

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka Strand

Mål nr M 3345-11

Ang tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn, etc, vid Sättra

Med anledning av mark- och miljödomstolens begäran om kompletteringar genom föreläggande 28 september får jag härmed redovisa följande.

1.

Den arbetsplan som upprättats för projektet innefattar fullt ut den verksamhet och de anläggningar som omfattas av Trafikverkets ansökan i detta mål.

2.

Vägrätt kommer att föreligga såväl före som efter den 31 augusti 2017 enligt den arbetsplan som planeras att antas under hösten 2012 (jfr avsnitt 4.2 i ansökan) i kombination med de vägbyggnadsarbeten som därpå kommer att inledas (jfr 31 §

väglagen). Samma sak gäller för rådigheten över de vatten- och landområden som redovisas i planen. Förhållandena kan mer detaljerat beskrivas enligt följande.

De mark- och vattenområden som tillfälligt behövs under Förbifart Stockholms byggtid för hamnen och sjöledningen tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § väglagen ("tillfällig vägrätt"). 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. I arbetsplanen anges denna tid till projektets byggtid plus två år. Den fysiska rådigheten över land- och vattenområdet föreligger därmed såväl före som efter den 31 augusti 2017.

Den legala rådigheten enligt 2 kap 4 § 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet uppkommer och gäller genom att Trafikverket vill bedriva den i ansökan beskrivna vattenverksamhet, vilken verksamhet behövs för byggande av allmän väg.

3.

Trafikverket föreslår följande såsom villkor för återställning av mark- och vattenområdena:

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

4.

I Trafikverkets ansökan om tillstånd till hamnverksamhet lämnas en redogörelse för den tillståndssökta verksamheten, d v s verksamheten inom hamnområdet. Därutöver lämnas i miljökonsekvensbeskrivningen redogörelser även för verksamheter utanför hamnområdet som har samband med, men inte ingår i, den tillståndssökta verksamheten. Dessa sammanfattas i miljökonsekvensbeskrivningen i avsnitt 4.3 Avgränsning av följdverksamheter och andra miljöpåverkande verksamheter. Som framgår kan fartygstransporterna i omedelbar anslutning till hamnen och ut till allmän farled betecknas som följdverksamhet, men bör i övrigt – liksom verksamheten i mottagningshamnarna – betecknas som övrig miljöpåverkande verksamhet. Verksamheterna beskrivs ytterligare i avsnitt 10 – 11 i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket avser i nuläget inte att bedriva dessa transportverksamheter eller mottagningsverksamheter. För dessa verksamheter söker således inte Trafikverket tillstånd; varken inom ramen för denna ansökan eller annan ansökan.

Trafikverket kan inte – åtminstone inte för närvarande - mer utförligt beskriva massornas fortsatta transporter, mottagning och användning än som skett i miljökonsekvensbeskrivningen. Bergmassorna tillfaller i entreprenadförhållanden i normalfallet entreprenören (jfr 1 kap 9 § i Allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings-, och installationsentreprenader, AB 04). Beställaren har då inte något närmare inflytande över de transporter som sker utanför arbetsområdet samt det mottagande och fortsatt hantering som sedermera sker långt utanför entreprenaden. Att nu redovisa ytterligare överväganden och



strategier i dessa frågor kan också riskera att hamna i konflikt med den sekretess som bör råda kring beställarens överväganden om entreprenadformer och upphandlingsstrategier.

Trafikverket redovisar således ett antal möjliga transportleder och mottagningsverksamheter bakgrundsvi i miljökonsekvensbeskrivningen. Transporterna sker huvudsakligen i allmän farled och verksamheterna i mottagningshamnarna torde vara tillståndspliktig där den kommer att bedrivas av den aktuella verksamhetsutövaren. Sökandens faktiska och rättsliga möjligheter till inflytande över transporterna upphör när transporterna lämnat hamnområdet och transporternas omedelbara samband med hamnverksamheten avklingar när fartyget lämnar kajen. Trafikverket har – inom de gränser som lagen om offentlig upphandling tillåter – viss möjlighet att ställa krav på fartygens miljöegenskaper, vilket kommer att ske. Detta framgår i ansökans villkor 2.3.2.

Trafikverket menar att verket – genom den i miljökonsekvensbeskrivningen lämnade beskrivningen av möjliga transportvägar och mottagningsplatser – uppfyller de krav på sådan redovisning som utvecklats i senare tids rättspraxis. Något tillstånd till denna verksamhet söks dock ej och ej heller är det aktuellt att i detta mål föreskriva villkor för denna verksamhet – utöver villkor 2.3.2 – av skäl som ovan redovisats.

5.

Trafikverkets hamnverksamhet kommer att ta i anspråk en del av det område som i detaljplanen angetts som område avsett för småbåtshamn. Småbåtshamnens verksamhet kommer att flyttas en kort sträcka inom området och kommer fortsatta att bedrivas parallellt med Trafikverkets hamnverksamhet. Den pågående markanvändningen kommer således inte att upphöra. Båda verksamheterna avser hamnverksamhet och innefattar båttrafik. Markägaren, kommunen, har anvisat den aktuella platsen för att etablera Trafikverkets hamn, i syfte att minimera miljöpåverkan och störningarna i området (alternativt transportsätt för massorna vore lastbilstransporter genom reservat, frilufts- och bostadsområden). Mot bakgrund härav, och med särskild hänsyn till att Trafikverkets verksamhet endast är tillfällig, kan förhållandena inte anses stridande mot planen eller i vart fall inte annat än en mindre avvikelse från planen.

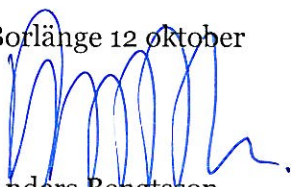
6.

Trafikverket har inget att erinra mot den föreslagna remisskretsen.

7.

Ytterligare sju exemplar av ansökan inges separat.

Borlänge 12 oktober



Anders Bengtsson



Marie Borgblad