



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060107

DOM
2020-04-23
Stockholm

Mål nr
M 214-19

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2018-12-07 i mål nr M 6038-17, se bilaga A

PARTER

Klagande

1. Naturskyddsföreningen i Nynäshamn

2. Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Ombud för 1 och 2: Advokat G.J.

Motparter

1. Stockholms Hamn AB

Ombud: Advokat J.N.

2. Länsstyrelsen i Stockholms län

3. Naturvårdsverket

4. Nynäshamns kommun

Dok.Id 1534497

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm	Besöksadress Birger Jarls Torg 16	Telefon 08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.hovratt@dom.se www.svea.se	Telefax	Expeditionstid måndag – fredag 09:00–16:30
---	---	---	----------------	---

6. Botkyrka kommun

7. Trafikverket

SAKEN
Prövotidsredovisning

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandena.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn (föreningarna) har yrkat att prövotidsförfarandet inte ska avslutas. De har vidare yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska ändras så att:

1. Hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som skulle kunna leda till ökad lastbilstrafik på väg 225 innan väg 225 har stängts av från genomfart av tung trafik.
2. Bolaget i samråd med Trafikverket utreder hur och när avstängningen av tung trafik ska genomföras. Resultat av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningen för att föreskriva ett slutligt villkor.

I andra hand har föreningarna yrkat att domen ska ändras så att:

1. Hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som skulle leda till ökad lastbilstrafik på väg 225 innan åtgärder för att minimera olägenheterna längs vägen har genomförts.
2. Bolaget bidrar till de åtgärder som Trafikverket (2014) har föreslagit i sin åtgärdsvalsstudie för väg 225 genom att delfinansiera dem. Delfinansieringen bör uppgå till den andel som motsvarar den andel av det tunga trafikarbetet på väg 225 som genereras av Norvik.
3. Bolaget i samråd med Trafikverket utreder hur och när delfinansiering ska gå till och när samtliga åtgärder ska vara genomförda. Vidare ska bolaget fördjupa sin utredning beträffande möjliga åtgärder för att styra bort lastbilstrafik från väg 225. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.

Föreningarna har dessutom yrkat att domen ska ändras så att:

1. Ett villkor föreskrivs att från driftstart av hamnen ska en andel av minst 25 procent av containergodset fraktas med tåg. Denna andel ska över tid öka på så sätt att andelen,

mätt som ett genomsnitt per år, ökar med minst 5 procentenheter under varje år efter driftstart. Mätningarna ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

2. Bolaget i detalj utreder möjligheterna att även frakta Roro-gods med tåg. En sådan detaljerad utredning är synnerligen påkallad med tanke på de stora miljövinster som skulle kunna uppstå genom sådana tågfrakter. Det så kallade Flexiwaggon-konceptet är en av flera möjligheter som bör ingå i utredningen. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.

3. Bolaget i detalj utreder möjligheterna att frakta en del av godset med sjöfart. Den intressanta möjligheten att lasta om gods vid Norvik till/från mindre fartyg är otillräckligt undersökt i transportutredningen. För- och nackdelar för miljö- och hälsa med denna möjlighet måste klarläggas. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter används utredningens resultat som grund för att föreskriva ett slutligt villkor.

4. Ett villkor föreskrivs att utsläppen av kväveoxider ska begränsas genom aktiv transportstyrning och förarutbildning enligt ett program som årligen ska redovisas till tillsynsmyndigheten.

5. Ett villkor föreskrivs att minst 75 procent av transporterna med tunga fordon på väg till och från hamnen, från och med anläggningsstart av hamnen, ska ske med fordon av senaste miljöklass enligt aktuell standard. Mätningar av detta ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Stockholms Hamn AB (bolaget) har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Naturvårdsverket har redovisat att man anser att prövotiden inte bör avslutas och vidhållit det förslag på prövotidsförordnande som framställdes i mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har anfört att provotiden inte bör avslutas utan att ytterligare villkor föreskrivs.

Trafikverket har inte angett någon inställning i frågan om provotidsförfarandet bör avslutas.

Nynäshamns kommun och **Botkyrka kommun** har inte avhört.

UTVECKLING AV TALAN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har anfört i huvudsak följande:

Föreningarna

Bolaget bryter mot 2 kap. 3 § miljöbalken genom att inte tillräckligt bidra till att minska olägenheterna som uppstår på grund av den kraftigt ökade lastbilstrafik som hamnen vid Norvik kommer att generera: 350 000 lastbilar per år (dvs. i genomsnitt 40 lastbilar per timme) enligt bolagets transportutredning.

För somliga åtgärder visar transportutredningen att hamnen har egen rådighet, t.ex. när det gäller miljöavgifter och andra styrmedel som påverkar val av transportslag till och från hamnen. För andra åtgärder visar transportutredningen hur hamnen kan samarbeta för att förverkliga åtgärderna, inklusive att delfinansera åtgärder. En förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med meddelad tillåtlighet måste vara att den regleras med tydliga villkor kopplade till transporter.

Det stämmer i och för sig, såsom bolaget har anfört, att påverkan på omgivningen vid öppnandet av hamnen inte beskrevs utifrån att Södertörnsleden var färdigställd. Dock bör i sammanhanget beaktas att påverkan på omgivningen fem år efter öppnandet beskrevs i miljökonsekvensbeskrivningen med utgångspunkt i att Södertörnsleden var färdigställd. Beskrivningen förutsatte ingen tung trafik på väg 225. Föreningarna vill härmed förtydliga att det är denna beskrivning av situationer efter öppnandet som de tidigare har betonat.

Den omständighet som nu måste beaktas av Mark- och miljööverdomstolen är att förutsättningarna för etablering har ändrats sedan lokaliseringen för hamnen godtogs. Föreningarna är av uppfattningen att den utredning som domstolen har att ta ställning till vid villkorsprövningen ska utgå från de möjligheter och förutsättningar som finns idag.

Föreningarna gör följaktligen gällande att ovissheten kring färdigställandet av Tvärförbindelse Södertörn i första hand utgör grund för att inte avsluta prövotiden i förtid. Vidare bör, vid förnyad prövning, bristen på vägnät eller andra konkreta lösningar för transporterna till och från hamnen föranleda att bolagets tillstånd förenas med villkor om att tillståndet får tas i anspråk successivt i den takt som transportlösningar etableras.

Bolaget

Transporter köps på en öppen marknad där olika aktörer erbjuder olika tjänster. Bolaget är en aktör som vid Stockholm Norvik Hamn kommer att tillhandahålla omlastningsmöjligheter mellan olika transportslag. Då bolaget inte kommer att utföra några transporter i egen regi har bolaget inga möjligheter att direkt styra hur olika godsslag transporteras till och från hamnen. Bolaget har inte heller någon möjlighet att indirekt reglera transportmarknaden.

Olägenheterna till följd av de anslutande transporterna kommer att uppstå längs de anslutande allmänna vägarna respektive järnvägen. Över denna infrastruktur saknar bolaget rådighet.

Mark- och miljööverdomstolen har vid sin prövning av tillståndsfrågan funnit att verksamheten är tillätlig med bl.a. den förutsättningen att landtransporterna till och från Stockholm Norvik Hamn inte kommer att kunna ske via Tvärförbindelse Södertörn, eftersom den inte skulle vara färdigställd vid öppnandet av hamnen. Bolaget har även beskrivit påverkan på omgivningen från denna utgångspunkt. Tillåtlighetsfrågan är slutligt avgjord och med samma förutsättningar som nu råder.

Av provotidsutredningen framgår att drygt 30 % av lastbilarna bedöms åka via väg 225. Eftersom det initialt är fråga om en överflyttning av godstransporter från Nynäshamns Hamn till Stockholm Norvik Hamn är det inte fråga om enbart tillkommande fordon, utan i stor utsträckning fordon som redan idag trafikerar områdena.

Utredningen visar därför att det behövs kapacitetsökningar alldeles oavsett tillkommande transportarbete till och från hamnen. De kapacitetsbrister som föreligger redan idag beror således inte på hamnen.

Svårigheten med styrmedel är att det inte finns ett enkelt system för hur de ska utformas rent praktiskt. Ett annat problem är att åtgärderna måste vara konkurrensneutrala samt att det behöver föreligga en legal rätt att föreskriva olika avgifter m.m. för olika aktörer. Vidare måste olika slag av styrmedel samordnas mellan olika hamnar och annan infrastruktur, såväl nationellt som internationellt, för att uppnå maximal effekt och inte leda till suboptimering.

I provotidstutredningen har som ett alternativ till landtransporter även i viss mån studerats vattenburna transporter mellan Stockholm Norvik Hamn med start- och målpunkter i Stockholm, Södertälje och övriga Mälardalen. Det finns potential för sådana transporter och de skulle kunna avlasta väg- och järnvägstransporterna. Enligt utredningen är det svårt att uppskatta hur stora volymer som är möjliga att flytta över till sjötrafik eftersom det också krävs investeringar på mottagarsidan i form av kajtor och eventuell hamnutrustning. Bolaget fortsätter dock sitt arbete i frågan, men vill erinra om att bolaget även beträffande transporter med mindre fartyg samt pråmar saknar rådighet över dessa.

Att påföra en enskild aktör ett i grunden kommunalt eller statligt ansvar torde enligt bolagets uppfattning inte vara rättsligt möjligt. Bolaget motsätter sig därför att villkor om finansiering m.m. föreskrivs. Som mark- och miljödomstolen funnit bör nu provotidsförfarandet avslutas utan att några ytterligare villkor föreskrivs.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har beslutat att vidhålla sitt yttrande till mark- och miljödomstolen. Länsstyrelsen anser i likhet med bolaget att bolagets möjligheter att påverka transporter på land är begränsade. Därför är det svårt att i nuläget ange bindande villkor för vilka åtgärder som ska genomföras. Vilka åtgärder som ska genomföras bör istället utkristalliseras genom ett aktivt arbete med att identifiera och utreda lämpliga åtgärder, sannolikt ofta i samarbete med andra aktörer. Detta förhållande illustreras väl av transportutredningen från 2017-10-18. Där beskrivs ett antal tänkbara möjligheter att arbeta vidare med frågan. Ett par exempel är differentierade miljöavgifter eller att styra över landtransporterna till sjötransporter med mindre fartyg, något som beskrivs som sjöfartspendel. Att avsluta prövotidsförfarandet utan att föreskriva några ytterligare villkor skulle innebära att risken är stor för att de idéer som framförts inte bearbetas vidare och att de möjligheter som i framtiden visar sig vara genomförbara ändå inte realiserar. Det blir också mycket svårt, för att inte säga omöjligt, för tillsynsmyndigheten att besluta om åtgärder för att motverka miljöpåverkan från landtransporterna om prövotidsförfarandet avslutas utan ytterligare villkor.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket delar föreningarnas bedömning att prövotiden inte kan avslutas. Naturvårdsverket vidhåller det förslag på prövotidsförordnande som framställdes och gavs in vid mark- och miljödomstolens huvudförhandling den 23 oktober 2018.

Naturvårdsverket delar den bedömning som föreningarna gör, nämligen att bolagets prövotidsredovisning inte uppfyller de krav som följer av Mark- och miljööverdomstolens förordnande om prövotid i domen 2015-10-30 i mål nr M 9616-14. Det innebär att det inte har funnits förutsättningar att avsluta prövotiden avseende transporter på land till och från hamnen. Naturvårdsverket anser att bolagets fortsatta arbete med sjötransporter är en av de möjligheter till skyddsåtgärder som bör fortsätta utredas inom ramen för ett prövotidsförordnande och att bolaget bör samråda med Sjöfartsverket och övriga aktörer som bolaget bedömer relevanta, t.ex. de mottagare som skulle behöva anordna kajtor, vid framtagandet av utredningen.

Naturvårdsverket noterar att Trafikverket enligt Naturskyddsföreningen nu har gjort en fördjupad utredning om åtgärder på väg 225. I så fall är mark- och miljödomstolens motivering till varför det inte är möjligt att föreskriva ett villkor om medfinansiering av vissa åtgärder längs väg 225 inte längre aktuell. Mark- och miljööverdomstolen bör överväga om det nu finns möjlighet att föreskriva ett sådant villkor.

Trafikverket

Trafikverket bedriver en övergripande åtgärdsvalsstudie för väg 73 som förväntas vara klar i september 2019. Preliminära resultat visar att väg 73 söder om Jordbro har kapacitet att rymma ytterligare godstrafik. Den norra delen av väg 73 kommer dock, både idag och i framtiden, vara hårt belastad och med nedsatt framkomlighet inte minst i högtrafik. För trafik till och från Norvik kan identifierade brister hanteras genom tillkomsten av Tvärförbindelse Södertörn som ger en fullgod förbindelse mellan väg 73 vid Jordbro och väg E4/E20. Trafikverket driver för närvarande arbetet med vägplan för Tvärförbindelse Södertörn med högsta prioritet.

Varken Trafikverket eller någon annan aktör har möjlighet att stänga av väg 225 för genomfart av tung trafik då väg 225 är en allmän väg och en primär länsväg. Trafikverket ser heller ingen möjlighet att begränsa bärigheten på vägen då väglagens utformning förhindrar detta.

Trafikverket konstaterar att flera utredningar kopplat till transporter från Norviks hamn har slutförts eller är i stånd att slutföras sedan tidigare dom kring Norviks villkor. Trots det råder det stor osäkerhet kring förutsättningarna för godstransporter i framtiden, inte minst kring överflyttning av gods mellan trafikslag, vilket gör det svårt att bedöma vilken inriktning för styrning av transporter till Norviks hamn som är mest lämplig. Ett exempel på sådan förutsättning är att vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn ännu inte är fastställd. En annan är utvecklingen kring digitalisering och elektrifiering av vägtransportsystemet. Sammantaget anser Trafikverket att eventuella villkor bör utformas så att man inte låser fast hamnens landtransporter till ett visst trafikslag utan att hamnen har en viss flexibilitet att styra mot de transporter som är mest effektiva och miljövänliga. Trafikverket konstaterar att förbud mot transporter på väg 225 inte är möjligt enligt väglagen men att det finns flera trafiksäkerhetsrelaterade åtgärder

planerade som skulle kunna medfinansieras av Stockholms hamnar. Vidare är Trafikverket och Stockholms hamnar engagerade i utrednings- och FOI-projekt kopplat till omlastning och styrning av godstrafiken till och från Norviks hamn.

Med tanke på de osäkerheter som finns kopplat till framtida nyttjande av hamnen, destinationer och färdvägar för den tunga trafiken samt teknik- och fordonsutveckling finns det anledning att säkerställa möjligheten att följa upp hamnens och den tunga trafikens omgivningspåverkan samt att kontinuerligt ta ställning till behovet av skyddsåtgärder. Trafikverket konstaterar att Stockholms hamnar och Trafikverket har ett delat ansvar att hantera omgivningspåverkan från den tunga trafiken som uppstår till följd av Norviks hamn, men att det är domstolens uppgift att avgöra omfattningen av Stockholms hamnars ansvar.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har i egenskap av remissmyndighet anfört i huvudsak följande:

Bolaget har inte tagit sitt ansvar i tillräcklig omfattning när det gäller miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Bolaget har inte skaffat sig tillräcklig kunskap om de störningar som hamnverksamheten kommer att medföra, speciellt längs väg 225.

Bolagets utredning innehåller inga konkreta förslag till alternativa transporter till och från hamnen. Kostnader för alternativ har inte presenterats. Rimlighetsbedömning av alternativ kan därför inte göras. Förbundet gör motsvarande bedömning som miljöskyddsföreningarna i fråga om brister i bolagets miljökonsekvensbeskrivning. Fortsatt utredning krävs för att klargöra om eventuell följdverksamhet medför att villkor om skyddsåtgärder behöver beslutas.

Förbundet anser att mark- och miljödomstolens dom bör upphävas och ärendet återförvisas till domstolen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Den 10 oktober 2014 lämnade mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt Stockholms Hamn AB tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av en hamn vid Norvikudden i Nynäshamns kommun. Domen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen som i dom den 30 oktober 2015 i mål nr M 9616-14 beslutade om prövotidsförfarande enligt följande:

Frågan om slutliga villkor vad avser transporter på land till och från hamnen skjuts upp under en prövotid. Bolaget ska under prövotiden utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporter, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Bolaget ska redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen senast arton (18) månader från det att denna dom har vunnit laga kraft.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterade vidare att lastbilstransporterna till följd av verksamheten vid hamnen i Norvik lokalt kommer att utgöra en betydande andel av trafiken och att den därmed bör kunna föranleda krav på att bolaget ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Domen fick laga kraft den 25 april 2016.

Sedan bolaget inkommit med utredning och begärt att prövotidsförfarandet ska avslutas har mark- och miljödomstolen i den nu överklagade domen avslutat prövotiden och beslutat att inte föreskriva ytterligare villkor vad avser transporter till och från hamnen.

Frågan i Mark- och miljööverdomstolens nu aktuella mål är om den prövotidsredovisning som bolaget har inkommit med utgör tillräckligt underlag och om dess slutsats om att inga villkor kan föreskrivas såvitt avser transporter, på grund av bolagets bristande rådighet m.m., är riktig.

En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. Ett villkor måste också vara så utformat att det inte råder någon tvekan om vad som krävs av

tillståndshavaren. Det ska gå att objektivt fastställa när en överträdelse har skett (se t.ex. rättsfallen NJA 2006 s. 310, MÖD 2009:9 och MÖD 2009:46).

Av Högsta domstolens dom NJA 2004 s. 421 framgår att transporter till och från en miljöfarlig verksamhets anläggningar kan utgöra ett s.k. följd företag som ska beaktas vid en prövning av den miljöfarliga verksamheten. Högsta domstolen anger emellertid att det inte är rimligt att kräva att den som har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet i tillståndsärendet ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna för långväga transporter när dessa rör sig på ett stort avstånd från anläggningen i fråga och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna. Av domen framgår vidare att miljöbalkens reglering och lagmotiven till denna inte ger stöd för att det normalt skulle vara påkallat att meddela sådana villkor i ett tillståndsbeslut för en miljöfarlig verksamhet som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn, t.ex. särskilda avgaskrav på lastbilar och fartyg.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömningar:

Mark- och miljööverdomstolen anser liksom mark- och miljödomstolen att den ingivna *utredningen*, mot bakgrund av den ovan redovisade slutsats som bolaget har kommit fram till, är tillräcklig och godtagbar för att avgöra vilka krav som kan ställas på transporterna.

Mark- och miljööverdomstolen tar nu ställning till frågor om *medfinansiering av skyddsåtgärder på vägar* för att minska *olägenheter* från transporterna och olika former av *styrmedel* mot andra transportslag och/eller transportlösningar.

Föreningarna har yrkat att bolaget ska medfinansiera åtgärder på väg 225 för att minska olägenheterna från transporter.

Transporterna från hamnen kommer i huvudsak att ske på väg 225 och väg 73 vilka är allmänna vägar som Trafikverket ansvarar för. Vägarna är öppna för all slags trafik. Av prövotidsredovisningen framgår att de transporter som hamnverksamheten förväntas generera på väg 225 kommer att röra sig på ett relativt stort avstånd från

hamnen och där utgöra en mindre del av den totala trafiken. Av utredningen i målet framgår vidare att redan den befintliga trafiken innebär olägenheter och kapacitetsbrister på vägen. Mot denna bakgrund anser Mark- och miljööverdomstolen liksom mark- och miljödomstolen att bolaget inte bör åläggas att medfinansiera åtgärder enligt föreningarnas yrkanden.

Föreningarna har anfört att det finns utrymme att föreskriva villkor om styrmedel som bl.a. ska syfta till att flytta över transporter som skulle ha gått via väg 225 till järnväg, vattenväg eller annan väg.

Bolaget har byggt en ca fyra kilometer lång järnväg som ansluter till Nynäsbanan för att kunna erbjuda sina kunder möjligheten att frakta gods via järnväg istället för att belasta vägnätet med lastbilar. Av prövotidsutredningen framgår att det finns en viss överkapacitet över dygnet på den anslutande Nynäsbanan, dock inte under högtrafiktiderna. För att öka transportkapaciteten ytterligare i syfte att tillmötesgå eventuell framtida efterfrågan på järnvägskapacitet under högtrafiktiderna krävs omfattande utbyggnader.

Av prövotidsutredningen framgår vidare att vattenburna transporter skulle kunna avlasta väg- och järnvägsnätet, men att det är svårt att uppskatta hur stora volymer som är möjliga att flytta över till sjötrafik eftersom det krävs investeringar på mottagarsidan i form av kajtor och eventuell hamnutrustning. Bolaget saknar rådighet över sådan mottagaryta.

Enligt Trafikverket råder stor osäkerhet kring förutsättningarna för godstransporterna i framtiden, inte minst kring överflyttning av gods mellan trafikslag.

Mark- och miljööverdomstolen anser sammanfattningsvis att vägnätets utseende och pågående infrastruktursatsningar i kombination med bolagets bristande rådighet gör att det saknas förutsättningar att ålägga bolaget de av föreningarna föreslagna styrmedlen avseende lastbilstrafikens vägval eller val av transportslag.

Mark- och miljööverdomstolen anser vidare att det inte bör föreskrivas villkor avseende handlingsplan, aktiv transportstyrning, förarutbildning eller att viss del av transportererna ska ske med fordon av senaste miljöklass.

Inte heller i övrigt föreligger skäl för att ändra mark- och miljödomstolens dom.

Mark- och miljööverdomstolen delar sammanfattningsvis mark- och miljödomstolens bedömning att bolagets prøvotidsredovisning får anses vara godtagbar och att prøvotidsförfarandet ska avslutas utan att ytterligare villkor föreskrivs.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2020-05-22

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, hovrättsråden Lars Olsson, referent, och Li Brismo samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredraganden har varit Julia Nyberg.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2018-12-07
meddelad i
Nacka strand

Mål nr M 6038-17

PARTER

Sökande

Stockholms Hamn AB, 556008-1647

Ombud: Advokat J.N.

SAKEN

Ansökan om tillstånd till anläggande och drift av hamn vid Norvikudden,
Nynäshamns kommun; nu fråga om prövotidsredovisning

AnläggningsID: 30029 och 30030
Avrinningsområde: 003
Koordinater (SWEREF99 TM): N 6536998 / E 671416

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslutar prövotiden om slutliga villkor vad avser
transporter på land till och från hamnen. Några ytterligare villkor föreskrivs ej.

BAKGRUND

Stockholms Hamn AB (bolaget) kommer att bedriva hamnverksamhet vid Norvikudden strax norr om Nynäshamn, Stockholm Norvik. För närvarande pågår omvandlingen av området till regional hamn med verksamhetsområde jämte ett 3,4 km långt industrijärnvägsspår. Järnvägsspåret ska ansluta till Nynäsbanan.

Stockholm Norvik är avsedd att fungera för container-, lastbils- och järnvägstransporter till och från Stockholm och Mälardalsregionen men även andra delar av Sverige. Landtransporter till och från hamnen och verksamhetsområdet ska kunna ske med bil eller järnväg.

Utbyggnaden av Stockholm Norvik innebär att dagens containertrafik till Frihamnen samt delar av ro-ro-trafiken till Nynäshamns hamn kommer att flyttas till den nya hamnen vid Norvikudden. Mer gods förväntas även tas in sjövägen via Östersjön i stället för att lastas om i Skåne eller i Västra Götaland. Med den kapacitet som Stockholm Norvik tillför förväntas godsvolymer att öka och därmed även anslutande landtransporter.

TIDIGARE BESLUT

I dom den 10 oktober 2014 i mål nr M 2414-12 lämnade mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt Stockholms Hamn AB tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av en hamn vid Norvikudden i Nynäshamns kommun.

Domen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen som i dom den 30 oktober 2015 i mål nr M 9616-14 till största del fastställde mark- och miljödomstolens dom. Mark- och miljööverdomstolen beslutade dock att lägga till ett villkor om prøvotid enligt följande:

”Frågan om slutliga villkor vad avser transporter på land till och från hamnen skjuts upp under en prøvotid. Bolaget ska under prøvotiden utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporter, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Bolaget ska

redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen senast arton (18) månader från det att denna dom har vunnit laga kraft.”

Mark- och miljööverdomstolens dom vann laga kraft den 25 april 2016 när Högsta domstolen beslutade att inte meddela prövningstillstånd.

ANSÖKAN

Stockholms Hamn AB (bolaget) har nu kommit in med en transportutredning och med anledning av denna begärt att prövotidsförfarandet avslutas. Bolaget anför bl.a. följande. Av utredningen framgår sammanfattningsvis följande med avseende på bolagets möjligheter att minska olägenheter m.m. av transporter till och från hamnen. Transporter köps på en öppen marknad där olika aktörer erbjuder olika tjänster. Bolaget är en aktör som vid Stockholm Norvik Hamn kommer att tillhandahålla omlastningsmöjligheter mellan olika transportslag. Då bolaget inte kommer att utföra några transporter i egen regi har bolaget i princip inga möjligheter att styra hur olika godsslag transporteras till och från hamnen.

Olägenheterna till följd av de anslutande transporterna kommer att uppstå längs de anslutande vägarna respektive järnvägen. Över denna infrastruktur saknar bolaget rådighet. Bolaget har inte heller några möjligheter att påverka transportörerna vad gäller vägval utanför hamnområdet m.m. Dessa val gör de enskilda transportörerna från transport till transport, huvudsakligen beroende på destination och godsets beskaffenhet.

Sammanfattningsvis konstaterar bolaget att det saknar rådighet vad avser externa transporter till och från hamnen. Mot denna bakgrund är det inte möjligt att föreskriva några villkor m.m. för bolaget med avseende på dessa transporter. Prövotidsförfarandet torde därför nu kunna avslutas.

INKOMNA YTTRANDEN

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Havs- och vattenmyndigheten samt **SMHI** avstår från att yttra sig.

Sjöfartsverket är positiv till att rapporten beaktat möjligheterna till att överföra gods från land till sjö. Verket anser att redogörelserna i rapporten under avsnitten 4.2.2. Sjöfartspendel och 2.3.3. Sjöfart motsäger varandra. Verket vill betona att infrastrukturen ur deras perspektiv i form av farleder redan finns på plats för eventuell IVV-trafik. De vill även nämna att s.k. IVV-fartyg endast är en form av klassificering av fartyg med vissa lättnader i kravställning. Det fungerar dock även att bedriva en sjöfartspendel med s.k. SOLAS-fartyg, fast då med en högre kravställning gällande bl.a. utrustning och bemanning.

Nynäshamns kommun har bl.a. framfört följande. Redan i dag är det stor påverkan på trafiksituationen i Nynäshamns stad och närområdet i samband med att färjor anländer och avgår från den befintliga hamnen. Vägnätet utsätts för stora belastningar vid vissa tidpunkter. Vid flera korsningar utmed väg 73 finns framkomlighetsproblem och i delar av vägnätet finns stora säkerhetsbrister. Längs väg 225 är trafiksäkerheten i allmänhet låg. Sammanfattningsvis är det stora mängder tunga transporter som ska färdas i en redan trängseldrabbad och störningskänslig infrastruktur. Kommunen ser ett stort behov av åtgärder för att säkra transportsystemets effektivitet samt minska störningar och risker. Kommunen deltar i arbetet med en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 73 mellan Älgviken och infarten till Gotlandsterminalen i Nynäshamns hamn. Syftet med studien är att ta fram förslag till rimliga åtgärder för att säkerställa att sträckan även i framtiden ska vara funktionell för person-, gods- och kollektivtrafik. Stockholms hamnar bör vara med och finansiera delar av åtgärderna som motiveras av trafikökningarna från hamnen. Många åtgärder bör skyndsamt finansieras av Trafikverket så att väg 73 är redo för de förändringar i trafikflödet som hamnen kommer att generera. Kommunen avser också att bidra till att genomföra nödvändiga åtgärder. För väg 225 finns en färdig ÅVS som redovisar åtgärder för att minska de olägenheter som redan finns och förväntas förvärras. Kommunen anser att det är viktigt att de föreslagna åtgärderna genomförs skyndsamt. Det måste snarast tas fram en avsiktsförklaring mellan berörda parter. Även om de nödvändiga åtgärderna genomförs kommer problem att kvarstå eller förvärras om sträckan trafikeras av fler

tunga lastbilstransporter. Det behövs därför även en annan lösning – tvärförbindelse Södertörn. Tvärförbindelse Södertörn är den vägförbindelse som den södra länshalvan behöver för att knyta ihop de viktiga radiella lederna väg 73, väg 226 och E4/E20 samt för att koppla de två förstnämnda till Förbifart Stockholm. Nynäshamns kommun har både i ett eget yttrande och i ett gemensamt yttrande från Södertörnskommunerna påtalat det stora behovet av att Tvärförbindelsen måste vara fullt finansierad i Nationell plan. I förslag till Nationell plan finns ett förslag från Trafikverket om att utreda förutsättningarna för att avgiftsbelägga Tvärförbindelsen för att på så sätt tidigarelägga projektet. Kommunen anser att en avgiftsbeläggning riskerar att flytta över fler tunga transporter till väg 225 och förvärra trafiksäkerheten ytterligare. Istället måste Tvärförbindelsen färdigställas enligt tidigare beslut. I samband med utbyggnaden av Norvik hamn anläggs ett industrijärnvägsspår. Kommunen ser stora fördelar med att flytta över en så stor andel av godstransporterna som möjligt till järnvägen, inte minst för att minska klimatpåverkan. För att öka järnvägskapaciteten krävs dels dubbelspår på sträckan Hemfosa till Nynäsgård, dels triangelspår i Älvsjö. Med dubbelspår kan godstrafik och persontrafik kombineras på ett mer effektivt sätt under hela dygnet, t.ex. genom den typ av godstågspendel som omnämns i rapporten. Det möjliggör alltså överflyttning av gods till järnvägen samtidigt som kollektivtrafiken får en minskad störningskänslighet. En stärkt kollektivtrafik kan i sin tur avlasta vägnätet i kommunen och regionen så att den godstrafik som måste färdas på väg ges bättre framkomlighet. Med triangelspår i Älvsjö möjliggörs betydligt mer effektiva tågtransporter till stambanan. Godstågen behöver då inte åka in i Älvsjö för att vända, utan kan snabbare ta sig söderut på stambanan. Det leder även till ökad säkerhet och minskad störningskänslighet för pendeltågstrafiken. En förstärkning av järnvägens kapacitet för gods är en långsiktig investering. Om investeringar beslutas snarast möjligt kan alla aktörer planera för en framtida överflyttning av trafik till järnvägen och undvika inlåsning i ohållbara transportbeteenden. Kommunen anser att det föreligger en potential i omlastning av gods till mindre fartyg för färd på inre vattenvägar, men att de i detta fall troligen kommer att få en mindre betydelse när det gäller avlastning av transportsystem på land. Kommunen ställer sig positiv till idén om uppställningsplats med incheckning. Särskilt

värdefullt skulle det vara att anordna sådana platser i anslutning till Tvärförbindelse Södertörn, för att på så sätt styra bort trafik från väg 225. Detta skulle kunna vara något som Stockholms Hamnar finansierar själva eller tillsammans med andra aktörer inom transportsektorn. Hamnen behöver aktivt använda styrmedel för att styra om trafik till säkra och hållbara transportslag och resvägar. Tågtrafik bör prioriteras i mån av kapacitet. Prisstyrning till förmån för mer hållbara transporter bör samordnas med andra hamnar för att få ut maximal effekt. Om branschen själv får problem med en sådan samordning kan det vara nödvändigt att införa en statlig reglering. Norvik är i allra högsta grad en regional angelägenhet. Överflyttning av godsverksamhet från Stockholm till Nynäshamn innebär att stora arealer värdefull central mark frigörs i Stockholms stad, samtidigt som det sker en överflyttning av godstransporter från land till vatten i och med att den nya djuphamnen tillåter större fartyg. För att godstransporter till och från Norvik hamn ska fungera krävs ett samarbete mellan alla berörda parter. Den beräknade trafikökningen påverkar inte bara Nynäshamns kommun, utan hela länet och inte minst Stockholms stad och Södertörn.

Botkyrka kommun har bl.a. framfört följande. Norviks hamn fyller en viktig funktion både för hela regionen och för Södertörns utveckling och har i många år varit en förutsättning i den regionala planeringen. Samtidigt har satsningarna för att hantera trafikflödena från hamnen uteblivit eller försenats. Nu har Norviks hamn nödvändiga tillstånd för utbyggnad samtidigt som Tvärförbindelse Södertörn kommer att dröja ytterligare ett antal år och följderna blir en stor ökning av tunga transporter på den undermåliga väg 225. Att planeringen nu görs om genom Tvärförbindelse Södertörn innebär en ungefär tioårig försening av utvecklingen av trafiksystemet. Förseningarna från statens sida är i sig inte acceptabla, men de har heller inte påverkat planeringen för hamnverksamheten. Med bristande finansiering i pågående investeringsplanering riskerar de ytterligare förseningar i tiden till långt efter det att godstransporterna från Norvik rullat i gång. Ekonomiska prioriteringar och investeringsförutsättningar för vägprojekt måste samspela med driftsstart för en så omfattande omlokalisering av verksamhet som Norvik innebär. Innan Tvärförbindelse Södertörn är klar ser ökande belastning från tung trafik på väg 225

inte ut att kunna undvikas. Detta samtidigt som hamnverksamheten flyttar från en del av regionen där stora investeringar i ett bättre transportsystem just har genomförts. Det är särskilt oacceptabelt att boende längs vägen ska drabbas av starkt försämrad trafiksäkerhet och ökade störningar som buller och vibrationer på grund av bristande samordning i den övergripande planeringen. Direkta tekniska åtgärder kommer att behövas men kommunen är inte främmande för lösningar med skyltning, regelförändringar och avgiftsbeläggning. Åtgärder som förbättrar situationen måste genomföras.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund har framfört bl.a. följande. Eventuellt konstaterat ökat trafikbuller längs väg 225 till följd av verksamhet inom Norviks hamn bör leda till krav på att Stockholms hamn AB delfinansierar bullerskyddsåtgärder längs väg 225. Avgifter för eller förbud mot tung trafik på väg 225 bör övervägas av Trafikverket om ökade trafikstörningar leder till olägenheter för människors hälsa eller miljön. Uppställningsplatser för lastbilar vid Norviks hamn och vid Albyberg i Haninge som delfinansieras av Stockholms hamn AB förordas. Sjöpendlartrafik som administreras av Stockholms hamn AB tillstyrks. Stockholms hamn AB bör samverka med tågoperatörer för att skapa pendlartrafik till orter runt Mälaren. För att minimera störningar från trafik till och från Norviks hamn bör Stockholms hamn AB ta ut avgifter eller subventionera trafikslag som syftar till att minimera störningar för människors hälsa och miljön. En ombyggnad av väg 225 bedöms vara nödvändig för att förbättra trafiksäkerheten oavsett om flödet av tung trafik ökar. Bullerskyddsåtgärder och skydd mot markförorening bör vidtas. Om etableringen av Norviks hamn medför en märkbart ökad bullerstörning längs väg 225 bedöms det vara rimligt att bolaget delfinansierar bullerskyddsåtgärder enligt principen om att förorenaren betalar. Styrmedel som avgifter för tung trafik på väg 225 bedöms vara en effektiv åtgärd för avlastning av vägen. Förbud mot tung genomfartstrafik bör även övervägas för väg 225. Stockholms hamn har dock inte rådighet över dessa åtgärder. Säkra uppställningsplatser för lastbilar bedöms vara nödvändigt att anlägga av trafiksäkerhetsskäl. Förbundet bedömer att det är rimligt att Stockholms hamn AB delfinansierar sådana anläggningar samt accelerationskörfält på väg 73 alternativt

delfinansiering av ett nytt körfält mellan Norviksvägen och Älgviken med hänsyn till principen om att förorenaren betalar. Inrättande av pendeltrafik med fartyg för inre vattentrafik till Stockholm och till hamnar i Mälaren bedöms vara en lämplig åtgärd för att minska störningar från trafiken till och från Norvik. Vidare bedöms administration av sjöpendeltrafik och delfinansiering av Stockholms hamn AB vara rimligt. Stockholms hamn AB bör delfinansiera och verka för att samverkan med tågoperatörer sker så att containerpendlar till städer som Eskilstuna, Örebro och Västerås skapas. Stockholms hamn AB bedöms ha möjlighet att införa avgifter för lastbilar som lämnar och hämtar gods i Norvik. Tågoperatörerna betalar avgifter för järnvägstransporter. Dessa avgifter bör justeras eller införas så att belastningen på spår och väg blir rimlig från miljösynpunkt. Prövotidsförfarandet ska fortsätta att gälla eftersom det inte går att bedöma eventuella olägenheter förrän hamnen är i full drift. En trafikundersökning bör utföras av Stockholms hamn AB innan hamnen tas i drift, om det saknas i nuläget. En uppföljande undersökning av trafikbelastningen bör utföras när full hamnverksamhet råder. Om det framgår av undersökningarna att trafik till och från hamnen orsakar olägenhet bör det medföra att villkor beslutas om att hamnen ska finansiera eller delfinansiera skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen har framfört bl.a. följande. Länsstyrelsen bedömer att Mark- och miljööverdomstolen i sina domskäl har bedömt att transporterna till följd av verksamheten vid hamnen i Norvik bör kunna föranleda krav på bolaget att vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Samtidigt kan länsstyrelsen, i likhet med bolaget, konstatera att bolaget inte har full rådighet över transporterna. Länsstyrelsen anser därför att villkor bör föreskrivas om att bolaget ska upprätta en handlingsplan med åtgärder som minskar olägenheterna för miljön och närboende från transporterna. Handlingsplanen ska involvera de aktörer som finns inom hamnen och som har den direkta rådigheten över transporterna. Länsstyrelsen föreslår att villkoret få följande lydelse. ”Bolaget ska upprätta en handlingsplan för minskade bullerstörningar samt minskade utsläpp till luft och vatten från transporter på land till och från hamnen och verka för genomförande av de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år och fastställas av tillsynsmyndigheten. Åtgärderna ska omfatta

verksamheter som innebär samarbete med andra aktörer på och kring hamnen. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten. Handlingsplanen ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen vunnit laga kraft.”

Naturvårdsverket bestrider att prövotiden avslutas utan att villkor angående transporter till och från hamnen eller villkor om andra skyddsåtgärder fastställs. Naturvårdsverket yrkar att mark- och miljödomstolen ska förelägga bolaget att komplettera utredningen med följande. Redovisning av transportlösning för landtransporterna. Redovisningen bör innehålla samtliga relevanta alternativ till direkt omlastning till lastbil. Bolaget bör särskilt utreda och redovisa möjligheten att ersätta lastbilstransporter med sjöfartstransporter. Bolaget bör föreslå åtaganden om skyddsåtgärder för att minska landtransporternas negativa effekter på miljö och hälsa. I den mån det är lämpligt ska de vara tidsatta och nivåatta (exempelvis som etappmål) och trafikslagspreciserade. Vidare bör bolaget föreslå villkor för transporter såvitt avser vägval, veckodagar och tid på dygnet samt andra transportrelaterade frågor. Bolaget bör redovisa förslagets potential att på både kort och lång sikt minska olägenheterna för människors hälsa och miljön samt på lång sikt även bidra till uppnående av klimatmålet. Att transporter till och från en verksamhet är en följdverksamhet som kan regleras i miljöbalkstillstånd följer av 16 kap. 7 § miljöbalken och etablerad praxis (t.ex. NJA 2004 s. 421). En förutsättning är dock som bolaget påpekar att verksamhetsutövaren bedöms ha rådighet över det som villkoret reglerar. Det finns dock ett flertal frågor där verksamhetsutövaren har direkt rådighet. Av MÖD 2007:30 framgår exempelvis att transporter kan behöva begränsas såvitt avser vägar, veckodagar och tid på dygnet men även andra transportfrågor kan behöva regleras i villkor. Sådana begränsningar i form av villkor får anses vara det normala kring verksamheter med tillhörande omfattande transportproblematik. Frågan om följdverksamheter är i normalfallet en tillåtlighetsfråga. I detta mål har det dock hanterats annorlunda av Mark- och miljööverdomstolen som satt frågan på prövotid. Domstolen måste därmed anse att det finns åtgärder som är möjliga att ställa krav på att bolaget ska genomföra, i annat fall borde frågan inte ha satts på prövotid. Hamnens följdverksamheter

kommer att medföra stora störningar på den omgivande regionen. Olägenheterna till följd av de anslutande transporterna uppstår längs de anslutande vägarna respektive järnvägen. Naturvårdsverket anser att de förväntade störningarna är av sådan omfattning att dessa, i den mån bolaget inte gör relevanta åtaganden, måste regleras villkorsvis. För att göra verkningsfulla åtaganden och för att ändamålsenliga villkor ska kunna fastställas måste bolaget presentera relevant beslutsunderlag. Den utredning som bolaget redovisat är inte tillräcklig för att uppfylla redovisningsvillkoret. Den möjliggör inte bedömningen av miljöpåverkan från landtransporterna till och från hamnen och den saknar särskilt en redogörelse för hur miljöpåverkan ska kunna begränsas genom skyddsåtgärder i enlighet med kravet på bästa möjliga teknik som följer av 2 kap. 3 § miljöbalken efter rimlighetsavvägningen i 2 kap. 7 § miljöbalken.

Trafikverket yttrar sig i egenskap av väghållare för statliga vägar och ägare av Nynäsbanan samt som ansvarig för trafikslagsövergripande och långsiktig planering av det samlade transportsystemet inom regionen. Verket framför i huvudsak följande. Trafikverket har tidigare ställt sig positiv till etableringen av Stockholm Norvik Hamn, ur miljö- och klimatsynpunkt, då platsen medger att gods kan transporteras med båt närmare kunderna och därigenom minska de långväga lastbilstransporterna. Samtidigt bidrar detta till en ökad trafik lokalt i Stockholmsregionen. Stockholms Hamnar bör verka för att transporterna sker effektivt och med hög fyllnadsgrad. Vidare att de styrs till trafikslag, infrastruktur och tider där störningen är begränsad samtidigt som funktionen är god. Trafikverket har inga mandat eller styrmedel att påverka mängden transporter på de statliga vägarna varför ansvaret här vilar på Stockholms Hamnar. Detta är särskilt viktigt med tanke på att Tvärförbindelse Södertörn inte kommer att stå färdig när hamnen öppnar. Även när tvärförbindelsen är färdig kommer en stor andel av godstransporterna ändå att gå på väg 225. Realtidsskyltning som riskerar att visa väg 225 som snabbaste väg är inte en åtgärd att rekommendera. Åtgärden bör snarare vara en rekommendation om vilken väg transportörerna ska välja. Transportutredningen pekar på ett antal tänkbara åtgärder, däribland att starta en sjöfartspendel. Trafikverket har dock ingen möjlighet att investera i infrastruktur i

privata hamnar. Utredningen nämner också den åtgärdsvalsstudie som gjorts för sträckan väg 73 mellan trafikplats Älgviken och Nynäshamns hamn. Stockholms Hamnar har deltagit och ett antal åtgärder har utretts som har bäring på trafiken från kommande Stockholm Norvik Hamn. För närvarande förbereds en avsiktsförklaring för undertecknande. Ökad tung trafik på väg 225 försämrar trafiksäkerheten och orsakar mer störningar för boende längs vägen. Detta är en inte önskvärd situation som Trafikverket dock har svårt att påverka. Åtgärder förbereds för att förbättra situationen för oskyddade trafikanter samt för att förbättra trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. Att införa förbud för genomfart för lastbilar på väg 225 mellan E4 och väg 73 är inte möjligt eftersom vägen både är allmän landsväg och primär länsväg. Däremot är väg 225 inte utpekad som funktionellt prioriterad väg för gods. Några åtgärder kommer därmed inte göras i syfte att förbättra framkomligheten för godstrafiken och åtgärder som får en sådan effekt kommer heller inte att prioriteras. Planering för en ny sträckning av väg 259 (Tvärförbindelse Södertörn) pågår. Väg 259 är redan i dag utpekad som funktionellt prioriterad väg för gods. Dock finns längs vägen en bro över sjön Orlången som har nedsatt bärighet till BK2, varför de tyngsta lastbilarna är hänvisade till andra vägar med högre bärighetsklass. När tvärförbindelsen är färdig är det önskvärt att gods från Stockholm Norvik Hamn framförallt använder denna väg. I dagsläget pågår ingen planering för dubbelspår på Nynäsbanan ner till Nynäsgård och objektet finns inte heller med i förslag till infrastrukturplaner för 2018-2029. Trafikverkets bedömning är att kapaciteten för godstrafik är tillfredsställande. Stockholms Hamnar bör arbeta för att tillgänglig kapacitet utnyttjas väl i stället för att sänka prognosen för hur mycket gods som kommer att transporteras på järnväg. Beträffande åtgärder avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter välkomnar Trafikverket en diskussion med Stockholms Hamnar om möjligheten att medfinansiera åtgärder på väg 225.

Naturskyddsföreningen Stockholms län och Naturskyddsföreningen

Nynäshamn (naturskyddsföreningarna) har i ett gemensamt yttrande framfört bl.a. följande. Bolaget har genom sin transportutredning bidragit till en delvis sannolik beskrivning av de transportflöden som hamnen kommer att generera. I flera avseenden kvarstår dock behov av ytterligare utredningar av möjliga

skyddsåtgärder. Bolagets provotidsredovisning uppfyller därmed inte kraven i Mark- och miljööverdomstolens förordnande och de yrkar därför att provotidsförfarandet inte avslutas. Olägenheterna längs väg 225 blir till följd av lastbilstrafiken från hamnen oacceptabelt svåra. Tillåtligheten för hamnen vilade på förutsättningen att väg 225 kan stängas av från genomfart av tung trafik när hamnen är färdigutbyggd. De yrkar därför i första hand att hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som leder till ökad lastbilstrafik innan väg 225 har stängts av från genomfart av tung trafik samt att bolaget i samråd med Trafikverket utreder hur och när avstängningen av tung trafik ska genomföras. Resultatet av utredningen ska redovisas till domstolen inom sex månader. Därefter ska utredningen användas för att föreskriva ett slutligt villkor. I andra hand yrkar de att hamnen inte får tas i bruk på ett sätt som leder till ökad lastbilstrafik på väg 225 innan åtgärder för att minimera olägenheterna längs vägen har genomförts. Vidare att bolaget bidrar till föreslagna åtgärder genom att delfinansiera dem samt att det i samråd med Trafikverket utreder hur och när samtliga åtgärder ska vara genomförda. Bolaget ska fördjupa sin utredning beträffande åtgärder för att styra bort lastbilstrafiken från väg 225 vilken ska redovisas inom sex månader för föreskrivande av villkor. Oavsett var lastbilstrafik färdas uppstår olägenheter till följd av utsläpp, buller och säkerhetsrisker. Det är därför angeläget att gods i mesta möjliga mån transporteras på annat sätt än med lastbil. De yrkar att bolaget får villkor som innebär att minst 25 procent av containergodset ska fraktas med tåg vid hamnens driftsstart och att andelen därefter ökar med 5 procent per år. Möjligheterna att frakta roro-gods med tåg samt möjligheten att frakta en del gods med mindre fartyg ska utredas i detalj och redovisas till domstol för föreskrift av villkor. När det gäller möjligheten att frakta roro-gods med tåg anser de att hamnbolaget bör ta med Flexiwaggon-konceptet i en sådan utredning. Utsläppen av kvävedioxider ska begränsas genom aktiv transportstyrning och förarutbildning enligt ett program som årligen ska redovisas till tillsynsmyndigheten. Från och med anläggningsstart av hamnen ska minst 75 procent av transporterna med tunga fordon på väg till eller från hamnen ske med fordon av senaste miljöklass enligt aktuell standard och mätningar av detta ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten. Beträffande rådighet bestrider de bolagets påstående att det inte skulle vara möjligt att föreskriva några villkor m.m.

för bolaget med avseende på transporter på grund av att bolaget saknar rådighet över externa transporter till och från hamnen. Föreningarna åberopar den s.k. Renova-domen (MÖD 2007:5) där Miljööverdomstolen konstaterade att även transporter som inte till fullo sker i verksamhetsutövarens egen regi kan vara föremål för villkorsreglering. Att ta tillräcklig hänsyn handlar inte enbart om de skyddsåtgärder som verksamhetsutövaren själv utför, utan även om andra sätt att förebygga, hindra eller motverka olägenheter. Villkor som verkar utsläpps begränsande, såsom villkoren om aktiv transportstyrning, förarutbildning och senaste miljöklass på fordon bedöms nödvändiga för att uppfylla den absoluta miniminivån av bästa möjliga teknik. Naturskyddsföreningarna anför att hamnen har egen rådighet t.ex. när det gäller miljöavgifter och andra styrmedel som påverkar val av transportslag till och från hamnen. För andra åtgärder visar transportutredningen hur hamnen kan samarbeta för att förverkliga åtgärderna, inklusive att delfinansiera åtgärder. En förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med meddelad tillåtlighet måste vara att den regleras med tydliga villkor kopplade till transporterna. Villkor om utsläpp, begränsningsvärden och bästa möjliga teknik för transporterna är nödvändiga för att begränsa skadlig påverkan på grund av föroreningar som transporterna kommer att medföra. Vidare är tydliga villkor angående trafiken nödvändigt för att möjliggöra en adekvat tillsyn av verksamheten. Naturskyddsföreningarna anser det vara en brist i prøvotidsredovisningen att bolaget inte i tillräcklig utsträckning utrett och redovisat vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta och inte heller föreslagit villkor i enlighet med detta.

S.H. (sakägare) har anført att hamnens prøvotidsredovisning inte uppfyller kraven i domstolens förordnande och att prøvotidsredovisningen inte bör avslutas. Det kan visserligen vara riktigt att hamnen inte har möjlighet att påverka infrastrukturen utanför den egna verksamheten. Däremot disponerar hamnen över sin egen verksamhet. Han hade därför väntat sig att hamnens redovisning skulle mynna ut i skarpa åtaganden för att begränsa miljöskadorna av den miljöfarliga verksamhet som hamnen ostridigt ska bedriva. Innan sådana åtaganden gjorts eller

föreskrivit bör förfarandet inte avslutas. Han anser att domstolen bör besluta om sådana åtaganden för hamnen i form av begränsningar och ger följande exempel.

- Hamnen bör inte få tas i bruk annat än marginellt innan väg 225 getts en trafiksäker utformning alternativt försetts med förbud för tung trafik
- Alternativt bör hamnen få tas i bruk fullt ut först när Tvärförbindelsen Södertörn har färdigställts och förbud för tung trafik införts för väg 225
- Hamnen ska åläggas att med olika metoder se till att minst 75 procent av godset till och från hamnen fraktas på järnväg utan att det leder till störningar av pendeltågstrafiken
- Olika restriktioner av trafikmängden i hamnen bör föreskrivas. Hamnen ska inte få ta emot mer tonnage än vad som utan allvarliga miljökonsekvenser kan hanteras av det angränsande väg- och järnvägsnätet.

Från **fastighetsägare, boende och verksamma utmed väg 225** har det kommit in ett femtiotal separata yttranden samt en digital namninsamling med ca 500 namn. Samtliga framför synpunkter och förslag på vad som borde göras för att lastbilstrafiken på väg 225 ska minska och/eller lindra konsekvenserna av denna. Lastbilstrafiken innebär stora olägenheter såsom förstörd väg, dålig trafiksäkerhet, buller, luftföroreningar, dålig framkomlighet när lastbilar fastnar i snön och välter, orapporterade viltolyckor m.m. Som förslag framförs sammanfattningsvis bl.a. följande. Domstolen bör besluta att uppdra åt Stockholms Hamn AB att inleda förhandlingar med Trafikverket och Nynäshamns kommun för att med utgångspunkt från av Trafikverket genomförd åtgärdsvalsstudie genomföra nödvändiga åtgärder på väg 225. Beslutet bör även innebära att bolaget ska bidra ekonomiskt till genomförandet. Det föreslås olika typer av åtgärder på vägen såsom avsmalningar, refuger, ökning av radie i korsning, anläggande av gång- och cykelbanor, bättre busshållplatser, vajerräcken, bulleråtgärder, vägbreddningar och hastighetsbegränsningar. Man vill förbjuda genomfart på väg 225 genom att körförbud för tung trafik införs alternativt att vägavgifter eller vägtullar tas ut av lastbilar som hämtar och lämnar gods vid hamnen. De avgifter som tas ut bör öronmärkas för att vidta åtgärder på väg 225. Eftersom förutsättningarna i den miljökonsekvensbeskrivning som gjordes för hamnen inte är uppfyllda föreslås att

godsvolymerna till och från hamnen bör begränsas till dagens volymer så länge som tvärförbindelsen via väg 259 inte är utbyggd. Någon anser att hamnverksamheten inte bör tillåtas förrän det finns en säker väg. Några föreslår att det bör byggas ny väg och järnväg på bro eller i tunnel över Himmerfjärden för att på så sätt leda bort trafiken från väg 225. Det framförs också förslag på att befintlig järnväg anpassas med dubbelspår. Vidare föreslås att bolaget ska delfinansiera uppställningsplatser för lastbilar samt båt- och tågpendel för gods. Det krävs trafikövervakning, alkobommar och poliskontroller. Någon anser också att en utredning av eventuella negativa effekter på fastighetsmarknaden utefter väg 225, väg 259, väg 73 samt utefter Nynäsbanan borde ha genomförts. Prövotidsförfarandet bör inte avslutas.

YTTRANDE ÖVER INKOMNA YTTRANDEN

Bolaget konstaterar att merparten av de yttranden som kommit in i målet kommer från boende utmed väg 225 eller de som dagligen nyttjar vägen för transporter. Bolaget har förståelse för att dessa vill yttra sig men anser inte att de är att betrakta som sakägare eller parter i detta mål. Att landtransporterna kommer att öka till följd av hamnens utbyggnad är något som framgått klart och tydligt under hela processen. I prövotidsutredningen är emellertid beräknade trafikmängder något lägre än vad som angavs i den trafikprognos som togs fram i samband med detaljplaneringen av hamnen. Vilka trafikmängder som har varit att förvänta till följd av utbyggnaden av hamnen har således hela tiden varit kända samt legat till grund för tillåtlighetsbedömningen. Tillåtlighetsfrågan är avgjord och kan inte nu omprövas inom ramen för aktuellt prövotidsärende. Under prövotiden har bolaget haft att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Dessa frågor är utredda och har redovisats i ingiven prövotidsredovisning. Vid sådant förhållande torde det inte vara möjligt att nu föreskriva krav på kompletterande utredningar som går utöver den utredning som Mark- och miljööverdomstolen beslutat om. Den fråga som återstår att pröva, är om det är möjligt att föreskriva särskilda villkor för bolaget med avseende på transporterna till och från hamnen. Bolaget vill framhålla att en allmän utgångspunkt för villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och

faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. Ett villkor måste också vara så utformat att det inte råder någon tvekan om vad som krävs av tillståndshavaren. Det ska gå att objektivt fastställa att en överträdelse har skett (jfr MÖD 2009:9 och NJA 2006 s. 310). Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2004 s. 421 tagit ställning till i vilken utsträckning transporter till och från en miljöfarlig verksamhet ska beaktas vid prövningen. Av domen framgår bl.a. följande. Transporter till och från en anläggning kan utgöra ett s.k. följd företag som kan beaktas vid prövningen av en miljöfarlig verksamhet under förutsättning att följdföretaget har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten. Det ankommer på den som söker tillstånd att redovisa miljökonsekvenserna av transporter till och från en anläggning i anläggningens närområde. Om olägenheterna är alltför allvarliga kan ansökan ytterst komma att avslås. I andra fall kan en möjlighet vara att förena ett tillstånd med villkor som reglerar transporterna eller att meddela ett prövotidsförfarande om ett verkligt behov föreligger att skjuta upp tidpunkten för prövning och fastställande av ett slutligt villkor. Vid villkorsskrivning gäller generellt att bara sådana villkor som tillståndshavaren har faktiska och rättsliga möjligheter att genomdriva kan aktualiseras. Enligt vad Högsta domstolen har uttalat i domen är det inte rimligt att den som söker tillstånd ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna av långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från den prövade miljöfarliga anläggningen och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna. Något stöd i miljöbalkens reglering och lagmotiv för att det normalt skulle vara motiverat att meddela villkor i ett tillståndsbeslut som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn, t.ex. särskilda avgaskrav på lastbilar och fartyg, finns inte enligt Högsta domstolen. Såvitt bolaget kan bedöma har denna praxis därefter upprätthållits av domstolarna, även om i vissa fall villkor har föreskrivits med avseende på transporter. Detta har då berott på att verksamhetsutövaren i stor utsträckning i egen regi svarat för transporterna till sin förbränningsanläggning (jfr MÖD 2007:5). Ett villkor avseende transporter kan därför endast avse sådana transporter som verksamhetsutövaren direkt råder över som ägare eller nyttjanderättshavare. Bolaget kommer inte att utföra eller beställa några transporter och har därför inte möjligheter att styra hur olika godsslag transporteras till och från

hamnen. Bolaget har inte heller några möjligheter att påverka vad gäller vägval utanför hamnområdet m.m. Trafikverket har föreslagit som villkor att bolaget ska verka för att transporter till och från hamnen styrs till trafikslag, färdväg och tider som uppfyller efterfrågad funktion med begränsade störningar. Vidare att bolaget ska verka för att den kapacitet som finns tillgänglig för godstransporter på Nynäsbanan idag utnyttjas väl samt att transporter med lastbil sker så effektivt som möjligt och med hög fyllnadsgrad. Bolaget motsätter sig Trafikverkets villkorsförslag eftersom det inte är möjligt att utforma villkor med det innehållet då dessa inte skulle bli entydiga och klara. Inte heller torde efterlevnaden av villkoren kunna kontrolleras på ett objektivt sätt. Bolaget är medvetet om att transporter längs bl.a. väg 225 kommer att öka till följd av hamnutbyggnaden, men det har beaktats vid bedömningen av hamnens tillåtlighet. Under öppningsåret bedöms den tillkommande trafiken till och från hamnen vara relativt liten för att därefter successivt öka. En omflyttning av roro-trafiken (lastbilar) i Nynäshamns hamn till Stockholm Norvik Hamn kommer att ske vilket innebär att väg 73 mellan Nynäshamn och trafikplats Norvik får mindre trafik. Även i centrala Nynäshamn minskar trafiken. I takt med att varuförsörjningen till den växande Stockholmsregionen ökar, kommer dock volymerna i den nya hamnen att öka, och så även de lokala och regionala transporter. Därför behöver transportsystemet söder om Stockholm, som hittills varit eftersatt, kraftigt förbättras. Detta förutsätter emellertid att statliga medel tillskjuts för att förbättra trafiksituationen på Södertörn generellt sett, vilket under åratals påpekats från bl.a. bolagets sida i den allmänna debatten kring Stockholm Norvik Hamn. Från bl.a. Naturskyddsföreningarna har framförts krav på att bolaget ska åläggas att finansiera/delfinansiera ett antal åtgärder med avseende på vägnätet m.m. som egentligen ankommer på Trafikverket och kommunerna att svara för. Enligt bolagets mening torde det inte vara lagligen möjligt att föreskriva en sådan typ av villkor. Bolaget vill dock framhålla att bolaget bekostar den ca 4 km långa järnvägsförbindelsen mellan hamnen och den befintliga Nynäsbanan. Anledningen är att bolaget vill kunna erbjuda ett alternativ till vägtransport samt därmed bidra till att flytta gods från väg till järnväg. När det gäller ett villkor om upprättande av handlingsplan för minskade bullerstörningar m.m. som ska uppdateras med jämna mellanrum, på sätt som Länsstyrelsen föreslår,

är det mest att likna vid en ständigt pågående prøvotidsutredning.

Miljööverdomstolen har funnit att ett sådant förfarande inte är lämpligt (se t.ex. MÖD 2004:80) och underkänt villkor av detta slag. I ett flertal yttranden anges att bolagets prøvotidsredovisning inte uppfyller de krav som Mark- och miljööverdomstolen har angett i sitt förordnande. Vidare har krav framförts att prøvotiden ska förlängas. Under prøvotiden har bolaget haft att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporter, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Dessa frågor är utredda och har redovisats i ingiven prøvotidsredovisning. Den omständigheten att bolaget saknar rådighet över infrastrukturen samt transporter till och från hamnen – och därmed inte föreslår några villkor – innebär inte att bolaget inte har fullföljt sitt utredningsuppdrag. Utredningen torde dessutom vara till nytta för Trafikverket, såsom ansvarig myndighet, för vidtagande av åtgärder. Några skäl att förlänga prøvotiden på sätt som yrkas föreligger inte enligt bolagets mening. Sammanfattningsvis vidhåller bolaget sin inställning att bolaget saknar rådighet med avseende på externa transporter till och från hamnen, eftersom bolaget varken är köpare eller utförare av dessa transporter. Mot denna bakgrund och med hänsyn till vad som anförts, är det inte möjligt att föreskriva några villkor m.m. för bolaget med avseende på dessa transporter. Det är inte heller möjligt att ålägga bolaget att finansiera sådana åtgärder som ankommer på Trafikverket att utföra. Prövotidsförfarandet bör därför avslutas.

DOMSKÄL

Allmänt

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling den 23 oktober 2018.

Bakgrund

Transporter till och från en anläggning kan utgöra följdverksamhet till en anläggning enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Mark- och miljööverdomstolen har vid sin prövning av tillståndsfrågan funnit att de förutsättningar som råder för

landtransporterna i anslutning till Norvik hamn, bl.a. att Södertörnsleden/Tvärförbindelsen inte skulle vara färdigställd vid öppnandet av hamnen, inte utgjort skäl att ifrågasätta tillåtligheten av hamnen. Domstolen har dock konstaterat att lastbilstransporterna lokalt kommer att utgöra en betydande andel av trafiken och att det borde kunna föranleda krav på att bolaget ska vidta skyddsåtgärder vad avser olägenheter för miljön och närboende. Utsläppen till luft från vägtransporter antas öka på ett betydande sätt liksom antalet maxbullerhändelser. Även ökad järnvägstrafik medför en ökning av maxbullerhändelser. Domstolen ansåg därför att det behövdes ytterligare underlag för att bestämma slutliga villkor och bolaget ålades att utreda vilka skyddsåtgärder som var möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Som exempel angavs val av transportslag eller transportlösning.

Utredningen

Frågan i målet är om den utredning som bolaget gett in och den slutsats som bolaget kommit fram till med anledning av utredningen uppfyller de krav som kan ställas på en prövotidsredovisning.

Prövotidsredovisningen baseras på tidigare genomförda utredningar såsom trafikanalyser, samhällsekonomiska analyser, miljökonsekvensbeskrivningar m.m. Underlagen har analyserats och uppdaterats med hjälp av bolagets senaste prognoser över olika godsvolymer. Workshops har hållits med deltagare från bolaget, Sjöfartsverket, Trafikverket, Botkyrka, Haninge och Nynäshamns kommuner, i syfte att komplettera tidigare utredningar med nyare uppgifter och synpunkter.

Av handlingarna i målet framgår att bolaget bekostar ett 4 km långt industrispår mellan hamnen och den befintliga Nynäsbanan. Avsikten är att kunna erbjuda ett alternativ till vägtransport och därmed bidra till att flytta gods från väg till järnväg. Enligt prognoserna bedöms 25 procent av containertransporterna att gå med järnväg och resterande 75 procent transporteras med lastbil. Under öppningsåret kommer de

befintliga containertransporter som idag går via Frihamnen att flyttas till Stockholm Norvik. När hamnen öppnar beräknas ca 10 000 järnvägsvagnar trafikera hamnen där varje vagn kan ta två containerenheter. Motsvarande siffra för när hamnen är fullt utbyggd är 50 000 vagnar. Enligt utredningen finns det idag kapacitet att trafikera Nynäsbanan med sex godståg om 50 vagnar per dygn i vardera riktningen. Det motsvarar ca 75 000 vagnar per år och riktning. Över dygnet beräknas det därmed att den kapacitet som finns överstiger den förväntade efterfrågan på järnvägstransporter. Under högtrafiktiderna kan det dock uppstå kapacitetsbrist och köer på grund av att Nynäsbanan också trafikeras med pendeltågstrafik. För att möta en eventuell framtida efterfrågan på järnvägskapacitet under högtrafik krävs dock större utbyggnader av dubbelspår till Nynäsgård och förbigångsspår i Jordbro. Utredningen har dock pekat på det förhållandet att även om Nynäsbanan byggs ut finns det flaskhalsar när godstrafiken ska ledas ut på den hårt belastade västra stambanan.

Beträffande frågan om transportmöjligheter på järnväg finner mark- och miljödomstolen att den befintliga kapaciteten får anses vara tillräcklig vad avser förväntad efterfrågan och även för en viss efterfrågan utöver den förväntade. Att hamnen skulle fördjupa sin utredning beträffande en ytterligare kapacitetsökning på Nynäsbanan är inte rimligt med hänsyn till att det också förutsätter att det finns tillräcklig kapacitet på anslutande järnvägsnät. Något som idag inte synes vara fallet och inte heller ligger inom hamnens rådighet. Utredningen får därför anses vara godtagbar i detta avseende.

Störst andel gods kommer att gå med lastbilstransporter, dels som containertransporter, dels som roro-enheter. När hamnen är fullt utbyggd väntas 350 000 lastbilar trafikera hamnen (container och roro-enheter). Under öppningsåret beräknas antalet vara 160 000 lastbilar. Vad beträffar roro-trafiken antas ungefär 70 procent av den befintliga trafiken som för närvarande kommer via hamnen i Nynäshamn flytta över till Norvik hamn. Den överflyttade trafiken leder inte till någon faktisk trafikökning i närområdet. På sikt bedöms dock roro-trafiken att öka.

Transportmönstret för ro-ro-trafiken skiljer sig från containertrafiken på så sätt att ro-ro-transporterna oftast lämnar hamnen ganska omgående efter att ro-ro-fartyget anlänt och därför kommer lastbilarna ut från hamnområdet i klungor. Containrarna i sin tur korttidslagras i hamnområdet och lastbilarna som hämtar dessa kommer mera utspritt. Det är således främst ro-ro-trafiken som orsakar kapacitetsproblem och kösituationer.

Med beaktande av inkomna synpunkter från bland annat boende i närområdet framgår att det förekommer trafikproblem redan nu utmed väg 225, något som befaras öka när hamnen öppnar. Såvitt framgår av utredningen bedöms lite drygt 30 procent av lastbilarna åka via väg 225. Under öppningsåret innebär det ca 50 800 lastbilar per år eller i genomsnitt 139 stycken per dygn. Vid en fullt utbyggd hamn är prognosen att det kommer att gå 171 lastbilar per dygn på väg 225 till följd av hamnverksamheten. Det råder dock ganska stor osäkerhet om flödet bland annat på grund av ovissheten angående utbyggnaden av tvärförbindelsen. Vidare bedöms trafiken även i övrigt öka på grund av andra planerade verksamheter samt på befolkningsökningen i området.

Utredningen redogör för en trafikutredning (WSP 2008) som genomfördes i arbetet med detaljplanen. Trafikverket har därefter genomfört mätningar på de aktuella sträckorna. Enligt trafikutredningen bedömdes vägnätets kapacitet i stort sett som tillräcklig för den tillkommande trafiken till och från hamnen, med undantag för väg 73 mellan trafikplats Norvik och trafikplats Älgviken som redan i dag kommer upp i det antal fordon som antogs gälla vid en fullt utbyggd hamn. Vidare finns en korsning mellan väg 225 och 540 med otillräcklig kapacitet i högtrafik.

Utredningen ger således inte vid handen att det behövs kapacitetsökningar i vägnätet som enbart orsakas av transportarbetet till och från hamnen. De kapacitetsbrister som visats finns redan idag innan hamnen öppnat och torde således inte bero på hamnen. Medfinansiering till kapacitetsökningar kan enligt domstolens bedömning därför inte vara aktuellt. Utredningen får därför anses vara godtagbar i detta avseende.

Utredningen har som ett alternativ till landtransporter även i någon mån studerat vattenburna transporter mellan hamnen och start- och målpunkter i Stockholm, Södertälje och övriga Mälardalen. Det finns stor potential i sådana transporter och de skulle kunna avlasta väg- och järnvägsnät. Det är möjligt att använda vanliga, mindre fartyg för denna typ av transporter även om de är relativt dyra i drift. För dessa finns inga direkta begränsningar mer än farleders och slussars dimensioner. En annan möjlighet är att använda fartyg anpassade för inre vattenvägar. Regelverket för inre vattenvägar, IVV, gäller i Sverige sedan november 2014. Farvatten för IVV-trafik är indelade i olika zoner utifrån förekommande våghöjd. Farvattnen utanför Norvik är inte klassade för IVV-trafik men Transportstyrelsen har genomfört en studie som visar att det är möjligt att klassa vissa kuststräckor som inre vattenvägar. Det skulle därför vara möjligt att IVV-transporter kan gå mellan Norvik och Stockholm samt mellan Norvik och Södertälje. Enligt utredningen är det svårt att uppskatta hur stora volymer som är möjliga att flytta över till sjötrafik eftersom det också krävs investeringar på mottagarsidan i form av kajtor och eventuell hamnutrustning. Det kan samtidigt noteras att bolaget vid fullt utbyggd hamn planerar att 200 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) av totalt 500 000 TEU, dvs. 40 procent av inkommande containrar, ska lastas om till annat fartyg.

Domstolen finner att föreliggande utredning skulle kunna ha varit något mer djupgående i denna del. Att hänvisa till att man avvaktar forskning på området bedöms vara ett väl passivt förhållningssätt för en huvudman till en landets största hamnar. Det hade också varit värdefullt om utredningen hade varit något mer konkret angående vilken typ av styrmedel som skulle kunna användas för att uppmuntra till omlastning till IVV-trafik e.dyl. eller förslag från hamnbolaget på villkor som skulle kunnat föreskrivas. Utredningen får trots detta anses vara godtagbar i detta avseende då prövotidsvillkoret främst syftat till att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporter på land till och från hamnen.

Olägenheter

Med ökade trafikmängder till och från Norvik ökar också risken för olyckor på det närliggande trafikinätet vilket främst påtalats avseende förhållandena på väg 225. Trafiksäkerheten och framkomligheten på denna väg är mindre god och riskerar att försämrans av trafiken till och från Norvik. Trafikverket har under år 2014 genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som utredningen hänvisar till. I ÅVS är problempunkter genomgångna och analyserade varför den föreliggande utredningen hänvisar till denna.

Även bullret ökar och det berör också främst dem som bor i anslutning till väg 225 eftersom bostadsbyggnaderna ligger förhållandevis nära vägen. I utredningen redovisas inte utmed vilka vägsträckor problemen redan idag är stora. I stället hänvisas till Trafikutredningen WSP 2008 som anger att den allmänna trafikökningen, även utan Norvik, kommer att leda till krav på trafiksäkerhetshöjande åtgärder och bulleråtgärder längs med väg 225.

Väg 225 är en statlig väg som Trafikverket svarar för. Den är öppen för all slags trafik och rekommenderad led för farligt gods. Att vidta trafiksäkerhetshöjande och bullerdämpande åtgärder på vägen är i första hand en uppgift för väghållaren. Domstolen finner inte att det finns skäl att ålägga hamnbolaget att vidta trafiksäkerhetshöjande och bullerdämpande åtgärder på väg 225, i första hand eftersom bolaget saknar rådighet över vägen, i andra hand att bolaget inte heller har inflytande över vid vilken tidpunkt sådana åtgärder skulle kunna vara vidtagna. Ett villkor om medfinansiering av en viss säkerhetshöjande eller bullerdämpande framtida åtgärd är heller inte möjligt att föreskriva då det idag saknas såväl tidiga planer som preliminära kostnadsberäkningar för detta, vilket enligt domstolens uppfattning ej heller kan anses vara bolagets ansvar att ta fram.

Styrmedel

Utredningen anger att hamnen eventuellt kan få ökade administrativa kostnader och minskade inkomster om styrmedel införs. Styrmedlen skulle kunna utformas genom ett system med olika typer av avgifter eller rabatter beroende på vilket transportslag

som väljs av speditörerna. Det förhållandet att införandet av styrmedel ökar kostnaderna eller minskar vinsten för bolaget utgör enligt domstolens mening inte skäl för att låta bli att införa dem.

Enligt utredningen finns det ett visst utrymme för utökad järnvägstransport, eftersom det föreligger en viss differens mellan förväntad efterfrågan på järnvägstransporter och i dagsläget tillgänglig kapacitet. Styrmedel skulle kunna användas för att uppmuntra en viss överflyttning av lastbilstransport till järnväg. Som framkommit ovan är dock kapaciteten på anslutande järnvägsnät ansträngd. Vidare kan kraftigt ökade järnvägstransporter innebära ökade buller- och vibrationsstörningar för boende längs banan.

Domstolen finner det i dagsläget inte motiverat att föreskriva om villkor som syftar till att ytterligare öka järnvägstransporterna. Att styra mot ett transportslag som inte har tillräcklig infrastruktur att fullt ut ta emot sådana transporter bedöms inte vara en adekvat åtgärd. För att det ska vara meningsfullt krävs ytterligare kapacitetshöjningar och bullerskyddsåtgärder på Nynäsbanan samt kapacitetshöjningar på Västra stambanan. Bolaget bedöms inte ha rådighet över tillkomsten av sådana åtgärder och inte heller ha inflytande över vid vilken tidpunkt sådana åtgärder skulle kunna vara vidtagna.

Med hänsyn till hur vägnätet i området ser ut och eftersom Tvärförbindelse Södertörn fortfarande inte har byggts ut finner domstolen inte att det är motiverat att hamnen genom olika styrmedel ska förmå lastbilstrafiken att välja någon annan väg än väg 225. Ett villkor med detta innehåll bedöms i nuläget inte ha någon effekt.

Handlingsplan

I fråga om länsstyrelsens förslag avseende ett villkor om upprättande av handlingsplan för minskade bullerstörningar m.m. delar domstolen i stort vad bolaget anfört och finner att ett villkor med detta innehåll inte kan ges den styrka som krävs för att bolaget, vid ett senare framtida tillfälle, ska genomföra åtgärder. Det kan heller inte anses vara rimligt att bolaget i denna del ska ta ansvar för

upprätthållande av en aktuell handlingsplan för åtgärder inom det allmänna vägnätet, åtgärder som främst är väghållarens samt respektive kommuns ansvar.

Slutbedömning

Sammanfattningsvis finner mark- och miljödomstolen att bolagets prøvotidsredovisning får anses vara godtagbar och ger stöd för bolagets yrkande om att avsluta prøvotidsförfarandet utan att föreskriva ytterligare villkor.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 28 december 2018.

Ulla Jarnås

Ola Lindstrand

I domstolens avgörande har deltagit tf. rådmannen Ulla Jarnås, ordförande, och tekniska rådet Ola Lindstrand samt de särskilda ledamöterna Kia Salin (*skiljaktig*) och Per Storhammar.

Skiljaktig mening, se nästa sida.

Skiljaktig mening

Jag är skiljaktig i frågan om att prøvotiden avslutas utan att villkor angående hamnens ansvar för att styra mot mer hållbara transportlösningar fastställs. I sin prøvotidsredovisning har bolaget ytligt berört olika typer av styrmedel som hamnen har rådighet över. Dessa borde ha utvecklats. Det faktum att inte bolaget själv har rådighet över val av transportlösningar innebär inte att rådighet över styrmedel, olika val och möjligheter att minska miljöpåverkan av följdverksamheten till bolagets verksamhet saknas.

Kia Salin



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och

miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se