



Svea hovrätt
Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

**Angående överklagande av miljödomstolens dom att avslå
Stockholms hamn AB:s ansökan om tillstånd till anläggande
av ny hamn i Norvik, Nynäshamns kommun**

INSTÄLLNING

Kammarkollegiet bestrider överklagandet i dess helhet och yrkar att Miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Kammarkollegiet yrkar ersättning för sina rättegångskostnader i Miljööverdomstolen med belopp som senare kommer att anges.

GRUNDER M.M.

Kammarkollegiet anser att den överklagade domen är korrekt och att det inte föreligger några skäl för att Miljööverdomstolen ska göra någon annan bedömning av verksamhetens tillåtlighet än den som miljödomstolen utfört enligt de utförliga samt väl motiverade domskälen.

Hamnverksamhetens särskilda förutsättningar

En hamn tillverkar inte någon särskild produkt och har inte heller några andra särskilda lokaliseringsbehov utifrån ett givet läge. En hamn utgör istället en logistisk del i ett sammanhängande transportsystem utsatt för konkurrens både av andra hamnar och andra transportslag.

Enligt Hamnstrategiutredningen (SOU 2007:58) beskrivs containerhanteringen i Sverige på följande sätt (sid 84-85):

För containersystemen finns två slags hamnar – stora nav (hubbar) med länkar (feeder) till lokala hamnar (spokes). Det är mellan dessa olika funktioner för containerhamnar i transportsystemet som dragkampen mellan svenska öst- och västkusten till stor del handlar om. Alternativa scenarier för containertransporter till svenska hamnar är följande: Scenario 1: Anlöp direkt från transocean destinationer förmodligen till Göteborg. Göteborg är då en hub med feeder till andra hamnar och godstransporter via järnväg och lastbil till torrhamnar i inlandet. Scenario 2: Anlöp till hubbar på

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

kontinenten som transporteras med feeder till svenska hamnar. Svenska hamnar blir i detta scenario spokes till de stora hubbarna på kontinenten.

Dagens situation är något mitt emellan de ovan beskrivna scenarierna. Göteborgs hamn fungerar som transocean hub i en av Maersks containerlinjer samtidigt som man är Sveriges största spoke för feeder till hubbar på kontinenten.

Det finns inte någon given struktur för hur containrar transporteras till och från Sverige utan detta styrs i hög grad av hur de stora transocean rederierna lägger sina rutter. Det förhållandet att det endast är ett sådant rederi som finner det lönsamt att gå till Göteborg (dvs. Maersk Line) trots att hamnen hanterar närmare en miljon (1 000 000) TEU per år, visar vilka kvantiteter som krävs för att oceangående fartyg ska anlöpa en hamn. Kammarkollegiet finner att förutsättningarna för Norviks hamn att uppnå angivet delsyfte sannolikt inte föreligger.

Hållbar utveckling och lokaliseringen av Norviks hamn enligt 2 kap. 6 § miljöbalken; alternativfrågan

Sökanden har inte visat att den valda platsen innebär minsta intrång för miljön enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Det finns alternativa lokaliseringar och utföranden för att uppnå syftet med verksamheten.

Norviksudden är inte exploaterad på något avgörande sätt. Detta kommer synen av området att utvisa. Området är naturskönt och omfattar möjligheter till friluftsliv både på land och till sjöss.

Sökanden påstår vidare att området varit planerat för hamnverksamhet sedan lång tid tillbaka. Kammarkollegiet hemställer att sökanden särskilt anger var i de tidigare översiktsplanerna det framgår att platsen där den nya hamnen ska byggas varit utpekad. Om så är fallet har dock Hamnstrategiutredningen bortsett ifrån detta eftersom utredningen kom till slutsatsen att den planerade hamnen i Norvik inte skulle utgöra någon strategisk hamn.

Länsstyrelsens inställning har, såvitt Kammarkollegiet kan bedöma, justerats i frågan om tillåtligheten till verksamheten. Länsstyrelsens inledande yttranden i miljödomstolen avsåg i huvudsak kritik och förslag till kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivningen, särskilt gällde detta de kommande miljökvalitetsnormerna för vatten enligt Ramvattendirektivet. Länsstyrelsens senare angivna inställning i målet och att länsstyrelsen försökt överklaga miljödomstolens dom påvisar ett politiskt inslag utan förankring utifrån den faktagranskning som länsstyrelsens miljöskyddsenshet normalt utför, vilket Miljööverdomstolen bör beakta.

Sammantaget har det i den tidigare samhällsplaneringen inte funnits underlag för att bedöma förutsättningar eller behovet av en hamn av nu ansökt omfattning vid Norviksudden, än mindre underlag för att bedöma lokaliseringens lämplighet enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Kammarkollegiet konstaterar att det av länsstyrelsens redogörelse i dess överklagande (sidan 6) tydligt framgår att området inte har planerats för en hamnutbyggnad utan

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

endast att "planeringen för en hamnutbyggnad har diskuterats". Enligt Kammarkollegiets mening räcker detta inte för att ge tillräcklig grund för att anse att hamnen sedan lång tid tillbaka funnits som en realitet inom den fysiska planeringen. Det förhållande att en verksamhet är förutsatt i en plan innebär emellertid inte att den utan vidare kan tillåtas. Övriga bestämmelser i miljöbalken måste naturligtvis vara uppfyllda (prop. 1997/98:45 Del 2 s. 206 och Miljööverdomstolens dom den 1 november 2005 i mål nr M 2966-04).

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs korrekt för att alternativa lokaliseringar är andra hamnar inom visst område. Däremot finns påståenden om dessa hamnars kapacitet m.m.. Utredningen är i den delen inte korrekt. Kammarkollegiet inhämtade i miljödomstolen underlag från Södertälje hamn, som även hänvisade till yttrande från Teamlines, (se uab 357 och 358). Kammarkollegiet har hemställt om yttranden beträffande de påståenden som framförs i sökandens överklaganden från hamnarna Norrköping, Södertälje och Gävle. Dessa yttranden åberopas och bifogas, **bilaga 1-3**. Av samtliga yttranden framgår att sökandens underlag och planer starkt kan ifrågasättas. Yttrandena visar att kapacitet finns i befintliga hamnar och att hamnarna mycket väl kan uppfylla angivet syfte.

Kammarkollegiet yrkar att den kommande synen vid huvudförhandlingen ska att omfatta Södertälje hamn, varvid hamnen får tillfälle att redogöra för Miljööverdomstolen hur hantering av containrar (TEU=20 fots container) sker inom ett befintligt hamnområde och se vilken kapacitet som finns i Södertälje hamn.

Kammarkollegiet bedömer att lämpligare lokalisering för att bidra till ändamålet, "trygga varuförsörjningen i Stockholm och Mälardalen", är att förelägga verksamheten till redan befintliga hamnar. Kammarkollegiet önskar i sammanhanget påpeka att det är självklart inte endast sökanden som har den nämnda uppgiften utan även andra transportföretag och transportslag som medverkar till detta.

Miljööverdomstolen bör beakta att redan utan den verksamhet som anges för Norviks hamn tryggas varuförsörjningen i regionen. Sökanden har inte ingett någon utredning som klarlägger att påståenden i miljökonsekvensbeskrivningen i denna del är korrekta, än mindre i den till överklagandet bifogade bilagan A.

Sökanden har också begränsat utredningen gällande alternativa lokaliseringar på ett sätt som gör att det, enligt Kammarkollegiets mening, inte heller är möjligt att bedöma om det valda alternativet innebär minsta intrång enligt 2 kap. 6 § miljöbalken. Skälet för begränsning om alternativa lokaliseringar med andra platser är att sökanden inte äger några andra markområden. Denna avgränsning av den utredning som krävs enligt 6 kap. 8 § miljöbalken är inte förenligt med gällande rätt. Det förhållandet att avgränsningen skett med skäl att sökanden inte har möjlighet att lokalisera anläggningen till områden som sökanden inte äger är sålunda inte ett giltigt skäl för att

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

inte utreda eventuella alternativa platser. Eftersom sökanden avstått från att inge sådan utredning kan det därigenom heller inte uteslutas (2 kap. 1 § miljöbalken) att det finns andra platser som hamnverksamheten kan lokaliseras till (jfr Miljööverdomstolens dom den 5 mars 2009 i mål nr M 294-08).

Kammarkollegiet kan konstatera att miljödomstolen (s 325) anser att det är bland annat Kammarkollegiets och andras kompletteringar i domstolen som innebär att domstolen kunde gå vidare och pröva målet i sak. Om Miljööverdomstolen ska, såsom sökanden nu anför, bortse från yttranden från övriga hamnar m.m. ska ansökan möjligen avvisas eftersom miljökonsekvensbeskrivning i så fall inte kan godkännas.

Sökanden har vidare felaktigt angivit att nollalternativet innebär ett sämre alternativ eftersom detta innebär ökade landtransporter. Detta påstående är inte korrekt. Ökade landtransporter med järnväg är i första hand inte negativt för miljön utan innebär tvärtom ett av de mål som gäller för att uppfylla Riksdagens klimatmål. Vidare innebär inte den planerade hamnen att påstådda transporter med lastbil övergår till sjötransporter. Av det underlag Kammarkollegiet har inhämtat i målet enligt den föregående redogörelsen från, Norrköping, Södertälje och Gävle hamnar (a a bilaga 1-3) framgår att det saknas skäl för att göra sådant antagande om förändring. Kammarkollegiet har även inhämtat yttrande från Maersk Line, som innehar ca en 1/3 av den svenska marknaden, om omfattning av lastbilstransporter från södra Sverige till Stockholmsregionen, se **bilaga 4**. Maersk Lines anger att i princip sker inte några sådana transporter från söder till Stockholmsregionen.

Kammarkollegiet finner att det sålunda korrekta nollalternativet är att varuförsörjningen i Stockholm nu och i framtiden kommer att ske genom redan existerande hamnar, att transportererna sker med i huvudsak järnväg och i övrigt med lastbil, allt oförändrat den planerade hamnen på Norviksuddens existens.

Påståendet att koldioxidutsläppen skulle minska till följd av Norviks hamn är enligt WSP:s utredning (PM Emissionsförändringar till följd av ny hamn i Norvik) endast under vissa antaganden (jfr Transek 2005) om mycket omfattande, nästintill revolutionerande förändringar av transportsystemet som byggts upp utifrån idag befintliga hamnar i Norrköping, Södertälje, Gävle samt Göteborgs hamn. Ett antagande om sådana omfattande förändringar har inte visats i målet, snarare har det visats att de påstådda lastbilstransporter som ska upphöra inte finns. WSP:s utredning kan därför inte läggas till grund för några ställningstaganden i målet.

I sammanhanget ska miljöpåverkan från en hamns verksamhet inräknas även de returtransporter som sker till hamnen dvs. för den planerade hamnens del lastbilar som kör till hamnen för att lossa gods. Av utredningen framgår att sökandens planer att vara en s.k. utskeppningshamn av gods kommer enligt sökandens egna beräkningar att vara en mindre del av den

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

totala verksamheten. Kammarkollegiet önskar blanda annat hänvisa till Team Lines yttrande (uab 358). Team Lines anser att den kortare inseglingen till Nynäshamn förloras på landsidan ändå och att "Mälardalens importdominans måste balanseras med annan hamn som är exportorienterad. Nynäshamn/Norvik kan inte leva ett eget liv." Hamnens lokalisering utan närhet till större industrier eller annan exportnäring innebär ett för en hamn av nu planerad storlek relativt lågt antal i returtransporter till hamnen dvs. antalet "tomma" lastbilar som kör till hamnen blir många till antalet.

Sökandens beräkning av det ökade transportbehovet är ologiskt. Fartygens bruttodräktighet och det ökade transportbehovet är självfallet inte ökande linjärt med varandra.

Vad gäller sjötransporterna antar sökanden att dessa går från Hamburg till respektive hamn utom i fallet Norvik där man antar att 20% består av gods som transporteras med fartyg till St Petersburg och enbart gör en deviation för att angöra Norvik. Redan idag är det så att de fartyg som angör t. ex. Södertälje går i slingtrafik i Östersjön och angör ytterligare några hamnar på sin väg från och till t. ex. Hamburg. Transatlantics "Trans Feeder Line South" går via Oxelösund, Södertälje, Åhus, Hamburg och Bremerhaven, **bilaga 5**.

Den sökta verksamheten uppfyller därmed inte, utifrån en ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt, det grundläggande kravet om att trygga en god hushållning. Den sökta verksamheten kommer därför inte att uppfylla miljöbalkens mest grundläggande krav om en hållbar utveckling enligt 1 kap. 1 § miljöbalken.

Miljödomstolens slutsats (s 327) att utredningen talar "med mer styrka för att det finns alternativa platser som innebär mindre intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön än Norviksudden" är sålunda riktig.

*Lokaliseringen av Norviks hamn enligt 2 kap. 6 § miljöbalken;
följdverksamheterna*

Kammarkollegiet finner vidare att sökanden inte förmått klarlägga att transporterna till och från den planerade hamnen kan utföras på ett sådant sätt att verksamheten är förenlig med miljöbalkens bestämmelser i 2 kap. och Riksdagens antagna miljömål enligt 1 kap. 1 § miljöbalken. I första hand ska godstransporter ske med järnväg. I Göteborgs hamn gick mer än 50 procent av godset i containerterminalen på järnväg år 2009, **bilaga 6**.

Kammarkollegiet kan konstatera att vad gäller möjligheterna till järnvägstransporter till och från den planerade hamnen har sökanden hänvisat till "regeringens närtidssatsning på vägar och järnvägar 2009-2010". Av Banverkets utredning "Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik" framgår (s 43 f) att om godstrafiken på järnväg ska få bra förutsättningar för att utvecklas och bli konkurrenskraftig i förhållande till godstrafik på väg behöver godstågen kunna köra oavsett tid på dygnet, **utdrag bilaga 7**. Enligt 2 kap. 3 och 5 §§ miljöbalken ska för

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

transporter till och från en verksamhet i första hand användas det transportslag som har den minsta påverkan på miljön, utgör den bästa möjliga tekniken och har lägst energiförbrukning. Detta innebär att transporterna, helst i huvudsak, ska ske via järnväg. Detta gäller särskilt för nya verksamheter. Kammarkollegiet anser att miljöbalken sålunda kräver att det ska finnas goda förutsättningar för att godstrafik via järnväg ska vara möjlig till och från den ansökta hamnen. För att transporterna därmed ska uppfylla miljöbalkens krav framgår av konsekvensutredningen att det behövs "en betydligt mer omfattande utbyggnad av det berörda järnvägstransport-systemet". Bland annat behövs en utbyggnad med dubbelspår på hela sträckan mellan Tungelsta och Nynäsgård. Banverket har inte fattat något beslut om järnvägsplan enligt utredningens förslag. Järnvägsplan har funnits utställd för sträckan Tungelsta-Västerhaninge under januari-februari 2009. Av miljökonsekvensbeskrivningen (utställningshandling den 16 december 2008, s 45) till ovan nämnda järnvägsplan framgår att om godstågen ska kunna köra oavsett tid på dygnet på Nynäsbanan behövs:

- Utbyggnad med dubbelspår mellan Tungelsta och Nynäsgård.
- Bullerskyddsåtgärder mellan Tungelsta och Nynäsgård och eventuellt även på sträckan mellan Tungelsta och Älvsjö.
- Förbigångsspår i Jordbro.
- Ny utfart vid Älvsjö godsbangård.
- En mindre ombyggnad av Älvsjö bangård.

Av "regeringens närtidssatsning på vägar och järnvägar 2009-2010" framgår inte att regeringen valt ut Nynäsbanan i ovan anförda delar som en viktig järnvägssatsning eller att Trafikverket inlett utredning om järnvägsplan enligt ovan. Av det länsstyrelsen anför i denna del framgår heller inte att några faktiska och konkreta beslut har fattats som innebär att Banverkets utredning för att uppfylla Banverkets egna krav om godstransporter kommer att genomföras utan endast vilka behov som finns därom.

Av regeringens beslut (bilaga 1 a) den 29 mars 2010 om fastställelse av trafikslagsövergripande plan m.m. framgår endast att Trafikverket ska tillse att ökad kapacitet upprätthålls Västerhaninge-Nynäshamn och som nya objekt (bilaga 1 b) mötesstation Nynäsgård, **utdrag bilaga 8 och 9**.

Miljööverdomstolen har sålunda att utgå ifrån att hamnen inte kan tillgodose miljöbalkens krav om järnvägstransporter.

Kammarkollegiet kan också konstatera att det inte finns någon järnvägsplan utställd för industrispåret mellan den planerade hamnen och Nynäsbanan. Vidare har bland andra Sveriges geologiska undersökning vid prövningen av detaljplanen avstyrkt att spåret ska byggas på angivet sätt på grund av den valda järnvägssträckningen (främst med avseende på delsträcka 5B) är olämplig ur grundvattenskyddssynpunkt m.m., **bilaga 10**.

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

Kammarkollegiet konstaterar också att sökandens och länsstyrelsens påstående om vägnätets kapacitet, riskerna med transporter, särskilt på väg 225, inte kan verifieras. Istället används begrepp som ”på sikt behövs dubbelspår” och att arbetet med väg 225 ”bör” fortsätta och ”viss” ökad belastning. Vägens standard och kommande kraftiga ökning av tung lastbilstrafik (+ 20%) från den planerade hamnen är ett reellt miljöproblem för en väg som redan har allvarliga miljö- och säkerhetsproblem, omfattande trafik och innebär avsevärda risker för människors hälsa.

Kammarkollegiet yrkar att den kommande synen vid huvudförhandlingen även ska att omfatta väg 225.

Lokaliseringen av Norviks hamn enligt 2 kap. 6 § miljöbalken; påtaglig skada på riksintressen

Kammarkollegiet konstaterar att det inte finns underlag för att anse att området för de planerade åtgärderna är av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken. Av Hamnstrategiutredningens betänkande (SOU 2007:58) framgår att Norviks hamn inte bör ingå i ramverket för de nationella strategiska hamnarna i Sverige. Det finns inte underlag för att området kan göra anspråk på att vara ett riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Området är däremot utpekade som riksintresse för friluftslivet och för yrkesfisket och omfattas av skydd enligt både 4 kap. och 3 kap. miljöbalken. Området bör därför få fortsätta att nyttjas för friluftslivets intressen, vilket består av Stockholms skärgårds världskända båtliv, fiske, vinteraktiviteter och annan naturrekreation, även i anslutning till Alhagens naturområde. Badplatsen i viken är också populär att besöka sommartid.

Omfattningen och storleken samt skyddsavstånd m.m. på grund av den sökta hamnverksamheten och dess följdverksamheter innebär att friluftslivet i området inte kommer att kunna fortsätta bedrivas. Sökanden tycks anföra att hamnen inte kommer att ta stora mark- och vattenområden i anspråk. Kammarkollegiet kan därvid hänvisa till att sökanden planerar att uppföra en av de största hamnarna i Sverige, att i sammanhanget påstå att den verksamheten inte har någon större påverkan på miljön anser kollegiet helt sakna verklighetsförankring och strider även mot delar av den ingivna miljökonsekvensbeskrivningen. Verksamhetens omfattning är betydande och kommer uppenbarligen att innebära att friluftsliv inte kommer att kunna bedrivas inom ett mycket stor område, i och inom hamnens påverkansområde, därmed skadas riksintresset för friluftslivet påtagligt. Hinder enligt i första hand 4 kap. 1 § miljöbalken och i andra hand 3 kap. 6 § andra stycket miljöbalken föreligger sålunda för den sökta verksamheten.

Avgränsningen av tillståndsprövningen

Sökanden har inte visat att den sökta verksamheten har de fysiska förutsättningarna som krävs eftersom det i målet klarlagts att verksamheten inte mot markägarens bestridande kan bedrivas inom den planerade vändbassängen, vilket innebär att verksamheten därmed inte kan ske på ett

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

miljö- och sjösäkerhetsmässigt godtagbart sätt. Kammarkollegiet hänvisar här till Sjöfartsverkets yttrande i miljödomstolen.

Sökanden har inte sökt tillstånd för verksamhet i vändbassängen på AB Himmelsös fastighet. Vändbassängen är nödvändig för driften av kajläge 8 och 9. Miljödomstolen anser därför korrekt att vändbassängen ingår i hamnens verksamhetsområde, vilket också innebär kommersiellt utnyttjande av AB Himmelsös fastighet. Eftersom sökanden inte har sökt tillstånd för den verksamhet som ingår i hamnens verksamhetsområde kan tillstånd inte ges för kajläge 8 och 9. Tillståndsprövningen blir sålunda avgränsad för en sannolikt nödvändig del av verksamheten.

Vad gäller sökandens påstående att det skulle föreligga en rätt "att fritt färdas över annans vatten" gällande vändbassängen och fartygens nyttjande av densamma önskar Kammarkollegiet anföra följande.

Av UNCLOS (United Nations Law of the Sea 1982) framgår följande. I territorialhavet får kuststaten t.ex. bestämma striktare utsläppsregler än den internationella standard som krävs enligt MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution From Ships). Men reglerna får inte träda förnär rätten till så kallad innocent passage eller oskadlig genomfart. Oskadlig genomfart definierades i 1958 års Territorialhavskonvention och återfinns nu i art. 19 i UNCLOS. Passage är oskadlig så länge den inte är skadlig för kuststatens fred, god ordning eller säkerhet. En oskadlig genomfart ska göras i överensstämmelse med UNCLOS och med andra internationella regler.

Enligt art. 17 har alla fartyg rätt till oskadlig genomfart genom territorialhavet exempelvis på väg till och från en hamn. Passagen ska, enligt art. 18, vara pågående och skyndsamt men ger rätt att stanna och även ankra vid vissa nödsituationer. Artikel 19 ger inte rätt för fartyg att, inom ramen för begreppet oskadlig genomfart, stanna, vända eller dylikt, utöver vid de situationer som räknas upp i art. 18. Sammantaget innebär detta att område för stop, vänt och vändning måste ingå i hamnens verksamhetsområde.

Tillståndsprövningen har sålunda avgränsats i strid mot principen om prövningens omfattning. Verksamheten behöver vad gäller kajläge 8 och 9 och vändbassängen bedömas och eventuellt villkor sättas. Rättsföljden av en alltför avgränsad ansökan innebär att ansökan även på den grunden ska avslås. Miljödomstolens dom att inte meddela tillstånd till kajläge 8 och 9 är således riktig.

Stoppregeln enligt 2 kap. 9 § miljöbalken

Det föreligger också hinder enligt 2 kap. 9 § miljöbalken att tillåta verksamheten inklusive följdverksamheter eftersom verksamheten kommer att innebära olägenheter av väsentlig betydelse för både människors hälsa och miljön. Det rör särskilt den mängd vägtransporter som verksamheten medför, ökade utsläpp av NO_x och SO₂, belastning på Östersjön av

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

fartygstrafik, omfattande ianspråktagande av havsbotten, muddrings- och dumpningsverksamhet, särskilt risken med ökade fosforutsläpp samt byggandet av industrispår genom naturområdet Alhagen.

Förbjuden dumpning av avfall enligt 15 kap. miljöbalken

Kammarkollegiet anser att sökanden inte har visat att kravet enligt 15 kap. 33 § miljöbalken att dumpningen kan ske utan olägenhet för miljön uppfylls. Kammarkollegiet har visat att det föreligger sådana osäkerheter beträffande underlaget att med tillämpning av försiktighetsprincipen enligt 2 kap. 3 § andra stycket miljöbalken kan dumpningen inte få komma tillstånd. Kammarkollegiet åberopar fil. Dr Anders Jönsson, IVL, yttranden i miljödomstolen.

Sammanfattningsvis har IVL konstaterat att underlaget är otillräckligt avseende mängden föroreningar, både metaller och organiska ämnen, samt vilka förutsättningarna är vad gäller frisättning av dessa till vattenmassan vid muddringsarbetena. Det saknas rimliga förutsättningar att bedöma vilka mängder av dessa föroreningar som kan komma att frigöras vid muddringen och vilka koncentrationer av dessa ämnen i biotillgänglig form som kan förväntas i det aktuella vattenområdet. IVL påpekar också att det behövs bättre underlag för att man ska ha möjlighet att kunna bedöma påverkan på den akvatiska miljön vad gäller tillskottet av biotillgänglig fosfor vid tippningen av glacialleror. Det underlag som sökanden nu har presenterat för bedömningen av hur mycket material som pålagras som en följd av den planerade dumpningen tjänar som en rimlig utgångspunkt för vidare diskussioner kring miljökonsekvenserna av dumpningen. Med hjälp av förenklade antaganden kring ändrade spill- och strömningsförhållanden får Miljööverdomstolen i så fall helt enkelt multiplicera de redovisade siffrorna med motsvarande faktor. Dock är det att önskvärt att sökanden mer tydligt anger någon form av sannolikhet för sina prognoser, exempelvis i form av konfidensintervall.

Kammarkollegiet finner att det av utredningarna i målet framgår att omfattningen av dumpningen av avfallet innebär i vart fall en flerårig påverkan av miljön. Bottenfaunan är artrik och den kommer att skadas för all framtid. Samma sak gäller för djuphålans funktion för vattenlevande organismer. Vidare är dumpningen förenad med risker vad gäller grumling, även om den påstås vara tillfällig. Kammarkollegiet delar inte uppfattningen att fisken kan undvika grumlande områden på det sättet att den därmed inte riskerar att skadas.

Kammarkollegiet bedömer att det föreligger hinder mot att meddela ansökt dispens och därmed får muddringsmassorna enligt 15 kap. 31 § miljöbalken inte dumpas i Östersjön (jfr Nacka tingsrätt, miljödomstolens, dom den 21 september 2009 i mål nr M 4022-09, [bilaga 11](#)). Sökanden har heller inte visat på ett alternativt sätt för kvittblivning av avfallet.

Kammarkollegiet har i beslut den 7 mars 2008 meddelat rådighet på allmänt vattenområde till dumpning vid Örngrund och Björkö. Sökanden har sedan

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

justerat föreslagna dumpningsplatser till Gruppen, Ekoknölen och Ålandsbredan (Låglandsgropen). Även om den sökta verksamheten inte utgör vattenverksamhet önskar Kammarkollegiet upplysa domstolen att staten genom Kammarkollegiet inte har medgett rådighet till allmänt vattenområde inom Gruppen, Ekoknölen och Ålandsbredan (Låglandsgropen), vilket sökanden felaktigt har angivit i målet. Även till följd härav bör sökanden redovisa ett alternativt sätt att kvittbliva avfallet.

Samhällsekonomisk bedömning enligt 11 kap. 6 § miljöbalken

Sökanden har ingivit ny utredning i Miljööverdomstolen i ett försök att visa att verksamheten är samhällsekonomisk tillåtlig och därmed uppfyller kravet enligt 11 kap. 6 § miljöbalken.

I sökandens ansökan preciseras aktuell vattenverksamhet till muddring, sprängning under vatten, utfyllnad och tippning. Med tippning avser sökanden dumpning av muddermassor.

Sökanden har i sin samhällsekonomiska analys, gjord av PWC, bland annat räknat med att framtida byggrätter i Frihamnen kommer att ge en intäkt om 1 miljard kronor.

Bestämmelsen i 11 kap. 6 § miljöbalken motsvarar 3 kap. 4 § i vattenlagen. Enligt förarbetena till vattenlagen (prop. 1981/1982:130) bör man i den samhällsekonomiska helhetsbedömningen kunna väga in även indirekta, ekonomiska verkningar av verksamheten och den nytta verksamheten kan ha för även andra än företagaren. Kammarkollegiet anser inte att framtida byggrätter i Frihamnen är direkt kopplade till den verksamhet man nu söker tillstånd till och bör därför inte medräknas i bedömningen. Kammarkollegiet anser inte heller att byggrätterna kan anses vara indirekta ekonomiska verkningar av verksamheten som kan medräknas i den samhällsekonomiska bedömningen av vattenverksamheten i Norvik. För att omständigheterna ska kunna medräknas krävs en mer direkt koppling än så till den sökta verksamheten. Kammarkollegiet anser även att det är tveksamt om framtida värden kan ingå i en bedömning enligt 11 kap. 6 § miljöbalken. Byggrätter är avhängiga beslut och tillstånd och borde även av den anledningen inte kunna räknas med.

Utredningen är enligt Kammarkollegiets bedömning dels felaktig i det att värden inräknas som ligger utanför den ram som anges i nämnda bestämmelse, dels bygger den på ett antagande om ändringar av transportsystemet i regionen som saknar stöd av vedertagen utredning utan bygger på sökandens "egna önsknings" om en framtida utveckling. Detta stöds av både Transek 2005-utredningen, se sidan 25, där det framgår att de tre scenariorna bygger på sökandens egna bedömningar samt ovan åberopade yttranden (a a bilaga 1-4). Miljödomstolens analys att sökanden själv "kommit fram till" att verksamheten skulle vara lönsam är inte tillräckligt gällande sålunda.

2010-07-09

Mål nr M 1013-09

Sammantaget innebär detta att sökandens komplettering innehåller felaktigheter, osäkerheter och bygger på antaganden som saknar verklighetsförankring och att miljödomstolens slutstats alltjämt äger giltighet. Sökanden har inte har visat att kravet enligt 11 kap. 6 § miljöbalken är uppfyllt.

Rättegångskostnaderna

Sökandens påståenden saknar rättslig grund. Dess påståenden om möjligheten att dela upp rättegångskostnaderna är inte möjligt. Kammarkollegiet har i denna del samma inställning som anfördes i miljödomstolen och har inget ytterligare att anföra.

Övrigt

Kammarkollegiet förbehåller sig rätten att inkomma med ytterligare yttranden och utredning i målet.



Nils Leine
Advokatfiskal



Rebecca Hellquist
Advokatfiskal