan mängd och sådan kvalitet att de kommer att få en stor betydelse för den framtida försörjningen av ballastmaterial i Stockholms län.

#### *Östra Mälarens vattenskyddsområde*

Trafikverkets redovisning av skyddsåtgärder och försiktighetsmått är förenlig med skyddsföreskrifterna för vattenskyddsområdet.

#### **Stockholms kommun genom miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Nämnden godtar avgränsningen av yrkandena om tillstånd avseende Sätterskogens naturreservat. De anser inte att det saknas underlag i målet för denna tillståndsprövning men de vill se en samlad prövning av kompensationsåtgärder. Trafikverkets underlag ger en samlad beskrivning av påverkan och är ett bra underlag för kompensation. Angående yrkandet om kompensationsvillkor framhåller de bl.a. att den här sträckan längs Mälaren i dagsläget är ett tyst område.

**SAKÄGARES UTVECKLING AV TALAN****T A**

Han tillhör dem som kommer bli mycket påverkade. Bullret är den största faran. Domstolen ska utreda vilken bullernorm som ska gälla.

Han menar liksom Naturvårdsverket att det i detta fall är fråga om luftburet buller där industribullernormen ska tillämpas. Trafikverket har inte presenterat någon närmare utredning kring hur de avser att uppnå de olika riktvärdena. Det åligger Trafikverket i egenskap av tillståndssökande myndighet att presentera kvalificerad utredning i denna del som i vart fall gör det övervägande sannolikt att gränsvärdena kommer att hållas under arbetstiden. Vidare krävs en mer utarbetad handlingsplan för hur Trafikverket avser att hantera situationen att riktvärdena tillfälligt riskerar att överskridas och vistelse på alternativ ort ska erbjudas. Trafikverkets villkorsförslag på "god tid" senast tre veckor innan är inte skäligt för att planera en vistelse eller semester på annan ort. Här behövs avsevärt längre framförhållning. Det måste också fastställas en ram för vad som i sammanhanget accepteras som "tillfälligt överskridande" så att bestämda gränsvärden inte riskerar att överskridas långvarigt under tillståndstiden även om detta sker i samråd med tillsynsmyndigheten.

Trafikverket bör utreda om en bullerskärm utanför utlastningskajen och lastfartygen skulle kunna vara en möjlig lösning för att klara de riktvärdena för buller som arbetet med lastning av bergkross medför skall kunna säkerställas. Trafikverket bör redovisa tekniska lösningar på hur man genom byggnadstekniska åtgärder kan uppnå de gränsvärdena på bullernivåer som gäller. Skulle bullernivåerna mer än endast tillfälligt vara under längre tid är det tveksamt om det handlar om buller från byggarbetsplatser utan snarare industribuller. Det bör klargöras vilken typ av buller det här handlar om samt utifrån detta låta Trafikverket redovisa möjliga byggnadstekniska lösningar för att uppnå de riktvärdena som då gäller. Finns inte byggnadstekniska lösningar framtagna som klart redovisar hur gällande riktvärden uppnås utifrån den typ av buller som här avses bör domstolen ställa krav på att komplettering sker i detta avseende. Innan domstolen beslutar om de villkor som ska gälla avseende bl.a. buller bör det finnas redovisat byggnadstekniska åtgärder mot buller som klarar gällande riktvärden. Redovisningen samt effekten av bullerdämpande åtgärder bör redovisas på ett klart och tydligt sätt genom bl.a. kartor på närområde som påverkas med bullernivåer redovisade dels före bullerdämpande åtgärder samt dels efter bullerdämpande åtgärder. Denna redovisning bör ske både för byggandet av hamn samt för drift av hamn.

**A-C H och J-O H**

De delar Naturvårdsverkets inställning att det i detta fall handlar om luftburet buller där industribullernormen ska gälla. För bullernivåer inomhus finns Socialstyrelsens allmänna råd. I det fall riktvärdena någon gång riskerar att överskridas och Trafikverket ska erbjuda alternativ vistelse på annan ort är det av stor betydelse att de i god tid för en dialog angående detta med berörda. Trafikverkets villkorsförslag på

"god tid" senast tre veckor innan är inte acceptabelt för att planera en vistelse på annan ort. Här behövs avsevärt längre framförhållning.

Ett eventuellt överskridande av riktvärdena annat än "tillfälligt" bör inte tillåtas generellt under byggtiden utan villkoren för detta behöver fastställas av mark- och miljödomstolen för att inte göra det möjligt att under hela tillståndstiden överskrida gränsvärdena även om detta sker i samråd med tillsynsmyndigheten.

Mark- och miljödomstolen bör fastställa villkor för att färjor inte får köras nattetid om gränsvärdena för den bullernorm som fastställs beräknas kunna överskridas. Domstolen bör fastställa villkor för pålning och liknande störande åtgärder så att dessa arbeten endast tillåts utföras från 30 september till 1 april om gränsvärdena för den bullernorm som fastställs beräknas kunna överskridas. Domstolen bör fastställa krav på att kontrollprogrammet ska föreskriva att decibelmätare med skrivare/loggfunktion ska finnas tillgänglig hos dem under hela tillståndstiden så att kontinuerlig avläsning av bullret från hamnen på berörd fastighet kan dokumenteras.

Trafikverket bör redovisa tekniska lösningar på hur man genom byggnadstekniska åtgärder kan uppnå de gränsvärden för bullernivåer som gäller. Skulle bullernivåerna mer än endast tillfälligt vara under längre tid är det tveksamt om det handlar om buller från byggarbetsplatser utan snarare industribuller. Det bör klargöras vilken typ av buller det här handlar om samt utifrån detta låta Trafikverket redovisa möjliga byggnadstekniska lösningar för att uppnå de riktvärdena som då gäller. Finns inte byggnadstekniska lösningar framtagna som klart redovisar hur gällande riktvärden uppnås utifrån den typ av buller som här avses bör domstolen ställa krav på att komplettering sker i detta avseende. Innan domstolen beslutar om de villkor som skall gälla avseende bl.a. buller bör det finnas redovisat byggnadstekniska åtgärder mot buller som klarar gällande riktvärden. Redovisningen samt effekten av bullerdämpande åtgärder bör redovisas på ett klart och tydligt sätt genom bl.a. kartor på närområde som påverkas med bullernivåer redovisade dels före bullerdämpande åtgärder samt dels efter bullerdämpande åtgärder. Denna redovisning bör ske både för byggandet av hamn samt för drift av hamn.

Trafikverket bör utreda om en bullerskärm utanför utlastningskajen och lastfartygen skulle kunna vara en möjlig lösning för att klara de riktvärdena för buller som arbetet med lastning av bergkross medför skall kunna säkerställas.

### **Stockholm Vatten AB**

#### *Risakanalys hamnar och farleder*

Risakanalysen kring lokalisering av hamnar och mottagningshamnar baseras bara på den riskklasskarta där enbart avståndet till vattenverken är det avgörande, dvs. oavsett strömningsriktningar, vatten/luft etc. Dessa antaganden gör att det exempelvis inte görs en riskanalys för vissa av mottagningshamnarna. Det framgår inte heller helt klart hur farlederna är planerade, var och vart de går då valet av befintliga hamnar och nya mottagningshamnar kommer att ske genom upphandling.

Bästa möjliga förebyggande åtgärder för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från farkoster bör vidtas.

#### *Dagvatten och dränvatten*

Dränvatten och dagvatten under byggnadstiden kan bl.a. innehålla höga halter av kväveföroreningar, från upplag av bergmassor, på grund av användning av sprängmedel. Dränvatten och dagvatten som innehåller höga halter av kväveföroreningar ska avledas till spillvattenförande ledning och vidare till kommunalt reningsverk.

Generellt för rening av dagvatten från vägytor bör följande gälla. Dagvatten från vägytor ovan mark avleds och renas via täta diken utformade så att de blir en aktiv del av reningssystemet med efterföljande dagvattendamm och oljefälla. För att förhindra spridning av utsläpp vid olyckor förses damm med haveri-/katastrofskydd. Haveri-/katastrofskydd utformas att klara utsläpp vid olycka, inklusive släck- och rengöringsvatten. För dagvatten från vägytor som avleds till Mälaren inom vattenskyddsområdet för Östra Mälaren måste extra höga krav ställas på reningsanläggningar för dagvatten och på haveri-/katastrofskydd.

### **FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN**

#### **Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG**

##### *Tillstånd*

Hamnar, hamnverksamhet, transporter med farligt gods, spräng- och drivmedel, hantering av stenmassor från arbetstunnel till mottagningshamnar innebär stora risker inom Östra Mälarens vattenskyddsområde och bryter mot områdets föreskrifter och syfte. Miljökvalitetsnormer och yrkesfiske kan påverkas negativt. Verksamheten strider också mot miljöbalkens ändamål avseende Mälaren med öar och strandområden och det rörliga friluftslivet. Verksamheten bryter mot försiktighetsprincipen.

Transportverksamhet med sprängmedel, drivmedel, lastbilar, stenmassor ökar den tunga båttrafiken dramatiskt och medför risker som nu i dagsläget inte föreligger. Förbi norra Lovö existerar i dag bara pelletstransporter till Hässelby värmekraftverk och grustransporter från Löten. I Malmviken finns ingen tung trafik förbi Lovö vattenverk. Konkurrensen om utrymmet med fritidsbåtar kan bli ett svårt problem, inte minst i det trånga sundet mellan Sätra och Kungshatt men även vid norra Lovö.

Hela transportkedjan för bergmassor via de tillfälliga hamnarna från arbetstunneln, via transportband till pråmar/fartyg fram till mottagningshamnar bör ses som följdverksamhet till hamnverksamheten

### *Lokalisering*

ARG håller inte med Trafikverket om att alternativ planering av hamnar och hamnlägen är omöjlig. Samtliga tre hamnlägen är olyckliga med tanke på riksintressen Mälaren med öar och strandområden och det rörliga friluftslivet.

### *Bullerberäkningar*

ARG ifrågasätter Trafikverkets teoretiska beräkningar av bullerberäkningar. De maximala bullernivåerna borde redovisas bättre, exempelvis vid fyllning av stenmassor på pramar/fartyg, lastbilstransporter m.m. Bullret kommer att sprida sig betydligt mer över vattnet och längre upp på hållmarkerna i Grimstaskogen än vad som redovisats. Boendemiljöer vid Hässelby Strand och strandbaden kommer att störas väsentligt mer än vad som framkommit. Enligt Naturvårdsverkets bedömning när det gäller buller från vindkraftverk dämpas buller med 3 dBA per avståndsdubbling över vatten och med 6 dBA över land. De antar att motsvarande gäller för Förbifart Stockholm. Strandpromenaden i Grimstaskogen, som är en mycket välbesökt del av naturreservatet, ligger cirka 500 meter från bullerkällan i hamnen på norra Lovö. Ljuddämpningen bör då bli mindre än redovisat, cirka 15 dBA över fjärden, från >70 vid bullerkällan till >55 dB(A) vid strandpromenaden, dvs. klart över redovisade bullervärden för denna.

I likhet med Grimsta naturreservat begränsas rekreativvärden inom Sätmaskogen väsentligt genom bullerstörningarna som orsakas av hamnverksamheten inbegripet transport av stenmassor från arbetstunneln. Reservatet skärs av på mitten såväl geografiskt som bullermässigt.

Malmviken är i dag en tyst och lugn Mälarmvik av stort värde för friluftsliv på land och vatten såväl sommar som vintertid.

Begränsning av bullerkällorna vid samtliga hamnar är av största vikt. Även åtgärder som påverkar bullret måttligt, något till några dB, kan sammantaget med övriga åtgärder visa sig vara av stor betydelse. Ekonomiska skäl vid villkorsgivning och vid förhandlingar med entreprenörer får inte vara avgörande. De summor som nämns för ytterligare bullerbegränsningar är felräkningspengar när det gäller detta gigantiska projekt.

### *Externt industribuller*

Endast riktlinjer för externt industribuller ger skydd för naturupplevelser och rekreativmöjligheter. Detta motiveras särskilt av den mycket långa byggperioden och placeringen i känsliga naturområden, Sätmaskogen, Lambarfjärden med naturområden ingående i Grimsta naturreservat och naturreservatet Lovö.

Normal bullernivå vid strandpromenaden är <40 dBA, vilket uppmäts vid Lövsta längs samma strandlinje. Möjligt är att fritidsbåtar m.m. sommartid kan höja den ekvivalenta ljudnivån. Detta är dock inte något försvar för kontinuerligt buller från

hamnverksamhet under ett flertal år. Vår, höst och vinter, morgnar och kvällar är tystnaden större än under sommardagar och behövs sannolikt än mer.

Trafikverket bör åläggas att kontrollera att bullernivån vid strandpromenaden i Grimstaskogen hela verksamhetsperioden inte överskrider nuvarande ekvivalenta ljudnivå och att höga maximala bullernivåer undviks. Förslagsvis bör maximalt ekvivalent nivå 45 dBA accepteras. Entreprenörer bör således åläggas att beakta att minimera störningarna även avseende Grimsta naturreservat.

#### *Skyddsåtgärder mot buller m.m.*

Möjligheterna att dämpa bullret vid källan bör fortsättningsvis utredas och villkoras.

För lastning bör möjligheten med akustikväggar respektive dockning eller tung presenning också utredas. Vid hamnarna bör även utredas och redovisas någon form av vägg/skärm i vattnet vid sidan av fartyget. Vissa stora fartyg har täckta sektioner med luckor som kan öppnas allt eftersom lastningen pågår. Trafikverket bör åläggas att utreda möjligheten att använda fartyg med sådan konstruktion. När färjor anlägger kaj avges ett högt momentant buller. Skyddsanordning på kaj/färja kan lindra detta. Extra ljuddämpning på lastbilar och tystgående lastbilar bör villkoras.

Grimsta naturreservat besöks året runt. Är det nödvändigt att välja så är enligt vår mening bullerfrihet viktigast på tidiga morgnar, kvällar och helger.

För bullerdämpning från transportband, arbetsväg och arbetstunnel på norra Lovö är det viktigt att skogsskärmen mellan transportbandet och Mälarstranden görs så bred som möjligt. Det är också värdefullt att man avverkar skog på så sätt att det bildas naturliga bullerdämpande skogspartier även på höjdpartiet där arbetstunnel, bygge av ventilationstorn och annan verksamhet ska ske. Detta plus mjuka gränser för avverkade ytor och bibehållen skog kan också lindra de negativa synintrycken.

#### *Stenkrossning*

Stenkrossning ingår som en naturlig arbetsåtgärd i båda dessa verksamheter på det sätt projektet planeras. Krossning är en förutsättning för transport via transportband och lastning på pråmar/fartyg.

#### *Elanslutning*

Fartyg ska erbjudas elanslutning och endast fartyg som kan använda sådan i full utsträckning ska användas. Tomgångskörning och lågfrekvent buller från fartygens fläktar, hjälppaggregat m.m. orsakar särskilt svårbemästrade bullerstörningar.

#### *Utskeppnings- och mottagningshamnar*

Utskeppnings- och mottagningshamnar inom Östra Mälarens vattenskyddsområde bör undvikas. Tyska Botten är olämplig beroende på närheten till Grimsta naturreservat och område med skyddsvärda ekar med rödlistade arter och nuvarande

och inom kort planerad nybebyggelse längs Blackebergsvägen. Lövsta skulle innebära svårt tryck med landtransporter förbi bebyggelse i Hässelby, Vällingby, Järfälla m.m.

Hamnarna måste ha utrustning som möjliggör att av- och pålastning kan ske så säkert och miljömässigt riktigt som möjligt. Detta gäller exempelvis tömning av vatten ur pråmarnas botten vid regn. Detta regnvatten kan innehålla stora mängder sprängämnesrester och kväve från stenmassorna.

#### *Kontrollprogram*

Förbifart Stockholm är ur flera aspekter ett stort riskprojekt. Detta gäller inte minst Mälaren som dricksvattentäkt men även med avseende på rekreativvärden inom Mälaren med öar och strandområden. Slarv, trötthet, dålig grundutbildning och dålig kunskap om Mälaren som farvatten, dricksvattentäkt, natur- och rekreativområde kan orsaka större skador och föroreningar i vatten och i känsliga landområden än vad som är nödvändigt. Naturmiljöer och rekreativområden kan också utsättas för onödigt kraftigt buller- och andra störningar.

I kontrakt med entreprenör bör framgå att om villkor om säkerhet och buller inte uppfylls kommer kontraktet brytas och entreprenören åläggas att betala skadestånd motsvarande uppkommen skada och störning av människors boende/rekreation och projektets tidsförlust tills ny entreprenör kan fortsätta arbetet.

#### *Kompensationsåtgärder*

De kompensationsåtgärder som hittills diskuterats är av mycket blygsam karaktär med tanke på de betydande störningar som skulle åstadkommas. Av största vikt är att söka minska störningarna under såväl bygg- som driftsfas och inte snåla med sådana åtgärder. Framtida utvidgningar och ökat skydd av befintliga reservat är åtgärder som vi anser lämpliga. För Grimstaskogens del kan detta handla om områden vid Tyska Botten och strandlinjen mot Ängbybadet. En annan kompensation vore att begränsa nybyggnation vid Blackebergsvägen för att spara de nu redan begränsade spridningsvägarna till andra naturområden. Det finns motsvarande möjligheter beträffande Sätterskogens naturreservat.

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Riskerna för Mälaren som dricksvattentäkt och konsekvenserna för riksintresset Mälaren med öar och strandområden och det rörliga friluftslivet är otillräckligt utredda och åtgärdsförslagen otillräckliga. MKB för projektet uppfyller inte miljöbalkens krav.

#### *Trafikverkets villkorsförslag*

Trafikverkets förslag till villkor avseende buller innebär inte något egentligt ansvar för bullret vid källan och därigenom inget skydd för naturmiljöerna och rekreativvärdena i Sätterskogen, Grimstaskogen och på norra Lovö och Malmviken. De

riktvärden som anges för de olika hamnarna är i stället anpassade till avståndet till fastigheter i närheten av bullerkällorna. Därför kan Trafikverket exempelvis i det alternativa förslaget till bullervillkor ange bullernivån 50 dBA för norra Lovö. För att ge skydd för naturmiljöerna måste riktvärden villkoras i dessa.

Beträffande maximal bullernivå ger bullernormerna inte skydd för höga maximala ljudnivåer varken vardagar eller helgdagar. Exempelvis innebär en ljudstöt på 120 dBA en söndagsmorgon kl 7.00 inte något överträdande av byggbullernormerna.

Förslagets text om bullerstörning under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod riskerar att orsaka mycket svår belastning för boende med såväl spridda som långvariga bullerproblem. Någon form av villkorsskrivning som även bedömer antal acceptabla störningsdagar under exempelvis en månad, ett kvartal, ett år bör upprättas. Tre veckor kan också ses som en alltför kort förvarning.

#### *Verkställighetsförordnande*

Om Trafikverket tillåts inleda arbetet med arbetstunnlar och hamnar kan stora miljöskador och omfattande störningar snabbt orsakas. Om Förbifart Stockholm överklagas till EU-domstolen ska även domslut därifrån inväntas. Det återstår flera beslut avseende arbetsplan och detaljplaner och andra tillstånd som kan påverka tidsplanen och även förändra projektets utformning eller helt stoppa det.

#### *Avfall*

Bergmassor är rimligen avfall.

#### *Övrigt*

ARG lämnar synpunkter på bl.a. följdverksamhet, ökning av sjötrafik, användning av Tyska Botten som mottagningshamn, krav på fartyg och färjor, damning, reningsanläggningar och fornlämningar.

#### **Föreningen Nej till Västerleden**

##### *Se projektet som en helhet*

Man måste se projekt Förbifart Stockholm som en helhet. Denna helhetssyn får betydelse för hur man ska se på allmänna hänsynsregler, tillåtlighet, följdverksamheter, buller, vem som är sakägare osv. De delar inte Trafikverkets syn på vad som varken hör till grundvattenmålet eller hamnmålen och vad Trafikverket vill hanteras endast med tillsynsmyndigheten respektive att entreprenören själv ska göra ansökningar samt att en del påverkan inte ska regleras alls.



*Allmänna hänsynsregler, hushållning m.m.*

Projektet uppfyller inte miljöbalkens allmänna hänsynsregler och att företräde ska ges till användning som ger en god hushållning. Det gäller inte minst skyddet av de aktuella områdena vid Mälaren.

*Tillåtligheten*

Lokaliseringen av hamnar är inte reglerad i regeringens tillåtlighetsbeslut. De håller inte med Trafikverket att lokaliseringen har prövats i arbetsplanen och fastställts med tillfällig nyttjanderätt. En sådan tillåtlighetsprövning kan inte vara bindande för domstolen. De nya detaljplanerna är villkor för arbetsplanen och för närvarande har endast en av tolv detaljplaner vunnit laga kraft.

*Verkställighetsförordnande*

Verkställighetsförordnande ska inte ges. De störningar och skador som skulle uppstå vid byggande och drift av alla tre hamnarna, inklusive följdverksamheter, är så stora och i flera fall irreversibla att detta är ett starkt skäl för deras yrkande. De hänvisar till Bungemålet. Fornminnen och andra arkeologiska lämningar riskerar att skadas både på land och i vattnet i Sätmaskogens naturreservat. Sättra varv ligger dessutom i hjärtat av naturreservatet och inga föreslagna åtgärder är till gagn för reservatets bevarande och nyttjande. De kan inte se att några kostnader eller tidsvinster motiverar verkställighetsförordnande eller på annat sätt förtida arbeten gällande Förbifart Stockholm. För övrigt är förslag till kompensationsåtgärder som kommunicerats till reservatsförvaltaren Stockholms stadsbyggnadskontor av ringa värde jämfört med de allvarliga skador och långvariga störningar som skulle uppstå med Förbifart Stockholm.

*Följdverksamheter*

De håller inte med Trafikverket om den snäva synen på vad som är följdverksamhet. Ena verksamheten är en förutsättning för en annan. De håller inte med om att gränsen för följdverksamhet är den på kartorna visade gränsen för respektive hamnområde. Krossning och transportbandet ska vara följdverksamheter. Störningar och skador av sprängning hör till målet. Alla landtransporter till och från vid byggande och drift av hamnarna och alla sjötransporter till och från vid byggande av hamnarna är följdverksamhet. Alla sjötransporter till och från hamnarna vid driften av hamnarna, inte bara till och från farled, är följdverksamhet. Oljeavskiljaren till den föreslagna dagvattenhanteringen ser de som en följdverksamhet till hamnverksamheten.

*Buller*

Industribullernormen ska gälla. Det är helgerna som de flesta har möjlighet att vistas utomhus. Byggbullernormen täcker inte momentana ljud under helger, vilket de ser som ett starkt skäl att inte acceptera det. Med tanke på den långa tiden för bullerstörningar och typen av verksamhet, så är karaktären på bullret mer av

industri än bygge. Överskridanden som upprepas, men inte i fem dagar i följd, skulle kunna nyttjas på ett utstuderat sätt. Det har gjorts för få rättvisande mätningar av befintlig bullersituation vid de tre föreslagna hamnlägena. Det är mycket tyst i såväl Grimsta naturreservat som Sätra naturreservat. Det saknas redovisade mätningar både på andra tider på året och andra platser inom områdena. Det behövs också en redovisning av momentana värden, inte bara ekvivalenta ljudnivåer, för att ge en mer rättvisande bild av befintliga förhållanden. I kartredovisningen av slagbuller från vägfärjan i Sätra varv visas en kulörsättning av decibelintervall som är förledande. Beträktaren luras att tro att det är låga värden eftersom det på samtliga angränsande kartbilder är en annan kulörskala. För övrigt saknas redovisningen av slagljudens utbredning för respektive 5 dBA-intervall från 55 dBA och lägre. Sannolikt skulle det visa en mycket stor spridning. De saknar en verklig analys av hur buller och andra störningar skulle påverka djurlivet i reservatet.

### *Övrigt*

Angiven tid för att upptäcka oförutsedda skador är för kort. Det bör vara minst 20 år. Det kan ta tid innan vissa skador på träd och annan växtlighet visar sig. Detsamma gäller skador och störningar på djurlivet i områdena som berörs av hamnarna och övriga delar av Förbifart Stockholm. Risker för gående och cyklande som t.ex. korsar körvägen till Sätra varv och stallet måste beaktas.

De hänvisar till det som Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen och Naturskyddsföreningen yttrat.

De anser inte att verksamheten vid Sätra varv är förenlig med platsens status som naturreservat, främst med tanke på omfattningen av verksamheten, som är att jämföra med tung industriell gruvverksamhet och omfattar mycket lång tid, minst 10 år, med betydande risk för än längre tid, kanske 15 år, med fortsatt verksamhet även därefter under driftstiden. Något undantag eller dispens från naturreservatets bestämmelser kan således inte beviljas. Hamnverksamheten och påslaget med arbetstunnlarna ska inte behandlas som ett vägbygge utan som industriell gruvverksamhet och ska från tillstånds- och miljösynpunkt behandlas som sådan. Tio år är en alltför lång tid för att verksamheten ska kunna anses tillfällig. Trafikverket påpekar att tillämpning av industribullernormen skulle omöjliggöra all hamnverksamhet över huvud taget vid Sätra. Det stämmer. Därför bör den heller inte bedrivas. Om man ändå anser att det kan tillåtas ska tiden begränsas enligt ovan samt att kompensation ges. Trafikverket hävdar att masshanteringen ska avgränsas till de sökta hamnarna. Vad ska hända sedan, när man lastat alla dessa fartyg med alla miljoner kubikmeter bergmassor och annat överskottsmaterial? Som ett trolleri kommer 10 procent tillbaka som byggmaterial i vägprojektet och resten antyds också bli tillnyttgjort i andra projekt. Trafikverket svarar att det inte är rimligt att tynga denna ansökan med en längre gående redovisning av förhållanden bortom mottagningshamnarna. Det håller inte. Domstolen har rätt att få veta hur hela masshanteringsprocessen ser ut och miljökonsekvenserna i hela dess vidd. De är övertygade om att den befintliga hamnanläggningen för båtverksamheten genom ombyggnad bättre skulle tjäna Förbifartens arbetstunnel- och hamnverksamhet, ge stora miljövinster och effektivisera arbetet.

### **Föreningen Rädda Lovö**

Som skäl för yrkandet om bedömning av hela hanteringskedjan som följdverksamhet hänvisar de till att Trafikverket bedömt hela hanteringen i de tillfälliga hamnarna och ända fram till och med hanteringen i de mottagande hamnarna som följdverksamheter i MKB-bilaga till ansökan om de tillfälliga hamnarna, se bl.a. Riskanalys Fartygstransporter.

De redovisar i yttrande utförliga krav på den komplettering som yrkas i form av fullskaleförsök avseende färjetransporter och hantering av bergmassor. De redovisar även utförliga krav på den syn som yrkas av vattenvägar och mottagningshamnar.

Motivet för yrkandet om prövotidsutredning är att det är oklart vilka villkor som slutligt bör gälla bl.a. för buller och för utsläpp till vatten från hela hanteringskedjan av krossade bergmassor före, i och efter hamnarna. Denna hantering kommer, liksom färjetrafiken till två av hamnarna, generera störande buller. Bergmassehanteringen kommer att generera små stenpartiklar/stendamm med kväveföreningar på sina ytor. Dessutom är sedimenten i hamnområdet i Sätra kraftigt förorenade med PAH och metaller enligt MKB:n i M 3345-11. I denna MKB uppges även att sediment väster om småbåtshamnen och sjömacken också visar på förhöjda halter av PAH, metaller och PCB jämfört med opåverkade sediment. Det är osäkert hur stränder och botten längs de farleder, som Trafikverket kommer att använda för sjötransporterna av krossade bergmassor till mottagande hamnar, kommer att påverkas och vilka risker som därvid kan uppkomma för föroreningar av Mälarens vatten, djur och växter och för regionens dricksvattenförsörjning.

### **Mälaröarnas Naturskyddsförening**

Allt vatten från hamnarna kommer att tas om hand av de kommunala reningsverken och det verkar ju lättvindigt och bra. Men hur kommer detta att fungera i praktiken? Det går sannolikt inte att undvika att en viss mängd vatten kommer att flyta vid sidan om uppsamlingsanordningarna och ner i sjön. Trafikverket har inte redovisat hur man praktiskt kommer att ordna sedimenteringen av stendammet liksom av andra föroreningar. Vi saknar här en teknisk beskrivning

### **Naturskyddsföreningen i Stockholms län**

Riskerna med byggandet av hamnar, hamnverksamheten, verksamheten vid arbetstunnlar, borring, sprängning och förstärkningsarbeten av tunnlar under såväl mark som vatten bör beaktas längs hela Mälarsträckningen, Sätra, Kungshatt, Lovö, Grimstaskogen, under såväl bygg- som driftsfas. Det vore synnerligen angeläget att göra en utredning om riskerna, konsekvenserna och vad man bör göra om det händer en allvarlig olycka på Mälaren om den inte kan användas som dricksvattentäkt.

Det kommer att bli stora störningar i områdena där de tre hamnarna planeras. Hamnverksamheterna berör två naturreservat, vilket kommer att påverka både friluftsliv och naturen. Det finns en uppenbar risk att naturreservaten eller delar av

dem kommer att användas i mindre omfattning under byggandet och även efter byggandet är klart. Detta eftersom människor under lång tid inte har kunnat använda områdena för rekreation och helt enkelt inte ser dem som ett alternativ. De delar Naturvårdsverkets uppfattning att hamnverksamheten inte kan anses vara av tillfällig karaktär, eftersom byggtiden beräknas till 8–10 år, och att riktlinjerna för externt industribuller bör tillämpas. Sätmaskogen är det enda rekreationsområdet för boende i Skärholmen och Sättra, en del av Stockholm som redan i dag är hårt drabbat av buller från vägtrafik.

### **Stockholms Naturskyddsförening**

De anför samma skäl för sin inställning som Naturskyddsföreningen i Stockholms län med bl.a. följande tillägg. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket föregår den prövning som arbetsplanen och detaljplanerna nu genomgår. Tunnelarbeten ger irreparabla skador.

### **ÖVRIGA PARTERS UTVECKLING AV TALAN**

#### **L A och Y A**

Med relativt små åtgärder på fastigheterna kan en betydande tålighet mot buller uppnås utan att bruksvärdet av fastigheterna sänks, dvs. stor nyttoeffekt skulle kunna uppnås. Erbjudande om tillfälligt boende eller tillfällig vistelse kan inte anses som ett rimligt alternativ över en så lång period som tio år. Möjligen skulle disposition av en och samma fastighet av motsvarande storlek och läge över hela tioårsperioden kunna vara ett alternativ. Med tanke på den långa tidsutdräkten är det också viktigt att alla åtgärder anpassas till respektive fastighets utformning. Alternativ till detta är att antingen drastiskt minska tillåten tid för bullrande verksamhet eller att genomföra ordentlig bullerdämpning vid själva arbetsplatsen. Dessa alternativ utesluts av Trafikverket av kostnadsskäl, dock utifrån mycket summariska utredningar varför en betydligt djupare analys skulle vara på sin plats.

Det är oklart vilka överskridanden av nivåer för luftburet buller som kan komma att tillåtas. Det är rimligt att, förutom vardagar, inte tillåta överskridanden av bullernivåerna annat än i undantagsfall och att under vardagar tillåta enskilda avsteg. Med de skrivningar som föreslås ges Trafikverket möjlighet att i praktiken kringgå bestämmelserna hälften av tiden. Detta kan inte vara andemeningen i en reglering av luftburet buller i ett grönområde där bakgrundsbullret är minimalt.

Med tanke på att fastigheten endast delvis är tilläggsisolerad är det fortfarande inte tydligt klarlagt vilken bullerdämpning som kan påräknas. Dessutom tyder kommentarer från bullermätande personal på att tillräcklig dämpning inte kan förväntas i hela fastigheten. På oklara grunder uppger handläggare från Trafikverket att bullernormen inte gäller rum ut mot sjön med fönsterpartier. Dessa rum är mycket värdefulla för nyttjandet av fastigheten under sommarhalvåret utifrån utsikt, ljusinsläpp m.m. och svarar för en betydande del av fastighetens bruksvärde. Rummen behöver bullerdämpas för att inte fastighetens användbarhet ska nedgå betydligt under ett helt årtionde. Det är inte rimligt att inget görs åt bullret utomhus. En fråga är hur en

effektiv temperaturreglering ska kunna uppnås sommartid när inte fönster och dörrar kan ställas upp med hänsyn till buller.

De utgår från att även Y1 är aktuell för fastighetsanknutna buller-skyddsåtgärder.

Trafikverket anlägger en mycket vidare tolkning i sina bullervillkor än Naturvårdsverkets riktlinjer som man hänvisar till. Det finns en anmärkningsvärd förskjutning från en skyddsparagraf för att skydda boende som riskerar att utsättas för buller till en tillämpningsparagraf där det är tillåtet att planera och genomföra bullrande verksamhet. Detta måste vara en felaktig tillämpning av Naturvårdsverkets riktlinjer. Trafikverket bör åläggas att så långt möjligt undvika bullrande verksamhet utanför den generöst tilltagna perioden 07–19 vardagar. Vad som är bulleröverskridande behöver tydligare definieras. Rimligen bör gränsen dras vid enstaka momentant buller, vilket skulle medföra att bullrande verksamhet inte planeras att genomföras alls nattetid.

### **G-B R och O R**

De kan störas av buller från byggarbetsplatsen. De bor permanent i Kungsborg, Kungshatt. I byn Kungsborg finns en gemensam sommarvattenanläggning som tar vatten från Mälaren. Vattenkvaliteten kommer att påverkas av sprängdammet som uppkommer när man lastar tunnelns bergmassor på pråmar som skeppas ut från hamnen i Sätra. Det kan få till följd att de inte kan använda sjövattnet. Sjövattnet är i dag av så hög kvalitet att de kan dricka det efter enkel filtrering. Det kommer även att bli ökad uppgrumling av vattnet på grund av virvelbildningar och svall från fartyg som angör, lastar och transporterar bort krossade bergmassor.

### **G W**

Ansökan visar ett projekt som inte är godtagbart för miljön i stort, för samhälls-ekonomin, för den lokala miljön eller för henne som fastighetsägare (sakägare). Det sökta tillståndet skulle innebära svåra störningar och irreparabla skador, vilket är ett gott skäl för att invänta lagakraftvunna domar.

### **Settra samfällighetsförening**

Föreningen anser följande om följdverksamhet. Byggandet av hamnen leder till transportstörningar vilka ska anses ha ett omedelbart samband med byggandet av hamnen samt driften och att de störningar som uppstår genom de transporter som följer av hamnverksamheten inte är obetydliga. Antal tunga transporter för byggandet av hamnen är 25–50 per vecka, dvs. tänkbart 1 tung transport i timmen 5 dagar i veckan. För rivningen av hamnen, vilken förväntas pågå i 6 år, är de tunga transporterarna cirka 25–50 per vecka. Mängden transporter som går landvägen beror på i vilken ordning arbetena med att anlägga hamnen och arbetstunneln görs. Om arbetstunneln påbörjas innan hamnen är färdigbyggd beräknar man att transporter av bergmassor sker 3 ggr/vecka (max 4 ggr i veckan). Vid varje tillfälle beräknas det behövas cirka 33 lastbilar. Med returtransporter medför detta cirka 198–264

transporter per vecka, framför allt under det första året. Om arbetstunneln kan anläggas när hamnen är färdig, så kommer inga tunga transporter på land att krävas. För att en ändamålsenlig reglering ska kunna ske måste alla delar i verksamheten med omgivningspåverkan i det berörda området omfattas av prövningen, antingen som tillståndssökt verksamhet eller som följdverksamhet. En förutsättning för drivandet av tunneln är hantering av berget. För att över huvud taget kunna driva tunneln måste bergmaterialet tas om hand. Huvudsyftet med att anlägga de hamnar som omfattas av ansökan är att möjliggöra byggandet av tunneln. Krossningen har ett omedelbart samband med den verksamhet för vilken tillstånd söks och kan i princip anses vara integrerad med denna. Därmed utgör krossningen en sådan verksamhet som enligt NJA 2004 s. 421 ska vägas in vid bedömningen av verksamhetens totala miljöpåverkan, och för vilken det också bör vara miljömässigt motiverat och praktiskt möjligt att föreskriva villkor i tillståndet. Detsamma gäller för transporter. Tunnelndrivningen och omhändertagandet av bergmassorna kan ses som en följdverksamhet till grundvattenbortledningen. Omhändertagandet av bergmassorna är helt avgörande för om tillstånd ska ges till grundvattenbortledningen. Det finns ett omedelbart och funktionellt samband mellan verksamheterna. Följdverksamhetsbegreppet inrymmer inte en specifik gräns för följdverksamhet, varvid det är möjligt att i syfte att åstadkomma en integrerad helhetsprövning inkludera hamnarna som följdverksamhet i grundvattenmålet.

Föreningen anser följande om försiktighetsmått. Trafikverket måste så långt möjligt och med utgångspunkt i vad som är miljömässigt motiverat minimera de direkta och indirekta omgivningsstörningar som uppstår såväl under hamnens byggskede som under driftskede. För föreningen gäller detta i synnerhet transporterna.

Trafikverket ska tillgodose miljöbalkens allmänna hänsynskrav i 2 kap. och därvid begränsa intrånget i Sättraskogens naturreservat så långt möjligt och utifrån vad som är motiverat utifrån människors hälsa, bl.a. behov av tätortsnära rekreation, och till skydd för den biologiska mångfalden. Föreningen instämmer i vad nämnden har framfört avseende reservatsskydd, dispensförutsättningar samt kompensation.

Föreningen anser följande om sakägarställning. Föreningen är primärt sakägare i grundvattenmålet och för det fallet att hamnen ska anses vara en följdverksamhet till grundvattenbortledningen bör sakägarställningen medfölja. Föreningen i annat fall ska anses vara sakägare i såväl hamnmålet dvs. 11 kap. tillståndsprövningen samt driften av hamnen dvs. 9 kap. då transporterna har ett tydligt samband med byggandet, driften samt rivning av hamnen. Sakägarlegitimationen uppstår i hamnmålet genom de transporter som kommer att ske i fastigheternas direkta närhet. Sakägarställningen ger även föreningen rätt att föra talan i det allmänna intresset, bl.a. skyddet av Sättraskogens naturreservat.

Föreningen anser följande om prövningens omfattning. En gemensam handläggning skapar bättre förutsättningar för en ändamålsenlig prövning. Prövningen får emellertid inte ske utifrån en uppdelning mellan olika områden där det finns ett tydligt samband. Trafikverkets uppdelning riskerar få till följd att det görs en godtycklig gränsdragning mellan hamnverksamheterna och tunnelndrivningen samt

grundvattenbortledningen. Det förhållandet att tillståndsplikten är knuten till vatten- och hamnverksamheterna innebär att tillståndsprövningen och regleringen genom villkor ska inskränkas till att gälla för endast dessa verksamheter. Prövningen ska gälla för projektet Förbifart Stockholm i dess helhet. De av Trafikverket skissade gränserna för verksamhetsområdena får inte ligga till grund för bedömningen av vad som ska anses ingå i den tillståndspliktiga verksamheten eller utgöra följdverksamhet. Mark- och miljödomstolen måste därför bortse från Trafikverkets invändning om att de delar av verksamheten som kommer att ske på etableringsområdet för tunneldrivningen ska undantas denna prövning. Det är den sammantagna miljöstöringen som projektet ger upphov till som ska bedömas.

## DOMSKÄL

### Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning

Naturvårdsverket anser att underlaget bör kompletteras främst i fråga om masshanteringsplanen för överskottsmaterial. Remissmyndigheterna gör i övrigt, efter att Trafikverket kompletterat underlaget, inte gällande att det finns brister i underlaget inklusive miljökonsekvensbeskrivningen.

Mark- och miljödomstolen bedömer nedan att överskottsmaterial i form av berg- och jordmassor inte omfattas av prövningen i målet. Med beaktande av detta finner domstolen att miljökonsekvensbeskrivningen, med de kompletteringar som gjorts under handläggningen, har ett sådant innehåll att den uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas. Underlaget har även i övrigt en sådan omfattning och god kvalitet att det kan läggas till grund för en prövning enligt miljöbalken. De synpunkter som lämnats av sakägare och föreningar ändrar inte den bedömningen.

Det finns inte skäl att skjuta upp frågor om verkningarna av följdverksamhet eller annan ansökt verksamhet. Föreningen Rädda Lovös yrkande om prövotid ska därför avslås.

Samtliga yrkanden om komplettering av utredningen i målet ska avslås.

### Rådighet

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den ansökta vattenverksamheten behövs för byggande och drift av allmän väg. Trafikverket har för vattenverksamheten den rådighet över vatten som behövs enligt 2 kap. 4 § 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

### Prövningens omfattning

Trafikverkets ansökningar om miljöprövning av verksamhet för Förbifart Stockholm avser i huvudsak den grundvattenbortledning som behövs för främst bergtunnlar och de tre tillfälliga hamnar som behövs för att transportera bort bergmaterial från dessa tunnlar. Den ansökta verksamheten är mycket omfattande.

Av Förbifart Stockholms vägsträcka om cirka 21 km kommer cirka 18 km att gå i två bergtunnlar. Till det kommer flera arbetstunnlar, omfattande trafikplatser med betongtunnlar och betongtråg samt andra anläggningar i berg.

Trafikverkets ansökningar i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11 avser tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet för hamnarna. Dessa verksamheter ska endast bedrivas som en del i byggandet av Förbifart Stockholm.

Projektet Förbifart Stockholm prövas som anläggande av väg enligt väglagen (1971:948). Ansökningarna i mark- och miljödomstolen omfattar delar av arbetet med vägprojektet, men inte byggande och drift av vägen i dess helhet.

Målen ska prövas med utgångspunkt från Trafikverkets ansökningar och att anläggande av väg, tunneldrivning och byggande av schakter inte kräver tillstånd enligt miljöbalken. Frågor uppkommer dock om bl.a. vilka följdverksamheter och vilka störningar från verksamheter som prövningen ska omfatta.

Enligt 16 kap. 7 § miljöbalken ska vid prövningen enligt balken hänsyn tas till andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt, så kallad följdverksamhet. Bestämmelsen innebär att hänsyn ska tas vid prövningen av om tillstånd ska ges till verksamheten men också att följdverksamhet kan villkorsregleras. En omfattande praxis finns om följdverksamhet, bl.a. rättsfallet NJA 2004 s. 421 som gällde om transporter till och från en miljöfarlig verksamhets anläggningar var att anse som följdverksamhet.

Mark- och miljööverdomstolen (tidigare Miljööverdomstolen) har i några fall prövat frågor om prövningens omfattning i mål om grundvattenbortledning, bl.a. i rättsfallen MÖD 2007:50 och MÖD 2010:9, som gällde grundvattenbortledning för byggande och drift av Citybanan i Stockholm. I det första fallet fann Mark- och miljööverdomstolen att det är formellt möjligt att inom ramen för prövningen av vattenverksamheten reglera de störningar och olägenheter för människors hälsa och miljön som själva arbetet med tunneldrivningen ger upphov till. I det andra fallet fann Mark- och miljööverdomstolen på liknande sätt att det är möjligt att, mot verksamhetsutövarens bestridande, i domen villkorsreglera buller, vibrationer och utsläpp till vatten.

#### *Transporter och krossning på land*

Berg- och jordmaterial från tunnlar och schakter kommer enligt Trafikverket att transporteras bort med lastbil på väg och med fartyg eller pråmar via de tillfälliga hamnarna. Av sammanlagt 26 miljoner ton berg- och jordmaterial kommer cirka 9,5 miljoner ton, dvs. knappt 40 procent, att transporteras sjövägen. På Lovö transporteras allt bort sjövägen.

Trafikverket medger att den verksamhet som bedrivs med transportband är följdverksamhet till hamnverksamheten enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Mark- och miljödomstolen gör ingen annan bedömning.



Frågan är om krossning av bergmaterial i samband med transporter till fartyg är följdverksamhet till hamnverksamheten. Krossningen görs i syfte att bl.a. underlätta hanteringen av bergmaterial på transportbanden, dvs. den behövs för att hamnverksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Krossningen har ett omedelbart samband med hamnverksamheten och kommer att ha en betydande omfattning. Mark- och miljödomstolen finner att krossning i samband med transport av bergmaterial till hamnen i princip är följdverksamhet. Enligt ansökan kommer krossning inte att ske ovan jord i hamnen i Sättra. Det behövs därför ingen särskild villkorsreglering i detta mål. Att krossning inte sker ovan jord omfattas dock av det allmänna villkoret.

#### *Avgränsning av hamnens verksamhetsområde på land*

Hamnens verksamhetsområde på land är enligt Trafikverkets redovisningar snävt avgränsat. Mark- och miljödomstolen konstaterar att transportbandets sista del är placerad på den snedställda delen av kajen i Sättra, i direkt närhet till vattenområde. Detta kajområde kommer huvudsakligen att användas för transport av bergmaterial och för transporter till och från färjor. Enligt domstolens mening har Trafikverket i denna del inte avgränsat verksamhetsområdet på ett ändamålsenligt sätt med hänsyn till hamnverksamheten och eventuella behov att vidta underhållsåtgärder på kajen. Kajområdet kan inte anses som en naturlig del av etableringsområdet för tunnelarbetena. Den snedställda delen av kajen ska därför anses ingå i verksamhetsområdet för hamnverksamheten. I övrigt godtas Trafikverkets avgränsning av verksamhetsområdet. Någon komplettering av ansökan behövs inte med anledning av domstolens bedömning i denna del.

#### *Sjötransporter, mottagningshamnar och färjehamnar*

Trafikverket medger att sjötransporter från det att fartyg lämnar hamnens verksamhetsområde till allmän farled är följdverksamhet till hamnverksamheten. Mark- och miljödomstolen gör ingen annan bedömning. Det finns alltså inte skäl att i detta mål pröva de fortsatta sjötransporterna till mottagningshamnar, än mindre hanteringen av bergmaterial i mottagningshamnarna, jfr NJA 2004 s. 421. Samma bedömning görs i fråga om färjetransporter.

Vid denna bedömning saknas skäl att hålla syn av vattenvägar och mottagningshamnar för bergmaterial som transporteras bort via de tillfälliga hamnarna. Föreningen Rädda Lovös yrkande om syn ska därför avslås.

#### *Dagvatten*

Trafikverket anser att anläggning för omhändertagande av dagvatten i hamnområdet inte omfattas av prövningen i målet. Länsstyrelsen anser däremot att dagvattenanläggningen i hamnen ska omfattas av prövningen.

Enligt mark- och miljödomstolens mening ska normalt den del av en dagvattenanläggning som finns i en hamn, bl.a. för uppsamling och pumpning av dagvatten, anses ingå i en tillståndspliktig hamnverksamhet. Det finns inte skäl att göra en

annan bedömning i detta fall. En sådan anläggning är en förutsättning för drift av hamnverksamheten. Den del av en dagvattenanläggning, inklusive reningsanläggning, som finns inom etableringsområde för tunnelbygget bedöms vara en följdverksamhet till hamnverksamheten. Sammantaget är det därmed möjligt att villkorsreglera en dagvattenanläggning i detta mål.

Trafikverket har inte redovisat i detalj hur dagvattenanläggningen ska utformas och dimensioneras. Mark- och miljödomstolen finner att tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att besluta villkor om dagvattenanläggning för hamnverksamheten. En delegation om detta tas därför in i domslutet.

#### *Vägtransporter och arbetsområde för tunnelarbeten*

Mark- och miljödomstolen bedömer att de transporter som sker på allmän väg, i första hand transporter på Sättraväsvägen, inte har sådan omfattning och miljöpåverkan att de ska prövas som följdverksamhet till den ansökta verksamheten. Med undantag för en dagvattenanläggning för hamnverksamheten, ska någon reglering inte heller ske av verksamhet inom arbetsområde för tunnelarbeten.

#### *Övrigt*

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att i detta mål pröva någon verksamhet utöver vad som framgår av denna dom.

#### **Frågan om överskottsmaterial är avfall**

Naturvårdsverket anser att de överskottsmassor av berg och jord som inte kan nyttiggöras inom projektet ska anses utgöra avfall och yrkar att mark- och miljödomstolen prövar hanteringen av överskottsmassorna inom ramen för den samlade handläggningen av de fem målen.

Trafikverket har följande inställning till yrkandet. Hanteringen av berg- och jordmassor ska inte hanteras som en fråga om avfall inom ramen för de fem målen. Den tillståndssökta verksamheten omfattar ingen hantering av avfall. Det är olämpligt eller omöjligt att avgöra frågan om massorna utgör avfall i dom i målen. Bergmassorna omfattas inte av avfallsbegreppet i 15 kap. 1 § första stycket miljöbalken. Bergmassorna utgör en produkt bestående av Stockholmsgranit, s.k. entreprenadberg, som har en tillräcklig kvalitet för de tänkta fortsatta användningsområdena. Bergmassorna utgör en biprodukt enligt 15 kap. 1 § andra stycket miljöbalken.

#### *Bestämmelser och rättspraxis*

Följande definitioner av avfall och biprodukt finns i 15 kap. 1 § miljöbalken.

Med avfall avses varje föremål eller ämne som innehavaren gör sig av med eller avser eller är skyldig att göra sig av med.

Ett ämne eller föremål ska anses vara en biprodukt i stället för avfall, om ämnet eller föremålet

1. har uppkommit i en tillverkningsprocess där huvudsyftet inte är att producera ämnet eller föremålet,
2. kan användas direkt utan någon annan bearbetning än den bearbetning som är normal i industriell praxis, och
3. kommer att fortsätta att användas på ett sätt som är hälso- och miljömässigt godtagbart och som inte strider mot lag eller annan författning.

Ett ämne eller föremål som blivit avfall upphör att vara avfall, om det har hanterats på ett sätt som innebär återvinning och uppfyller krav i fråga om fortsatt användning enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 9 eller 28 §.

Det finns omfattande rättspraxis från EU-domstolen som rör avfall.

### *Utredningen*

Trafikverket har redovisat följande uppgifter. Inom projektet uppstår 26 miljoner ton berg- och jordmassor som kommer att transporteras bort. Av 19 miljoner ton massor från byggandet av bergtunnlar kommer cirka hälften att transporteras via de tillfälliga hamnarna till mottagningshamnar och cirka hälften med lastbil på väg. De 7 miljoner ton massor som uppkommer vid byggandet av trafikplatser kommer att transporteras med lastbil. Projektet genererar 2–5 miljoner ton tunnelberg per år. Av tunnelberget kommer 5–7 procent att användas inom projektet. Inga bergmassor ska deponeras, utan allt ska användas som entreprenadberg. Försäljning av bergmassor sker till externa intressenter. Krossning av bergmassor kommer att ske till storlek 0–150 mm. Det är en kommersiellt gångbar produkt som tillhandahålls av de flesta täkter och som har ett pris om 60–80 kr per ton exklusive mervärdesskatt. Behovet av bergmassor var 2012 i Stockholm 7,3 miljoner ton, i Uppsala 3,4 miljoner ton och i Södermanland 1,8 miljoner ton.

### *Mark- och miljödomstolens bedömning*

Mark- och miljödomstolen finner av följande skäl att de bergmassor som inte används inom projektet utgör en biprodukt enligt 15 kap. 1 § andra stycket miljöbalken och att de därmed inte utgör avfall.

Frågan om bergmassorna utgör avfall ska bedömas med utgångspunkt från att massorna är en restprodukt från byggandet av vägtunnlar och andra berganläggningar i vägprojekt Förbifart Stockholm. Det kan hävdas att Trafikverket inte i sig eftersträvar att framställa bergmassorna. Trafikverket har dock uppgett att hela projektet har planerats utifrån att bergmassorna ska användas i andra bygg- och anläggningsprojekt.

Den första förutsättningen för att bergmassorna ska anses vara en biprodukt är att de har uppkommit i en tillverkningsprocess, eller produktionsprocess, där huvudsyftet inte är att producera massorna. Bestämmelserna om vad som är en biprodukt ger

utrymme för att omfatta även en industriell byggverksamhet för anläggande av vägtunnel. Denna förutsättning är därför uppfylld i detta fall.

Den andra förutsättningen är att bergmassorna kan användas direkt utan någon annan bearbetning än den bearbetning som är normal i industriell praxis. Vid anläggande av vägtunnel kan det i ett expansivt storstadsområde anses som normalt i industriell praxis att krossa bergmaterial så att det direkt kan användas i andra bygg- och anläggningsprojekt. Trafikverket har i hamnmålen uppgett att krossning av entreprenadberg görs till storlek 0–150 mm, vilket ger en marknadsmässigt gångbar produkt. Denna förutsättning är därför uppfylld.

Den tredje förutsättningen är att bergmassorna kommer att fortsätta att användas på ett sätt som är hälso- och miljömässigt godtagbart och som inte strider mot lag eller annan författning. Trafikverket har redovisat uppgifter om årlig användning av bergmassor i regionen och om vilka mottagningshamnar som är tänkbara för att ta emot de massor som kommer att transporteras bort sjövägen. Trafikverket har i tillräcklig utsträckning styrkt att bergmassorna kommer, genom externa mottagare, att användas vid andra bygg- och anläggningsarbeten i regionen utan att massorna lagras under så lång tid eller i övrigt hanteras på ett sådant sätt att det finns risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Denna användning strider inte mot lag eller annan författning. Denna förutsättning är därför också uppfylld.

Av det anförda följer att prövningen i målet inte omfattar frågor om hantering av bergmassor som avfall. Mark- och miljödomstolen konstaterar samtidigt att Trafikverket har redovisat skyddsåtgärder som vidtas vid hanteringen av bergmassor, bl.a. vattenbegjutning av berg för att förhindra damning och bortledning av drän- och processvatten som innehåller rester av främst kväve. Remissmyndigheterna har godtagit denna hantering.

Mark- och miljödomstolen finner att hantering av jordmassor från främst schakter, inklusive borttransport av jordmassor från arbetsområden för byggande av Förbifart Stockholm, inte omfattas av prövningen i målet.

### **Tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet**

#### *Lokalisering*

Trafikverket har i fråga om tillstånd till vattenverksamhet hänvisat till 11 kap. 23 § 2 miljöbalken. Enligt denna bestämmelse ska tillstånd lämnas till vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken. Bestämmelsen gäller för en arbetsplan för väg som har fastställts enligt väglagen (1971:948). Arbetsplanen för Förbifart Stockholm har fastställts och fått laga kraft. Genom denna arbetsplan har det slutligt bestämts var Förbifart Stockholm ska anläggas.

I arbetsplanen ska anges den mark eller det utrymme som behöver tas i anspråk för väganordningar och för att genomföra vägbyggnadsprojektet, 15 § väglagen i dess lydelse före den 1 januari 2013. Om det i en fastställd arbetsplan har avsatts mark

eller annat utrymme i närheten av det vägområde som upptas i arbetsplanen och är marken eller utrymmet avsett för upplag eller liknande ändamål i samband med byggandet av vägen, ska nyttjanderätt till marken eller utrymmet upplåtas till väghållaren för den tid som angetts i planen, 35 § väglagen i dess tidigare lydelse.

Bestämmelsen i 11 kap. 23 § 2 miljöbalken innebär att arbetsplanen är bindande i fråga om lokalisering av den vattenverksamhet som behövs för en väg vars anläggande har prövats i arbetsplanen. I den arbetsplan som Trafikverket fastställde den 25 oktober 2013 anges lägen för bl.a. den tillfälliga hamnen i Sätra. Denna hamn är en del av arbetsplanen och behövs för att genomföra vägbyggnadsprojektet enligt 15 § väglagen. Mark- och miljödomstolen finner därför att den ansökta vattenverksamheten, dvs. byggande och borttagande av hamnanläggning, är sådan verksamhet som behövs för anläggande av den väg som har prövats i arbetsplanen. Arbetsplanen är alltså bindande i fråga om lokalisering av vattenverksamheten.

För den miljöfarliga verksamheten finns det ingen motsvarighet till bestämmelsen i 11 kap. 23 § 2 miljöbalken. Mark- och miljödomstolen anser därför att arbetsplanen inte är formellt bindande i fråga om lokalisering av hamnverksamheten. Att arbetsplanen är bindande i fråga om vattenverksamhetens lokalisering talar dock starkt för att godta lokaliseringen även av hamnverksamheten. Hamnen ska rimligen kunna användas för sitt ändamål, dvs. transporter. Ingen av remissmyndigheterna invänder mot lokaliseringen. Den övriga ansökta verksamheten uppfyller sammantaget 2 kap. 6 § miljöbalken.

#### *Tillstånd*

Bestämmelsen om slutavvägning i 2 kap. 9 § miljöbalken gäller för vattenverksamheten. Mark- och miljödomstolen finner vid en slutavvägning att tillstånd ska lämnas till vattenverksamheten. Domstolens uppgift är främst att, vid en prövning enligt miljöbalken, bestämma vilka villkor och andra bestämmelser som ska gälla för vattenverksamheten.

Mark- och miljödomstolen finner att tillstånd även ska lämnas till den ansökta miljöfarliga verksamheten. Bedömningen görs med hänsyn till vad Trafikverket anfört i fråga om tillåtlighet och de överväganden som görs i det följande i fråga om villkor och andra bestämmelser.

Bedömningarna att tillstånd ska lämnas till verksamheterna gäller även med avseende på miljökvalitetsnormer.

Vad föreningarna anfört om bl.a. skyddade områden och risken för påverkan på Mälaren och dricksvattenförsörjningen i Stockholmsområdet ändrar inte dessa bedömningar. I det sammanhanget konstateras att påverkan på reservat från främst hamnverksamhet kommer att upphöra när vägen har anlagts.

### **Tillstånd avseende Sätmaskogens naturreservat**

Remissmyndigheterna tillstyrker eller har ingen invändning mot att tillstånd ges till vissa åtgärder inom Sätmaskogens naturreservat. Flera föreningar motsätter sig att tillstånd lämnas med hänvisning till bl.a. att den ansökta verksamheten ger upphov till bullerstörningar i ett tyst område med många besökare.

Ansökan avser viss schaktning och utfyllnad, hårdgöring av markytor, ledningsdragnings- och uppförande av byggnader och anläggningar. Mark- och miljödomstolen bedömer att de åtgärder som ska utföras i naturreservatet har en liten påverkan på naturreservatet. Viss mark inom reservatet kommer att tas i anspråk under byggskedet men denna mark kommer att återställas.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det av reservatsbeslutet framgår att reservatet inte ska försvåra tillkomsten av Förbifart Stockholm. Med hänsyn till remissmyndigheternas inställning och vad Trafikverket anfört till stöd för sin talan i denna del, finner domstolen att tillstånd avseende Sätmaskogens naturreservat ska lämnas enligt ansökan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun yrkar att det ska fastställas särskilda villkor om kompensationsåtgärder för de arbeten som ska utföras inom Sätmaskogens naturreservat, se nämndens yttrande den 18 mars 2014. Trafikverket har redovisat samlade kompensationsåtgärder som ska vidtas för naturreservatet men har motsatt sig ytterligare krav på kompensation med anledning av den ansökta verksamheten i målet. Att Trafikverket ska kompensera för den begränsade påverkan som de i detta mål tillståndssökta åtgärderna innebär anser mark- och miljödomstolen är ett åtagande utöver de av Trafikverket redovisade åtagandena. Domstolen finner däremot inte skäl att med tillämpning av 16 kap. 9 § miljöbalken ställa ytterligare krav på kompensationsåtgärder. Det är inte heller möjligt att i detta mål göra någon sådan samlad bedömning av kompensationsåtgärder för reservatet som nämnden efterfrågat.

### **Villkor för tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet**

#### *Skyddsåtgärder och försiktighetsmått*

Den ansökta verksamheten kommer att bedrivas med ett avstånd av cirka 250 meter mellan den planerade kajen till de närmaste fastigheterna på Kungshatt. I verksamheten ingår en pålad kaj och en färjeramp. Trafikverket ska även förstärka stranden genom utfyllnad och hårdgöra hamnplanen. Två fartyg som kommer att vara 70–90 meter långa kommer att åka två till fem turer varje dag och lastas med krossat bergmaterial via ett transportband. Dagvatten kommer att samlas in för kontroll och eventuell behandling.

Föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått har delvis projekterats in i själva anläggningens utförande och funktion, delvis arbetats in i form av villkorsförslag och åtaganden samt förslag till kontrollprogram. I fråga om utformningen av dessa finns det i huvudsak en samsyn mellan Trafikverket och remissmyndigheter. Mark-

och miljödomstolen finner inte anledning att inhämta ytterligare underlag om skyddsåtgärder eller försiktighetsmått.

*Allmänna hänsynsregler m.m.*

Mark- och miljödomstolen finner att Trafikverket har visat att verksamheten med redovisade skyddsåtgärder och försiktighetsmått uppfyller kraven i 2 kap. miljöbalken.

*Villkor om buller*

Den ansökta verksamheten har betydande påverkan på miljön genom det buller som genereras av såväl vattenverksamheten som driften av den tillfälliga hamnen, inklusive följdverksamheten i form av bandtransport. Omfattande synpunkter lämnas på hur buller från verksamheten ska hanteras. Sammantaget bör villkor om buller innebära högsta möjliga skydds nivå för dem som påverkas av buller samtidigt som Trafikverkets behov av att kunna genomföra projektet med rimliga skyddsåtgärder ska beaktas.

Flera parter motsätter sig Trafikverkets förslag att buller från verksamheten ska regleras enligt Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) i stället för att tillämpa vägledning och praxis om externt industribuller. I Naturvårdsverkets allmänna råd (2003:18) om tillståndsprövning av hamnar hänvisas till vägledning om externt industribuller. Trafikverket menar att det inte är traditionella hamnar som byggs inom projekt Förbifart Stockholm, att hamnarna är tydligt kopplade till byggverksamheten och en integrerad del av den samt att hamnarna inte tillgodoser traditionella hamnbehov. Trafikverket menar även att det skulle försvåra hanteringen om de skulle ha olika bullervillkor att följa. Beräkningarna av ljudnivåer är gjorda avseende externt industribuller utifrån en terrängmodell som tar hänsyn till topografin och det är medvindsförhållande i modellen. Att ljud går betydligt längre över vatten är medräknat.

Naturvårdsverket och andra motparter anför i korthet följande. Hamnverksamheten är en miljöfarlig verksamhet som kommer att bullra mycket, den är begränsad i tid men den drivs längre än vad som är vanligt i byggprojekt. Industribullernormen är rimligast att använda eftersom verksamheten har längre karaktär än vad ett tillfälligt arbete har.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning.

Trafikverket yrkar alternativt prövotid avseende buller från hamnverksamheten. Enligt 22 kap. 27 § miljöbalken får prövotid beslutas endast om verkningarna av verksamheten inte kan förutses med tillräcklig säkerhet. I målet finns ett omfattande underlag i fråga om buller från hamnverksamheten, inklusive möjligheter till och effekter av bullerdämpande åtgärder. Enligt mark- och miljödomstolens uppfattning finns det inte tillräckliga skäl att besluta om prövotid. Villkor om buller ska i stället bestämmas slutligt.

Enligt mark- och miljödomstolens mening är det rimligt att använda sig av riktlinjer om byggbuller i detta fall. Vid den bedömningen kan det inte bortses från att hela verksamheten i hamnen i Sättra är en del av byggprojektet Förbifart Stockholm. Med hänsyn till vad Trafikverket anfört bör alltså villkorsregleringen utgå från Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Även om domstolen tillämpar dessa riktlinjer ska det vid en rimlighetsavvägning göras en ändamålsenlig reglering som anpassas till förhållandena i det enskilda fallet.

Avseende buller från vattenverksamheten (bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten) anser mark- och miljödomstolen att Trafikverkets förslag till villkor är väl motiverade. Vad motparter anfört i denna del ändrar inte den bedömningen.

Mark- och miljödomstolen finner dock att delar av Trafikverkets förslag till villkor för buller från hamnverksamheten inte ska godtas. Bedömningen utgår från Trafikverkets utredning i form av beräkningar och kartor. De föreslagna villkoren tar i allt för stor utsträckning hänsyn till utfallet i värsta fallet avseende val av utrustning och arbetsmetodik. Hänsyn har inte heller tagits fullt ut vad gäller möjliga skyddsåtgärder, t.ex. användning av strut vid lastning på fartyg och vad som i övrigt beskrivits i målet. Utifrån vad som redovisats i målet är det rimligt att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder vid fasad inte får överstiga 55 dBA i stället för föreslagna 65 dBA. En villkorad ljudnivå om 55 dBA innebär en lägre nivå dagtid än riktvärdet i Naturvårdsverkets allmänna råd men en högre nivå under övrig tid. Domstolen godtar dock att detta får gälla för hela dygnet med hänsyn till behovet av att transportera bort bergmaterial.

Underlaget ger vidare stöd för ett krav på att den maximala ljudnivån nattetid inte får överstiga 60 dBA angivet som L95-nivå. Med L95-nivå menas att 95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom angivet värde, beräknat för hela nattperioden. De föreslagna villkoren justeras i enlighet med detta. I övrigt görs redaktionella ändringar i de föreslagna villkoren.

Mark- och miljödomstolen förtydligar att villkor om buller från hamnverksamheten även gäller för följdverksamheten med transportband.

Mark- och miljödomstolen erinrar vidare om att riktvärden för lågfrekvent buller finns i Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13). I regeringens tillåtlighetsbeslut anges att störningar i form av lågfrekvent buller särskilt bör beaktas. Lågfrekvent buller från i första hand färjor kan ge upphov till störningar vid bostäder.

#### *Övriga villkor*

Trafikverket och remissmyndigheter är i övrigt i huvudsak överens om de föreslagna villkoren, så som de slutligen formulerats vid huvudförhandlingen. Villkor som kombineras med ett väl utformat kontrollprogram för omgivningspåverkan innebär att en aktiv dialog mellan Trafikverket och tillsynsmyndigheterna främjas. Tillsammans kan man då förhålla sig till och hantera uppkomna händelser.



De övriga villkoren ska med hänsyn till vad som anförts av Trafikverket, remissmyndigheter och övriga utformas så som framgår av domslutet. I de delar som det funnits olika uppfattningar om villkorens närmare innehåll har mark- och miljödomstolen, med undantag för buller, inte bedömt det vara miljömässigt motiverat att ändra Trafikverkets förslag annat än med visst redaktionellt innehåll.

#### *Tillsyn, kontroll*

Enligt mark- och miljödomstolens mening är det av stor vikt att verksamheten utöver villkor och inarbetade skyddsåtgärder förenas med ett väl uppbyggt kontrollprogram. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Domstolen bedömer att Trafikverket även har planerat för ett antal möjliga fysiska åtgärder och att det övergripande operativa systemet är väl förankrat hos myndigheter.

#### *Övriga yrkanden*

Samtliga övriga yrkanden som rör villkor för den ansökta verksamheten ska till följd av mark- och miljödomstolens bedömningar inte bifallas.

#### **Sakägare**

Frågan om Settra Samfällighetsförening är sakägare avseende vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken prövas i avsnittet om rättegångskostnader.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Trafikverket medger att T A (X3) samt A-C H och J-O H (X4) berörs av den ansökta vattenverksamheten på ett sådant sätt att de ska anses som sakägare enligt 11 kap. miljöbalken. T A ska därför tas upp i sakägarförteckning avseende vattenverksamhet. Mark- och miljödomstolen har i beslut 2013-12-11 tagit upp A-C H i sakägarförteckningen.

L A och Y A, boende på Y1, yrkar att fastigheterna Y2, Y3, Y4, Y1 och Y5 ska tas upp i sakägarförteckningen avseende vattenverksamhet. Som skäl anförs bl.a. att fastigheterna har en gemensam djupborrad brunn belägen mellan Y2 och Y4. Trafikverket motsätter sig yrkandet. Mark- och miljödomstolen finner att det som anförts av L A och Y A och som i övrigt framkommit i målet inte ger stöd för att ägarna av Y2, Y3, Y4, Y1 och Y5 ska anses som sakägare enligt 11 kap. miljöbalken. Yrkandet ska därför avslås.

#### **Arbetstid och igångsättningstid**

De arbeten för vattenverksamhet som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom 10 år från dag för dom. Med arbetstiden avses tiden från påbörjande av anläggningsarbetena till avslutande av rivningsarbetena.

Den i tillståndet angivna miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång senast inom 5 år från dag för dom.

### **Ersättning och oförutsedd skada**

Med hänsyn till underlaget i målet bedömer mark- och miljödomstolen att den ansökta vattenverksamheten inte kan förutses orsaka skada på annans egendom. Yrkanden om ersättning för skada på grund av vattenverksamheten ska därför avslås.

Yrkanden om ersättning för skada på grund av den ansökta miljöfarliga verksamheten kan inte prövas inom ramen för målet. Dessa yrkanden ska därför avslås. Sådana yrkanden kan prövas i den ordning som gäller för vissa miljöskador enligt 32 kap. miljöbalken efter ansökan om stämning.

Skulle en fråga om skada på grund av vattenverksamheten ändå uppkomma ska den hanteras i den ordning som gäller för så kallad oförutsedd skada. Trafikverket yrkar att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av mark- och miljödomstolen bestämda arbetstiden. En bestämmelse med denna innebörd ska införas i domslutet.

### **Verkställighet**

När det finns skäl till det får mark- och miljödomstolen enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2012 s. 623 anfört följande om verkställighetsförordnande i mål om tillstånd enligt miljöbalken. Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning.

Den ansökta verksamheten behövs för byggandet av Förbifart Stockholm och syftar till att begränsa miljöpåverkan av byggandet. Förbifart Stockholm har som infrastrukturprojekt betydelse för kommunikationerna både regionalt och nationellt, dvs. verksamheten är av stort allmänt intresse. Regeringen har beslutat om tillåtlighet av vägens sträckning. Arbetsplanen enligt väglagen för Förbifart Stockholm har fått

laga kraft. Mark- och miljödomstolen ska i detta mål, om det inte finns hinder vid en slutavvägning enligt 2 kap. 9 § miljöbalken, ge tillstånd till vattenverksamheten.

Ingen av remissmyndigheterna avstyrker tillstånd till verksamheten eller har långtgående invändningar mot Trafikverkets förslag till villkor för denna.

Trafikverket har redovisat nackdelar med att tillstånd inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten fördröjs. Trafikverket hänvisar främst till de samhällskostnader som är förenade med en försening av projektet. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det kan komma att röra sig om betydande samhällskostnader. Verksamheten är begränsad i tid och medför små ingrepp i natur- och vattenmiljöer. Anläggningar i hamnområdet kommer att tas bort när vägen har anlagts. De begränsade markområden som påverkas kommer att återställas. Risker för irreversibla skador från den ansökta verksamheten får anses som liten. Med de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som följer av tillstånd bedöms risken vara liten för skador på miljön, inklusive Sätmaskogens naturreservat och enskild egendom. Trafikverkets intresse av att kunna ta tillstånd i anspråk väger enligt domstolens mening tyngre än motstående intressen.

Mark- och miljödomstolen kommer därför fram till att tillstånden ska få tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

G Ws yrkande att tills vidare stoppa arbeten i Sätmaskogens naturreservat ska avslås.

### **Prövningsavgift**

Prövningsavgiften ska slutligt bestämmas till 87 000 kr.

### **Rättegångskostnader**

Länsstyrelsen yrkar ersättning för rättegångskostnader med 108 800 kr i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11. Mark- och miljödomstolen uppfattar yrkandet så att det ska fördelas med lika stor del i respektive mål, dvs. cirka 36 267 kr per mål. Trafikverket medger yrkad ersättning.

Setra Samfällighetsförening yrkar ersättning för rättegångskostnader med 155 875 kr avseende ombudsarvode. Föreningens skäl för att de har rätt till ersättning i målet framgår av deras utveckling av talan. Trafikverket bestrider föreningens yrkande av i huvudsak följande skäl. Endast den som är berörd av störningar från den tillståndspliktiga verksamheten enligt 11 kap. miljöbalken har rätt till ersättning för rättegångskostnader. Föreningen är inte berörd av vattenverksamheten på sätt som medför sakägarställning. Föreningen berörs inte av risk för grumling eller dylikt och heller inte av buller från vattenverksamheten. De frågor som berörs i yttrande av föreningen berättigar inte till sakägarställning i målet eller ersättning för rättegångskostnader. De frågor som föreningen berört under huvudförhandlingen och i yttrande kan mer ses som frågor där föreningen, eller dess medlemmar, har ett mer allmänt intresse eller ett allemansrättsligt intresse. Störningarna berör inte

föreningens, eller någon medlems, rättsställning eller ett intresse som är knutet till vederbörande och erkänt av rättsordningen. De störningar som bedöms uppkomma av projektet för de kringboende kommer att i sedvanlig omfattning hanteras inom ramen för vägbyggnadsprojektet och vägärendet.

Mark- och miljödomstolen finner att Settra Samfällighetsförening inte kan anses berörd av den ansökta vattenverksamheten i detta mål, även med beaktande av följdverksamhet till vattenverksamheten. Föreningen har därför inte som sakägare avseende vattenverksamhet rätt till ersättning för sina rättegångskostnader i målet. Det finns ingen annan grund för att Trafikverket ska betala ersättningen. Föreningens yrkande ska därför avslås.

### **Övriga yrkanden**

Vid en slutlig prövning av målet finner mark- och miljödomstolen i övrigt inte skäl att bifalla framställda yrkanden i målet.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 7 januari 2015.

Anders Lillienau

Ola Lindstrand

---

I avgörandet har deltagit rådmannen Anders Lillienau, tekniska rådet Ola Lindstrand samt de särskilda ledamöterna Ronald Bergman och Harold Nilsson.