SVEA HOVRÄTT
Rotel 0601
Mark- och miljööverdomstolen

FÖRELÄGGANDE
2016-04-11

Aktbilaga 93

Mål nr.
M 11525-15 060102
Anges vid kontakt med domstolen

HÅBO KOMMUN
KOMMUNSTYRELSENS FÖRVALTNING
INKOM
2016 -04- 12
KS Dnr Reg.nr

Håbo kommun
746 80 Bålsta

Håbo kommun m.fl. ./. NCC Roads Aktiebolag m.fl.
angående **tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet på fastigheterna Toresta 4:1 i Upplands-Bro kommun och Spånga 1:9 i Håbo kommun**

Ni ska **senast den 4 maj 2016** komma in med yttrande över bifogade handlingar.

Camilla Norberg
Telefon 08-561 675 50

Bifogas, aktbilaga 90-91

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

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN
Miljöskyddsenheten
Marie Låås
Tfn: 010-2233299

Yttrande 1 (2)

2016-04-04 Dnr: 551-1391-16

Svea Hovrätt
Mark- och Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT
060102
INKOM: 2016-04-05
MÅLNR: M 11525-15
AKTBIL: 90

Svar angående överklagande av tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet på fastigheterna Toresta 4:1 i Upplands-Bro kommun och Spånga 1:9 i Håbo kommun

Mark- och Miljööverdomstolens målnummer: M 11525-15

Bakgrund

Länsstyrelsen i Uppsala län har av Mark- och miljööverdomstolen blivit förelagd att svara på överklagande av Mark- och miljödomstolens beslut om att meddela NCC Roads AB tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet på fastigheterna Toresta 4:1 i Upplands-Bro kommun och Spånga 1:9 i Håbo kommun.

Svar

Länsstyrelsen i Uppsala län medger i vissa delar klaganden Håbo och Upplands-Bro kommuners yrkanden om ändringar (aktbilagor 49 och 26).

Länsstyrelsen delar Håbo kommuns uppfattning om att krossning- och sortering endast borde ske helgfri vardag kl. 07:00-18:00, eftersom det av Bolagets bullerutredning framgår att bullerriktvärdena ligger på gränsen till att klaras vid planerade och närmast belägna bostäder, och krossning typiskt sett är en bullrande delverksamhet. Även om bulleriktvärdena innehålls kan bullret från krossningen ändå upplevas som störande, och det finns även risk att bullret från verksamheten kan medföra att områden för ny bostadsbebyggelse blir mindre attraktiva.

Länsstyrelsen delar Upplands-Bro kommuns uppfattning om att villkor saknas som reglerar föroreningshalten i externa massor som inte härrör från förbifart Stockholm. Länsstyrelsen anser därför att Mark- och miljööverdomstolen bör fastställa villkor för föroreningsinnehåll eller hantering av massorna. Antingen bör föroreningshalten inte överskrida mindre än ringa risk i enlighet med Naturvårdsverkets handbok *Återvinning av avfall i anläggningsarbeten (2010:1)*, eller så bör hanteringen regleras så att endast massor som härrör från jungfrulig mark får hanteras inom verksamhetsområdet. Massor från jungfrulig mark inom stadsmiljö bör inte heller tillåtas inom området, eftersom mark i stadsmiljö normalt bör betraktas som förorenad.

Tomas Waara
Chef miljöskyddsenheten

Marie Låås
Miljöskyddshandläggare

agnes
ADVOKATBYRÅ

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2016-04-07
MÅLNR: M 11525-15
AKTBIL: 91

Till

Svea hovrätt
Mark- och miljööverdomstolen

7 april 2016

Skickas endast med e-post: svea.avd6@dom.se

Mål M 11525-15; Rotel 0601; tillstånd enligt miljöbalken för tillfällig hamnverksamhet m m vid Toresta; bemötande

Med hänvisning till Mark- och miljööverdomstolens (MÖD) underrättelse den 11 mars 2016 (aktbil 80) samt de yttranden som NCC Roads AB (sökanden) tagit del av, vilka förtecknas i Bilaga 1a, får sökanden härmed anföra följande.

SÖKANDENS INSTÄLLNING

Sökanden bestrider samtliga framförda yrkanden och vidhåller att det saknas skäl för avvisning eller återförvisning av ansökan. Sökanden anser att den ansökta verksamheten är tillåtlig och att Mark- och miljööverdomstolen därmed ska fastställa den överklagade domen med de mindre ändringar sökanden föreslår nedan, vilka framgår under avsnitt 1.3.4 samt avsnitt 9.1 villkor 3.

Sökanden yrkar att överklaganden som markerats med röd text i Bilaga 1a ska avvisas.

Sökanden vidhåller vad som anförts tidigare i frågan om inhibition men yrkar för närvarande inte att MÖD ska ompröva sitt beslut. Däremot yrkar sökanden, med hänvisning till aktuell tidplan, att MÖD i likhet med underinstansen förenar sin dom med en rätt för sökanden att ta tillståndet i anspråk utan att detta vunnit laga kraft.

UTVECKLING AV BEMÖTANDET

De synpunkter som framförts i överklagandeskrifterna överensstämmer i stort med vad som framförts tidigare och sökanden har bemött dessa synpunkter och korrigerat felaktiga uppgifter såväl skriftligen som vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen.

Med hänsyn till uttalanden om sökandens agerande och trovärdighet samt det allmänna tonläget i skrifter och vid huvudförhandlingen ser sökanden anledning att påminna om att NCC-koncernen utgör en av de största aktörerna inom den nordiska marknaden för produktion av stenmaterial. Sökanden ingår i en koncern med höga interna och externa krav på sitt agerande

Agnes Advokatbyrå AB
Box 2035
SE-132 02 Saltsjö-Boo

E: info@agnesadvokat.se
T: +46 (0)70 388 38 22
W: www.agnesadvokat.se

Org. Nr: 556938-4034
Säte: Stockholm

i alla avseenden. Koncernen driver mer än 160 tillståndsgivna täktverksamheter och ett antal hamnverksamheter och det finns stor erfarenhet och upparbetad kompetens rörande utformning och drift av verksamheter som den nu aktuella. Avseende Toresta har ovanligt stora resurser lagts ned på undersökningar, samråd och tillståndsprocessen, trots att verksamheten har en förhållandevis begränsad miljöpåverkan; i synnerhet med de åtaganden som sökanden gjort för att tillmötesgå de sakligt underbyggda synpunkter som framställts.

Sökanden kommer i bemötandet nedan att i de flesta fall avstå från att kommentera de osakliga och spekulativa uppgifter som förekommer i handlingarna, som får uppfattas syfta till att ge sken av att sökanden och myndigheter har agerat tveksamt eller osakligt. Däremot bemöts de frågor i sak som bedöms vara de huvudsakliga invändningarna mot verksamheten och som kan vara värda att belysa ytterligare. Avslutningsvis bemöts vissa specifika yttranden samt villkorsfrågor.

Till bemötandet har bifogats följande bilagor: *Bilaga 1a och 1b* (förteckning över överklaganden som sökanden tagit del av samt karta utvisande aktuella fastigheters lokalisering), *Bilaga 2* (ritning över justerad kajutformning), *Bilaga 3* (bullerkarta) samt *Bilaga 4* (utlåtande angående ljudnivåers störeffekt).

1. Verksamhetens syfte och omfattning

1.1 Marknaden

Den verksamhet som sökanden avser att bedriva består i att komplettera det redan etablerade och ianspråktagna verksamhetsområdet för täkten i Toresta med en kaj och anordning i form av väg och transportband för att binda ihop kajen med området. Den täktverksamhet som bedrivits är avslutad sedan juni 2015 men efterbehandling pågår och sökanden förfogar alltjämt över området enligt avtal med fastighetsägaren.

Verksamheten i Toresta har utvecklats mycket positivt och försäljningen har flerdubblats under senare år. Detta utvecklades av sökanden i bemötandet som ingavs till mark- och miljödomstolen den 16 november 2015 (avsnitt 4.2):

> "Inom ramen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsområdet (RUFS 2010) har strategier för regionen utarbetats. Under rubriken "Förutsättningar, planeringsmål och åtaganden" och underrubriken "Säkra värden för framtida behov" har täkter och ballastanläggningar av regional betydelse utpekats. I Bilaga 2 återfinns Karta 11 ur RUFS 2010, där anläggningarna framgår. Det kan konstateras att Toresta är en av dessa.
>
> Det saknas hamnanläggningar med lagringskapacitet i den nordöstra delen av Mälaren och Toresta är därför betydelsefull som omlastningsplats mellan sjö- och vägtrafik.
>
> Den marknadsanalys sökanden låtit utföra visar, på samma sätt som framgår av RUFS, att ballastbehovet i Stockholmsområdet ökar betydligt, vilket också understryks av den ökade försäljningen från Toresta, som mer än fördubblats under de senaste tre åren. Bergmaterialbehovet har ökat, inte bara på grund av stora anläggningsprojekt, utan också då ett stort antal naturgrustäkter avslutats det senaste decenniet till följd av miljömålsarbetet för att minska naturgrusanvändningen. I Håbo

och Upplands-Bro kommuner finns utöver Toresta endast två ytterligare bergtäkter, varav Jehanders anläggning i Bro i dagsläget enligt uppgift redan nått taket för maximal årlig produktion enligt gällande tillstånd. Ytterligare två naturgrustäkter finns, men detta material används inte för anläggningsändamål."

Toresta är således ur marknadssynpunkt en mycket väl lokaliserad verksamhet för sökandens del, men genom närheten till Mälaren även som en regional knutpunkt för ballasttransporter på Mälaren. Det finns få platser med motsvarande förutsättningar i form av närheten till en allmän farled med ett stort djup ända in till kaj, närhet till omlastning för vägtransport på trafikled med hög bärighetsklass, stort avstånd till enskilda som kan riskera att beröras av verksamheten samt inga identifierade särskilt skyddade naturvärden.

I sin årligen återkommande redovisning av produktions- och leveransstatistik för naturgrus, morän och krossat bergmaterial har SGU även beskrivit marknadsläget såvitt avser krossmaterial.[1] Sveriges storstadsregioner är Europas snabbast växande områden och i Stockholm uppskattas befolkningen öka med en halv miljon fram till år 2030. För att bygga hus åt ett hushåll går det uppskattningsvis åt 40 ton ballast och för att bygga en kilometer motorväg cirka 64 000 ton. Denna samhällsomvandling riskerar enligt SGU att bli en enorm utmaning för miljön när allt byggmaterial – mer än hundra miljoner ton sten, sand och grus per år – ska brytas, lastas, lagras och transporteras fram till byggplatserna. Idag utgör uppskattningsvis var fjärde lastbil i Stockholms län en ballasttransport. För att inte kraftigt öka transportsträckorna av ballast i landet krävs även enligt SGU fler bergtäkter och fler upplagsplatser i tätorts-regionerna.

Efterfrågan på ballastmaterial är sammanfattningsvis mycket stor i Stockholms län. Om Mark- och miljööverdomstolen anser att frågan om marknadens behov av ballastmaterial i Stockholmsregionen behöver belysas ytterligare föreslår sökanden att yttrande inhämtas från SGU som förklarat sig villiga att med kort varsel upprätta ett sådant.

1.2 Verksamhetstiden

Den ansökta verksamheten är kopplad till projekt Förbifart Stockholm i tid och omfattning, men har ett stort självständigt värde genom sin goda lokalisering lokalt och regionalt.

Som framförts tidigare har sökanden av flera skäl inte möjlighet att åta sig en begränsning av verksamhetstiden till 4-5 år, vilket är den tid Trafikverket bedömer att utlastning kommer att ske. Risken för förseningar inom ett projekt av Förbifartens storlek är påtaglig. Att knyta tillståndstiden till perioden för Förbifart Stockholm innebär inte heller att man tar vara på hamnens potential; med en hamn kan materialet i berglagret transporteras bort med fartyg även efter att mottagningen upphört. En

[1] Se SGU Publikation 2015:2

tillståndstid kortare än tio år måste även, ur ett anläggnings- och planeringsperspektiv, betecknas som orimlig med hänsyn till behovet av att starta upp och avsluta verksamheten samt de investeringar det är fråga om.

Trafikverket, Sjöfartsverket och Länsstyrelsen Stockholm har uttryckt att man ser positivt på etableringen av hamnen i Toresta. Trots detta har sökanden valt att utforma ansökan med en begränsning i tid och omfattning, med hänsyn till de synpunkter som framförts från motstående lokala intressen, främst i fråga om framtida detaljplanering i Håbo kommun i anslutning till Kalmarviken. I övrigt är sökandens uppfattning att befarade olägenheter från verksamheten för de boende kring Kalmarviken samt skadorna på naturmiljön är betydligt överdrivna och i sig inte kan utgöra skäl för en begränsning av verksamhetens omfattning.

1.3 Verksamhetens utformning och omfattning

1.3.1 Allmänt

Det kan konstateras att de anläggningsåtgärder som planeras vid Toresta trots allt är relativt begränsade, i synnerhet med den justerade kajkonstruktionen enligt vad som beskrivs nedan. Vidare torde den planerade lagrings- och krossningsverksamheten i täktområdet orsaka ringa störningar för omgivningen mot bakgrund av erfarenheterna av den tidigare betydligt mer störande verksamheten i området, som historiskt inte föranlett några rapporterade olägenheter. Tunga vägtransporter till och från Toresta har förekommit under lång tid och längs Kalmarviken finns flera industriverksamheter, belägna betydligt närmare bostäder än verksamheten i Toresta.

Vid kajen kommer lossning av fartygen att ske med grävmaskin och materialet läggas över på det eldrivna och inkapslade transportbandet. Allt material från Förbifart Stockholm är förkrossat till storleken 0-150 mm och efterkrossningen i Toresta omfattar endast delar detta material. Eventuell utlastning av de 500 000 ton massorna tillståndet medger sker sannolikt via lastbil då transportbandet inte tillåter transport i motsatt riktning.

1.3.2 Hamnverksamheten

Den tillkommande hamnverksamheten är ett nytt inslag i området och denna har därmed varit föremål för olika synpunkter, och även spekulationer och missuppfattningar, vilka bland annat bemötts i sökandens inlaga den 16 november 2015 (avsnitt 6.5.1):

> "Många olika uppgifter om fartygstrafiken och påståenden om hamnens storlek förekommer i yttrandena. I ansökan framgår att hanterad maximal volym uppgår till 4 miljoner ton under 10 år, samtidigt som antal fartyg som kan komma att anlöpa kajen under den mest intensiva perioden av Förbifart Stockholm kan uppgå till 2-3 fartyg. Transportkapaciteten för ett fartyg har angivits till mellan 2500 – 5000 ton av Trafikverket. Den mängd bergmaterial som sökanden åtagit sig att ta emot av Trafikverket uppgår till totalt 3 miljoner ton, samt en högsta mängd om 1,25 miljoner ton per 12-månadersperiod.

Om man utgår från en fartygskapacitet om 3000 ton innebär den totala volymen om 4 miljoner ton att det är fråga om cirka 1 300 anlöp under hela tillståndstiden. Utslaget på 10 år innebär detta 130 anlöp per år, vilket i sin tur innebär ca 2-3 anlöp per vecka. Skulle man, vilket förekommit vissa yttranden, utgå enbart från uppgiften om maximalt 2-3 fartyg per dygn samt volymen 3000 ton, så resulterar detta i en hanterad volym om drygt 32 miljoner ton.

Den årliga begränsningen om 1,25 miljoner ton från Trafikverket, vilket utgör anläggningens maximala kapacitet, med motsvarande fartygsstorlek leder till att antalet anlöp per år uppgår till högst 440 fartygstransporter, vilket innebär drygt 8 transporter i veckan. Skulle man utgå från en fartygskapacitet om 2500 ton skulle detta innebära högst 500 fartyg per år och därmed cirka 10 anlöp per vecka.

Som framgår ovan, vilket även beskrivits i ansökan, är det således fråga om en relativt begränsad period under vilken det kommer att ske mer än ett par fartygsanlöp i veckan. Skulle det förekomma 2 fartygstransporter per dygn med en kapacitet av 3000 ton under ett år, skulle mängden hanterat material uppgå till ca 2,2 miljoner ton, vilket överstiger den årliga kapaciteten vid anläggningen och uppgår till mer än hälften av den totalt tillståndsgivna volymen. Detta är således inte en trolig trafikintensitet.

Det är inte fråga om en verksamhet vid hamnen som i normalfallet pågår dygnet runt, årets alla dagar, utan antalet anlöp kan förväntas vara något eller några i veckan med en högsta intensitet under en begränsad period då fartyg kommer att ligga mer kontinuerligt och lossa. Förhoppningen är visserligen att även utlastning ska kunna ske med fartyg, men detta bedöms som relativt osannolikt med hänsyn till marknadsförhållandena och kan i vart fall inte ske samtidigt som den mest intensiva intransporten sker. Dock kan viss utlastning komma att ske i slutfasen av Förbifarten, då man kan förväntas behöva material vid Trafikverkets hamnar."

Hamntrafiken består således av ett antal fartygsanlöp i veckan, med ett fartyg med en längd av uppskattningsvis cirka 90 m. Att påstå att denna intensitet av fartygstrafik i en allmän farled innebär stora störningar är inte trovärdigt. Redan idag trafikeras farleden av fartygen till Gyproc och i Kalmarviken förekommer sommartid betydande fritidsbåtstrafik; en verksamhet som generellt sett orsakar mer störningar än yrkessjöfarten.

Risken för köbildning i Kalmarviken har bemötts i sökandens yttrande den 12 augusti 2015, avsnitt 1:

"Sökanden gör bedömningen att sannolikheten för att det skulle förekomma fartyg som ligger "på vänt" i Kalmarviken är mycket liten. Skälen för detta är följande:

- Transportlogistiken kopplad till Förbifart Stockholm är ännu inte fastställd utan mottagningshamnarna har anpassat sig efter vissa av Trafikverket angivna kriterier. Erfarenhetsmässigt kan dock konstateras att logistiken i denna typ av projekt normalt sker under starkt prispressade förhållanden, med personalkostnad som den största utgiften för transportören. Såvitt NCC Roads erfar kommer en enda entreprenör att upphandlas av Trafikverket för transporterna från Norra Lovön och transporterna ske antingen med självgående fartyg eller prålmar, sannolikt alternativet med prålmar. De fartyg som utför transporterna kommunicerar med varandra via radio.

- Trafikverket har föreskrivit som krav för tilldelningen till NCC Roads i Toresta att mottagningshamnen ska kunna hantera maximalt 25 000 ton berg per vecka; en mängd som styrs av framdriften av tunneln. Denna mängd per vecka är således vad

anläggningen i Toresta dimensionerats för, sett till hanteringsmöjlighet och lagringskapacitet. Som tidigare angivits kan ett självgående fartyg förväntas lasta ca 2 000-4 000 ton medan en pråm tar något större volym, uppskattningsvis ca 5 000 ton. Detta innebär att antalet fartyg som besöker hamnen i Toresta under en vecka uppgår till mellan ca 5-10 st. Under den mest intensiva leveransperioden från Förbifart Stockholm kommer endast fartyg från Norra Lovön att tas emot. Det är således inte fråga om en särskilt intensiv fartygstrafik till och från kajen i Toresta och uppgiften om högst 2-3 fartyg per dygn som angivits i ansökan utgör ett "värsta fall".

- Gångtid för ett fartyg mellan Norra Lovön och Toresta är ca 2 timmar och tid för lossning vid Toresta är ca 5 timmar för ett självgående fartyg och ca 8 timmar för en pråm. Att ligga på vänt i avvaktan på lossning innebär att besättningen ombord, inklusive eventuell lots, är i tjänst, vilket däremot normalt inte är fallet vid hemmahamnen där så kallad vilotid råder. Så länge det ligger ett fartyg vid kajen i Toresta för lastning är det därför, med hänsyn till den korta transportsträcka det är fråga om, osannolikt att nästa fartyg kommer att avgå från Norra Lovön med risk för att behöva vänta på lossning, utan det kan förväntas att man säkerställer via radiokontakt att det finns utrymme vid kaj före avgång. Detta i synnerhet kvälls- och nattetid då personalkostnaden är högre och såväl fartygstransporter som verksamhet vid kaj kan således förväntas undvikas kvälls- och nattetid.

- Frågan om köbildning har även diskuterats med Sjöfartsverkets lotsavdelning, som meddelat att de fartyg som transporterar berg från Förbifart Stockholm inledningsvis kommer att vara lotspliktiga. En viktig del i lotsningen samt Sjöfartsverkets övervakning via VTS-centralen är att planera fartygstransporterna i området för att undvika köbildning. Alla fartyg är idag försedda med transponder och övervakas centralt, och även lotsarna ombord på fartygen kommunicerar med varandra. Såvitt avser Kalmarviken går redan idag trafik till Gyprocs anläggning. Lossningstiden vid Gyproc är betydligt längre än vid Toresta, ibland flera dygn, och i de situationer lossning pågår och ytterligare ett fartyg är på väg sker ankring normalt vid Landsort i avvaktan på att lossande fartyg meddelar att lossningen håller på att avslutas. Utöver möjligheten för fartyg att ligga på vänt för att undvika köbildning, är det möjligt att anpassa hastigheten, vilket är mer ekonomiskt fördelaktigt då det sparar bränsle."

Att reglera antalet fartygsanlöp per år eller dygn är enligt sökandens uppfattning inte erforderligt med hänsyn till verksamhetens utformning och de åtaganden som sökanden gjort i målet. Det har vidare framförts önskemål om fartbegränsning i Kalmarviken och dess inlopp för att minimera erosion och av säkerhetsskäl. Sökanden har inget att erinra mot hastighetsbegränsningar för sjötrafiken men styr inte över frågan och denna kan inte regleras i målet. Som utvecklats vid huvudförhandlingen är dock risken för erosion från yrkessjöfarten i farleden mycket liten främst med hänsyn till djupförhållandena.

1.3.3 Lastbilstransporter

Flera synpunkter framförs rörande den kommande lastbilstrafiken, vilka är direkt felaktiga och som sökanden har bemött tidigare. Sökanden vidhåller att det saknas skäl att befara att lastbilstrafiken tar vägen via Kalmarsand, annat än om materialet ska transporteras till någon destination i området. Väg 840 är väl lämpad för tyngre transporter. Sökanden har åtagit sig att utforma tillfartsvägen så att denna leder ut trafiken åt höger. Sökanden ställer sig även positiv till att sänka hastighetsgränsen på sträckan mellan nuvarande täktområde och Kalmarsand, som idag är 70 km/h. Denna fråga styr dock inte sökanden över.

Påståenden om att vägen norrut skulle vara mer attraktiv att nyttja för tunga transporter bestrids och frågan bemöts inte vidare i detalj. Den planerade synen i samband med kommande huvudförhandling torde vara tillräcklig för att ge MÖD en god uppfattning om förhållandena lokalt.

1.3.4 Justerad kajanläggning

Som tidigare påpekats har sökanden genomfört geotekniska utredningar i syfte att närmare utreda de tekniska förutsättningarna för kajkonstruktionen samt möjligheten att minska mark- och vattenytan som tas i anspråk i strandzonen, se sökandens inlaga den 10 mars 2016. Sökanden har valt att gå vidare med alternativet pontonkaj och en översiktlig ritning över den justerade kajutformningen bifogas detta bemötande, se Bilaga 2.

Den valda utformningen kommer att bestå av två separata delar som utgörs av pråmliknande konstruktioner vilka förankras mot land samt med ankare, vilka sjunker ned i botten. Någon utfyllnad av bottenområdet under kajen krävs således inte utan endast där kajen möter land. Detta innebär en konstruktion som minskar påverkan på bottenområdet och strandzonen samt är betydligt lättare att riva ut.

Kajen är belägen inom den yta som tidigare angivits såväl på land som i vattnet, men medför alltså en något förändrad och mindre miljöpåverkan än den tidigare konstruktionen, se vidare nedan.

- Sökanden föreslår att MÖD ersätter den tidigare ritningen över kajanläggningen, som utgör domsbilaga 1 till den överklagade domen, med bifogade ritning över kajen enligt Bilaga 2.

2. Samrådsprocessen

Enskilda sakägare vidhåller inställningen att samrådet inför ansökan inte är korrekt genomfört, bland annat då enskilda fastighetsägare inte erhållit direktutskick med information om den planerade verksamheten samt möte inte hållits. Detta har bemötts tidigare av sökanden som då påpekat att det inte föreligger något krav på att direktkontakt måste tas med enskilda särskilt berörda. Såvitt avser verksamheten i Toresta torde kringboende fått särskilt goda möjligheter att ta del av och påverka ansökans utformning eftersom en tidigare ansökan avseende huvudsakligen samma verksamhet redan handlagts i domstolen innan den nu aktuella ansökan givits in, vilket tillsammans med den samrådsprocess som skedde inför den nu aktuella ansökan innebär ett flertal tillfällen för berörda att lämna synpunkter. Sett till omfattningen av de synpunkter som sökanden fått ta del av torde samrådet väl ha fyllt sitt syfte. Samrådsprocessen i den nu aktuella ansökan har även i förväg förankrats med länsstyrelsen som inte haft något att erinra.

Sammanfattningsvis anser sökanden att det inte föreligger någon grund för påståenden om brister i samrådsprocessen.

3. Prövningens omfattning

Ansökan avser tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. Vid prövningen av en verksamhet enligt miljöbalken ska som tidigare påpekats även hänsyn tas till andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt, s k följdverksamheter, jfr miljöbalken 16 kap 7 §. Enligt förarbetena till miljöbalken ska det vid tillståndsprövningen göras en rimlig avgränsning av följdverksamheterna, så att endast verksamheter som har ett *omedelbart samband* med den tillståndsprövade verksamheten beaktas (prop. 1997/98:45 del 2, s. 208).

Vad omedelbart samband ska anses innebära har tolkats av Högsta domstolen i NJA 2004 s 421 där domstolen uttalade att frågan ska "avgöras genom en sammanvägning av omständigheter som transporternas karaktär och omfattning, var transporterna befinner sig i förhållande till anläggningen samt olägenheterna från transporterna satta i relation till olägenheterna från övrig trafik och verksamhet".

Högsta domstolen konstaterade vidare att det vid tillståndsprövning och fastställande av villkor för en miljöfarlig verksamhet kan vara en rimlig avgränsning att kräva att den som sökt tillstånd redovisar miljökonsekvenser av transporter till och från en anläggning i anläggningens *närområde*. Det ansågs däremot inte rimligt att kräva att den som har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna för långväga transporter som rör sig på stort avstånd från anläggningarna i fråga och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna. Vidare uttalade Högsta domstolen att "miljöbalkens reglering och lagmotiven till denna inte heller 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. I den mån hänsyn till hälsa och miljö kräver att åtgärder vidtas inom transportsektorn finns möjlighet att rikta sådana anspråk mot bl.a. väghållare, fordonstillverkare, drivmedelsproducenter och fordonsägare."

Mark- och miljööverdomstolen har i ett antal domar prövat frågan om hur närområdet ska bestämmas. I MÖD 2005:52 (Wargöns Bruk) ansåg domstolen att närområde skulle bestämmas utifrån typen av emission samt vilken räckvidd den emissionen har från den fasta anläggningen. Exempelvis uttalade domstolen att närområdet för buller bör kunna begränsas till det område som störs av buller från anläggningen och att när det gäller de luftburna föroreningarna från en anläggning bör på motsvarande sätt en avgränsning av närområdet göras till det område som påverkas av utsläppen från anläggningen. Målet avsåg frågan om eventuell villkorsreglering av störningar med anledning av följdverksamheten. När det gäller frågan om hur transporter ska avgränsas har Mark- och miljööverdomstolen också slagit fast att transporter endast ska anses utgöra en följdverksamhet om dessa utgör en betydande andel av den totala andelen transporter på vägen.

I fråga om i vilken omfattning följdverksamheter ska beaktas och redovisas i själva tillåtlighetsprövningen torde Högsta domstolens avgörande från 2004 samt även det

däri hänvisade avgörandet NJA 1977 s 558 vara vägledande. I avgörandet från 1977 konstaterades att även trafiken till och från en planerad småbåtshamn skulle beaktas i tillåtlighetsprövningen av hamnen, men avgörandet avsåg enbart trafik som skulle trafikera aktuella sakägares fastigheter vilka var belägna i samma vik där hamnen skulle etableras. Det var således fråga om att bedöma huruvida fartygstransporterna i anläggningens direkta närområde skulle beaktas i målet.

I de övriga domar som avser utskeppnings- och mottagningshamnarna som avses att nyttjas inom Förbifart Stockholm har inte fartygstrafiken i de allmänna farlederna prövats inom ramen för ansökan, trots att trafiken i farlederna även mellan dessa hamnar torde öka markant i förhållande till dagsläget.[2] Det har också uttalats att med följdverksamhet avses fartygstrafiken ut till den allmänna farleden.[3]

Enligt sökandens uppfattning saknas rättslig grund för att innefatta fartygstrafik i de allmänna farlederna utanför Kalmarviken, på långt avstånd från den ansökta verksamheten, i prövningen. Ett sådant resonemang skulle leda till orimliga konsekvenser för enskilda verksamhetsutövare att redovisa mer eller mindre realistiska och långtgående konsekvenser av en ansökt verksamhet. Som framgått tidigare är det också Trafikverket som ansvarar för sjötransporterna till och från mottagningshamnarna.

I likhet med vad som gäller för vägtrafik där det är väghållaren som är verksamhetsutövare för den miljöfarliga verksamheten som transporterna utgör, torde utgångspunkten vara att det är Sjöfartsverket eller den som i ett enskilt fall ansvarar för farleden som är verksamhetsutövare för transporter på denna. Sökanden kan således inte åläggas att utreda konsekvenser av fartygstrafik i en allmän farled, i synnerhet då

---

[2] Se Mark- och miljööverdomstolens domar i mål nr M 11831-14 (Norra Lovön), mål nr M 11834-14 (Malmviken) och mål nr M 11835-14 (Sätra varv) (lagakraftvunna) samt mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätts domar mål nr M 4816-14 (Löten), mål nr M 4818-14 (Underås)(lagakraftvunnen) och M 3882-15 (Slagsta) (lagakraftvunnen).

[3] Se t ex mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätts domar i mål nr M 3342-11 (Norra Lovön) och mål nr M 4816-14 (Löten).

sökanden inte har någon möjlighet att styra eller kontrollera fartygstrafiken och vilken påverkan denna skulle kunna ha på skyddade miljöer längs farleden. Det är inte heller möjligt för sökanden att ansöka om ett eventuellt tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken eftersom sökanden inte bedriver den verksamhet som skulle kunna påverka miljön i ett Natura 2000-område.

De aktuella Natura 2000-områden som omnämns i överklagandena och som uppges påverkas av fartygstransporter är belägna på ett avstånd av flera sjömil från den ansökta hamnen. Det torde vara uppenbart att detta inte kan anses utgöra närområdet till den ansökta verksamheten, eller att fartygstransporterna genom den allmänna farleden har ett "omedelbart" samband med den ansökta verksamheten på ett sådant sätt som avses i 16 kap 7 § miljöbalken. Oaktat detta kan även konstateras, vid en översiktlig granskning av Natura 2000-områdenas fysiska utbredning i Östra Mälaren, att dessa områden inte inkluderar området för den allmänna farleden.

4. Alternativredovisning

Det framförs synpunkter om att sökanden inte i tillräcklig omfattning utrett alternativa lokaliseringar. Sökanden vidhåller vad som tidigare anförts i frågan, se bemötande den 16 november 2015, avsnitt 4.3:

> "I MKB:n, avsnitt 8, har ett antal alternativa platser redovisats och anledningen till att dessa ansetts sämre än alternativet Toresta har beskrivits. Även alternativ som Trafikverket har fört fram har utretts. Såvitt avser alternativet Slagsta kan förtydligas att detta inte utretts i detalj då annan verksamhetsutövare inlett en prövning avseende platsen, och frågan om buller har således inte varit avgörande för att förkasta alternativet. I fråga om möjligheten att etablera verksamheten i Västerås hamn, är detta inte aktuellt av flera skäl: hamnen saknar lagringsplats för material och utöver den betydligt längre sjötransporten (från utskeppningshamnen i Norra Lovön) krävs även lastbilstransporter till lagringsplatsen. Vidare är kajer i dåligt skick och skulle behöva byggas om för att klara belastningen. Som nämnts ovan är det i Stockholmsregionen som det ökade behovet av ballastmaterial föreligger, snarare än i regionen kring Västerås. Den marknad som Toresta avser att försörja är främst belägen österut, mot Stockholmsområdet, och en omlastningsanläggning i Västerås skulle därmed innebära att transportfördelarna med hamnen uteblir. Det kostar 12-15 kr per ton och mil att transportera ballastmaterial. En motsvarande anläggning i Västerås är därför inte ekonomiskt försvarbar i sammanhanget."

5. Buller

5.1 Förutsättningar för bullerberäkningarna

Det är en naturlig process i ett ärende som detta att förutsättningarna förändras med tiden och att sökanden allteftersom inhämtar mer kunskap om platsens och verksamhetens behov. Successivt blir förutsättningarna mer konkreta och det som inledningsvis varit generaliseringar kan preciseras. I det här fallet har det varit extra tydligt eftersom en stor del av de bullrande momenten kommer att utföras av en entreprenör som inte upphandlas av sökanden utan av Trafikverket. Detta har inneburit en viss osäkerhet som inte kunnat undvikas.

Bullerutredningen har dock visat att verksamheten kan innehålla ljudnivåerna angivna i Naturvårdsverkets vägledning under dagtid, kvällar och helger. Motsvarande nivåer fastslogs av mark- och miljödomstolen som begränsningsvärden. Avseende nattverksamheten föreslog sökanden ett annat villkor men accepterar mark- och miljödomstolens villkor, som även detta är överensstämmande med Naturvårdsverket vägledning.

NCC har sedan huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen projekterat vidare på kajen och lösningen för mottagande av massor och en ny bullerberäkning för dessa förhållanden har tagits fram. Det är nu bestämt att massorna i fartyget eller prämen kommer att lossas av en grävmaskin på kajen, fartyget flyttas längs kajen och inget arbetsfordon kommer att köra ut på fartyget. Beräkningen redovisar ekvivalenta ljudnivåer nattetid medan lossning pågår. Lossningstiden är därmed inte längre relevant. Se Bilaga 3.

5.2 Lågfrekvent buller

Sökanden anser inte att ett särskilt villkor rörande lågfrekvent buller behövs eftersom bullerutredningen till ansökan har visat att ljudnivåerna från fartyg inte riskerar att överskrida Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller inomhus.

Beräkningen som redovisats både i bullerutredningen och vid huvudförhandlingen i mark- och miljödomstolen är baserad på ett fartyg som alstrar relativt mycket lågfrekvent buller men även med detta fartyg som utgångspunkt klaras riktvärdena inomhus. Dessutom kommer fartygen som levererar material från Förbifart Stockholm vara inkopplade på landel tiden de ligger vid kaj vilket eliminerar risken för lågfrekvent buller.

5.3 Trafikbuller på allmänna vägar

Sökanden kommer att anvisa transporter till och från Toresta att använda väg 840, vilket också är den mest lämpliga vägen med hänsyn till bärighet, framkomlighet och avstånd till slutkund. I bullerutredningen har trafikbuller vid bostäder längs väg 840 beräknats. Den tillkommande trafiken innebär en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med 1 – 2 dBA. Fler transporter innebär inte en ökad maxnivå men däremot fler maxbullerhändelser.

Småas akustiker, Claes Torehammar, som granskat bullerutredningen, kommenterade att den ekvivalenta ljudnivån skulle öka med 7 dBA till följd av transporterna. Detta avser dock enbart nivån från själva lastbilarna. Eftersom ljudnivåer adderas logaritmiskt blir ökningen endast 1 – 2 dBA när man lägger till den övriga trafiken på vägen. Det är praxis i beräkningar av vägtrafikbuller att räkna med den totala trafiken vid bedömning av påverkan eftersom det är den totala trafikens buller som eventuellt ger upphov till störning.

5.4 Särskilt känsliga personer (jfr aktbilaga 53)

En av sakägarna har en hörselskada och ett journalblad från läkarbesök är bifogat. Läkarens slutsatser är dock baserade på förutsättningar som inte föreligger i målet. Utlåtandet är baserat på uppgifter om "starkt b[illegible]ller" och det jämförs med ljudmiljöer i exempelvis förskolor. De ekvivalenta ljudnivåerna från sökandens verksamhet kommer att ligga 15 – 20 dBA under normala nivåer vid samtal och ytterligare 5 – 10 dBA under vanlig förekommande ljudnivåer inom förskolor.

Risken för den hälsopåverkan som nämns i utlåtandet har i en lång rad studier visat sig börja uppkomma vid långvarig exponering av ekvivalenta ljudnivåer över 55 – 60 dBA under dag- och kvällstid.[4] Detta gäller visserligen trafikbuller men det finns inga studier rörande industribuller som visar att hälsoeffekterna skulle uppkomma vid lägre nivåer. Ljudnivån från Toresta under dag- och kvällstid är högst 45 dBA.

Risk för hörselskador börjar uppstå vid över 80 dBA ekvivalent ljudnivå eller vid impulsljud över 135 dBC.[5] Personer med hörselnedsättning kan vara extra känsliga, dock inte vid de nivåer som alstras av den planerade verksamheten i Toresta. Se Bilaga 4 för utlåtande av audionom Åsa Skagerstrand, som forskar vid universitetssjukhuset i Örebro om hörselskadades upplevelse av omgivningsbuller.

6. Påverkan på naturmiljön och skyddade arter

Den planerade verksamheten medför att en hittills oexploaterad, men begränsad yta på land och i vattenområdet påverkas. För att b[illegible]döma konsekvenser för naturmiljön av exploateringen har inventeringar utförts av naturvärden kopplade till flora på land och i vattenområdet, av bottenfauna och av sediment. Såsom är brukligt vid planering av projekt har utredningar av förhållandena på platsen skett parallellt med att mer detaljerade uppgifter tagits fram för hur verksamheten ska utformas. Där det framkommit uppgifter om att känsliga miljöer eller arter kan komma att påverkas har justeringar gjorts i projektets utformning. På land och i vattenområdet har anläggningarna anpassats för att påverka en så liten yta som möjligt utan att förlora sin funktion eller säkerhet.

6.1 Strandnära landområde

I bilaga 7 till sökandens inlaga den 16 november 2015 beskrivs miljöer på land och i vattenområdet samt specifika arter som berörs av projektet utifrån de frågor som inkommit under processen. För landområdet ges följande beskrivning:

> "Det strandnära skogsområdet som är planerat att tas i anspråk för väg, transportband och anslutning till hamnen bedöms hysa naturvärden utifrån en låg påverkansgrad av skogsbruk och andra ingrepp. De botaniska värdena är begränsade, men förekomsten av död ved, en blandning av lövträd, samt tallar med utvecklad skorpbark skapar förutsättningar för biologisk m[illegible]ångfald.
>
> ...

[4] WHO Burden of disease from environmental noise, 2011.

[5] AFS 2005:16.

Anläggandet av en väg och transportband mellan hamn och lagringsområde medför avverkning av skog främst bestående av lövträd, men ett mindre antal äldre tallar kan även komma att behöva fällas. Väg, transportband och hamn är emellertid planerade strax norr om det huvudsakliga området med äldre tallar. Den samlade arealen för anläggningarna upptar en relativt liten yta av den del av skogsområdet där äldre träd förekommer, vilket innebär att få äldre träd behöver avverkas."

Angående de uppgifter om groddjur i dammen inom den tidigare täkten och i den så kallade mikroviken ligger anläggningarna på ett sådant avstånd att dessa områden inte bedöms komma att påverkas. Skogsområdet i anslutning till vattensamlingar där påstådda eventuella grodor och vattensalamandrar kan vistas för vila eller födosök kommer inte att beröras av anläggningarna.

6.2 Vattenområde

För vattenområdet råder gynnsamma förutsättningar för sjöfart med låg miljöpåverkan genom det snabbt ökande vattendjupet från land som innebär att insegling kan ske med liten påverkan på bottnar. Förhållandena innebär också att ingrepp såsom muddring inte behöver utföras och att risken för spridning av föroreningar från bottenmaterial är liten.

Vegetationen i grundområdet som berörs av anläggningarna domineras av vanligt förekommande arter, men där förekommer även mer känsliga arter såsom bandnate som är upptagen på rödlistan. Det har också påträffats stormusslor. Förekomst och inverkan på dessa arter beskrivs i bilaga 7 till inlagan den 16 november 2015. Den sällsynta undervattensväxten småsvalting har dock inte påträffats vid de inventeringar som utförts.

Vid den fortsatta projekteringen har utformningen av kajen ändrats som beskrivits ovan. Med den nya utformningen påverkas en kortare del av strandlinjen och mindre yta av sjöbotten. Pontonanläggningen påverkar underliggande vegetation genom beskuggning, men utformningen med en något smalare och mer begränsad landanslutning innebär att en mindre yta inom grundområdet som hyser den största biologiska mångfalden påverkas jämfört med tidigare planerad utformning. Påverkan från fartygen på grundområden i närheten av kajen genom spridning av bottenmaterial eller vågor bedöms bli liten eller försumbar.

Redan i sin tidigare utformning beräknades storleken av anläggningen inte vara sådan att vattenförekomstens ekologiska status utifrån hydromorfologiska kvalitetsfaktorer enligt vattendirektivet skulle kunna påverkas. Med justerad utformning blir denna påverkan ännu mer begränsad. Inverkan på miljökvalitetsnormer enligt vattendirektivet har beskrivits i ansökan och projektet är inte av en sådan omfattning att enskilda kvalitetsfaktorer eller underliggande parametrar bedöms kunna påverkas i någon omfattning av betydelse för den berörda vattenförekomsten.

6.3 Artskydd

Med anledning av de skogar som förekommer i närheten av verksamhetsområdet och som hyser förutsättningar för skyddade fågelarter vill sökanden hänvisa till den utredning som har utförts av Calluna och som sammanfattades i inlagan den 16 november 2015:

> "Calluna bedömer att Mälaren har en fungerande och stabil population av fiskgjuse och att den planerade verksamheten vid Toresta och fartygsanlöp in till hamnen inte påverkar populationen av fiskgjuse i Mälaren. Inte heller påverkas den svenska populationen eller förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus. Detta innebär att fiskgjuse även i fortsättningen, med planerad verksamhet, har förutsättningar att häcka i det ena eller båda bona vid Lilla Toresta. Vidare bedömer Calluna att fiskgjuse, med planerade fartygsanlöp, skulle kunna häcka på de i målet nämnda boplatserna längs farleden."

Verksamheten bedöms således kunna utföras utan att riskera betingelserna för skyddade arter.

Sökanden vidhåller sammanfattningsvis att den planerade verksamhetens påverkan på naturmiljön är mycket begränsad och inte av den omfattning som påstås av de klagande i målet.

7. Sakägarkretsens omfattning

Sökanden har i Bilaga 1 angivit vilka personer/fastigheter som för talan i målet och i denna även markerat vilka av dessa som sökanden inte anser påverkas av den ansökta verksamheten på ett sådant sätt att dessa har rätt att överklaga mark- och miljödomstolens dom. En motivering till sökandens ställningstagande samt karta över de fastigheter som för talan i målet i MÖD bifogas även i Bilaga 1b.

- Sökanden yrkar att MÖD avvisar överklagandena från följande individer, markerade med rött i Bilaga 1a:

  Paolo och Marie Mognaschi, Håbo Bista 1:150 (aktbil 52, 50, 11)
  Jens Nyberg, Håbo Bista 1:92 (aktbil 54, 51, 32)
  Kajsa Niklasson, Håbo Bista 1:34 (aktbil 60, 58, 22, 47)
  Charlotta Enghag och Stefan Aaskov, Håbo Bista 1:72 (aktbil 60, 58, 22, 47)
  Karin och Nils Abrahamsson, Stockholmsvägen 165 (aktbil 60, 58, 22, 47, 24)
  Johan Gunnerfält (aktbil 10)
  Patrick Larsson och Moa Malmberg (aktbil 33)
  Lise-Lotte Bystedt, Sandvreten 1 (aktbil 39, 30)

8. Särskilda kommentarer till vissa yttranden

8.1 Håbo kommun (aktbil 56)

Håbo kommun yrkar i första hand att verksamheten inte ska tillåtas och i andra hand att arbetstiderna för verksamheten ska ändras samt att om verksamhet tillåts nattetid så ska prövotidsförordnande ska meddelas avseende verksamhetstider och buller. Dessa frågor berör sökanden nedan under avsnitt 9.

Det kan konstateras att Håbo kommun står fast vid de synpunkter som framförts tidigare i målet; detta trots de uppgifter sökanden har redovisat som med viss styrka talar för att kommunens svepande och överdrivna påståenden rörande verksamhetens konsekvenser för kommunens planering, de boende och naturmiljön inte stämmer.

Kommunen påstår, utan att framföra omständigheter till stöd för detta, att verksamheten kommer att påverka bostadsutvecklingen negativt och att det finns en "uppenbar risk" att kommunen inte kommer att kunna genomföra planerade kommunala byggnadsprojekt. Kommunen ser också med "stark oro på den ökade mängd tunga transporter som verksamheten kommer att tillföra Bålsta tätort". Varför den tunga trafiken nu i högre grad än tidigare skulle välja att ta den lokala vägen genom Bålsta framgår dock inte. När det gäller kommunens påståenden om "tätortsnära läge" och "närheten till Bålsta tätort och dess boendemiljöer" torde räcka med att det finns ett stort antal industriella verksamheter närmare Bålsta tätort än den nu aktuella.

Verksamheten kommer enligt kommunens uppfattning göra "ett stort intrång på växt- och djurlivet på land och i vatten" men det framgår inte på vilket sätt kommunen anser att de utredningar som sökanden låtit utföra är felaktiga. Kommunens synpunkter rörande landskapsbild och värdet av obruten strandlinje förefaller även märkliga med hänsyn till den omfattande detaljplanering som kommunen menar pågår intensivt och som avser exploatering av strandskyddat område längs stora delar av Kalmarviken.

Kommunens påstådda expansionsplaner har kommenterats av sökanden i bemötandet den 16 november 2015, avsnitt 5:

> "I Håbo kommuns bostadsförsörjningsprogram, antaget 2014, framgår den övergripande planeringen för bostadsbebyggelse, se Bilaga 3. Den enda planerade bebyggelsen under de närmaste åren, med någon närhet till vattenområdet, är bebyggelsen i Frösundavik. Här finns en fastställd detaljplan från 2012 med ca 135 bostäder planerade. Avståndet från den planerade verksamheten är ca 1,4 km över Kalmarviken. De första bostäderna är klara och inflyttning är planerad löpande under våren 2016 och våren 2017. Med hänsyn till projektets omfattning kan förväntas att bebyggelse i området kommer att pågå under ett antal år framöver.
>
> För Kalmarsandsområdet finns, som beskrivits i MKB:n, ett godkänt detaljplaneprogram från 2010, men än så länge ingen detaljplan. Enligt programmet planeras en utbyggnad med ca 240 bostäder samt verksamheter, förskola och småbåtshamn. I detaljplaneprogrammet ingår även siloområdet. En förutsättning som nämns för utbyggnaden är att en ny väg byggs från Kalmarrondellen till Kalmarsand och att

Stockholmsvägen övergår till en lokalgata där de oskyddade trafikanterna prioriteras. Sökanden noterar att i fråga om anläggande av småbåtshamn samt annan strandnära bebyggelse torde samma synpunkter göra sig gällande som för Toresta och ett antal prövningar och undersökningar krävas. Det kan således förväntas att bebyggelsen i Kalmarsand kan förverkligas tidigast inom ett antal år då såväl detaljplaneprocess som andra prövningar har skett och vunnit laga kraft.

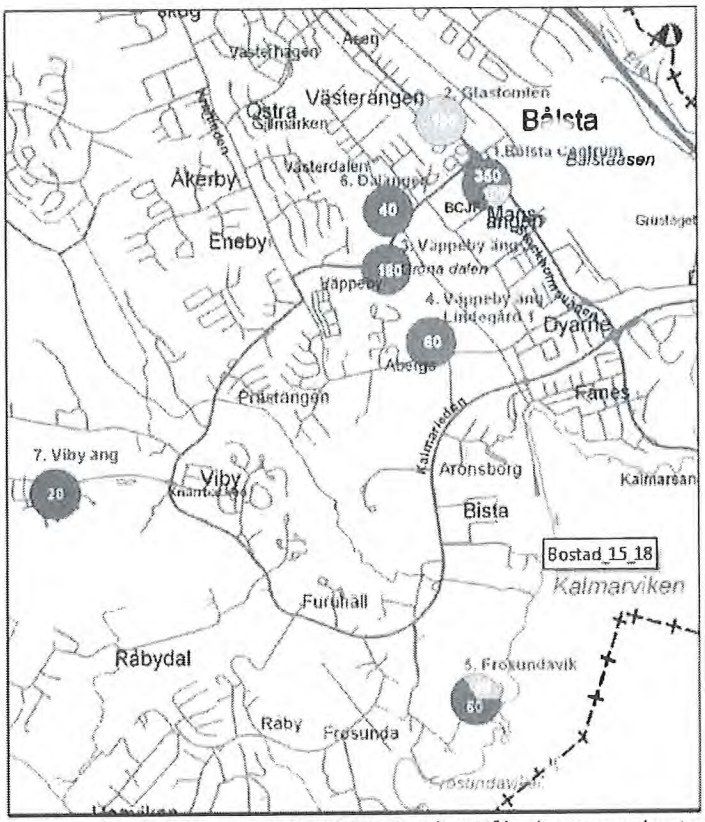
För Dragelund/Nya Kalmarsand har beslut om att upprätta ett detaljplaneprogram tagits 2011. Därutöver finns bland annat ett godkänt detaljplaneprogram för ca 1 400 - 2 500 nya bostäder i Bålsta centrum. Några detaljplaner finns emellertid ännu inte framtagna.

De synpunkter som har inkommit rörande verksamhetens påverkan på pågående och framtida bostadsbebyggelse framstår som tveksamma. Bostäder planeras på ett flertal platser i Bålsta och projekten har kommit olika långt i planeringen, men endast i Frösundavik har exploateringen påbörjats. Med hänsyn till att den ansökta verksamheten vid Toresta är begränsad i tid, och den mest intensiva verksamheten kan förväntas infalla cirka 2018-2019 kommer få nya bostäder att ha tillkommit i området, vilka kan riskera att påverkas av verksamheten. Oavsett om bostäder tillkommer eller inte i planerad omfattning, visar dock de beräkningar som gjorts att föreslagna bullernivåer innehålls vid dessa. Vid genomförande av planerad byggnation i anslutning till Kalmarviken kan dock förväntas att bullerstörningar från anläggningsarbeten kommer att uppfattas som betydligt mer störande än verksamheten i Toresta, med de högre tillåtna riktvärden för buller som gäller för byggverksamhet. Vid större utbyggnader av nya områden är etappvis utbyggnad normalt, vilket också sker i Frösundavik, varför markarbeten och andra bullrande arbeten kan avlösa varandra under flera år. En påtaglig fördel i sammanhanget är dock att nödvändigt bygg- och anläggningsmaterial skulle kunna levereras från Toresta, och därmed att långväga vägtransporter kan undvikas."

Med hänsyn till kommunens påståenden om den planerade verksamhetens inverkan på bostadsbyggelse i kommunen och särskilt området Dragelund/Nya Kalmarsand ser sökanden skäl att närmare utveckla innehållet i **Håbo kommuns bostadsförsörjningsprogram** som antogs 2014 och som avser perioden 2015-2018 med utblick mot 2030.

Enligt kommunens vision, Vårt Håbo 2030, ska det finnas 25 000 invånare i Håbo kommun år 2030. Det betyder en befolkningsökning om ca 300 personer om året. I kommunens riktlinjer för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet anges att 150-200 bostäder per år ska produceras i kommunen. Bostadsförsörjningsprogrammets planerade bostäder uppges vara en bedömning om framtida nyproduktion inom kommunen och är ungefärlig.

Bilden nedan visar **planerad bostadsbebyggelse 2015-2018** enligt bostadsförsörjningsprogrammet.

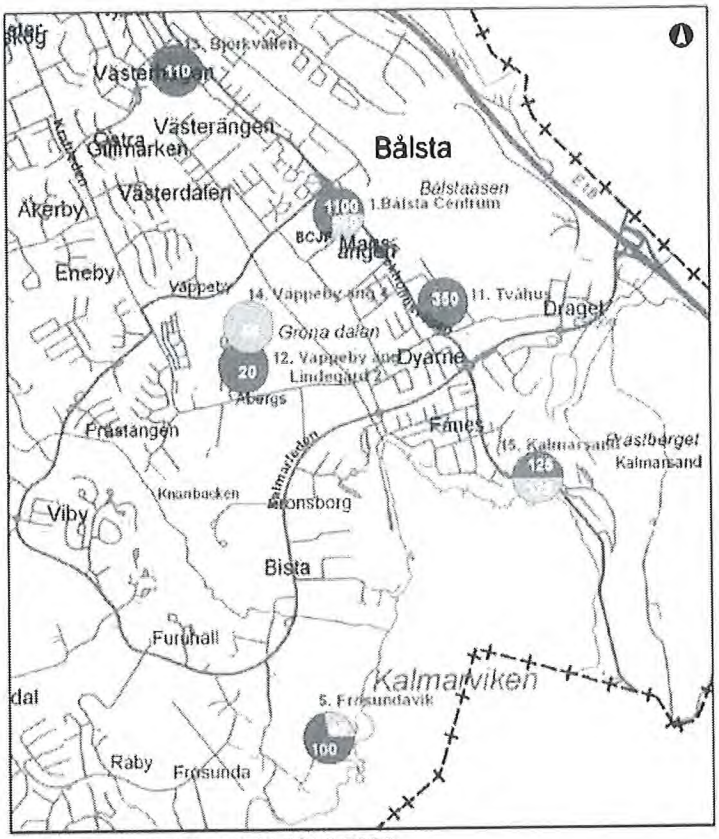


Planerat bostadsbyggande 2015-2018 enligt Håbo kommuns bostadsförsörjningsprogram.

För *objekt 1 Bålsta Centrum* gick etapp 1 ut på samråd 2016-01-22. *Objekt 2 Glastomten* är under uppförande och första tillträde är planerat till mitten av juli 2016 enligt entreprenören Håbohus hemsida. För *objekt 3, Väppeby Äng* har en arkeologisk utredning utförts under vintern 2015/16. Granskning av planen pågår mellan 4 och 18 april 2016. För *objekt 4 Väppeby Äng/Lindegård* finns en gällande detaljplan från 2015-07-21. Bostadsbyggandet har inte påbörjats. Vid *objekt 5 Frösundavik* pågår produktionen för fullt. Inflyttningen påbörjas i villorna under våren 2016. Markarbeten har påbörjats för infrastruktur för flerbostadshus och skola längre bort från stranden än de redan uppförda villorna. *Objekt 6 Dalängen* är uppförd. Vid *objekt 7 Viby Äng* pågår produktionen av villor. Inflyttning sker kontinuerligt.

Vid en jämförelse av utförda och pågående bostadsprojekt med bostadsförsörjningsprogrammets period 2015-2018 förefaller utbyggnaden ske enligt plan.

I bostadsförsörjningsprogrammet finns även en utblick mot 2030. **Planerat bostadsbyggande 2019-2030** visas i bild nedan.



Planerade bostadsprojekt 2019-2030.

Programmet förutspår en mycket omfattande utbyggnad av *objekt 1 Bålsta Centrum* med 1 000 bostadsrätter och 500 hyresrätter. Ett detaljplaneprogram för Bålsta Centrum är antaget. I *objekt 11 Tvåhus* planeras 350 bostadsrätter och i *objekt 13 Björkvallen* planeras 110 bostadsrätter. Detaljplanearbetet har påbörjats. *Objekt 5 Frösundavik* har en fastställd detaljplan även för kommande etapper. För *objekt 15 Kalmarsand* har detaljplanearbetet inte påbörjats.

Även för denna mer visionära bild av planerat bostadsbyggande förefaller arbetet inom kommunen löpa på och kommunen har antagit detaljplaneprogram eller arbetar såvitt sökanden erfar med planer för samtliga objekt.

Dragelund/Nya Kalmarsand som kommunen särskilt utpekat som områden som kan beröras av den planerade verksamheten finns inte med i bostadsförsörjningsprogrammet och inte heller finns något pågående detaljplanearbete. Kommunens påståenden i detta avseende saknar därmed trovärdighet.

8.2 Upplands-Bro kommun (aktbil 29)

Upplands-Bro kommun anser att det saknas underlag avseende lågfrekvent buller och att det bör föreskrivas villkor avseende detta. Vidare anser kommunen att en delegation bör ske avseende åtgärdskrav vid bullerstörningar samt att villkor saknas som kan reglera föroreningshalten i inkommande externa massor som inte tillhör Förbifart Stockholm samt uppgifter om hur dessa ska lagras m m.

Frågan om buller har bemötts ovan. När det gäller bullerstörningar torde ett delegationsvillkor vara obehövligt då bullervillkoret är utformat som ett begränsningsvärde som sökanden är skyldigt att följa. Såvitt avser lågfrekvent buller har tillsynsmyndigheten, om frågan inte regleras i domen, alla möjligheter att bedriva tillsyn och vidta åtgärder inom ramen för tillsynsarbetet om störningar skulle förekomma.

När det gäller externa massor utvecklade sökanden frågan i bemötandet den 16 november 2016, avsnitt 6.1:

> "Vilka rena material som kan bli aktuella är inte känt i dagsläget, och det har förekommit synpunkter på att någon beskrivning av massorna och hur dessa ska hanteras saknas. Skälet till detta är att det är fråga om material från icke-exploaterad mark, dvs så kallade jungfruliga material som därmed inte innehåller annat än de material och ämnen som naturligt förekommer i mark. Det kan röra sig om jordmassor från Förbifart Stockholm eller andra projekt samt annat entreprenadberg. Eftersom entreprenadberg från sprängning kan innehålla kväve från sprängmedel kommer allt bergmaterial där det föreligger risk för spridning av kväve att lagras på tät yta med avvattning mot salixodlingen."

Det är således fråga om naturliga material, utan risk för föroreningar, och det saknas skäl att föreskriva om särskild hantering eller reglering av dessa. Om tillsynsmyndigheten hyser tvivel rörande massornas beskaffenhet finns möjlighet att föreskriva om erforderlig kontroll inom ramen för egenkontrollprogrammet för verksamheten. Sökanden har dock upplysningsvis väl genomarbetade och etablerade rutiner för mottagningskontroll av massor, vilka även kommer att tillämpas på sedvanligt sätt i Toresta.

8.3 Småa (aktbil 43)

I ansökningsmål om vattenverksamhet har sakägare rätt till ersättning för rättegångskostnader, 25 kap 2 § 1 st miljöbalken. En motsvarande rätt finns inte för sakägare i mål om miljöfarlig verksamhet. I blandmål, såsom det nu aktuella, föreligger rätt till ersättning för rättegångskostnader endast för sakägare i vattenverksamhetsdelen. Påståendet om att följdverksamheter till vattenverksamheter skulle kunna medföra rätt till ersättning för rättegångskostnader saknar rättsligt stöd och skulle leda till märkliga och långtgående konsekvenser, särskilt vid prövning av blandmål. Det är således endast de som kan drabbas av skada eller orsakas av annan olägenhet på grund av den *ansökta vattenverksamheten* som anses utgöra sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet. Risken för skada måste också röra ett av rättsordningen skyddat intresse och inte vara enbart teoretisk eller helt obetydlig.

I det mål som Högsta domstolen prövat avseende rättegångskostnader, NJA 2004 s. 590 I, var fråga om fastigheter med vattenområde, belägna på ett avstånd av cirka 100 m från en planerad småbåtshamn, och vilka skulle komma att beröras av grumling och buller från anläggandet. I målet uttalade även domstolen att det krav på fastighetsanknytning som gällde enligt vattenlagen inte skulle upprätthållas, men att ändringen ändå kanske inte skulle få så stor praktisk betydelse, eftersom en risk för

skada eller olägenhet av en vattenverksamhet normalt torde förutsätta en viss anknytning till en fastighet som berörs av verksamheten.

Småas fastighet är belägen cirka 1,4 km från den planerade kajen och fastigheten saknar vattenområde. Småa har anfört att de störningar som bolaget främst kommer att drabbas av består av "högt buller", och hänvisar till egen utförd utredning/bedömning. Sökanden ifrågasätter detta påstående och kan konstatera att sökandena utredningar visar att den ekvivalenta ljudnivån vid Småas fastighet under driftskedet beräknas till högst ca 35 – 40 dBA. Den verksamhet som föranleder detta buller utgör miljöfarlig verksamhet och kan inte föranleda rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet.

Småa har dock även tillagt att de kommer att påverkas av buller under anläggandet av kajen, dvs vattenverksamhetsdelen. Arbete med anläggande av kajen kommer att pågå under ett fåtal veckor och tiden har reducerats ytterligare med hänsyn till den justerade kajkonstruktionen och den bullerutredning som gjorts visar att bullernivåerna kommer att ligga på en ekvivalent ljudnivå om ca 50 dBA vardagar dagtid vilket är 10 dBA under riktvärdet för buller från byggverksamhet. Den eventuella störning som kan nå Småas fastighet, och de bostäder som kommer vara uppförda under hösten 2016 då arbetena genomförs torde vara minimal samtidigt som Småa tillsammans med kommunen under denna period kommer att bedriva en omfattande entreprenadverksamhet inom Frösundaviksområdet. Småa har inte heller presenterat någon utredning som visar något annat. Risken för olägenhet på grund av buller från vattenverksamheten måste således vara helt obetydlig. Under det skede då fartygstrafiken bedöms vara mest intensiv, mellan 2018-19 pågår såvitt får förstås även omfattande byggnation i Frösundavik med betydligt lägre krav på exempelvis buller.

Det redovisas inte heller något stöd för Småas påstående om en avmattning av intresset för från potentiella köpare. Däremot gick det att läsa i Bålsta Bladet den 24 mars 2016 att det varit köbildning och att intressenter hade tältat inför att intresseanmälan av etappen med radhus släpptes; 50 radhus fanns tillgängliga och över 100 familjer gjorde en intresseanmälan.

Småas påståenden om ett stort mått av miljömedvetenhet lämnas utan vidare kommentarer.

Sökanden vidhåller att Småa saknar rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet och bestrider samtliga ersättningskrav. De anspråk som framförs är vidare, som sökanden tidigare påpekat, orimligt höga. Den utredning som påstås belysa skaderisker utgörs av Henrik Schreibers rapporter som avser frågor som sökanden redan utrett i den omfattning som föranletts av den ansökta verksamheten.

9. Villkorsfrågor m m

9.1 Villkor föreskrivna av MMD

Nedan följer en redovisning av de villkor som mark- och miljödomstolen föreskrivit för verksamheten, i förekommande fall de synpunkter som framförts av klagande i målet samt sökandens kommentarer till dessa.

Allmänt villkor

1. *Om inte annat framgår av nedan angivna villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska störningar för omgivningen, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgett eller åtagit sig i ansökningshandlingarna eller i övrigt i målet.*

Frågor rörande kontroll av massor som inte härrör från Förbifart Stockholm samt frågor om verksamhetens omfattning har bemötts ovan.

Buller från anläggningsarbeten

2. *Buller från anläggningsverksamheten, innefattande arbeten för ny kaj, transportband och väg, får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad vid bostad än följande värden.*

60 dBA	*vardag kl. 07.00–19.00*
50 dBA	*vardag kl. 19.00–22.00*
	lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
45 dBA	*lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00*
	alla dagar kl. 22.00–07.00

Om verksamheten pågår endast en del av en period ska den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid under vilken verksamheten pågår.

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 70 dBA får inte utföras kl. 22.00–07.00.

Pålning och spontning får inte utföras kl. 19.00–07.00 eller under lördagar, söndagar och helgdagar.

Synpunkter har framförts om begränsning av arbetstiden, som även förefaller omfatta anläggningsskedet, dessa berörs nedan.

Buller från verksamheten i driftskedet

3. *Buller från verksamheten i driftskedet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad vid bostad än följande värden.*

50 dBA	*vardag kl. 07.00–18.00*
45 dBA	*vardag kl. 18.00–22.00*
	lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–18.00
40 dBA	*alla dagar kl. 22.00–07.00*

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 55 dBA får inte utföras kl. 22.00–07.00.

Dessa begränsningar ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalenta värden ska beräknas för de tidsperioder som olika verksamheter pågår, dock minst en timme. Kontroll ska ske inom tre månader efter att den nya

kajen färdigställts och tagits i anspråk för hamnverksamheten och därefter när förändringar sker i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång per år, eller när tillsynsmyndigheten anser det påkallat.

Sökanden har påpekat för mark- och miljödomstolen att det förefaller ha blivit en uppenbar felaktighet i domslutet, som resulterat i att kvällsperioden mellan kl 18.00 - 22.00 är oreglerad.

- Sökanden föreslår att detta korrigeras i MÖD:s dom genom att ordet "vardag" som markerats med rött ovan byts ut mot "kvällstid".

Synpunkter i överklagandena avseende villkorsutformningen för buller har berört frekvensen och utformningen av bullermätningar (1 gg/mån i likhet med Trafikverket) samt påståenden om att sökanden inte kommer att kunna innehålla villkoret samt behovet av att ange åtgärder när överskridande sker.

Som utvecklats ovan har sökanden åtagit sig ett strikt och bindande villkor avseende buller och det finns således inget utrymme för överskridanden och att sökanden kan innehålla villkoret är därmed en förutsättning för verksamhetens bedrivande. Att föreskriva åtgärder vid ett eventuellt överskridande är således inte aktuellt. Vidare kan konstateras att domarna för Trafikverkets mottagningshamnar tillåter högre bullernivåer samt omfattas av ett prövotidsförordnande vilket innebär att det finns helt andra skäl för frekventa bullermätningar.

Synpunkter har även förekommit om behovet av att reglera lågfrekvent buller. Som sökanden tidigare redovisat är risken för sådant buller så låg att det inte förefaller relevant att reglera frågan. Om det skulle uppkomma sådana störningar finns möjlighet för tillsynsmyndigheten att föreskriva om erforderliga åtgärder.

4. *Bullervall eller motsvarande ska ha anlagts senast sex månader efter att verksamheten tagits i drift.*

Sökanden ansvarar för att innehålla bullervillkoren från den dag tillståndet tas i anspråk. Den risk för överskridanden som har identifierats härrör enbart från lossning nattetid och detta påverkas inte av bullervallen. Bullervallens funktion är främst att sänka ljudnivån från krossning söderut och krossning kan inte förväntas ske under det initiala skedet av verksamhetstiden. Även med hänsyn till behovet av att föra in massor för konstruktion av bullervallen behöver sökanden viss tid för att uppföra denna och anser att villkoret bör kvarstå oförändrat.

Verksamhetstider

5. *Lossning vid kaj, frånsett material från byggandet av E4 Förbifart Stockholm, får endast ske helgfria vardagar måndag–fredag kl. 07.00–18.00.*

Utlastning vid kaj får endast ske helgfria vardagar måndag–fredag kl. 07.00–18.00.

Krossning och sortering får endast ske helgfria vardagar kl. 07.00–22.00.

Det har yrkats från Håbo kommun att arbetstider ska begränsas till helgfri vardag kl 07.00 – 18.00, i vart fall vad gäller krossning och sortering, att lastbilstransporter till

och från verksamheten endast ska få förekomma dagtid kl 07.00-18.00 samt att om verksamhet tillåts nattetid så ska en prövotid fastställas avseende slutliga villkor om verksamhetstider och buller.

För den trafik som inte härrör från Förbifart Stockholm har de önskade åtagandena gjorts av sökanden, frånsett krossningen och sorteringen inom verksamhetsområdet då denna hantering ligger väl avskärmad från bostäder. Krossning sker i kampanjer om ett par veckor med en mobil kross som transporteras till området i samband med den specifika kampanjen. När krossning sker är det betydligt mer ekonomiskt fördelaktigt att kunna utnyttja krossen i vart fall genom tvåskift och således även förkorta den sammanlagda uppställningstiden, vilket också har bekräftats genom praxis vid prövning av täktverksamheter. En totalt sett kortare och sammanhållen krossningsperiod medför också bättre förutsättningar för sökanden att planera när krossningsperioderna ska äga rum.

Kommunens synpunkter om prövotidsförordnande förefaller märklig då sökanden åtagit sig ett bullervillkor helt i enlighet med vad som anses utgöra praxis vid nya verksamheter och det saknas förutsättningar för ytterligare sänkning av bullernivåerna.

Det har även framkommit synpunkter om ett nytt villkor med innebörden att störande verksamhet inte får bedrivas under påsk, midsommar och jul. Eftersom gällande villkor avseende verksamhetstider endast tillåter verksamhet "helgfria" dagar torde något ytterligare villkor i detta avseende inte behövas.

Grumlande arbeten

6. *Grumlande arbeten får endast utföras under perioden 15 september–1 april.*

Damning

7. *Skäliga åtgärder ska vidtas för att hindra diffus damning från verksamheten.*

Synpunkt har framförts om att villkoret ska ändras så att det blir kontrollbart. Sökanden konstaterar att villkoret är sedvanligt i sammanhanget och att det sällan förekommer problem med damning i omgivningen, utan främst inom verksamhetsområdet. Normalt är det borrning, sprängning och förkrossning som genererar mest damning inom ett täktområde. Dessa verksamheter kommer inte att bedrivas vid Toresta. För att minska den damning som ändå uppkommer har sökanden för avsikt att vidta normala skyddsåtgärder, såsom att inkapsla transportband samt vattenbegjuta lager vid behov. Även bullervallar bidrar till att begränsa damningen. En delegation föreligger för tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva ytterligare villkor. Ytterligare reglering av frågan om damning bedöms inte erforderlig.

Krav har även framställts om att sökanden ska åläggas att sätta upp utrustning för mätning av buller och damm och regelbundet redovisa dessa. Utöver vad som redan gäller enligt tillståndet samt tillsynsmyndighetens möjlighet att bedriva kontroll över verksamheten anser sökanden att någon ytterligare reglering inte behövs.

Kemiska produkter, petroleumprodukter, avfall

8. *Petroleumprodukter och kemikalier ska förvaras i cisterner med en invallning som rymmer hela cisternens innehåll, alternativt i dubbelmantlad cistern. Oljehantering, inklusive tankning av fordon och maskiner, ska ske på hårdgjord yta eller motsvarande.*

   På kajen får någon förvaring eller annan hantering av petroleumprodukter inte ske, frånsett vad som krävs enligt gällande bestämmelser för mottagning av fartygsavfall.

9. *Utrustning för sanering av oljespill eller annat läckage ska finnas lätt tillgängligt vid förvaring och hantering av petroleumprodukter. God beredskap ska finnas för att ta hand om kemikalier eller farligt avfall från olyckor som kan hota mark, ytvatten eller grundvatten*

10. *Farligt avfall ska sorteras och förvaras i täta behållare skyddat mot nederbörd och påkörning.*

    Lagring av bergmaterial

11. *Allt bergmaterial med risk för förhöjt kväveinnehåll ska förvaras inom en tät lagringsyta. Vatten från den täta lagringsytan ska omhändertas så att utsläpp av förorenande ämnen till omgivningen inte sker.*

Synpunkter har framförts om att allt bergmaterial ska förvaras inom en tät lagringsyta. Sökanden anser att detta är ett alltför långtgående krav som inte heller är miljömässigt motiverat. Sökandens åtagande om lagring på tät yta avser endast berg med högt kväveinnehåll vilket i praktiken utgörs av tunnelberg (dock inte alla fraktioner). Det kan påminnas om att det bedrivits en täktverksamhet i området sedan lång tid tillbaka med lagring av berg utan tätskikt.

Anmälan om arbeten till Sjöfartsverket

12. *Innan anläggningsarbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.*

    Anmälan om att kajanläggningen har färdigställts

13. *När kajanläggningen har färdigställts ska detta anmälas till tillsynsmyndigheten.*

    Belysning vid kajanläggningen

14. *Belysning vid kajanläggningen ska så långt det är möjligt placeras och/eller avskärmas så att skenet inte är bländande för omgivningen.*

Synpunkt har framförts om att det ska vara ett bindande krav att bländning inte sker för omgivningen. Med hänsyn till belysningens syfte samt den överhängande risken att någon i omgivningen kan anse sig bländad, samt den straffrättsliga sanktion som villkor är förenade med, anser inte sökanden att det är lämpligt att formulera villkoret som ett bindande krav på att inte bländning ska ske.

Elanslutning för fartyg

15. *Elanslutning för fartyg ska tillhandahållas vid kaj.*

Krav har framförts på elanslutning av utrustning för lastning och lossning vid kaj samt krav på att fartyg ska elansluta.

Sökanden har utöver villkor 15 även åtagit sig att driva krossanläggningen med el samt eftersträva elanslutning av övrig fast utrustning. Transportbandet kommer att vara eldrivet. Sökanden har inte möjlighet att åta sig ytterligare begränsningar då det inte kan säkerställas att grävmaskinen kommer att kunna drivas med el. Vidare anser sökanden inte att det är rimligt att kräva elanslutning av alla fartyg vid kaj, då fartygstrafiken inte är något sökanden styr över. Inom Förbifart Stockholm har ett krav i upphandlingen av transportörer varit att fartygen ska kunna elansluta vid kaj.

Återställande och efterbehandling

16. *Kajanläggningen ska tas bort senast två år efter att tillståndstiden för hamnverksamheten gått ut. Området för kajanläggningen ska återställas så långt det är möjligt senast vid samma tidpunkt.*

17. *Nedmontering av transportband och övriga anläggningar på land samt efterbehandling av verksamhetsområdet ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten och såvitt avser yta för lager och krossverksamhet huvudsakligen i enlighet med i ansökan ingiven efterbehandlingsplan.*

Samtliga efterbehandlingsåtgärder ska vara slutförda senast två år efter att tillståndstiden för hamnverksamheten gått ut.

Synpunkter har framställts om behov av ytterligare reglering av återställande och efterbehandlingen samt att hamnen och transportbandet ska rivas och transportväg återställas innan tillståndet upphör.

Sökanden anser inte att det finns skäl för ytterligare reglering utöver vad som redan skett i målet.

Kontroll

18. *Bolaget ska innan verksamheten inleds l[illegible]fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten.*

Synpunkter har framställts rörande krav på villkor avseende kontroll av stränder inom hela området för följdverksamhet samt även krav på åtgärder vid eventuell konstaterad miljöpåverkan.

Sökanden har redovisat förväntad miljöpåverkan i handlingarna och det saknas skäl att befara någon påverkan av betydelse på strandområden utöver det område som är närmast kajen. Här har sökanden åtagit sig att kontrollera eventuell erosionspåverkan. Som utvecklats ovan saknas även rättsligt stöd för villkorsreglering avseende följdverksamheter annat än inom närområdet för den aktuella anläggning som tillståndsprövas.

9.2 Delegation

Mark- och miljödomstolen har med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken överlåtit till tillsynsmyndigheten att bestämma ytterligare villkor enligt följande.

1. Tillsynsmyndigheten får meddela undantag från de *verksamhetstider* som anges i villkor 5, om det finns särskilda skäl.

2. Tillsynsmyndigheten får medge *förlängning av den period för grumlande arbeten* som anges i villkor 6. Förlängning får medges högst en månad med hänsyn till tidpunkten för islossning i området.

3. Tillsynsmyndigheten får bestämma ytterligare villkor för verksamheten avseende

   a. skyddsåtgärder som behövs för att förhindra olägenheter genom *damning*
   b. alternativa sätt för *omhändertagande och kontroll av utgående vatten* från området
   c. åtgärder för *efterbehandling* av verksamhetsområdet efter avslutad verksamhet
   d. *dagvattenhantering* för hamnverksamheten.

Tillsynsmyndigheten har med stöd av denna delegation befogenhet att föreskriva om ytterligare villkor och krav om detta skulle visa sig behövligt. Önskemål har även framställts om en delegation avseende åtgärder vid bullerstörningar. Som sökanden tidigare påpekat har frågan om bindande bullerkrav reglerats direkt av domstolen och någon delegation är således inte behövlig.

9.3 Säkerhet

Synpunkt har framförts om att den fastställda säkerheten avseende efterbehandling ska vara högre. Sökanden kan konstatera att säkerheten har beräknats i enlighet med gällande riktlinjer, se Bilaga 1 till sökandens komplettering den 12 augusti 2015, och torde vara tillräcklig, i synnerhet då arbetet med att avlägsna kajen torde förenklats betydligt med den justerade utformningen. Några sakliga skäl för varför säkerheten skulle omprövas har inte heller framförts.

9.4 Ytterligare synpunkter

Det har framförts synpunkter om att sökanden ska åläggas att lösa in fastigheter med hänvisning till de störningar den planerade verksamheten medför. Sökanden bestrider alla ersättningskrav och anser inte att några enskilda intressen skadas på ett sådant sätt att ersättningsrätt föreligger.

10. Sammanfattning

NCC Roads har sökt tillstånd till anläggande av kaj, tillfällig drift av hamnverksamhet samt hantering av material. Den prövning som ska ske enligt miljöbalken avser konsekvenser av den ansökta verksamheten. Det finns vissa omständigheter och utgångspunkter i målet som förtjänar att återigen påpekas, eftersom dessa är grundläggande för prövningen och diskussionen.

- Verksamheten kommer att bedrivas inom tidigare brytningsområde för täkt. Den ansökta verksamheten berör således i mycket liten omfattning oexploaterad mark på land. Det är inte fråga om ett tyst område, eller ett område som idag används för friluftslivet eller är särskilt utpekat för rekreation och friluftsliv som tas i anspråk. Synpunkter om att området ingår i en så kallad grön kil eller motsvarande bortser således från det faktum att detta utpekande skett med beaktande av den pågående täktverksamheten i området.

- Den tidigare täktverksamheten har, frånsett under tiden efter att ansökan lämnats in, bedrivits i området med mycket få klagomål och upplevda olägenheter från omgivningen. Detta beror sannolikt till stor del på att området är väl lokaliserat i förhållande till bostadsbebyggelse, med goda transportförbindelser.

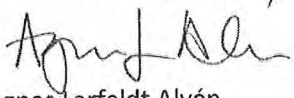
- Ett strandområde utgör ett värdefullt område per definition. En hamn måste vara belägen vid ett strandområde. Det strandområde som är aktuellt för verksamheten, samt även kringliggande områden som kan påverkas, omfattas emellertid inte, till skillnad från många andra områden i Mälaren, av något specifikt utpekat och bindande skydd enligt miljöbalken, i form av exempelvis Natura 2000-område, naturreservat eller kulturreservat, och inte heller har arter påträffats i det område som tas i anspråk, som omfattas av något bindande skydd, såsom fridlysning eller enligt övriga bestämmelser i artskyddsförordningen. Däremot finns mer generella skyddsintressen av olika karaktär som har betydelse för prövningen.

- Prövningen av den nu ansökta verksamheten ska ske med hänsyn till nuvarande och planerade verksamheter och andra förhållanden, som föreligger vid tidpunkten för prövningstillfället. Sökanden i ett tillståndsmål kan inte spekulera i eventuella tillstånd som erhålls av andra verksamhetsutövare i området vid ett senare tillfälle eller utreda konsekvenser för bostadsbebyggelse som ännu inte omfattas av någon detaljplan eller motsvarande. Vid prövningen kan således hänsyn tas till nu rådande förhållanden i området och kommande verksamheter som med någon form av säkerhet kan komma att förverkligas. Eftersom det ansökta tillståndet är tidsbegränsat måste även detta beaktas vid bedömningen.

Sammanfattningsvis anser sökanden att den ansökta verksamheten är väl förenlig med miljöbalkens tillåtlighetsbestämmelser och att det saknas skäl att ändra mark- och miljödomstolens dom annat än i de begränsade avseenden som sökanden föreslår ovan, nämligen rättelse av bullervillkor samt utbyte av domsbilaga 1.

Saltsjö-Boo som ovan

NCC Roads AB, genom



Agnes Larfeldt Alvén
Advokat
T: + 46 (0)70 388 38 22
E: agnes@agnesadvokat.se

Sammanställning av överklaganden

AKTBIL. NR	NAMN	FASTIGHETS-BETECKNING	ADRESS
MYNDIGHETER			
26	Upplands-Bro kommun		
49, 1	Håbo kommun		
ORGANISATIONER			
41 (15)	Bostadsrättsföreningen Kalmarstrand *(genom styrelseledamöter Elisabet Forhaug och Richard Björkman)*		
68 (23)	Aronsborgs Samfällighetsförening *(genom ordförande Ruben Martinez)*		
ENSKILDA			
Fastigheter i Fånäs			
9	Bertil och Marie Fagerberg	Håbo Bista 1:128	Strandvägen 30 746 31 Bålsta
52, 50 (11)	Paolo och Marie Mognaschi	Håbo Bista 1:150 Fastigheten är belägen ca 250 m från stranden och cirka 1,55 km ifrån den planerade kajen.	Allévägen 6 746 31 Bålsta
53, 38 (7)	Monica Persson och Jörgen Piontek	Håbo Bista 1:129	Strandvägen 18 A 746 31 Bålsta
54, 51 (32)	Jens Nyberg	Håbo Bista 1:92 Fastigheten är belägen ca 1,6 m från den planerade kajen.	Stockholmsvägen 145 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Sven-Åke och Monica Damgaard *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:60	Strandvägen 18 B, 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Kjell Dalersjö *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:58	Strandvägen 14 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Roger och Eva Dalersjö	Håbo Bista 1:55	Strandvägen 27 746 31 Bålsta

	(ombud Gunilla Högberg Björck)		
60, 58, 22 (47)	Christin Daghammar och Lars Berlin *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:120	Strandvägen 12 A 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Kajsa Niklasson *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:34 Fastigheten är belägen ca 200 m från stranden och 1,5 km från den planerade kaj	Allévägen 7 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Dennis Johannesson *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:103	Strandvägen 16 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Morgan Norrestam *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:127	Strandvägen 10 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Jyrki Salmela *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:64	Strandstigen 3 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Gillis och Kerstin Molin *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:101	Strandstigen 1 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Leif och Kerstin Norelius *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:62	Strandvägen 24 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Göran Berlin *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:6[illegible]	Strandvägen 28 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Lars och Ann-Charlotte Nordström *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:89	Strandvägen 19 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Arvo och Marja-Leena Väisänen *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:61	Strandvägen 20 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Charlotta Enghag och Stefan Aaskov	Håbo Bista 1:72 Fastighetens läge och kringliggande terräng	Strandvägen 6 A 746 31 Bålsta

	(ombud Gunilla Högberg Björck)	innebär att störningarna från verksamheten kan förväntas vara obetydliga.	
60, 58, 22 (47)	Nina och Johan Jernemalm *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:56	Sävvägen 13 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Per Strand *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Bista 1:54	Fånäsvägen 18 746 31 Bålsta
60, 58, 22 (47, 24)	Karin och Nils Abrahamsson *(ombud Gunilla Högberg Björck)*		Stockholmsvägen 165 746 31 Bålsta Adressen är belägen ca 190 m från strandlinjen och ca 1,3 km från den planerade verksamheten.
Fastigheter på Notholmen			
27	Carl Gösta Hellgren	Håbo Råby 4:32	Notholmen 2 746 91 Bålsta
40 (14, 29)	Kjell Hansson	Håbo Råby 4:29	Notholmen 8 746 91 Bålsta
55 (28)	Anneli och Tommy Holm	Håbo Råby 4:30	Notholmen 6 746 91 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Anders Edfeldt *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Kalmar-Yttergren 4:28	Notholmen 10 746 91 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Solveig Dahl *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Råby 2:8	Notholmen 14 746 91 Bålsta
60, 58, 22 (47)	Fredrik Edström *(ombud Gunilla Högberg Björck)*	Håbo Råby 4:31	Notholmen 4 746 91 Bålsta
Övriga			
10	Johan Gunnerfält		Ska flytta till Frösundavik men någon fastighets-beteckning eller adress finns inte angiven.
21	Michael Svarts ÖVERKLAGANDE AVVISAT	Broby 2:36	
33	Patrick Larsson och Moa Malmberg		Ska flytta till Frösundavik men någon fastighets-beteckning eller adress finns inte angiven.
39, 30	Lise-Lotte Bystedt		Sandvreten 1 746 91 Bålsta

			Från fastigheten syns varken hamnen eller farleden i Kalmarviken (fastigheten finns inte heller med i kartbilden)
43 (3)	Småa AB *(ombud advokat Fredrik Bonde, advokat Robert Ström)*	Håbo Frösunda 4:10	
45 (6)	Håkan Ljungkvist ÖVERKLAGANDE AVVISAT	Håbo Viby 2:7	
48	Stefan och Annelie Lifvergren	Håbo Frösunda 4:20 (har bokat ett hus)	Vassvägen 21 746 37 Bålsta
46 (8)	Claes och Anita Norrman	Håbo Frösunda 4:21 (från 12 april 2016)	Vassvägen 22 746 37 Bålsta
53,38 (7)	Lena och Kjell Strömberg *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 20 746 31 Bålsta
53, 38 (7)	Arja och Olle Larsson *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 18 746 31 Bålsta
53, 44, 38 (17, 7)	Elisabet och Per Forhaug *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 4 746 31 Bålsta
53, 38 (7)	Richard och Ulrika Björkman *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 14 746 31 Bålsta
53, 38 (7)	Peter Boll och Siw Karre Boll *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 1 746 31 Bålsta
53, 38 (7)	Thomas Trumstedt *(ombud Monica Persson)*	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 8 746 31 Bålsta
65, 42 (16)	Irene och Leif Sjöborg ÖVERKLAGANDE AVVISAT	Håbo Eneby 1:223	
67 (13)	Andrej och Natalya Prokopova	Håbo Spånga 2:7	Hälledagsvägen 10 746 31 Bålsta

Sökandens synpunkter rörande omfattningen av sakägarkretsen:

De personer som sökanden inte anser utgöra sakägare med rätt att överklaga är markerade med röd text i sammanställningen ovan.

Fastigheter i Fånäs
Området Fånäs är beläget i den inre delen av Kalmarviken och avståndet till den planerade kajen vid Toresta är cirka 1 km eller mer. Sökanden anser inte att fastighetsägare i Fånäs intar ställning som sakägare i målet avseende den planerade vattenverksamheten då den störning som kan förväntas med anledning av vattenverksamheten inte kan anses riskera att medföra skada eller annat än helt obetydliga olägenheter för dessa fastigheter. Det saknar betydelse för sökandens inställning om fastigheterna har del av vattenområde i anslutning till stranden eller fiskerätt i Kalmarviken, då den förväntade påverkan på dessa intressen får anses helt obetydlig. Fastighetsägare längs strandlinjen torde kunna anses utgöra sakägare avseende den miljöfarliga verksamheten.

Fastigheter på Notholmen
Notholmen är beläget på ett avstånd av mer än 2 km från den planerade kajen och sökanden anser inte att fastighetsägare i området är sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet. Det godtas att fastigheter med strandnära läge intar ställning som sakägare i processuell bemärkelse avseende den miljöfarliga verksamheten, dvs med rätt att överklaga mark- och miljödomstolens dom.

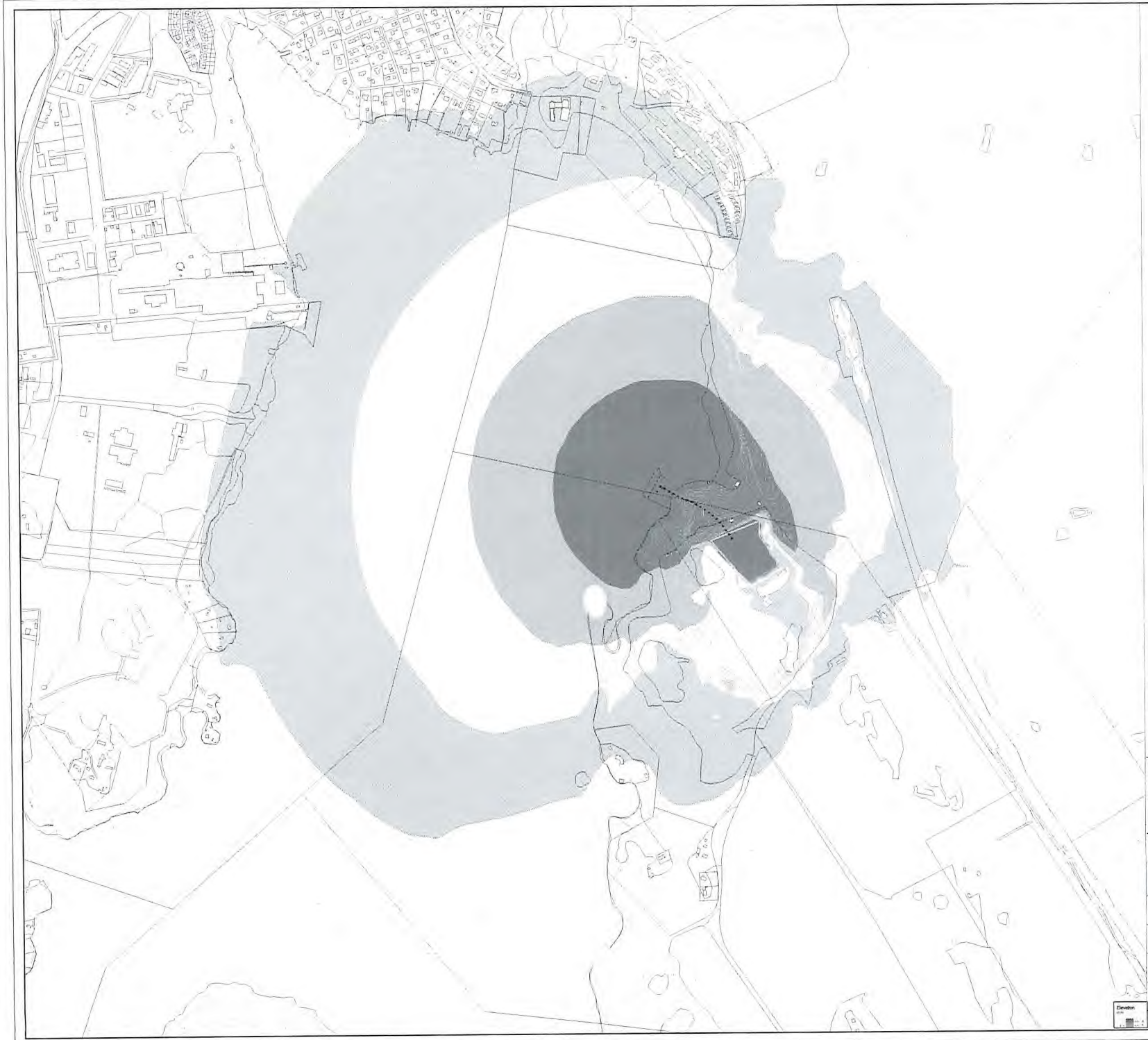
Övriga
Bostadsbebyggelsen i Frösundavik som utvecklas av Småa AB (ägare av Frösundavik 4:10) är inte belägen direkt vid strandlinjen, utan området närmast vattnet är planlagt som naturmark. Sökanden anser inte att Småa AB är sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet, däremot godtas Småa AB som sakägare i processuell bemärkelse avseende den del som rör miljöfarlig verksamhet. Detsamma gäller boende på Vassvägen.

Fastigheter på Hälledagsvägen är belägna i Kalmarsand, cirka 750 m fågelvägen norr om kajen, fastigheterna är inte belägna vid vattnet och kan inte anses beröras av vattenverksamheten. Sökanden anser inte att boende på Hälledagsvägen är sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet men däremot godtas att dessa intar ställning som sakägare i målet såvitt avser den miljöfarliga verksamheten.

Sandvreten 1 är beläget bakom Notholmen och mer än 2 km från den planerade kajen samt även en ansenlig sträcka från närmaste strand. Fastigheten kan inte anses vara sakägare i målet.

I avsaknad på handlingar som styrker rätten att föra talan i målet yrkar sökanden att överklagandena från blivande fastighetsägare i området avvisas.

FASTIGHETER SOM FÖR TALAN
I MÅL M 11525-15
LASSA SN
HATUNA SN
BISTA
BISTA
BISTA
KALMAR
PRÄSTGÅRD
SPÅNGA
FROSUNDA
RÅBY
TORESTA



Ekvivalent ljudnivå (dBA) Bilaga 3

- > 55
- 50 - 55
- 45 - 50
- 40 - 45
- 35 - 40

Bedömningsgrund

Bullervillkor 40 dBA ekvivalentnivå nattetid kl 22 - 07.

Buller från lossning

5 m över mark
Fartyg vid kaj - elanslutet
Lossning av fartyg
Mobilkran - elansluten
Transportband
Bandtraktor på upplag
Bullervall

Skala (A3) 1:10000

0 100 200 400 600 800 m

N

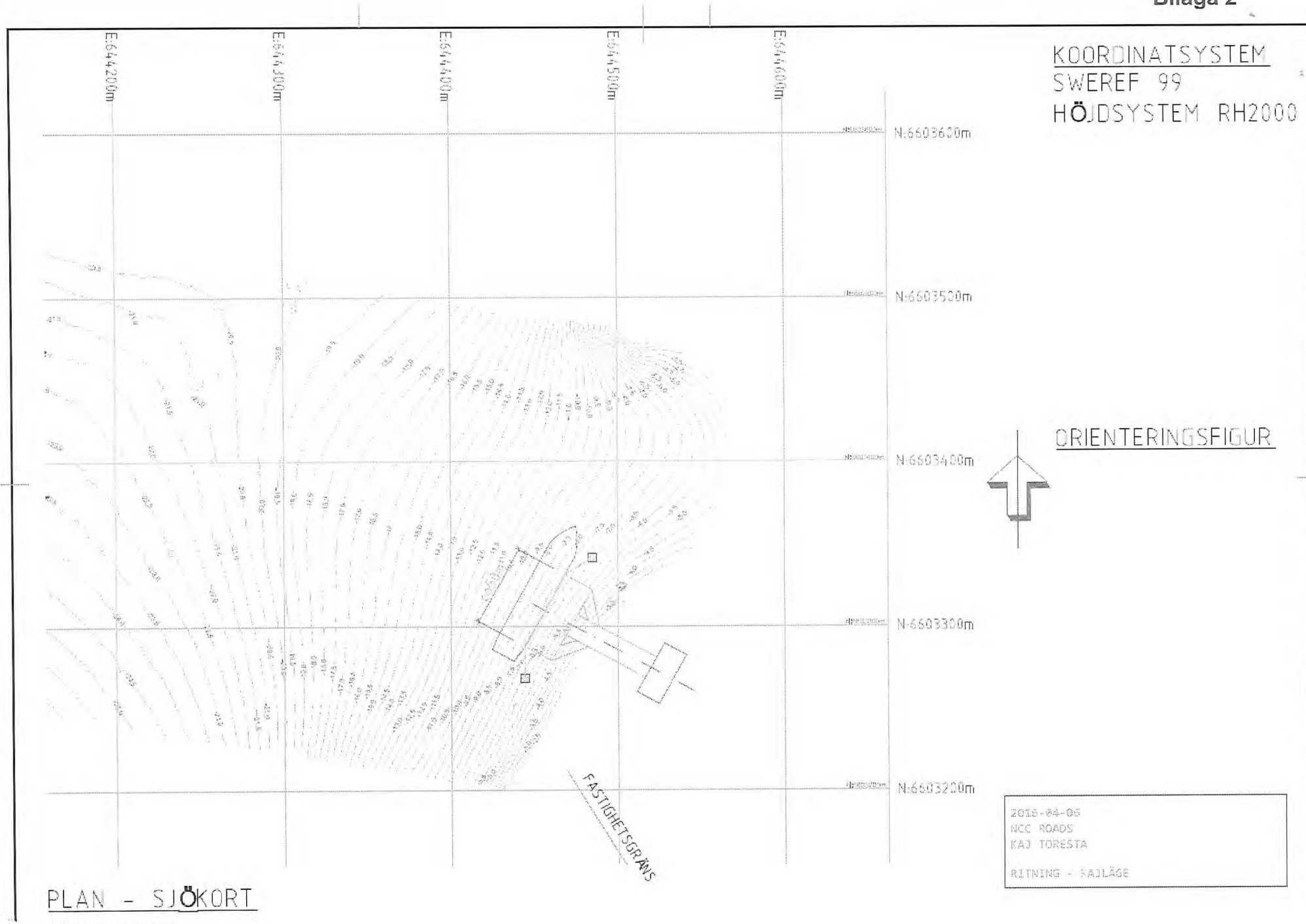
Toresta hamn och masshantering

NIRAS
Tel: 08-545 533 00
Besöksadress: Fleminggatan 14
Box 70375
107 24 Stockholm, Sverige

UPPDRAG NR:	RITAD AV:	HANDLÄGGARE:
8113106	LJ	NN
DATUM:	UPPDRAGSANSVARIG: Lisa Johansson	
BESTÄLLARE: NCC Roads		
RAPPORT NR: r0X	BILAGA NR: 3	GRANSKAD AV: NN

Kartunderlag: ©Metria

Bilaga 2


KOORDINATSYSTEM
SWEREF 99
HÖJDSYSTEM RH2000
E:644200m
E:644300m
E:644400m
E:644500m
E:644600m
N:6603600m
N:6603500m
N:6603400m
N:6603300m
N:6603200m
ORIENTERINGSFIGUR
FASTIGHETSGRÄNS
2016-04-06
NCC ROADS
KAJ TORESTA
RITNING - KAJLÄGE
PLAN - SJÖKORT
AS SKALA CA 1:2000
2016-04-06 11:39 C:\USERS\SEKIMNOL\DOCUMENTS\ANI\ZOONINGAR\TORESTA\HAMN\ARBETSMATERIAL KARTOR MM\FLYTANDE PT SJÖKORT.DWG

Region Örebro län

Tjänsteställe, handläggare
Audiologiskt Forskningscentrum,
Åsa Skagerstrand
Telefon: 070 318 71 00,
asa.skagerstrand@regionorebrolan.se

Datum
2016-03-23

Utlåtande angående ljudnivåers störeffekt

En fråga har inkommit från Lisa Johansson på Niras Sverige angående hörselpåverkan av omgivningsljud.
Hörselorganet är ständigt aktivt och påverkas därmed av alla de ljud som vi omges av dygnet runt men i varierande grad. I Sverige har vi en lagstiftning som begränsar arbetsmiljön till 85dBA$_{eq8h}$, vilket har sin referens i vilken ljudnivå som man enligt evidens fastställt är den nivå som börjar vara skadlig för den mänskliga hörseln. Vid 85dBA blir vibrationen så stark i cochlean i hörselorganet att det finns en risk för slitage på cilierna i cochleans hårceller.
Om de svenska regler och förordningar gällande ljudnivåer i bostäder följs har man en god täckning för att en person inte utsätts för skadliga ljudnivåer. Detta gäller både för personer med normal hörsel eller nedsatt hörsel, oavsett om man använder hörhjälpmedel eller ej.
Undertecknad bedriver forskning om personer med hörselnedsättning som rör hur man uppfattar ljud i vardagen vad gäller styrka och störandegrad. De resultaten är ännu inte publicerade men visar på att oavsett grad av hörselnedsättning så upplever man att ljud börjar vara starka (starkare än önskvärt) och störande när man kommer upp i nivåer om 70-75dBSPL. De nivåerna ligger långt över de lagstadgade nivåerna för buller i och vid bostäder. Upplevelsen påverkas av typ av ljud, ett mycket varierande ljud uppfattas som mer störande än ett statiskt ljud av samma nivå. Uppfattningen om störandegrad hos ljud påverkas i liten grad av hörhjälpmedel, och när de påverkas syns tendenser om att det ljud kan, vid hörapparatanvändning, ha en högre ljudnivå innan de börjar upplevas som störande.
I det fall som frågan berörde uppgår ljudnivåerna till ekvivalentnivå 40-45dBA och maxnivå 55dBA (inga impulsljud). Med grund i forskning och min kliniska erfarenhet bedöms risken som obefintlig för att det skulle vara skadligt för en person med hörselnedsättning vid dessa nivåer.

Med vänlig hälsning
Åsa Skagerstrand
Leg. Audionom/Doktorand
Audiologiskt Forskningscentrum
Universitetssjukhuset Örebro

Postadress
Audiologiskt Forskningscentrum
Region Örebro län
Unviersitetssjukhuset Örebro,
701 85 Örebro