



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060105

DOM
2015-12-04
Stockholm

Mål nr
M 11834-14

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2014-12-17 i mål nr M 3343-11, se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPARTER

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

2. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG), c/o A L,

3. Föreningen Nej till Västerleden, c/o B M,

4. Mälaröarnas Naturskyddsförening, c/o B N,
Ombud för 2-4: Jur. kand. G H B,

5. Föreningen Rädda Lovö, c/o K S,

6. M M,

MOTPART

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet vid Malmviken på Lovö i Ekerö 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 1229487

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 55 dBA som riktvärde¹⁾,
- b) den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får inte överstiga följande riktvärden
70 dBA utomhus vid fasad vardagar kl. 22-07
70 dBA utomhus vid fasad lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09
45 dBA inomhus i bostadsrum vardagar kl. 22-07
45 dBA inomhus i bostadsrum lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09.
- c) Om bullerberäkning eller bullermätning leder till bedömningen att ekvivalent ljudnivå 30 dBA inomhus i bostadsrum kl. 22.00-07.00 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.

¹⁾ 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 vid Malmviken på Lovö 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 11835-14, 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: 55 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 55 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 riktvärdena 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 Fornstigen vid Malmviken, och som villkor ska gälla 50 dBA vardagar kl. 07-19 och 45 dBA övriga tider och helger vid Fornstigen vid Malmviken,
- 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.

M M har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska föreskriva strängare bullervillkor eller återförvisa målet till mark- och miljödomstolen.

Trafikverket har bestritt bifall till föreningarnas, Föreningen Rädda Lovös och M Ms yrkanden.

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

Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) har medgett 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.

Det kommer att vara störst mängd berg som ska transporteras bort från Malmviken av de tre tillfälliga hamnarna eftersom det där kommer att ske drivning av trafik tunnlar och ramper på 10 – 12 tunnelfronter samtidigt vilket innebär 35 000 – 40 000 ton berg per vecka. Därför kommer 16 fartyg per vecka att behöva lastas vilket betyder 2,2 – 2,7 fartyg per dygn. Lastningstid för ett fartyg är 4 – 6 timmar beroende på storlek,

därför beräknas lastningstiden bli 13 – 16 timmar per dygn. Lastning kommer att ske även på nätterna. Från etableringsområdet för arbetstunneln är det 1700 meter till hamnen och berget kommer, efter att ha krossats i en inbyggd bergkross, att transporteras på ett inbyggt transportband den sträckan. Det finns inte plats för något buffertlager på etableringsområdet vid denna hamn. Konsekvenserna vid begränsade lastningstider skulle kunna bli att transporter måste ske med lastbil, vilket är tekniskt möjligt vid denna hamn på södra Lovö. Detta alternativ bör dock enligt projektets tillåtlighetsvillkor undvikas.

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.

De begränsningsvärden som mark- och miljödomstolen föreskrivit för buller underskrider riktvärdet i de allmänna råden måndag – fredag kl. 19-22 och tangerar naturlig bakgrundsnivå. Såväl dagtidsvärdet som kvälls- och nattetidsvärdet har satts så lågt att Malmvikenhamnen inte kan nyttjas för att lasta berg 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 rekreativitet.

Hamnen kommer att påverka fastigheter på Södra Lovö. Naturupplevelser och rekreativitet, bl.a. längs den strandnära belägna Fornstigen äventyras. Malmviken tillhör de mycket få fridfulla vattnen nära city. Detta värde slås helt ut under byggfasen. Det förefaller som dagens frid blir ett argument för morgondagens buller. Förläggningen och utformningen av hamnen gör att bullret sprids maximalt. Att anläggningen inte är fast borde möjliggöra att vrida och vända på den för att minska bullerspridningen.

Tydliga och mätbara bullervillkor måste föreskrivas även för naturområden och reservat. Industribullernormen måste ligga till grund för formulering av villkor. Detta är väsentligt av hänsynsskäl mot boende, men även av avgörande betydelse för skydd av rekreativiteterna i naturområden och naturreservat. Endast riktlinjer för externt industribuller ger skydd för naturupplevelser och rekreativiteterna. 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 prövotid 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 provotid 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.

MM

Trafikverkets förstahandsyrkande innebär att Trafikverket får fria händer att bullra så mycket som behövs under en provotid och först därefter och på grundval av det observerade bullret kan bullervillkor fastställas. Trafikverket tycks ha svårt att förstå att provningen inte är över i och med regeringens tillåtlighetsprovning. Det är uppenbart att bullerfrågorna helt enkelt inte är färdigberedda och flera åtgärder har inte prövats.

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 tillåtlighetsbeslut 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 provotidsförfarande i fråga om villkor 12 och 13a bör bifallas.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Trafikverket har i första hand yrkat att frågan om slutliga villkor avgörs efter en provotid och att under provotiden 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. M M har yrkat en skärpning av mark- och miljödomstolens bullervillkor.

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 prövotid 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 har instämt i att det delvis är fråga om obeprövad teknik och tillstyrkt att Trafikverkets yrkande om prövotidsförfarande bifalls.

I hamnen vid Malmviken ska, jämfört med de övriga två hamnarna, de största mängderna berg transporteras bort eftersom det där kommer att ske drivning vid flest tunnelfronter. Det är inte acceptabelt att transportererna 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. 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 Malmviken. 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 provotid 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. Provotidens 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 provotiden vid den tillfälliga hamnen i Malmviken ska bestämmas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad vid bostäder som riktvärde ska vara 55 dBA under 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 outhärdade 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).

Den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad bör bestämmas till 55 dBA i enlighet med Trafikverkets yrkande. Trafikverket har redovisat att lastning av berg kommer att ske även nattetid i denna hamn och att den maximala ljudnivån kan uppgå till 65 dBA. Detta talar för att den maximala ljudnivån bör bestämmas till detta värde. Samtidigt är detta, som angetts tidigare, den hamn där de största mängderna berg ska transporteras bort och upprätthållandet av ett högt transportflöde är viktigt för projektet i dess helhet. Av utredningen framgår att det är få boende i området som kan bli störda. Eftersom det nu är fråga om föreskrifter för en provotid finner Mark- och miljööverdomstolen att den maximala ljudnivån kan bestämmas till 70 dBA vid fasad vid bostäder vardagar kl. 22-07. Lördagar, söndagar och helgdagar ska dock värdet gälla kl. 22-09. 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 3343-11

SÖKANDE

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

Ombud: Verksjuristerna A B och M B c/o Trafikverket
Avdelning Juridik
781 87 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet vid Malmviken på Lovö i
Ekerö kommun

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

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 fastigheten A under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av bergmaterial som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

Tillstånd till vattenverksamhet

2. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheten A utföra en berglastningskaj för hamnverksamheten.
3. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheten A under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 270 000 kubikmeter per år och att uppföra de anläggningar som behövs för bortledandet.

Dok.Id 382863

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

4. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande ta bort de i punkterna 2 och 3 angivna anläggningarna

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
- a. 50 dBA alla dagar kl. 07.00–19.00
 - b. 45 dBA alla dagar kl. 19.00–07.00.
13. Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får som begränsningsvärde inte överstiga
- a. 55 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.

Arbets tid

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 97 000 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 prövotid avseende bl.a. följdverksamheter avslås.
3. Samtliga yrkanden om komplettering av utredningen i målet avslås.
4. Samtliga yrkanden om ersättning för skada på grund av den ansökta vattenverksamheten avslås.

5. 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 36 267 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
-

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	13
Naturvårdsverket	13
Riksantikvarieämbetet	14
Sjöfartsverket.....	14
SMHI	14
Statens maritima museer	14
Transportstyrelsen	15
Länsstyrelsen i Stockholms län	15
Miljönämnden i Ekerö kommun.....	15
Stockholms kommun genom kommunstyrelsen.....	15
SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN	15
Statens fastighetsverk, SFV.....	15
FÖRENINGARS INSTÄLLNING OCH YRKANDEN	16
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG	16
Friluftsförbundet Region Mälardalen, Friluftsmiljörådet	16
Föreningen Nej till Västerleden	17
Föreningen Rädda Lovö	17
Lovö Hembygdsförening.....	19
Mälaröarnas Naturskyddsförening	19
Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	19
Stockholms Naturskyddsförening	19
ÖVRIGA SOM YTTRAT SIG I MÅLET	20
M.M.....	20
B.Ö.....	20
E.T, M.F-T.....	20
Lambarudds Samfällighetsförening	21
A.W.....	21
Stiftelsen A och A Ws Minnesfond.....	21

C.E.....	21
Lunda Gård Förvaltnings AB	22
Stockholm Vatten AB	22
G.W.....	22
TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN	22
Översiktlig redovisning av Trafikverkets underlag.....	22
Bakgrund, orientering och avgränsningar	24
Rådighet.....	27
Höjdsystem.....	27
Planförhållanden, skyddsföreskrifter m.m.	27
Befintliga miljödomar	28
Kortfattad teknisk beskrivning	28
Miljökonsekvenser	29
Tillåtlighet	31
Villkor om buller	38
Fastigheter på vilka verksamheter och anläggningar förekommer	38
Sakägare	39
Ersättning till sakägare	39
Förslag till kontrollprogram	39
Samråd m.m.....	39
Arbetstid	39
Anmälan om oförutsedd skada.....	39
Verkställighetsförordnande	40
Åtaganden.....	40
Prövningsavgift	42
REMISSMYNDIGHETERS UTVECKLING AV TALAN.....	43
Naturvårdsverket	43
Sjöfartsverket.....	46
SMHI.....	47
Statens maritima museer	47
Länsstyrelsen i Stockholms län	47
FÖRENINGARS UTVECKLING AV TALAN.....	49
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG	49
Föreningen Nej till Västerleden	53
Föreningen Rädda Lovö	55
Mälaröarnas Naturskyddsförening	56

Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	56
Stockholms Naturskyddsförening	56
ÖVRIGA PARTERS UTVECKLING AV TALAN.....	57
Stockholm Vatten AB	57
G.W.....	57
DOMSKÄL	57
Utredningen inklusive miljökonsekvensbeskrivning	57
Rådighet.....	58
Prövningens omfattning	58
Frågan om överskottsmaterial är avfall	60
Tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet.....	63
Villkor för tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet	64
Sakägare	67
Arbetstid och igångsättningstid	67
Ersättning och oförutsedd skada.....	67
Verkställighet	68
Prövningsavgift	69
Rättegångskostnader.....	69
Övriga yrkanden	69

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

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 3345-11 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 Sätraskogens naturreservat.

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 fastigheten A under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av bergmaterial som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.
2. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att utföra en berglastningskaj för hamnverksamheten.
3. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att på fastigheten A under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 270 000 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.

Arbetstid, oförutsedd skada, verkställighet m.m.

Trafikverket yrkar

5. att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena bestäms till tio år från dag för verkställbar dom
6. att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten bestäms till fem år från dag för verkställbar dom
7. att tiden för anmälan av oförutsedd skada bestäms till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden
8. att meddelade tillstånd får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft
9. att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns
10. att prövningsavgiften fastställs till 97 000 kr
11. 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. 7–19

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 55 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 och vintertransporter. 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 har inget att erinra mot det planerade arbetet. Statens maritima museer redovisar uppgifter om lämningar i 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 på norra Lovö.

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.

Remissinstanser som avstått från att yttra sig

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

SAKÄGARES INSTÄLLNING OCH YRKANDEN

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

Statens fastighetsverk, SFV

Yttrar sig avseende A.

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.

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 rekreationsvärden 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, särskilt vid den mycket populära strandpromenaden längs Grimstaskogen
- 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 dieselbilars 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.

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 transporter 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 miljö kvalitetsnormer 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 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* prävtotidsutredning för de i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11 ansökta verksamheterna och nödvändiga följdverksamheter.

Lövö Hembygdsförening

Föreningen yrkar att Trafikverket uppdras att med bistånd av oberoende experter utreda riskerna med planerade transporter och överväga alternativa transportsätt. Föreningen har synpunkter på påverkan på bl.a. dricksvattenförsörjning, transporter vid Lovö vattenverks vattenintag och fartygstransporter.

Mälaröarnas Naturskyddsförening

Föreningen motsätter sig projekt Förbifart Stockholm. Föreningen anser bl.a. att Trafikverket beträffande hamnarna inte har redovisat hur man praktiskt kommer att ordna sedimentering av stendamm liksom av andra föroreningar. De saknar här en teknisk beskrivning.

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 med tillägg att föreningen motsätter sig att verkställighetsförordnande ges.

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. Redovisningen görs i bokstavsordning utifrån fastighet.

M.M

Yttrar sig avseende A.

Han yrkar

1. att tillstånd inte lämnas till den ansökta verksamheten inklusive en provisorisk farled
2. att Trafikverket ska ompröva lokaliseringen av hamnen till Malmviken
3. att Trafikverket ska vidareutveckla arbetet med bullerskydd vid hamnen i Malmviken
4. att Trafikverket ska föreläggas att inge faktiska bullermätningar och anpassa åtgärderna efter dessa.

Han har synpunkter på bl.a. buller, bullerskyddsåtgärder och lokalisering. Han ifrågasätter att hamnen placeras 70 meter ut i sjön och på en udde så att bullret maximeras. Han ifrågasätter också om Trafikverket tagit isförhållandena på allvar.

Mark- och miljödomstolen har den 25 augusti 2014 avslagit M.M yrkande om inhibition av åtgärder som provas i målet.

B.Ö

Yttrar sig avseende B.

Han har följande synpunkter på placeringen av transportband till hamnen i Malmviken. Lovön är ganska viltrikt och viltet rör sig över ön. Särskilt älg och vildsvin förflyttar sig i trakten. Både i nordsydlig riktning och östvästligt. Bråta-backen är känd som en plats drabbad av viltolyckor. Transportbandet, som det är ritat nu, kommer att skrämma och hänvisa söderifrån kommande vilt ut på Ekerövägen. Trafikverket bör bekosta viltstängsel tillräckligt högt att stoppa viltet, genom skogspartiet och i en böj västerut längs åkerkanten.

E.T, M.F-T

Yttrar sig avseende C

De yrkar kompensation för sänkning av fastighetens taxeringsvärde på grund av störningar genom den fartygstrafik som planeras från hamnen i Malmviken och den planerade tillfälliga farleden med en fyr med sektorsbelysning på Lambarudd i närheten av vårt bästa badberg. Om gemensamhetsanläggningens dricksvatten blir

odrickbart, ska Trafikverket ersätta den nuvarande dricksvattentäkten med vatten av minst samma kvalitet. Om deras husbehovsfiske drabbas, så att fisken försvinner eller inte går att äta, ska Trafikverket kompensera för den kostnadsökning det innebär att i stället behöva köpa fisk.

Lambarudds Samfällighetsförening

Yttrar sig avseende D

Föreningen har tio medlemmar som är sakägare. Om anläggningens dricksvatten blir otjänligt ska Trafikverket ersätta den nuvarande dricksvattentäkten med samma eller bättre dricksvattenkvalitet som finns i dag. I anläggningen ingår ett avloppsreningsverk. Det är inte i första hand hamnverksamheten som utgör en risk för oss utan snarare följdverksamheten i samband med transporter med lastfartyg med stenkross och färjor med utrustning och materiel.

A.W

Yttrar sig avseende E

Hon har synpunkter på befarade störningar i form av buller, stomljud, vibrationer, stendamm i luft och vatten och risk för förorening av Mälaren och vattentäkt nära Mälaren.

Stiftelsen A och A Ws Minnesfond Stiftelsen, som äger

fastigheterna F, yttrar sig genom Campido

Fastighetsförvaltning AB.

Stiftelsen har synpunkter på buller från hamnen. Stiftelsen delar inte Trafikverkets uppfattning om de beräknade bullernivåer som hamnen kommer orsaka, utan bedömer att vissa hyreshus kommer att hamna långt över en bullernivå på 45 dBA. Ytterligare underlag behövs i fråga om buller. Efter noggrannare granskning av underlaget vill de att man undersöker bullerfrågan grundligare och tar fram alternativ för hur man kan bygga in last- och arbetsytan bakom t.ex. containers för att minska bullernivån så mycket som möjligt. Detta då många av deras hyresbostäder ligger närmare hamnen än som tidigare uppfattats och kommer att påverkas i hög grad vid lastningar som sker kvällar och nätter.

C.E

Yttrar sig avseende G.

Han har följande inställning. Fastigheten har sjökontakt med Mälaren och kan påverkas negativt av båttransporter från Malmviken. Han har några fundamentala frågeställningar om rimligheten i och de konsekvenser som båttransporter från Malmviken kan innebära. Kostnadsvolymen för båttransport med alla nödvändiga investeringar motsvarar sannolikt inte miljönyttan. Sammanfattningsvis är

byggandet av Förbifart Stockholm bra men en alternativ hantering av bergmassor från södra Lovön skulle vara positivt för projektet. Trafikverket bör ytterligare belysa flera frågor.

Han har vidare synpunkter på bl.a. arbetstider, alternativa transportmöjligheter, fördringskostnader, kostnader för skyddsåtgärder, buller och etableringsområdet.

Lunda Gård Förvaltnings AB

Bolaget är tillsammans med övriga fastigheter anslutna till Lunda ga:1 (sakägare Lunda Gård Förvaltnings AB med Lunda Gård samfällighetsförening). De ligger i direkt anslutning till hamnen i Lundaviken varför de redan nu har vidtagit planering för att hålla en aktuell beredskap för fortsatt vattentillgång och kvalitet när produktionen och utlastningen startas. Samrådet bör resultera i beslut i fråga om att säkra tillgång och kvalitet för berörda fastigheter.

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 om mottagningshamnar och farleder, med en riskanalys. Bästa möjliga förebyggande åtgärder för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från farkoster bör vidtas. 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.

G.W

Yttrar sig avseende H

Hon yrkar att tillstånd och dispenser inte ska få tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft. Ansökan visar ett projekt som inte är godtagbart för miljön i stort, för samhällsekonomin, 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.

Synpunkter lämnas även av en anonym person, ”intresserad politiker och Ekeröbo”.

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 vid Malmviken
- en samrådsredogörelse
- en miljökonsekvensbeskrivning för arbetsplan enligt väglagen (1971:948)
- föreskrifter för vattenskyddsområde
- en sammanställning av bostäder som erbjuds åtgärder avseende buller
- en sakägarförteckning.

Kompletteringen i juni 2012, aktbilaga 44, innehåller bl.a.

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

Kompletteringen i april 2013, aktbilaga 86, föregicks av att mark- och miljödomstolen i ett protokoll 2012-10-30, aktbilaga 79, gav Trafikverket tillfälle att komplettera ansökan. Kompletteringen i april 2013 innehåller bl.a.

- en PM om bullerskyddsåtgärder med bullerkartor
- en PM om krossverksamhet på södra Lovö
- en PM om konsekvenser av förseningar av Förbifart Stockholm
- en PM om stendamm
- en PM om lokalisering av hamnar
- en nautisk riskanalys, aktbilaga 88.

Kompletteringen i juni 2014, aktbilaga 137, innehåller bl.a.

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

Under huvudförhandlingen har Trafikverket gett in bl.a.

- slutliga yrkanden och villkorsförslag, aktbilaga 192 och 222
- en redovisning av åtaganden, aktbilaga 219
- en PM om konsekvenser om verkställighet inte medges, aktbilaga 223.

Trafikverket har också gett in en arbetsplan enligt väglagen för Förbifart Stockholm, aktbilaga 90.

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) tillåtighet 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 rivras. 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 Malmviken.

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 prövning.

Geografisk avgränsning

Den yta på land och i vatten, totalt cirka 35 000 m² som omfattas av hamnområdet redovisas i bilaga 2 till ansökan. Området är beläget på fastigheten A. Området utgörs på land av hamnplanen med 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.

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 miljöprövning 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 utskeppningsvolym 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 arbetena med vattenanläggningarna, pågå i cirka sju månader. Arbetena består av bl.a. pålning, borrhning, fyllning, gjutning och installationer. Verksamheterna bedöms främst medföra grumling, buller och markpåverkan. Verksamheterna, liksom tänkbara åtgärder för att undvika skadliga verkningar av verksamheterna, beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Driftskedet

Hamnens drifttid bedöms omfatta cirka 4–6 år. Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 4,5 miljoner ton tunnelberg skeppas ut. De fartyg som bedöms trafikera hamnen beräknas ha en lastkapacitet om 2 000–4 000 ton.

Verksamheten bedöms främst orsaka buller och damning. Transporterna ger också upphov till risk för utsläpp av drivmedel, oljor etc. Åtgärder för att undvika skadliga verkningar från verksamheten redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Uttag av sjövattnen för användning som processvatten vid bergborrning samt spolning av utsprängda bergmassor i tunnarna sker vid hamnläget. Uttaget bedöms till drygt 800 m³/dygn. Åtgärden har ingen påverkan på vattenförhållandena i Mälaren, inte ens lokalt.

Rivningskedet

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

Följdverksamheter

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

Beskrivning av området

Hamnen är belägen i Malmviken på södra Lovö, cirka 800 meter från vikens innersta del, mitt emot norra Lindö. Avståndet över vattnet till Lindö är drygt 600 meter. Närmast vattnet växer i dag strandskog i något kuperat terräng som längre norrut övergår i ett åkerlandskap. Hamnområdet genomkorsas av den så kallade Fornstigen. Sjöbotten i hamnläget består av lös lera med inslag av dy på friktionsjord på berg. Berg finns på cirka 2–3,5 meters djup under sjöbotten. Vattendjupet är i hamnläget cirka 7 meter, vilket innebär att muddring inte behövs. Vattendjupet är i vikens mittfåra som mest 12–21 meter. Några föroreningar av betydelse på sjöbotten har inte påträffats. Området runt hamnläget saknar helt bebyggelse. Närmaste byggnad ligger c:a 400 meter öster om hamnen. Inom ytterligare några hundra

meters radie finns ytterligare några byggnader. Hamnläget är cirka 3,7 km från intaget till Lovö vattenverk.

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 fastigheten A som tillfälligt behövs under Förbifart Stockholms byggtid för hamnen avses att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § väglagen. Detsamma gäller för den tillfälliga sjöledningen. 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 FS05 med höjden +11,24. För punktens läge hänvisas till bilaga 6 till ansökan.

Planförhållanden, skyddsföreskrifter m.m.

Detaljplan

Området är inte detaljplanelagt.

Riksintressen

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

Ekerökilen

Lovö ingår i den tätortsnäta regionala grönstruktur som går under benämningen Ekerökilen. Den verksamhet ansökan avser kommer att bedrivas på en begränsad yta och under en begränsad period och kommer därmed inte att påverka naturområdet långsiktigt.

Östra Mälarens vattenskyddsområde

Hamnområdet innefattas i sin helhet av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Skyddsföreskrifter för skyddsområdet har fastställts av länsstyrelsen. 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 föroreningsspredning (1 § generell bestämmelse om att ny verksamhet som innebär risk för vattenförorening inte får ske). Inom hamnplanen kommer dagvatten att samlas upp och ledas till spillvattennätet respektive genomgå rening före 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). Inom hamnområdet kommer från tid till annan att läggas upp ett tillfälligt lager av tunnelberg, i händelse av oförutsedda driftstopp. Eftersom berget sprängts ut finns rester av kväve i bergmassorna. Kvävemängden reduceras dock genom spolning i samband med krossningen och lakvatten tas omhand i brunnar (11 § upplag av förorenade massor får inte förekomma). 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.

Lovö naturreservat

Länsstyrelsen beslutade den 17 mars 2014 att bilda Lovö naturreservat. Beslutet om att bilda Lovö naturreservat är överklagat till regeringen, Miljödepartementet. Enligt reservatsbeslutet ska Förbifart Stockholms tillåtas.

Befintliga miljödomar

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

Kortfattad teknisk beskrivning

Hamnområdet utgörs av ett cirka 35 000 m² land- och vattenområde varav hamnplan med tillhörande anläggningar utgör cirka 5 600 m². Hamnplanen anläggs på land varvid jordmassor schaktas av och utfyllnad sker med friktionsmaterial. Ytan asfalteras och brunnar, kantstöd och olika typer av fundament installeras. Området inhägnas och förses med belysning. Hamnen omfattar en stenlastningskaj för utlastning av bergmassor bestående av en flytande centralponton och två flytande sidopontoner samt en anslutningsbro med tillhörande lastfäste. Överbyggnad sker i första hand med betong. Kajen utrustas med fendrar, pollare, avkörningsskydd, kajstegar och belysning.

Under driftskedet anlägger fartyg vid stenlastningskajen för lastning av tunnelberg via bandtransportör. Bandtransportören transporterar berget från arbetstunnelns mynning vid Edeby till stenlastningskajen, en sträcka om cirka 1 700 meter. Efter transportbandets hela sträckning löper en serviceväg. Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 4 miljoner ton (cirka 1,4 miljoner kubikmeter teoretisk fast volym) tunnelberg skeppas ut. Antal anlöp beräknas bli 3–5 per dygn beroende på fartygsstorlek.

För uttaget av sjövattnet 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 hamnen blir den huvudsakliga miljöpåverkan fysisk åverkan på mark och vegetation. Arbetena leder till grumling i vattnet samt störningar för omgivningarna i form av buller, damm och ljus. Under tiden som hamnen är i drift förväntas den huvudsakliga miljökonsekvensen vara buller och damm från stenlastningen till fartygen. Under rivningen av hamnen uppstår samma miljökonsekvenser som under byggnationen.

Den tillståndssökta verksamhetens miljökonsekvenser beskrivs utförligt i den miljökonsekvensbeskrivning som bifogas ansökan. 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 rivningsskedet 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 rivningsskedet bedöms inga bostadshus bli berörda av bullernivåer över 60 dBA.

Under hamnens driftskede bedöms fyra 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 Malmviken 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

Tillåtlighetsprövningens 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 miljörisiker 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 arbetsplanarbetet enligt väglagen, utvärderat ett antal olika lokaliseringalternativ för hamnarna. Avgörande för att kunna genom-

föra 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 Sätra 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 avvikelser 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 bruknings- 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 – miljö kvalitetsnormer

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 miljö kvalitetsnormen 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 var till 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 miljö mässigt intresse. Lokaliseringen av hamnen har utretts och är nära sammankopplad med arbetstunnlarnas lokaliser ing. 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. Åtgärder är tänkta att under byggtiden bl.a. kompensera för förlorade eller inskränkta naturvärden genom att öka upplevelse värden m.m. inom delar av reservatet som inte berörs av verksamheten. Trafik verket hänvisar till utförlig redogörelse i PM om åtgärder inom berörda reservat. Reglerna om naturreservat och den befarade påverkan på Sätmaskogens natur reservat 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 genomförts. 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 Sättra 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 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 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 hantlar 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 provotid i frågan om villkor för buller från hamnverksamheten enligt Trafikverkets yrkande. Utredningen behövs i första hand för hamnen i Sätra 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 fastigheten A

Sakägare

Ägare till fastigheten A är Statens fastighetsverk. Någon annan fastighet än A bedöms inte berörd av vattenverksamheten på det sätt som avses i 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vatten-verksamhet.

Fastigheter som berörs av buller från byggnation och rivning av hamnen samt av buller från hamnverksamheten framgår av PM Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45 dBA från planerad hamnverksamhet.

Ersättning till sakägare

Det område inom A 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 vattenverksamheten bedöms inte uppkomma. Om skador likväl skulle uppkomma kan anspråk på ersättning prövas enligt reglerna för oförutsedd skada. Möjliga åtgärder som Trafikverket identifierat 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 fördröjas.

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 lastrumbotten 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 uppgå 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 (4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken). Tilläggsavgift utgår för bortledning av ytvatten med 10 öre per kubikmeter vatten, årlig volym. Med ett beräknat uttag om 270 000 kubikmeter per år bör tilläggsavgiften bestämmas till 27 000 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 bullerskyddsåtgärder. 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 skydds nivå 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 prövning. 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. Prövningen 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 miljöprövningsförrordningen (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.

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

Lovö har en mycket rik och väldokumenterad kulturmiljö med lämningar från flera tidsepoker. I nära anslutning till Malmviken, som är belägen på sydvästra Lovö, finns flera äldre strandnära gårdslägen. Det planerade hamnläget ligger i närheten av Söderby gård som tillsammans med Lunda och Grindby är de största och viktigaste bosättningsmiljöerna på Mäläröarna under bronsåldern. Söderby gård finns med på 1630 års ägomätningsskarta, där en fägata/gårdsgård leder ned till udden centralt i det aktuella hamnområdet. I direkt anslutning till men utanför det område som omfattas av hamnen finns sedan tidigare en fornlämning registrerad, Lovö 160. Lämningen betecknades som en lastageplats och har bl.a. använts som dumpplats för sopor och latrin. Exploateringsområdet undersöktes av Statens maritima museer 2009. Undersökningen resulterade i att tre lämningar påträffades i anslutning till det planerade hamnområdet. Två av dessa (RAÄ Lovö 184 och RAÄ Lovö 186) bedömdes vara fornlämningar. Det kunde även konstateras att det utanför RAÄ Lovö 160 finns ett tydligt kulturlager med glas och keramik från bl.a. 1600- och 1700-tal. Kulturlagret bedömdes utgöra en del av RAÄ Lovö 160. Fartyglämningen RAA Lovö 184 ligger inom hamnområdet. Denna var därför föremål för en arkeologisk förundersökning 2012. Fartyglämningen kunde dateras till 1853–1883. Den 1 januari 2014 trädde den nya kulturmiljölagen i kraft. En tidsgräns infördes som begränsar det allmänna skyddet av fornlämningar. En lämning som kan antas ha tillkommit 1850 eller senare omfattas inte av det allmänna skyddet för fornlämningar. Den aktuella lämningen är således yngre men länsstyrelserna ges i den nya lagen en möjlighet att fornlämningsförklara lämningar som uppfyller lagens rekvisit och är yngre än 1850. Med utgångspunkt i ovanstående kan SMM konstatera att inga fornlämningar ligger inom det planerade hamnområdet men att två fornlämningar ligger strax utanför.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Miljö kvalitetsnormer för vatten

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

Natur, kultur- och boendemiljö på Lovö

Länsstyrelsen har nyligen fattat beslut om naturreservat på Lovö med kringliggande öar i Ekerö kommun. I samband härmed pågår förhandlingar med Trafikverket och andra intressenter om att få till stånd åtgärder för skydd, hänsyn och kompensation för det intrång och den påverkan på landskapet som vägbygget innebär. Ett avtal om detta bör kunna vara undertecknat inom kort. Mot den bakgrunden har länsstyrelsen inga ytterligare önskemål om kompensationsåtgärder.

Byggande av hamn

Vid bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten i Sätra hamn bör åtgärder vidtas som hindrar spridningen av förorenade sediment. Länsstyrelsen kan godta att kraven formuleras så att Trafikverket vid byggande i vatten i Sätra 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.

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 Lötén. 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 Sätmaskogens 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 Sätmaskogen, 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.

Tillåtlighet

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.

Följdverksamhet

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 Sättra 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 Sättra 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 Sättra varv och stallet måste beaktas.

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

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 tio 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.

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 bottnar 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 Sätra, 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

Stockholm Vatten AB

Risikanalys hamnar och farleder

Risikanalysen 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.

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.

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 är följdverksamhet och omfattas av prövningen i målet. Att avståndet till platsen för krossning är ganska stort ändrar inte den bedömningen.

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.

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 vägar på södra Lovö inte har sådan omfattning och miljöpåverkan att de ska prövas som följdverksamhet till den ansökta verksamheten. Med undantag för krossning och 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 vid Malmviken. 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 miljö kvalitetsnormer.

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.

Villkor för tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Den ansökta verksamheten kommer att bedrivas med ett avstånd av cirka 400 meter till närmaste byggnad. Avståndet över vattnet till Lindö är drygt 600 meter. Hamnläget är beläget på ett avstånd av cirka 3,7 km från intaget till Lovö vattenverk. I verksamheten ingår en pontonkaj för utlastning av bergmassor. Trafikverket ska även utföra viss förstärkning av stranden genom utfyllnad med friktionsmaterial och hårdgöra hamnplanen. Fartyg med en längd av 70–90 meter kommer att åka tre 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 och krossning. Omfattande synpunkter lämnas på hur buller från verksamheten ska hanteras. Sammantaget bör villkor om buller innebära högsta möjliga skyddsnivå 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 vid Malmviken är en del av byggprojektet Förbifart Stockholm. Med hänsyn till vad Trafikverket anför 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 anför 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 för driftskedet är det rimligt att den ekvivalenta ljudnivån utomhus dagtid kl. 07–19 vid bostäder vid fasad inte får överstiga 50 dBA i stället för föreslagna 55 dBA. Enligt domstolens mening är det vidare möjligt för Trafikverket att klara ett villkor om 45 dBA under kvällstid och natt. Med hänsyn till den långa tid som arbetena kommer att pågå bör hänsyn tas till boende i den miljö som i dag finns på södra Lovö. Regeringen har i sitt tillåtlighetsbeslut framhållit vikten av att i den fortsatta planeringen ha en hög ambitionsnivå när det gäller påverkan och störningar i omgivningen (villkor 2). Regeringen har också förutsatt en hög ambitionsnivå för skyddsåtgärder mot buller från byggverksamheten. Domstolen bedömer att villkoret inte medför en begränsning av verksamheten kvällstid och natt.

Den föreslagna maximala ljudnivån om 70 dBA nattetid fyller ingen funktion. Utredningen visar att Trafikverket klarar en betydligt lägre nivå än så. Med utgångspunkt från de redovisade ljudnivåerna bör villkoret bestämmas till 55 dBA nattetid kl. 22–07. Villkoret bör dock bestämmas som L95-nivå. Med L95-nivå menas att 95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom angivet värde, beräknat för hela nattperioden. Villkoret bedöms inte medföra någon begränsning av verksamheten nattetid.

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 och krossning.

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.

Mark- och miljödomstolen noterar att Trafikverket vid huvudförhandlingen har uppgett att de inte kommer att gräva eller spränga för dagvatten- och råvatten-

ledningarna som anläggs från hamnen till etableringsområdet vid tunnelbygget. Något särskilt villkor skrivs dock inte i denna del.

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

Som mark- och miljödomstolen uppfattar det är det ingen i målet som yrkar att tas upp som sakägare avseende vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

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. Risken 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 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.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften ska slutligt bestämmas till 97 000 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.

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.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.