



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060302

DOM
2016-05-24
Stockholm

Mål nr
M 837-16

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2016-01-08 i mål nr M 2466-15, se bilaga

KLAGANDE

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
2. Brännö Bys Samfällighetsförening
3. Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv
4. L-G I
5. C R
6. I T

MOTPART

Trafikverket, Marieholmsförbindelsen

Ombud: Verksjuristen Ulf Edling

Dok.Id 1274364

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

SAKEN

Dumpning av muddermassor från Marieholmsförbindelsen vid Centrala Hake fjord i Göteborgs kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Länsstyrelsens i Västra Götalands län beslut den 11 juni 2015, dnr 562-37273-2014.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen), Brännö Bys Samfällighetsförening (samfällighetsföreningen), Föreningen Göteborgs Kultur- och Miljöarv (GKMA), L-G I, C R och I T har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska fastställa länsstyrelsens beslut den 11 juni 2015 att avslå Trafikverkets ansökan om dispens att dumpa muddermassor vid Centrala Hake fjord i Göteborgs kommun.

Trafikverket har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen har i huvudsak anfört följande. Dumpningsplatsen är olämplig och därför ska dispens inte medges. De aktuella muddermassorna kan inte dumpas vid Hake fjord utan påtaglig risk för negativ påverkan och olägenhet för miljön. Det framgår inte hur mark- och miljödomstolen har beaktat de skäl till avslag som framförts av länsstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning och Havs- och vattenmyndigheten. Vidare har mark- och miljödomstolen på ett felaktigt sätt tagit hänsyn till projektets stora samhällsintresse. I enlighet med Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 maj 2015 i mål nr M 1260-14 aktualiseras inte någon avvägning enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken i samband med prövningar av dispens från det generella dumpningsförbudet.

Samfällighetsföreningen har i huvudsak anfört följande. Samfällighetsföreningen förvaltar angränsande vattenområden och delar av omkringliggande öar och skär. Brännöborna har negativa erfarenheter av tidigare dumpning som lett till nerkletade stränder och stor risk för försämrat hummerfiske. Att dumpning endast får ske vid dåligt väder innebär att risken för spridning av muddermassorna då också är störst. Den simulering som Trafikverket låtit göra är inte gjord under representativa vindförhållanden. Det är vidare oklart om simuleringarna inkluderar de mycket kraftiga vattenströmmar som uppkommer då fartyg passerar i farlederna.

Samfällighetsföreningen ifrågasätter hur skiktjockleken kommer att kunna begränsas till 0,5 meter. Vid dumpning från en bottenöppnad pråm torde det inte vara ovanligt att det dumpade materialet lägger sig i högar som sedan får jämnas ut med åtföljande spridning av mudderspartiklar. Med hänsyn till avståndet till Trafikverkets ordinarie dumpningsplats kan det befaras att den nu aktuella dumpningsplatsen kommer att nyttjas mer än nödvändigt.

GKMA har bland annat åberopat en promemoria angående rådighet, ett yttrande från oceanografen U T om skredrisk och har i huvudsak anfört följande. Ärendet har inte kungjorts och det saknas miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket har inte visat att de har erforderlig rådighet. Det ansökta området är flitigt använt för båtliv, fiske och rekreation. Sedan tidigare muddertippning upphört har växtligheten på botten börjat återetablera sig. Det är ytterst olämpligt att deponera lermassor ovanpå sådan spirande växtlighet. Den befintliga deponin består av instabila massor och det finns en stor risk att ytterligare belastning leder till skred så att de intilliggande farlederna, vilka ingår i riksintresset Göteborgs Hamn och sjöfarten, skadas. Vidare är risken för spridning av de miljögifter som finns på platsen sedan tidigare så stor att dispens inte ska ges. Möjligheten att ta upp muddermassorna på land har inte utretts tillräckligt.

L-G I och **C R** har i huvudsak anfört samma omständigheter som **GKMA**.

I T har till stöd för sin talan gett in lantmäterihandlingar. Han har anfört att Trafikverket saknar erforderlig rådighet samt att det vid tidigare dumpningar beviljats tillstånd av ägaren till området, X. Han har därutöver i huvudsak anslutit sig till de grunder som framförts av **GKMA**.

Trafikverket har till bemötande av överklagandena åberopat ett utlåtande angående bottensedimentens hållfasthet samt anfört i huvudsak följande. Det finns inget formellt krav på att en dumpningsansökan ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Innehållet i ansökan följer länsstyrelsens rekommendationer och omfattar alla tänkbara miljökonsekvenser och relevanta skyddsåtgärder för att minska eventuell påverkan. Den aktuella platsen är belägen på allmänt vatten. Mark- och miljödomstolen har

funnit att dumpningen av aktuella massor inte medför någon sådan påverkan som riskerar olägenhet för människors hälsa eller miljön. Att domstolen därutöver noterat att projektet Marieholmsförbindelsen utgör ett stort samhällsintresse kan inte vara fel.

Genom noggranna undersökningar har Trafikverket försäkrat sig om att dumpning kan ske på ett säkert sätt utan att det leder till spridning av förorenade sediment.

Dumpningen kommer snarare att leda till en förbättring av föroreningssituationen i området. De muddermassor som är aktuella att dumpa består av glaciallera och naturligt avsatt ren lera. Modellsimuleringar visar att massorna i hög utsträckning kommer att ligga kvar på dumpningsplatsen efter genomförd dumpning. Under transporten till dumpningsplatsen kommer leran delvis att skaka sönder i mindre delar. Risken för att stora lerblock tränger ner i befintliga massor och orsakar spridning av tidigare föroreningar bedöms som liten.

För att undvika konflikter med det rörliga friluftslivet och för att minimera påverkan på djur- och växtlivet ska dumpning endast ske under perioden 1 september – 15 april. Modellsimuleringar visar att den grumling som uppkommer blir mycket begränsad. Modellsimuleringarna har utförts under en blåsig period med ett antal stormtillfällen, det vill säga under förhållanden som är typiska för när behovet av reservdumpningsplatsen uppkommer.

Påverkan på stränder, skär och öar som nyttjas för bad- och båtliv bedöms bli ytterst liten. De djur och växter som lever på och i botten kommer att påverkas direkt av dumpningen eftersom de begravs under muddermassorna. Erfarenheter från liknande projekt visar emellertid att återkolonisationen av bottenfaunan påbörjas direkt efter avslutad dumpning och att de flesta arter är återetablerade efter sex månader till ett år efter att dumpning skett. Eftersom lagret av dumpade massor kommer att vara tunt kan viss återkolonisation även ske underifrån. Skiktjockleken kommer att kontrolleras genom att Trafikverkets entreprenör gör en detaljerad inmätning inför dumpningarna och en lika detaljerad inmätning när arbetena avslutats. Stickprov utförs även under arbetets gång. De kontroller som genomförs kommer att regleras i kontrollprogrammet. Rapportering från dumpningen kommer att ges in till tillsynsmyndigheten efter genomförd dumpning och blir då tillgänglig för allmänheten.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Enligt 15 kap. 31 § miljöbalken är dumpning av avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon förbjudet. Dispens från dumpningsförbudet får enligt 15 kap. 33 § miljöbalken medges genom beslut i det enskilda fallet om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljön.

En prövning av dispens från dumpningsförbudet skiljer sig från tillståndsprövning av miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet enligt 9 och 11 kap. miljöbalken. Någon avvägning enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken aktualiseras inte vid en dispensprövning (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 maj 2015 i mål nr M 1260-14). För dispensärenden är inte heller rådighet över vattenområdet någon processförutsättning och det uppställs inte krav på att ansökan ska kungöras. Vidare omfattas ärenden om dumpningsdispens inte av bestämmelserna om miljökonsekvensbeskrivningar i 6 kap. miljöbalken. Däremot måste en dispensansökan innehålla sådana uppgifter om bland annat miljöeffekter som behövs för prövningen av ärendet. Innehållet i Trafikverkets ansökan är enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning tillräckligt för att ansökan ska kunna prövas. Fråga är därmed om Trafikverket visat att förutsättningarna för dispens är uppfyllda.

Dumpning av muddermassor kan medföra negativ miljöpåverkan genom grumling vid dumpningstillfället och genom erosion och transport av de deponerade massorna. I den marinbiologiska bedömning som Trafikverket låtit utföra har områden med höga till mycket höga ekologiska värden identifierats i närheten av den ansökta dumpningsplatsen. För att dispens ska kunna medges måste därför bland annat säkerställas att bottenförhållandena på dumpningsplatsen är sådana att massorna kan sedimentera där utan beaktansvärd risk för vidare spridning. Vad gäller den nu aktuella dumpningsplatsen innehåller befintliga bottensediment dessutom förhöjda halter av föroreningar varför det även måste säkerställas att dumpningen inte riskerar att sprida dessa föroreningar.

I den bottenkaraktärisering som Trafikverket låtit utföra klassificeras det ansökta området som en transportbotten där ackumulationsförhållanden dominerar. Till stöd

för att den ansökta platsen är lämplig för dumpning har Trafikverket även hänvisat till den beräkning och simulering som genomförts avseende erosion av tippat material. Både Sveriges geologiska undersökning och Havs- och vattenmyndigheten har dock i yttranden vid mark- och miljödomstolen angett att området utgörs av en så kallad transport- och erosionsbotten som är direkt olämplig för dumpning.

Enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning ger den genomförda bottenkaraktiseringen inte tillräckligt stöd för att det är fråga om en sådan ackumulationsbotten som kan anses lämplig för dumpning av muddermassor. I bottenkaraktiseringen anges visserligen att det vid dumpningsplatsen råder relativt lugna förhållanden jämfört med närliggande områden men det anges också att viss transport av sediment tidvis ändå förekommer.

Mark- och miljööverdomstolen anser inte heller att det kan dras några säkra slutsatser av den modellsimulering som Trafikverket låtit genomföra. Simuleringen omfattar en period från 1 augusti - 30 september medan Trafikverkets ansökan innebär att dumpning ska ske under perioden 1 september - 15 april. Ansökan innebär vidare att dumpning endast ska ske vid svåra väderförhållanden då det inte är möjligt att utföra dumpning vid Nya Vinga. Även om det i simuleringen har tagits hänsyn till ett antal stormtillfällen kan den inte fullt ut anses representera sådana förhållanden då dumpning enligt ansökan kan komma att ske.

Dessutom framstår det som osäkert vilka effekter de dumpade massorna kan ha på befintliga förorenade sediment. Länsstyrelsen har angående denna fråga pekat på att föroreningarna kan komma att spridas i och med upptryckning och uppgrumling i samband med dumpningen. Trafikverket har i Mark- och miljööverdomstolen förklarat att muddermassorna delvis kommer att skaka sönder i mindre delar under transport och att risken är liten att större lerblock tränger ner i befintliga massor och sprider föroreningarna. Mark- och miljööverdomstolen kan dock konstatera att det i Trafikverkets ansökan anges att leran från Marieholmsförbindelsen bedöms hålla ihop i större klumpar även efter transport och dumpning.

Mot bakgrund av den osäkerhet som finns angående bottenförhållandena, risken för erosion och transport samt risken för spridning av tidigare föroreningar anser Mark- och miljööverdomstolen att det inte är utrett att muddermassorna kan dumpas på den aktuella platsen utan olägenhet för människors hälsa och miljön. Då förutsättningarna för dispens därmed inte är uppfyllda ska mark- och miljödomstolens dom ändras och länsstyrelsens beslut fastställas.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Anna Tiberg, Gösta Ihrfelt, referent, och Åsa Marklund Andersson samt tekniska rådet Yvonne Eklund.

Föredragande har varit Lisa Forsberg.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2016-01-08
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr M 2466-15

KLAGANDE

Trafikverket, Marieholmsförbindelsen

Ombud: H T

MOTPART

Länsstyrelsen Västra Götalands län

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Västra Götalands län beslut den 11 juni 2015, i ärende nr 562-37273-2014, se bilaga 1

SAKEN

Dispens från det generella förbudet mot att dumpa avfall i vattenområde; nu fråga om dumpning av muddermassor från Marieholmsförbindelsen vid Centrala Hake fjord i Göteborgs kommun

DOMSLUT

Med ändring av Länsstyrelsens i Västra Götalands län beslut den 11 juni 2015, i ärende nr 562-37273-2014, medger mark- och miljödomstolen Trafikverket dispens att dumpa maximalt 70 000 m³ (fast kubik) muddermassor vid området benämnt Centrala Hake fjord i Göteborgs kommun.

För dumpningen ska gälla följande villkor.

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad anges i ansökningshandlingarna.
2. Området Centrala Hake fjord framgår av domsbilaga 2.

Dok.Id 310831

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 08:00-16:00 -

3. Muddermassorna som ska dumpas får enbart komma från projektet Marieholmsförbindelsen.
 4. Enbart rena muddermassor, dvs utan innehåll av antropogent orsakade föroreningar, får dumpas vid Centrala Hake fjord. Muddermassorna får inte innehålla högre föroreningshalter än vad som framgår av Trafikverkets dispens att dumpa massor vid Nya Vinga. (Havs- och Vattenmyndighetens beslut om dispens den 23 oktober 2013, dnr 2098-2013, villkor 5 och 6.)
 5. Dumpning får enbart ske under perioden 1 september -15 april.
 6. Centrala Hake fjord får enbart användas för dumpning vid svåra väderförhållanden, då det inte är möjligt att utföra dumpning vid Nya Vinga.
 7. Transport av muddermassor till området får endast ske i täta, bottentömmande pråmar eller mudderverk.
 8. Muddermassorna ska spridas jämnt över reservdumpningsplatsen så att bottens karaktär av ackumulations- och mjukbotten bibehålls samt så att återkolonisation underlättas.
 9. Dumpning får ske till en höjning av maximalt 0,5 meter över befintligt djup.
 10. Dumpningsområdet ska sjömätas och lodningskarta ska lämnas till Sjöfartsverket en gång per år, under de år som dumpning har skett.
 11. Trafikverket ska i samråd med tillsynsmyndigheten fastställa ett kontrollprogram för dumpningsarbetena. Programmet ska inges till myndigheten senast två månader innan arbetena påbörjas.
 12. Efter genomförd muddring och dumpning inom projektet Marieholmsförbindelsen ska Trafikverket lämna en slutrapport till tillsynsmyndigheten.
-

BAKGRUND

Länsstyrelsen beslutade den 11 juni 2015 att med stöd av 15 kap. 31 och 33 §§ miljöbalken jämte 63 § avfallsförordningen (2011:927) avslå Trafikverkets ansökan om dispens att dumpa 70 000 m³ (fast kubik) muddermassor från Trafikverkets projekt Marieholmsförbindelsen i Göteborgs kommun vid Centrala Hake fjord.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har hemställt att mark- och miljödomstolen med ändring av länsstyrelsens beslut bifaller Trafikverkets ansökan om dispens att dumpa 70 000 m³ (fast kubik) muddermassor från Trafikverkets projekt Marieholmsförbindelsen vid Centrala Hake fjord, Göteborgs kommun. Trafikverket har anfört bl.a. följande. Byggnadsprojektet Marieholmsförbindelsen omfattar byggande av Södra Marieholmsbron, som ska vara klar år 2017 samt av Marieholmstunneln som ska vara klar år 2020. Södra Marieholmsbron ingår i nationell järnvägsplan medan Marieholmstunneln ingår i det västsvenska paketet. Både Södra Marieholmsbron och Marieholmstunneln är klassade som riksintressen. Totalkostnaden för projektet beräknas till 5 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Projektet består av fyra stora byggnadsentreprenader. Tre av dessa är i full gång och den fjärde startar under 2015. Utbyggnaden av den kraftigt belastade Hamnbanan till dubbelspår är ett av de mest angelägna infrastrukturprojekten i Sverige. Den är nödvändig för att kunna öka järnvägstransporterna till och från Göteborgs hamn och för att därmed kunna styra över transporter från väg till järnväg. I dag finns ingen reservförbindelse över Göta älv om den öppningsbara nuvarande Marieholmsbron skulle haverera. Med den Södra Marieholmsbron tillskapas dubbelspår över älven, vilket väsentligt minskar sårbarheten i järnvägstransportsystemet. Dessutom ges utrymme för ökad persontrafik på Bohusbanan. Även vägförbindelserna som korsar Göta älv i Göteborg är för närvarande kraftigt överbelastade. Små störningar i trafiksystemet skapar därför långa köer och stora tidsförseningar både för gods- och persontransporter. Trafiken i den närbelägna Tingstadstunneln, som togs i drift för mer än 45 år sedan, är i dag 35-40 procent större än den som tunneln dimensionerades för. Tunneln behöver stora underhållsinsatser som har fått lov att skjutas upp på grund av att arbetena skulle skapa oacceptabla trafikstörningar i Göteborg. Tillkomsten av Marieholms-

tunneln ska öka transportkapaciteten tvärs Göta älv men är lika betydelsefull för att minska sårbarheten i transportsystemet och är även en förutsättning för att nödvändiga underhållsinsatser för Tingstadstunneln ska kunna påbörjas. Trafikverket beviljades den 23 oktober 2013 dispens från Havs- och Vattenmyndigheten för dumpning av maximalt 500 000 m³ muddermassor vid området Nya Vinga som är beläget utomskärs, cirka 2,5-3,5 kilometer sydväst om Vinga fyr.

Trafikverkets ansökan om dispens för dumpning av muddermassor på Centrala Hake fjord har till syfte att minimera riskerna för förseningar och kostnadsökningar i projektet. Reservdumpningsplatsen ska endast användas i undantagsfall under perioden den 1 september – 15 april när dumpning på Vinga inte är möjlig. Den ansökta mängden utgör cirka 14 procent av den bedömda totalmängden muddermassor från projektet. Projektets olika delar är starkt beroende av varandra och alla störningar eller förseningar inom någon av entreprenaderna riskerar att påverka övriga entreprenader och projektet som helhet. Tidsförseningar medför stora kostnadsökningar och får allvarliga konsekvenser för Göteborgs redan överbelastade trafiksystem. Särskilt känslig är tunneldelen under Göta älv. Byggandet av tunneln förutsätter en omfattande muddring för ett tunnelschakt och hamnbassänger för tunneln i älven. I tillståndsdomen (mål nr M 794-10) ges bl.a. tidsrestriktioner för när muddring och andra grumlande arbeten i Göta älv får utföras. Domen föreskriver att arbete som kan orsaka grumling i Göta älv får utföras under tiden den 15 november – den 15 april. Arbete som kan orsaka grumling under andra tider kan utföras efter samråd med och godkännande av tillsynsmyndigheten. Arbeten som kan innebära risk för grumling i Säveån får utföras under tiden den 15 november – den 15 april. Muddringsarbetena med därtill hörande dumpning av muddermassor är särskilt tidskritiska med hänsyn till att största delen av arbetena bara får utföras under vinterperioden då vind, temperatur, nederbörd, strömmar och isförhållanden m.m. kan försvåra eller omöjliggöra muddring och eller dumpning under längre perioder. Hitills har det inom projektet endast utförts mindre muddringsarbeten under perioden den 14 december 2014 – den 1 februari 2015. Under denna tid med 45 arbetsdagar förhindrades arbetena på grund av dåligt väder i 10 dagar eftersom dumpning inte varit möjlig vid Nya Vinga till följd av hård vind och/ eller stora vågor. När de stora

muddringsarbetena så småningom ska påbörjas i Göta älv kan sådana tidsförseningar få svåra konsekvenser för hela projektet. Om planerad muddring med tillhörande dumpning inte kan utföras inom ramen för tillståndsdomens tidsrestriktion på grund av dåligt väder tvingas man utföra den vid nästa muddringssäsong, vilket kan innebära en försening på ett år och en fördyrning av projektet med uppskattningsvis cirka 500 miljoner kr. De samhällsekonomiska konsekvenserna av att Marieholms-tunneln kan öppnas för trafik först ett år senare än planerat är inte inräknade i den summan. Trafikverket har av länsstyrelsen fått rådet att skaffa reservalternativ till dumpning vid Nya Vinga. Trafikverket har därför studerat möjligheten att ta upp muddermassor på land och övervägt olika platser till havs som skulle kunna användas som reservplats för Vinga. Att ta upp muddermassorna på land är inte realistiskt med hänsyn till platsbrist och att den arbetstakt som krävs vid muddring i älven skulle förutsätta en orealistiskt hög avvattningskapacitet för avvattning av muddermassor. Ett antal alternativa platser har studerats och bedömts som reservdumpningsplatser varvid Centrala Hake fjord har visat sig vara den mest lämpliga.

I beslutet den 11 juni 2015 anger länsstyrelsen att Centrala Hake fjord inte är lämplig för dumpning av muddermassor eftersom det förekommer transport av sediment från dumpningsplatsen samt att det finns risk för transport av sediment och risk för spridning av det förorenade sediment som finns vid platsen. Trafikverket delar inte den uppfattningen. Trafikverket anser efter en lokaliseringsutredning och ett antal utredningar på platsen att Centrala Hake fjord är en lämplig plats för en reservdumpningsplats för rena muddermassor. Området är sedan tidigare påverkat av omfattande dumpning av muddermassor, fartygstrafik och hamnverksamhet och ligger inom ett område som är skyddat från hårt väder.

Länsstyrelsen hänvisar särskilt till att kommande klimatförändringar kan medföra en ökning av blåsiga perioder som ger mer erosion samt att den ökning av grumling i vattenmassan som dumpning av muddermassor ger upphov till gör platsen olämplig för dumpning av muddermassor. Trafikverket anser att den ökade grumling som dumpning av muddermassor vid Centrala Hake fjord ger upphov till är försumbar samt att tillförseln av rena leror vid reservdumpningsplatsen kommer att utgöra ett

effektivt skydd för miljön, både i dag och i en framtid där klimatförändringar ger upphov till ökad bottenerosion. De dumpade muddermassorna kommer att täcka de måttligt förorenade massor som i dag finns på platsen, och därmed bidra till en minskning av föroreningsspridning från sedimenten till den omgivande vattenmassan.

Länsstyrelsen anger att verkets modellsimulering visar att grundområden strax öster om dumpingsplatsen kommer att ha en överkoncentration av suspenderat sediment från dumpningen i halter som är över 10 mg/l upp till ett dygn efter dumpning. Trafikverket får därför påpeka att den nivån om 10 mg/l motsvarar bakgrunds-koncentrationerna under lugna till måttliga förhållanden. Koncentrationer upp mot 20-40 mg/l kan däremot antas förekomma i området i samband med hårt väder och stormar. Grumling av vattenmassan sker naturligt vid Centrala Hake fjord genom vågor, strömmar och tillförsel av vatten från Göta älv. Dessutom pågår en intensiv fartygstrafik i de omkringliggande farlederna som också kan bidra till ökade halter av suspenderat material i området. Eftersom Trafikverkets dumpning vid Hake fjord endast kommer att ske i en begränsad omfattning och bara under perioden 1 september – den 15 april är den tillkommande grumlingen helt försumbar för de naturmiljöer som utsätts för den.

Länsstyrelsen bedömer att dumpning av lera i klumpar medför en ökad risk för spridning av förorenade sediment. Trafikverket inser att man inte helt kan bortse ifrån en liten risk för spridning av små mängder förorenade sediment vid själva dumpningstillfället. Denna begränsade risk måste emellertid beaktas i relation till den högst betydande nytta som uppkommer genom dumpningen av rena lermassor. Såsom tidigare anförts ger lermassorna ett effektivt och långvarigt skydd mot det långsamma läckage av föroreningar till omgivande vattenmassor som sker vid 0-alternativet – dvs. om muddermassorna inte täcks över med rena sediment.

Länsstyrelsen anser att det förekommer metangas i sediment inom Centrala Hake fjord och uttrycker en osäkerhet kring hur gasförekomsten påverkas av de tryckförändringar som uppstår vid dumpning av glaciala leror. I Trafikverkets dispens-

ansökan (avsnitt 7.4 s. 6) anges att de muddermassor som tidigare har dumpats vid Hake fjord till stor del utgörs av gyttjiga leror, vilka har ett naturligt innehåll av gas. Gasbildning uppkommer i sediment när organiskt material bryts ner. Trafikverket anser emellertid inte att detta ger anledning till någon oro. Trafikverkets utredning av bottenytan inom det planerade dumpningsområdet redovisas i dispensansökningsbeslutet, bl.a. under avsnitt 7.4 och 8.3.2. samt i bilaga 4 till ansökan. Där anges sammanfattningsvis (avsnitt 8.3.2. s. 40) att på grund av att dumpningen kommer att ske i tunna skikt, cirka 0,5 meter, bedöms inte den geotekniska stabiliteten i sedimenten inom reservdumpningsplatsen påverkas av den ökade belastningen. Den gas som förekommer i sedimenten inom dumpningsområdet bedöms därför inte kunna orsaka några problem i form av omfattande gasavgång eller dylikt vid dumpning av muddermassor. Dumpning av muddermassor vid Hake fjord har för övrigt förekommit under mycket lång tid, och några problem relaterade till gasavgång finns inte beskrivet i några tidigare kända utredningar eller i referenslitteratur. Trafikverket anser alltså att det är uppenbart att gasavgång eller andra problem relaterade till gas i samband med dumpning av muddermassor utgör ett mycket litet, om ens något problem.

Länsstyrelsen anger bl.a. att det i dumpningsplatsens närmiljö finns mycket höga ekologiska värden med kelpalger, rödalgsamhällen samt att ålgräs har noterats före 2000-talet på lokaler strax söder om dumpningsplatsen. Trafikverket vill därför erinra om att naturmiljöer såsom ålgräsängar och kelpsamhällen regelbundet utsätts för naturlig grumling orsakad av stormar och vågor. Även fartygstrafiken i omkringliggande farleder kan bidra till ökade halter av suspenderat material i området. Den temporärt något ökade grumlingen som kan uppkomma vid dumpning av sediment vid Centrala Hake fjord i sammanhanget är försumbar. Dumpningen kommer enbart att äga rum under vinterperioden då växt- och djurlivet är begränsat. Trafikverket kan konstatera att grundområdena öster om reservdumpningsplatsen inte är skyddade genom något områdesskydd, men har utpekats som ekologiskt värdefulla i en marinbiologisk bedömning som gjordes 2012 (bilaga 6 till ansökan). Där framgår också att dumpning av rena muddermassor inte bedöms ge upphov till några negativa effekter på omkringliggande botten.

Länsstyrelsen noterar att resultatet från den genomförda lokaliseringsutredningen gav två utredningsområden med samma höga totalsumma. Områdena var Björköfjärden och Centrala Hake fjord. Björköfjärden valdes slutligen bort till förmån för Hake fjord eftersom Hake fjord är minst utsatt för svåra väderförhållanden. Trafikverket redovisar motiven för valet i dispensansökningen (avsnitt 5.2, s. 19). Länsstyrelsen ifrågasätter nu det sätt som lokaliseringsutredningen har genomförts och menar att om exempelvis faktorn troliga ackumulationsförhållanden, som anses vara relevant, hade beaktats så skulle resultatet ha blivit ett annat. Trafikverket får invända att denna fråga har ingått i bedömningen, utan att resultatet ändrats. Trafikverket anser inte att lokaliseringsutredningen har skett på ett bristfälligt sätt. Avsikten med dumpningen vid Centrala Hake fjord är just att verksamheten ska kunna bedrivas även vid de tillfällen när vädret hindrar användningen av den ordinarie dumpningsplatsen vid Vinga. Vid en sista avvägning har man därför valt att beakta denna aspekt.

Det sökta tillståndet att få använda en reservdumpningsplats vid Centrala Hake fjord är angeläget för att ett ytterst angeläget infrastrukturprojekt ska kunna genomföras i rätt till och till rimliga kostnader. Länsstyrelsens farhågor som anförs i motiveringen till avslagsbeslutet är betydligt överdrivna. Trafikverket anser att det på ett full rimligt sätt är utrett att de rena muddermassorna från anläggandet av Marieholmsförbindelsen kan dumpas på den sökta dumpningsplatsen vid Centrala Hake fjord utan risk för negativ påverkan på miljön. Vid en samlad bedömning kan det i stället förväntas uppkomma betydande miljöfördelar när de rena lermassorna tillförs den planerade dumpningsplatsen.

Sammanfattningsvis kan Trafikverket alltså konstatera att reservdumpningsplatsen Centrala Hake fjord är väl utredd och att konsekvenserna av dumpning är noga övervägda. Massorna kan dumpas utan att det uppkommer olägenheter för människors hälsa och miljön. Trafikverket har i dispensansökningen föreslagit villkor som innebär en betryggande garanti mot uppkomsten av olägenheter som inte kunde förutses vid prövningen av tillståndsärendet. Eftersom det inte finns något rättsligt

stöd för länsstyrelsens avslagsbeslut får Trafikverket hemställa att mark- och miljödomstolen bifaller Trafikverkets yrkande och ändrar beslutet.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har, efter begäran av mark- och miljödomstolen om yttrande, vidhållit vad som tidigare framförts i ärendet och anfört bl.a. följande. Länsstyrelsens beslut är välgrundat och sakligt. SGU har i tidigare remissvar till länsstyrelsen den 2 februari 2015 avstyrkt dispens mot dumpning av muddermassor inom Hakefjordsdeponin. I det svaret framkom att deponin är känslig för erosion på grund av det ringa vattendjupet och utsattheten för vågverkan både från havsvågor och svallvågor. Området utgörs av en s.k. transport- och erosionsbotten, vilket är en botten som är direkt olämplig för dumpning av finkorniga sediment. Samma argument framfördes redan 2011 av SGU där SGU rekommenderade att avsluta deponering av muddermassor inom Hakefjordsdeponin.

Havs- och vattenmyndigheten har, efter begäran av mark- och miljödomstolen om yttrande, uppgett att myndigheten anser att Trafikverkets yrkande om ändring av länsstyrelsens beslut om avslag till dispens från det generella dumpningsförbudet av avfall i vattenområde ska avslås och har anfört bl.a. följande. Myndigheten anser i likhet med länsstyrelsen att området i centrala Hake fjord är olämpligt för dumpning av muddermassor. Myndigheten förstår av länsstyrelsens beslut den 11 juni 2015 samt av yttrandet från SGU att området utgör transport- och erosionsbotten. Myndigheten instämmer i länsstyrelsens och SGU:s inställning och anser att det är olämpligt att dumpa avfall på sådan botten. Myndigheten förstår behovet som Trafikverket har presenterat men anser att alternativa sätt att omhänderta massorna måste undersökas närmare. I lokaliseringsutredningen som verket har tagit fram presenteras ett antal förslag till dumpningsplatser i havet. Myndigheten anser att alternativ för omhändertagande av avfallet måste presenteras utifrån avfallshierarkin 1) Minskad uppkomst 2) Återanvändning 3) Materialåtervinning 4) Annan återvinning 5) Deponering.

Trafikverket har med anledning av SGU:s och Havs- och Vattenmyndighetens yttranden gemänt följande. Trafikverket har redan redovisat att Trafikverkets avsikt är att endast tillföra en begränsad mängd rena leror till den tilltänkta reservdumpningsplatsen vid Hake fjord. De nya massorna kommer att täcka de måttligt förorenade massor som redan finns på platsen. Avsikten är således inte att tillföra några ytterligare föroreningar. Såsom tidigare anförts kan man inte helt bortse från att det kan finnas en liten risk för spridning av förorenat sediment vid själva dumpningstillfället. Vid en samlad bedömning är den risken dock inte större än att den rimligen måste accepteras med hänsyn till den långvariga och bestående nytta som åstadkoms genom att de rena muddermassorna begränsar ett framtida långsamt läckage av föroreningar till omgivande vattenmassor. Trafikverket anser att muddermassorna, åtminstone delvis, kan anses återanvändas då de utgör en skyddstäckning av de sedan tidigare dumpade måttligt förorenade massorna som ligger inom Hakefjordsdeponin. Det material som avses dumpas kommer inte vara i form av lösa finkorniga sediment utan vara i form av leraggregat. I ansökan om dispens har det utförts en bottenkaraktärisering vars slutsats är att det utpekade dumpningsområdet klassificeras som en transportbotten där ackumulationsförhållandena dominerar. Erosionen bör därför, i motsats till det SGU beskriver, bli begränsad.

Länsstyrelsen har vidhållit sitt ställningstagande att Centrala Hake fjord inte är en lämplig dumpningsplats och avstyrker därför ansökan om dispens från det generella dumpningsförbudet samt har anförts bl.a. följande. Länsstyrelsen förstår Trafikverkets behov av en reservdumpningsplats för projekt Marieholmsförbindelsen, inte minst med tanke på tidskritiska moment, förseningar, kostnadsökningar och den överbelastade trafiksituationen i Göteborg men med hänsyn till de förhållanden som råder vid Centrala Hake fjord med erosion och transport av bottensediment samt risk för spridning av de förorenade sediment som finns på dumpningsplatsen anser länsstyrelsen att de aktuella muddermassorna inte kan dumpas utan risk för negativ påverkan på miljön. Det råder generellt förbud mot att dumpa avfall i vattenområde och dispens bör ges restriktivt. Förutsättningarna för undantag från bestämmelserna i 15 kap. 31 § miljöbalken är inte uppfyllda och följaktligen bör ansökan om dispens inte medges.

DOMSKÄL

Frågan i målet är om förutsättningar föreligger för att medge den dispens som Trafikverket inte beviljats i det överklagade beslutet.

Dispens från förbudet att dumpa avfall får ges om det kan ske utan olägenhet för människors hälsa och miljön. Bevisbördan för att förutsättningarna för dispens är uppfyllda åvilar enligt 2 kap. 1 § miljöbalken verksamhetsutövaren.

Trafikverket har redovisat sitt behov av en reservplats att deponera en begränsad mängd massor, maximalt 70 000 m³, i huvudsak bestående av rena glacialleror. Huvudskälet till vald dumpningsplats är behovet att vid okänt väder kunna dumpa muddermassor då dumpning inte kan ske vid dumpningsplatsen Nya Vinga. Dumpningsplatsen Nya Vinga utgör den plats där huvuddelen av muddermassorna från projekt Marieholmsförbindelsen ska dumpas, ca 500 000 m³.

Trafikverket har för det aktuella området, Centrala Hake fjord, genomfört relativt omfattande utredningar genom anlitate av konsulterna COWI, Marin Monitoring AB och DHI. Av utredningen framgår att det råder relativt lugna förhållanden jämfört med närliggande områden, och att det därför råder ackumulationsförhållanden större delen av tiden. Tidvis förekommer transport av sediment. Vidare har utförda simuleringar av sedimenttransporten visat att en mycket liten andel av de dumpade massorna transporteras bort samt att erosionen beräknas avta med tiden. Såväl provtagningar som simuleringar visar att sedimenttransporten är begränsad på den aktuella platsen.

Området kring Hake fjord har under lång tid nyttjas för dumpning av massor i huvudsak för Göteborgs hamns verksamhet. Uppskattningsvis finns 50 miljoner m³ massor dumpade i området. Massorna har en varierande föroreningsgrad. Området utnyttjas inte längre för Göteborgs hamns verksamhet.

Enligt mark- och miljödomstolen har Trafikverket visat att dumpningen av aktuella massor inte medför någon sådan påverkan som riskerar någon olägenhet för människors hälsa eller miljö. Det förhållande att lokaliseringen måhända är olämplig eftersom Hake fjord inte längre används för någon mer omfattande dumpning ska dock ställas mot Trafikverkets stora behov av att kunna dumpa massor även vid sådan väderlek då dumpningsplatsen Nya Vinga inte är möjlig att nyttja. Detta för att inte tidsförskjutningar och andra hinder ska påverka verksamheten med det mycket stora samhällsintresse som arbetet med projektet Marieholms-förbindelsen utgör. Domstolen anser därför att sökt dispens ska beviljas.

Utöver de villkor som Trafikverket har föreslagit anser domstolen att massorna ska omfattas av samma krav som ställs för dumpning vid Nya Vinga.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 3 (DV 427)

Överklagande senast den 29 januari 2016.

Susanne Mörkås

Roger Ödmark

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Susanne Mörkås, ordförande, och tekniska rådet Roger Ödmark. Föredragande har varit beredningsjuristen Maria Aldegren.