

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen
med e-post svea.avd6@dom.se

Mål nr M 11831-14 (Norra Lovö), M 11834-14 (Malmviken), M 11835-14 (Sätra varv)

Ang tillstånd till hamnverksamhet, m m, vid Norra Lovö, Malmviken och Sätra varv

Med anledning av inkomna yttranden till Mark- och miljööverdomstolen samt domstolens föreläggande 2015-05-29 i rubricerade mål, får Trafikverket härmed återkomma enligt följande.

Inkomna yttranden behandlar delvis frågor som inte omfattas av det meddelade prövningstillståndet i respektive mål (buller under hamnarnas driftskede). En sådan fråga är exempelvis frågan om hamnarnas lokalisering. Trafikverket, som inte vill tynga processen med material som inte omfattas av den fortsatta prövningen, avstår generellt från bemötanden i dessa delar.

I vissa delar behandlar yttrandena frågor som i och för sig gäller buller under respektive hamns driftskede, men där Trafikverket tidigare – i verkets yttranden och utredningar till domstolarna jämte presentationer under huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen – på ett uttömmande sätt redogjort för utredningen och verkets ståndpunkt i frågorna. En sådan fråga är exempelvis frågan om tillämpningen och betydelsen av Naturvårdsverkets allmänna råd och riktlinjer för industribuller- kontra byggbuller. Inte heller i dessa delar avser Trafikverket att tynga handläggningen i Mark- och miljööverdomstolen, utan hänvisar till mark- och miljödomstolens dom samt Trafikverkets tidigare ingivna yttranden jämte utredningar i målen. Trafikverket har dock inget att erinra mot att Mark- och miljööverdomstolen – om domstolen skulle anse någon fråga är obesvarad, outredd eller på annat sätt oklar – återkommer med begäran om klarläggande.

Trafikverket vidhåller sina yrkanden i mark- och miljööverdomstolen och bestrider motparternas inkomna yrkanden.

Trafikverkets fortsatta yttrande delas upp i fyra delar;

1. generella synpunkter och bemötanden, beträffande samtliga hamnar,
2. Norra Lovö,
3. Malmviken samt
4. Sättra varv.

1. Samtliga hamnar

1.1 Länsstyrelsens yttrande 2015-05-28

Trafikverket delar Länsstyrelsens synpunkter i alla delar.

1.2 GBH Miljörätts yttrande 2015-05-04 (såsom ombud för Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, Nej till Västerleden samt Mälaröarnas Naturskyddsförening)

Som en inledande och övergripande kommentar till GBH:s yttrande önskar Trafikverket anför att hamnverksamheten utgör ett angeläget led i byggandet av kommunikationsleden Förbifart Stockholm. Det är viktigt för förståelsen av behovet av hamnar under projektets byggtid, att hamnarna är en konsekvens av valet att förlägga vägförbindelsen Förbifart Stockholm i tunnel under mark, och att detta val gjorts av hänsyn till natur- och kulturmiljö i den nya vägens sträckning. Byggandet av tunnarna genererar ett stort överskott av bergmaterial, och av de natur- och kulturmiljöskäl som slås fast i regeringens tillåtighetsbeslut, ska transporter så långt det är möjligt ske sjövägen via tillfälliga hamnar. Det alternativa transportsättet för bergmassor, material och maskiner från och till arbetstunnarna är lastbilstransporter, som genom valet av sjötransporter kan begränsas avsevärt.

Hamnverksamheten är således en i flera led miljöövervägd verksamhet som genom mark- och miljödomstolens dom är miljöprövad och tillståndsgiven. Hamnverksamheten är ett angeläget led i byggandet av en allmännyttig trafikled. Den hamnverksamhet som ska bedrivas är inte permanent, utan tillfällig under vägprojektets byggtid; bullerstörningarna blir således inte permanenta utan tillfälliga under byggtiden. Lokaliseringen av hamnarna – vilket inte är en fråga som omfattas av Mark- och miljööverdomstolens fortsatta prövning – har valts så att endast ett fåtal boende riskerar att störas av buller över gällande riktvärden. Den bullrande lastningsverksamheten av bergmaterial bedöms pågå under cirka fyra till sex år i respektive hamn, och inte under de totalt tio år som ansökan i sin helhet omfattar.

Trafikverkets uppfattning är, att under ovan angivna förhållanden måste sådana villkor för verksamheten bestämmas så att verksamheten kan bedrivas. Det är inte rimligt att verksamhetsutövaren tvingas att avstå från hamnverksamheten – och istället använda andra transportsätt – p g a att bullervillkoren i praktiken förhindrar eller avsevärt försvårar driften. 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 (Trafikverket har i mark- och miljödomstolens redovisat beräkningar avseende samhällsekonomiska kostnader). De naturområden som tillfälligt tas i anspråk för hamnverksamhet måste då vänta längre på att återställas och omgivningarna kommer att utsättas för störningar under en mer utdragen period, och med samhällsekonomiska merkostnader som följd.



Vad Trafikverket anfört ovan innebär givetvis inte att verksamheten ska få bedrivas utan krav på bullerreducerade åtgärder eller andra restriktioner; tvärt om ska sådana krav ställas som tillgodoser kraven i 2 kap 2 och 3 §§ miljöbalken samt är förenliga med 2 kap 7 § miljöbalken. Trafikverket menar att om dom skulle meddelas i enlighet med yrkanden och krav som framställs i GBH:s yttrande, skulle hamnverksamheterna omöjliggöras och/eller förseningar av projektet uppstå med konsekvenser enligt ovan. Miljönyttan av en sådan utgång i målen skulle vara negativ. Det är Trafikverkets uppfattning att rättspraxis är tydlig med att verksamhetsutövaren måste ha faktiska och tekniska möjligheter att efterleva uppställda villkor.

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 förevarande mål. Denna bostadsrelaterade praxis medför dock inte att buller i natur- och rekreationsområden skulle vara ointressant. Tvärt om har Trafikverket för avsikt att – så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt – vidta bullerdämpande skyddsåtgärder och försiktighetsmått i verksamheten och sådana åtgärder kan självfallet vara ägnade att minska störningarna såväl vid bostäder som i naturområden.

Trafikverket redovisar särskilt förhållanden avseende de aktuella natur- och rekreationsområden som GBH yttrar sig om i bilaga 1. Det kan noteras att inget av de aktuella naturområdena är särskilt utpekade i översiktsplan som "tyst område" eller liknande.

GBH riktar kritik mot utformningen av villkoret och villkorsförslaget avseende alternativ vistelse eller tillfälligt boende. Trafikverket konstaterar att utformningen av villkoret är godtaget i rättspraxis. Trafikverket vill också framhålla att tillsynsmyndigheterna under målets handläggning i mark- och miljödomstolen omvittnat att den har mycket god erfarenhet av Trafikverkets hantering av situationer då alternativ vistelse eller tillfälligt boende är aktuell. Som redovisats i mark- och miljödomstolen bedöms behovet av alternativ vistelse eller tillfälligt boende bli högst marginellt, beroende på de bullervärden som kan förväntas efter vidtagna bullerbegränsande åtgärder.

GBH anför under avsnittet "Sammantaget ur ett juridiskt perspektiv" (sid 11 i yttrandet) att Trafikverket skulle mena att miljöbalkens krav skulle kunna sänkas eller kringgåas för den aktuella verksamheten. Påståendet är givetvis felaktigt och grundlöst. De utredningar Trafikverket har redovisat i målen och de överväganden och ståndpunkter som vilar på dessa utredningar, utvisar att den tillståndssökta verksamheten jämte de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som verket är berett att vidta, i högsta grad vilar på de hänsynsregler som läggs fast i bl a 2 kap 2 och 3 §§ miljöbalken.

GBH menar att Trafikverkets redovisade underlag har stora brister och att "fristående experter" bör utreda bullerproblematiken. Trafikverket har i enlighet med upphandlingslagstiftningen upphandlat fristående konsultföretag på den öppna marknaden med framstående expertis på bullerområdet. Denna expertis har inte haft något annat uppdrag, än att fackmässigt utreda och presentera den aktuella bullerproblematiken med användande av beprövade och sedvanliga metoder. De har även fått till uppdrag att utreda och presentera tekniskt kända möjligheter till bästa möjliga bullerdämpning, samt därutöver försöka skapa även icke beprövade, men eventuellt möjliga lösningar. Trafikverket har även egen expertis på området, som har medverkat i arbetet. Resultatet har presenterats för domstolarna. Mark- och miljödomstolen har ansett att det är ett "omfattande underlag i fråga om buller från hamnverksamheten, inklusive möjligheter till och effekter av bullerdämpande åtgärder". Trafikverket kan inte



se någon grund för påståendet att materialet skulle brista i omfattning eller vederhäftighet.

GBH redogör på sid 18 – 19 i yttrandet för ett antal bullerdämpande åtgärder. Trafikverket har utförligt under domstolsprövningen redogjort för såväl möjligheter som svårigheter förenade med samtliga dessa åtgärder samt andra åtgärder för dämpning vid bullerkällan. Ekonomiska beräkningar har presenterats. Länsstyrelsen har konstaterat (länsstyrelsens yttrande 2015-05-28 sid 2) att Trafikverket åtagit sig en rad bullerbegränsande åtgärder samt noterat att alla dessa inte utgör beprövad teknik varför det slutliga resultatet i omgivningen kan vara svårt att förutsäga. Det ligger i sakens natur att de oprövade åtgärderna, p g a verksamhetens art och omfattning, inte är möjliga fullt ut att prova och utvärdera på annat sätt än vid drift under lokala förhållanden. Det rimliga resultatet av GBH:s argumentation i denna del är därför att Trafikverket bör beviljas prövotid i enlighet med verkets förslag.

Beträffande kravet på krossning under jord hänvisas till bl a de säkerhets- och arbetsmiljöskäl som kan invändas mot ett sådant krav och som närmare redovisats i mark- och miljödomstolen samt att en rimlig dämpning av kross kan erhållas vid placering ovan jord. Trafikverket godtar mark- och miljödomstolens bedömning, att krossning av berg för fartygstransporter ska betraktas som följdverksamhet. Verksamheten ska därmed innehålla de bullervärden som anges i dom; hur detta innehållande ska åstadkommas bör inte detaljregleras utan överlämnas till verksamhetsutövaren.

GBH Miljörätt berör slutligen bullerberäknings- och bullermättningsfrågor på några ställen i yttrandet. Trafikverket kommenterar dessa samlat i bilaga 1.

2. Norra Lovö

Trafikverket konstaterar att inget specifikt yttrande för Norra Lovö-hamnen inkommit.

2.1 GBH Miljörätts yttrande 2015-05-28

Förhållandena rörande Grimsta naturreservat kommenteras i bilaga 1.

Trafikverket önskar framhålla sambandet mellan hamnverksamheten och de omfattande miljöhänsyn som vidtagits, genom att låta vägsträckningen gå i tunnel istället för ovan mark. Sträckan mellan norra Lovö och Grimsta planerades tidigare att gå på bro över sundet, ovan mark. En motorväg på en bro hade självfallet medfört permanent störning för bl a Grimsta naturreservat. Av bl a miljöskäl bestämdes att vägen istället skulle gå under mark, i tunnel. Som ovan angetts medför detta konsekvenser i form av stora mängder bergmaterial som ska transporteras bort. I enlighet med regeringens tillåtlighetsbeslut ska dessa transporter i första hand ske sjövägen, d v s transporterarna förutsätter en hamn. Hamnverksamheten blir dock tillfällig, under byggtiden, och inte permanent. Då behovet av hamnverksamheten är en konsekvens av dessa miljöval, samt då alternativt transportmedel är lastbil, ser Trafikverket det som angeläget att den planerade hamnen inte ges sådana restriktioner att verksamhet där inte kan bedrivas eller leder till förseningar av projektets färdigställande (och därmed områdets återställande).



I reservatföreskrifterna för Grimstaskogen anges att föreskrifterna ”utgör ej hinder mot de ingrepp som är nödvändiga om det vid en samlad bedömning av olika intressen visar sig att vägprojektet Förbifart Stockholm bör gå igenom naturreservatet”. Se vidare bilaga 1 angående Grimstareservatet.

3. Malmviken

3.1 Mac Murrays yttrande 2015-04-26

Mac Murray beskriver i yttrandet sin tolkning av Trafikverkets syn på bl a prøvotidsförfarandet och regeringens tillåtlighetsbeslut 2009. Trafikverket har inte det beskrivna synsättet i dessa frågor, vilket verket menar framgå av verkets yttranden och utredningar i sakfrågan.

3.2 GBH Miljörätts yttrande 2015-05-28

GBH riktar kritik mot hamnens placering och utformning, och menar att Trafikverket inte visat något intresse för andra val i dessa avseenden. Påståendet är felaktigt, och utformningen och placeringen har – såsom redovisats i mark- och miljödomstolen - valts med omsorg. Även om frågan hör till lokaliseringsprövningen - och denna fråga därmed inte är föremål för Mark- och miljööverdomstolens prövning - kan nämnas att placeringen och utformningen av hamnen betingats av att erhålla ett erforderligt vattendjup utan att genomföra muddring. Transportbandets sträckning och bryggans anslutning mot land sker i valt läge på ett fastmarksområde. Placering av dessa anläggningar på omgivande områden hade krävt pålning eller annan markstabilisering, vilket nu kan undvikas.

4. Sätra varv

4.1 Anne-Christine Hallmans yttrande, diariefört hos MÖD 2015-04-29

Trafikverket delar Anne-Christine Hallmans uppfattning att adekvata bullerskyddande åtgärder ska vidtas, även om antalet berörda fastigheter är få. Trafikverket menar att de utredningar som Trafikverket har genomfört och de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som Trafikverket förklarat sig berett att vidta, jämte eventuella ytterligare - ännu oprovade - åtgärder som kan testas under prøvotid, bekräftar detta.

4.2 Tomas Anderssons yttranden 2015-04-29 och 2015-03-25

Trafikverket hänvisar till svar enligt punkt 4.1.

Trafikverket anser att verket har presenterat ett underlag som väl uppfyller de krav som kan uppställas på verksamhetsutövaren, och som redovisar såväl vilka bullerstörningar som förväntas uppstå vid den aktuella fritidsbostaden under den period som hamnverksamhet kommer att pågå, som de åtgärder som är aktuella för att begränsa störningarna.

De utredningar som genomförts och som har avseende på aktuella fastighetsanknutna åtgärder har presenterats för berörda fastighetsägare. Den av Andersson omnämnda utredningen ”Bullerskyddsåtgärder i samband med byggande och drift av tillfällig hamn i Sätra” innefattar fasadisoleringsmätningen 2012-08-14. Trafikverkets marklösenpersonal är beredd att besvara eventuella ytterligare frågeställningar kring denna.

Beträffande Anderssons yrkanden under punkt A 5 samt B 4 i yttrandet 2014-03-25 kan följande svar ges:

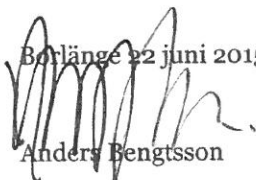
- Trafikverket har redovisat vilka bullernivåer som beräknas uppkomma vid fasad till följd av hamnverksamheten. Några åtaganden som går utöver Trafikverkets villkorsförslag kan inte ges. Dock kan anges att fartygstrafiken för lastning av berg vid normal drift inte bedöms vara behövlig nattetid. Vid produktionsstörningar och/eller produktionstoppar kan dock sådana transporter nattetid komma att bli oundgängligen nödvändiga för att inte orsaka förseningar av sluttiden.
- Frågan om pålning är inte aktuell inom ramen för provningstillståndet, eftersom pålningen hör till hamnens byggtid och de fastställda villkor som gäller för byggtiden. Trafikverket erinrar dock om de åtaganden som gjorts beträffande pålning i form av borrarade pålar samt att start av kraftigt bullrande arbeten ska undvikas under fåglarnas häckningssäsong (1 april – 31 juli).
- Den uppgift om krossning under jord som lämnats beträffande Sättra avser sådan krossning som hör till målet, d v s krossning av berg för fartygstransporter.
- Bullerskärm i vattnet utanför angörande fartyg inkräktar på farleden och kan därmed inte omfattas av någon utfästelse.
- Frågan om mätning och registrering är inte aktuell inom ramen för provningstillståndet; frågan är aktuell i kontrollprogrammet vilket mark- och miljödomstolen fastställt (villkor 4) ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

4.3 GBH Miljörätts yttrande 2015-05-28

Liksom beträffande Norra Lovö kan här erinras om att i tidigare versioner av vägprojektet har bro- och ovanjordslösningar för vägen frångåtts, och vägen istället har förlagts i tunnel under Sättra och Kungshatt. En motorväg på en bro hade självfallet medfört permanent störning för bl a Sättra och Kungshatt. Av bl a miljöskäl har istället bestämts att vägen ska gå under mark, i tunnel. Som ovan angetts medför detta konsekvenser i form av stora mängder bergmaterial som ska transporteras bort. I enlighet med regeringens tillåtlighetsbeslut ska dessa transporter i första hand ske sjövägen, d v s transporterna förutsätter en hamn. Hamnverksamheten blir dock tillfällig, under byggtiden, och inte permanent. Då behovet av hamnverksamheten är en konsekvens av dessa miljöval, samt då alternativt transportmedel är lastbil, ser Trafikverket det som angeläget att den planerade hamnen inte ges sådana restriktioner att verksamhet där inte kan bedrivas eller leder till förseningar av projektets färdigställande (och därmed områdets återställande).

Kommunen har - liksom beträffande Grimstaskogens naturreservat - i samband med beslutet om inrättandet av Sättraskogens naturreservat meddelat att naturreservatet inte ska förhindra genomförandet av Förbifart Stockholm. Se vidare bilaga 1 angående Sättraskogens naturreservat.

Borlänge 22 juni 2015


Anders Bengtsson

Marie Borgblad