

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka

Trafikverkets kompletterande yttrande avseende sammanfattning av tillåtlighet, m m, i mål nr M 3342-11, M 3343-11 och 3345-11

Vid Trafikverkets förberedelser av presentationen av punkt 80 – ”sökanden sammanfattar tillåtligheten” - i mark- och miljödomstolens förhandlingsordning daterad 2014-07-01, har Trafikverket konstaterat att sammanställningen blir tämligen omfattande och att den därför inte – av hänsyn till tidsplaneringen och av pedagogiska skäl - lämpar sig för en enbart muntlig framställning inom ramen för huvudförhandlingen. Trafikverket ger därför härmed in sammanställningen såsom en skriftlig inläga i målet, och kan därmed inrikta den muntliga framställningen vid huvudförhandlingen till en kortare sammanfattning.

Sammanställningen redovisas nedan under avsnitt 1.

Till detta önskar Trafikverket tillfoga dels en korrigerig av en felsyftning (avseende lastningstid färja) i Trafikverkets yttrande 30 juni 2014 i hamnmålen (avsnitt 2), samt dels ett förtydligande eller tillägg till Trafikverkets yrkanden om tillstånd till bortledning av ytvatten i anslutning till respektive hamn (avsnitt 3).

1. Tillåtlighet

1.1 Tillåtlighetsprövningens omfattning

Trafikverket får härmed ge sin syn på tillåtligheten såvitt avser anläggande, bibehållande och utrivning av hamnanläggningar vid Sättra varv, Malmviken och på Norra Lovö samt driften av hamnverksamhet vid dessa hamnanläggningar (tillsammans ”de ansökta hamnarna”). Separata ansökningar har upprättats och getts in för varje hamnanläggning. Målen handläggs gemensamt och dessutom tillsammans med Trafikverkets ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning för de tunnlar som ingår i förbifarten. De kumulativa effekterna av påverkan till följd av projektet för anläggande av Förbifart Stockholm har redovisats i miljökonsekvensbeskrivningarna i respektive mål. Dessutom har miljökonsekvensbeskrivningen för den numera fastställda och lagakraftvunna arbetsplanen enligt väglagen getts in i samtliga 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 de ansökta hamnarna måste beaktas att dessa utgör en del av det samlade projektet för anläggandet av Förbifart Stockholm. Förbifarten har prövats av regeringen och har därvid befunnits tillåtlig enligt miljöbalken. I regeringsbeslutet den 3 september 2009 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 en lagakraftvunnen arbetsplan enligt väglagen.



Den nu aktuella prövningen av de ansökta hamnarna omfattar dels vattenverksamhet (anläggande, bibehållande och utrivning av vattenanläggningar), dels miljöfarlig verksamhet (drift av hamnanläggningarna). Såvitt gäller tillåtlighetsprövningen av vattenverksamheten ska enligt 11 kap. 23 § miljöbalken tillstånd lämnas till sådan verksamhet som a) vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken har angetts som villkor för verksamhetens bedrivande, och b) anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats enligt väglagen. Vattenverksamheten bestående i anläggande, bibehållande och utrivning av tillfälliga hamnar utgör sådan "annan vattenverksamhet för väg" som avses i bestämmelsen i 11 kap. 23 § miljöbalken. Vidare ska beaktas att hamnarna omfattas av villkor för verksamhetens bedrivande enligt regeringens tillåtlighetsbeslut enligt miljöbalken.

För att säkerställa tillåtlighetsprövning tillhandahåller Trafikverket i målen ett underlag för en fullständig prövning av tillåtligheten av de ansökta hamnarna. Trafikverket sammanfattar nedan den huvudsakliga argumentationen såvitt avser tillåtligheten av de ansökta hamnarna.

Samtliga centrala remissmyndigheter, liksom Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, har tillstyrkt att tillstånd meddelas till de ansökta hamnarna.

1.2 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 de aktuella hamnanläggningarna på ett miljömässigt lämpligt och godtagbart sätt. Vid framtagande av bl a miljökonsekvensbeskrivning för de verksamheter som ansökningarna avser har Trafikverket på ett systematiskt sätt utrett och dokumenterat miljörisker och skador förenade med de ansökta 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. Bl.a. har omfattande utredningar rörande bullerskyddsåtgärder 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 (så som Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Räddningstjänsterna, Kustbevakningen m.fl.) 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 de ansökta hamnarna säkerställa att anlitade entreprenörer känner till sådana miljörisker som är förenade med de ansökta hamnarna.

Kunskapskravet enligt 2 kap. 2 § miljöbalken är därmed uppfyllt såvitt avser de ansökta hamnarna.

1.3 Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik (2 kap. 3 § miljöbalken)

De ansökta 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. Hamnanläggningarna 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 i målen anser Trafikverket att erforderliga försiktighetsmått kommer att vidtas i syfte att begränsa negativa miljöeffekter av de ansökta hamnarna.

Sammantaget har försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik tillämpats vid utarbetande av de ansökta verksamheterna. Trafikverket avser att beakta principerna både i anläggnings-, drifts- och utrivningsfas.

1.4 Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § miljöbalken)

Endast i förväg godkända kemiska produkter etc kommer att användas vid de ansökta 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. De ansökta hamnarna är därmed förenliga med produktvalsprincipen enligt 2 kap. 4 § miljöbalken.

1.5 Hushållnings- och kretsloppsprincipen (2 kap. 5 § miljöbalken)

Trafikverkets planerade hamnverksamhet främjar god resurshushållning då utsprängda bergmassor transporteras med fartyg, vilket är mer bränsleeffektivt än lastbil. Utsprängda bergmassor kommer att nyttiggöras på sätt som närmare redovisats 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. Härigenom beaktas hushållnings- och kretsloppsprincipen enligt 2 kap. 5 § miljöbalken.

1.6 Val av plats (2 kap. 6 § miljöbalken)

Trafikverket har, inom ramen för arbetsplanarbetet enligt väglagen, utvärderat ett antal olika lokaliseringalternativ 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 exempelvis den ansökta 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 och att platsvalsregeln enligt 2 kap. 6 § miljöbalken därmed är uppfylld.

Lokaliseringen av de ansökta hamnarna är inte i strid med några för områdena gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser. Trafikverket menar således att hamnen vid Sättra 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.

1.7 Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken

De ansökta hamnarna medför påverkan inom områden som identifierats eller pekats ut som områden av riksintresse. Så som utvecklas vidare nedan kan ingen omfattande påverkan förutses på de riksintressen som kan

komma att beröras av de ansökta hamnarna. Trafikverket anser därför att det inte föreligger hinder mot de ansökta verksamheterna med hänvisning till reglerna i 3 eller 4 kap. miljöbalken.

1.7.1 Mark- och vattenområde av betydelse för 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 de ansökta verksamheterna. Inte heller har någon annan påverkan som kan förväntas ha en negativ inverkan på yrkesfisket identifierats.

1.7.2 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 de ansökta hamnarna inte ska vara tillåtliga kan inte förutses. Hamnverksamheten utgör istället ett led i att minska projektets samlade påverkan på kulturmiljön på Lovö.

1.7.3 Kommunikationer (3 kap. 8 § miljöbalken)

Mellan Sättra 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.

1.7.4 Mark- och vattenområde av betydelse för totalförsvaret (3 kap. 9 § miljöbalken)

På Lovö finns ett riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken 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 de ansökta hamnarna kan inte förutses.

1.7.5 Särskilt utpekade områden (4 kap. 2 § miljöbalken)

Hamnområdena Sättra 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.

De ansökta 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 framförallt på friluftslivet i de berörda områdena. De ansökta hamnarna kan inte anses medföra någon påverkan av betydelse för varken turism eller friluftsliv och förväntas inte påverka riksintresseområdets karaktär långsiktigt. De ansökta hamnarna är således inte oförenliga med skyddsintressena i 4 kap. miljöbalken och de bedöms inte heller medföra någon permanent påverkan på natur- eller kulturvärdena.

1.8 Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken (miljökvalitetsnorm för vatten)

De ansökta hamnarna förväntas inte i något skede medföra annat än mycket små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i blivande hamnbassänger eller i relevanta vattenförekomster. De ansökta 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.

1.9 Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken

1.9.1 Naturreservat (7 kap. 7 § miljöbalken)

Delar av den ansökta hamnen vid Sättra varv berör områden inom Sättraskogens naturreservat. Inom ramen för nu aktuella tillståndsprövningar ansöker Trafikverket, med stöd av 7 kap 5 § och 21 kap 3 miljöbalken om tillstånd till utförande av vissa ansökta åtgärder var till tillstånd kan meddelas enligt föreskrifterna.

Den ansökta hamnen vid Sättra varv syftar, så som tidigare angetts, till att minska de totala miljökonsekvenserna vid anläggandet av Förbifart Stockholm och tillgodoser därmed ett angeläget allmänt och miljömässigt intresse. Lokaliseringen av den ansökta hamnen vid Sättra varv har utretts och är nära sammankopplad med arbetstunnlarnas lokalisering. Detta bör vägas mot det begränsade och tillfälliga intrång i reservatet som den ansökta hamnen kommer att medföra. Av reservatbeslutet och underlag för detta framgår att reservatet inte ska försvåra tillkomsten av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har redovisat ett antal åtgärder 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 ansökt verksamhet. Trafikverket hänvisar till utförlig redogörelse i bilaga 6, Reviderad PM Åtgärder inom berörda reservat, till verkets yttrande 30 juni 2014 i mål M 3346-11 (bilaga 666). Reglerna om naturreservat och den befarade påverkan på Sättraskogens naturreservat utgör därför inget hinder mot tillåtligheten av den ansökta hamnen eller hinder mot att meddela de tillstånd som söks i denna ansökan.

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, se ovan. Trafikverket anser att det genom utredningen är möjligt att göra en samlad bedömning av hur projektet påverkar de naturvärdena och de syften som legat till grund för bildandet av dels det aktuella naturreservatet, 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. Beträffande påverkan av grundvattensänkning hänvisas till målet om tillstånd till grundvattenbortledning m m, M 3346-11.

I det pågående arbetet med tillskapandet av Lovö Naturreservat anges uttryckligen att genomförandet av Förbifart Stockholm och planerad ombyggnad av väg 261 inte hindras av reservatsbeslutet.

1.9.2 Strandskydd (7 kap. 15 § miljöbalken)

De ansökta hamnarna på Norra Lovö och i Malmviken kommer att lokaliseras i område där strandskydd gäller (7 kap. 13 och 14 §§ miljöbalken). Den ansökta hamnen vid Sättra varv kommer däremot att bedrivas inom detaljplanlagt område där strandskyddet är upphävt.

De ansökta hamnarna omfattas av den fastställda arbetsplanen och strandskyddsfrågan har därmed beaktats. Etableringen av tillfälliga hamnar i området har av regeringen angetts som ett villkor i regeringens tillåtlighetsprövning. Strandskyddet utgör alltså inte något hinder mot de ansökta hamnarna (7 kap. 16 § 2 och 3 p miljöbalken).

För det fall att domstolen mot förmodan skulle anse att de ansökta hamnarna inte omfattas av ovan nämnda bestämmelser, finns likväl förutsättningar att med beaktande av strandskyddsreglerna tillåta verksamheterna. Förbuden mot vissa åtgärder inom strandskyddat område gäller inte sådana verksamheter eller åtgärder som

omfattas av ett tillstånd enligt miljöbalken (jfr 7 kap. 16 § 2 p miljöbalken). Enligt gällande praxis står det domstolen fritt att vid tillståndsprövningen, allt efter omständigheterna, bestämma hur strandskyddets intressen ska beaktas, under förutsättning att prövningen sker med beaktande av strandskyddsreglerna.¹

De ansökta hamnarna syftar till att minska de totala miljökonsekvenserna vid anläggandet av Förbifart Stockholm och fyller därmed ett angeläget allmänt och miljömässigt intresse. För att minimera de negativa miljökonsekvenserna i samband med ut- och borttransport av bergmassor från tunneldrivningen är det enligt regeringens tillåtlighetsbeslut nödvändigt att anlägga hamnar i nära anslutning till de planerade arbetstunnlarna. Placeringen av de ansökta hamnarna är således i väsentlig mån bunden till arbetstunnlarnas lokalisering och den omedelbara närheten till strand och vatten. Ansökningarna har föregåtts av en grundlig lokaliseringsutredning som visat att det finns ett fåtal platser som är möjliga och lämpliga för hamnverksamhet. De nu valda lokaliseringarna är, med beaktande av de geografiska begränsningarna inom ramen för projektet, de ur miljöhänseende mest lämpliga. Hamnanläggningarna måste till sin natur ligga vid vatten och det projektspecifika behovet av hamnlägen kan inte tillgodoses utanför de aktuella områdena.

Det bör också beaktas att de ansökta hamnarna avser temporära hamnanläggningar av begränsad storlek. Efter avslutad drift kommer anläggningarna att rivas ut och områdena återställas i enlighet med upprättade återställningsplaner. I den mån det allmänna friluftslivet inskränks till följd av verksamheterna kommer åtgärder vidtas för att minimera de negativa effekterna av verksamheterna under den tid som dessa pågår.

Det föreligger således förutsättning för att tillåta de ansökta hamnanläggningarna även med hänvisning till miljöbalkens regler om strandskydd.

1.9.3 Vattenskyddsområde (7 kap. 22 § miljöbalken)

De ansökta hamnarna ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. De ansökta hamnarna kommer inte att medföra en sådan påverkan på vattenskyddsområdet att någon dispens från skyddsföreskrifterna behövs (jfr sid 3 i protokoll från muntlig förberedelse, aktbilaga 103 i mål 3342-11). 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.

1.10 Tillåtlighet enligt 11 kap. 6 § miljöbalken

Kostnaderna för etablering och utrivning av de ansökta hamnarna med kringutrustning bedöms som mest uppgå till cirka 110 Mkr. Anläggande, drift och utrivning av aktuella anläggningar förväntas medföra begränsade miljökonsekvenser av övergående natur, framförallt 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 de ansökta hamnarna. Dessa bergmassor måste transporterats via det redan hårt belastade allmänna vägnätet om tillstånd till de ansökta hamnarna inte meddelas.

Anläggandet av de ansökta hamnarna motiveras framförallt av den stora miljömässiga nyttan av att borttransport av bergmassor kan ske sjövägen istället för med tunga transporter på land. Genom sjötransporter kan behovet av transporter på land, på tungt belastade vägsträckor, minskas med hundratusentals transportrörelser sett över projektiden. 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 den aktuella byggtrafiken. Även påverkan på enskilda, känsliga objekt såsom det lokala vägnätet på Lovön och världsarvet Drottningholm minskar om transporterna kan ske till sjöss istället för på land. Det finns vidare trafiksäkerhetsvinster att göra om tunga transporter på land kan minskas. Användandet av tillfälliga hamnar för dessa ändamål har angetts i regeringens tillåtlighetsbeslut den 3 september 2009.

¹ NJA 2008 s. 55

Det måste anses vara uppenbart att fördelarna från allmän och enskild synpunkt vida överstiger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av de ansökta hamnarna.

1.11 Tillåtlighet enligt 16 kap. miljöbalken

1.11.1 Följdverksamhet (16 kap. 7 § miljöbalken)

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 de ansökta hamnarna är transport av bergmassor via transportband samt sjötransporter mellan hamn till allmän farled. Miljökonsekvenserna av dessa verksamheter har beskrivits i ansökan och Trafikverkets kompletterande yttranden jämte bilagor. Konsekvenserna av de aktuella följdverksamheterna är framförallt påverkan på omgivningen i form av buller och risker förenade med sjötransporter. Villkorsreglering som hanterar även störningar från dessa följdverksamheter ingår i Trafikverkets villkorsförslag.

Verksamhet till och transporter från potentiella mottagnings- eller utskeppningshamnar runt Mälaren eller krossningsverksamhet vid dessa hamnar utgör inte en följdverksamhet till de nu ansökta hamnarna som ska villkorsregleras med tillämpning av 16 kap. 7 § miljöbalken, i enlighet med vad Trafikverket tidigare redovisat. Trafikverket har trots denna inställning lämnat uppgifter för en mer omfattande prövning, om domstolen skulle ha en annan uppfattning än Trafikverket i avgränsningsfrågan.

1.12 Sammanfattning tillåtlighet

Samtliga förutsättningar föreligger att förklara tillståndssökt verksamhet tillåtlighet enligt relevanta bestämmelser i miljöbalken.

Samtliga centrala remissmyndigheter, liksom Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, har också tillstyrkt att tillstånd meddelas till de ansökta hamnarna. Naturvårdsverket har angett i yttrandet 2014-03-31 att det underlag som ingivits i målen möjliggjort en fullständig prövning av hamnarnas lokalisering och tillåtlighet samt att lokaliseringen och tillåtligheten inte ifrågasätts.

2. Rättelse av felsyftning i Trafikverkets yttrande 30 juni 2014 (avseende lastningstid för färja, punkt 2.3.2 i yttrandet)

I tabellen under avsnitt 2.3.2 (sid 4) i yttrandet redovisas bl a en uppskattad och ungefärlig genomsnittlig lastningstid för färja. Ett felaktigt ”-tecken för denna uppgift för Norra Lovö kan uppfattas så att lastningstiden för färjan uppges till noll, vilket uppenbart inte kan vara fallet. Istället åsyftas att lastningstiden kan bedömas till samma uppgift som lämnats för Sättra varv, d v s 10 – 15 minuter.

3. Förtydligande eller tillägg till Trafikverkets yrkanden om tillstånd till bortledning av ytvatten i anslutning till respektive hamn

Det ligger i sakens natur att Trafikverket i anslutning till yrkandena om tillstånd till ytvattenbortledning vid respektive hamn även yrkar tillstånd till de anordningar som krävs för att utföra ytvattenbortledningen. Även

Ärendenummer
TRV 2011/6210, 6211, 6212
Ert ärendenummer
Målnr M 3342-11, 3343-11, 3345-11

Dokumentdatum
2014-08-22
Sidor
8



TRAFIKVERKET

Trafikverkets separata yrkande om tillstånd till borttagande av utförda vattenanläggningar omfattar självfallet även dessa anordningar. Detta förtydligas härmed.

Borlänge 22 augusti 2014



Anders Bengtsson



Marie Borgblad