

Mark- och miljödomstolen  
Nacka tingsrätt  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand  
e-post [mmd.nacka.avdelning4@dom.se](mailto:mmd.nacka.avdelning4@dom.se)

2014-10-31

## ÖVERKLAGAN av Mark- och miljödomstolens (Nacka tingsrätt) dom 2014-10-10 i mål M 2414-12 avdelning 4: Stockholms Hamn AB angående anläggande och drift av hamn vid Norvikudden

Vi (Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Naturskyddsföreningen i Nynäshamn) har fört talan under ovanstående mål, och överklagar härmed domen. Nedan beskriver vi vilken ändring av domen som vi vill få till stånd och grunderna för vårt överklagande.

### Ändring av domen

Vi vill i första hand att domen ändras på så sätt att tillstånd för den ansökta verksamheten inte lämnas, och att dispens från det generella förbudet mot dumpning av avfall inte lämnas. Vi vill vidare att miljökonsekvensbeskrivningen inte godkänns.

Vi vill i andra hand att domen ändras på så sätt att villkor för ytterligare skyddsåtgärder, bevarande- och kompensationsåtgärder samt följdverksamheter (transporter till lands) föreskrivs.

Skälen för dessa ändringar utvecklas nedan. Allmänt vill vi understryka att den av Stockholms Hamn AB ("bolaget") ansökta verksamheten är ett unikt projekt i Sverige. Detta betonades av bolaget vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen 26-28 augusti 2014. Vidare konstaterar Mark- och miljödomstolen i domen (s. 41) att "*hamnen, när den anlagts, kommer att vara den största hamn som byggts i Sverige under de senaste 100 åren. Drifttiden kan på goda grunder antas komma att överstiga 50 år. Hamnen kommer vidare att anläggas i delvis jungfruligt område.*"

### Skäl till att tillstånd inte ska lämnas

Länsstyrelsen i Västra Götaland har i sitt sakkunnigutlåtande 2013-07-25 (aktbilaga 104) redogjort för vilka skyddsåtgärder som enligt länsstyrelsens åsikt krävs för att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Mysingen ska kunna uppfyllas om den ansökta verksamheten blir verklighet. Vi menar att utredningarna inte med tillräcklig säkerhet visar att verksamheten är förenlig med uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna. Vi konstaterar att länsstyrelsen i Västra Götaland i sitt utvidgade utlåtande 2014-03-07 (aktbilaga 124, s. 22) bekräftar att:

- Flera prioriterade ämnen kommer att spridas från verksamhetens anläggning och drift.
- Hamnar, särskilt hamnar av Norviks planerade storlek, är generellt utpekade som kraftigt modifierade vatten och bedöms alltså inte vara förenliga med god ekologisk och kemisk status.
- Anläggandet och driften av hamnen kommer åtminstone på kort sikt att försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomsten Mysingen.

Utifrån dessa punkter och även en generell brist på riskutredningar instämmer vi inte i länsstyrelsens slutsats att på lång sikt kommer påverkan ”troligtvis inte vara betydande”. Vi menar att utredningarna inte med tillräcklig säkerhet har kunnat visa att hamnen kommer att bidra till att uppfylla miljö kvalitetsnormerna eller åtminstone inte försvåra uppfyllandet. Vår bedömning stärktes ytterligare genom de olika osäkerheter som framkom under förhöret med sakkunniga under Mark- och miljödomstolens huvudförhandling 26-28 augusti 2014. Utifrån en hållning förenlig med försiktighetsprincipen yrkar vi därför att tillstånd för verksamheten inte lämnas, utan att bolagets ansökan avvisas eller avslås.

Vi konstaterar också att det inom ramen för målet inte närmare studerades om den ansökta verksamheten (inklusive dumpning av muddermassor till havs) påverkar möjligheterna att uppnå god miljöstatus i havet i enlighet med havsmiljödirektivet (2008/56/EG) och havsmiljöförordningen (2010:1341). Nödvändiga utredningar beträffande denna påverkan saknas i det utvidgade sakkunnigutlåtandet (aktbilaga 124) trots att det framgick av aktbilaga 122 att Mark- och miljödomstolen 2013-12-09 beslutade att länsstyrelsen ska redovisa sina överväganden beträffande hamnens och tillhörande verksameters påverkan på havsmiljönormerna. Även av denna anledning yrkar vi därför att hamnbolagets ansökan avvisas eller avslås, liksom att tillstånd inte ges till dumpning av muddermassor till havs.

Som vi också har framfört under målet konstaterar vi vidare att bolagets miljökonsekvensbeskrivning är i viktiga avseenden så föråldrad att den är otillfredsställande som underlag och kan därmed inte godkännas. En grundbult i miljökonsekvensbeskrivningen var scenarier för konsekvenser till följd av kraftigt ökad tung lastbilstrafik. Lastbilstrafiken blir mycket omfattande: 350 000 lastbilar per år vid full kapacitet. Scenarierna utgick ifrån att den andel av den tunga trafiken som inte färdas direkt till och från Stockholm via väg 73 enbart under ett litet antal år skulle gå längs den för tung trafik olämpliga väg 225 för att sedan dirigeras om till Södertörnsleden när den är färdigställd. Att Trafikverket 2013-02-28 begärde hos regeringen att helt göra om planeringen av Södertörnsleden, med den osäkerhet detta medför för när Södertörnsleden kan vara färdigställd, innebär därför en stor förändring av förutsättningarna för miljökonsekvensbeskrivningen. Vi konstaterar vidare att miljökonsekvensbeskrivningens naturmiljöutredning<sup>1</sup> inte innefattade eller har kompletterats med någon fladdermusinventering, trots förekomsten av lämpliga bomiljöer och flera

---

<sup>1</sup> Sweco VIAK, 2006. Utredning naturmiljö. Planerad hamn vid Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden. 2006-10-23.

fladdermusarters skydd enligt artskyddsförordningen (2007:845). Vi yrkar därför att miljökonsekvensbeskrivningen inte godkänns.

### **Skäl till ytterligare villkor i den händelse tillstånd lämnas**

#### *Skyddsåtgärder*

Som framgick ovan har länsstyrelsen i Västra Götaland har i sitt sakkunnigutlåtande 2013-07-25 (aktbilaga 104) redogjort för vilka skyddsåtgärder som enligt länsstyrelsens åsikt krävs för att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten Mysingen ska kunna uppfyllas om den ansökta verksamheten blir verklighet. Villkor beträffande samtliga dessa skyddsåtgärder föreskrevs dock inte i domen. Mark- och miljödomstolen motiverar detta i domen (s. 28) med att den sakkunnigas slutsats inte kan ”ges en bokstavlig tolkning, dvs. att just de skyddsåtgärder den sakkunniga hade för ögonen är vad som krävs för att uppnåendet av [...] målen inte ska motverkas”. Vi finner att det tvärtom är mycket rimligt att tolka slutsatsen på detta bokstavliga sätt, eftersom sakkunnigutlåtandet redogör för en rad konkreta effekter av den ansökta verksamheten, föreslår hur dessa kan minskas och drar sedan följande slutsats (s. 6 i aktbilaga 104): ”För att inte anläggandet och driften av hamnen ska motverka målet att uppnå god ekologisk status och att bibehålla god kemisk ytvattenstatus för ytvattenförekomsten ska hamnen åläggas att utföra samtliga föreslagna skydds- och kompensationsåtgärder”. Det är tydligt att den sakkunniga hänvisar till just de skydds- och kompensationsåtgärder denna föreslog, inte till skyddsåtgärder i största allmänhet. Det är därför rimligt att föreskriva ytterligare villkor i den händelse tillstånd lämnas. Vi yrkar därför att ytterligare villkor föreskrivs, och vi vill särskilt peka på att den sakkunniga har konstaterat att nödankring kan medföra en risk för spridning av oljeförorenat sediment, och att hamnbolaget därför ska åläggas att sanera området om Nynas AB inte får ett sådant åläggande.

#### *Bevarande- och kompensationsåtgärder*

Den sakkunniga har också föreslagit ett antal bevarande- eller kompensationsåtgärder i vatten och på land. I motsats till domen anser vi det vara rimligt att föreskriva villkor avseende kompensationsåtgärder, och att dessa åtgärder blir mer långtgående än vad bolaget har åtagit sig. Vi yrkar att bolaget åläggs att vidta eller bekosta åtgärder som med råge kompenserar för de negativa miljöeffekter som uppstår om hamnen blir verklighet, så att förutsättningarna för att uppfylla miljökvalitetsnormerna inte försämras. Ett exempel på sådana kompensationsåtgärder är att vidta eller bekosta åtgärder som med råge kompenserar för den ökning av tillförseln av näringsämnen som den tilltänkta verksamheten skulle medföra. Beträffande bevarande- eller kompensationsåtgärder till lands konstaterar vi att den tilltänkta verksamheten skulle utradera dokumenterat höga naturvärden (nyckelbiotopen Norviksholmen) inom det tilltänkta hamnområdet. De kompensationsåtgärder som bolaget har föreslagit (aktbilaga 214) är inte tillräckliga för att helt kompensera för den helhetsmiljö som skulle försvinna om nyckelbiotopen Norviksholmen uttraderas. Vi yrkar därför att

Norviksholmen ska bevaras om tillstånd för hamnen ges. I andra hand yrkar vi att ytterligare kompensationsåtgärder genomförs. Förutom naturmiljön och dess naturvärden i sig gäller detta även de ekosystemtjänster som naturmiljön tillhandahåller, exempelvis stadsnära tillgång till fritidsfiskemöjligheter, upplevelsevärden och badmöjligheter från sandstrand och klippor. Vi yrkar därför att bolaget föreskrivs mer fullständiga kompensationsåtgärder, t.ex. långsiktigt skydd av något liknande område med avseende på naturmiljö och ekosystemtjänster.

### *Transporter till och från hamnen*

Slutligen vill vi anföra skäl till varför det är rimligt att villkor ska föreskrivas beträffande transporter till och från hamnen. Den tilltänkta verksamhetens själva syfte är att vara en nod för transporter. Transporterna är alltså inte enbart en följd av den tilltänkta verksamheten utan hela verksamheten har som syfte att skapa förutsättningar för transporter. Med andra ord alstrar hamnen direkt transporter till lands. Som framgick ovan är transportmängderna till följd av verksamheten dessutom mycket omfattande. För att inte konsekvenserna av den trafik som hamnen alstrar ska bli orimliga för trafiksäkerhet och miljö längs den redan i nuläget av tung trafik alltför hårt belastade väg 225 mellan Ösmo och Södertälje är det rimligt att föreskriva villkor beträffande transporter.<sup>2</sup> Det är alltså inte fråga om att den ansökta verksamheten skulle orsaka en liten del av olägenheterna från de tunga lastbilstransporterna – det stora tillskott av lastbilstrafik som den ansökta verksamheten skulle alstra är tvärtom själva orsaken till att olägenheterna skulle bli helt orimliga. Dessutom har bolaget en faktisk möjlighet att ställa villkor på framtida godskunder att transporter till lands ska ske på ett särskilt sätt.

Beträffande villkor beträffande transporter till och från hamnen vill vi dessutom framföra följande:

- Bolaget uppgav i den ansökan som låg till grund för Miljödomstolens och Miljööverdomstolens tidigare domar att 25 procent av godset når/lämnar hamnen med tåg. Eftersom det är önskvärt ur miljö- och hälsoskäl att maximera andelen gods som fraktas med tåg yrkar vi att bolaget föreläggs att utreda hur denna andel kan ökas över tiden. Vidare yrkar vi att bolaget föreläggs att framlägga en plan som med realism beskriver hur andelen gods med tåg uppnås. Vi yrkar att villkor därefter fastställs beträffande vilken minimiandel av godset till och från hamnen som ska fraktas med tåg. Vi konstaterar att med tanke på underlaget för de tidigare domarna kan denna minimiandel inte understiga 25 procent.
- Som nämndes ovan kan särskilt svåra lokala konsekvenser beträffande risker för miljö och hälsa förväntas uppstå längs väg 225 om andelen tung trafik ökar. Bolaget har i

---

<sup>2</sup> I en trafikutredning med avseende på hamnplanerna av WSP (Norvik, Stockholm-Nynäshamns hamn med verksamhetsområde: Trafikutredning, övergripande vägnät. 2008-05-21) konstateras att den tunga trafiken från Norvik skulle påverka trafiksäkerheten så genomgripande att gång- och cykeltrafik på väg 225 inte längre blir lämplig.

sin miljökonsekvensbeskrivning förutsatt att en begränsning mot tung trafik på väg 225 kan införas. Som nämndes ovan har förutsättningarna för miljökonsekvensbeskrivningen ändrats radikalt på grund av Trafikverkets begäran att helt göra om planeringen för Södertörnsleden. Vi yrkar att, som ett underlag för villkor för transporter, bolaget föreläggs att utreda konsekvenserna av de förändrade förutsättningarna för godstrafik på landsväg och visa hur en begränsning mot tung trafik på väg 225 faktiskt kan införas. Vi anser det vara helt orimligt att bolaget inte självt föreskrivs att ta ansvar för att avhjälpa de konsekvenser som bolagets verksamhet direkt skulle orsaka.

### Skäl för prövningstillstånd

Av ovanstående framgår att det finns goda skäl att betvivla riktigheten i Mark- och miljödomstolens dom. Det fordras prövningstillstånd för att bedöma riktigheten i Mark- och miljödomstolens beslut att ge tillstånd och att föreskriva de villkor som vi anser rimliga för verksamheten. Detta hamnprojekt är unikt för Sverige i sin storlek och har som direkt syfte att skapa förutsättningar för transporter. Därför anser vi att tidigare domslut om följdverksamheter inte är tillämpliga för att bedöma om villkor för transporter till lands ska föreskrivas eller inte. Vi anser vidare att det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att Mark- och miljööverdomstolen prövar om verksamheten bidrar till att uppfylla miljö kvalitetsnormer enligt förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön och havsmiljöförordningen (2010:1341), och vilket underlag som krävs för att bedöma om ett sådant uppfyllande sker eller inte.

— \* —

Stockholm 2014-10-31

*Mårten Wallberg*

Ordförande Naturskyddsföreningen i  
Stockholms län

Norrbackagatan 80  
113 34 Stockholm

*Tore Söderqvist*

Ordförande Naturskydds-  
föreningen i Nynäshamn

c/o Söderqvist  
Norr Källstavägen 9  
148 96 Sorunda