



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060102

DOM
2016-08-26
Stockholm

Mål nr
M 11525-15

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-12-22 i mål nr M 3337-15, se bilaga A

KLAGANDE

1. Håbo kommun, 746 80 Bålsta
2. Upplands-Bro kommun genom Bygg- och miljönämnden, 196 81 Kungsängen
3. S A
4. K A,
5. N A,
6. GB
7. LB
8. CD
9. SD
10. ED
11. KD
12. RD
13. MD
14. SÅD
15. AE
16. FE
17. CE
18. J G,
19. AH
20. TH
21. JJ
22. NJ
23. DJ
24. GM
25. KM

Dok.Id 1281143

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

- 26. KN
- 27. ACN
- 28. LN
- 29. KN
- 30. LN
- 31. MN
- 32. JN
- 33. JS
- 34. PS
- 35. AV
- 36. MLV
- 37. Aronsborg Samfällighetsförening,

- 38. Bostadsrättsföreningen Kalmarstrand,

Ombud för 3–38: . G H B

- 39. RB
- 40. UB
- 41. PB
- 42. SKB
- 43. EF
- 44. PF
- 45. AL
- 46. OL
- 47. JP
- 48. KS
- 49. LS
- 50. TT
- 51. MP
- tillika ombud för 39-50
- 52. BF
- 53. MF

- 54. KH
- 55. CGH
- 56. PL
- 57. AL,
- 58. SL
- 59. MM
- 60. MM
- 61. PM
- 62. AN
- 63. CN
- 64. AP
- 65. NP
- 66. Småa AB,
Ombud för 66: RS och FB

MOTPARTER

- 1. NCC Roads Aktiebolag
Ombud för 1: ALA
- 2. Länsstyrelsen i Stockholms län, Box 22067, 104 22 Stockholm
- 3. Länsstyrelsen i Uppsala län, 751 86 Uppsala

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet på fastigheterna X i Upplands-Bro kommun och Y i Håbo kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på det sättet att villkor 3 och 5 ges följande lydelse.

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

50 dB(A)	vardag kl. 07.00–18.00
45 dB(A)	lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–18.00 kväll kl. 18.00–22.00
40 dB(A)	natt kl. 22.00–07.00

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 55 dB(A) 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.

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

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

Krossning och sortering får endast ske helgfria vardagar kl. 07.00–18.00.

2. Övriga yrkanden ogillas.

3. Mark- och miljööverdomstolens beslut om inhibition den 26 februari 2016 ska inte längre gälla, vilket innebär att mark- och miljödomstolens beslut att tillståndet får tas i anspråk innan domen har fått laga kraft åter gäller.

4. Mark- och miljööverdomstolen avslår yrkandena om ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen från M P, AL

och SL samt från GHBs, FBs och RSs huvudmän.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Håbo kommun har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. Håbo kommun har, för det fall Mark- och miljööverdomstolen meddelar tillstånd för verksamheten, *i andra hand* yrkat att följande ska gälla.

- Verksamhet ska endast tillåtas helgfri vardag kl. 07.00–18.00. Om Mark- och miljööverdomstolen tillåter viss verksamhet utanför dessa tider ska krossning och sortering endast få ske helgfri vardag kl. 07.00–18.00.
- Lastbilstransporter till och från verksamheten ska endast tillåtas dagtid kl. 07.00–18.00.
- Om Mark- och miljööverdomstolen tillåter verksamhet nattetid ska slutliga villkor om verksamhetstider och buller fastställas efter en prövotid på sex månader.

Håbo kommun har även yrkat att ett eventuellt tillstånd inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

Upplands-Bro kommun genom Bygg- och miljönämnden (Upplands-Bro kommun) har yrkat att tillståndet ska kompletteras enligt följande.

- *I första hand* ska villkor 5 ändras så att verksamhetstiden i första stycket även ska gälla massorna från Förbifart Stockholm och *i andra hand* ska ett nytt villkor om lågfrekvent buller införas.
- Ett villkor som kan reglera föroreningshalten i inkommande externa massor som inte tillhör Förbifart Stockholm ska införas enligt följande. *I första hand* att föroreningshalten i schakt- och jordmassor inte får överskrida ”mindre än ringa risk” i enlighet med Naturvårdsverkets handbok *Återvinning av avfall i anläggningsarbeten* (2010:1) och *i andra hand* att endast massor som härrör från jungfrulig mark får hanteras inom verksamhetsområdet. Massor från jungfrulig mark i anslutning till stadsmiljö är inte tillåtna då de bör betraktas som potentiellt förorenade.

Upplands-Bro kommun har även yrkat att ett eventuellt tillstånd inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

G H Bs huvudmän har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööver-domstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan.

De har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avvisa ansökan. De har *i sista hand*, för det fall Mark- och miljööverdomstolen finner att den inte kan avslå ansökan i dess helhet alternativt avvisa den, yrkat enligt följande.

- Tillståndstiden ska begränsas till att gälla mottagande av material från Förbifart Stockholm under den tid som projekt Förbifart Stockholm pågår och utlastning sker via Trafikverkets tillfälliga hamnar.
- Tillståndet ska begränsas till att gälla enbart material från Förbifart Stockholm, dvs. enbart 3 miljoner ton tunnelberg med direkt koppling till projektet.
- Maximalt antal fartygsanlöp per dygn och år ska fastställas i tillståndet.
- Nedan angivna villkor ska kompletteras och justeras enligt följande.

Villkor 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 dB(A) vardag kl. 07.00–19.00
- 50 dB(A) vardag kl. 19.00–22.00

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

Villkor 3

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

- 40 dB(A) vardag kl. 07.00–18.00
- 35 dB(A) lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–18.00

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 55 dB(A) får inte utföras.

Dessa begränsningar ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar vid bostäder. Ekvivalenta värden ska beräknas för de tidsperioder som olika verksamheter pågår, dock minst en timme.

Bullermätningar för drift av hamn, transportband och krossanläggning samt trafik från fartyg och lastbilar ska utföras vid klagomål och minst en gång i månaden. Om utförd kontrollmätning visar att villkoret överskrids ska allt arbete genast avbrytas och åtgärder vidtas så att värdena innehålls innan arbetena återupptas. Bullermätning ska utföras under dag-, kväll- och nattperioden. Ny kontrollmätning ska göras i samband med att arbetena återupptas.

Villkor 5

Lossning vid kaj 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. 07.00–18.00.

Villkor 7

Villkoret måste utvecklas så att det blir ett tillsyns- och kontrollerbart villkor.

Villkor 11

Allt bergmaterial ska förvaras inom en tät lagringsyta. Vatten från den täta lagringsytan ska omhändertas så att utsläpp av förorenande ämnen till omgivningen inte sker.

Villkor 14

Belysning vid kajanläggningen ska placeras och/eller avskärmats så att skenet inte är bländande för omgivningen.

Villkor 15

Elanslutning för fartyg ska tillhandahållas vid kaj. Elanslutning är även ett krav vid lossning samt lastning vid kajen.

Villkor 16

Hamnen och transportbandet ska rivas och transportväg mellan kaj och täkt ska återställas senast den dag då tillståndet upphör.

Delegation

Tillsynsmyndigheten ska inte få meddela undantag från de verksamhetstider som anges i villkor 5.

Säkerhet

Säkerheten för efterbehandlingsåtgärder måste ställas väsentligt högre än de av mark- och miljödomstolen beslutade.

- Nya villkor ska föreskrivas enligt följande.

Nytt villkor I

Verksamhet som medför buller eller andra störningar får inte bedrivas under följande tider.

- Från skärtorsdag kl. 12.00 till dag efter annandag påsk kl. 07.00
- Från midsommar till och med den 15 augusti
- Från den 23 december kl. 12.00 till dag efter trettondagen kl. 07.00

Nytt villkor II

Verksamheten måste bedrivas så att inga fartyg eller pråmar behöver vänta på sin tur in till kajen i Kalmarviken. Detta ska även gälla utefter hela farleden i närhet av område som är utpekade som Natura 2000-område eller naturreservat.

Nytt villkor III

Villkor om efterbehandling och återställande av täktområde ska fastställas som nytt villkor.

De har även yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

För sina huvudmän GB, LB, SD, KD, SÅ och MD, AE, FE, DJ, G och KM, MN, L och KN och JS samt A och MLV, som har strandtomt och där det är öppet vatten mellan deras fastigheter och den planerade verksamheten, har hon yrkat att NCC ska förpliktas att betala rättegångskostnaden i mark- och miljödomstolen med de belopp som yrkades där samt för rättegångskostnaderna i Mark- och miljööverdomstolen.

M P och **hennes huvudmän** har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. De har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avvisa ansökan. De har *i sista hand* yrkat att målet ska återförvisas till mark- och miljödomstolen för förnyad prövning. För det fall tillstånd meddelas har de yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska besluta att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande samt att tydliga och kontrollerbara villkor ska föreskrivas enligt följande.

- Tillståndet ska begränsas till att endast avse mottagande av bergmassor från Förbifart Stockholm under den tid som Förbifart Stockholm pågår och utlastning sker via Trafikverkets tillfälliga hamnar.
- Tillståndet ska *i första hand* begränsas till att endast avse mottagande av bergmassor från Förbifart Stockholm, dvs. totalt 3 miljoner ton tunnelberg under tillståndstiden och maximalt 1,25 miljoner ton tunnelberg per år.
- Tillståndet ska *i andra hand* endast medge att rena massor, som härrör från jungfrulig mark, utöver de massor som tas emot från Förbifart Stockholm, få tas emot i Toresta för lagring och hantering.
- NCC ska utföra erforderlig provtagning av mottagna massor som inte härrör från Förbifart Stockholm för att säkerställa att dessa är rena.

- Maximalt antal fartygsanlöp per dygn och år ska fastställas.
- Hamnen och transportbandet ska rivas och transportväg mellan kaj och täkt ska återställas *i första hand* innan tillståndet upphör och *i andra hand* senast ett år efter att tillståndet upphört.
- Villkor för efterbehandling och återställande av täktområde ska fastställas.
- Bergmaterial ska förvaras inom en tät lagringsyta. Vatten från den täta lagringsytan ska omhändertas så att utsläpp av förorenande ämnen inte sker till omgivningen.
- Krav på framdragande av el till kaj samt krav på att el ska användas av fartyg som ligger vid kaj.
- Krav på hur fartyg och pråmar ska angöra och lägga ut från kajen för att minimera skador på vattenlevande arter samt att förflyttning av fartyg eller pråm vid lossning och lastning ska ske genom manuell förhalning och inte genom motor (på fartyg eller lotsbåt).
- Fartyg och pråmar ska lossas och lastas med långsidan mot kajen.
- Fartbegränsning ska fastställas i Kalmarviken och vid inloppet till Kalmarviken för fartygstrafiken till och från hamnen för att minimera erosion och uppgrumling samt ur säkerhetssynpunkt.
- Verksamhet ska bedrivas så att inga fartyg eller pråmar behöver vänta på sin tur i Kalmarviken och inte heller efter farleden i närheten av område med fågel-fauna eller skyddade områden (naturreservat och Natura 2000-områden).
- Lastbilstrafik till och från tåkten ska inte trafikera Bålsta tätort (förbi Kalmar-sand och Fånäs) utan både inkommande och utgående trafik ska gå via väg 840 mot Bro.
- Verksamhet som medför buller och andra störningar får endast bedrivas vardagar kl. 07.00–18.00.
- Verksamhet som medför buller och andra störningar får inte bedrivas:
 - från skärtorsdag kl. 12.00 till dag efter annandag påsk kl. 07.00
 - från midsommar till och med den 15 augusti
 - från den 23 december kl. 12.00 till dag efter trettondagen kl. 07.00.
- Buller från verksamheten ska under driftskedet begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån (beräknad under aktiv period) utomhus vid fasad inte överskrider:
 - 35 dB(A) vardagar dagtid (kl. 06–18).

- 30 dB(A) kväll och natt (kl. 18–06), samt lördag, söndag och helgdag dagtid (kl. 06–18).
- Maximal ljudnivå (>45 dB(A)) ska inte förekomma nattetid (kl. 22–06).
- Villkor med gränsvärde för lågfrekvent buller inomhus ska fastställas.
- Bullermätningar för drift av hamn, transportband och krossanläggning samt trafik från fartyg och lastbilar ska utföras vid klagomål och minst en gång i månaden. Om utförd kontrollmätning visar att villkoret överskrids ska allt arbete genast avbrytas och åtgärder vidtas så att värdena innehålls innan arbetena återupptas. Ny kontrollmätning ska göras i samband med att arbetena återupptas.
- Bullermätning ska utföras vid bostäder under de perioder som verksamhet pågår, dvs. dag-, kväll- och nattperioden.
- NCC ska åläggas att inlösa fastigheter/bostadsrätter till ett värde som beräknats opåverkat av NCC:s verksamhet om fastighetsägare/bostadsrättsinnehavare yrkar på inlösen före utgången av tillståndets giltighetstid.

Delegation: Tillsynsmyndigheten ska inte få meddela undantag från villkor i tillståndet.

M P har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader för eget arbete vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp samt rättegångskostnader för eget arbete vid Mark- och miljööverdomstolen jämte ränta enligt räntelagen.

B och **MF** har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. De har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avvisa ansökan. De har *i sista hand* yrkat att NCC:s utredning i målet ska kompletteras samt att ett eventuellt tillstånd ska begränsas och regleras enligt följande.

- Arbeten ska inte tillåtas vid annat tillfälle än vardagar kl. 7–18.
- Ackumulerat buller med lossning, transport, truckar, fartyg på svaj med motorer på hela dygnet samt krossning, inklusive lastbilstrafik ska anges.

- Kumulativt buller med hänsyn till annan verksamhet i viken, Gyproc samt konsekvenser av den tänkta utökningen av Cementas verksamhet med 250 fartyg per år ska anges.
- NCC ska åläggas att lösa in deras fastighet, om det blir aktuellt, till inköpspris med tillägg för eventuellt högre marknadsprissituation i Stockholmsregionen gällande vid försäljningstillfället.
- NCC ska åläggas att sätta upp utrustning på strategiska platser för kontinuerlig mätning av buller och damm och redovisa detta regelbundet.
- NCC ska åläggas att säkerställa att lastbilstransporter inte sker med öppna lämmar eller flak.
- Det ska föreskrivas ett betydande vite i avtalet med NCC om inte åtaganden följs. Modellen för viten ska klarläggas och dokumenteras för de som eventuellt drabbas.
- Det ska införas en avtalsklausul där driften upphör med omedelbar verkan om avvikelse sker mot definierade mätpunkter avseende bullernivåer, damm, vattenförorening.
- NCC ska förpliktas att säkerställa en säker trafikmiljö inom deras område genom att anlägga en cykelväg/gångväg längs sträckan Stockholmsvägen–Allévägen–väg 840 till Upplands-Bro, täcka lastbilsflak där damm kan uppstå, förbjuda trafik på Stockholmsvägen via Bålsta.
- NCC ska åläggas att ta bort kaj, stenkross och samtlig tillhörande utrustning relaterat till verksamheten efter avtalsperioden samt att återställa området till ursprungligt skick enligt vad som reglerades i tidigare tillstånd.

De har även yrkat att samrådet ska göras om samt att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

KH har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. Han har *i andra hand* yrkat, för det fall NCC ges tillstånd, att NCC ska avkrävas en betydligt mer noggrann utredning och redovisning av metoder och konsekvenser innan domstolen medger tillstånd. Han har *i sista hand* yrkat, för det fall domstolen avser tillåta verksamheten utan mer

noggranna utredningar, att tillståndet ska omgärdas av skarpa och tydliga begränsningar enligt följande.

- Ingen verksamhet ska få bedrivas nattetid eller på helger.
- Verksamheten ska endast tillåtas så länge tunneldrivningen på Lovön pågår.
- Verksamheten ska avvecklas omgående utan dröjsmål efter tillståndstiden och området ska vara återställt senast ett år senare.
- Vid upprepade avsteg från t.ex. bullerkrav ska tillståndet dras in och verksamheten upphöra omgående.

Han har även yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

CGH har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. För det fall NCC ges tillstånd har han yrkat att utredningen angående erosion p.g.a. fartygstrafiken kompletteras samt att ett villkor om kontroll av stränder i hela området avseende följdverksamheten föreskrivs.

Han har även yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

PL och **MM** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. För det fall NCC ges tillstånd har de yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

A och **SL** har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. Om tillstånd meddelas har de *i andra hand* yrkat att följande villkor ska gälla.

- Båttransporter ska ske genom redan etablerad farled.
- Transporter för personer ska anordnas för att ta sig över rännen vid Norra Björkfjärden vintertid.
- Cykelväg ska anläggas från Toresta till Bro respektive Bålsta.

De har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

M och **PM** har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan.

De har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avvisa ansökan. De har *i sista hand* yrkat att NCC:s utredning i målet ska kompletteras samt att ett eventuellt tillstånd inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande och ska begränsas och regleras enligt följande.

- Bullerutredningen ska lämnas utan beaktande i målet.
- Tillåten bullernivå dagtid kl. 07–18 ska vara 40 dB(A) och övrig tid 35 dB(A).
- Att tillståndet inte omfattar lossning av bergmassor nattetid.
- Att tillståndet inte omfattar annan verksamhet än hantering av bergmassor från Förbifart Stockholm.
- Att NCC ska åläggas att följa de administrativa föreskrifter och de miljökrav Trafikverket ställer för de entreprenader som omfattar etablering och drift av de tillfälliga hamnarna för Förbifart Stockholm.
- Transporter till och från området ska anses vara följdverksamhet och NCC ska åläggas att redovisa miljökonsekvenserna av transporterna.
- Tillståndet, i det fall tillstånd lämnas, ska endast omfatta verksamheter vardagar kl. 07.00–18.00.
- Uppföljande bullermätningar ska genomföras vid bostäder.

A och **CN** har *i första hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avvisa ansökan. De har *i andra hand* yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan. De har *i sista hand* yrkat att NCC:s utredning i målet ska kompletteras samt att ett eventuellt tillstånd ska begränsas och regleras enligt följande.

- NCC ska ge garantier på att Håbo kommuns vattentäkt, badplatser och stränder inte kommer att negativt påverkas genom en kraftig ökning av fartygstrafiken i hela Kalmarviken och lagring av bergsmassor i Toresta.
- Tillståndet ska förenas med villkor om krav på borttagande av kaj, transportband och transportväg samt plan för efterbehandling och återställning av hela området till ett så nära ursprungligt skick som möjligt.
- Kontrollen av verksamheten ska inte ske genom egenkontroll utan av utomstående företag med behörighet för sådana kontroller.

- Ett villkor om kontroll av stränder i hela området avseende följdverksamheten föreskrivs.

De har även yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

AP och **NP** har yrkat att Mark- och miljööver-domstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och avslå ansökan.

De har även, som det får förstås, yrkat att tillståndet inte ska förenas med ett verkställighetsförordnande.

Småa AB har yrkat att NCC ska förpliktas att betala Småa AB:s rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen med där yrkat belopp.

Småa AB har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

MOTPARTERNAS INSTÄLLNING

NCC Roads AB (NCC) har bestritt samtliga framförda yrkanden, men anfört att bullervillkoret i mark- och miljödomstolens dom behöver rättas. Bolaget har vidhållit att det inte behövs något villkor för lågfrekvent buller, men har i andra hand godtagit ett sådant villkor med följande lydelse.

- Lågfrekvent buller från fartyg vid kaj får inte ge upphov till högre nivåer än Folkhälsomyndighetens riktvärden (FoHMFS 2014:13) inomhus i bostäder.

Villkoret ska vid behov kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Villkoret är uppfyllt om beräknad ljudnivå utomhus vid bostadsfasad inte överstiger Folkhälsomyndighetens riktvärden +15 dB. Ekvivalenta värden ska beräknas för de tidsperioder som fartyg ligger vid kaj, dock minst en timme.

NCC har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen förenar sin dom med en rätt för bolaget att ta tillståndet i anspråk utan att detta har vunnit laga kraft. Vidare har

bolaget föreslagit att domsbilaga 1 bör bytas ut mot ritningen i bilaga 2 till yttrandet den 7 april 2016. Bolaget har vidhållit sin inställning vad gäller yrkandena om avvisning av vissa sakägares talan, men har inte begärt att domstolen prövar frågan igen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har bestritt ändring.

Länsstyrelsen i Uppsala län har medgett Håbo kommuns och Upplands-Bro kommuns överklaganden såvitt avser att krossning och sortering endast ska tillåtas helgfri vardag kl. 07.00–18.00 samt att villkor ska fastställas för föroreningsinnehåll eller hantering av massor som inte härrör från Förbifart Stockholm. I övrigt har länsstyrelsen bestritt ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Håbo kommun har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Kommunen har länge haft strategin att utveckla Kalmarviken med fler bostäder och utveckling sker genom såväl förtätning och omvandling som genom nyexploatering. Under de närmaste åren förväntas ca 700–800 bostäder tillkomma längs viken. Nuvarande detaljplanering innebär att den västra delen av viken utgör ett omvandlingsområde i syfte att utveckla boendemiljöer samt tillgängliggöra strandlinjen för Bålstaborna. Kommunen avser att fortsätta arbetet med planprogrammet avseende utveckling av Dragelund (i den fördjupade översiktsplanen för Bålsta tätort benämnd Nya Kalmar-sand), trots NCC:s avtal med berörd fastighetsägare. Den ansökta verksamheten kommer att påverka bostadsutvecklingen i kommunen negativt och det finns en uppenbar risk att kommunen inte kommer att kunna genomföra planerade bostadsprojekt. För kommunens långsiktiga strategi för bebyggelseutveckling är tio år en lång tid.

Bullret vid lossning och utlastning riskerar att påverka de drygt 1 000 boende i Kalmarviken. Kommunen är framförallt oroad för att buller nattetid ska störa närbelägna bostäder. Bolaget har inte visat hur villkoret för buller under en lossningscykel nattetid kommer att kunna efterlevas och kommunen anser att det finns en risk att

villkoret inte kommer att kunna innehållas. Bolaget har enligt tillstånd för tidigare täktverksamhet på platsen endast haft tillåtelse till krossning helgfria vardagar kl. 07.00–18.00 och kommunen kan inte se några skäl till att krossning och sortering skulle få ske kvällstid ända fram till kl. 22.00 i ett nytt tillstånd.

Hela Kalmarviken är attraktivt för rörligt friluftsliv. Badet vid Kalmarsand är kommunens största friluftsbad. Vintertid ger isläggning i viken goda möjligheter till vintersporter. Området från kommungränsen i söder, mellan Kalmarviken i väster och E18 i öster, till Draget i norr, är utpekad som skog med socialt värde i den fördjupade översiktsplanen. En ny verksamhet vid Toresta skulle försämra möjligheterna att förverkliga ambitionen att tillgängliggöra vatten- och strandområdena samt försämra det fortsatta nyttjandet av viken för friluftsliv.

Verksamheten kommer att göra ett stort intrång på växt- och djurlivet på land och i vatten. Enligt ansökan har strand- och skogsområdet som behöver tas i anspråk naturvärdesklass 2 med påtagligt naturvärde. Området är utpekad i Stockholms läns regionala utvecklingsplan RUF5 som ett viktigt regionalt grönt samband, en s.k. grön kil, vars värdekärna kommer att bli starkt påverkad genom anläggning och drift av hamnen. Det är en brist att den limnologiska inventeringen av stranden utfördes tidigt på växtsäsongen, då en del arter är svåra att upptäcka. Bolagets konsult Niras har uppgett att det inte kan uteslutas att den rödlistade arten småsvalting finns i området, då arten är svår att upptäcka vid en tidpunkt då den inte blommar. Även landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt av den omfattande utfyllnaden som planeras för kajanläggningen tillsammans med åtgärderna på marken, bl.a. kommer transportbandet bli väl synligt.

Kommunen ser med stark oro på den ökade mängd tung trafik som verksamheten kommer att tillföra Bålsta tätort.

Om verksamheten inledningsvis tillåts nattetid ska slutliga villkor beträffande verksamhetstider samt buller fastställas efter en prövotid på sex månader. Först efter att verksamheten är i drift kan påverkan på omgivningen bedömas. Även verksamhetens uppkomst av lågfrekvent buller behöver observeras under en prövotid.

Eftersom det i dagsläget är osäkert hur många fartyg som kommer att utnyttja elanslutning vid kaj är det svårt att bedöma hur stor påverkan verksamheten kommer att ha för närboende i form av lågfrekvent buller.

Upplands-Bro kommun har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Det går inte att utläsa utifrån det underlag som NCC har tagit fram i samband med ansökningsprocessen hur stor påverkan verksamheten kommer att få för närboende i form av lågfrekvent ljud. NCC har inte heller redovisat några ytterligare åtgärder för att minska störningen från sådant ljud. Lågfrekvent ljud kan leda till symptom som trötthet, irritation, störd sömn och koncentrationssvårigheter, vilka kan uppträda redan vid relativt låga ljudnivåer. Grupper som kan vara mer känsliga för ljud än andra är barn. Problemet med lågfrekvent ljud är att det är svårare att dämpa än högre frekvenser, vilket i sin tur leder till att det kan uppfattas på mycket stora avstånd från källan. Det är relevant att införa begränsande riktvärden för lågfrekvent buller från verksamheten som helhet, dvs. inklusive fartygstrafiken. Folkhälsomyndighetens riktvärden för dB(C)-nivåer ska skrivas in som villkor i domen och kontrolleras och följas upp på samma sätt som övrigt buller.

Toresta ingår i en grön värdekärna i Görvälnkilen och har pekats ut som ett tyst område med bullernivåer som underskrider 45 dB(A). Kommunen har i den övergripande landsbygdsplanen uttryckt att de tätortsnära områden som utpekats som tysta, såsom Toresta, behöver uppmärksammas i den fortsatta utvecklingen av landsbygden. Detta gäller särskilt för områden som är av stor betydelse för upplevelsen av natur- och kulturmiljöer eller för friluftsliv. För att minska störningarna i form av buller från verksamheten anser kommunen att krossning- och sortering endast bör tillåtas helgfri vardag kl. 07.00–18.00.

I så stor utsträckning som möjligt ska lossning undvikas nattetid. När det inte är möjligt ska NCC vidta förebyggande åtgärder i form av att informera närboende i god tid om när bullrande moment kommer att genomföras och hur länge det kommer att pågå. Det ska även finnas uppgifter om kontaktperson med telefonnummer. Det kan även finnas behov av att NCC informerar i förväg om krossningskampanjer och/eller intensiv fartygstrafik till närboende om verksamheten beviljas tillstånd.

Den tidigare täktverksamheten är placerad på en ås, vilket ökar risken att eventuella föroreningar når grundvattnet. Om Sverige ska nå miljömålet *Grundvatten av god kvalitet*, krävs det att grundvatten skyddas från föroreningar. Utifrån områdets känslighet och betydelse finns det ett behov av att utöver verksamhetens egenkontrollprogram fastställa villkor för den masshantering som planeras utöver mottaget bergmaterial från Förbifart Stockholm, antingen genom riktvärden eller genom reglering av hantering och förvaring av massorna. För att minska risken att föroreningar sprids till grundvatten och omgivande miljö, bör det villkoras att alla inkomna massor ska förvaras inom tätade ytor och att kontroll av lakvatten genomförs. Lakvatten som eventuellt innehåller andra föroreningar än kväve ska inte släppas ut till salixodlingen utan bör tas om hand och renas separat. Riktvärden från Naturvårdsverkets handbok om återvinning av avfall i anläggningsarbete, NV 2010:1, kan vara tillämpbara i det här fallet. För att uppnå miljömålet *En giftfri miljö* är det av stor vikt att det finns krav och villkor angående kontroll av massor.

När det gäller den nya kajutformningen saknar kommunen en noggrannare beskrivning av konstruktionen och vad den innebär för skillnader avseende störningar för miljö och hälsa, däribland bullerstörningar och dagvattenhantering. Det är positivt att inga arbetsfordon kommer att köra ut på fartyget.

G H Bs huvudmän har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Verksamheten är inte tillåtlig. Den strider mot miljöbalkens portalparagraf liksom bestämmelser om lokalisering, hushållningsreglerna, områdes- och artskydd samt miljö kvalitetsnormer. Håbo kommun har antagit detaljplaner om ny bostadsbebyggelse runt Kalmarviken, något som bör ingå i lokaliseringsbedömningen även om dessa planer inte rör själva verksamhetsområdet. Verksamheten kommer att medföra påtaglig skada på riksintresset enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Ansökningen behöver preciseras för att det ska vara möjligt att bedöma konsekvenserna av verksamheten och ställa krav på lämpliga skyddsåtgärder. Verksamheten kommer att pågå under en betydligt längre tid än vad som är normalt i ett anläggningsprojekt och tio år är inte en verksamhet av tillfällig karaktär. En bedömning av den sammanlagda miljöpåverkan av den sökta verksamheten och t.ex. den hamnverksamhet som finns och planeras vid

Cementas anläggning i Kalmarviken måste göras. Om verksamheten bedöms tillåtlig, ska verksamhetstiden vara direkt kopplad till tidsperioden för Förbifart Stockholm.

Den planerade verksamheten kommer att dominera omgivningen och omkringliggande bebyggelse förlorar sin karaktär. Den kommer även att medföra en ökad trafik både på land och i vatten, vilket innebär buller och sämre luftkvalitet samt fara för person- och saksador på förbipasserande. Vattenkvaliteten kommer att påverkas.

Miljökonsekvensbeskrivningen är så undermålig att den inte kan ligga till grund för beslut. Bristerna kan inte åtgärdas genom att domstolen förelägger NCC att inkomma med kompletteringar. För att kunna bedöma de totala miljökonsekvenserna av sjötransporter till hamn för mellanlagring, krossning, lastbilstransporter, sjötransporter ut från hamn och övrig hantering måste detta framgå av miljökonsekvensbeskrivningen. Beskrivningen av omgivningarna, inklusive naturområden av riksintresse för naturvård och kulturmiljö, är knapphändiga. Vidare är utredningen av alternativa platser undermålig. Bristerna är av den grad att Mark- och miljööverdomstolen varken kan pröva om den valda platsen är lämplig eller om krav på annan lokalisering skulle vara oskäligt.

Samråd har inte skett i enlighet med 6 kap. 4 § miljöbalken. NCC skickade inte information och inbjudan till samråd till samtliga enskilda som kan bli särskilt berörda. NCC valde vidare att inte hålla något samrådsmöte. Svarstiden för det skriftliga samrådet var synnerligen kort, enbart 14 dagar jämfört med de tre veckor som Naturvårdsverket rekommenderar. Det är oklart i vilken utsträckning samråd skett för den samlade verksamhetens olika delar och för projektet som helhet. Samrådsförfarandet har alltså inte gått till på ett formellt riktigt sätt, vilket är en processförutsättning.

Mark- och miljödomstolen har gett tillstånd utan utredning om påverkan på Natura 2000-områden och med vetskap om att det finns skyddade arter som inte alls utretts i målet. Verksamheten riskerar att medföra betydande påverkan på flera Natura 2000-områden och tillstånd krävs därför enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Mark- och miljödomstolen har felaktigt kommit fram till att artskyddsdispens inte behövs vad gäller påverkan på fiskgjuse och havsörn. För att bedöma den eventuella störningen på

fåglarna måste kommande bullernivåer inklusive förekomsten av impuls ljud jämföras med hur det sett ut det senaste decenniet. Sådana bullerstudier saknas i målet. Hela området utgör och omges av viktiga fågellokaler där möjligheter till födosök och häckning för flera fågelarter upptagna på fågeldirektivets lista 1 är mycket goda. Det finns stor risk för att bl.a. fiskgjusen störs av verksamheten. Förutsättningar för dispens från artskyddet för den större vattensalamandern saknas och det finns inte heller ett tillräckligt beslutsunderlag för en sådan bedömning. Mark- och miljödomstolen har inte fattat sitt beslut angående verksamhetens tillåtlighet utifrån påverkan på skyddade arter på relevanta och vetenskapliga grunder. Det är inte heller visat att arten småsvalting inte kan komma att skadas på ett sätt som är förbjudet enligt 7 § artskydds-förordningen.

När det gäller strandskydd saknas särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken samt yrkande om strandskyddsdispens för väg och transportband inom området.

Hamnverksamheten leder till en flerfaldig ökning av fartygs- och pråmtrafik i en känslig del av Mälaren. Förutom risk för olyckor och spill innebär verksamheten ökade utsläpp av avgaser, kväveoxider och partiklar över Mälaren. Det kan därmed inte uteslutas att verksamhetens genomförande kan komma att innebära att miljö kvalitetsnormerna för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Tillstånd borde därför inte ha meddelats verksamheten.

All planerad fartygstrafik längs den idag ofrafikerade farleden har ett direkt samband med den nu tillståndsgivna verksamheten, vilket bör beaktas vid tillståndsprövningen. Längs med farleden Lovön–Toresta finns fem Natura 2000-områden med särskilt skydd av arter och de ifrågasätter om den omständigheten att mark- och miljödomstolen inte begärde in utredning om påverkan på dessa områden utgör ett rättegångsfel. Det är mycket viktigt att t.ex. även alla landtransporter vid byggande och drift av hamnen samt alla sjötransporter, inte bara till och från farled, måste anses vara sådana följdverksamheter som enligt 16 kap. 7 § miljöbalken ska omfattas av prövningen. NCC:s resonemang om att transporter på allmän väg och i farleden inte ska ingå i bedömningen begränsar möjligheten för domstolen att fullt ut bedöma miljökonsekvenserna och strider mot MKB-direktivets krav om att kumulativa effekter

ska ingå i prövningen. Följdverksamheten i form av både lastbils- och fartygstrafik är av avgörande betydelse för att bedöma verksamhetens tillåtlighet.

Vid sidan av lastning av fartyg och pråmar utgör anläggning vid kaj av fartyg som transporterar material källor till högt momentant buller. Lastbils- och dumpertransporter medför även mycket stora bullerolägenheter. De ifrågasätter de bullerberäkningar som gjorts, då de riskerar att undervärdera störningarna, inte minst de som sprids över vattenytan. NCC har fått tillstånd till lossning av bergmaterial och transport till och från arbetsområdet dygnet runt under tiden som arbetet med Förbifart Stockholm pågår. Det är fullständigt oacceptabelt och inte förenligt med 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken.

NCC har inte visat att kravet i 11 kap. 6 § miljöbalken är uppfyllt och NCC:s bedömning att verksamheterna enbart förväntas medföra begränsade miljökonsekvenser är felaktig. Det framgår inte av mark- och miljödomstolens domskäl hur domstolen gjort bedömningen att vattenverksamhetens fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skador och olägenheter av den annat än att verksamheten skulle behövas för Förbifart Stockholm. Om Mark- och miljööverdomstolen anser att verksamheten, trots vad de anfört, är tillåtlig, förhindrar 2 kap. 9 § miljöbalken de aktuella verksamheterna som genom sin påverkan kan befaras föranleda skada och olägenhet av väsentlig betydelse. Särskilda skäl saknas.

När det gäller den ändrade kajanläggningens utformning och konstruktion medför detta att nya utredningar behövs för att kunna bedöma dess påverkan på skyddade arter, strandskyddsområdet samt bullerolägenheter. Bullerberäkningarna är gjorda utifrån att kajen sträcker sig ca 35 meter ut i vattnet från strandlinjen och inte 100 meter som de nya ritningarna visar. En pontonkaj medför andra typer av störande påverkan på bl.a. bottenområdet under själva driften av verksamheten då fartygstrafiken är igång jämfört med vad den tidigare konstruktionen skulle ha medfört. Bolaget har inte visat att den nya kajanläggningen är tillåtlig och utan nya utredningar kan verksamhetens tillåtlighet inte klarläggas.

M P har till stöd för sin och sina huvudmäns talan uppgett i huvudsak följande.

Samrådet och miljökonsekvensbeskrivningen är behäftade med mycket allvarliga brister som inte kan läkas vid prövningen i Mark- och miljööverdomstolen.

Konsekvensen av att inte några miljö- och naturskyddsorganisationer och sakkunniga, t.ex. vad gäller rovfåglar, har bjudits in till samråd är en allvarlig brist. NCC har inte heller följt upp vissa rapporterade fynd av skyddade arter genom egna sakkunniga undersökningar. Båda dessa omständigheter är var för sig skäl för att avvisa ansökan.

Fartygstrafiken i farleden mellan Toresta och Lovön ska anses vara följdverksamhet och omfattas av tillståndsprövningen. I vart fall ska den idag otrafikerade farleden anses vara det. NCC bör redogöra för vilken trafik som idag förekommer i farleden mellan Lovön fram till den sträcka som är otrafikerad. Längs farleden mellan Lovön och Toresta finns flera områden med särskilt skydd för arter. NCC har inte visat någon utredning om den påverkan som kan följa av fartygstrafiken i sträckan från att farleden delar sig i höjd med Fagerön till det att farlederna upphör i närheten av hamnarna på Lovön. Denna bristande redovisning innebär även att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig, vilket är ett processhinder. NCC:s ansökan ska således avvisas.

Samtliga kända lokaler av småsvalting i Mälaren, i Stockholms län, ligger vid farleder där berg från Förbifart Stockholm ska transporteras. Det finns ytterligare en känd lokal av småsvalting i Mälaren inom Uppsala län. Samtliga kärnområden ska skyddas.

Tillståndsprövningen ska omfatta alla de effekter som den sökta verksamheten kan få på Natura 2000-området, se rättsfallet NJA 2013 s. 613. I detta mål har mark- och miljödomstolen, genom att göra en avgränsning av följdverksamhet av fartygs-transporter som står i strid med gällande rättspraxis från Högsta domstolen, kringgått bestämmelsen i 4 kap. 8 § miljöbalken. Mark- och miljödomstolen har här brustit i sin materiella processledning på sätt som utgör ett rättegångsfel. Mark- och miljödomstolens dom ska därför undanröjas och målet återförvisas dit.

Mark- och miljödomstolen har inte heller beaktat K Ss besvär och risk för ohälsa. Han löper en större risk att drabbas av ohälsa genom påverkan på blod-cirkulation och blodtryck samt att drabbas av ytterligare försämrad hörsel. Alla gräns-värden för buller (inklusive lågfrekvent buller) ska med hänsyn härtill sänkas med 5

dB(A)-enheter, både vad gäller ekvivalenta värden beräknade på en lastningscykel (för såväl dag, kväll och natt, vardag som helg) och gränsvärdet för maxnivåer. Mark- och miljööverdomstolen bör även pröva om ljudet från verksamheten är särskilt störningsframkallande och därför omfattas av kravet på en sänkning av 5 dB(A) enligt Naturvårdsverkets vägledning om buller från industriverksamhet. NCC bör därför även redogöra för antalet ljudbangar på 127 dB(A) vid källan samt tidsåtgången för lastning och lossning.

NCC har inte redogjort för varifrån massorna som inte är från förbifarten ska komma. Eftersom det är svårt att för varje inskeppad last säkerställa att allt material är rent bör ett tillstånd endast avse bergmassor från Förbifarten. Om tillståndet även innefattar andra massor bör det kompletteras med villkor att endast rena massor, utöver de massor som tas emot från Förbifart Stockholm, får tas emot för lagring och hantering i Toresta. Vidare bör fastställas att NCC ska vara skyldig att vidta provtagning av mottagna massor.

I regeringens beslut om tillåtlighet för Förbifart Stockholm har föreskrivits att de tillfälliga hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. Detta bör även gälla mottagningshamnarna och innebär att ett eventuellt tillstånd till verksamheten ska upphöra när tunneldrivningen för förbifart Stockholm är slutförd. Då ska även kaj och transportband omgående rivas och mark och transportväg återställas.

När det gäller lastbilstrafiken kommer en stor del att gå igenom Bålsta. Om endast hälften av trafiken till och från Toresta tar vägen via Kalmarsand kommer den tunga trafiken öka från 130 till 330 årsmedeldygnstrafik. Den tunga trafiken till och från Toresta kommer att vara den helt dominerande tunga trafiken på Stockholmsvägen genom Kalmarsand och Fånäs. Även vid en beräkning med av NCC uppgivna antal fordon kommer den tunga trafiken att mer än fördubblas. Det helt uppenbart att denna lastbilstrafik utgör en följdverksamhet, se rättsfallet NJA 2004 s. 241. NCC har inte utfört någon utredning som visar hur mycket buller den starkt ökade tunga lastbilstrafiken kommer att medföra för de boende på Hälledagsvägen. Inte heller har det presenterats någon utredning av säkerheten. Utredningarna måste kompletteras i dessa

avseende och bullret från trafiken vägas samman med bullret från NCC:s övriga verksamhet.

Utredningen om alternativa platser för lokaliseringen är inte tillräcklig. Vid prövningen ska det sakna betydelse att NCC hade tillstånd att bedriva grus- och täktverksamhet till den 1 juni 2015 och har ingått arrendeavtal med fastighetsägare. Enligt praxis ska särskilt stränga krav ställas på lokaliseringsutredningen när den som i detta fall är starkt ifrågasatt. Det är en stor opinion mot verksamheten, totalt har ca 4 300 personer skrivit på namnlistor mot den. NCC har inte försökt hitta realistiska och lämpliga lokaliseringar. Västerås hamn är ett mycket lämpligare alternativ. Lokaliseringen i Toresta förhindrar eller försvårar möjligheterna att bygga de bostäder som är tillståndsgivna och planerade runt Kalmarviken. Lokaliseringen är även olämplig då naturmiljön hyser skyddsvärda och rödlistade arter och sjöbotten sannolikt är kontaminerad av miljögifter som riskerar att frigöras vid anläggningen av hamnen och vid fartygstrafiken. Till dess att verksamheten upphört slutligt, ca år 2030, har det en prisneddragande effekt på deras bostäder, vilket gör att de blir tvungna att bo kvar. Det är inte rimligt att enskilda ska behöva stå ekonomiska förluster och intrång i privatlivet i den omfattningen för att NCC ska kunna räkna hem sin investering. Ansökan ska därför avslås.

Ansökan ger inte stöd för att ett bibehållande av kajanläggningen stämmer överens med strandskyddsbestämmelserna. Tillstånd till vattenverksamheten kan därför endast ges om det förenas med villkor att ta bort kajanläggningen. Det är vidare inte acceptabelt att NCC får två år på sig för att återställa området och riva kajanläggningen. Det tar enligt NCC:s egen uppgift ca 6–7 veckor att anlägga hamnen. En utrivning och ett återställande bör i första hand vara slutförd inom tillståndstiden och i andra hand inom ett år från det att tillståndstiden löpt ut.

När det gäller artskydd har mark- och miljödomstolen bortsett från det krav som uttalas i rättsfallet MÖD 2013:13 om att det måste finnas underlag som medger en tillräckligt säker bedömning av risken för påverkan på fridlysta arter. Domstolen har helt bortsett från att det finns ett stort habitat/lekområde för grodor och paddor i den s.k. mikro-viken i anslutning till hamnen. NCC har inte gjort några undersökningar om grod-

djuren eller den rödlistade äkta målarmusslan kan komma att störas på ett sådant sätt att tillstånd inte får meddelas utan att frågan prövas. S L, intendent på Naturhistoriska riksmuseet, har bedömt det som sannolikt att de dammar som finns inom grustäkten är lekmiljö för bl.a. större vattensalamander. Mark- och miljö-domstolen har gjort sig skyldig till rättegångsfel genom att inte ha begärt in utredningar om dessa groddjur samt om den större vattensalamandern. Rovfåglarna kommer att exponeras för betydligt högre buller än vad NCC:s utredning visar. Mark- och miljödomstolen har bortsett från att närmast kända havsörnsbo bara ligger 500 meter från farleden och behandlar inte den störning som kan följa av den enormt ökade fartygstrafiken. Det är uppenbart att den enorma utökningen kan komma att störa och skada rovfåglarna. Bristerna i utredningarna beträffande artskydd är så allvarliga att tillstånd inte kan ges.

Det är inte tillräckligt utrett att metoden för att skydda grundvattentäkten fungerar och inte heller vilka åtgärder som kan vidtas vid ett utsläpp för att sanera kontaminerat grundvatten. Det har inte ens beslutats om villkor att kontroll av grundvatten ska ske kontinuerligt. Kontroll av brunnar en gång per år och av kvävehalten vid salixodlingen en gång i samband med starten av verksamheten är inte tillräckligt.

Den nya utformningen av kajanläggningen beror sannolikt på att stranden och sjöbotten är mycket erosionskänsliga. NCC har inte beskrivit miljökonsekvenserna vid val av en flytande kaj eller gjort en sådan riskbedömning eller redovisat planerat åtgärder i enlighet med vad SGU uttalat. Den metod för lossning som nu kommer att användas innebär att det i mycket högre utsträckning uppkommer strömmar av fartygspropellrar, svall etc. som påverkar botten, vattenlevande växter, lekande fisk och grodor samt ökar risken för grumling. Det finns en stor risk för att verksamheten vid den flytande kajen kommer att orsaka en kraftig grumling. Bullerberäkningarna är gjorda utifrån att kajen sträcker sig ca 35 meter ut i vattnet, varmed bullerspridningen dämpas av topografen. Av den nya ritningen över kajläget framgår att den yttre kanten av kajen är placerad på linjen för 7,5 meters vattendjup. De boende och det närliggande rovfågelboet kommer således att drabbas av högre buller än vad som redovisats. Genom att NCC nu ger in en ny ritning över kajläget där intrycket är att

linjerna för djupmarkering utgör vattenområde är det lätt att vilseledas att tro att kajen nu endast sträcker sig ca 35 meter från stranden och inte ca 100 meter.

Det kan ifrågasättas om Naturvårdsverkets riktlinjer för buller kan innehållas samt om den nya bullerutredningen för nattperioden har gjorts utifrån rätt förutsättningar, eftersom NCC nu har presenterat en annan metod för lossning av fartygen. Bullerutredningen måste göras om och redovisa vilket buller som bostäder belägna på 10 och 15 meter över ljudkällan drabbas av samt ljudspridning från tåktområdet som går i en båge ner mot omgivande bostäder. NCC bör också presentera en ny utredning av lågfrekvent buller. Om tillstånd ges ska det föreskrivas gränsvärden rörande lågfrekvent buller samt att bullermätningarna ska ske vid bostäder.

Ett eventuellt tillstånd ska inte förenas med verkställighetsförordnande, eftersom beslutsunderlagt är för bristfälligt.

B och **MF** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Kalmarviken är idag inte en industrihamn utan en lugn Mälmarvik för rekreation och är inte lämplig för verksamheten. Det finns ca 1 000 fast boende inom en radie på 400–1500 meter. 250 bostäder i Kalmarsand är enligt Håbo kommuns översiktsplan planerade. Tillståndet för NCC:s täkt i Toresta gick ut i juni 2015. De har dock verksamhet kvar, trots att området skulle vara återställt och alla maskiner och utrustning avlägsnade. Den ringa verksamhet som förekommer idag i Kalmarviken på västra sidan bedrivs av Gyproc dit ca 20 stora fartyg anlöper per år med gips. Den östra sidan av viken där hamnen planeras är oexploaterad och består av orörd natur där havsörnar och fiskgjusar ofta kan ses. Ca 30 procent av den vuxna befolkningen i Bålsta har skrivit på protestlistor mot NCC:s etablering. NCC:s ansökan innehåller felaktig och vilseledande information, exempelvis att Toresta ligger långt från bostäder och redan är industrialiserat. Det är inte rimligt att friluftsliv ska samexistera med en miljöfarlig industri. Konsekvenser på boende, bad och fritidsliv och vilka åtgärder som föreslås för att säkerställa dessa har inte beaktats i domen. Det finns alternativa entreprenörer och befintliga hamnar där redan en färdigbyggd infrastruktur finns för ansökt verksamhet. Förbifart Stockholm riskerar inte på något sätt att fördröjas om inte NCC får tillstånd i Toresta.

Det saknas vedertagen riskutredning, t.ex. ett klargörande av organisationen för akut räddningsverksamhet, konsekvensanalys med hänsyn till fartygskollision, utsläpp, brand, småbåtstrafik och dricksvattenförsörjning samt lastbilstransporter genom bostadsområden. De ifrågasätter hur bolagets åtagande om att bygga om tillfartsvägen alternativt att den tunga trafiken styrs österut vid utfarten på Stockholmsvägen säkerställs. All trafik ska räknas som följdverksamhet och tas med i bedömningen och krav ska ställas på NCC för redovisning av mätresultat och helhetsåtaganden. Här har mark- och miljödomstolen felaktigt utelämnat och inte ställt krav på hur ansvarsfrågan ska lösas och lämnat det öppet för NCC att själv tolka hur.

Samrådsförfarandet är bristfälligt och bör göras om. Alla som kommer att drabbas av buller skulle ha blivit inbjudna till samråd genom direkt utskick och NCC skulle även ha hållit ett möte m.h.t. konsekvenserna för människor och miljön. Det har bildats en stark opinion mot NCC:s planer och ca 4 300 personer har genom sina namnunderskrifter protesterat.

Omfattningen och konsekvenserna av den planerade verksamheten är inte klarlagd. Det är inte klart vad den ytterligare 1 miljonen ton material, som inte härrör från Förbifart Stockholm, avser. Om tillstånd ges ska det endast avse mottagande av berg från Förbifart Stockholm. Ansökan har också ändrats till att även omfatta utlastning av 500 000 ton, men det är oklart vad detta är för sorts material, vart detta ska skeppas och om hamnen är dimensionerad för detta. Det har inte heller ställts rimliga krav på kontinuerlig mätning av damm och buller.

Bullerberäkningarna är felaktiga. Det faktum att ca 30 procent av vindarna är sydliga/östliga negligeras, hänsyn har inte tagits till att ljud förstärks vid öppet vatten, det går inte att finna hur man beräknat den sammanlagda effekten av verksamheten och det framkom under huvudförhandlingen att NCC beräknat ekvivalenta värden under en hel tidsperiod, när beräkningarna ska ske på en lastningscykel. Detta innebär att samtliga bullerutredningar visar värden som understiger korrekt beräknat buller. Mark- och miljööverdomstolen måste beakta de kumulativa effekterna av Cementas planerade utökade verksamhet och NCC:s planerade verksamhet. En konsekvensbeskrivning av

den psykiska påverkan, speciellt under kvällar, helger och nätter saknas helt. De vill att man gör en bullermätning där också olika bullernivåer dokumenteras för en ”worst case” och frekvens för detta redovisas före nytt beslut.

NCC ska åläggas att sätt upp utrustning på strategiska platser för kontinuerlig mätning av buller och damm, vilket ska redovisas regelbundet, exempelvis åtkomligt via webb. Det bör föreskrivas ett betydande vite i tillståndet om inte åtaganden följs. NCC ska även åläggas att lösa in deras fastighet om det blir aktuellt, till inköpspris med tillägg för eventuellt högre marknadsprissituation i Stockholmsregionen, gällande vid försäljningstillfället.

KH har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. En ansökan om att etablera en hamn och bedriva krossverksamhet under så lång tid som 10 år ska behandlas som en ansökan om permanent verksamhet inom ett oexploaterat naturområde. NCC:s nuvarande ansökan om tillfälligt tillstånd på mark som redan är ianspråktagen bör avslås alternativt avvisas.

NCC har misslyckats att komma med trovärdiga redovisningar avseende lokalisering, dricksvatten, buller och störning, påverkan på skyddade djurarter och växter, erosion i strandzonen, rekreation och friluftsliv. Den befintliga industriverksamheten i Kalmarviken är av försumbar omfattning och orsakar mycket lite buller och störningar. Den verksamhet som NCC haft på plats har varit ”tillfällig” sedan 1960-talet och skulle idag ha varit avvecklade och återställd enligt tidigare tillstånd. NCC har såvitt han vet inte haft uppskov med återställandet varför han antar att bolaget medvetet bryter mot tidigare tillstånd. Det kan ifrågasättas vad påföljden för detta blir samt varför NCC inte vill ha några tydliga krav på återställning nu. När det gäller säkerheten bör denna uppgå till minst ett belopp i paritet med kostnaden för ett återställande och garanteras av en utomstående kreditgivare.

NCC har endast översiktligt redovisat hur berglagret ska tätas för att förhindra läckage av lakvatten till grundvattnet och Mälaren. NCC har inte heller redovisat hur mätningen av eventuella föroreningar i grundvattnet eller Mälaren ska utföras.

Lämpligen borde mätningar starta redan nu för att samla referensdata. NCC har inte heller redovisat hur ett eventuellt läckage ska hanteras.

De teoretiska modeller NCC använt i sin bullerutredning ger inte en rättvisande bild av de störningar boende kommer att utsättas för. Utredningarna stämmer inte bl.a. vad gäller mätperiodens längd och därmed den verkliga ljudutbredningen. Mätningar som gjorts av ett flertal privatpersoner i samband med att NCC utförde så kallad skutknackning våren 2015 visade på alldeles för höga maxvärden upp till två kilometer från tälkten, trots att den bullernivå som detta arbetsmoment genererar ligger markant under vad maxnivåerna kan komma upp till vid den ansökta verksamheten. Man kan därför enkelt konstatera att NCC med korrekt mätperiod inte klarar uppställda krav och därmed inte ska ges tillstånd till den ansökta verksamheten. Vid klagomål vill dessutom NCC inte mäta verkligt buller där bostäderna ligger utan använda sig av närfältsmätningar.

Det är idag klarlagt att det i direkt anslutning till NCC:s tänkta verksamhet finns fiskgjuse, bandnate, musslor, salamander och groddjur. I närområdet finns dessutom havsörn. En trovärdig redovisning av hur dessa djur- och växtbestånd kommer att påverkas vid ett eventuellt tillstånd saknas i målet.

NCC:s verksamhet kommer att innebära en massiv ökning av tung fartygstrafik som tveklöst orsakar skador på strandzonen. En trovärdig konsekvensanalys från NCC om vilka skador som kan drabba privata fastighetsägare genom den ökade fartygstrafiken efterfrågas. Det måste klargöras om NCC kan anses bli skadeståndsskyldig för de skador som uppstår genom deras följdverksamhet. Annars måste en mer omfattande utredning för att klargöra de verkliga förhållandena samt vem som är ansvarig för kommande skador göras. Den farled som valts för sjötransporten från Lovön till Toresta och som idag inte trafikeras nämnvärt, går igenom flera Natura 2000-områden för vilka det saknas redovisning i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta bör utredas och redovisas innan något tillstånd kan meddelas.

NCC anger att det inte är troligt med sjötransporter från Toresta, därför måste man anta att all borttransport sker med lastbil. Lagret i Toresta kommer att fyllas på ca 10

månader och massorna kommer därefter omgående och löpande behöva fraktas tillbaka till Stockholm med lastbil. Toresta behövs inte för Förbifart Stockholm, Trafikverket har redan säkrat tillstånd som räcker för att alla bergmassor från tunneldrivningen kan skeppas vidare utan att räkna in Toresta i den ekvationen.

CGH har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Han äger en strandtomt på Notholmen. Fastigheten har en ca 50 meter lång egen strand och två bryggor. Stranden riskerar att skadas av fartygstrafiken till anläggningen, vilken enligt mark- och miljödomstolen ska räknas som följdverksamhet. Trafiken med tungt lastade fartyg kommer att mångdubblas. Hastigheten för trafiken i farleden är 12 knop. Farleden går som närmast utanför deras udde, 150 meter. Vattendjupet 50 meter rakt ut från land understiger en meter. Svallvågornas storlek och kraft ökar där vattnet är grunt. Detta innebär att risken är stor för att just deras del av stranden kommer att skadas särskilt mycket genom ökad erosion och underminering av bryggfundament. Sanden vid hans egen badstrand kommer att spolats bort.

Miljökonsekvensbeskrivningen och domen behandlar frågan om erosion i största allmänhet utan att ha tagit hänsyn till de förhållanden som råder när det gäller vattendjup, stränder och tillåten hastighet i olika delar av Kalmarviken. I ansökan utlovade NCC att man skulle kontrollera stränderna i hamnens närhet med avseende på erosion. Eftersom domstolen och NCC haft olika åsikt om följdverksamhetens omfattning är det oklart vad detta åtagande innebär.

Kontroll av stränder inom hela området för följdverksamhet bör vara ett villkor för verksamheten. Kontrollen av stränder kan förtydligas i verksamhetens kontrollprogram. Villkor bör även finnas för krav på åtgärder vid eventuell konstaterad miljöpåverkan.

PL och **MM** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande.

Det är högst sannolikt att huspriserna kommer att rasa kraftigt och att dammpartiklar, nedsmutsat vatten, buller och en kraftig ökning av tunga fordon kommer att göra

boendemiljön farlig och ohälsosam. De kommer inte att kunna bada i Kalmarviken och under vintern kommer viken att vara en livsfara då fartygen och pråmarna gör isen opålitlig. Dricksvattnet kommer att innebära en hälsorisk.

Kalmarviken är inte ett industriområde idag. Den verksamhet som Gyproc bedriver är i viss mån störande, men begränsad till ett fåtal tillfällen och pågår inte nattetid. NCC:s lokaliseringsutredning är undermålig och alternativ, såsom Västerås, finns. De ifrågasätter även bolagets bullerberäkningar och att lossningstiden är fem timmar. De undersökningar som gjorts av NCC av bottenfauna, bottensediment, strandnära naturvärden och inverkan på miljökvalitetsnormer för vatten är undermålig.

NCC:s förslag kommer att innebära en rejäl ökning av transporter av tunga fordon på vägar med begränsat väjningsutrymme, vilket utgör en säkerhetsrisk. Lokaliseringen av hamnen kommer att medföra miljöförstöring, minskat djurliv avseende skyddade arter, skador och dödsfall av oskyddade trafikanter.

A och **SL** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. NCC:s planerade verksamhet kommer att påverka boendemiljön mycket negativt i form av högre ljudnivåer, mer damm och ökade land- och sjötransporter. Vidare kommer sannolikt all utbyggnad av bostäder i närområdet att stoppas till följd av denna verksamhet. Detaljplanen för Frösundavik visar redan idag att gällande riktlinjer för buller kommer att överskridas vid vissa tillfällen av den nuvarande verksamheten, Cementa, Gyproc etc. Utöver det finns en mängd sällsynta naturvärden i Kalmarviken, bl.a. äkta målarmussla och rovfågelbon, som kommer att påverkas negativt.

Sjöfartsverkets redovisning vid huvudförhandlingen visade att en helt ny sjöfartsled kommer att användas, där ingen reguljär båttrafik sker alls idag. Den transportleden vintertid gör att det blir helt omöjligt för länets skridskoåkare att ta sig ut på Norra Björkfjärden från nordvästra Stockholm under hela genomförandetiden (minst fem vintrar eller mer). Det bör därför föreskrivas ett villkor att NCC åläggs att ordna transport över rännan vintertid.

M och **PM** har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Ansökan ska i första hand avslås enligt 16 kap. 6 § miljöbalken, eftersom NCC inte har fullgjort sina skyldigheter enligt tidigare tillstånd. NCC har under ett flertal år brutit mer i tåkten än det tidigare tillståndet medger. Skillnaden mellan tillåten och uttagen mängd är betydande och under flera år mer än dubbelt den tillåtna.

Samrådsprocessen uppfyller inte miljöbalkens krav. Sökanden har efter hand ändrat ansökan till att omfatta verksamhet dygnet runt. Det är en väsentlig förändring som borde samverkats med boende, kommuner och allmänhet. De av NCC uppgivna alternativa lokaliseringarna är inte realistiska och uppfyller inte miljöbalkens krav. En realistisk alternativ lokalisering är dock Västerås hamn. Ansökningen ska därför avvisas.

Bullerutredningen i målet är felaktig och gjord utifrån fel förutsättningar. Kartorna över bullerspridningen är baserade på en bullerkälla vid fartyget där det senare är inritat för nära land (ca 35 meter från land). Om däremot bullerkällan placeras som NCC avser och som visas i den tekniska beskrivningen (ca 100 meter från land), sprids bullret på ett helt annat sätt, eftersom topografin inte längre skyddar. Angivna bullervärden kan då inte innehållas. Naturvårdsverkets riktlinjer för buller för friluftsområde ska tillämpas. Lossningstiden är fortfarande relevant och det finns grund för att anta att den tiden ökat med den nya metoden för avlastning. NCC garanterar heller inte att den grävmaskin som det är bestämt ska användas för avlastning drivs av el, trots att beräkningarna av bullerspridningen i tillkommande bullerkarta utgår från en elansluten mobilkran. Bullerkartan är således även i denna del felaktig. Vidare är ljudkaraktären vid avlastning särskilt störningsframkallande på sätt att det ska medföra en sänkning av tillåtna bullervärden med 5 dB(A) enligt Naturvårdsverkets riktlinjer. Bullerutredningen har så stora brister och felaktigheter att Mark- och miljööverdomstolen ska lämna den utan beaktande i målet.

Mark- och miljödomstolen har gjort en felaktig bedömning av påverkan på rovfåglarna. Relevant är om de individer kopplade till närområdet påverkas och vilka konsekvenser den sökta verksamheten har för dessa. Rovfåglarna kommer att störas på ett helt annat sätt än tidigare. Naturområdet kring tåkten är mycket väl lämpat som

boplats för rovfåglar med bl.a. äldre barrträd och närhet till vatten och dylika områden blir alltmer sällsynta. Under sommaren 2015 fanns det i täktens närhet två bon med häckande fiskgjusar. Dessa två lyckade häckningar utgör 10 procent av lyckade häckningar i en tredjedel av Mälaren, vilket är långt ifrån en obetydlig förekomst. Mark- och miljödomstolen har underlåtit att beakta artskyddsförordningen och det råder ingen tveksamhet om att NCC måste söka dispens från artskyddsförordningen. Vidare kommer svallet från fartygen att leda till erosion som kommer att påverka den biologiska mångfalden på ett väldigt negativt sätt.

NCC har när det gäller frågan om hur mycket kväve som ska renas, kapaciteten för lagring av vatten och för rening i salixanläggningen presenterat siffror som inte stämmer. Den totala kapaciteten för omhändertagande av dagvatten uppgår endast till 222 millimeter. Det är en för låg kapacitet som riskerar att överskridas vid häftiga regn och under vintern och den av NCC föreslagna lösningen är otillräcklig för att hantera de kvävemängder bergmassorna innehåller.

De ifrågasätter logistiken på täktområdet och kapaciteten för genomströmning av lastbilar samt lastningskapaciteten för lastbilarna. Detta kommer att leda till lastbilsköer ut på väg 840 som blir helt blockerad. Den lastbilstrafik som NCC kommer att generera utgör ca 30 procent av trafikmängden på väg 840, vilket utgör en så betydande andel att transportererna ska anses utgöra en följdverksamhet. NCC:s verksamhet kommer dessutom att utgöra en absolut dominerande del av den tunga trafiken och ska således utgöra följdverksamhet även av det skälet. Därmed ska NCC utföra bullerberäkningar vid fastigheter både utmed väg 840 mot Upplands-Bro och vid Kalmarsand samt redovisa miljökonsekvenserna då fullastade lastbilar dygnet runt passerar alldeles intill bostäder, övergångsställen och skolvägar för barn.

Det är omöjligt att omsätta fyra miljoner ton bergmassor under tio år i närområdet. Den enda rimliga möjligheten är att NCC transporterar bergmassorna till sitt lager i Rotebro/Bredden. NCC har vidare brutit mot det tidigare täkttillståndet för Toresta alla år utom ett. Det är förmodligen oomtvistat att det finns ett betydande behov av ballastmaterial i framtiden. Det saknar dock relevans i målet eftersom de bergsmassor som produceras i Förbifart Stockholm kommer marknaden tillgodo även om Toresta inte

blir mottagningshamn. Det är ett stort slöseri med miljöresurser att först frakta bergmassor med båt till Toresta för att sedan frakta desamma med lastbil tre mil tillbaka in mot Stockholm till sökandens lager.

A och CN har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. NCC:s lokaliseringstudning är bristfällig. Bolaget har valt alternativ som varken är lämpliga eller realistiska i syfte att framställa Toresta som det mest lämpliga alternativet. Västerås hamn utgör ett högst relevant alternativ.

NCC:s bullerutredningar är i många stycken ofullständiga och missvisande. Utredningarna bygger på ekvivalenta värden under en lossningstid på fem timmar utslagen på en hel tidsperiod, vilket innebär att värdena blir lägre än om de slås ut på den tid som arbetet pågår. NCC har inte presenterat någon ny bullerutredning med ekvivalenta värden beräknade på en lossningscykel, vilket är en allvarlig brist. Domstolen borde ha begärt kompletterande utredning före domen.

Buller vid lossning kommer när berg tippas på transportbandet att ha en maxnivå på 127 dB(A), vilket motsvarar det ljud som alstras från en jetmotor vid start från flygplats. De ifrågasätter hur detta ljud ska avgränsas. Förväntat antal ljudbangar om 127 dB(A) kan uppskattas till 500 vid lossning av en pråm på 5 000 ton. Detta motsvarar vid lossning av tre båtar närmare 1 500 ljudbangar per dygn. Gränsvärdena för buller kommer att överskridas för många boende i Kalmarviken. Någon beräkning av kumulativa effekter vid lossning av sten vid Cementas anläggning har inte utförts trots Länsstyrelsen i Uppsala läns uppmaning om detta i sitt samrådsyttrande.

I villkor 3 vid uppgiften om 40 dB(A) saknas texten ”lördag, söndag och helgdag kl. 18.00–22.00” och är således oreglerad.

Antalet lastbilstransporter kommer att ligga någonstans mellan 100 och 300 per dag beroende på hur fort lagret tillåts öka. Detta kommer att medföra störningar för närboende, luftföroreningar m.m. Fartygstrafiken ska gå i en farled som idag delvis är helt ofrafikerad. All fartygstrafik i denna farled har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten och ska enligt rättsfallet NJA 2004 s. 241 beaktas i

målet. Längs farleden mellan Lovön och Toresta finns dessutom områden med särskilt skydd för arter – naturreservat och Natura 2000-områden med bl.a. havsörn, fiskgjuse och småsvalting.

Kalmarviken är inte en industrihamn utan en lugn vik med mycket utrymme för rekreation i form av skridskoåkning, fiske, båtliv och bad. Den utlovade passagen under transportbandet bidrar inte till detta och det fina utrymmet för friluftslivet kommer att bli förstört för en lång tid framöver. Det finns en risk för erosion, som kan leda till katastrofala konsekvenser, och båtarna kommer att ge svallvågor. Det finns även en risk för farligt stoft och farliga partiklar i luften, vilka kan spridas på stora avstånd och även rinna ut i Mälaren vid vattenbegjutning. Kalmarviken hyser ett flertal rödlistade och skyddsvärda arter. Någon hänsyn till dessa har inte tagits i domen.

I direktiven för Förbifart Stockholm anges bl.a. att rekreation och friluftsliv ska störas så lite som möjligt. Inom områden med stort rekreativvärde eller på annat sätt särskilt skyddade områden ska återhållsamheten vara särskilt stor. Kalmarviken är ett naturskönt område med stort regionalt rekreativområde året runt, vilket NCC:s verksamhet kommer att förstöra under en lång tid framöver. NCC vill inte heller bara ta hand om massorna från Förbifarten utan av ekonomiska skäl hålla på längre. Någon hänsyn till de boende har inte tagits.

De har krävt att få se en plan för krisberedskap med hänsyn till de ökade riskerna i viken, en beredskapsplan för hantering av eventuella oljeutsläpp och en plan för räddningstjänsten vid en olycka, men inget av detta har visats. Det finns en bred opinion mot den planerade verksamheten. Det är uppenbart att NCC bryter mot tidigare meddelade tillstånd för grus- och bergtäktverksamheten i Toresta genom att inte följa villkor 14. Därför ska NCC inte meddelas tillstånd för den nu ansökta verksamheten. Det är därför även nödvändigt att eventuellt tillstånd kringgärdas av regelbundna kontroller av bl.a. bullernivåer och att viten och/eller böter utkrävs vid avvikelser.

Några risker för förseningar av Förbifart Stockholm finns inte. Eventuella transporter under våren 2017 kan ske till såväl Underås som Löten. Upphandlingen av bergtunnel-

entreprenörer har överklagats, vilket sannolikt innebär en risk för ytterligare förseningar av själva arbetet i tunneln.

AP och **NP** har uppgett i huvudsak följande till stöd för sin talan. Det finns andra aktörer och platser där mottagande av berg från Förbifart Stockholm kan tas emot där påverkan på människors hälsa och miljön är mindre. Västerås hamn är ett alternativ. Samrådsförfarandet har utförts med allvarliga brister, bl.a. har NCC i praktiken inte bjudit in någon av de organisationer eller sakkunniga som har att bevaka miljö- och naturskyddsintressen. Trots att de bara bor ca 650 meter från den planerade hamnverksamheten har de inte fått någon inbjudan till samråd i brevlådan. I vart fall fyra andra familjer av totalt sexton i deras bostadsrättsförening har inte heller fått någonsådan inbjudan. Verksamheten är av omfattande karaktär med stor påverkan på människor, arter och miljön. NCC borde således ha hållit ett informationsmöte om verksamheten. Ansökan ska av detta skäl avvisas. Miljö-konsekvensbeskrivningen och bullerutredningen är bristfälliga och missvisande.

Lastbilstransporterna genom Bålsta kommer att öka drastiskt. Uppgifter från Trafikverkets nationella vägdatabas visar att redan år 2007 fanns det en för stor andel tung trafik på väg 545, Stockholmsvägen i Bålsta. Föreningens bostadsrätter på Hälledagsvägen ligger endast 10–15 meter från denna väg. Lastbilstransporterna genom Kalmarsand och Fånäs är att anse som följdverksamhet och dess konsekvenser ska beaktas vid prövningen. NCC:s påståenden om att området ligger i nära anslutning till allmän väg och har mycket goda transportförutsättningar liksom att det inte finns skäl att befara att lastbilstrafiken tar vägen via Kalmarsand, annat än om materialet ska transporteras till någon destination i området, är inte relevanta. Det är redan idag, utan utökad lastbilstrafik, stora problem med trafiken på väg 545.

NCC:s samtliga bullerutredningar bygger på ekvivalenta värden beräknade på att lossningstiden är fem timmar utslaget under en tidsperiod. Enligt praxis ska ekvivalenta värden istället beräknas på en lossningscykel. NCC har inte presenterat någon ny bullerutredning med ekvivalenta värden beräknade på en lossningscykel annat än vid utlastning till båt och det är fortfarande inte klart vilka fartyg eller pråmar som ska användas eller med vilka metoder och hjälpmedel lossning ska ske. Det har

inte heller presenterats kumulativa beräkningar av buller med existerande verksamheter i Kalmarviken. De kumulativa beräkningar som NCC gjort beträffande eventuell tillkommande verksamhet vid Cementas anläggning visar dock att begränsningsvärden för industribuller inte kan innehållas kvällar, helger och nätter. Vid huvudförhandlingen uttalade NCC att de inte kan innehålla bullervillkoret nattetid på Hälledagsvägen. Om bullervillkoren kan innehållas andra tider är således oklart, vilket är en viktig fråga både vad gäller tillåtligheten i sig och lokaliseringsfrågan. Domstolens skyldighet att se till att nödvändig utredning inhämtas föreligger även om kompletteringsbehovet konstateras så sent som efter huvudförhandling. Mark- och miljödomstolen har brustit i sin materiella processledning på så sätt att det förekommit rättegångsfel, se MÖD 2015:23.

Verkställighetsförordnandet är meddelat på felaktiga grunder, då det överhuvudtaget inte kommer att utskeppas bergmaterial från Trafikverkets hamnar förrän långt senare än hösten 2016. Det finns således inte någon risk för att Förbifart Stockholm försenas.

Småa AB (Småa) har till stöd för sin talan uppgett i huvudsak följande. Småa äger fastigheten Z, som är belägen på en udde i Mälaren invid Kalmarviken. På fastigheten bedriver Småa exploatering för småhusbebyggelse. Avståndet mellan bebyggelseområdet och NCC:s verksamhetsområde är ca 1,4 kilometer och Kalmarviken mellan de två områdena utgörs av öppet vatten. När omfattningen av störningar från en tillståndssökt verksamhet ska bedömas är det både störningar från huvudverksamheten och följdverksamheten som ska beaktas.

De huvudsakliga störningarna för Småa kommer att bestå av högt buller, som alstras av de omfattande fartygs- och pråmtransporterna, byggandet av hamnen, lossning och lastning av fartyg, fartyg parkerade i vänteläge för lossning, marktransporter av laster med stora maskiner till och från fartyg och pråmar, krossning av bergmassorna samt av bortforsling av krossmaterial med båt och/eller lastbil.

NCC:s tilltänkta projekt har redan fått kännbara verkningar för deras exploateringsverksamhet genom en märkbar avmattning av efterfrågan på småhusfastigheter under bildande. En viktig del i deras företagspolicy är att tillskapa en boendemiljö med

iakttagande av största möjliga hänsyn till skyddet för människors hälsa och miljön. Häri inbegrips även skyddet och vården av värdefulla naturmiljöer i boendets grannskap. Anläggandet av hamnen och följdverksamheten i form av båttrafik till och från hamnen riskerar att allvarligt skada vattenmiljön för skyddsvärd flora och fauna i ett inte obetydligt område i Kalmarviken.

Småa är sakägare i målet. De kostnader som Småa har haft i den del av målet som rör vattenverksamheten har avsett ombudsarvode – uppgående till hälften av kostnaderna för ombudens arbete i hela målet – och sakkunnigutredningar för tillvaratagande av naturvårdens intressen. Kostnaderna har varit skäligen påkallade för att tillvarata Småas rätt i den del av målet som rör vattenverksamhet.

Mark- och miljödomstolen har valt att handlägga målet i ett sammanhang såväl avseende den skriftliga som den muntliga handläggningen, vilket bl.a. nödvändiggjort ombudsnärvaro under hela huvudförhandlingen. Det torde ligga i sakens natur att i blandmål med angiven handläggningsordning talerätten inte kan vara begränsad till enbart någon del av målet utan måste anses gälla målet i hela dess vidd. Målet har varit omfattande och fordrat genomgång av ett stort antal handlingarna. Det har innefattat flera invecklade frågor som krävt särskilda studier och analyser. För ett tillräckligt rättssäkert tillvaratagande av Småas intressen i målet har fordrats medverkan av två ombud med biträde av sakkunniga inom naturvård, buller och akustik.

UTVECKLING AV BESTRIDANDET

NCC har anfört i huvudsak följande. Det saknas skäl för avvisning eller återförvisning av ansökan. Den ansökta verksamheten är tillåtlig. Mark- och miljööverdomstolen ska därmed fastställa den överklagade domen med de mindre ändringar sökanden föreslår beträffande den justerade kajanläggningen och villkor 3 om buller från verksamheten i driftskedet.

Den verksamhet som sökanden avser att bedriva består i att komplettera det redan etablerade och ianspråktagna verksamhetsområdet för tåkten 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. Toresta är ur marknadssynpunkt en mycket väl lokaliserad verksamhet för sökanden, men genom närheten till Mälaren även som en regional knutpunkt för ballasttransporter på Mälaren. Det finns få platser med motsvarande förutsättningar i form av närhet till 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. Efterfrågan på ballastmaterial är mycket stor i Stockholm. För att inte kraftigt öka transportsträckorna av ballast i landet krävs även enligt SGU fler bergtäkter och fler upplagsplatser i tätortsregionerna.

Sökanden har 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 det att mottagning upphört. En tillståndstid kortare än tio år måste även ur ett anläggnings- och planeringsperspektiv betecknas som orimlig m.h.t. behovet av att starta upp och avsluta verksamheten samt de investeringar det är fråga om.

Vid kajen kommer lossning av fartygen att ske med grävmaskin och materialet läggas över på det eldrivna och inkapslade transportbandet. Det är inte fråga om en hängande kran utan en gripskopa som drivs med hydraulik och kan kontrolleras och styras väl. Fartyget kommer att förhållas under lossning, men detta sker med handvinschar och innebär inte att motorerna är i drift. Allt material från Förbifart Stockholm är förkrossat till storleken 0–150 millimeter och efterkrossning i Toresta omfattar endast delar av detta material. Eventuell utlastning av de 500 000 ton massorna tillståndet medger sker sannolikt via lastbil då transportbandet inte tillåter transport i motsatt riktning.

Antalet 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 angetts till 2 500–5 000 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. Utgår man från en fartygs-kapacitet om 3 000 ton innebär den totala volymen om 4 miljoner ton att det är fråga om ca 1 300 anlöp under hela tillståndstiden. Utslaget på tio år innebär detta 130 anlöp per år, vilket i sin tur innebär ca 2–3 anlöp per vecka. Den årliga begränsningen 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. Utgår man från en fartygskapacitet om 2 500 ton skulle detta innebära högst 500 fartyg per år och därmed ca 10 anlöp per vecka.

Hamntrafiken består således av ett antal fartygsanlöp i veckan, med ett fartyg med en längd av uppskattningsvis ca 90 meter. 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. Vidare är sannolikheten för att det skulle förekomma köbildning med fartyg som ligger på vänt mycket liten. Att reglera antalet fartygsanlöp per år eller dygn är enligt bolagets uppfattning inte erforderligt utifrån verksamhetens utformning och de åtaganden bolaget gjort i målet. Risken för erosion från yrkessjöfarten i farleden är mycket liten främst med hänsyn till djupförhållandena.

Beträffande lastbilstrafiken saknas det 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. Bolaget har åtagit sig att utforma tillfartsvägen så att denna leder ut trafiken åt höger. Påståenden om att vägen norrut skulle vara mer attraktiv att nyttja för tunga transporter bestrids.

När det gäller kajanläggningen har bolaget valt att gå vidare med alternativet ponton-kaj. Den valda utformningen kommer att bestå av två separata delar som utgörs av pråmliknande konstruktioner, vilka förankras mot land samt med ankare, som 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. Den justerade kajens utformning och placering är i samma läge som tidigare, vilket framgår av koordinaterna. NCC:s utredning visar att den justerade kajkonstruktionen minskar risken för erosion jämfört med tidigare fast konstruktion.

Angående samrådet finns det inte något krav på att direktkontakt måste tas med enskilda som är särskilt berörda. Samrådsprocessen i den nu aktuella ansökan har även i förväg förankrats med länsstyrelsen som inte haft något att erinra. Det finns inte någon grund för påståenden om brister i samrådsprocessen.

Det 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 långgående konsekvenser av en ansökt verksamhet. Det är också Trafikverket som ansvarar för sjötransporterna till och från mottagningshamnarna. Utgångspunkten torde vara att det är Sjöfartsverket eller den som i ett enskilt fall ansvarar för farleden som är verksamhetsutövare för transporter på denna. Bolaget kan således inte åläggas att utreda konsekvenser av fartygstrafik i en allmän farled, i synnerhet då bolaget inte har någon möjlighet att styra eller kontrollera fartygstrafiken och vilken påverkan denna skulle kunna ha på skyddade miljöer längs farleden. Det är heller inte möjligt för bolaget att ansöka om eventuellt tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken, eftersom bolaget inte bedriver den verksamhet som skulle kunna påverka miljön i ett Natura 2000-område.

De aktuella Natura 2000-områdena 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 har ett ”omedelbart” samband med den ansökta verksamheten på ett sådant sätt som avses i 16 kap. 7 § miljöbalken. Oaktat detta kan konstateras att de aktuella Natura 2000-områdena inte inkluderar området för den allmänna farleden.

När det gäller alternativredovisning och de synpunkter som framförts om att bolaget inte i tillräcklig omfattning utrett alternativa lokaliseringar har i miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt 8 ett antal alternativa platser redovisats och anledningen till att dessa ansetts sämre än alternativet Toresta. Alternativet Slagsta har inte utretts i detalj då annan verksamhetsutövare inlett en prövning avseende platsen. Västerås hamn är inte aktuellt av flera skäl. Hamnen saknar lagringsplats för material och utöver den betydligt längre sjötransporten krävs även lastbilstransporter till lagringsplatsen. Vidare är kajer i dåligt skick och skulle behöva byggas om för att klara belastningen samt att det är i Stockholmsregionen som det ökade behovet av ballastmaterial föreligger, snarare än i regionen kring Västerås. En motsvarande anläggning i Västerås är inte ekonomiskt försvarbar i sammanhanget.

Bullerutredningen har visat att verksamheten kan innehålla ljudnivåerna angivna i Naturvårdsverkets vägledning under dagtid, kvällar och helger. Motsvarande nivåer fastslogs av mark- och miljödomstolen som begränsningsvärden. Bolaget 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 pråmen kommer att lossas av en grävmaskin på kajen, fartyget flyttas längs kajen och inget arbetsfordon kommer att köra ut på fartyget. Den beräkningsmodell för buller som har använts är den som förordats i praxis sedan många år. Modellen tar hänsyn till reflexer från vattenytan och antar att det råder medvind i samtliga riktningar. Beräkningarna är gjorda med mottagare på 2 meters respektive 5 meters höjd över mark. Det är lossning av fartyg som ger upphov till de högsta maxnivåerna. För att säkerställa att de av mark- och miljödomstolen fastslagna villkoret om 40 dB(A) nattetid kan innehållas har en ny beräkning tagits fram. Beräkningen är utförd med alla källor igång hela tiden. Resultatet motsvarar därför ekvivalentnivån under hela lossningsperioden. Hur lång lossningsperioden blir är därför inte relevant för uppfyllelsen av bullervillkoret.

Ett särskilt villkor rörande lågfrekvent buller behövs inte, eftersom bullerutredningen till ansökan har visat att ljudnivåerna från fartyg inte riskerar att överskrida Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller inomhus. NCC förutsätter

att fartygen som levererar material från Förbifart Stockholm kommer att vara inkopplade på land-el när de ligger vid kaj, vilket eliminerar risken för lågfrekvent buller. NCC kan emellertid inte garantera att så sker eftersom det enligt Trafikverket beror på vilka fartyg som kommer att användas. För övrig fartygstrafik skulle lågfrekvent buller kunna förekomma, men det är fysikaliskt omöjligt för lågfrekvent buller av den intensitet som förekommer i detta fall att alstra kännbara vibrationer i mark eller byggnader. Energin i ljudvågorna är inte tillräcklig för att sätta marken eller byggnaderna i rörelse. Skulle dock Mark- och miljööverdomstolen anse att risken för störning genom lågfrekvent buller kan anses relevant att reglera genom villkor, har bolaget inget emot att så sker.

I bullerutredningen har trafikbuller vid bostäder längs väg 840 beräknats. Den tillkommande trafiken innebär en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med 1–2 dB(A). Fler transporter innebär inte en ökad maxnivå men däremot fler maxbullerhändelser. Då ljudnivåer adderas logaritmiskt, blir ökningen endast 1–2 dB(A) och inte 7 dB(A) som påståtts i målet när den övriga trafiken på vägen läggs till ljudnivån för lastbils-transporterna. Det är praxis i beräkningar av vägtrafikbuller att räkna med den totala trafiken vid bedömningen av påverkan, eftersom det är den totala trafikens buller som eventuellt ger upphov till störning. Personer med hörselnedsättning kan vara extra känsliga, men dock inte vid de nivåer som alstras av den planerade verksamheten i Toresta.

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

För vattenområdet råder gynnsamma förutsättningar för sjöfart med låg miljöpåverkan genom det snabbt ökande vattendjupet från land. Vegetationen i grundområdet som berörs av anläggningen domineras av vanligt förekommande arter, men där förekommer också mer känsliga arter såsom bandnate. Det har även påträffats stormusslor. Förekomst och inverkan på dessa har beskrivits i mark- och miljödomstolen. Den

sällsynta undervattensväxten småsvalting har inte påträffats vid de inventeringar som utförts. Pontonanläggningen påverkar underliggande vegetation genom beskuggning. Påverkan från fartygen på grundområden i närheten av kajen genom spridning av bottenmaterial eller vågor bedöms bli liten eller försumbar. 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. Verksamheten bedöms kunna utföras utan att riskera betingelserna för skyddade arter.

Håbo kommun har bl.a. påstått att verksamheten kommer att påverka bostadsutvecklingen negativt och att det finns en uppenbar risk att kommunen inte kommer att kunna genomföra planerade byggnadsprojekt. Bostadsplaneringen i Nya Kalmarsand, som är det område som möjligen skulle kunna påverkas av verksamheten i Toresta, ligger långt fram i tiden. Avseende Kalmarsandsområdet har planeringen kommit något längre, men än så länge finns ingen detaljplan och inte heller några uppgifter om tidplan för de prövningar som krävs för bebyggelsen längs stranden. Dragelund är beläget på ett betydande avstånd från Toresta och kan inte påverkas av den sökta verksamheten.

När det gäller externa massor är det 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 verksamhetens egenkontrollprogram.

Småa saknar rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet och NCC bestrider samtliga ersättningskrav. De anspråk som har framförts är vidare orimligt höga. Småas fastighet är belägen ca 1,4 kilometer från den planerade kajen och fastigheten saknar vattenområde. Småas påstående att de störningar som bolaget främst kommer att drabbas av består av högt buller ifrågasätts. NCC:s utredningar visar att den ekvivalenta ljudnivån vid Småas fastighet under driftskedet beräknas till högst ca 35–40 dB(A) och orsakas av miljöfarlig verksamhet. När det gäller buller från anläggandet av kajen visar den bullerutredning som gjorts att bullernivåerna kommer att ligga på en

ekvivalent ljudnivå om ca 50 dB(A) vardagar dagtid, vilket är 10 dB(A) under riktvärdet för buller från byggverksamhet. Den ev. störning som kan nå Småas fastighet och de bostäder som kommer att 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. Det redovisas inte heller något stöd för Småas påstående om en avmattning av intresset från potentiella köpare. Risken för olägenheter p.g.a. buller från vattenverksamheten måste således vara helt obetydlig.

Villkor

Villkor 3 – Det förefaller ha blivit en uppenbar felaktighet i domen som resulterat i att kvällsperioden kl. 18.00–22.00 är oreglerad. Detta bör korrigeras genom att ordet ”vardag” efter 45 dB(A) i villkor 3 byts mot ”kvällstid”.

Villkor 4 – 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 bolaget viss tid för att uppföra denna och anser att villkoret bör kvarstå oförändrat.

Villkor 5 – När det gäller verksamhetstider och Håbo kommuns yrkande om begränsning av arbetstider har för den trafik som inte härrör från Förbifart Stockholm de önskade åtagandena gjorts av sökanden, frånsett krossningen och sorteringen inom verksamhetsområdet, då denna hantering ligger väl avskärmat 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. En totalt sett kortare och sammanhållen krossningsperiod medför också bättre förutsättningar för sökanden att planera när krossningsperioderna ska äga rum.

Kommunens synpunkter om provotidsförfarande förefaller märkliga då bolaget 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.

Villkor 7 – Villkoret är sedvanligt i sammanhanget. För att minska den damning som ändå uppkommer har bolaget 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.

När det gäller framställda krav om att bolaget ska åläggas att sätta upp utrustning för mätning av buller och damm och regelbundet kontrollera dessa, anser bolaget att utöver vad som redan gäller enligt tillståndet och tillsynsmyndighetens möjlighet att bedriva kontroll över verksamheten någon ytterligare reglering inte behövs.

Villkor 11 – Synpunkterna om att allt bergmaterial ska förvaras inom en tät lagringsyta är ett alltför långtgående krav som inte heller är miljömässigt motiverat. Bolagets åtagande om lagring på tät yta avser endast berg med högt kväveinnehåll, vilket i praktiken utgörs av tunnelberg (dock inte alla fraktioner). Det har bedrivits täktverksamhet i området sedan lång tid tillbaka med lagring av berg utan tätskikt.

Bolaget har åtagit sig att lagra material med risk för förhöjd kvävehalt på ett tätskikt. Sannolikt kommer detta bestå av bentonitlera istället för gummiduk. Ovanpå bentonitleran kommer skyddslager, på motsvarande sätt som vid användning av gummiduk. Eftersom det inte är fråga om att hantera förorenade massor i området är det inte relevant att föreskriva att andra material än sprängsten med eventuellt kväveinnehåll förvaras på tät yta.

Villkor 14 – Synpunkter har framförts om att det ska vara ett bindande krav att bländning inte sker för omgivningen. Med hänsyn till belysningens syfte och den överhängande risk att någon i omgivningen kan anse sig bländad samt den

straffrättsliga sanktion villkor är förenade med, anser inte bolaget det lämpligt att formulera villkoret som ett bindande krav på att inte bländning ska ske.

Villkor 15 – Bolaget har utöver villkor 15 även åtagit sig att driva krossanläggningen med el samt eftersträva elanslutning av övrig fast utrustning. Transportbandet kommer att vara eldrivet. Bolaget har inte möjlighet att åta sig ytterligare begränsningar då det inte kan säkerställas att grävmaskinen kommer att kunna drivas med el. Det är vidare inte rimligt att kräva elanslutning av alla fartyg vid kaj, då fartygstrafiken inte är något som bolaget styr över.

Villkor 16 och 17 – Det finns inte skäl för ytterligare reglering utöver vad som redan skett i målet.

Villkor 18 – Bolaget 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 bolaget åtagit sig att kontrollera ev. erosionspåverkan. Det saknas även rättsligt stöd för villkorsreglering avseende följdverksamheter annat än inom närområdet för den aktuella anläggning som tillståndsprövas.

När det gäller framställda önskemål om delegation avseende åtgärder vid bullerstörning, har frågan om bindande bullerkrav reglerats direkt av domstolen och någon delegation är således inte behövlig.

Säkerheten har beräknats i enlighet med gällande riktlinjer och torde vara tillräcklig, i synnerhet då arbetet med att avlägsna kajen sannolikt har förenklats betydligt med den justerade utformningen. Några sakliga skäl varför säkerheten skulle omprövas har heller inte framförts.

När det gäller synpunkter om att bolaget ska åläggas att lösa in fastigheter, bestrider bolaget alla ersättningskrav och anser inte att några enskilda intressen skadas på ett sådant sätt att ersättningsrätt föreligger.

NCC har till stöd för sin talan även hänvisat till skriftlig bevisning.

Länsstyrelsen i Stockholms län

När det först gäller Upplands-Bro kommuns yrkande om att villkor ska föreskrivas om lågfrekvent ljud och föroreningshalt i massor som inte härrör från Förbifart Stockholm bedömer länsstyrelsen att dessa frågor kan hanteras inom tillsynen, men har inga invändningar mot att sådana villkor föreskrivs.

Beträffande Håbo kommuns förstahandsyrkande och de enskilda klagandens yrkanden om att tillståndet ska upphävas med hänsyn till bl.a. att lokaliseringen inte är lämplig avstyrker länsstyrelsen bifall. Länsstyrelsen konstaterar att Stockholmsregionen är en expansiv region där det behövs tillgång till grus- och bergmassor. Byggandet av Förbifarten ger upphov till betydande mängder bergmassor. För att möjliggöra återanvändning behövs lämpliga platser för mellanlagring av massor inom rimligt avstånd från de byggprojekt där de kan användas och Toresta utgör ett strategiskt läge för att tillhandahålla ballastmaterial i det nordvästra försörjningsområdet. Massor från norra Lovö ska transporteras till den planerade mottagningsplatsen i Toresta och eftersom massorna kommer att transporteras med fartyg krävs anläggningar som möjliggör mottagande vid hamn. I Toresta kommer bergmassorna att läggas upp inom ett område som sedan tidigare är ianspråktaget för grus- och bergtäktverksamhet. Platsen ligger även nära en allmän farled in i Kalmarviken. Anläggandet av en kaj och transportband innebär dock ett intrång i en lång Mälarstrand där det idag inte finns några anläggningar. Då tillståndet är tidsbegränsat och kajen därefter ska tas bort och området återställas och med de åtaganden bolaget har gjort samt de villkor som föreskrivits bedömer länsstyrelsen att verksamheten kan godtas på platsen. En flytande kajkonstruktion skulle ytterligare minska risken för påverkan på naturvärdena.

När det gäller Håbo kommuns andrahandsyrkande – att den tid som verksamheten och lastbilstransporter ska få pågå ska begränsas samt att villkor om verksamhetstider och buller nattetid ska skjutas upp under en provotid av sex månader i det fall verksamheten tillåts pågå under nattetid – bedömer länsstyrelsen att de villkor som föreskrivits i det överklagade beslutet är tillräckliga och i huvudsak uppfyller det som kommunen framför i sitt andrahandsyrkande. I villkor 2 och 3 föreskrivs nivåer om

omgivningsbuller under anläggningsarbetena respektive drift. De föreskrivna begränsningsvärdena under anläggningsarbeten överensstämmer med Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser. De föreskrivna begränsningsvärdena under drift överensstämmer med Naturvårdsverkets vägledning för industri- och annat verksamhetsbuller, Rapport 6538 (i villkor 3 utgör dock nattiden fram till kl. 07 istället för kl. 06 som anges i vägledningen). Bolaget måste uppfylla såväl villkor om buller som villkor 5 om verksamhetstider. Om bullervillkoren inte uppfylls måste åtgärder vidtas för att begränsa störningen, såsom bullerplank, men även begränsning av verksamheten under vissa tider.

Länsstyrelsen delar vidare mark- och miljödomstolens bedömning att redovisat samråd och miljökonsekvensbeskrivning, med gjorda kompletteringar, uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken. Det som har anförts utgör därför inte skäl att upphäva tillståndet. Enskilda har även påtalat och specificerat befarad negativ påverkan på miljön och människors hälsa av den planerade verksamheten med fartygs- och lastbilstransporter. Länsstyrelsen bedömer att de frågor som tas upp har behandlats i prövningen hos mark- och miljödomstolen och inte föranleder en annan bedömning. Vidare bedömer länsstyrelsen att vissa av de aspekter som har anförts lämpligen kan hanteras inom bolagets egenkontroll.

Länsstyrelsen i Uppsala län

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 att krossning typiskt sett är en bullrande verksamhet. Även om bullerriktvärdena innehålls kan bullret från krossningen upplevas som störande och det finns även risk för att bullret från verksamheten kan medföra att områden för ny bostadsbebyggelse blir mindre attraktiva. Länsstyrelsen håller med NCC om att det är en fördel att uppställningstiden för krossen kan kortas ned, men det är under kvällstid de flesta närboende är hemma och kan störas av krossningen. Av bolagets bullerutredning framgår det dessutom inte vilka bullernivåer som kan förväntas under den tiden enbart krossning, sortering och interna transporter sker.

Villkor saknas som reglerar föroreningshalten i externa massor som inte härrör från Förbifart Stockholm. Det är inte tillräckligt med det allmänna villkoret för att reglera en så viktig fråga som föroreningsinnehållet i externa massor. Länsstyrelsen har sett flera exempel på att förorenade massor har hamnat på platser som endast får ta emot rena massor och där mottagningskontrollen/egenkontrollen inte har fungerat. Mark- och miljööverdomstolen bör därför 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 bör hanteringen regleras så att endast massor som härrör från jungfrulig mark får hanteras inom verksamhetsområdet. Massor från mark inom stadsmiljö bör inte heller tillåtas inom området, eftersom mark i stadsmiljö normalt bör betraktas som förorenad.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling och syn i målet.

Frågan i målet är om tillstånd kan ges för NCC att anlägga en tillfällig hamn i Toresta och bedriva viss verksamhet vid denna samt i det närliggande tidigare täktområdet och anlägga ett transportband och en transportväg mellan hamnen och täktområdet.

Föreligger förutsättningar att ge tillstånd?

De allra flesta som har överklagat mark- och miljödomstolens dom anser att tillstånd av olika skäl över huvud taget inte kan ges. De invänder mot miljökonsekvensbeskrivningen, lokaliseringsutredningen och samrådsprocessen och anser att platsen inte är lämplig.

Ansökan präglas av att huvuddelen av den tänkta verksamheten är en följdverksamhet till Trafikverkets arbeten med Förbifart Stockholm. Att det är aktuellt med fartygs-transporter från bl.a. Norra Lovön beror såvitt framgår på att regeringen har ställt som krav att massor ska transporteras vattenvägen från arbetsområdena kring centrala Stockholm. Mark- och miljööverdomstolen kan inte överpröva dessa beslut eller uttala

sig om lämpligheten av fartygstransporter i sig. Frågorna i målet är därför begränsade till nu aktuell verksamhet och det som kan betraktas som följdverksamhet till denna.

Klagandena anser att NCC inte har presterat ett fullständigt material inför ansökan och att uppgifter har ändrats under processens gång. Detta förhållande gör det svårare för övriga parter att skaffa sig en bild av ansökningen och dess följder, men det är den sammantagna utredningen som nu föreligger i målet som domstolen har att ta ställning till. Domstolen konstaterar att utredningen i målet har kompletterats och justerats efter hand, bl.a. på grund av verksamhetens anknytning till projekt Förbifart Stockholm. Justeringar har dock även skett av andra skäl, vilket inte är ovanligt i mål om etablering av ny verksamhet.

Av nu föreliggande utredning framgår att NCC avser att anlägga en flytande kajkonstruktion. Parterna är oense om detta innebär mindre eller större miljöpåverkan, men i vart fall medför det att konstruktionen i sig är av mer tillfällig art och att ett återställande av området underlättas. Genom den valda konstruktionen minskar omfattningen av arbeten i vatten, vilket torde vara fördelaktigt ur ett miljöperspektiv.

När det gäller följdverksamhet instämmer domstolen i mark- och miljödomstolens bedömning både avseende fartygs- och lastbilstransporter.

Domstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning av samrådet och miljökonsekvensbeskrivningen. NCC har genomfört en lokaliseringsutredning och i likhet med vad mark- och miljödomstolen anger bedöms den uppfylla miljöbalkens krav. Domstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att lokaliseringen av verksamheten vid en sammanvägd bedömning är lämplig enligt 2 kap. 6 § miljöbalken.

Inte heller när det gäller strandskydd eller artskydd gör domstolen någon annan bedömning än mark- och miljödomstolen.

Av tillståndet framgår att NCC får ta emot högst 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter, varav 3 miljoner ton utgör tunnelberg från Förbifart Stockholm. Den

resterande 1 miljon ton massor har oroat de klagande. Enligt NCC innebär avtalet med Trafikverket att det är 3 miljoner ton tunnelberg plus/minus tio procent. Därutöver kan det bli aktuellt med tilläggsavtal med Trafikverket. NCC vill möjliggöra detta samt även mottagandet av rena material från andra anläggningsarbeten i närområdet för att utnyttja anläggningen kostnadseffektivt. När mottagningen av massor från Förbifart Stockholm är inne i ett intensivt skede är det inte aktuellt att ta emot ytterligare massor utan detta kommer sannolikt ske i slutskedet av verksamhetstiden. Domstolen anser att det kan godtas med ett tillstånd för mottagande av högst 4 miljoner ton massor, med bolagets åtagande att det är fråga om jungfruligt material.

Yrkandena om att ansökningsen ska avvisas eller ogillas och att utredningen ska kompletteras ska därför inte bifallas, utan verksamheten i Toresta bedöms som tillåtlig.

Verksamhetens fysiska utformning

NCC har justerat ansökan vad gäller kajen till en flytande konstruktion. Länsstyrelsen i Stockholms län har anfört att en sådan konstruktion minskar risken för påverkan på naturvärden, medan flera av de enskilda befarar att påverkan i stället blir större för både människor och miljön. Domstolen kan inte se några miljömässiga eller andra hinder mot en sådan lösning. En ritning över kajkonstruktionen bifogas, se domsbilaga B.

Villkor för verksamheten

Verksamheten vid den nya kajen och i det gamla täktområdet kommer att medföra omfattande påverkan på omgivningen på olika sätt. Av utredningen i målet framgår att de boende kring Kalmarviken är oroliga för störningar från fartygstransporterna i form av buller, vibrationer, svallvågor, sämre förutsättningar för fritidsaktiviteter både sommar och vinter, minskade fastighetsvärden och sämre förutsättningar för framtida byggnationer. Även oro för buller och andra störningar från verksamheten med hanteringen av massorna har framkommit, samt för störningar från ökande lastbilstrafik till och från området.

Platsen anses, som framgår ovan, som lämplig för sökt verksamhet. NCC ska enligt 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken utföra de skyddsåtgärder, begränsningar och vidta de

försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka skador och olägenheter för människors hälsa och miljön i den omfattning det inte kan anses orimligt. I detta ligger att föreskrivna villkor ska vara rättsligt och faktiskt möjliga för NCC att klara av.

Mark- och miljödomstolen har föreskrivit en rad försiktighetsmått och villkor för verksamheten och frågan är om domstolen ska skärpa några av dessa, eller om det som har föreskrivits är tillräckligt.

Verksamhetstider och buller har varit centrala frågor under domstolens handläggning av målet. Flera klaganden har yrkat att verksamheten endast ska få bedrivas vardagar mellan kl. 07.00–18.00, något NCC har motsatt sig såvitt avser massor från Förbifart Stockholm samt krossningsverksamhet.

Buller

De bullervillkor som mark- och miljödomstolen har föreskrivit under driftskedet är hämtade från Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538), förutom att nattperioden avslutas kl. 07.00. Som NCC har påpekat har emellertid villkoret utformats så att lördagar, söndagar och helgdagar mellan kl. 18.00–22.00 är oreglerade. Domstolen justerar villkoret endast på så sätt att det helt överensstämmer med Naturvårdsverkets vägledning utom vad avser perioden för natt.

Den uppdaterade bullerberäkningen från NCC visar att bolaget har förutsättningar att klara de bullervillkor som mark- och miljödomstolen har föreskrivit. Nuvarande beräkningar utgår från att bullrande verksamhet sker under hela tidsintervallet.

Lågfrekvent buller

Frågan om lågfrekvent buller har diskuterats och NCC, som i första hand inte anser att ett villkor i denna del behövs, har lämnat ett förslag till villkor. Upplands-Bro kommun har i första hand yrkat att verksamhetstiden i villkor 5, vardagar mellan kl. 07.00–18.00 ska gälla all verksamhet för att undvika lågfrekvent buller och i andra hand ett villkor enligt bolagets förslag. Lågfrekvent buller kan upplevas som störande och är svårt att mäta. Folkhälsomyndighetens föreskrifter om lågfrekvent buller gäller

beräknade värden inomhus i bostäder. Det är främst fartygens elalstrande hjälpmotorer som kan orsaka lågfrekvent buller.

Mark- och miljödomstolen har inte föreskrivit krav på att anlöpande fartyg ska anslutas till land-el då bolaget inte säkert kan uppfylla ett sådant villkor. Normalt sett föreskrivs villkor att land-el ska tillhandahållas på sätt som mark- och miljödomstolen har gjort här för hamnverksamhet och motsvarande villkor har också föreskrivits för övriga mottagnings- och utskeppningshamnar. NCC har uppgett att fartygen som levererar material från Förbifart Stockholm kommer att vara inkopplade på land-el när de ligger vid kaj, men samtidigt att bolaget inte kan garantera att så sker eftersom det enligt Trafikverket beror på vilka fartyg som kommer att användas.

Med hänsyn till utredningen i målet anser domstolen att det inte föreligger tillräckliga skäl för att meddela ett särskilt villkor om lågfrekvent buller. Eventuella störningar från lågfrekvent buller kan hanteras inom ramen för tillsynen.

Verksamhetstid

Domstolen anser att det får godtas att verksamhetstiden för hamnen inte regleras avseende material från Förbifart Stockholm, eftersom relativt stränga bullervillkor är föreskrivna. Däremot bör övrig verksamhet regleras på mer sedvanligt sätt. NCC har anfört att störningarna från krossning är små och att det av ekonomiska skäl är angeläget att det får ske till kl. 22.00 på vardagar. Domstolen anser att detta inte är ett så tungt vägande skäl att det finns anledning att bedriva krossning och sortering senare än till kl. 18.00 på helgfria vardagar, vilket är samma tid som har gällt enligt tidigare täktillstånd.

Genom delegationsvillkor 1 ges tillsynsmyndigheten möjlighet att genom särskilt beslut medge undantag från de verksamhetstider som anges i villkor 5, när det finns särskilda skäl för detta. Merparten av massorna som hanteras enligt tillståndet kommer från Förbifart Stockholm och får lossas dygnet runt. Eftersom bullervillkoren är relativt stränga och verksamhetstiden inskränks för krossning och sortering, finns det skäl att låta delegationsvillkor 1 kvarstå.

Verkställighetsförordnande

Ett verkställighetsförordnande innebär att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett sådant förordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras, se NJA 2012 s. 623.

NCC har anfört starka skäl för ett verkställighetsförordnande. Tidsplanen för Förbifart Stockholm har förskjutits under målets handläggning och det är fortfarande något oklart när utskeppningen av tunnelberg kommer att påbörjas. Det är av stor vikt för NCC att mottagning av massor kan ske när utskeppningen kan påbörjas. De inledande arbetena medför begränsade skador på de områden som inte redan är ianspråktagna, varför ett verkställighetsförordnande skulle innebära liten miljöpåverkan och området kan återställas om tillståndet skulle upphävas av högre instans. Slutsatsen blir att NCC:s intresse av omedelbar verkställighet med tillräcklig marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Tidigare meddelat inhibitionsbeslut ska därför upphävas och tillståndet får tas i anspråk innan domen vinner laga kraft.

Rättegångskostnader

Yrkandena om ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen gäller de som anser sig vara vattenrättsliga sakägare. Med rätten att vara part i ansökningsmål om vattenverksamhet följer en rätt till ersättning för rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § miljöbalken. De som har yrkat ersättning för rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen äger fastigheter vid Kalmarviken men avståndet till de närmast boende vid vattnet är relativt långt, ca 1 km.

Den aktuella vattenverksamheten är högst begränsad och gäller anläggandet av en pontonkaj. Det kommer att ge upphov till mycket begränsad grumlig och begränsat buller från byggnationstiden. Någon pålning kommer inte äga rum.

Domstolen instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning att störningarna från vattenverksamheten är så begränsade att någon rätt till ersättning inte föreligger enligt praxis.

Samtliga yrkanden om ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen ska lämnas utan bifall eftersom klagandena är tappande part.

HUR MAN ÖVERKLAGAR; se bilaga c

Överklagande senast 2016-09-23

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Claes-Göran Sundberg, tekniska rådet Bengt Jonsson, hovrättsrådet Christina Ericson, referent och tf. hovrättsassessorn Elena Landberg.

Föredragande har varit Erica Ehne



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2015-12-22
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 3337-15

SÖKANDE

NCC Roads AB, 556302-3307
172 80 Solna

Ombud: A L A

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet på
fastigheterna Upplands-Bro X och Y

AnläggningsID: 37419
Avrinningsområde: 128/129
Koordinater: N:6603260, E:644500

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen ger NCC Roads AB tillstånd enligt följande.

1. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Upplands-Bro X och Y uppföra kajanläggning i enlighet med ritning, bilaga 1.
2. Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Upplands-Bro X och Y under en period av tio år från det att kajanläggningen färdigställts
 - a. bedriva hamnverksamhet med mottagning av totalt högst 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter samt utlastning av totalt högst 500 000 ton av det mottagna materialet
 - b. hantera, tillfälligt lagra samt bearbeta högst 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter inom område för befintlig täktverksamhet
 - c. uppföra de anläggningar såsom transportväg samt transportband som framgår av ansökan med bilagor.

Villkor

Följande villkor ska gälla för verksamheten.

Dok.Id 419667

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 E-post: mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

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.

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.

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.

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

Verksamhetstider

5. Lossning vid kaj, fränsett 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.

Grumlande arbeten

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

Damning

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

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, fränsett 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 omhändertaras så att utsläpp av förorenande ämnen till omgivningen inte sker.

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.

Elanslutning för fartyg

15. Elanslutning för fartyg ska tillhandahållas 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.

Kontroll

18. Bolaget ska innan verksamheten inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken 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.

Arbetstid

De arbeten avseende vattenverksamhet som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom tre år från dagen för dom.

Igångsättningstid

Den i tillståndet angivna miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång senast inom fem år från dagen för dom.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skada som mark- och miljödomstolen inte förutsett, får den skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska för att tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast inom fem år från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Säkerhet

1. NCC Roads AB ska ställa säkerhet med 695 000 kr för efterbehandlingsåtgärder enligt 16 kap. 3 § miljöbalken
2. NCC Roads AB ska ställa säkerhet med 750 000 kr för verkställighetsförordnande enligt 22 kap. 28 § miljöbalken.

Fiskeavgift

NCC Roads AB ska betala 15 000 kr i fiskeavgift enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till 70 000 kr.

Rättegångskostnader

1. NCC Roads AB ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med 4 000 kr jämte ränta enligt räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
 2. NCC Roads AB ska ersätta Länsstyrelsen i Uppsala län för rättegångskostnader med 24 000 kr jämte ränta enligt räntelagen från dagen för dom tills betalning sker.
 3. Mark- och miljödomstolen avslår yrkandena om ersättning för rättegångskostnader av A Gs huvudmän, F B och R Ss huvudmän, G H Bs huvudmän samt M P och J P.
-

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	11
1.1. Sammanfattning av ansökan	11
1.2 Målets handläggning	11
2. YRKANDEN.....	11
2.1 Förslag till villkor	12
2.2 Förslag till delegation	14
3. INSTÄLLNING	14
3.1 Remissmyndigheter m.fl.	14
3.2 Miljöskydds- och naturskyddsorganisationer.....	15
3.3 Enskilda, bolag och föreningar.....	15
3.3.1 Advokaterna F B och R Ss huvudman	16
3.3.2 Advokaten A Gs huvudmän	17
3.3.3 Advokaten J Cs huvudman	18
3.3.4 Bolagsjuristen L Ss huvudman	19
3.3.5 Jur.kand. M Ps huvudmän	19
3.3.6 Jur.kand. G H Bs huvudmän	21
3.3.7 Föreningar	22
3.3.8 Boende i Toresta.....	23
3.3.9 Boende i Fånäs och Kalmarsand med angränsande områden	24
3.3.10 Boende i Frösunda, Notholmen och Getberget med angränsande områden	28
3.3.11 Övriga närboende	29
4. ANSÖKAN	30
4.1 Ansökans omfattning m.m.	30
4.1.1 Tidigare ansökan (mål M 5735-14).....	30
4.1.2 Ansökans utformning	30
4.1.3 Ansökt verksamhet	31
4.1.4 Gällande tillstånd.....	32
4.2 Områdesbeskrivning.....	32
4.2.1 Allmänt.....	32
4.2.2 Översiktsplan, detaljplan och skyddade områden	32
4.3 Teknisk beskrivning	33
4.3.1 Kaj och hamnverksamhet	33
4.3.2 Lossning	33
4.3.3 Bearbetning och lagring	34

4.4 Samråd.....	34
4.5 Miljökonsekvensbeskrivning.....	34
4.5.1 Allmänt.....	34
4.5.2 Buller.....	35
4.5.3 Vattenmiljö.....	36
4.5.4 Havsörn och fiskgjuse.....	37
4.6 Efterbehandling och avslutning av verksamheten; säkerhet.....	38
4.7 Villkor och andra bestämmelser för verksamheten.....	39
4.7.1 Förslag till villkor och delegation.....	39
4.7.2 Tillämpliga föreskrifter.....	39
4.7.3 Alternativredovisning.....	40
4.8 Särskilt för vattenverksamheten.....	40
4.8.1 Rådighet.....	40
4.8.2 Hydrologiska förhållanden.....	41
4.8.3 Höjdsystem.....	42
4.9 Tillåtlighetsfrågor.....	42
4.9.1 Allmänna hänsynsregler.....	42
4.9.2 Miljökvalitetsnormer.....	43
4.9.3 Bedömning enligt 11 kap. miljöbalken.....	43
4.10 Fiskeavgift.....	43
4.11 Tidplan, verkställighetsförordnande, säkerhet.....	44
5. ÅTAGANDEN.....	44
6. INKOMNA YTTRANDEN.....	45
6.1 Remissmyndigheter.....	45
6.1.1 Statens Maritima Museer.....	45
6.1.2 Transportstyrelsen.....	45
6.1.3 Länsstyrelsen i Stockholms län.....	46
6.1.4 Länsstyrelsen i Uppsala län.....	49
6.1.5 Håbo kommun.....	53
6.1.6 Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun.....	61
6.1.7 Norrvatten.....	68
6.1.8 Övriga myndigheter m.fl.....	69
6.2 Miljöskydds- och naturskyddsorganisationer.....	69
7. BOLAGETS BEMÖTANDE.....	70
7.1 Utgångspunkter för ansökan.....	70
7.2 Prövningens omfattning och underlag.....	71

7.2.1 Allmänt	71
7.2.2 Följdverksamheter	71
7.3 Samrådsprocessen	72
7.4 Verksamhetens lokalisering	73
7.4.1 Allmänt	73
7.4.2 Torestas strategiska läge.....	73
7.4.3 Alternativredovisning.....	74
7.5 Kalmarviken och planerad bebyggelseutveckling.....	74
7.6 Närmare om den planerade verksamheten i Toresta	75
7.6.1 Inledning.....	75
7.6.2 Tillståndstiden	76
7.6.3 Utformning	76
7.6.4 Arbetstider m.m.....	77
7.6.5 Transporter	78
7.6.6 Damning	80
7.6.7 Luftmiljö.....	80
7.6.8 Rening av utgående vatten	81
7.7 Buller	82
7.7.1 Allmänt.....	82
7.7.2 Synpunkter på bullervillkor.....	82
7.8 Kontrollprogram.....	83
7.9 Återställande av verksamhetsområdet.....	83
7.10 Risk och säkerhet.....	83
7.11 Påverkan på naturvärden	84
7.11.1 Land- och vattenmiljö	84
7.11.2 Djurlivet.....	84
7.11.3 Artskydd	85
7.12 Kulturmiljö	87
7.13 Friluftslivet	88
7.14 Verkställighetsförordnande och arbetstid.....	88
7.15 Yttranden från myndigheter	89
7.15.1 Allmänna frågor	89
7.15.2 Transportstyrelsen	89
7.15.3 Länsstyrelsen i Stockholms län	91
7.15.4 Länsstyrelsen i Uppsala län.....	91
7.15.5 Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun	92

7.15.6 Håbo kommun	92
7.16 Yttranden från organisationer och enskilda.....	93
7.16.1 Sakägare och ersättningsrätt	93
7.16.2 Vissa särskilda frågor som enskilda fört fram i yttranden.....	95
7.17 Sammanfattning.....	95
8. DOMSKÄL	95
8.1 Prövningens omfattning	95
8.2 Miljökonsekvensbeskrivning och övrig utredning, samråd	97
8.3 Rådighet.....	98
8.4 Tillåtlighet	98
8.4.1 Lokalisering.....	98
8.4.2 Strandskydd och övrigt områdesskydd.....	100
8.4.3 Artskydd	101
8.4.4 Annan påverkan på naturmiljön och kulturmiljön	103
8.4.5 Annan påverkan på grund- och ytvatten.....	104
8.4.6 Buller	106
8.4.7 Miljökonsekvenser och allmänna hänsynsregler i övrigt	108
8.4.8 Särskilda förutsättningar för vattenverksamheten	108
8.4.9 Följdverksamheten i form av sjötransporter.....	109
8.4.10 Slutsats om verksamhetens tillåtlighet	109
8.5 Tillstånd.....	109
8.6 Villkor	109
8.7 Delegation	111
8.8 Påverkan på fiskeintresset	111
8.9 Efterbehandling och ekonomisk säkerhet.....	111
8.10 Verkställighetsförordnande	112
8.11 Arbetstid och igångsättningstid	113
8.12 Oförutsedd skada	113
8.13 Säkerhet för verkställighetsförordnande	114
8.14 Prövningsavgift	114
8.15 Rättegångskostnader.....	114

1. INLEDNING

1.1. Sammanfattning av ansökan

NCC Roads AB har bedrivit grus- och bergtäktsverksamhet vid Toresta sedan 1960-talet. Lokaliseringen av täktverksamheten har ansetts lämplig då få boende berörs av verksamheten och transportförhållandena är goda. Nuvarande täktillstånd har nyligen upphört och verksamheten har avslutats. Bolaget har emellertid för avsikt att under en period om tio år fortsätta att utnyttja området för hantering av bergmaterial från i första hand projekt Förbifart Stockholm, men även i viss omfattning liknande rena material från andra projekt.

Ansökan avser anläggande av kaj och drift av tillfällig hamnverksamhet för mottagning av totalt högst ca 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter (varav 3 miljoner ton utgör tunnelberg från Förbifart Stockholm) och viss utlastning av det mottagna materialet, anläggande av transportväg samt transportband mellan kaj och befintligt täktområde samt hantering av material inom täktområdet. Enligt Trafikverkets planering ska tunnelberget transporteras ut med fartyg under en period av 4–5 år, med en högsta fartygsintensitet vid mottagningshamnen vid Toresta om 2–3 fartyg per dygn. Trafikverket har erhållit tillstånd för tre tillfälliga hamnar på Ekerö och i Sättra från vilka utlastning kommer att ske till mottagningshamnarna.

Toresta har av Trafikverket valts ut som en av mottagningshamnarna och NCC Roads AB har åtagit sig att kunna ta emot material från Förbifart Stockholm senast hösten 2016. Anläggningsarbeten för kaj måste således, för att kunna ske under en för vattenmiljön gynnsam tid, utföras redan vintern 2015/16.

1.2 Målets handläggning

Ansökan kom in till mark- och miljödomstolen den 12 juni 2015. Den kungjordes den 9 juli 2015. Härefter har remissmyndigheter, sakägare och andra yttrat sig samt bolaget bemött inkomna yttrandena. Huvudförhandling och syn hölls den 7–9 december 2015.

2. YRKANDEN

NCC Roads AB (NCC, sökanden eller bolaget) har yrkat att mark- och miljödomstolen ska ge bolaget

- tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Upplands-Bro X och Y uppföra kajanläggning
- tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Upplands-Bro X och Y under en period av tio år från det att kajanläggningen färdigställts
 - bedriva hamnverksamhet innefattande mottagning av totalt högst 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter samt utlastning av totalt högst 500 000 ton av det mottagna materialet

- hantera, tillfälligt lagra samt bearbeta högst 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter inom område för befintlig täktverksamhet
- uppföra de anläggningar såsom transportväg samt transportband som framgår av ansökan med bilagor.

NCC har även yrkat att mark- och miljödomstolen beslutar

- att arbetstiden bestäms till tre år räknat från dag för dom
- att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten bestäms till fem år räknat från dag för dom
- att tiden för framställande av anspråk med anledning av oförutsedd skada ska bestämmas till fem år, räknat från utgången av arbetstiden
- att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft
- att villkor bestäms enligt bolagets förslag
- att miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

NCC har även yrkat att, om domstolen anser att den planerade verksamheten är förbjuden enligt artskyddsförordningen (2007:845), dispens enligt 14 § artskyddsförordningen ska meddelas för den ansökta verksamheten.

2.1 Förslag till villkor

Mot bakgrund av den planerade verksamhetens förväntade miljöpåverkan och utifrån de utredningar som skett och samrådssynpunkter som inkommit, har NCC föreslagit följande villkor för verksamheten.

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.
2. Buller från den tillståndsgivna verksamheten ska under driftskedet begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider
 - 50 dBA vardagar dagtid kl. 07.00–18.00
 - 45 dBA kvällstid kl. 18.00–22.00 samt lördag, söndag och helgdag dagtid kl. 07.00–18.00
 - 40 dBA nattetid kl. 22.00–07.00

Den momentana ljudnivån nattetid får högst uppgå till 55 dBA L95.

Samtliga värden är frifältsvärden.

Villkoret är uppfyllt om de angivna begränsningsvärdena innehålls vid kontroll som görs genom immissionsmätningar eller närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska ske en gång per år eller när tillsynsmyndigheten anser detta påkallat. Ekvivalentvärden ska baseras på de tidsperioder som anges ovan.

Under det första året efter att hamnverksamheten tagits i drift ska villkoret anses uppfyllt även om en sådan kontroll som anges ovan visar att begränsningsvärdena

inte innehålls. Bolaget är då skyldigt att vidta åtgärder så att begränsningsvärdena innehålls vid en förnyad kontroll senast inom tre månader från den tidigare kontrollen. Den första kontrollen ska göras inom tre månader efter att hamnverksamheten tagits i drift.

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

4. Lossning vid kaj, fränsett vad gäller material från Förbifart Stockholm, får endast förekomma 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. Tillsynsmyndigheten bemyndigas att meddela undantag från dessa tider om särskilda skäl föreligger.

5. Grumlade arbeten får endast utföras under perioden 15 september–1 april. Länsstyrelsen får medge förlängning av perioden med högst en månad med hänsyn till tidpunkten för islossning i området.

6. Tillståndshavaren ska vidta skäliga åtgärder för att hindra diffus damning från verksamheten.

7. 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 ingen förvaring av petroleumprodukter ske och inte heller någon hantering av sådana produkter förekomma, fränsett vad som krävs enligt gällande bestämmelser för mottagning av fartygsavfall.

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

9. 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.

10. Sökanden ska tillhandahålla elanslutning för fartygen vid kaj.

11. 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 inklusive utrivning av kajanläggning samt återställande av område för kaj ska vara slutförda senast två år efter tillståndstidens utgång.

Det åligger sökanden att i god tid inhämta erforderliga tillstånd för utrivning av kajanläggningen.

12. Bolaget ska innan verksamheten inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten.

2.2 Förslag till delegation

NCC har föreslagit att mark- och miljödomstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov fastställa ytterligare slutliga villkor avseende

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

3. INSTÄLLNING

3.1 Remissmyndigheter m.fl.

Statens Maritima Museer

Statens Maritima Museer har angett att NCC bör ha en dialog med länsstyrelserna angående frågor om hanteringen av eventuella fornlämningar inom verksamhetsområdet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har inte haft något att invända mot den ansökta verksamheten men har lämnat synpunkter från sjöfartssynpunkt.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt ansökan om tillstånd till den planerade verksamheten och att tillståndet förenas med ett verkställighetsförordnande samt angett bl.a. följande. Det bör anges i ett tillstånd att kajen och andra anläggningar ska rivas och stranden återställas efter avslutat arbete. Den maximala mängden materiel som får tas in under ett enskilt år bör begränsas.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen i Uppsala län har tillstyrkt ansökan om tillstånd till den planerade verksamheten i de delar den avser projektet Förbifart Stockholm, om ett tillstånd förenas med de villkor och försiktighetsåtgärder som bolaget har redovisat och länsstyrelsen har föreslagit. Länsstyrelsen har avstyrkt den ansökta verksamheten i övrigt.

Håbo kommun

Håbo kommun har yrkat i första hand att ansökan avslås och i andra hand att ett tillstånd förenas med ett antal villkor. Håbo kommun har motsatt sig att tillståndet förenas med ett verkställighetsförordnande.

Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun

Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun har yrkat i första hand att ansökan avslås och i andra hand att ett tillstånd förenas med ett antal villkor, alternativt att avgörandet om slutliga villkor skjuts upp under en prövotid. Bygg- och miljönämnden har motsatt sig att tillståndet förenas med ett verkställighetsförordnande. Nämnden har yrkat att utrivning av kaj villkoras i tillståndet.

Norrvatten

Norrvatten har angett att ett tillstånd ska förenas med stränga villkor för hanteringen av kemikalier och petroleumprodukter samt en föreskrift om att Norrvatten – om spill eller läckage sker – informeras om det.

3.2 Miljöskydds- och naturskyddsorganisationer

Upplands Ornitologiska Förening, Stockholms Ornitologiska Förening och *BirdLife Sverige* har yrkat att ansökan ska kompletteras med en mer omfattande naturvärdesinventering som omfattar hela det område som rimligen kommer att påverkas av ökat buller och annan störning på grund av verksamheten inklusive transporter till och från anläggningen.

3.3 Enskilda, bolag och föreningar

I detta avsnitt redovisas inställningen till NCC:s yrkanden samt de enskildas m.fl. egna yrkanden och krav på ett eventuellt tillstånd.

Enskildas, bolags och föreningars utveckling av talan har varit mycket omfattande och har därför utelämnats av utrymmesskäl. Den talan som enskilda m.fl. för kan sammanfattas enligt följande.

- Ansökan ska avvisas främst på grund av brister i samrådsförfarandet.
- Om ansökan inte avvisas ska den avslås, främst på grund av att verksamheten kommer att medföra oacceptabla effekter på respektive risker för
 - boendemiljö (buller, damning, och trafiksäkerhet)
 - fastighet- och bostadsrättsvärden
 - möjligheterna till friluftslivet
 - Mälaren och Uppsalaåsen som dricksvatten
 - havsörn och fiskgjuse
 - naturmiljön och naturvärden på land och i vatten.

Innan mark- och miljödomstolen tar ställning till ansökan måste, enligt många enskilda, underlaget kompletteras i första hand med följande.

- En grundlig och seriös lokaliseringsutredning.
- En grundlig och seriös bullerutredning.
- En grundlig redovisning av naturvärden på land och i vatten.

Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd kräver många enskilda att tillståndet begränsas samt förenas med tydliga och strängare villkor om i huvudsak följande.

- Tillståndstiden ska begränsas till ca 5 år och följa tunneldrivningen för projekt Förbifart Stockholm.
- Verksamheten i Toresta får inte bedrivas på kvällar, nätter eller helger.
- Bullervillkoret måste skärpas med 5 dBA.
- NCC ska förpliktas att ordna en säker trafikmiljö; inga lastbilar får köra genom Bålsta.
- NCC ska betala ekonomisk kompensation för minskade boendevärden och liknande.
- NCC ska förpliktas att ta bort kajanläggningen och återställa området när verksamheten upphör.

3.3.1 Advokaterna F B och R Ss huvudman

Småa AB har yrkat att MKB:n inte ska godkännas och att ansökan i sin helhet ska avslås. Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd till verksamheten ska tillståndet inte förenas med ett verkställighetsförordnande. *Småa AB* har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Småa har begärt att ansökan ska kompletteras med följande material.

- En redovisning av påverkan på det i Frösundavik planerade bebyggelseområdets lämplighet för bostäder från bullersynpunkt.
- Uppgift om vilken lagringskapacitet som vattenmagasinet under upplagsytan kommer att ha.
- En redovisning av hur ytvatten ska skyddas från spridning av närsalter.
- En förnyad bottenfaunaundersökning som utförts under den normala inventeringstiden för kärlväxter och som är juli till september.
- En redovisning av påverkan från svallvågor, propellerrörelser eller fartygens påverkan på temperaturskikt i Kalmarviken.
- En redovisning av påverkan på vinterlekande fiskarter (lake, nors och siklöja). Uppgifter om hur verksamheten (byggandet av kaj) kommer att påverka dessa fiskarters lekperiod.
- En sammanställning som åskådliggör för- och nackdelar med olika lokaliseringar. Kriterier för jämförelsen bör även redovisas.

Småa har angett att tillåtligheten (från bullersynpunkt) ska bedömas som om verksamheten kommer att bli permanent, inte tidsbegränsad.

Den inskjutna satsen i villkor 4 – frånsett vad gäller material från Förbifart Stockholm – ska tas bort.

3.3.2 Advokaten A Gs huvudmän

J R och *C R* har yrkat i första hand att ansökan ska avslås. I andra hand har de yrkat att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighets-förordnande. De har yrkat ersättning för rättegångskostnader. De har vidare angett följande.

Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd till verksamheten ska tillståndet begränsas och förenas med ytterligare villkor m.m. utöver vad NCC har föreslagit, allt enligt följande.

- Tillståndstiden ska begränsas till 4–5 år och tillståndet ska avse endast transporter av bergmaterial från Förbifart Stockholm.
- Verksamhet får endast pågå måndag–fredag (kl. 07.30–17.00). Lossning nattetid får således inte ske.
- Lägre riktvärden för ljudnivåer ska tillämpas än de NCC föreslagit.
- Villkor för lågfrekvent buller inomhus bör föreskrivas.
- Bullervillkor bör även gälla under anläggningskedet av hamnen.
- Om ett värde som anges i villkoren överskrids under fem dagar i följd ska boende som riskerar att beröras av detta erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende.
- En bullermätning representativ för verksamheten med förslag på skyddsåtgärder bör presenteras omgående. Om den visar att närboende kan utsättas för högre ljudnivåer än gällande riktvärden satta i bullervillkor, ska åtgärder vidtas.
- Bullermätning ska utföras vid klagomål och minst en gång i månaden. Om bullermätning visar att fastställda ljudkrav överskrids ska verksamheten avbrytas och åtgärder vidtas så att ljudkrav hålls innan verksamheten återupptas (varvid ny bullermätning ska ske).
- Nivån på berglager och dumper får inte överstiga omkringliggande mark eller en eventuell bullervall (eftersom ljudnivåer ökar på högre höjd).
- En bullervall eller ett bullerplank ska uppföras omgående och innan verksamheten påbörjas på fastigheten och oavsett om uppmätta ljudnivåer från fastigheten innehålls eller inte.
- Bearbetningsområdet samt stenkross ska lokaliseras så långt bort som möjligt från bostadsfastigheterna i närområdet.
- Ekvivalenta ljudnivåer får endast mätas och beräknas under tid som verksamhet pågår.
- Mer effektiva skyddsåtgärder för att förhindra olägenheter på grund av damning.
- Villkor för anläggningsarbetena för att exempelvis förhindra olägenheter på grund av grumlande arbeten.

Ansökan ska kompletteras med följande material.

- Resultatet av ljudmätningar vid deras fastighet, som är belägen närmast området för den planerade verksamheten.

- En redovisning av vilka konkreta bullerdämpande åtgärder, utöver bullervall, som planeras om bullret från den sökta verksamheten överstiger angivna ljudnivåer. Särskilda skyddsåtgärder för att sänka bullernivåerna bör fastställas redan nu, eftersom det kan befaras att lämpliga ljudnivåer inte kommer kunna hållas.
- En redovisning av ljusstörningar nattetid i deras bostad.
- En redovisning av påverkan på fridlysta arter (artskyddsförordningen).
- En redovisning av kumulativa effekter (som uppkommer om både NCC och Cementa realiserar sina planer).

J R och C R har begärt att NCC ska meddela om det redan nu finns en avsikt (förutsatt att tillstånd beviljas) bedriva den sökta verksamheten vidare efter utgången av eventuellt beviljad ansökan. Om så inte är fallet bör NCC åta sig att inte ansöka om förlängt tillstånd efter ett eventuellt beviljade av nu aktuell ansökan.

3.3.3 Advokaten J Cs huvudman

Fastighets AB Kalmarsand har yrkat i första hand att ansökan avslås. I andra hand har bolaget yrkat att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd till verksamheten ska tillståndet begränsas och förenas med ytterligare villkor m.m. utöver vad NCC har föreslagit, allt enligt följande.

- Tillståndstiden ska begränsas att gälla t.o.m. september 2021, dvs. 5 år efter den tidpunkt NCC åtagit sig att ta emot bergmaterial från Förbifart Stockholm.
- Arbetstiden bör bestämmas till två år från lagakraftvunnet tillstånd.
- Verksamhet får enbart pågå måndag–fredag (kl. 07.30–17.00).
- Buller från den tillståndsgivna verksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt vårdbyggnader inte överskrider:
 - 45 dBA vardagar dagtid (kl. 07.00–18.00)
 - 40 dBA kvällstid (kl. 18.00–22.00)
 - 40 dBA lördag, söndag och helgdag dagtid (kl. 07.00–18.00)
 - 35 dBA nattetid (kl. 22.00–07.00)Den momentana ljudnivån nattetid får högst uppgå till 50 dBA.
- Bullermätning ska utföras vid klagomål och minst en gång i månaden. Om utförd kontrollmätning visar att villkoret överskrids ska allt arbete genast avbrytas och åtgärder vidtas så att värdena innehålls innan arbetena återupptas. Ny kontrollmätning ska göras i samband med att arbetena återupptas.
- Fartyg och pråmar vid kaj ska anslutas till landström.

Ansökan ska kompletteras med följande material.

- En grundlig redovisning av de kumulativa effekterna, inte enbart fartygsanlöpen som sådana utan också de kumulativa effekterna av ökad masshantering vid NCC:s och Cementas hamnanläggningar.
- En förnyad bullerutredning som bl.a. anger effekterna av att fartyg förtöjs med kortända mot kaj.

3.3.4 Bolagsjuristen L Ss huvudman

Kalmarsand Projekt AB har angett samma inställning och framställt samma yrkanden som *Fastighets AB Kalmarsand*.

3.3.5 Jur.kand. M Ps huvudmän

MP har – för egen del och som ombud för *JP, RB, UB, PB, SKB, EF, PF, AL, OL, KS, LS* och *TT* – yrkat i första hand att tillstånd inte meddelas. I andra hand har de yrkat att ansökan avvisas på grund av bristfälligt samråd, att ansökan avslås på grund av

bristfällig lokaliseringsutredning och att miljökonsekvensbeskrivningen inte ska godkännas. De har vidare yrkat att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande. De har yrkat att tiden för att anmäla oförutsedd skada ska bestämmas till 12 år från arbetstidens utgång.

Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd till verksamheten ska tillståndet begränsas och förenas med ytterligare villkor m.m. utöver de som NCC har föreslagit, allt enligt följande.

- Tillståndet ska begränsas till att endast avse mottagande av bergmassor från Förbifart Stockholm.
- Tillståndet ska upphöra vid den tidpunkt när berg från Förbifart Stockholm inte går med båt från de tillfälliga hamnarna i Trafikverkets regi.
- Hamnen och transportbandet ska rivas och transportväg mellan kaj och täkt ska återställas i omedelbar anslutning till tillståndets utgång för att säkerställa att verksamheten blir tillfällig.
- Villkor för rivning och borttagande av hamnen och transportband samt transportväg ska fastställas direkt i tillståndet.
- Krav på framdragande av elektricitet till kaj samt krav på att elektricitet ska användas av fartyg som ligger vid kaj.
- Lastbilstrafik till och från täkten ska inte trafikera Bålsta tätort, förbi Kalmarsand och Fånäs, utan både inkommande och utgående trafik ska styras ut mot Bro.
- Maximalt antal fartygsanlöp per dygn och år ska fastställas.
- Fartbegränsning ska fastställas i Kalmarviken och vid inloppet till Kalmarviken för fartygstrafiken till och från hamnen för att minimera erosion och uppgrumling samt ur säkerhetssynpunkt.
- Verksamhet ska i första hand inte tillåtas nattetid kl. 22–06, i andra hand ska buller inte överskrida ekvivalent ljudnivå (beräknad under aktiv period) utomhus 30 dBA med maximala ljudnivåer $LF_{max} > 45$ dBA.

- Buller från den verksamheten ska under driftskedet utgå från riktlinjer för externt industribuller för område med rörligt friluftsliv samt ska sättas ned med 5 dBA-enheter.
- Buller från verksamheten ska under driftskedet begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån (beräknad under aktiv period) utomhus inte överskrider
 - 35 dBA vardagar dagtid (06–18)
 - 30 dBA lör-, sön- och helgdag dagtid (06–18)
 - 30 dBA kväll och natt (18–06).
- Maximal ljudnivå $LF_{max} > 45$ dBA ska inte förekomma nattetid 22–06.
- Bullermätning för drift av hamn, transportband och bergkrossanläggning samt trafik från fartyg och lastbilar ska utföras vid klagomål och minst en gång per månad. Arbeten ska omedelbart avbrytas om meddelade villkor för buller inte innehålls.
- NCC ska åläggas att inlösa fastigheter/bostadsrätter till ett värde som beräknats opåverkat av NCC:s verksamhet om fastighetsägare/ bostadsrättsinnehavare yrkar på inlösen före utgången av tillståndets giltighetstid.
- NCC bör åta sig att ersätta fastighetsägare för skador på grund av erosion.

Ansökan ska kompletteras med följande material.

- En redovisning av följdverksamheter i form av transporter från aktuell mot-tagningshamn till möjliga slutmottagare och lagringsplatser. Utredningen bör även beskriva de faktiska konsekvenserna av lastbilstransporterna och uttransporter via fartyg.
- Uppgifter om det är möjligt att bedriva hamnverksamhet dygnet runt givet att mörkerrestriktioner kan komma ifråga.
- Förnyade utredningar av påverkan på vattenmiljön och naturvärden.
- En ny och grundlig lokaliseringsutredning.
- En redovisning av kumulativa effekter, som uppkommer om både NCC och Cementa realiserar sina planer.
- En redovisning av de miljömässiga konsekvenserna, inklusive frågan om BTA, av att använda gummiduk för att tätta botten i berglagret. Redovisning bör även innehålla information om hur läckage upptäckts och åtgärdas. Motsvarande redogörelse bör även lämnas för ”annat tätt material”, som NCC angett är ett alternativ till gummiduk.
- En redovisning av omhändertagandet av dräneringsvatten, bl.a. med avseende på riskerna för att grundvatten och salixodlingarna förorenas på grund av läckage av petroleumprodukter el.likn.
- En redovisning av konsekvenserna av fartygstrafiken såsom svallvågor, uppgrumling av bottensediment m.m.
- En detaljerad redovisning av t.ex. hur lossningen och lastningen går till (Ro-ro-ramper, fordon, transportband, transporter mellan kaj och täktområde) samt information om pråmarna ska angöra med för mot kaj.
- En ny, allsidig och grundlig bullerutredning, som ska inkludera buller från externa och interna lastbilstransporter samt alla förekommande bullerkällor (fartygstrafiken, slagljud, skrapljud, backvarnare o.dyl.). Utredningen ska också belysa effekterna av lastbilar används för interna transporter i den situationen att transportbandet är ur funktion. Bullerutredningen ska bygga

på de specifika förutsättningarna som råder på platsen (bl.a. att 3000 kvadratmeter skog kommer att avverkas), inte baseras på schematiska beräkningar samt ta hänsyn till olika meteorologiska förhållanden och olika måthöjder. Bullerutredningen ska tas hänsyn till kumulativa effekter av tillkommande verksamheter (Cementa).

- En redovisning av hur trafiksäkerheten på Stockholmsvägen (som är relativt smal och saknar gång- och cykelväg långa sträckor) ska kunna säkerställas.

Vidare krävs följande.

- NCC ska meddela om NCC avser att hyra in sig på Cementas depå, ett scenario som skulle innebära hundratals tunga lastbilstransporter genom Kalmarsand, Fånäs, Dyarne, Aronsborg varje dag. Även om den tunga trafiken skulle ledas ut via Bro för att sedan via E18 köra in mot Bålsta tätort, skulle trafiken passera bostadsområdena Fånäs, Dyarne och Aronsborg. NCC bör antingen dementera detta eller – för det fall att informationen stämmer – redogöra för konsekvenser av att omfattande tung trafik leds den vägen.
- Uppföljande bullermätningar, när verksamheten tagits i drift, bör utföras vid flera bostäder. Mätningar av buller inomhus bör också ske.
- NCC bör ange hur eventuell tvist mellan fastighetsägaren och NCC ska hanteras.

Samrådsförfarandet har inte motsvarat de krav som ställs i miljöbalken.

3.3.6 Jur.kand. G H Bs huvudmän

A-C A N L N, S A, G B, P B, L B, C D, S D, D, R D, K D, M D, S-Å D, A E, F E, C E, J J, N J, D J, G M, K M, K N, K N, L N, M N, J S, P S, A V, M-L V och *G W* – har yrkat i första hand att ansökan ska avslås i sin helhet. I andra hand har de yrkat att ansökan ska avvisas, alternativt att ett tillstånd begränsas och regleras med ytterligare villkor m.m. enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande. De har yrkat att MKB:n inte ska godkännas. De har yrkat att tiden för att anmäla oförutsedd skada bestäms till tio år.

Ansökan ska kompletteras med följande material.

- Uppgifter som visar i vilken omfattning verksamheten även avser utlastning av bergprodukter.
- En redovisning av konsekvenserna för miljö och hälsa, inte minst buller, som tar sikte på de kumulativa effekter, som uppkommer om både NCC och Cementa realiserar sina planer.
- En ny och grundlig lokaliseringsutredning.
- En redovisning av påverkan på fridlysta arter (artskyddsförordningen).
- En ny och grund redovisning av vattenmiljön och naturvärden.

- Uppgifter som gör det möjligt att bedöma verksamhetens inverkan på yt- och grundvatten samt verksamhetens förenlighet med gällande miljö-kvalitetsnormer.
- En redovisning av konsekvenserna av fartygstrafiken (svallvågor, uppgrumling av bottensediment m.m.).
- En redovisning av följdverksamheter i form av transporter från aktuell mot-tagningshamn till möjliga slutmottagare och lagringsplatser. Utredningen bör även beskriva de faktiska konsekvenserna av lastbilstransporterna och uttransporter via fartyg.
- En ny, allsidig och grundlig bullerutredning, som ska inkludera buller från externa och interna lastbilstransporter samt alla förekommande bullerkällor (fartygstrafiken, slagljud, skrapljud, backvarnare o.dyl.). Utredningen ska också belysa effekterna av lastbilar används för interna transporter i den situationen att transportbandet är ur funktion. Bullerutredningen ska bygga på de specifika förutsättningarna som råder på platsen (bl.a. att 3000 kvadratmeter skog kommer att avverkas), inte baseras på schematiska beräkningar samt ta hänsyn till olika meteorologiska förhållanden och olika måthöjder. Bullerutredningen ska tas hänsyn till kumulativa effekter av tillkommande verksamheter (Cementa).
- En grundlig undersökning av verksamhetens effekter för det kommande vattenskyddsområdet, inkluderande en sårbarhets- och konsekvensanalys för läckage av petroleumprodukter el.likn.
- En redovisning av ljusstörningar nattetid vid bostäder.

Samrådsförfarandet har inte motsvarat de krav som ställs i miljöbalken. En tillämpning av 2 kap. 9 § miljöbalken leder till att verksamheten inte får bedrivas på den valda platsen.

3.3.7 Föreningar

Aronsborgs samfällighetsförening har yrkat att ansökan ska avslås.

Fånäs Fastighetsägarförening har yrkat i första hand att ansökan ska avvisas och i andra hand att den avslås och i sista hand att underlagen i ansökan kompletteras och att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- Inga fartyg/pråmar ska få ligga på kö i Kalmarviken i väntan på att få lossa/lasta.
- Ingen lastbil (NNC:s egna bilar eller inhyrda transporter) ska få passera igenom bostadsområden och Kalmarsandsbadet med barnfamiljer, cykelvägar och flera utfarter i direkt anslutning till vägen.
- Kontrollen av NCC:s verksamhet görs av ett utomstående företag med tillstånd för kontrollverksamhet.
- Det ska finnas en plan för efterbehandling och återställning av hela området till ett så nära ursprungligt skick som möjligt.
- Gränsvärden för industribuller som gäller vid områden för friluftsliv ska gälla och att ingen som helst verksamhet får förekomma kvälls- och nattetid samt på helger.

- Åtgärder redovisas för att minska buller mot Kalmarsand, Fånäs och övriga bostadsområden i Bålsta.
- All bullerutredning görs utifrån faktisk verklighet på plats vid redan i dag fungerande stenkrossar belägna vid vatten. Det förutsätts att bullerutredningen redovisar ljudtoppar, som slag i fartygsplåt och från lastmaskiner vid lastning/lossning, dumpers i arbete, dag och natt samt alla årstider.
- Hälsokonsekvensbedömningar görs avseende buller, ökad lastbilstrafik, dumperstrafik samt ljud och rörelser från fartyg och bogserbåtar och stenkross.
- Komfortberäkningar och vibrationsmätningar görs av bostäder runt Kalmarviken.
- NCC redovisar hur Håbo kommuns vattentäkt och badplatser kommer att påverkas av en försämrad vattenkvalitet i Kalmarviken genom en ökning från 30 båtar/år till mer än 1 200 fartyg/år som kommer att passera nära själva tälkten och badplatsen.
- NCC ger tydliga och genomförbara lösningar på hur de ska hindra de luftföroreningar och vattenföroreningar som deras verksamhet kommer att ge upphov till.
- NCC redovisar den ökade krisberedskap som naturligtvis måste finnas.
- NCC gör en fullständig omarbetning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Getbergets Samfällighet har yrkat att ansökan ska avslås. Samfälligheten har även angett att ansökan bör kompletteras med underlag hur fartygstrafiken kommer att påverka miljön och fastigheter (buller, risk för erosion m.m.) runt Kalmarviken. Ansökan behöver även kompletteras med avseende på risken för regionens vattenförsörjning om läckage av petroleumprodukter eller liknande sker till yt- eller grundvatten.

Brf Kalmarsand har yrkat i första att ansökan avslås och i andra hand att underlagen i ansökan kompletteras och att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- NCC ska beskriva och intyga hur man garanterar att lastbilstransporter inte utökas och passerar genom tätbebyggt bostadsområde och badstrand i Kalmarsand.
- Ansökan behöver kompletteras med nya och relevanta bullerutredningar. I redovisningen ska beskrivas hur bullervärden följer riktlinjer för friluftsliv och inte överskrider Naturvårdsverkets riktvärden. Det ska även beaktas hur skogsavverkningen påverka bullernivåerna.
- NCC behöver förtydliga hur man förhindrar luftföroreningar orsakat av verksamheten.
- NCC måste beskriva hur vattenkvalitet, skog och djurliv påverkas samt hur påverkan minimeras.

3.3.8 Boende i Toresta

L W och *R W* har yrkat i första hand att ansökan ska avslås. Om NCC ges tillstånd till den planerade verksamheten har de yrkat att tillståndet inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

3.3.9 Boende i Fånäs och Kalmarsand med angränsande områden

C-O E har yrkat att ansökan ska avvisas, alternativt avslås.

MJ och *J N* har yrkat att ansökan ska avvisas (på grund av brister i samrådsförfarandet), alternativt avslås. De har även yrkat att ansöka underlaget för ansökan ska kompletteras, att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- Ingen verksamhet ska få förekomma på kvällar eller nätter.
- Kajanläggningen, transportband m.m. ska tas bort när tunneldrivningen för Förbifart Stockholm har avslutats.
- Rekommenderade bullervärden för friluftsliv ska tillämpas (eftersom hela Kalmarviken är ett området som används frekvent för friluftsliv) och gränsvärdena ska sättas 5 dBA lägre än vad som annars gäller enligt rekommendationen.
- NCC ska redovisa vilka skyddsåtgärder som går att genomföra för att buller från verksamheten ska begränsas så mycket som möjligt.
- NCC ska redovisa kumulativa effekter för NCCs och Cementas planerade verksamheter.
- NCC måste beskriva närmare omfattningen av den externa lastbilstrafiken och effekterna av den. En redovisning ska även belysa säkerhetsriskerna med utökad lastbilstrafik på Stockholmsvägen.
- NCC måste genomföra en vibrationsutredning som beskriver konsekvenserna av den utökade lastbilstrafiken på Stockholmsvägen och andra berörda vägar.
- Olägenheterna av damning måste utredas bättre.
- Säkerhetsrisker på vattnet i Kalmarviken måste utredas närmare.
- Ansökan måste kompletteras med en redovisning av konsekvenserna av fartygstrafiken såsom svallvågor, uppgrumling av bottensediment m.m.
- NCC ska förpliktas att dokumentera bryggor, stränder, vattennära byggnader innan verksamheten påbörjas.
- Verksamhetens konsekvenserna för yt- och grundvatten måste utredas närmare.

E F, R F, L P, S P, A T, A G, V K, M A och *M E* har yrkat att ansökan ska avslås.

G D, H L och *M L* har yrkat att ansökan ska avslås, alternativt – om tillstånd ges – att det inte ska förses med ett verkställighetsförordnande.

E-A L och *M L* har yrkat att ansökan ska avslås, alternativt – om tillstånd ges – att NCC ska förpliktas säkerställa barnens rätt till en säker skolväg genom att anpassa infrastrukturen i området. Stockholmsvägen ska

förses med minst en planskild korsning och separat cykelbana som går från Kalmarleden till Kalmarsand.

MP och *JP* har framställt samma yrkanden och redovisat sin inställning på samma sätt som de personer som *MP* företräder.

UW och *SW* har yrkat att ansökan ska avslås. Ansökan med underlag behöver kompletteras, bl.a. med en barnkonsekvensanalys.

MF och *BF* har yrkat i första hand att ansökan ska avslås. I andra hand har de yrkat att ansökan ska avvisas. I sista hand har de yrkat att underlaget för ansökan ska kompletteras, att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighets-förordnande. De har yrkat ersättning för rättegångskostnader men har inte preciserat yrkat belopp.

De har yrkat att mark- och miljödomstolen ska beakta och i ett eventuellt tillstånd föreskriva följande.

- Samrådsförfarandet är bristfälligt och bör göras om.
- Att Naturskyddsföreningen i Håbo avstått från att yttra sig beror på att personer i föreningens styrelse har sina anställningar hos NCC.
- NCC:s ansökan innehåller felaktig och vilseledande information.
- Det finns en stark opinion mot NCC:s planer. Mer än 1 580 personer genom sina namnunderskrifter protesterar mot att miljön förstörs i Kalmarviken. Den gruppen utgör mer än 15 procent av den vuxna befolkningen i Bålsta, och det finns en aktiv Facebookgrupp med 1 000 medlemmar som aktivt protesterar mot exploateringen.
- Den valda platsen är inte lämplig för verksamheten.
- Att inte tillåta arbeten vid annat tillfälle än vardagar kl. 7–18.
- Omfattningen och konsekvenserna av den planerade verksamheten måste klarläggas.
- Ackumulerat buller med lossning, transport, truckar, fartyg på ”svaj” med motorer på hela dygnet samt krossning, inklusive lastbilstrafik.
- Kumulativt buller med hänsyn till annan verksamhet i viken, Gyproc samt konsekvenser av att den tänkta utökningen av Cementas verksamhet med 250 fartyg per år som nämns i ansökan.
- Att det genomförs en riskutredning med hänsyn till
 - kollision, speciellt med pråmar, utsläpp och brand, frekventa småbåtstrafiken och seglarskolan sommartid
 - dricksvattenförsörjning (redan i dag dåligt).
- Konsekvenser på bad och fritidsliv och vilka åtgärder som föreslås för att säkerställa dessa.
- De ekonomiska konsekvenser av svall och underminering av privata investeringar i bryggor, småbåtshamnar och badplatser ska utredas.
- Ett klagörande av organisationen för akut räddningsverksamhet för att kunna ta hand om en stor olycka som kan orsakas av den enorma trafiken med jättefartyg och pråmar i den lilla trånga Kalmarviken.

- En redovisning av hur NCC:s planer med Cementa i Kalmarviken och hur detta i så fall får påverkan på transportvägar i Kalmarviken och lastbilstrafik i våra närområden.
- Det måste klarläggas
 - Att bullernivåer är för låga och felaktigt redovisade. De bor i anslutning till fritidsområde, tillbringar oftast kvällar och helger utomhus. Sover dessutom alltid med öppet fönster.
 - Att den teoretiska modellen för beräkning är missvisande. Vad gäller deras hus/område ligger detta i söderläge och störs direkt av ljud från viken. Hänsyn tas inte till att ljud förstärks vid sydlig vind, speciellt vid öppet vatten. Och i synnerhet på kvällar, natt och helger då inget annat ljud ”maskerar”.
 - Att beräkningsmodellen redovisar endast ekvivalenta siffror, det framgår inte tidsperioden för beräkningen. Exempelvis ger mätvärde på 60 dBA under nattens 12 timmar ett snittvärde på 30 dBA om buller pågår under hela 6 timmar.
 - Att det inte går att finna ut hur man beräknat den sammanlagda effekten av verksamheten, exempelvis fartyg, lossning, truckar, stenkross, lastbilstrafik.
 - Konsekvenser av de av den psykiska (upplevda) påverkan, speciellt under kvällar, helger och natt saknas helt.
 - Varför skyddsåtgärd i form av en bullervall saknas i NCC:s ansökan för Bålsta.
 - Varför ljudnivåer från fartyg i farled beräknas inte överstiga riktvärdet 70 dBA. I NCC:s egna siffror anges 92 dBA för fartyg som maxnivå vid passage.
 - Hur den ekvivalenta ljudnivån från flera fartyg fartygen kan blir ”försumbar” som sägs i ansökan. Man kan anta att det ligger minst 3 fartyg på kö/svaj inne i viken samtidigt med motorer på.
 - Hur man beräknar att transporter på allmän väg ger ett marginellt bidrag till trafikbullernivån. Sannolikt kommer en stor del av lastbilstrafiken gå norrut på Stockholmsvägen via vårt bostadsområde.
 - Att bullernivåerna också ska redovisas med hänsyn till sydlig vindriktning, väderlekstyper och vid öppet vatten.
 - Vad konsekvenserna är att det kan förekomma metrologiska förhållanden med kraftig inversion där modellen underskattar ljudutbredningen som sägs i bullerutredningen.
 - Hur kumulativa effekter beräknas med Cementas verksamhet med lossning och bearbetning då Cementa avser att ansöka om nytt tillstånd för att utöka sin verksamhet. I ansökan anges att även detta har ”försumbar påverkan på den dygnsekvivalenta ljudnivån”.
 - Hur den ekvivalenta ljudnivån uträknats i detalj, bl.a. antalet simultana störningskällor och mätperiodens längd (inkluderat fartygstrafiken).
 - Att mätningar ska göras i verklig miljö, inte bara i en teoretisk modell.
- Följande måste klarläggas.
 - Hur och vilka åtgärder som konkret vidtas för att undvika damm vid lagring och krossning av denna gigantiska volym stenmassor.

- Vilka åtgärder som vidtas för att lastbilstransporter inte kör med öppna flak.
- Om dammet är en hälsofara för dem, deras barn och två tvååriga barnbarn. Riskerar de sin hälsa att vara ute eller på stranden om luften är full av stendamm?
- Om någon konsekvensanalys av trafikfaror är gjord och dokumenterats med hänsyn till den tunga och frekventa trafiken.
- Undersökning och dokumentation om var skyddade arter observerats, exempelvis via intervjuer av personer som rapporterat detta.
- NCC ska åläggas att lösa in deras fastighet om detta blir aktuellt, till vårt inköpspris med tillägg för justering för eventuellt högre marknadspris-situation i Stockholmsregionen, gällande vid försäljningstillfället.
- NCC ska åläggas att sätta upp utrustning på strategiska platser för kontinuerlig mätning av buller och damm. Som redovisas regelbundet, exempelvis åtkomligt via webb.
- NCC ska åläggas att säkerställa att lastbilstransporter inte sker med öppna lämmar eller flak.
- Det ska föreskrivas ett betydande vite i avtalet med NCC om inte åtaganden följs. Att modellen för viten klarläggs och dokumenteras för de som eventuellt drabbas.
- Det ska tydliggöras att helhetsansvaret ligger hos NCC för åtgärdande vid en avvikelse från avtalet (inklusive transporter) eller i en katastrofsituation.
- Det ska införas en avtalsklausul där driften upphör med omedelbar verkan om avvikelse sker mot definierade mätpunkter (bullernivåer, damm, vattenförorening).
- NCC ska förpliktas att säkerställa en säker trafikmiljö inom vårt område
 - cykelväg / gångväg sträckan Stockholmsvägen – Allevägen – väg 840 till Upplands-Bro
 - lastbilsflak där damm kan uppstå ska täckas
 - trafik på Stockholmsvägen via Bålsta förbjuds.
- NCC ska åläggas att ta bort kaj, stenkross och samtlig tillhörande utrustning relaterat till verksamheten efter avtalsperioden samt att återställa området till ursprungligt skick enligt vad som reglerades i tidigare tillstånd, dvs. det som skulle avslutats i juni 2015.

MM och *PM* har yrkat i första hand att ansökan ska avslås. I andra hand har de yrkat följande.

- Ansökan ska avslås med hänvisning till 2 kap. 6 §, 3 kap. 1, 3, 6 och 10 §§, 4 kap. 2 §, 7 kap. 15 §, 11 kap. 6–7 §§ miljöbalken.

I tredje hand har de yrkat följande.

- Den planerade verksamheten ska betraktas som en nyetablering.
- Att riktvärden för industribuller ska beräknas efter den lägre skala som gäller för områden där ett rikt rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor och tillåten nivå dagtid mellan kl 07–18 är 40 dBA och all övrig tid 35 dBA, samt att ansökan avvisas då NCC inte kan innehålla riktvärdena.

I fjärde hand har de yrkat följande.

- Att NCC ska åläggas utföra en jorddynamisk utredning där markens jord-dynamiska egenskaper undersöks samt en riskbedömning för konsekvenser av vibrationer i Kalmarviken.
- Att NCC åläggs utföra en undersökning, analys och riskbedömning för spridningen av kvartsdamm samt en analys om gränsvärden kommer över-skridas vid intilliggande bebyggelse.
- Att NCC åläggs redovisa hur bergmassor ska hanteras utanför anläggningen i Toresta samt miljöpåverkan.
- Att NCC åläggs redovisa hur logistiken vid lastning av bergmassor och ballastprodukter på lastbilar ska fungera samt miljöpåverkan.
- Att miljöprövningen vid mark- och miljödomstolen skjuts upp tills Trafikverket utsett entreprenör för tunneldrivningen på Norra Lovö, i vilkens åtagande det ingår att tillhandahålla fartyg för transporter av bergmassor till den tänkta hamnen i Toresta. Dessförinnan är det omöjligt att bedöma miljöpåverkan då inte så avgörande information som storlek på och typ av fartyg är känt, vilket är av stor betydelse för miljöpåverkan.
- Att tillståndet, i det fall tillstånd meddelas, inte omfattar lossning av bergmassor nattetid.
- Att tillståndet, i det fall tillstånd meddelas, inte omfattar annan verksamhet än hantering av bergmassor från Förbifart Stockholm omfattande ca 3 miljoner ton.
- Att i det fall tillstånd meddelas NCC ska åläggas följa de administrativa föreskrifter och de miljökrav Trafikverket ställer för de entreprenader som omfattar etablering och drift av de tillfälliga hamnarna för Förbifart Stockholm.
- Att verkställighetsförordnande inte meddelas.

3.3.10 Boende i Frösunda, Notholmen och Getberget med angränsande områden

A H, T H E B, N A, J G, J G, A L och *S L* har yrkat att ansökan ska avslås.

M H, U W, M W, C G H, M M och *P L* har i första hand yrkat att ansökan ska avslås. Om NCC ges tillstånd till den planerade verksamheten har de yrkat att tillståndet inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

K H har yrkat i första hand att ansökan ska avvisas, alternativt avslås. I andra hand har han yrkat att underlaget för ansökan ska kompletteras, att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- Ett tillstånd ska villkoras med tidliga krav och restriktioner som garanterar att människor och miljö inte skadas, att fastighetsägare hålls skadelösa samt att tillståndet kan återkallas med omedelbar verkan vid en överträdelse.
- Ett tillstånd ska vara kopplat till projektet Förbifart Stockholm och avvecklas i sin helhet och området återställas när tunneldrivningen avslutats.

- Verksamheten i Toresta ska inte få bedrivas nattetid kl. 22–07.

A N och *C N* har yrkat i första hand att ansökan ska avvisas, alternativt avslås. I andra hand har de yrkat att underlaget för ansökan ska kompletteras, att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- En inventering av och en bedömning för hela Kalmarvikens strandlinje måste göras. En regelbunden övervakning av alla känsliga strandpartier inte bara bör utan ska göras.
- NCC ska ge garantier på att Håbo kommuns vattentäkt, badplatser och stränder inte kommer att negativt påverkas genom en kraftig ökning av fartygstrafiken i hela Kalmarviken och lagring av bergsmassor i Toresta.
- En redovisning av hur stora luftföroreningarna är totalt för hela verksamheten, dvs. från det att båtarna kommer in i viken, lossats, bergmassorna bearbetats till att materialet borttransporterats från området. NCC ska även redovisa hur stor andel man reducerar genom åtgärder för att minska föroreningarna.
- NCC ska, med hänsyn till strandskyddet, inte ges tillstånd för sökt hamnverksamhet då Kalmarviken har ett stort rekreativvärde men också, inte minst viktigt, hyser ett stort antal rödlistade, fridlysta och andra skyddade arter. Dessa värden kommer genom NCC:s sökta verksamhet att påverkas i hög grad och i vissa fall även omöjliggöras.
- En redovisning av den ökade krisberedskap som naturligtvis måste finnas med de ökade riskerna så att människor inte skadar sig eller mister livet.
- En redovisning av vilken beredskap Håbo och Upplands-Bro kommuner har för att hantera oljeutsläpp vid en olycka.
- En redovisning av hur Räddningstjänsten planerar för att möta upp vid en olycka.
- Tillståndet ska förses med bindande villkor med krav på borttagande av kaj, transportband och transportväg samt plan för efterbehandling och återställning av hela området till ett så nära ursprungligt skick som möjligt vid eventuellt bifall till NCC:s ansökan.
- NCC:s egenkontroll av verksamhet ifrågasätts. Kontrollen ska i stället göras av utomstående företag med behörighet för sådana kontroller.
- I Älvnästakten på Ekerö klarar NCC inte ens av att hålla de tider som finns i avtalet.
- NCC bryter mot tidigare meddelade tillstånd i Toresta. NCC ska därför inte ges tillstånd till den planerade verksamheten (jfr 16 kap. 6 § miljöbalken).

3.3.11 Övriga närboende

M S, *I S* och *L S* har yrkat att ansökan ska avslås.

H L har yrkat i första hand att ansökan ska avslås. I andra hand har han yrkat att underlaget för ansökan ska kompletteras, att ett tillstånd begränsas och regleras enligt vad som anges nedan samt att ett tillstånd inte förenas med ett verkställighetsförordnande.

- Miljökonsekvensbeskrivningen ska uppdateras med korrekt information, särskilt om riksintresset för friluftsliv och de negativa effekterna som verksamheten kommer att medföra för det riksintresset.
- Miljökonsekvensbeskrivningen, med sin nuvarande utformning, ska inte godkännas.
- Verksamheten ska begränsas så att den bedrivs i första hand vardagar (exempelvis kl. 7–19), i andra hand vid intensiv tunneldriven även under vardagsnätter, i tredje hand under helger dagtid, och i fjärde hand under helgnätter.
- Det ska föreskrivas villkor om hastighetsbegränsning i Kalmarviken till högst 6 knop.
- Det ska föreskrivas villkor med krav på borttagande av kaj, transportband och transportväg samt plan för efterbehandling och återställning av hela området till ett så nära ursprungligt skick som möjligt vid eventuellt bifall till NCC:s ansökan.

4. ANSÖKAN

4.1 Ansökans omfattning m.m.

4.1.1 Tidigare ansökan (mål M 5735-14)

I oktober 2014 gav bolaget in en ansökan om tillstånd till anläggande av mottagningshamnen m.m. till mark- och miljödomstolen. Ansökan kungjordes och ett flertal synpunkter inkom framför allt från boende i området kring Kalmarviken. Synpunkterna rörde bl.a. beskrivningen av verksamheten inom ramen för samrådsprocessen i förhållande till hur denna kom att utformas i ansökan.

Domar i målen som rör utskeppningshamnarna inom Förbifart Stockholm meddelades i december 2014, varvid förutsättningarna för genomförandet av Förbifart Stockholm fastställdes. Endast frågan om villkor avseende buller har tagits upp för prövning i Mark- och miljööverdomstolen.

Med hänsyn till dessa omständigheter beslutade NCC att återkalla den tidigare tillståndsansökan för att i stället lämna in en ny ansökan med tydliga förutsättningar och där hänsyn har kunnat tas till framförda synpunkter. En helt ny samrådsprocess har genomförts.

4.1.2 Ansökans utformning

Till ansökan hör bilagor bestående av en teknisk beskrivning (bilaga 1 med underbilagorna 1–5), nuvarande täkttillstånd (bilaga 2), miljökonsekvensbeskrivning, (bilaga 3 med underbilagorna 1–8), nyttjanderättsavtal (bilaga 4), fastighetsuppgifter (bilaga 5) samt samrådsredogörelse (bilaga 6). Handlingarna gäller parallellt men om det finns skillnader i fråga om ritningar och tekniskt underlag, gäller vad som anges i den tekniska beskrivningen och underbilagorna till den.

Den huvudsakliga skillnaden i förhållande till den tidigare ansökan är att omfattningen av verksamheten tydligare har klargjorts redan i samrådsunderlaget samt att vissa förslag till skyddsåtgärder, såsom anläggande av transportband, ändrad utfart från tåktområdet, eventuell utrivning av kaj m.m. har arbetats in i ansökan.

4.1.3 Ansökt verksamhet

Den planerade anläggningen består huvudsakligen av kaj, transportband och transportväg från kaj till arbetsområdet inom vilket sortering, lagring och eventuell krossning av bergmaterial sker. En avgränsning av det område inom vilket samtliga verksamheter kommer att bedrivas, benämnt verksamhetsområdet, framgår av bilaga 1:1 tillsammans med en flygbild över området.

Material som tas emot utgörs av ca 3 miljoner ton tunnelberg från Förbifart Stockholm samt högst 1 miljon ton rena material i form av berg, naturgrus och andra jordarter.

Avsikten är att bedriva hamn och övrig verksamhet under en period av högst tio år. När verksamheten avslutas är avsikten att återställa området i enlighet med den efterbehandlingsplan som tas fram inom ramen för nuvarande täktverksamhet. Det finns ingen erinran mot ett villkor om att kajanläggningen ska tas bort senast två år efter tillståndstidens utgång.

Anläggande av kajen utgör vattenverksamhet som kan prövas genom anmälan till länsstyrelsen enligt förordningen om vattenverksamhet. Det är emellertid möjligt att ansöka om tillstånd även för anmälningspliktig vattenverksamhet (11 kap. 9 § andra stycket miljöbalken).

Hamnverksamhet för fartyg över 1 350 brutto är tillståndspliktig hos länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Krossning och sortering av bergmaterial utgör anmälningspliktig C-verksamhet. Skulle bergmaterialet anses utgöra inert avfall är lagring, hantering och bearbetning i stället att anses som tillståndspliktig verksamhet hos miljöprövningsdelegationen. NCC:s uppfattning är att materialet när det anländer till NCC:s område ska anses utgöra en råvara, vilket även mark- och miljödomstolen ansett i målen rörande Förbifart Stockholm. Ansökan innehåller dock även de uppgifter som krävs om bergmaterialet skulle anses utgöra avfall (22 kap. 25 a § miljöbalken).

I samråd med länsstyrelsen har NCC beslutat att ansöka om tillstånd hos mark- och miljödomstolen för samtliga verksamheter och hemställer därför med hänvisning till 21 kap. 3 § miljöbalken att mark- och miljödomstolen prövar alla delar av den planerade verksamheten.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas samtliga miljökonsekvenser av den ansökta verksamheten under anläggnings-, drifts- och avslutningsskede. Fartygs- trafiken till och från kajen är inte en verksamhet som prövas i denna ansökan, men trafiken utgör en konsekvens av de ansökta åtgärderna och måste beaktas vid tillåtlighetsbedömningen av ansökan. Därför innehåller miljökonsekvens-

beskrivningen även en övergripande beskrivning av den ökade fartygstrafikens konsekvenser.

4.1.4 Gällande tillstånd

För NCC:s nuvarande verksamhet i Toresta finns ett tillstånd från länsstyrelsen (beslut den 14 december 2000). Den planerade verksamheten föranleder behov av att anpassa tillståndet i fråga om efterbehandling av området, varför NCC har initierat kontakt med tillsynsmyndigheten. NCC har uppfattat att en sådan ändring lämpligen bör kunna hanteras separat i förhållande till nu ansökt verksamhet.

4.2 Områdesbeskrivning

4.2.1 Allmänt

Läget för planerad mottagningshamn är i anslutning till NCC:s nuvarande berg- och grustäktverksamhet i Upplands-Bro kommun. Området ligger på en grusås som har kontakt med Mälaren och de delar av området som inte utgör täkt är skogbevuxet. Toresta ligger i Kalmarviken som är belägen inom både Upplands-Bro kommun i Stockholms län och Håbo kommun i Uppsala län och läget för hamnen är på gränsen mellan kommunerna och länen. Kalmarsand som är del av Bålsta tätort ligger en knapp kilometer från hamnen.

Närmaste permanenta bostäder ligger på ett avstånd av ca 250 respektive 400 m från ytterkant av verksamhetsområdet, men väl avgränsade genom topografin i området. Två sommarstugor angränsar till nuvarande täktområde, men är belägna på mark som ägs av fastighetsägaren till täktområdet.

Det planerade verksamhetsområdet utgörs av befintligt täktområde, området för den nya transportvägen och transportbandet samt område nere vid strandkanten och ut i vattnet. Transportvägen går genom ett skogsområde med allmän förekommande arter, med visst naturvärde bestående främst av förekomst av äldre träd och tillgång på död ved. Vegetationen i vattenområdet domineras av vass.

I Kalmarviken finns i dag tre tillståndsgivna hamnar för kommersiell trafik, varav verksamhet bedrivs vid två av dessa. En allmän farled leder in i viken.

För närmare beskrivning av förhållandena i området hänvisas till avsnitt 6 i miljökonsekvensbeskrivningen samt de underrapporter som bilagts denna avseende naturvärden och bottenfauna.

4.2.2 Översiktsplan, detaljplan och skyddade områden

Det aktuella området är till största delen beläget inom Upplands-Bro kommun men den norra delen av kajen ligger inom Håbo kommun. Området omfattas inte av någon detaljplan.

Det finns ett flertal olika planer för Kalmarviken, som på sikt innefattar ny bebyggelse, men dessa bedöms inte utgöra hinder för den ansökta verksamheten. I området för den planerade verksamheten finns inget Natura 2000-område eller naturreservat. Däremot finns ett antal utpekade riksintressen. Verksamheten berör strandskydd men inte några andra typer av områdesskydd.

4.3 Teknisk beskrivning

4.3.1 Kaj och hamnverksamhet

Hamnen dimensioneras för att ta emot fartyg (inklusive pråmar) med en lastkapacitet av 2 500–5 000 ton. Kajanläggningens planerade utformning framgår av ritningar (se bilaga 1:3). Kajen anläggs genom spontning från pråm och motfyllnad från land med sten, därefter fylls kajen med sten. På utsidan runt kajen placeras sten som erosionsskydd. Kajens mått bedöms bli ca 35x70 m med en höjd över vattenytan om ca 2 m. För förtöjning anläggs pollare på kajen. Kajen har en lutning mot mitten för att möjliggöra avrinning och omhändertagande av ytvatten. Ytan beläggs med asfalt eller betong och ytan bakom kajen mot land fylls ut. Kajanläggningen tar i anspråk ett vattenområde om ca 0,5 hektar. På kajen placeras ett antal fackverk för belysning.

Trafikverket har föreskrivit som krav för tilldelningen till NCC 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 hanteringsmöjligheten och lagringskapacitet.

Anlöp sker antingen med pråm, varvid bogserbåten lämnar pråmen för att hämta en ny, eller med självgående fartyg. 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 5 och 10. Utifrån förväntade mängder material kan antalet fartygsrörelser till och från kajen bedömas uppgå till högst 2–3 per dygn under den mest intensiva perioden för projekt Förbifart Stockholm, och övriga år betydligt färre.

4.3.2 Lossning

Lossning sker antingen med anordningar på fartyget eller frigående fordon. Lossning av bergmaterial sker till transportbandet som leder upp till berglagret. Vid mottagning av andra material än berg kan dumpers behöva användas för transport upp till berglager, samt i de sällsynta fall då transportbandet havererar. Inget stenmaterial kommer att lagras på eller vid kajen. Ett fartyg lossas åt gången och lossningen tar ca fem timmar. Lossning av bergmaterial och transport till arbetsområdet behöver kunna ske dygnet runt under tiden som arbetet med Förbifart Stockholm pågår eftersom hamnverksamhetens arbetstider kommer att styras av Trafikverkets utlastning vid de tillfälliga hamnarna. All annan verksamhet, inklusive lossning av annat material, kommer att förläggas till perioden kl 7.00–22.00 helgfri vardag.

Med hänsyn till denna begränsning föreslås dock att tillsynsmyndigheten ges möjlighet att vid särskilda tillfällen tillåta arbete under annan tidpunkt.

4.3.3 Bearbetning och lagring

Inlevererat bergmaterial från Förbifart Stockholm uppges vara krossat i fraktionen 0–150. Ungefär hälften av mottaget bergmaterial beräknas kunna säljas utan bearbetning. Allt inkommande berg läggs inom en tät lagringsyta på täktbotten med måtten ca 170x220 m och därefter på ett upplag för förädlade material. Den täta ytan för berglagret är belägen på täktbotten på en nivå av ca +3 m. Maximal höjd på berglagret blir +22 m. Tillrinnande vatten omhändertas och leds till närbelägna salixodlingar för tillgodogörande av kväve. Hanteringsytan där berg sorteras och krossas är även denna tät och avvattnas mot berglagret. Utförligare redovisning av planerade arbeten under anläggnings-, drifts- och avslutningsskedet finns i den tekniska beskrivningen.

4.4 Samråd

Samråd inför ansökan har skett under perioden april–maj 2015 genom möte med berörda kommuner samt skriftligen med övriga. Samrådsredogörelse med bilagor återfinns i ansökan.

4.5 Miljökonsekvensbeskrivning

I den bifogade miljökonsekvensbeskrivningen redogörs närmare för den planerade verksamhetens konsekvenser för människors hälsa och miljön. Nedan följer en mycket kort sammanfattning.

4.5.1 Allmänt

Den planerade verksamheten kommer att bedrivas under begränsad tid och inom ett område som redan i dag är påverkat av industriell verksamhet. Orörda naturområden behöver tas i anspråk för anläggande av kaj och transportväg, men inom dessa områden har inte konstaterats någon skyddsvärd flora eller fauna. Det är få grova träd som behöver fällas och dragningen av transportvägen anpassas så långt som möjligt till naturmiljön. Kajen och fartygstrafiken till denna kommer att utgöra ett nytt inslag i landskapsbilden, som i första hand kommer att upplevas från vattnet, men påverkan bedöms som begränsad.

Mellan arbetsområdet och kajen går en hålväg som är skyddad som fornminne enligt kulturmiljölagstiftningen. Åtgärder kan vidtas för att skydda denna hålväg.

Synpunkter har framställts rörande negativ påverkan på möjligheten att passera området vid skridskoåkning vintertid. Av detta skäl har transportbandet försetts med möjlighet till gångpassage och inhägnaden av området kommer endast avse kajanläggningen.

4.5.2 Buller

Buller i byggskedet

Under byggskedet för kajen tillämpas de riktvärden som framgår av Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser, NFS 2004:15.

Buller i driftskedet

Buller från den planerade verksamheten har varit en viktig fråga under samrådskedet. En särskild bullerutredning har utförts och för en utförligare beskrivning av förhållandena hänvisas till denna. Jämfört med nuvarande verksamhet i tåkten kommer bullernivåerna i den ansökta verksamheten att vara lägre och föreslaget villkor är striktare än vad som gäller i dag. Bullerutredningen visar att riktvärdet 50 dBA dagtid kan innehållas vid full drift av verksamheten. Nattetid kan riktvärden om 40 dBA samt momentant värde 55 dBA innehållas om skyddsåtgärder vidtas i form av gummiduk på matarbord och matartratt till transportband samt val av utrustning.

Med anledning av synpunkter genomfördes nyligen en mätning av ljudnivåerna från verksamheten vid full drift i tåkten. Denna mätning bekräftade att gällande villkor för verksamheten innehålls.

Det är lossning vid kaj nattetid som ger det största bidraget till bullernivåerna. Med hänsyn till behovet av att kunna ta emot material från Förbifart Stockholm krävs viss lossning nattetid under den period projektet pågår. NCC åtar sig att endast lossa nattetid vid de tillfällen då detta krävs för framdriften av Förbifart Stockholm.

Särskilt om buller från fartygstrafiken

Gångtid för ett fartyg mellan Norra Lovö 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 Lovö 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. Såväl fartygstransporter som verksamhet vid kaj kan förväntas undvikas kvälls- och nattetid. Eftersom personalkostnader är den största utgiften för transportören är sannolikheten för att det förekommer att fartyg ligger på vänt i Kalmarviken mycket liten.

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 i dag försedda med transponder och övervakas centralt, och även lotsarna ombord på fartygen kommunicerar med varandra. Såvitt avser Kalmarviken går redan i dag 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.

Normalt sett utnyttjas pråmar i denna typ av projekt eftersom dessa tar större mängder samt mindre personal per transporterad volym. Pråmar har inga egna motorer och medför således inget motorbuller om de skulle ligga på vänt. Problematik med ökat buller på grund av köbildning förekommer således endast för det fall entreprenören i fråga väljer att använda självgående fartyg. Även om självgående fartyg skulle användas kan man konstatera att ett fartyg är en relativt tyst bullerkälla jämfört med de andra ljudkällorna i verksamheten.

Fartygens hjälpmotorer kan alstra lågfrekvent buller men i bullerutredningen visas att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus kommer att innehållas. Även för lågfrekvent buller gäller logaritmisk addition, dvs. två identiska fartyg ger upphov till en ljudnivå som är 3 dB högre än bara ett fartyg. Detta gäller om fartygen ligger bredvid varandra. Om ett fartyg mot förmodan behöver vänta en längre stund på att gå in till kaj bör det hålla ett avstånd om ca 500 m till närmaste bostäder.

4.5.3 Vattenmiljö

Arbeten i vatten kan innebära grumling och spridning av sediment, men då ingen muddring sker samt inga finfraktioner kommer användas för utfyllnad bedöms denna påverkan som begränsad. Ett flertal skyddsåtgärder planeras under anläggnings- och driftskede och arbetena föreslås utföras under perioden september–april för att undvika eventuell störning för fisk och övriga delar av vattenmiljön.

Även fartygstafrik kan medföra uppgrumling av sediment. Vid kajen läggs dock erosionsskydd för att motverka detta. Driften av hamnen leder till en ökad fartygstafrik i Kalmarviken. Svallvågor från fartyg kan orsaka erosion längs stränder i hamnens närhet då dessa är erosionskänsliga. För att kontrollera eventuell påverkan på stränderna föreslår sökanden att det genomförs en årligen återkommande kontroll vid stränder i hamnens närhet och att eventuell påverkan och behov av åtgärder följs upp i samråd med tillsynsmyndigheten.

En särskild utredning har gjorts för att bedöma påverkan på miljö kvalitetsnormer. De vattenförekomster som ligger i direkt anslutning till den planerade verksamheten är ytvattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden och grundvattenförekomsten Uppsalaåsen-Toresta.

Vid anläggande av kajen kommer en bottenyta om ca 0,5 hektar att täckas över, och leda till en lokal påverkan på hydromorfologiska faktorer. En bottenfaunaundersökning har genomförts inom området som bedöms vara artrikt med en hög biologisk mångfald, men inte hysa några rödlistade arter. Genom att naturlig strandmark i det berörda området ersätts av anläggningar försvåras djurs och växters rörelsemönster vilket har en lokalt negativ inverkan på ekologisk status. Några särskilt skyddsvärda arter har dock inte påträffats vid en undersökning av strandvegetation i det berörda området.

Under augusti 2015 genomfördes en kompletterande undersökning av undervattensvegetationen i området för kajen i Toresta. Undersökningen visar att vegetationen ut till ca två meters djup domineras av bladvass och att bottenarna utanför sluttar relativt brant och är glest bevuxna. Småsvalling – en art som omfattas av förbudet i 7 § artskyddsförordningen – förekom inte i det undersökta området. Vegetationen utmärktes av arter som är vanligt förekommande. Enstaka exemplar av den rödlistade arten bandnate påträffades dock samt stor-musselarterna spetsig målar-mussla, allmän dammussla och vandarmussla. Dessa musselarter är dock varken rödlistade eller omfattas av artskyddsförordningen. Arten bandnate tillhör kategorin sårbar enligt rödlistan, vilket innebär att den anses generellt hotad. Den förekommer dock på ett flertal andra platser i Mälaren och är inte upptagen i bilagorna till artskyddsförordningen och omfattas således inte av förordningens specifika skydd. Den planerade kajanläggningen samt hamnverksamheten bedöms inte ha någon påverkan på artens fortlevnad generellt i Mälaren.

Den främsta påverkan som verksamheten medför för ytvattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden är att ett naturligt grundområde försvinner. Påverkan blir lokal och arbetena leder inte till någon betydande grumling eller spridning av föroreningar.

Den största risken för grundvattenförekomsten av verksamheten utgörs av föroreningsspridning då hamnen anläggs i ett känsligt område där marken har hög genomsläpplighet. För att förhindra spridning av kväve till grundvattnet planeras tätskikt och uppsamling av dräneringsvatten från lagring av bergmaterial som kan innehålla kväve. Dräneringsvattnet leds till en salixodling för att nyttiggöra näringsinnehållet. En närmare beskrivning av anläggningen och driften av den finns i en ingiven komplettering. Anläggandet av tätskikt och hårdgjorda ytor medför en något minskad grundvattenbildning, men inte i sådan grad att det påverkar den kvantitativa statusen hos grundvattenförekomsten

Med planerade skyddsåtgärder bedöms inte verksamheten inverka negativt på möjligheterna att uppfylla miljökvalitetsnormerna för berörda yt- eller grundvattenförekomster. Inte heller påverkas miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

4.5.4 Havsörn och fiskgjuse

NCC har inför ansökan gjort efterforskningar rörande eventuell förekomst av rovfågel i området. Vid den naturinventering som genomfördes i maj 2014 identifierades inget botråd inom undersökningsområdet, men vid en enklare inven-

tering av potentiella boträd på ett avstånd av 0,5–1 km från hamnläget påträffades fyra möjliga boträd. Dessa hyste dock inte några örnbon.

I januari 2015 togs kontakt med rovfågelinventerare på Naturhistoriska riksmuseet, som uppgav att det fanns ett boträd alldeles intill bostäderna vid Lilla Toresta och sökanden mottog därefter en karta där det befintliga boet utpekades. Detta uppgavs vara byggt i en tall och sannolikt av fiskgjuse. Inventeraren hade besökt boet i juli 2013, då det varit tomt. Naturhistoriska riksmuseet har inte kunnat avgöra när boet senast var bebott. Det påtalades emellertid att det förekom ett annat fiskgjusebo drygt 600 m söder om detta bo och att det kunde vara så att dessa bon tillhör samma fiskgjusepar, de är så kallade alternativbon. Naturhistoriska riksmuseet hade inte fått några rapporter om att havsörn observerats vid boet vid Lilla Toresta under häckningstid (med hänvisning till att det troligen ligger för nära bebyggelse för att örnar ska ta det i besittning). Däremot kan området ha används förfödösök. Ett havsörnspar har dock påträffats vid ett annat bo i närheten av Kalmarvikens inlopp och det är sannolikt där paret häckar.

Efter nya kontakter med Naturhistoriska riksmuseet i september 2015 har konstaterats att det inte tillkommit någon ny information angående örnarnas boplatser eller några nya rapporter från området avseende havsörn eller fiskgjuse. Naturhistoriska riksmuseet uppger bl.a. följande i sitt e-postmeddelande (genom Peter Hellström, Intendent), med anledning av länsstyrelsens uppgifter i målet: "Havsörn häckar med all sannolikhet inte i detta bo, eftersom vi påträffat örnparet vid ett annat bo i närheten av inloppet till Kalmarviken (men det fyndet påverkar dock ej Toresta-projektet, som jag bedömer det)."

Sammanfattningsvis finns det tillräckligt underlag för slutsatsen att den planerade verksamheten inte kommer att påverka någon fågelart på ett sätt som strider mot, eller kräver prövning enligt artskyddsförordningens bestämmelser. Det bör särskilt noteras att det sedan lång tid tillbaka förekommit en aktiv täktverksamhet med sprängning och krossning i det aktuella verksamhetsområdet i Toresta, annan industriell verksamhet i närområdet i Kalmarviken, en allmän farled med yrkessjöfart in i Kalmarviken samt frekvent fritidsbåtstrafik sommartid i området.

4.6 Efterbehandling och avslutning av verksamheten; säkerhet

Efterbehandling och avslutning av verksamheten

Nuvarande tillstånd för verksamheten i Toresta innehåller en efterbehandlingsplan för täktområdet. Med hänsyn till ändrade förutsättningar och denna ansökan har NCC ansökt om villkorsändring samt lämnat in förslag till en justerad efterbehandlingsplan för täktområdet till länsstyrelsen, vilken bifogas ansökan. Efterbehandlingsplanen omfattar såväl det område av befintlig täkt som är avsett att användas för den nu planerade lagrings- och krossningsverksamheten som övrig del av befintligt täktområde beläget inom fastigheten A. Denna del är i dagsläget i princip färdigställt i enlighet med efterbehandlingsplanen.

Enligt den justerade planen ska transportbandet monteras ned. Det föreslås att transportväg och kaj hanteras i samråd med fastighetsägare samt tillsynsmyndigheten och utifrån den planerade framtida användningen av området.

Sökanden har inget att erinra mot att frågan om efterbehandling av kross- och lagringsområdet regleras genom ett villkor med innebörden att ytan efterbehandlas i enlighet med den aktuella planen samt att bolaget ska återställa även övriga områden knutna till verksamheten. Om en sådan ordning anses mindre lämplig godtas dock i andra hand att det föreskrivs som ett villkor för tillståndet att återställande av område för transportväg samt utrivning av kajanläggningen ska ske viss tid efter att tillståndet löpt ut.

Säkerhet enligt 16 kap. 3 § miljöbalken

NCC har i dag en gällande säkerhet för den tidigare täktverksamheten, vilken även inkluderar nu aktuellt område för lager och krossverksamhet. Täktområdet är för närvarande efterbehandlat till ca 50 procent.

NCC föreslår att säkerhet ställs i detta mål för den yta av det tidigare täktområdet som det ansökta tillståndet avser, vilket omfattar ca hälften av den nuvarande ytan. Säkerheten föreslås uppgå till 695 000 kr, att gälla två år utöver tillståndstiden och godkännas av mark- och miljödomstolen. Säkerhetens storlek har beräknats utifrån sedvanliga principer.

4.7 Villkor och andra bestämmelser för verksamheten

4.7.1 Förslag till villkor och delegation

Förslag till villkor och delegation till tillsynsmyndigheten har redovisats i avsnitt 2.1 och 2.2.

Enligt ett villkorsförslag ska NCC ge in ett förslag på kontrollprogram till tillsynsmyndigheten. En bilaga till ansökan redogörs för det planerade innehållet i ett sådant kontrollprogram.

4.7.2 Tillämpliga föreskrifter

De planerade verksamheterna kommer att, utöver tillståndsvillkor, regleras av olika generella föreskrifter.

Här kan särskilt nämnas egenkontrollförordningen (1998:901) och såvitt avser den miljöfarliga verksamheten Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2006:9) om miljörapport för tillståndspliktiga verksamheter. Verksamheten omfattas även av bl.a. generella regler i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, producentansvarsregler, EU:s regler om märkning och klassificering av kemiska produkter (REACH och CLP), arbetsmiljöregler och lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor av betydelse för verksamhetens miljöarbete.

4.7.3 Alternativredovisning

Ett flertal alternativa lokaliseringar av verksamheten har utretts. Vid en jämförelse mellan dessa alternativ och Toresta, har Toresta ansetts mest lämplig med hänsyn till flera olika aspekter. Det finns en lämplig farled, få närboende påverkas av verksamheten, transportvägen ut från tåkten är väl lokaliserad och har hög säkerhet och endast en liten yta oexploaterad naturmark behöver tas i anspråk.

4.8 Särskilt för vattenverksamheten

4.8.1 Rådighet

Fastigheterna Upplands-Bro X och Y ägs av C W. Genom avtal har sökanden erforderlig rådighet över vattenområdet.

Allmänt om sakägarkretsen i ett ansökningsmål

När det gäller rätten att föra talan som sakägare i tillståndsmål anses miljöbalken bygga på ett enhetligt sakägarbegrepp, oavsett om det gäller vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet. I mål om vattenverksamhet är det därför viktigt att skilja mellan sakägarbegreppets processuella funktion, som reglerar vem som får överklaga beslut och tillstånd meddelade med stöd av miljöbalken och dess materiella sida, som avser rätten till ersättning för skada. I fråga om den materiella sidan gäller alljämt den äldre vattenrättsliga avgränsningen av sakägarkretsen innebärande att det ska finnas en fastighetsanknytning samt vara fråga om en direkt skada av vattenverksamheten på denna fastighet eller på ett för fastigheten ekonomiska nyttjande väsentligt intresse med anknytning till det vattenområde där arbetena utförs.

Rätten att överklaga en dom eller ett beslut och därmed den processuella delen av sakägarbegreppet framgår av 16 kap. 12 § miljöbalken som anger att rätten att överklaga tillkommer den som domen eller beslutet angår. Genom miljöbalken har den processuella sakägarkretsen i vattenmål utvidgats i förhållande till vad som var fallet enligt den tidigare vattenlagen. Vilka som intar ställning som sakägare och därmed motpart är särskilt betydelsefullt i mål om vattenverksamhet då sökanden i mål om vattenverksamhet, till skillnad från vad som gäller i mål om miljöfarlig verksamhet, enligt 25 kap. 2 § miljöbalken ska svara för sina egna och motpartens kostnader vid miljödomstolen.

Vid mål som avser såväl vattenverksamhet som miljöfarlig verksamhet innebär detta att det finns två skilda, och oftast delvis överlappande, sakägarkretsar; de som är att betrakta som sakägare i den del av målet som avser vattenverksamhet med rätt till ersättning för rättegångskostnader respektive de som är sakägare avseende den miljöfarliga verksamheten. För att någon ska anses som sakägare krävs att denne kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom vattenverksamheten om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte enbart är teoretisk eller helt obetydlig.

Närmare om sakägarkretsen i detta ansökningsmål

NCC har samrätt med en vid krets av fastighetsägare och nyttjanderättshavare i området kring verksamheten och huruvida en enskild person eller organisation kan anses som sakägare i miljöbalkens mening bedöms lämpligen i varje enskilt fall.

Såvitt avser vattenrättsliga sakägare kan konstateras att vattenverksamheten avser utförande av kajanläggning med kringliggande utfyllnad. Påverkan från vattenverksamheten sker i första hand inom det område där arbetet sker, genom att viss bottenyta tas i anspråk. Arbetet med kajen förväntas pågå i ca sex veckor, varav spontning sker under en del av dessa. Den huvudsakliga påverkan som anläggande av kajen kan medföra för utomstående intressen utgörs således främst av buller från spontning dagtid, en något förändrad landskapsbild samt grumling i närområdet. Grumling i samband med arbetena kommer att vara mycket begränsad med hänsyn till att utfyllnad och erosionskydd består av grovt material. Såvitt avser buller i samband med anläggande av kajen framgår av bullerutredningen att ljudnivåerna från arbeten vid kajen med god marginal understiger sedvanliga riktlinjer för byggbuller vid bostäder. Såvitt avser påverkan på landskapsbild kommer kajen att vara synlig från sjösidan och avståndet till närmaste bostadsfastighet från vilken kajen är synlig är ca 1 km.

Sakägarförteckning

De fastigheter som berörs av vattenverksamheten på det sätt som anges i 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, och därmed ingår i den ersättningsberättigade kretsen, är de fastigheter där kaj och hamnverksamhet kommer att bedrivas, dvs. Upplands-Bro X och Y. Ytterligare en fastighet som efter handläggning av NCC:s tidigare ansökan i mark- och miljödomstolen bedömts ingå i kretsen av vattenrättsliga sakägare, med rätt till ersättning för rättegångskostnader är fastigheten Upplands-Bro A.

Fastighetskartor över området samt utdrag ur fastighetsregistret för dessa fastigheter återfinns i ansökan.

Frågan om ersättning för intrång avseende fastigheterna Upplands-Bro X samt Y är reglerad genom det avtal som har träffats mellan NCC och fastighetsägaren. Verksamheten bedöms inte orsaka någon ytterligare ersättningsgill skada. Om annan skada mot förmodan skulle uppkomma föreslås denna hanteras inom ramen för reglerna om oförutsedd skada.

4.8.2 Hydrologiska förhållanden

Karaktäristiska vattenstånd i Mälaren baserat på dagliga mätningar på vissa platser under perioden 1968–2011 framgår nedan.

	Nivå i RH2000 (m)
HHW (högsta medelvattenstånd)	1,42
MW (medelvattenstånd)	0,86

LLW (lägsta lågvattenstånd)	0,41
-----------------------------	------

4.8.3 Höjdsystem

I ansökan och underlagsrapporter uttrycks höjder i RH2000, medan koordinater i plan uttrycks i SWEREF99.

4.9 Tillåtlighetsfrågor

4.9.1 Allmänna hänsynsregler

Kunskapskravet

Sökanden är ett av bolagen inom NCC-koncernen, som är en av Nordens ledande aktörer inom bygg- och fastighetsutveckling med ca 17 500 anställda.

NCC har genom egen personal och anlitad teknisk konsult erforderlig kompetens. Kunskap om miljöförhållanden och miljöpåverkan har inhämtats genom utförda miljöutredningar och upprättande av miljökonsekvensbeskrivning. Sökanden har erfarenhet av transport av bergmaterial och anläggande av kajer samt byggande i vatten.

NCC har infört ett miljöledningssystem för sin verksamhet enligt ISO 14001. Miljöledningssystemet är certifierat och revisioner genomförs varje år av certifieringsorganet Det Norske Veritas (DNV). NCC tillämpar ett gemensamt verksamhetssystem för all verksamhet i Sverige (VSS Sverige). VSS Sverige är ett så kallat processororienterat verksamhetssystem enligt ISO 14001 och ligger på det gemensamma interna datasystemet. Systemet är mycket långt utvecklat och identifierar samtliga lagkrav som kan vara tillämpliga på NCC verksamhet inom miljöområdet och en uppdatering av lagkraven sker löpande. Vidare innefattar verksamhetssystemet krav på ansvariga chefer att kontinuerligt identifiera, utvärdera och bevaka vilka lagkrav och villkor som gäller för verksamheten och tillse att de följs. Samtliga chefer får fortlöpande miljöutbildningar och har under 2014 genomgått förnyad utbildning i miljöjuridik.

Försiktighetsprincipen

NCC anser att de åtgärder som har redovisats i ansökan utgör erforderliga försiktighetsmått, vilka också utvecklats med hänsyn till motstående intressen och synpunkter som inkommit. Bl.a. har bullerberäkningar vidtagits och försiktighetsmått föreslås i form av bullervall och inköpsrutiner vid nya fordon. För att förhindra att yt- och grundvatten påverkas av verksamheten tätas botten på lagrings- och behandlingsytor och kväveinnehållande regnvatten samlas in och används som bevattning och gödning vid närliggande salixodlingar. För att säkerställa att verksamheten inte medför förlust av skyddsvärda arter har inventering genomförts och ytterligare inventering av småsvalting planeras.

Lokaliseringsprincipen

Projektets syfte är att ta emot bergmaterial och hantera detta inom området för nuvarande täktverksamhet. Ett flertal alternativa lokaliseringar har identifierats och bedömts. Den aktuella lokaliseringen av hamnen ger en begränsad påverkan på omgivningen och är belägen i anslutning till ett område som redan är utnyttjat för industriell verksamhet. Alternativa lokaliseringar av tidsbegränsad hamn ger inte mindre störningar.

Hushållningsprincipen

Planerad verksamhet uppfyller hushållningsprincipen i första hand sett ur ett storskaligt energiperspektiv. Bortbrutet berg är ett naturmaterial som kan användas som ballastmaterial. Genom att inte deponera bergmaterialet på plats tas resursen till vara, vilket innebär att nya täkter inte behöver anläggas för motsvarande uttag.

Produktvalsprincipen

Kemiska produkter används i liten omfattning. Miljömässiga aspekter vägs in i upphandlingen av arbetsmaskiner och fordon. NCC har i sitt miljöledningssystem rutiner för att iaktta att produktvalsprincipen iakttas vid inköp. Det innebär bl.a. att NCC iakttar kriterierna i BASTA-registret vid inköp (BASTA är ett oberoende miljöbedömningssystem för bygg- och anläggningsprodukter för att minska innehållet av farliga kemiska ämnen i anläggningsprodukter; IVL Svenska Miljöinstitutet och Sveriges Byggingustrier utvecklar tillsammans kriterierna).

4.9.2 Miljökvalitetsnormer

Det finns bestämmelser om miljökvalitetsnormer för luft och vatten. Den planerade verksamheten medverkar inte till att miljökvalitetsnormerna inte följs eftersom verksamheten har en begränsad påverkan.

4.9.3 Bedömning enligt 11 kap. miljöbalken

Den ansökta vattenverksamheten består i anläggande av kaj. Verksamheten kan inte förväntas medföra någon skada på allmänna eller enskilda intressen i området. Den bottenyta som tas i anspråk är mycket begränsad och kan inte förväntas orsaka någon påverkan av betydelse för fisk och andra vattenlevande organismer. Kostnaden som avser vattenverksamheten uppgår till ca 10 miljoner kr och understiger nyttan av att kunna tillgodogöra sig det berg som genereras inom Förbifart Stockholm och andra projekt i området.

4.10 Fiskeavgift

Den planerade vattenverksamheten innebär ianspråktagande av ett bottenområde om ca 0,5 ha, möjligen endast tillfälligt beroende på framtida användning av området. Någon skada för levande fisk eller fiskeintresset kan inte förväntas från verksamheten, men för ianspråktagandet av bottenområdet godtar sökanden att betala en

fiskeavgift enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet i form av ett engångsbelopp om 15 000 kr.

4.11 Tidplan, verkställighetsförordnande, säkerhet

Verkställighetsförordnande och tidplan

En grundläggande förutsättning för NCC:s planerade verksamhet är att denna kan samordnas med Förbifart Stockholm. Detta innebär, som påpekats ovan, att hamnen och verksamheten behöver kunna vara i drift senast under hösten 2016, vilket innebär att arbeten i vatten måste ske under vintern 2015/16. Arbetet med kaj beräknas ta ca 6–7 veckor. Bolaget har föreslagit att arbetena i vatten utförs under perioden 15 september–1 april, men med möjlighet för tillsynsmyndigheten att kunna förlänga denna tid något med hänsyn till isläget. Arbeten på land med färdigställande av kajyta och transportväg samt utformning av lagerytor och etablering av krossutrustning tar ca 3–4 månader. Med hänsyn till den kritiska tidsramen yrkar bolaget ett verkställighetsförordnande för att kunna utföra arbeten för kajanläggningen även om tillståndet överklagas.

Säkerhet enligt 22 kap. 28 § miljöbalken

NCC godtar att ställa säkerhet om 750 000 kr i form av en bankgaranti för eventuella återställningsåtgärder avseende kajanläggningen, för det fall ett verkställighetsförordnande meddelas och tas i anspråk. Säkerheten motsvarar den uppskattade kostnaden för rivning av kajanläggningen samt återställning av strandområdet.

5. ÅTAGANDEN

NCC har i ansökningshandlingarna och vid huvudförhandlingen gjort ett antal åtaganden, av vilka de mer centrala redovisas här.

1. Transportband mellan kaj och lagerområde drivs på el och övertäcks för att undvika risk för damning.
2. Sökanden åtar sig att anordna passage förbi kajen för fotgängare.
3. Sökanden åtar sig att sträva efter att bevara skyddsvärda träd vid anläggande av transportväg från kajen.
4. Sökanden åtar sig att driva krossanläggningen med el samt eftersträva elanslutning av övrig fast utrustning.
5. Beredskapsplaner för anläggningen kommer att tas fram i samråd med räddningstjänst och tillsynsmyndighet samt Norrvatten.
6. Sökanden åtar sig att utreda och eftersträva möjligheten att minska kajens storlek i strandzonen.

7. Erosionsskydd ska placeras vid sidan av kajanläggningen för att minska risken för uppgrumling av bottensediment. Sökanden åtar sig att följa upp påverkan genom erosion längs strandlinjen norr och söder om kajanläggningen.
8. Sökanden åtar sig att inledningsvis mäta halterna kväve i utgående vatten från berglagret samt dagligen genomföra okulärbesiktning av utrustning för uppsamling av lakvatten.
9. Kontroll ska ske av material som inte härrör från Förbifart Stockholm.
10. Grumlingskontroll ska utföras i samband med anläggande av kaj samt utfyllnad av massor.
11. Fortsatt provtagning enligt grundvattenkontrollprogram ska ske i den frekvens som fastställs i samråd med tillsynsmyndigheten.
12. Buller under anläggningsskedet ska uppfylla Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser.

6. INKOMNA YTTRANDEN

Under målets handläggning har sökanden genom bl.a. justerade villkorsförslag och uttryckliga åtaganden godtagit en del av de synpunkter som förts fram. Redovisningen här har därför begränsats till i huvudsak områden och frågor där parterna har olika uppfattningar.

6.1 Remissmyndigheter

Remissmyndigheterna har anfört i huvudsak följande.

6.1.1 Statens Maritima Museer

Det finns inga uppgifter om fornlämningar inom det vattenområde som berörs av arbetsföretaget. Det har dock inte genomförts några arkeologiska inventeringar i området varför det inte går att utesluta att det kan finnas fornlämningar inom det vattenområde där den tillfälliga hamnen skall anläggas

Statens maritima museer anser att kontakt ska tas med Länsstyrelsen i Uppsala län (sambhallsbyggnadsenheten) och Länsstyrelsen i Stockholms län (enheten för kulturmiljö och bostadsstöd) för vidare beslut i ärendet.

6.1.2 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bedömt ärendet ur sjöfartssynpunkt och har inget att invända mot den ansökta verksamheten.

Utformning och utmärkning av hamnbassäng och anslutande farleder till hamnen bör ske med beaktande av Transportstyrelsens riktlinjer för utformning av farleder. Slutlig utformning av kaj, manöverutrymmen samt farledsutmärkning bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

För den del av anläggningsfasen som avser t.ex. byggnation av kaj och som kan komma påverka fartygstrafiken i området bör risker i samband med detta analyseras. Utifrån denna analys bör projektet föreslå eventuella åtgärder för att höja säkerheten under anläggningsfasen.

Belysning på kajanläggningen bör utformas så att den inte bländar sjöfarten. Förtöjningsanordningar som pollare, dykdalber och landgångar bör konstrueras och dimensioneras med utgångspunkt från den planerade fartygstrafiken. Av handlingarna framgår att bolaget har samrått med Sjöfartsverket om kajens utformning och hur denna ska angöras och fartyg förtöjas.

Förändring av strandlinje, bottentopografi och nya anläggningar i anslutning till hamnen och farleden ska sjömätas och geodetiskt bestämmas efter färdigställandet enligt sjömätningstandard FSIS-44 och delges Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för bl.a. uppdatering av sjökort. Kontrollsjömätning bör ske invid den nya kajen efter byggnation för att säkerställa att vattendjupet inte påverkats negativt av anläggningsarbetena.

Enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12) om mottagning av avfall ska hamnar ha en godkänd avfallshanteringsplan.

Hamnen kan även komma att omfattas av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2007:1) om hamnskydd. Reglerna omfattar hamnanläggningar som betjänar fartyg i internationell trafik och som omfattas av hamn- och sjöfartsskyddsreglerna, ISPS.

6.1.3 Länsstyrelsen i Stockholms län

Tillstånd

Länsstyrelsen tillstyrker ansökan om tillstånd till den planerade verksamheten. Tillståndet bör omfatta anläggande, drift och borttagning av kaj och andra anläggningar inom tillståndstiden 10 år. Bolaget har yrkat tillstånd till att ta emot 4 miljoner ton berg, naturgrus och andra jordarter under tillståndstiden. Med hänsyn till bl.a. områdets storlek och kvävebelastningen på salixodlingen bör även den maximala mängd som får tas in under ett enskilt år begränsas. Yrkandet om verkställighetsförordnande kan bifallas eftersom det rör en verksamhet som till stora delar kommer att bedrivas inom ett område som är ianspråktaget för täktverksamhet.

Anläggande av kaj

Hela Mälaren omfattas av riksintresset Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Mälaren har också mycket höga naturvärden i övrigt, såväl

under vattnet som på öar och längs stränder. Även Mälarens betydelse som vattentäkt är ett stort samhällsintresse och långtgående skyddsåtgärder måste därför vidtas. Kajen kommer att anläggas längs en lång strand där det i dag inte finns några anläggningar. Långa orörda stränder är det viktigt att bevara och länsstyrelsen anser därför att det tydligt ska framgå att stranden ska återställas efter avslutat arbete.

För anläggandet av kaj bedöms föreslagna villkor för grumlande arbeten tillräckliga med hänvisning till att bolaget uppgett att ingen muddring kommer att utföras.

Påverkan på kulturmiljön

En fornlämning i form av en så kallad hålväg kan komma att beröras av den planerade transportvägen. Länsstyrelsen konstaterar att denna lämning är skyddad enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950), KML. Om det finns behov av att ta bort den ska ansökan om tillstånd enligt KML lämnas in till länsstyrelsen för prövning.

Påverkan på naturmiljön

Bolaget har åtagit sig att anpassa hamn, transportband och transportväg i så stor utsträckning som möjligt så att de stora tallarna kan stå kvar. Länsstyrelsen förutsätter att även den identifierade rödlistade asken kommer att kunna behållas.

Bolaget har uppgett att havsörn och fiskgjuse förekommer i området, men att inga bon har hittats. Såvitt länsstyrelsen erfar har ett fiskgjusebo observerats nära befintlig bebyggelse, men oklart hur nära den planerade verksamheten. Boet tycks inte ha varit i bruk under 2014. Bolaget bör vara uppmärksam på om rovfågel häckar i närheten av verksamhetsområdet och, om det sker, bedriva verksamheten så att störningar så långt möjligt begränsas.

Kemikaliehantering

I miljökonsekvensbeskrivningen uppges att kemiska produkter eller bränslen inte kommer att hanteras eller förvaras inom kajområdet. Länsstyrelsen tolkar detta som ett åtagande. Samtidigt har bolaget föreslagit ett villkor om hur lagring och hantering av bränslen och petroleumprodukter ska ske. Länsstyrelsen förutsätter att sådan lagring och hantering alls inte kommer att ske inom kajområdet och anser att detta behöver förtydligas i villkoret.

Buller

Bolaget har åtagit sig att uppföra en bullervall för att säkerställa bullernivåerna vid närmaste bostäder. Avsikten är att använda rena massor som tas in i hamnen. Bolaget har därför föreslagit att bullervallen ska byggas senast sex månader efter det att hamnen tagits i drift. Länsstyrelsen anser att uppförande av en bullervall tydligare bör redovisas som ett åtagande om skyddsåtgärd i ansökan. Anläggandet bör ske så snart som möjligt och vallen bör vara färdigställd senast sex månader efter det att hamnverksamheten tagits i drift.

I fråga om kontroll av bullervillkoret kan det vara lämpligt att även kontrollera lågfrekvent buller från fartygen, särskilt om nattrafik kommer att ske mer än tillfälligt.

Bolaget har åtagit sig att erbjuda elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta bör föreskrivas som särskilt villkor i likhet med tillstånd till Trafikverkets tillfälliga hamnar på Lovö och i Sättra.

Fartyg

Länsstyrelsen instämmer i Länsstyrelsen i Uppsala läns synpunkt att det i villkor bör ställas krav på de fartyg som trafikerar hamnen i Toresta. Det bör vara av en annan karaktär än det som föreskrivits för Trafikverkets tillfälliga hamnar, t.ex. att bolaget genom avtal med trafikerande rederier ska få till stånd motsvarande försiktighetsmått.

Dag- och lakvattenbehandling

Bolaget har i en komplettering beskrivit salixodlingen och kvävebehandlingen av dag- och lakvattnet där. Länsstyrelsen tillstyrker detta. Odlingen är i första hand att betrakta som en reningsanläggning och bolaget har därför ett ansvar för att kontrollera utsläppet av kväve efter anläggningen. Länsstyrelsen konstaterar att ytan är täckdikad och avvattnas till Kalmarviken. Det finns därför förutsättningar för provtagning av utgående vatten och analys av kväve. Slutliga villkor i detta avseende bör skjutas upp under en provotid. Länsstyrelsen anser att bolaget ska ta fram en plan för alternativ behandling av dag- och lakvatten i det fall skäl det inte kan avledas till salixodlingen. Även en sådan plan bör tas fram under provotiden.

På kajen kommer dagvatten att ledas till en oljeavskiljare och, såvitt länsstyrelsen förstår, därefter avledas till Mälaren. Länsstyrelsen anser att bolaget bör redovisa vilken beredskap som finns i händelse av ett utsläpp av bränsle. Bolaget bör t.ex. redovisa om utgående flöde från oljeavskiljaren kan stängas av och hur stor volym som kan samlas innan ett sådant utsläpp bräddar ut i Mälaren.

Efterbehandling

Bolaget har föreslagit villkor om efterbehandling. Länsstyrelsen är positiv till att villkor om efterbehandling föreskrivs, men anser att det inte ska läggas ansvar på tillsynsmyndigheten att inom viss tid meddela sökanden om kaj ska rivras och transportvägen återställas. Eftersom det är fråga om en tillfällig verksamhet måste utgångspunkten vara att området i sin helhet ska återställas. Ansvar för att föreslå åtgärder måste därför ligga på bolaget.

Ekonomisk säkerhet

Länsstyrelsen bedömer att bolagets förslag till ny säkerhet för efterbehandlingen av den planerade verksamheten bör kunna godtas. Den använda beräkningsmodellen visar en rimlig kostnadsnivå för de åtgärder som bedöms nödvändiga för efter-

behandling av de delar av området som inte tidigare efterbehandlats. Säkerheten bör ställas som bankgaranti och såväl godkännande som förvaring av säkerheten kan ske hos länsstyrelsen.

6.1.4 Länsstyrelsen i Uppsala län

Natur

Ett rovfågelbo, havsörn eller troligare fiskgjuse, finns i närheten av Lilla Toresta. Bolaget behöver visa vilka konsekvenser verksamheten har för boet eftersom det omfattas av 4 § artskyddsförordningen.

Uppgifter om ytterligare fynd av rovfågelbon har presenterats. Det finns, menar länsstyrelsen, risk för störning på individnivå för havsörn och fiskgjuse. Enligt länsstyrelsen ska mark- och miljödomstolen beakta artskyddsförordningen i sin prövning.

Bolaget bör ta så mycket hänsyn som möjligt till den rödlistade arten bandnate, som hittats vid inventering.

Kulturmiljö

Den utökade verksamheten kommer inte att beröra lagskyddade fornlämningar. Beträffande övriga kulturhistoriska lämningar, ett gränsmärke och en vägbank, är det önskvärt att påverkan på dessa kan minimeras.

Fisk och fiske

Verksamheten kommer lokalt att leda till mycket negativa effekter på fisken och fisket under anläggandet (habitatförstöring) samt vid drift (ökad båttrafik). För den skada som uppkommer trots vidtagna skyddsåtgärder ska fiskeavgift, avsedd att användas för åtgärder som främjar fiskbestånden i Mälaren samt tillrinnande vattendrag, betalas av sökanden. Bolaget har föreslagit en engångssumma på 15 000 kr. Länsstyrelsen anser att den föreslagna fiskeavgiften är lågt tilltagen. Det är rimligt att bolaget även betalar en årlig fiskeavgift under den tid verksamheten pågår.

För övrigt ska normal hänsyn i arbete i vatten gälla, dvs. grumling ska undvikas.

Miljöskydd

Bolaget har åtagit sig att tillse att fast utrustning såsom bandtransportörer och krossverk kommer att drivas med el från det fasta elnätet. Det framgår dock inte om även sorteringsverk kommer att drivas med el från det fasta elnätet. Båtar som angör kajen kommer enligt bolaget att drivas med landström.

Länsstyrelsen är positiv till att sökanden har åtagit sig att tillse att utrustning kommer att drivas med el, men anser ändå att det ska föreskrivas i villkor att all fast

utrustning såsom krossar, sorteringsverk och bandtransportörer ska drivas med el från det fasta elnätet. Även utrustning som flyttas runt i täktområdet bör drivas med el. Detta för att förtydliga hur viktigt det är att minska användningen av fossila bränslen.

Buller har varit en viktig fråga under samrådsskedet. Närboende har uttryckt oro för höga bullernivåer. Med hänsyn till detta anser länsstyrelsen att det i villkor ska föreskrivas att bullernivåerna ska kontrolleras med immissionsmätningar och/eller närfältsmätningar och beräkningar minst en gång per år under den tid lossning pågår dag och natt, eller då tillsynsmyndigheten anser att behov föreligger, t.ex. efter klagomål från närboende. Under resten av verksamhetstiden kan kontrollen ske mer sällan.

Det bör i villkor föreskrivas att tankning och parkering/uppställning av fordon och maskiner endast får ske på tät yta.

Grundvatten

Bolaget har redovisat att utgående vatten från berglagret kan komma att innehålla 2,5-6,3 ton kväve per år som kommer att användas för att gödsla salixodlingar. Enligt bolaget kommer, av erfarenhet från andra anläggningar, odlingsytorna kunna ta hand om allt kväve. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till om salixodlingarna verkligen kan ta emot allt kväve. Enligt 19 a § Jordbruksverkets föreskrifter och allmänna råd om miljöhänsyn i jordbruket vad avser växtnäring (JSVFS 2004:62) får inte mer än 170 kg totalkväve/hektar tillföras åkermark inom känsliga områden årligen. Till åkermark räknas inte mark som är i träda. På miofoto (bifogas) ser det ut som att delar av områdena som i ansökan anges vara salixodlingar inte är odlingsytor. Bolaget behöver presentera ett bra underlag med beräkningar som visar att salixodlingarna är tillräckliga och att reningen kommer att fungera. Verksamheten får inte riskera att medföra att miljö kvalitetsnormen god kemisk status för grundvattenförekomsten Uppsalaåsen-Toresta inte kan uppnås. Om salixodlingarna inte är tillräckliga behöver en kompletterande eller alternativ reningsmetod redovisas.

Bolaget har föreslagit att det delegeras till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om alternativa sätt för omhändertagande och kontroll av utgående vatten från området. Enligt länsstyrelsen är det för sent att ta fram alternativa sätt att hantera utgående vatten när verksamheten väl är igång. Alternativ bör därför redovisas redan nu.

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att bolaget följer upp att den föreslagna verksamheten inte påverkar de enskilda vattentäkter som kan komma att beröras av verksamheten. Förslagsvis genom vattenprovtagning både före och efter verksamhetens tas i drift.

Ytvatten

Vattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden har god ekologisk status och god kemisk status undantaget för Hg och PBDE (vilket gäller alla vatten). Länsstyrelsen bedömer att den planerade verksamheten inte kommer att påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ytvatten.

Länsstyrelsen ifrågasätter dock lämpligheten i att etablera en hamn med varaktighet i tio år inom föreslagen primär skyddszon för ytvattentäkten i Bålsta. Även om risken är liten för att ytvattentäkten skulle förorenas vid eventuellt utsläpp från fartyg, skulle ett utsläpp som når dricksvattenintaget till ytvattentäkten innebära stora konsekvenser för Bålstas dricksvattenförsörjning. Risken ökar med det ökade antalet fartygstransporter inom Kalmarviken som den planerade verksamheten kommer att medföra.

Vattenverksamhet

Grumling

Länsstyrelsen delar bolagets bedömning att fartyg och pråmar sannolikt inte kommer att röra upp några större mängder finkornigt sediment från botten som kan grumla vattnet och sprida föroreningar från sediment.

Erosion

Bolaget anger att årlig kontroll av erosionskänslig strandlinje i närheten av hamnen ska ske. Detta finns dock inte formulerat som ett särskilt villkor, vilket bör göras. Resultatet ska enligt ansökan följas upp i samråd med tillsynsmyndigheten. Länsstyrelsen förutsätter att tillsynsmyndigheten i detta fall är Håbo kommun. Åtgärder för att minska risken för erosion kan t.ex. vara att införa hastighetsbegränsningar. För att en uppföljning av erosionskador ska vara meningsfull så krävs att en inventering av befintliga erosionskänsliga stränder görs innan verksamheten påbörjas. Det bör även beaktas att annan fartygstrafik kan orsaka erosion och att det därför kan vara svårt att avgöra vem som egentligen har ansvar för de uppkomna skadorna.

Fartyg

Det bör i villkor ställas krav på fartyg som trafikerar hamnen i Toresta.

Utrivning av vattenanläggning

Bolaget anger att en framtida utrivning av kajen kan hanteras som en anmälningspliktig vattenverksamhet. Enligt ansökan så kommer vattenanläggningen att ta 5 000 kvadratmeter bottenyta i anspråk. Detta överstiger gränsen för anmälningsplikt och utgör alltså även det tillståndspliktiga vattenverksamhet. Om sökanden vill att länsstyrelsen ska kunna hantera en eventuell framtida utrivning bör det alltså ske som ett delegationsvillkor till länsstyrelsen. Om någon är intresserad av att överta anläggningen ska sökanden meddela detta till tillsynsmyndigheten

Kontrollprogram

Enligt ett villkorsförslag ska tillsynsmyndigheten godkänna ett förslag till kontrollprogram senast tre veckor före arbetena påbörjas. Länsstyrelsen anser att det är bättre att kontrollprogrammet tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten än att det fastställs genom ett godkännande. Detta eftersom ett kontrollprogram inte bör vara statiskt utan ska kunna förändras allteftersom arbetena fortgår. Det bör även anges vilken tillsynsmyndighet som avses.

Strandskydd

Enligt ansökan omfattas arbetsområdet av strandskydd, men något yrkande om dispens från strandskyddet kan inte återfinnas. Länsstyrelsen anser att domstolen bör pröva även den frågan.

Samhällsplanering

Kommunen har i sin fördjupade översiktsplan för Bålsta tätort (2009) pekat ut området Nya Kalmarsand som ett utbyggnadsområde för bostäder och service. Kommunen har under 2010 gått vidare med planeringen och gjort ett planprogram för den delen av Kalmarsand som ligger mellan befintlig bebyggelse i Fånäs och Kalmarsand. Kommunen nämner även ytterligare ett programarbete med utveckling av bostäder inom 300–700 m från planerad kaj. Området i Kalmarviken utgörs redan i dag till stor del av bostäder. Det är viktigt att buller, eller andra olägenheter inte stör dessa. Hänsyn bör även tas till kommunens planer på den föreslagna utvecklingen av bostäder i översiktsplanen. En reglering av verksamheten i tid är en faktor för kommunens planering och utveckling av bostadsområdena.

Enligt den fördjupade översiktsplanen utgörs området vid Kalmarsand i dag av skogsområde med sociala värden. Området utgörs även av riksintresse enligt 4 kap. 2 § miljöbalken (rörligt friluftsliv). Såväl vattenområdet samt stränderna är betydelsefulla. Ökad fartygstrafik kan ha en negativ inverkan på det rörliga friluftslivet.

Sammanfattande bedömning

Med de försiktighetsåtgärder och villkor som bolaget har redovisat, samt de villkor som länsstyrelsen föreslår, bör den tillfälliga del av planerad verksamhet som hör samman med projektet Förbifart Stockholm kunna tillstyrkas.

Med hänsyn till kommunens planering och utveckling av bostadsområden i Kalmarviken, närheten från farleden till dricksvattenintaget för Bålsta ytvattentäkt, och att hela Kalmerviken ingår i föreslaget primär skyddszon för vattentäkten, anser länsstyrelsen att verksamhetens lokalisering inte är optimal. Detta borde avspeglats bättre i alternativredovisningen. Den kraftiga ökningen av antalet fartygstransporter inom Kalmarviken bedöms innebära risk för utsläpp av föroreningar, vilket skulle kunna påverka dricksvattenförsörjningen. Fartygen och det buller som dessa alstrar,

både vid själva transporter och vid lossning, kan innebära att Kalmarviken blir mindre attraktivt för ny bebyggelse och det rörliga friluftslivet. Verksamheten bör därför inte tillåtas under en så lång tid som tio år. Länsstyrelsen avstyrker den del av planerad verksamhet som inte hör samman med projektet förbifart Stockholm.

6.1.5 Håbo kommun

Yrkanden om villkor m.m.

Om mark- och miljödomstolen ger tillstånd till den ansökta verksamheten yrkar kommunen i andra hand att tillståndet förenas med villkor m.m. enligt följande.

- Verksamhet tillåts endast helgfri vardag kl. 07.00–18.00.
- De ljud som uppstår vid lossning, lastning och bearbetning av bergmaterial ska anses vara sådana impulsartade ljud som medför att villkorsvärdena ska sänkas med 5 dBA.
- Om kontroll av ljudnivåerna visar att begränsningsvärdena överskrids ska bolaget vidta åtgärder så att begränsningsvärdet hålls vid förnyad kontroll inom en månad.
- Villkor för omhändertagande och kontroll av lakvatten samt damning ska fastställas.
- Kajen ska tas bort efter avslutad verksamhet och land- och vattenområden ska återställas till ursprungligt skick enligt överenskommelse med Håbo och Upplands-Bro kommuner.
- Omprövning av villkoren ska ske efter en provperiod om sex månader.
- Maximalt antal fartygsanlöp per dygn fastställs i tillståndet.
- Ombyggnad av väganslutningen mot väg 840 ska genomföras innan verksamheten tas i drift, och utformas på sådant sätt att trafiken styrs till/från väg El 8 via Bro.

Kommunens övergripande syn på ansökan

Håbo kommun ser med stark oro på det av bolaget presenterade förslaget. Det innebär en stor förändring i tätorten Bålsta, inte minst i Kalmarviken, med kraftig påverkan inom många områden. Det främsta problemet är buller vid lossning och lastning av fartyg och pråmar. Vid Kalmarviken, inom ett avstånd av 500–600 m från strandlinjen, bor i dag drygt 1 000 personer, som alla kommer att påverkas negativt av buller. Genom nya bostadsprojekt tillkommer ännu fler boende i området inom en snar framtid.

Mälaren och inte minst Kalmarviken ger mycket goda förutsättningar för ett aktivt fritidsbåt- och badliv sommartid. Flera friluftsbad finns i Kalmarviken. Vintertid är den isbelagda Kalmarviken en attraktiv tillgång för Bålstaborna. Mätaren med sina öar och stränder utgör riksintresse för det rörliga friluftslivet. Håbo kommun ser med stor oro hur landskapsbilden mot Kalmarviken och möjligheten att fortsatt nyttja viken för friluftsliv kommer att förändras med den föreslagna verksamheten.

Håbo kommun tar sitt ansvar för att möta bostadsbristen i Stockholms- och Uppsala-regionen genom sina utbyggnadsplaner. Bullerkonsekvenserna är stora för

tätorten och hamnprojektet får på intet vis påverka förutsättningarna att fortsätta genomföra den planerade utbyggnaden av bostäder utmed Kalmarviken.

Håbo kommun har naturligtvis vägt in de fördelar som hamnprojektet genererar med miljövänliga sjötransporter av stora volymer krossat berg. Att ta hand om berg på detta vis och krossa och förädla till att bli byggmaterial utgör ett angeläget allmänt intresse, som sparar på naturgrus samtidigt som byggmaterial kan tillgodoses i regionens heta byggmarknad. Håbo kommun anser dock inte att Toresta i Kalmarviken är en lämplig lokalisering för ansökt verksamhet med hänsyn till närheten till Bålsta tätort med boendemiljöer och aktivt friluftsliv.

Allmänt om Håbo kommun

Håbo kommun är en expansiv Mälarkommun belägen nära Stockholm och Uppsala. Till Stockholm är det ca 45 km och till Uppsala ca 50 km. Kommunikationerna är goda och därmed ges utmärkta förutsättningar för arbetspendling i regionen. Till Enköping är det endast 30 km. Kommunen växer och har för närvarande drygt 20 200 invånare. I den under 2014 antagna visionen för Håbo kommun anges att antalet invånare 2030 kommer att uppgå till ca 25 000 personer.

Håbo kommun med sina 143 kvadratmeter markareal har en geografisk utbredning som är långsmal i nord-sydlig riktning. Kommunen omges av Mälaren och har över 12 mil strandlinje. Bålsta tätort är belägen i kommunens södra del och gränsar där mot Upplands-Bro kommun.

Översiktlig planering

Håbo kommuns vision Vårt Håbo 2030 uttrycker ambitionen att förstärka kommunens kontakt till Mälaren och skapa Mälarnära boende. Området vid Kalmarviken är ett attraktivt område för boende och lämpligt för kommande bebyggelse. Dess Mälarnära såväl som tätortsnära läge skapar unika förutsättningar för bebyggelseutveckling.

Till grund för kommande utveckling finns Håbo kommuns översiktsplan (ÖP 2006) och en fördjupad översiktsplan för Bålsta tätort (FÖP Bålsta 2010), ett antal strategiska styrdokument och de övergripande målen för kommunen.

Det tydliggörs i ÖP 2006 att det ska finnas goda förutsättningar för en balanserad och sund expansion av kommunen där Bålsta är huvudorten. Merparten av nya bostäder förväntas tillkomma i Bålsta dels genom förtätning dels genom att tätorten växer balanserat i dess ytterområden. Förutsättningarna för expansion i omgivande landsbygd tillika kulturbygd är mer begränsad. I ÖP 2006 utpekas även strategin att reservera mark för etablering av verksamheter så att större andel av Håboborna kan få sysselsättning på hemmaplan. Samtidigt pekas på vikten av att förstärka Mälarkontakten genom sjönära boende och förbättrad åtkomst till stränderna. Värdefulla fritids-, kulturmiljö- och naturområden ska reserveras för framtiden.

Kommunen har länge haft strategin att utveckla området Kalmarviken med fler bostäder. I FÖP Bålsta 2010 visas tydligt den utveckling som nu sker vad gäller förändrad markanvändning. Delar av planen är redan genomförd, andra delar är påbörjade med planprogram och/eller detaljplaner, medan det finns delar som ännu inte har påbörjats.

Bolaget framför i ansökan att området ligger inom fastighet Spånga 1:9 och att utvecklingsplanerna inte längre är möjliga då bolaget har skrivit avtal med fastighetsägaren. Håbo kommun poängterar att området i FÖP Bålsta endast till viss del ligger inom ovan nämnd fastighet. Kommunstyrelsen har gett planuppdrag och arbetet är påbörjat. Kommunen avser att fortsätta arbetet med planprogrammet trots bolagets avtal med berörd fastighetsägare.

Bostadsbyggande

Det råder en stor brist på bostäder i Stockholmsområdet, Mälardalen och Håbo kommun. Uppsala och Stockholms län har målsättningen att planering av bostäder ska möta den långsiktiga efterfrågan. I Stockholms län behövs exempelvis mellan 9 000 och 16 000 lägenheter årligen till 2030 för att möta efterfrågan på bostäder (enligt rapport från kontoret för Tillväxt-, miljö- och regionplanering i Stockholms län, TMR).

I december 2014 antog Håbo kommunfullmäktige ett bostadsförsörjningsprogram för åren 2015–2018 med utblick mot 2030. I programmet planeras för ett bostadsbyggande om 150–200 nya bostäder per år för att möjliggöra en årlig befolkningsökning om 1–1,5 procent. En balanserad bostadsproduktion eftersträvas som samspelar med såväl kommunens som regionens tillväxtambitioner.

I området kring Frösundavik finns en lagakraftvunnen detaljplan (2012-12-12) och första etappen av utbyggnaden har påbörjats. Ungefär 130 bostäder uppförs i området.

På fastigheten B (St. Eriks fabriksområde) finns ett beslut från kommunstyrelsen om att planlägga fastigheten för bostadsändamål. Fastigheten har nyligen bytt ägare och den nya fastighetsägaren har tydliga intentioner att utveckla området för bostäder.

Även vid bebyggelsen vid Kalmarsand pågår planering av bostäder. Den befintliga silobyggnaden med tillhörande anläggningar t.ex. kaj kommer att rivas och ersättas av bostäder vilket innebär att området ändrar karaktär. Program finns upprättat och detaljplan är under framtagande. I bostadsförsörjningsprogrammet anges att ca 250 nya bostäder ska tillkomma i området vid Kalmarsand.

Håbo kommun noterar med förvåning att den västra sidan av Kalmarviken beskrivs som område för i huvudsak verksamheter i ansökan. Nuvarande detaljplanering innebär att den västra delen av Kalmarviken snarare utgör ett omvandlingsområde där syfte är att utveckla attraktiva boendemiljöer samt tillgängliggöra strandlinjen för Bålstabornas nyttjande.

Sammanfattningsvis bedömer Håbo kommun att den ansökta verksamheten kommer att påverka bostadsutvecklingen i kommunen negativt. Det finns en uppenbar risk att kommunen inte kommer att kunna genomföra planerade bostadsprojekt.

Friluftsliv

Hamnverksamhetens påverkan på områdets sociala värden hanteras endast kortfattat i ansökan och i miljökonsekvensbeskrivningen. Enligt ansökan bedöms skogen inte ha ett värde för rekreation och friluftsliv.

Av vikt att poängtera är att Mälaren med dess öar och stränder utgör riksintresse för rörligt friluftsliv. Mälaren är också av riksintresse för yrkesfisket. I FÖP Bålsta 2010 är området från kommungränsen i söder, mellan Kalmarviken i väster och E 18 i öster, till Draget i norr utpekad som skog med socialt värde. Tätortsnära grönområden bidrar till attraktivitet, hållbar tillväxt och ökad välfärd. De har en social funktion som mötesplats och som plats för rekreation, lek och upplevelser. De är viktiga för folkhälsan genom att de bidrar till ökad fysisk aktivitet och mental återhämtning.

Hela Kalmarviken är attraktiv för rörligt friluftsliv med de förutsättningar som de olika årstiderna ger möjlighet till. Sommartid är bad- och båtliv högaktuellt. Badet vid Kalmarsand är dessutom kommunens största friluftsbad. Vintertid ger isläggningen i viken goda möjligheter till vintersporter.

Håbo kommun anser att bolagets förslag på kompensationsåtgärder, en gångtunnel under transportbandet, inte är tillräckligt med hänsyn till den påverkan som verksamheten bedöms ge för rörligt friluftsliv.

Buller

Bullerutredningen visar att ljudnivåerna i Naturvårdsverkets vägledning för bedömning av buller från industrier och annan verksamhet tangeras natttid vid bostäder i Kalmarsand. Håbo kommun befarar därför att det föreligger stor risk för att begränsningsvärdet för buller kan komma att överskridas natttid.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning för bedömning av buller från industrier och annan verksamhet anges att om ljudet innehåller ofta återkommande impulser såsom vid nitningsarbete, slag i transportörer, lossning av metall skrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör ljudnivåerna sänkas med 5 dBA. Håbo kommun anser att de ljud som uppstår vid lossning, lastning och bearbetning av bergmaterial är av denna karaktär vilket ska medföra att begränsningsvärdena ska sänkas med 5 dBA.

I friluftsområden kan det ställas krav på lägre ljudnivåer enligt Naturvårdsverkets vägledning för bedömning av buller från industrier och annan verksamhet. Då Kalmarviken och omkringliggande område är ett rekreationsområde och friluftsområde så anser Håbo kommun att striktare bullerkrav bör ställas.

Håbo kommun yrkar att verksamhet inte ska få bedrivas nattetid. Bolaget yrkar att den momentana ljudnivån nattetid 22–07 högst får uppgå till 55 dBA. I det fall tillstånd till arbete nattetid medges anser Håbo kommun att detta endast får förekomma vid enstaka tillfällen och att det ska begränsas i tillståndet.

Bolaget har föreslagit att åtgärder ska vidtas inom tre månader om begränsningsvärdena överskrids. Enligt Håbo kommun bör det föreskrivas att åtgärder ska vidtas inom en månad.

Inverkan på luftkvalitet

Kommunen känner oro över att vissa fartyg inte kommer att ha möjlighet att ansluta sig till framdragen landström. Det innebär att fartygen behöver ha motorerna igång vilket ger upphov till negativ påverkan på luftkvaliten.

Vägtransporter

Håbo kommun vill å det bestämdaste klargöra att verksamheten inte får medföra ökade vägtransporter med tung trafik genom Bålsta tätort.

Antalet transporter anges i ansökan öka från nuvarande 20 till 100 fordon per dygn från anläggningen ut till väg 840. I ansökan framgår ej om antalet transporter som anges är antalet uttransporter eller totalt antal fordonsrörelser (in- och uttransport). Håbo kommun ifrågasätter om 100 transporter (totalt antal fordonsrörelser) per dygn är sannolikt. Speciellt under de mest intensiva åren som arbetet pågår bedömer kommunen att det är högst troligt att antalet transporter kommer bli fler än vad som anges i ansökan.

I ansökan framgår att bolaget har för avsikt att leda trafiken mot Bro i Upplands-Bro kommun genom att bygga om utfarten. Det får förutsättas att ombyggnaden avser väganlutningen mot väg 840, vilket inkluderar både in- och utfart. Om speditörerna kommer västerifrån är denna färdväg en omväg om ca 2 mil och det verkar inte trovärdigt att speditörerna kommer att välja den lösningen. Håbo kommun ställer sig mycket tveksam till att en ombyggnad av infarten verkligen kommer att styra transporter till/från anläggningen via Upplands-Bro kommun.

Bolaget har inte visat att en ombyggnad av utfartsvägen kommer att vara en tillräcklig åtgärd för att hindra transporter från att gå genom Bålsta. Det framgår inte heller i ansökan hur vägombyggnaden ska utföras. Bolaget måste förklara hur trafikrörelserna ska kunna styras mot Bro.

Kommunen bedömer att de åtgärder som behövs för att styra trafiken mot Bro kräver en ombyggnation av väg 840 som är så omfattande att det krävs en arbetsplan enligt väglagen. Det framgår inte av ansökan hur Trafikverket ställer sig i frågan. Inte heller finns några tidsaspekter redovisade.

Lakvatten och damning

Bolaget föreslår att mark- och miljödomstolen ska överlåta till tillsynsmyndigheten att vid behov fastställa villkor gällande damning och omhändertagande och kontroll av utgående vatten. Håbo kommun anser att dessa frågor borde ingå i tillståndsprovningen och att villkor fastställs i tillståndet.

Naturvärden och strandskydd

Naturvärden i strandmiljöerna är generellt höga. Verksamheten kommer att göra ett stort intrång på växt- och djurlivet på land och i vatten. Enligt ansökan har strandområdet och skogsområdet som behöver tas i anspråk naturvärdesklass 2 med påtagligt naturvärde. Området är utpekad i Stockholm läns regionala utvecklingsplan RUFSS som ett viktigt regionalt grönt samband, en så kallad grön kil. Den "gröna kilens" värdekärna kommer att bli starkt påverkad genom anläggning och drift av hamnen. I ansökan finns det inte med några förslag på kompensations- och skyddsåtgärder.

Strandskyddet i Håbo kommun är 300 m. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs endast strandskyddet i Upplands-Bro kommun. Det saknas en beskrivning av strandskyddet i Håbo kommun. Det är inte heller omnämnt hur strandskyddet ska hanteras och av vem. Håbo kommun förutsätter att provning av strandskyddet hanteras inom tillståndsprovningen för verksamheten.

Bolaget har angett att risk för svallvågor vid fartygsanlöp ej föreligger då fartygen håller låga hastigheter för att kunna angöra kajen. Håbo kommun kräver att utredningen kompletteras för fartygsretur, då fartygens hastighet samt vikt i kombination kan ge upphov till erosion och svallvågor.

Kommunen förutsätter att de fartyg/pråmar som avses användas verkligen inte har använts i sådan sjötrafik så att risk finns för spridning av arter från andra kontinenter.

Bålsta vattentäkt

Håbo kommun ansökte under 2009 hos länsstyrelsen om att inrätta vattenskyddsområde för Bålsta vattentäkt, som har sitt intag ca fem km från kajanläggningen. Länsstyrelsen har dessvärre ännu inte handlagt ärendet. Den planerade kajanläggningen ingår i det som är föreslaget som primär skyddszon. Dock regleras inte den typen av verksamhet i föreslagna föreskrifter för ett vattenskyddsområde.

Håbo kommun bedömer att riskerna för kommunens vattentäkt är låga vid ett eventuellt genomförande av kajanläggningen. Risken för uppgrumling av sediment som skulle kunna påverka vattenkvaliteten vid vattenverkets intagsledningar bedöms som marginell. Eventuellt utsläpp i samband med fartygsolycka eller olycka på land har bolaget visat att förebyggande åtgärder görs på sätt så att risk för att förorening i vattnet minimeras. Det finns dock alltid viss risk i samband med fartygstrafiken allmän farled.

Med anledning av att Mälaren utgör vattentäkt för Håbo kommun vill kommunen framföra en oro gällande fartygens hantering av barlastvatten. Det saknas helt redovisning om det i ansökan. Även om det ännu inte finns någon svensk lagstiftning inom området, så anser Håbo kommun att frågan måste uppmärksammas av mark- och miljödomstolen vid prövningen.

Landskapsbild

I dagsläget är strandlinjen obruten med uppvuxna träd, vass och annan naturlig strandvegetation. I ansökan framgår inte hur den planerade anläggningen skulle påverka och bryta upp landskapsbilden. Kommunen bedömer att landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt av de omfattande utfyllnader som planeras för kajanläggningen tillsammans med åtgärderna på marken med bl.a. transportbandet som torde bli väl synligt.

Håbo kommun har redan i tidigt skede efterfrågat tydliga fotomontage av anläggningen både från land- och sjösida. Detta för att visualisera anläggningens påverkan på landskapsbilden. Bolaget har redovisat en så kallad visualisering. Håbo kommun anser inte att denna bild redovisar den planerade anläggningen på ett tydligt och trovärdigt sätt.

Kumulativa effekter

Cementa planerar att utöka sin befintliga hamnverksamhet i Kalmarviken vilket även nämns i bolagets ansökan. Denna utökning handläggs av Länsstyrelsen i Uppsala län och ansökan förväntas inkomma under hösten 2015. Cementa planerar att utöka sin verksamhet från 15 fartygstransporter per år till 250. Sammantaget med bolagets ansökan innebär det en ökning av fartygstrafiken i Kalmarviken från ca 50 fartyg per år (Cementa och Gyproc) i dagsläget till upp mot 1 400 fartyg/pråmar per år.

Håbo kommun ser med stark oro på en sådan förändring av Kalmarviken som dessa två verksamheter i så fall skulle medföra och förutsätter att mark- och miljödomstolen beaktar kumulativa effekter av de båda planerade verksamheterna.

Alternativredovisning

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagit upp åtta alternativa lokaliseringar. Två av dessa ligger inom Håbo kommun – Lantmännens hamn i Kalmarsand och S:t Eriks fabriksområde väster om Kalmarviken. Håbo kommun delar slutsatsen i utredningen att de två alternativa lägena över huvud taget inte är lämpliga lokaliseringar för verksamheten. Sammantaget är de sämre än det föreslagna läget vid Toresta.

Håbo kommun ifrågasätter valet av de redovisade alternativa lägena då det borde finnas fler alternativ som mer trovärdigt skulle kunna fungera som mottagningshamn.

Av ansökan framgår att projektet Förbifart Stockholm ger upphov till ca 9,5 miljoner ton entreprenadberg under en tidsperiod om 4–5 år. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen planeras stor andel av detta berg ha Toresta som målpunkt. Håbo kommun noterar att det är ca 42 procent av den totala volymen som Toresta förväntas ta hand om, och anser att en jämnare fördelning mellan de olika mottagningsanläggningarna borde vara en självklarhet.

Tillsynsmyndighet

Då verksamheten kommer att ligga i två kommuner behöver tillsynsansvaret lyftas och klargöras under prövningen. Upplands-Bro kommun har sedan verksamheten startade i Toresta haft tillsynsansvaret. Håbo kommun anser det mest lämpligt att Upplands-Bro kommun fortsätter som tillsynsmyndighet även efter en eventuell förändring och utveckling av verksamheten.

Verkställighetsförordnande, arbetstid m.m.

Håbo kommun anser att bolaget inte har redovisat tillräckliga skäl för ett verkställighetsförordnande. Ett verkställighetsförordnande ska därför inte medges.

Bolaget föreslår att tillståndet för ansökt verksamhet ska sträcka sig över en period om tio år från det att kajanläggningen färdigställts. Håbo kommun ifrågasätter tillståndets tidsperiod då behovet att omhänderta förbifartsberg uppges vara kortare.

Bolaget yrkar dessutom att arbetstiden (tid för utbyggnad) bestäms till fem år från att domen har vunnit laga kraft. Håbo kommun motsätter sig den långa arbetstiden, särskilt då bolaget även ansökt om verkställighetsförordnande samt uppgett att anläggningsarbeten i vatten måste utföras under vintern 2015/2016.

Omprövning av tillstånd

I det fall tillstånd lämnas till hamnverksamheten vid Toresta ska villkoren i lämnat tillstånd kunna omprövas efter att verksamheten har varit i drift i sex månader. Först efter att verksamheten är i drift kan påverkan på omgivningen bättre bedömas, t.ex. buller, trafiksituationen, svallvågor/erosion och damning.

Återställande vid avslut av verksamhet

Håbo kommun ser en stor risk med att den ansökta verksamhetens drifttid förlängs och verksamheten blir bestående. I ansökan föreslår bolaget att rivning och återställande delegeras till tillsynsmyndigheten i ett senare skede. Håbo kommun yrkar som villkor att kajen ska tas bort samt att land och vattenområden återställs till ursprungligt skick efter avslutad verksamhet. Detta ska ske enligt överenskommelse med berörda kommuner, Upplands-Bro och Håbo.

6.1.6 Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun

Sammanfattning

Bygg- och miljönämnden bedömer att underlaget brister i många avseenden och att en verksamhet av denna art och omfattning kräver noggranna undersökningar och analyser innan ärendet kan avgöras. Nämnden avstyrker därför bifall till ansökan. Om tillstånd ändå ges, ska det villkoras med vissa begränsningar för att undvika att olägenhet för människors hälsa och miljön uppkommer.

Översiktsplan för Upplands-Bro kommun

Upplands-Bro kommuns översiktsplan anger att kommunens kvaliteter med bl.a. närheten till Mälarens stränder och öar, jordbrukslandskapet och stora skogsmarker som ger en tydlig grön profil ska bevaras och utvecklas. Allmänhetens tillgång till stränderna ska också värnas. Enligt kommunens föreslagna riktlinjer i den fördjupade översiktsplanen för landsbygden bör större sammanhängande obebyggda områden samt tysta områden undantas från ny bebyggelse. På landsbygden bör restriktivitet mot etablering gälla företag som är bättre lämpade att lokaliseras till kommunens industriområden.

Bygg- och miljönämnden konstaterar att Toresta är ett område som faller in under ovanstående beskrivning och att områdets kvaliteter riskerar att påverkas negativt i och med eventuell etablering av hamnanläggning och berglager.

RUFS och Görvälnkilen

Enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010, har Låssahalvön inklusive Toresta pekats ut som tyst område (mindre än 45 dBA). Enligt RUFS 2010 behöver de tysta områdena uppmärksammas i den fortsatta utvecklingen av landsbygden. Detta gäller särskilt för områden som är av stor betydelse för upplevelsen av natur- och kulturmiljöer eller för friluftsjämål.

Ryggraden i Upplands-Bros grönstruktur består av den regionala grönkilen Görvälnkilen. Kilen ger regionens invånare god tillgång till stränder, strand promenader och naturområden. Kilens norra delar omfattar främst natur- och kulturmiljövärden i ett större, storskaligt landskap. Här finns också viktiga spridningssamband för arter som lever i ädellövskog. Kilen behöver utvecklas och preciseras i riktning mot Enköping. Inom områden med särskilda natur och kulturintressen ska det ställas mycket höga krav på lokalisering och utformning.

Tillståndsansökan kan utvecklas med en utförligare beskrivning av hur anläggandet och driften av hamn påverkar detta tysta område och grönkilen med dess spridningsförutsättningar för växter och djur i området.

Riksintressen

Toresta är beläget inom riksintresse för Mälarens stränder och öar samt utgör en del av området Låssa som är klassat som ett kulturhistoriskt riksintresse.

Riksintressena innebär att exploateringsföretag och andra ingrepp tar komma till stånd endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bygg- och miljönämnden ställer sig tveksam till att det inte finns något annat lokaliseringsalternativ för verksamheten inom Mälaren som inte har lika stor påverkan på ovan nämnda riksintressen.

Uppsalaåsen och dricksvattentäkter

Enligt VAS-Rådet (Rådet för Vatten och Avloppsamverkan i Stockholms Län) har Uppsalaåsen stora outnyttjade grundvattentillgångar vid Toresta i Upplands-Bro kommun. Det baseras på mycket goda förutsättningar för så kallad inducerad infiltration från Mälaren på denna plats. Denna del av Uppsalaåsen är därför värdefull att skydda utifrån möjligheter till framtida regional vattenförsörjning.

De närboende nedströms täktområdet har enskilda vattentäkter som måste skyddas. Eventuell risk för påverkan på dessa vattentäkter har inte beskrivits i tillståndsansökan.

Under tidigare täktverksamhet har material brutits till en nivå som ligger strax ovanför grundvattenytan. Marken i täkten består av sand och grus som är mycket genomsläppliga material. Dessa förutsättningar kan leda till att eventuella utsläpp eller spill av föroreningar når grundvattnet på kort tid och snabbt kan spridas till ett större område.

Masshantering

Bolaget avser att utöver hantering av Förbifartsberg ta emot och hantera andra typer av jord- och stenmassor samt byggmassor i täktområdet. Denna hantering beskrivs mycket övergripande i ansökan. Det framgår inte vilken yta som kommer att användas för hanteringen eller i vilken omfattning det kommer ske. Bygg- och miljönämnden ställer sig kritisk till hantering av massor som kan innebära ökad risk för förorening i detta känsliga område.

I dag sker en omfattande hantering och omfördelning av jord- och stenmassor i länet och landet. Det finns en sannolik risk att massor som grävs upp i samband med exploateringar eller byggmassor innehåller föroreningar. Bygg- och miljönämnden upplever att kontrollen av dessa massor generellt är bristfällig. Toresta är inte en lämpad plats för mottagande och hantering av material som riskerar att vara förorenat. Bygg- och miljönämnden avstyrker i första hand denna typ av masshantering. I andra hand måste den omfattas av prövningen och då behövs komplettering av ansökan kring hantering och kontroll av dessa massor. Det ska tydligt villkoras att massorna inte är förorenade.

I underlaget finns det beskrivet att bergmassorna ska placeras på en gummiduk. Det saknas beskrivning av hur täthetskontroll och eventuell reparation av underlaget ska genomföras. Om underlaget inte håller tätt så finns det en risk att höga halter kväve förorenar grundvattnet och närliggande dricksvattentäkter. Det saknas en beskrivning av dagvattenhanteringen mellan berglager och kajen.

Naturvärden

Naturliga biotoper med störda sandmiljöer hyser en artrik konkurrenskänslig flora och fauna. I samband med tidigare täktverksamhet i Toresta har backsvalor och andra arter, framför allt insekter, som är knutna till dessa sandiga miljöer etablerat sig. Gamla täkter utgör ersättningshabitat för arter som är knutna till sandiga miljöer. Efterbehandling av täkter har ofta föreskrivits att planas ut och övertäckas, vilket har förstört de ersättningshabitat som kan skapas vid gamla täkter. Om bolagets verksamhet tillåts så riskerar en del av det ersättningshabitat som bildats i grustäkten att förstöras.

Enligt miljömålet om ett rikt växt- och djurliv ska den biologiska mångfalden bevaras för nuvarande och framtida generationer. Om vi ska kunna bevara dessa arter så är det viktigt att vi även bevarar deras livsmiljöer, vilket gamla täkter som exempelvis Toresta innehåller. I det underlag som har presenterats i samband med ansökan så finns det knappt några uppgifter om de arter som finns inom det gamla täktområdet. En insektsinventering har inte genomförts då bolaget anser att deras planerade verksamhet inte kommer att påverka dessa i större utsträckning. Utifrån den information som har skickats in i samband med ansökan så finns det en risk att verksamheten kan skada ett ersättningshabitat med höga naturvärden kan finnas inom fastigheten X.

Kärlväxten småsvalting är en rödlistad art som är starkt hotad och är endemisk i Östersjöområdet. Arten förekommer främst på grunda, sandiga bottnar i brackvatten eller i naturligt mesotrofa-eutrofa sötvatten med förhållandevis hög konduktivitet, men den kan även förekomma där sanden är ganska kraftigt ler inblandad. Dessa sandiga bottnar är också erosionskänsliga och ett av hoten mot artens spridning och fortlevnad är kraftiga vågsvall från båtar.

I Upplands-Bro kommun finns två kända platser med småsvalting i Mälaren vid öarna Gräsholmen och Herrmete. Småsvalttingsbestånden vid Herrmete och Gräsholmen är hotade på grund av en kraftig tillbakagång sedan slutet av 1990-talet, troligtvis orsakad av vågerosion från snabbgående båtar som river upp stora svallvågor. Dessa öar är helt eller delvis skyddade som riksintresse för naturvård eller Natura 2000. Förbi dessa öar passerar farleden som leder vidare till Kalmarviken och läget för den planerade hamnen. Bolaget har inte utrett eventuell påverkan på detta riksintresse och Natura 2000 inom ramen för ansökan. Nämnden har i tidigare yttrande efterfrågat en noggrannare analys av fartygstrafikens påverkan och vidhåller sin synpunkt om att detta behöver utredas för att bedöma om den ökade trafiken kan medföra betydande påverkan på dessa skyddade områden.

Vid inventeringen som genomfördes sommaren 2015 påträffades inte småsvalting i det undersökta området vid det planerade hamnläget. Enligt inventeringen utgör strandområdet vid Toresta en gynnsam plats för småsvalting med undantag för beståndet av bladvass. Det har under ärendets gång kommit till nämndens kännedom att inventering av flora och fauna även har genomförts i Frösundavik i Bålsta, vilket visade att även där finns gynnsamma platser för småsvalting. Enligt preciseringar i miljö kvalitetsmålet Levande sjöar och vattendrag så ska sjöar och vattendrags naturvärden bevaras och det ska finnas förutsättningar för fortsatt bevarande och utveckling av värdena. Enligt miljömålet om ett rikt växt- och djurliv ska arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer värnas. För att säkerställa att den hotade arten småsvalting återhämtar sig i Östersjöområdet krävs det att åtgärder vidtas och att gynnsamma miljöer bevaras. Enligt Naturvårdsverkets rapport 5499 är småsvalting akut hotad i Mälaren vilket beror på bl.a. eutrofieringsproblem, igenväxning, konkurrens från introducerade arter, exploatering och utbyggnad vid stränderna och erosion från båtars vågsvall. Det är därmed viktigt att behålla de livsmiljöer som småsvalting trivs i och att åtgärder genomförs för att bevara arten men även dess habitat. Enligt Naturvårds verkets rapport 5499 finns det flera exempel på åtgärder för att bevara arten småsvalting som bl.a. vassröjning, utplantering och att minska båttrafiken i närheten av småsvaltningsslokaler.

Under inventeringen som genomfördes i samband med ansökan identifierades några exemplar av arten bandnate som är klassad som sårbar i den svenska rödlistan. Arten bandnate är en bra indikator på god vattenkvalitet och värdefulla limniska miljöer då det nästan enbart förekommer i relativt rena vatten. Naturvårdsverket har tagit fram ett åtgärdsprogram för hotade natearter, rapport 5854, och bandnate är en av de natearter som ingår i åtgärdsprogrammet. Främsta orsaken till att bandnate är sårbar beror på bristen av habitat. I dagsläget finns det relativt goda populationer av bandnate men om minskningen fortsätter eller accelererar finns det en risk att de kan bli hotade i framtiden. Det är därför viktigt att bevara befintliga habitat för att öka chanserna att arter som exempelvis bandnate och småsvalting finns kvar för framtida generationer.

Utifrån ovan nämnda resonemang anser bygg- och miljönämnden att den inventerade ytan är för begränsad för att med säkerhet säkerställa att arten inte finns i närheten av den planerade hamnen. Det finns en risk att den planerade verksamheten och tillkommande fartygstrafik kan ha en stor påverkan på värdefulla limniska miljöer både vid Toresta men också längs farleden som passerar förbi Mälaröarna Herrmete och Gräsholmen.

Havsörn och fiskgjuse är vanligt förekommande i området kring Toresta och det finns bon inom en radie av en kilometer från mynningen till Kalmarviken. Havsörn och fiskgjuse är skyddade enligt EU:s fågeldirektiv och fridlysta enligt 4 § artskyddsförordningen. Även andra hotade och rödlistade raglar som t.ex. gråtrut, backsvala, kungsfågel, duvhök, fjällvråk, sävsparv, vaktel, tornseglare, spillkråka och ängspiplärka har också iakttagits i Kalmarviken och Toresta enligt information från Sveriges Lantbruksuniversitet, ArtDatabanken.

Bolaget anger att den planerade verksamheten inte kommer att påverka någon fågelart på ett sätt som strider mot, eller kräver prövning enligt artskyddsföreordningens bestämmelser. Bolaget framhåller att det sedan lång tid förekommit en aktiv täktverksamhet med sprängning och krossning i det aktuella verksamhetsområdet i närområdet i Kalmarviken samt en allmän farled med yrkessjöfart och frekvent fritidsbåttrafik. Nämnden bedömer dock att den verksamhet som tidigare bedrivits är helt annorlunda till sin karaktär och omfattning än den nu ansökta. Det finns med andra ord en risk att en utökning av fartygstrafiken kan leda till skada samt störa fågellivet inom det aktuella området. Nämnden bedömer att en fågelinventering behöver genomföras av oberoende sakkunnig innan ärendet avgörs.

Buller

Bygg- och miljönämnden avstyrker bolagets yrkande om att bedriva verksamhet nattetid på grund av risk för överskridande av framför allt lågfrekvent ljud hos närboende. Lågfrekventa ljud påverkar människor mer än ljud som inte domineras av låga frekvenser. Exempel på symtom vid exponering är trötthet, irritation, huvudvärk, koncentrationssvårigheter och störd sömn. Symtomen och besvären kan komma redan vid relativt låga ljudnivåer, strax över den normala hörtröskeln.

Redovisning av metadata i genomförd bullerutredning är sparsam och det är svårt att genomföra en bedömning utifrån den information som har redovisats i bullerutredningen. Beräkningen av lågfrekvent buller baseras på ett fartyg som "alstrar relativt mycket lågfrekvent buller". För att utredningen ska vara trovärdig bör den redovisa samtliga indata för beräkningarna och ange den faktiska ljudnivån som fartyget alstrar samt en bedömning av om värdet är rimligt att tillämpas med hänsyn tagen till de fartygstyper som kommer användas. Det är också önskvärt att utredningen kompletteras med bullerkartor eller flera beräkningspunkter för lågfrekvent ljud (C-vägd analys).

Det framgår inte av underlaget om bullerberäkningen från fartygstrafiken omfattar mistsignaler som kan komma att användas vid nedsatt sikt.

Enligt Naturvårdsverkets vägledning som publicerades i april 2015 bör områden som är utpekade för rekreation och friluftsliv i översiktsplan eller liknande inte ha ljudnivåer som överskrider 40 dBA vardagar dagtid (kl. 06–18) eller 35 dBA övrig tid. I den bullerutredning som tagits fram i samband med ansökan menar bolaget att verksamheten inte behöver tillämpa ljudnivåer enligt ovan eftersom området redan är exploaterat och att det förekommer industriell verksamhet där. Men samtidigt finns det inget underlag om hur bullerstört området är i dagsläget. Bygg- och miljönämnden vill återigen understryka att Toresta och Låssa är utpekade som tyst område i RUFSS 2010 och att Mälaren är ett riksintresse för friluftslivet där tystnaden är en viktig kvalitet att bevara.

Hamnen kommer att förläggas vid en strandkant som inte är exploaterad i nuläget och bullerstörningar kommer att kunna sprida sig över ett större område i förhållande till den tidigare täktverksamheten. Täktverksamhetens ljudnivåer har avskärmats av naturliga bullervallar och kuperingar i landskapet och på så sätt

minskat spridningen av buller. Den planerade hamnen kommer enligt ansökan inte att avskärmats på samma sätt som den tidigare täktverksamheten, vilket kan leda till större bullerstörningar på omgivande områden. I det underlag som presenterats så har inte samverkan från flera ljudkällor beaktats. Det finns en risk att verksamheten, genom bullerstörningar men även förändrad landskapsbild, kommer att leda till att det område som i dag är klassat som riksintresse för friluftsliv kommer att minska friluftslivsaktiviteter på och vid Mälaren.

Om verksamheten ges tillstånd anser nämnden att det är av stor vikt att villkora att om begränsningsvärden för buller överskrids ska verksamheten vidta åtgärder för att underskrida värdet inom rimlig tid. Bolaget yrkar att värdet ska uppnås genom åtgärder inom tre månader. Detta bedöms vara lång tid i förhållande till de olägenheter som riskerar uppstå om värdet inte hålls.

Den tidigare täktverksamheten bedrevs endast vardagar (kl. 07–18). Dessa arbetstider måste anses skäligen att följa med tanke på områdets karaktär och läge.

I bullerutredningen har riktvärden vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur använts som vägledning. Bygg- och miljönämnden anser att det inte är motiverat att dessa riktvärden ska användas eftersom fartygstrafiken inte bedöms vara en tillfällig verksamhet. Eftersom det inte är en tillfällig verksamhet bör lägre riktvärden gälla.

Nämnden bedömer att den bullermätning, utförd av Tunemalm Akustik AB, som bifogats ansökan endast avser krossning dagtid i täktområdet och inte kan betraktas som referensmätning för planerad hamnverksamhet.

Efterbehandling av täktområde och utrivning av kaj

Villkor för efterbehandling av området ska fastställas i tillståndet. Området bör i första hand återställas i huvudsaklig överensstämmelse med efterbehandlingsplan fastställd i samband med länsstyrelsens beslut för täktverksamheten den 14 december 2000 (dnr 1852-2000-1286). Detta innebär i stora drag att täktområdet återställs till skogsmark.

Enligt bolagets nya förslag på efterbehandling planeras området användas för industriändamål. Denna markanvändning måste anses som olämplig med tanke på områdets känslighet och skyddsvärde. I enlighet med föreslagna riktlinjer för landsbygden i Upplands-Bro kommun bör restriktivitet mot etablering gälla företag som är bättre lämpade att lokaliseras till kommunens industriområden. En sådan markanvändning bör föregås av detaljplan.

Bolaget föreslår att tillsynsmyndigheten ska ges beslutanderätt i fråga om eventuell utrivning av kaj. Bygg- och miljönämnden bedömer att denna typ av ingrepp faller inom ramen för vattenverksamhet och ska prövas av länsstyrelsen eller mark- och miljödomstolen med tillsynsmyndigheterna som remissinstanser.

Övriga verksamheter i Kalmarviken

Bygg- och miljönämnden har under våren 2015 deltagit i tidigt samråd angående Cementas utökning av verksamheten vid depån i Kalmarviken. Enligt samrådsunderlaget kommer antalet fartygsrörelser till hamnen öka och hantering av liknande hantering av stenmaterial kan komma att ske inom ramen för Cementas verksamhet. NCC:s miljökonsekvensbeskrivning behöver kompletteras med en analys av den sammanlagda miljöpåverkan från dessa båda verksamheter.

Kemikalier

I den tekniska beskrivningen anges att kemikalier och avfall kommer att förvaras på hårdgjord yta och under tak. Bygg- och miljönämnden anser att om kemikalierna eller avfallet är flytande ska det förvaras invallat. Det är av särskild vikt eftersom verksamheten kommer att placeras inom ett område med lättgenomsläpplig mark.

I ansökan saknas uppgifter om hur service av fordon kommer att genomföras. Det är viktigt att villkor upprättas för att minska risken för förorening av om kringliggande mark och vattenförekomster.

Tillsynsmyndighet

Verksamhetsområdet ligger både inom Upplands-Bro kommun och Håbo kommun. Tillsynsansvaret har historiskt sett legat under bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun sedan verksamheten startade. Vid en eventuell etablering och drift bedöms hamnverksamheten till stor del att påverka de boende i Kalmarviken i Håbo kommun. Bygg- och miljönämnden befarar att antalet klagomål kan komma att öka i och med etablering och drift av planerad hamnverksamhet. Handläggning av eventuella obefogade klagomål belastar skattekollektivet i den kommun som ansvarar för tillsynen. Bygg- och miljönämnden anser därför att ansvarsfrågan för miljöbalkstillsynen behöver lyftas och fastställas innan ärendet avgörs.

Klassificering av verksamheten enligt miljöprövningsförordningen

Ansökan saknar uppgifter om vilka klassningskoder enligt miljöprövningsförordningen verksamheten omfattas av. Samtliga klassningskoder ska redovisas.

Egenkontrollprogram

Bygg- och miljönämnden påminner om att egenkontrollprogram för verksamheten måste skickas in till tillsynsmyndigheten i god tid för att det ska hinna granskas och godkännas av tillsynsmyndigheten innan eventuella arbeten påbörjas.

Verkställighetsförordnande

Bolaget har inte angett tillräckliga skäl för ett verkställighetsförordnande.

Prövotid

Slutliga villkor för verksamhetens bör fastställas efter en prövotid då dess miljöpåverkan är fullständigt klarlagd.

Barnperspektiv

Barnens bästa ska alltid beaktas och redovisas i beslutsfattande enligt FN:s barnkonvention. Riksdagen har beslutat att FN:s konvention om barnets rättigheter ska genomföras och efterföljas. Detta gäller inte minst inom olika delar av samhälls- och trafikplanering. Etablering av hamn och berglager riskerar att medföra ökad tung trafik genom Bålsta tätort. Detta kan påverka säkerheten vid vägar som nyttjas av barn i olika sammanhang. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i större utsträckning kunna förflytta sig på egen hand, utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. För att öka barns säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken och trafikmiljöerna även för barn som oskyddade trafikanter, så att transportpolitiken, tillsammans med den fysiska planeringen, främjar såväl tillgänglighet som ökad säkerhet och hälsa.

6.1.7 Norrvatten

Norrvatten är dricksvattenproducent för 14 medlemskommuner i Norra Storstockholm. Dricksvattenförsörjningen sker via rening av Mälardammen vid Norrvattens dricksvattenverk i Järfälla. Vid driftstörningar vid dricksvattenverket används de grundvattenresurser som vi i dagsläget förfogar över men Torestatäkten kan komma att bli aktuell i framtiden. Norrvatten vill betona värdet av grundvattenresursen som finns i anslutning till hamnen och verksamheten som ska bedrivas där.

VAS-rådet har sammanställt en rapport 2009 nr 6 ”Dricksvattenförekomster i Stockholms län, prioriteringar för långsiktigt skydd” där Uppsalaåsen-Toresta utpekats ha hög potential för reservvattenförsörjning. Täckten har potential att infiltreras med Mälardammen för att öka dess uttagsmöjligheter ytterligare. Det är därför av yttersta vikt att de tilltänkta infiltrationsytorna inte påverkas av den av bolaget planerade verksamheten.

Med tanke på den befolkningsökning som sker i Stockholmsområdet som både påverkar exploatering samt efterfrågan på vatten är det viktigt att skydda de tillgångar som finns naturligt. Denna täkt är bedömd att ha både god kvantitativ och kvalitativ status.

Det är av största vikt att hantering av kemikalier och petroleumprodukter sker med försiktighet. Är olyckan framme måste miljö och hälsa meddelas omedelbart så att olyckan på bästa sätt kan hanteras för att förhindra/minska påverkan på grundvattnet.

Det största hotet för Norrvatten är de transporter som sker på Mälaren. Oljespill även i små mängder kan ge upphov till mycket allvarliga luktstörningar på dricks-

vatten. Norrvatten delar inte SMHI:s bedömning att olja inte kan transporteras ned till större djup. Lösligheten för dieselolja är visserligen låg ca 5–15 mg/l, men det räcker med 0,005 mg/l för att vattnet ska bli odrickbart av luktskäl. Den lösta fraktionen kan vid ogynnsamma skiktning- och strömningsförhållanden spridas ned till större djup i Mälaren. Information om läckage och spill är därför oerhört viktigt att det når fram till Norrvatten.

6.1.8 Övriga myndigheter m.fl.

Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket och Sveriges Geologiska Undersökning har avstått från att lämna synpunkter på ansökan.

6.2 Miljöskydds- och naturskyddsorganisationer

Upplands Ornitologiska Förening, Stockholms Ornitologiska Förening och BirdLife Sverige har anfört i huvudsak följande.

Ansökan saknar en seriös utredning om alternativ lokalisering för den sökta verksamheten.

Den ansökta verksamheten är mycket omfattande med ett stort antal fartygsrörelser och ökade lastbilstransporter till och från området. Den tillkommande störningen på fågellivet i området är sannolikt betydande. Det är därför anmärkningsvärt att miljökonsekvensbeskrivningen i princip bortser från all påverkan på häckande fåglar på land, medan påverkan på sjöfågel redovisas endast översiktligt.

De ser positivt på att sökanden har kompletterat med inventeringar med avseende på artskydd. För fåglar saknas dock fortfarande en tillfredsställande sådan. Miljökonsekvensbeskrivningen saknar också en analys av hur födounderlag och födosöksbetingelser för havsörn och fiskgjuse kan komma att påverkas av den tänkta exploateringen.

Eftersom det är osäkert vilken påverkan som den ökade båttrafiken och buller från verksamheten kommer att ha på fiskgjuse och havsörn i området bör bolaget åläggas att vidta försiktighetsåtgärder. Förslag från sökandens konsultbolaget (Calluna) om bullervall, minimering av störning från båttrafik och människor, minimering av arbete under häckningstid samt upprättande av kontrollprogram bör föreskrivas i eventuellt tillståndsbeslut.

Bolaget bör också – utöver ovanstående skyddsåtgärder – förpliktas att vidta kompensationsåtgärder, t.ex. ersättningsbon för havsörn och fiskgjuse samt restaureringsåtgärder för att återskapa lämpliga fågelhabitat, exempelvis våtmarker, vikar eller fågelskär i närheten.

7. BOLAGETS BEMÖTANDE

7.1 Utgångspunkter för ansökan

NCC har sökt tillstånd till anläggande av kaj, tillfällig drift av hamnverksamhet samt hantering av material. Den prövning som ska ske i mark- och miljödomstolen avser konsekvenser av den ansökta verksamheten och en bedömning av denna mot gällande bestämmelser i miljöbalken. Det finns vissa omständigheter och utgångspunkter i målet som förtjänar att påpekas, eftersom dessa är grundläggande för prövningen och diskussionen.

Det kan således konstateras följande:

- 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 i dag 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 kulturresevat. Inte heller har i det område som tas i anspråk påträffats arter 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.

7.2 Prövningens omfattning och underlag

7.2.1 Allmänt

Ansökan avser vattenverksamhet, dvs. byggande i vatten, av förhållandevis begränsad omfattning samt miljöfarlig verksamhet i form av hamnverksamhet samt hantering, krossning och lagring av material. Prövningen i målet ska avse tillåtligheten av dessa verksamheter enligt miljöbalkens bestämmelser samt vilka villkor och andra skyddsåtgärder som ska föreskrivas för verksamheterna. I tillåtlighetsbedömningen kan domstolen beakta såväl direkta som indirekta konsekvenser av verksamheten medan villkorsreglering endast kan ske av de aspekter av verksamheten som sökanden kan förfoga över och kontrollera.

Såvitt avser underlaget för ansökan måste detta vara så omfattande att det är möjligt för tillståndsmyndigheten att efter en samlad prövning föreskriva de villkor som är relevanta ur miljösynpunkt. I nu aktuellt mål har sökanden presenterat en omfattande miljökonsekvensbeskrivning med underlagsrapporter som bedömer såväl påverkan på land som i vatten. Underlaget har kompletterats med ytterligare inventering av vattenområdet och bedömningar med hänsyn till specifika observationer samt framförda önskemål.

Sökanden har bevisbördan för att styrka sin uppfattning rörande verksamhetens tillåtlighet. Ytterst är det genom en rimlighetsbedömning det måste avgöras huruvida underlaget är tillräckligt eller om ytterligare utredning eller skyddsåtgärder kan krävas. I nu aktuellt mål är sökandens uppfattning att de utredningar som kan anses befogade och rimliga har vidtagits och att det föreligger ett mycket bra underlag för tillståndsprövningen. Sökanden tillbakavisar därmed de påståenden som framförts om att utredningsunderlaget skulle vara otillräckligt i något avseende av betydelse för prövningen.

7.2.2 Följdverksamheter

Även så kallade följdverksamheter (16 kap. 7 § miljöbalken) som har ett samband med verksamheten ska beaktas vid tillståndsprövningen. Transporter till och från en anläggning kan utgöra sådan följdverksamhet under förutsättning att de har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten. Enligt Högsta domstolen ska frågan om dessa ska beaktas "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" (NJA 2004 s. 241). Mark- och miljööverdomstolen har i fråga om täktverksamhet och miljökonsekvenser till följd av transporter på det allmänna vägnätet slagit fast att transporterna endast kan beaktas om dessa utgör en betydande andel av den totala andelen transporter på vägen (MÖD:s dom 2005-07-25 i mål nr M 5471-07).

En förutsättning för att transporter ska kunna villkorsregleras är att de snarare än att utgöra en följdverksamhet kan ses som en del av den ansökta verksamheten och

därmed att sökanden bedöms ha faktiska och rättsliga möjligheter att ta ansvar för att villkoret kan uppfyllas (MÖD 2005:52).

Såvitt avser det nu aktuella målet är fartygstrafiken till och från kajen en konsekvens av verksamheten, som kan beaktas inom ramen för tillåtlighetsbedömningen. Däremot, på samma sätt som konstaterats vid prövningen av utskeppningshamnarna inom Projekt Förbifart Stockholm, kan prövningen inte omfatta annat än fartygstransporterna mellan hamnen och den allmänna farleden, dvs. i anläggningens närområde (jfr Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2014-12-17 i mål M 3342-11).

Såvitt avser möjligheten för sökanden att kontrollera och styra den del av fartygstrafiken som har samband med Projekt Förbifart Stockholm, och därmed möjligheten till villkorsreglering, kan konstateras att Trafikverket genom ett upphandlingsförfarande har ställt vissa krav på fartygstrafiken och angett kriterier för fartygen, bl.a. att dessa ska ha möjlighet till anslutning till land-el, samt lastkapaciteten 2 500–5 000 ton. Dessa förutsättningar är inte något som sökanden kan påverka.

Sökanden kan inte heller kontrollera trafik på allmän väg. Detta ankommer i stället på väghållaren. Det kan konstateras att allmänna vägen 840 och E18 har högsta bärighetsklass (BK1) och därför är särskilt anpassad för tung trafik. Det antal transporter sökanden redovisat kan inte anses utgöra en betydande andel av den totala trafiken på väg 840 och E18.

7.3 Samrådsprocessen

I vissa yttranden från enskilda sakägare framförs synpunkter om att samrådet inte är korrekt genomfört, bl.a. då enskilda fastighetsägare inte erhållit direktutskick med information om den planerade verksamheten samt möte inte hållits.

Utformning och omfattning av samrådet inför en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken regleras i 6 kap. 4 § miljöbalken. Något krav på att direktkontakt måste tas med enskilda särskilt berörda finns inte i miljöbalken och det framgår uttryckligen av balkens förarbeten att en sådan kontakt kan ersättas av exempelvis annonsering i ortstidning. Samrådet ska enligt 6 kap. 4 § genomföras i god tid och i behövlig omfattning innan en ansökan om tillstånd görs och den miljökonsekvensbeskrivning som krävs ska upprättas. Samrådet ska enligt bestämmelsen avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Omfattningen av informationen och samrådet måste vara anpassad till den planerade verksamhetens art, omfattning och verkningar.

I det här fallet torde närboende ha 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 gavs 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.

7.4 Verksamhetens lokalisering

7.4.1 Allmänt

Som nämnts ovan är verksamheten på land lokaliserad till en redan ianspråktagen yta, inom det tidigare täktområdet. Även om den nu ansökta verksamheten inte kommer till stånd är det inte osannolikt att delar av området även fortsättningsvis kommer att användas för liknande verksamhet, eller att fastighetsägaren väljer att exploatera området för annat ändamål. Däremot kommer en icke tidigare utnyttjad sträcka av strandzonen att tas i anspråk.

Området är beläget i nära anslutning till allmän väg och med mycket goda transportförutsättningar på land. Även på sjösidan är anslutningen mycket god genom närheten till allmän farled.

Närmaste bostäder är belägna på ett sätt som innebär att dessa är väl avgränsade från verksamheten genom skärmning av bergkanter och från kajen över vattnet uppgår avståndet till närmaste bostäder till mer än 600 m längs med stranden, och över Kalmarviken till andra sidan är avståndet mer än 1 km.

Dessa förutsättningar innebär sammantaget att verksamheten generellt sett får anses ha en i dagsläget samt, sannolikt även under de närmaste åren, god lokalisering.

7.4.2 Toresta strategiska läge

Inom ramen för den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsområdet (RUF 2010) har strategier för regionen utarbetats. Under rubriken "Förutsättningar, planerings mål och åtaganden" och underrubriken "Säkra värden för framtida behov" har täkter och ballastanläggningar av regional betydelse utpekats. I bilaga 2 återfinns karta 11 ur RUF 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 RUF, att ballastbehovet i Stockholmsområdet ökar betydligt, vilket också understryks av den ökade försäljningen från Toresta, som mer än fördubblats under de senaste tre åren. Bergmaterial behovet 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 naturgrus användningen. 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.

7.4.3 Alternativredovisning

I miljökonsekvensbeskrivningen 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. Ifråga 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.

7.5 Kalmarviken och planerad bebyggelseutveckling

I Håbo kommuns bostadsförsörjningsprogram, antaget 2014, framgår den övergripande planeringen för bostadsbebyggelse. 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 miljökonsekvensbeskrivningen, 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 Kalmar-rondellen 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 bl.a. 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 ca 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.

7.6 Närmare om den planerade verksamheten i Toresta

7.6.1 Inledning

Den planerade verksamheten i Toresta har föranletts av Projekt Förbifart Stockholm, och sökanden har vunnit upphandlingen våren 2015 och därmed åtagit sig att ta emot totalt 3 miljoner ton bergmaterial, dock högst 1,25 miljon ton per 12-månadersperiod. Ansökan omfattar även tillstånd till att hantera massor med annan härkomst, dock endast icke förorenade massor av berg, naturgrus och andra jordarter. Denna tillkommande hantering möjliggör ett effektivt utnyttjande av anläggningen. 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 kan inte förväntas att massor som inte härrör från Förbifart Stockholm kommer att kunna hanteras under den mest intensiva perioden för projektet, med hänsyn till brist på lagringsutrymme m.m.

Miljökraven på verksamheten i Toresta är höga, särskilt då området är viktigt för grundvattenförsörjningen samt Mälaren är en känslig miljö med viktiga funktioner för dricksvattenförsörjningen. Sökanden har inom ramen för upphandlingen gentemot Trafikverket åtagit sig att följa de administrativa föreskrifter och miljökrav som Trafikverket ställer för entreprenader för etablering och drift av de tillfälliga hamnarna för Förbifart Stockholm, vilket bl.a. inkluderar rutiner för kontroll och styrning av betydande miljöaspekter, rutiner för kemikaliehantering, nödlägen och störning av tredje man samt systematisk riskhantering.

7.6.2 Tillståndstiden

Ansökan omfattar tillstånd till drift av hamnen under en period av 10 år från färdigställandet av denna. Åtagandet har föranletts av de synpunkter som framkommit på verksamheten, men en längre tillståndstid hade för sökandens del varit önskvärt.

Anläggningen bedöms fylla en viktig funktion regionalt under tillståndstiden och som utvecklats ovan bedöms denna tid inte stå i konflikt med den bebyggelseplanering som finns för området, i synnerhet då trafikintensiteten vid kajen i Toresta under den större delen av perioden torde vara relativt begränsad.

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

7.6.3 Utformning

Den aktuella kajanläggningen har utformats i samråd med Sjöfartsverket och enligt Sjöfartsverkets instruktioner samt de förutsättningar rörande trafik m.m. som gäller inom Projekt Förbifart Stockholm. Kajen har placerats en bit ut från strandlinjen och har därför ett bra djupförhållande vid kaj, utan behov av muddring. I samband med den mer detaljerade projekteringen under hösten 2015 har möjligheten uppmärksamats att minska kajens bredd något i strandzonen. Geotekniska undersökningar har planerats in under december för att bl.a. kunna bekräfta detta. Den utritade kajen enligt Bilaga 1:3 till ansökan är således, i fråga om anslutningen till land, den bredaste konstruktionen som kan komma i fråga, men sökanden uppfattar det som önskvärt om kajen i detta avseende kan minskas något och åtar

sig därför att eftersträva detta i detaljprojekteringen för att minska ianspråktagande av strandzonen.

Kajen kommer att förses med belysning som är fjärrstyrd och därför kan manövreras från angörande fartyg. Bedömningen är att fackverken kommer att vara ca 15 m höga och två eller tre till antalet. Belysningen riktas nedåt, och bedöms inte kunna orsaka bländning för omgivningen men däremot kommer ljuset naturligtvis att vara synligt på håll.

Transportvägens läge i de ingivna handlingarna är ungefärligt eftersom läget kan behöva justeras något med hänsyn till hålvägen samt skyddsvärda träd i området.

7.6.4 Arbetstider m.m.

I ansökan har angetts att arbete med lastning och lossning vid kaj måste kunna ske dygnet runt alla dagar vid mottagning från Förbifart Stockholm, medan övrig lastning och lossning ska ske kl. 7.00–22.00 vardagar. Som påpekats är det inte möjligt att reglera fartygstrafiken från Förbifarten så att denna enbart sker dagtid vardagar. Med hänsyn till att det finns en större möjlighet för sökanden att i viss mån styra trafiken som inte härrör från Förbifarten åtar sig sökanden att begränsa den övriga lossningen respektive lastningen till helgfri vardag kl. 7.00–18.00. Undantag måste dock kunna meddelas vid behov. Ut- och inlastning för vägtransport sker normalt vardagar kl. 6.00–22.00, men kan även ske vid andra tider och dagar.

Bullerutredningen utgår från att lossning sker fem timmar nattetid, vilket sett enbart till bullerberäkningarna innebär att det inte är möjligt att sträcka ut denna tid i någon större omfattning utan att bullernivåerna nattetid riskerar att överskridas. Samtidigt har beräkningarna skett med goda marginaler och vid den inmätning som planeras kommer de närmare förutsättningarna för lossningen nattetid att fastställas. Det är i dagsläget inte bestämt hur lossning från fartyg eller pråm till transportbandet sker. En av de potentiella leverantörerna i upphandlingen hos Trafikverket har upplyst om att en eldriven grävmaskin kan komma att användas, vilket skulle vara fördelaktigt ur buller- och miljösynpunkt. Ytterst är det Trafikverket som kommer att styra utformningen genom upphandlingen av fartygstransporterna.

Krossning och sortering sker med mobila anläggningar som är belägna i skydd av omgivande brytslänter och en planerad bullervall. Krossning sker kampanjvis och således inte kontinuerligt. Det kommer även vara fråga om fraktioner som inte behöver bearbetas alls. Krossning och sortering kommer att ske helgfria vardagar kl. 7.00–22.00 och denna del av verksamheten bedöms inte orsaka några störningar av betydelse för de boende i området. Till skillnad från tidigare verksamhet sker ingen förkrossning, vilket normalt sett är det mest bullrande momentet.

7.6.5 Transporter

Fartygstrafiken vid Toresta

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 per dygn. Transportkapaciteten för ett fartyg har angivits till mellan 2 500–5 000 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 3 000 ton innebär den totala volymen om 4 miljoner ton att det är fråga om ca 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 3 000 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 2 500 ton skulle detta innebära högst 500 fartyg per år och därmed ca 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 3 000 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.

Det ska vidare förtydligas, som nämnts ovan, att under den intensiva perioden för Förbifart Stockholm kommer inte andra massor att hanteras vid Toresta. Det är därmed en godtagbar begränsning, från sökandens sida, att tillståndet till

verksamheten förses med en årlig begränsning av den volym som får tas in till området till högst 1,25 miljoner ton.

När det gäller frågan om barlastvatten kan konstateras att de aktuella fartygen som angör Toresta till den övervägande delen kommer att vara sådana som enbart trafikerar Mälaren, och därmed föreligger inte risk för utsläpp av främmande invasiva arter. Frågan om barlastvatten är också föremål för reglering internationellt.

Lastning och lossning

Lossning vid kaj av berg från Förbifarten kan komma att ske dygnet runt, medan övrig lossning och eventuell lastning vid kaj endast sker dagtid vardagar. Vid lossning samt eventuell lastning kommer fartygen att ligga längs med kajen. Bergmaterial lossas från fartyg eller pråm till transportband, medan övriga massor kan komma att köras upp till täkten med dumpers. Detta sker då endast dagtid. Utlastning måste ske med dumpers, sannolikt till ett transportband på fartyget.

Fartygen ges möjlighet att ansluta till land-el, och med hänsyn till kraven i Trafikverkets upphandling förefaller det som att detta också kommer att ske.

Bearbetning av material

Vissa fraktioner som tas in till området kommer att bearbetas genom krossning och sortering medan andra kan säljas direkt. Krossen är belägen bakom bullervallen inom området och är av mobil typ. Sökanden har åtagit sig att driva krossen med el. Detta är emellertid inte möjligt på samma sätt för sorteringsverk eftersom ett sådant måste kunna förflyttas inom området. Sökanden godtar dock att eftersträva att utnyttja el även för drift av sorteringsverk om detta är rimligt. Det blir sannolikt så att vissa positioner tillåter eldrift medan ett dieselaggregat måste användas på andra platser.

Lastbil

Sökanden anser inte att det finns 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. Detta kan ske genom ombyggnad alternativt utmärkning och styrning av trafiken vid utfarten, antingen inne på verksamhetsområdet, eller i direkt anslutning till vägen. Hur detta ska ske i detalj hanteras lämpligen i samråd mellan sökanden och ansvariga myndigheter efter att tillstånd meddelats. Sökanden har utöver detta små möjligheter att med bindande verkan styra trafiken, men en ytterligare åtgärd som sökanden ställer sig positiv till är att sänka hastighetsgränsen på sträckan mellan nuvarande täktområde och Kalmarsand, som i dag är 70 km/h.

Såvitt avser antalet lastbilstransporter kan dessa beräknas utifrån den maximala mängd som kan tas emot vid anläggningen, vilken uppgår till högst ca 25 000 ton i

veckan. Detta skulle, vid nyttjande av lastbilar som tar 30 ton, innebära ca 10 lastbilar i timmen (givet att uttransport endast sker kl. 06.00–22.00 vardagar). Motsvarande antal vid 40 tons lastbilar är lägre. Det finns inte skäl att förvänta sig någon köbildning vid denna trafikintensitet. Det kan också påpekas att direktförsäljningen från Toresta normalt sett inte kommer att motsvara införseln av material och särskilt inte under den intensiva perioden för Förbifart Stockholm och därför kommer material sannolikt att transporteras till annan anläggning som sökanden förfogar över, för vidare lagring och försäljning.

7.6.6 Damning

Damning uppkommer vid sorterings- och krossverksamhet, arbets- och transportytor samt materialupplag under torrperioder. Dammet består dels av det respirabla kvartsdammet, dels det något grövre totaldammet. Damning inom verksamhetsområdet är främst ett arbetsmiljöproblem och mätning av respirabelt kvartsdamm kommer göras regelbundet enligt Arbetsmiljöverkets krav. Mätning har skett i den tidigare täktverksamheten och resultaten har legat under gällande gränsvärden.

Det något grövre totaldammet orsakar neddamning av mark och vegetation inom verksamhetsområdet och i dess omedelbara närhet. Det damm som förekommer i Toresta kan inte jämföras med den typen av kalkdamm som förekommer vid Gyprocs anläggning.

Siffror från mätningar som utförts vid andra anläggningar indikerar att merparten av dammet avsätts inom något eller några hundratals meter från täkter. Studien slår också fast att dammängderna avtar relativt snabbt med avståndet från täktområdets kanter.

Normalt är det borring, sprängning och förkrossning som genererar mest damning inom ett täktområde. Dessa verksamheter kommer inte att bedrivas längre 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.

Sammantaget bedöms inte damningen från verksamheten utgöra en olägenhet för omgivningen annat än i det absoluta närområdet kring täkten. Det har dock föreslagits som villkor att åtgärder ska vidtas om sådan uppstår. Det kan tilläggas att det inte har framförts klagomål på damning från den tidigare verksamheten. De bilder som lämnats in från boende i området avser inte ett dammoln utan krutrök från sprängmedel vid den sprängning som skedde våren 2015.

7.6.7 Luftmiljö

De skadliga föroreningarna från fordon och maskinparken består huvudsakligen av koldioxid (CO₂), kväveoxider (NO_x), kolväten (THC), partiklar (PM 10, PM 2,5), kolmonoxid (CO) och svaveloxider (SO_x). Konsekvenserna av utsläppen är bl.a. att kolväten i samverkan med kväveoxider i atmosfären bildar marknära ozon, som kan ge skador på skog och gröda. Många kolväten är också skadliga för människors

hälsa. Kväveoxider och svavel bidrar till försurningen av mark, skog och akvatiska ekosystem. Kväveoxiderna har också en gödslings effekt på skog och mark. Den ökande halten av koldioxid bidrar därutöver till att förstärka den naturliga växthus-effekten. Partiklar framför allt i tätortsnära miljöer har allvarliga effekter på människors hälsa. Bland de effekter som tillmätts störst betydelse hör en tidigare än förväntad dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar och lungsjukdomar. I föreliggande ansökan har sökanden åtagit sig att driva kross- och om möjligt även sorteringsverk på el till skillnad från dieseldrivet elverk, som får anses vara normalt vedertaget i branschen. Denna skyddsåtgärd innebär en väsentligt förbättrad luftmiljö. Arbetena sker dock på stort avstånd från platser där människor uppehåller sig varaktigt. Eftersom också halterna av luftföroreningar i området bedöms vara långt under miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft bör utsläppen av luftföroreningar inte ha någon påverkan av betydelse för människors hälsa. I sammanhanget bedöms också påverkan på övrig miljö vara av liten betydelse.

Några särskilda aktuella mätningar eller beräkningar av halter av luftföroreningar för området runt täktområdet finns inte tillgängliga. Halterna av samtliga reglerade luftföroreningar bedöms generellt ligga klart under miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft.

7.6.8 Rening av utgående vatten

Frågor har uppkommit rörande aspekter och dimensionering av salixodlingen samt hållfastheten på den gummiduk som används för att täta mot underlaget och samla ihop lakvatten. Användning av gummiduk är ett väl etablerat förfarande, som används vid ett flertal anläggningar såsom exempelvis vid deponier för att förhindra läckage till mark. För att säkerställa att duken inte skadas samt att erforderlig tätning sker, anläggs duken på visst sätt och skarvar tätas enligt etablerad teknisk standard. I stället för gummiduk kan annat likvärdigt material komma att användas, såsom bentonitlera.

I fråga om reningskapacitet samt risk för påverkan på grundvatten m.m. har en kompletterande rapport utarbetats. Det föreligger ett tillräckligt underlag för att konstatera att hanteringen är ändamålsenlig samt att det inte föreligger risk för påverkan på grundvattnet.

Sökanden har föreslagit att tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att föreskriva alternativa sätt för omhändertagande och kontroll av utgående vatten. Detta främst för det fall något oförutsett skulle inträffa och reningen måste ske på annat sätt än att ledas till salixodlingen. Det föreligger inte behov av att fastställa krav på kontroll av utgående vatten från odlingarna för att kontrollera föroreningshalter och inte heller för att följa upp påverkan på grundvattenbrunnar. Utgående vatten från berglagret kommer dock att kontrolleras inledningsvis och sökanden har även åtagit sig att vidmakthålla den grundvattenprovtagning som redan förekommer.

7.7 Buller

7.7.1 Allmänt

Sökanden har utarbetat en särskild promemoria som bemöter de huvudsakliga frågor och synpunkter som framförts. Sammanfattningsvis har sökanden åtagit sig att innehålla bullervärden som gäller för nyetablerad industriell verksamhet, vilket som tidigare påpekats innebär lägre nivåer än vad som varit fallet för den verksamhet som tidigare bedrivits i området. Bullerberäkningarna visar att dessa värden kommer att kunna innehållas.

Den skillnad som uppkommer i förhållande till tidigare är lossning från fartyg, som kommer att kunna höras i området även kvälls- och natttid. Denna typ av ljud är dock inte främmande i området, utan redan i dag sker arbeten vid Cementas och Gyprocs anläggningar även dessa tider och på ett betydligt närmare avstånd till fastigheterna i Fånäs och Kalmarsand.

Lågfrekvent buller från fartyg kan förekomma, men om elanslutning sker eller pråmar används är så inte fallet. Sökanden anser inte att det är lämpligt att reglera lågfrekvent buller genom villkor eftersom det inte är sannolikt att sådant förekommer i någon utsträckning av betydelse. Skulle lågfrekvent ljud mot förmodan förekomma i oönskad omfattning kan detta kontrolleras och regleras tillsynsvägen.

7.7.2 Synpunkter på bullervillkor

Sökanden har föreslagit ett bullervillkor med strikta nivåer och detta har därför förenats med en mekanism som möjliggör rättelse inom tre månader efter ett eventuellt överskridande. Synpunkter har framställts om att denna tid ska sänkas till en månad, men sökanden vidhåller behovet av tre månader för att ha tillräcklig tid att vidta de åtgärder som krävs, såsom uppförande av bullervall eller liknande.

Länsstyrelsen i Uppsala län anser att det ska föreskrivas att bullernivåerna ska kontrolleras minst en gång per år under den tid lossning pågår dag och natt samt även vid behov. Sökanden har föreslagit att mätning ska ske när förändring sker av verksamheten, men godtar att vidta mätningar en gång årligen. Vidare föreslår sökanden ett villkor med innebörden att en närfältsmätning och beräkning ska ske i samband med att verksamheten påbörjas, för att säkerställa att bullernivåerna innehålls. Lämpligen sker detta inom tre månader från att verksamheten vid hamnen inletts.

Såvitt avser utförande av kontrollen av ljudnivåerna kommer sökanden att anlita extern part. Tillsynsmyndigheten har även möjlighet att medverka i och påverka utförandet av kontrollen.

7.8 Kontrollprogram

Ett kontrollprogram kommer att tas fram för verksamheten i den huvudsakliga utformning som redovisats i målet.

7.9 Återställande av verksamhetsområdet

Sökanden har föreslagit att efterbehandling av markområdet sker i enlighet med den inlämnade efterbehandlingsplanen samt i samråd med tillsynsmyndigheten. Ett villkor har också föreslagits.

7.10 Risk och säkerhet

Risk- och säkerhetsfrågor knutna till anläggningen och verksamheten har redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen och sökanden har ett väl etablerat eget regelverk, som inkluderar olika typer av beredskapsplaner för eventuella nödsituationer. Dessa anger vilken utrustning som ska finnas för att hantera utsläpp, brand m.m. samt vilka åtgärder som ska ske i dessa situationer. Beredskapsplanerna kommer att utarbetas i detalj i samråd med tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten. Kajen kommer att förses med oljeavskiljare med en godtagbar volym, som lämpligen fastställs i samråd med myndigheterna.

Såvitt avser fartygstrafiken i samband med Förbifart Stockholm kan konstateras av villkor i domen avseende hamnen i Norra Lovö att fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning. Utbildningen ska omfatta kunskap om områdets känslighet (Östra Mälarens vattenskyddsområde), nödåtgärder vid eventuell olycka samt rutiner för att minimera olyckor vid tillbud. Trafikverket har även tagit fram en särskild utredning rörande risker med fartygstrafiken knuten till Förbifart Stockholm.

Generellt kan konstateras att Kustbevakningen ansvarar för miljöräddningstjänst till sjöss i Mälaren och respektive kommun för beredskapen på stranden och inom kommunalt ansvarsområde. Inom Mälarenregionen finns ett särskilt samarbete, initierat av Länsstyrelsen i Västmanlands län (enheten för regional utveckling, samhällsskydd och beredskap), med syfte att samordna beredskapsplaneringen och oljeskyddsplaner mellan kommunerna kring Mälaren för att säkerställa att relevanta resurser finns och åtgärdsplaner upprättas.

Norrvatten har påtalat värdet av Mälaren som dricksvattentäkt samt grundvattenresursen inom området. Sökanden har också tagit hänsyn till detta i sin utformning av verksamheten (tätskikt, beredskapsplaner m.m.) och föreslår att sökanden även inkluderar Norrvatten i arbetet med framtagande av beredskapsplaner för anläggningen.

7.11 Påverkan på naturvärden

7.11.1 Land- och vattenmiljö

I en promemoria redovisas bedömningar mer i detalj utifrån de synpunkter som inkommit om undersökningar samt miljöpåverkan och konsekvenser på naturvärden på land och i vatten.

Anläggningarna är planerade till en del av ett längre sammanhängande strandområde som i dag är oexploaterat och som med anledning av detta har höga naturvärden. Området ligger samtidigt relativt tätortsnära och förhållandena i vattenområdet och på land är påverkade av diffusa utsläpp, buller och närliggande barriärer i form av vägar samt den befintliga täkten. Den planerade verksamheten kommer att leda till att naturmiljöer tas i anspråk som utgör habitat främst för vanligt förekommande arter, men även för mer skyddsvärda arter såsom stormusslor och konkurrenssvaga natearter i vattenområdet. Kärlväxten småsvalting som förekommer längs andra delar av Uppsalaåsen har inte påträffats i området som berörs av verksamheten. För de känsliga arter som påträffats i området för planerad kaj bedöms verksamheten leda till att möjliga levnadsytor för dessa minskas lokalt och att spridningsmöjligheterna längs aktuell del av stranden försämras. För att minska den direkta fysiska påverkan föreslås anpassningar av den tekniska utformningen, på land av vägen för att spara skyddsvärda träd och i vattnet av kajen för att minimera ytan av det grundområde som tas i anspråk. Under drift kan fartygströrelser påverka betingelserna i kajens närhet genom ökade vattenströmmar. Genom att lägga ut erosionsskydd på botten motverkas spridning av partiklar. Med föreslagna skyddsåtgärder begränsas påverkan till ett mindre område vid kajen.

Frågan om erosion från fartygstrafiken har tagits upp i yttranden, men har även beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen. Kalmarviken är djup, och med de hastigheter som fartygen har kan inte förväntas några avsänkningseffekter eller svall. Det är inte fråga om någon intensiv fartygstrafik i den allmänna farleden och frågor om påverkan från trafiken i farleden ligger utanför ramen för prövningen i detta mål. I närheten till kajen har sökanden åtagit sig att utföra kontroll av erosion längs stränderna.

Det är inte möjligt att i tillståndet begränsa hastigheten i farleden, utan frågan om hastighetsbegränsningar i allmän farled ligger på länsstyrelsen. Sökanden har inget att erinra mot hastighetsbegränsning i viken, vilket även torde vara fördelaktigt för fågellivet med hänsyn till fritidsbåtstrafiken sommartid. Yrkessjöfarten håller av säkerhetsskäl normalt sett låga hastigheter i denna typ av områden.

7.11.2 Djurlivet

Synpunkter har inkommit rörande verksamhetens befarade påverkan på djurlivet i området. Här kan nämnas att bäver är rikligt förekommande i Kalmarviken och att Håbo kommun tidvis bedriver skydds jakt på bäver. Det saknas anledning att befara att den ansökta verksamheten skulle påverka beståndet av bäver i området.

Det har förts fram att dammar i täktområdet utgör lekmiljö för vattensalamander. Vattensalamandrar lever nära hållkar och liknande vattensamlingar och förökar sig i dessa vatten, som dock måste vara fria från fisk. Något skäl till att vattensalamander faktiskt skulle förekomma inom dammen på fastigheten A har inte fram-förts, samtidigt som uppgifter förekommer om att fastighetsägaren planterat in fisk i dammen. Oavsett om så är fallet kan konstateras att den ansökta verksamheten inte kan förväntas påverka förhållandena i den aktuella dammen samt att det inte heller i övrigt har identifierats några platser i området där det är sannolikt att det före-kommer vattensalamandrar.

Den vik som är belägen söder om Toresta, benämnd Mikroviken, har inte uppmärksamats i den naturinventering som Upplands-Bro kommun utfört avseende området. Det finns således inga uppgifter om att området skulle vara en särskilt utpekad värdefull miljö. Viken är belägen på ett sådant avstånd från verksamhetsområdet att den inte bedöms kunna påverkas.

I täktområdet finns backsvalar som kan förväntas vara kvar så länge de branta sandslänterna och bergväggarna finns kvar, vilket kommer att vara fallet.

7.11.3 Artskydd

Rättsliga förutsättningar

I fråga om skyddet av vilda fåglar föreskrivs i 4 § första stycket artskyddsförordningen bl.a. att det är förbjudet att avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parningsuppfödning-, övervintrings- och flyttperioder och att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Med vilda fåglar avses alla i Sverige naturligt förekommande fågelarter, därmed även havsörn och fiskgjuse.

Mark- och miljööverdomstolen har i ett flertal mål uttalat att artskyddsförordningen ska ses som en precisering av vad som kan anses följa av de allmänna hänsynsreglerna när det gäller skydd av arter (t.ex. avgöranden i mål M 2920-14 och M 4937-14). Det ska därmed ingå i prövningen att dels bedöma hur de skyddade arterna påverkas av den planerade verksamheten, dels föreskriva villkor, skyddsåtgärder och försiktighetsmått som medför att verksamheten inte kommer i konflikt med fridlysningsbestämmelserna. Det är först om det därefter ändå kvarstår en risk för beaktansvärd skada på de skyddade arterna och deras levnadsmiljöer som det blir aktuellt med en dispensprövning enligt 14 § artskyddsförordningen (MÖD 2013:13). Viktigt att notera är att det enligt artskyddsförordningen är den samlade påverkan på en population som ska bedömas, och inte verksamhetens effekter på enstaka fågelindivider.

Frågan om vad som menas med "avsiktligt" i fridlysningsbestämmelsen i 4 § artskyddsförordningen, har behandlats i de två mål som hänvisats till ovan, vilka avsåg vindkraftverk. Av Mark- och miljööverdomstolens domskäl framgår att det krävs avsikt att döda, störa osv. eller uppenbar likgiltighet för att ett handlande ska vara avsiktligt.

Omständigheterna i målet

Under samrådsprocessen påtalades förekomsten av de skyddade rovfågarna havsörn och fiskgjuse i Kalmarviken. Några bon eller häckningsplatser inom det område som kommer att tas i anspråk för hamn och transportväg har vid inventering inte hittats. I Lilla Toresta har ett bo som sannolikt tillhör fiskgjuse identifierats samt ytterligare ett, drygt 600 m söder om detta bo. Gällande havsörn, har ett örnpär påträffats vid ett bo i närheten av Kalmarvikens inlopp och det är sannolikt där paret häckar.

Det har därefter tillkommit uppgifter i yttranden om att häckande fiskgjuse ska ha observerats vid båda ovan nämnda bon, samt om ytterligare rovfågelbon, samtliga ca 1 km från allmän farled, där fiskgjuse och havsörn uppgetts ha häckat. Det ska också finnas en tydlig uppehållsplats för havsörnar i omedelbar närhet till det planerade kajområdet. Förekomst av andra fågelarter, såsom gröngöling, backsvala i området har också nämnts. Det har även påtalats att bon finns inom den rekommenderade buffertzonen.

Kompletterande utredning

Med anledning av de nya uppgifter som inkommit har sökanden anlitat Calluna för en närmare bedömning och analys av den planerade verksamhetens påverkan på fåglar i området, särskilt fiskgjuse och havsörn.

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.

Det är relativt vanligt att fiskgjusen häckar i Mälaren och arten är utbredd över i stort sett hela sjön. Populationen i Mälaren bedöms därför vara fungerande och stabil.

Negativ påverkan på fiskgjusen kan utgöras av bl.a. förekomst av havsörn, miljögifter, vattengrumlighet, försurning, avverkning och mänsklig störning. Individer reagerar dock olika på påverkan och det finns individuella skillnader i tolerans.

Calluna anser att uppgifterna om att en dubbelhäckning i området skett i år, trots att arbete och sprängningar pågått i den nuvarande grustakten, tyder på att fiskgjusarna inte har störts av denna bullerpåverkan. Fågeln bedöms även ha fått en tillvänjningseffekt av den båttrafik som finns i farleden. Däremot bedöms båtar utanför farleden utgöra en större störning som kräver mer tillvänjning.

Calluna bedömer också att Mälaren har en fungerande och ökande population av havsörn och att planerad verksamhet vid Toresta och fartygsanlöp in till hamnen inte påverkar populationen av havsörn i Mälaren eller i Sverige. Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte heller av planerad verksamhet.

Havsörnsindivider påverkas på samma sätt som fiskgjusar i olika grad av olika typer av störningar. Som exempel på störningspåverkan nämner Calluna att övervintrande vithövdade havsörnar reagerar starkare på gående människor än på t.ex. en fiskebåt och att de reagerar starkare på en fiskebåt jämfört med en båt som spanar efter örnar.

Enligt Calluna kan det nuvarande havsörnsparat i området genom sin närhet till farleden, ha fått en ökad acceptans för båttrafiken i farleden och möjligen för ökade fartygsanlöp. De lyckade häckningarna de senaste åren kan även tyda på det. Det påpekas även att paret däremot kan vara mycket känsligt mot mer närgående trafik.

Sammanfattningsvis framgår av Callunas expertutlåtande att den planerade verksamheten och trafiken in till hamnen inte bedöms påverka populationen av fiskgjuse eller havsörn vare sig i Mälaren eller i Sverige.

Sökandens inställning

Med stöd av det underlag som presenterats anser sökanden att fiskgjuse och havsörn inte kommer att påverkas negativt av den ansökta verksamheten, vare sig på individ eller populationsnivå. Både havsörn och fiskgjuse har varit bosatta i anslutning till området när den tidigare täktverksamheten pågått och även genomfört lyckade häckningar. Fåglarna bedöms inte heller påverkas av den ökade fartygstrafiken, med hänsyn till bedömda bullernivåer och avståndet mellan farleden och strandområdet.

Sökanden anser därmed att det inte finns någon risk för beaktansvärd skada på någon av de skyddade arterna och att det därmed inte föreligger något behov av dispens för verksamheten enligt artskyddsförordningen.

Om det krävs dispens enligt artskyddsförordningen (2007:845), anser sökanden att det finns skäl för sådan dispens med hänsyn till verksamhetens allmänintresse och den ringa påverkan verksamheten innebär för arterna.

7.12 Kulturmiljö

Sjöhistoriska museet har påpekat att det saknas uppgifter om fornlämningar i området för hamnen samt att inga arkeologiska undersökningar har gjorts. Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar att eventuellt borttagande av hålväg måste prövas enligt kulturmiljölagen. Länsstyrelsen i Uppsala län anser att påverkan på kulturmiljöintressen, dvs. gränsmärke och vägbank, ska minimeras.

Sökanden har en pågående dialog med kulturmiljöenheten vid Länsstyrelsen i Stockholms län för att diskutera vilka åtgärder som ska vidtas avseende den skyddade hålvägen. Gränsmärke och vägbank är inte skyddade enligt kulturmiljölagen.

Frågan om marin arkeologi och behov av skyddsåtgärder har även diskuterats med länsstyrelsen och det saknas indikationer på att det skulle finnas några särskilda intressen i området.

7.13 Friluftslivet

Som tidigare påpekats omfattas inte Kalmarviken av något fastställt skydd för friluftslivet, fränsett det allmänna skyddet för Mälaren enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. I dag används området för verksamheten sparsamt eftersom det finns en befintlig täktverksamhet i området och terrängen ned till strandlinjen är svårforcerad.

Vintertid, då isen ligger i Kalmarviken, förekommer emellertid skridskoåkning och sökanden har därför åtagit sig att anordna en passage förbi kajen för att möjliggöra för skridskoåkare att passera.

Ifråga om badkvaliteten är det osannolikt att någon påverkan skulle kunna ske. Kvaliteten på badvattnet kommer inte att påverkas negativt av sjöfarten. Hamnen ligger även på så stort avstånd att upplevelsen vid badstranden i Kalmarsand påverkas i liten omfattning.

7.14 Verkställighetsförordnande och arbetstid

För närvarande pågår förberedelsearbeten på Norra Lovön och tunnelarbeten och anläggande av Trafikverkets tillfälliga hamn ska ske 2016. Enligt avtalet med Trafikverket har sökanden åtagit sig att ta emot bergmaterial redan under 2016.

Det ansökta tillståndet avser en hamn med strategiskt läge som ska utgöra mottagningshamn i projektet Förbifart Stockholm och en grundläggande förutsättning för den planerade verksamheten i Toresta är därför att denna kan samordnas med Förbifart Stockholm. Detta innebär att hamnen och verksamheten behöver kunna vara i drift senast under hösten 2016 för att kunna ta emot bergmassor från Förbifarten. Alla arbeten i vatten för att anlägga kaj planeras att ske under vinterperioden 2016 för att minimera påverkan på vattenmiljön och friluftsliv. Skulle arbetena inte kunna utföras under angiven tid förfaller sannolikt syftet med verksamheten och det är tveksamt om den skulle komma till stånd. Det måste således enligt sökanden anses utgöra en beaktansvärd nackdel om verkställighetsförordnande inte medges eftersom detta omöjliggör själva syftet med den planerade verksamheten. För sökandens vidkommande skulle anläggningsarbeten för kajen kunna ske även senare under våren 2016 men då ökar risken för påverkan på vattenmiljön, med hänsyn till lekande fisk. Skador som kan uppstå på miljön om tillståndet tas i anspråk omedelbart bedöms som måttliga. Visserligen tas en orörd yta i vattenområdet i anspråk, men denna yta hyser inte några skyddade arter utan om tillståndet skulle upphävas kan kajen avlägsnas och bottenytan efter en tid återgå till ett naturligt tillstånd. Även på land kommer arbeten ske för transportväg, men inte heller denna kommer att göra intrång på skyddade arter, och hänsyn till kulturmiljöintressen kommer att tas.

7.15 Yttranden från myndigheter

7.15.1 Allmänna frågor

Tillsynsmyndighet och klassificering

Flera av myndigheterna har påtalat att frågan om vem som ska utgöra tillsynsmyndighet för verksamheten ska anges av sökanden eller fastställas i domen. Sökanden anser inte att detta är lämpligt utan att det framgår av tillsynsförordningen vad som ska gälla för tillsynen och att i ett fall som detta, när verksamheten är belägen inom området för två länsstyrelser och kommuner, måste myndigheterna själva komma överens om en lämplig ordning.

Inte heller är det sökandens ansvar att ange vilken klassificering med SNI-kod som den ansökta verksamheten har, utan detta är en fråga som ska hanteras inom ramen för tillsynsmyndighetens arbete.

7.15.2 Transportstyrelsen

Utformning av anläggningar m.m.

Transportstyrelsen påpekar att utformning och utmärkning av hamnbassäng och anslutande farleder till hamnen bör ske med beaktande av Transportstyrelsens riktlinjer samt att slutlig utformning av kaj, manöverutrymmen och farledsutmärkning bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Bolaget har inget att erinra mot Transportstyrelsens påpekande och kommer att genomföra ett sådant samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Risker för fartygstrafiken under anläggningskedet

Anläggningsarbetena sker under ca sex veckor och utförs under vintern och avslutas senast den 1 april. Antalet fritidsbåtar i viken under perioden för anläggningsarbetena bedöms som mycket begränsat med hänsyn till årstiden. Övrig sjötrafik består av fartyg till och från Gyprocs och Cementas hamnar. Trafiken är dock relativt begränsad. Avståndet från platsen för anläggningsarbetena till den allmänna farleden är ca 700 meter.

Med hänsyn till ovanstående bedöms riskerna för kollision eller annan störning av fartygstrafiken i Kalmarviken som mycket begränsade. Bolaget avser dock att informera Sjöfartsverket innan arbetena påbörjas samt markera arbetsområdet med bojar. Eftersom anläggningsarbetena utförs under vinterhalvåret sker det med belysning under den mörka perioden.

Arbetena kommer att utföras genom spontning från pråm vid ett vattendjup om som minst ca 3 m och som mest ca 7,5 m. Pråmen kommer att ligga vid arbetsområdet under hela anläggningsperioden. Någon sjötransport av arbetsmaskiner till och från området är således inte aktuell fränsett när arbetsplatsen etableras respektive

avetableras. Med hänsyn till arbetets stationära karaktär, det begränsade arbetsområdet och stora vattendjupet bedöms att risken för grundstötning eller annan motsvarande incident för arbetspråmen är mycket liten.

Sökanden föreslår att ett tillstånd förenas med följande villkor.

Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.

Belysning

Bolaget har inget att erinra mot att belysningen på kajen utformas så att den inte bländar sjöfarten, och godtar ett villkor rörande detta, om mark- och miljödomstolen skulle anse så erforderligt. Exempelvis med följande formulering:

Belysning ska så långt det är möjligt placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen.

Förtöjningsanordningar

Som Transportstyrelsen påpekar har sökanden utformat kajen i samråd med Sjöfartsverket. När det slutligen fastställts vilka fartyg som kommer att användas inom Förbifart Stockholm har sökanden för avsikt att genomföra ytterligare samråd med Sjöfartsverket för att, som påpekats ovan, bestämma lämplig utmärkning till kaj m.m., men också för att bestämma detaljutformningen av kajen inklusive förtöjningsanordningar.

Sjömätning

Sökanden har utfört sjömätning av området för kajen och kommer även att mäta in den nya anläggningen när denna är färdigställd och rapportera detta till Transportstyrelsen samt Sjöfartsverket. Farleden och sträckan in till kaj omfattas inte av åtgärder enligt ansökan och det torde således inte vara aktuellt med sjömätning av dessa områden, däremot kommer som angivits ovan samråd att ske med Sjöfartsverket i fråga om eventuell utmärkning av anslutningen från den allmänna farleden in till kajen och skulle det föreligga behov av en kompletterande sjömätning har sökanden ingen erinran mot att genomföra en sådan.

Avfallshanteringsplan m.m.

Sökanden kommer att upprätthålla en godkänd avfallshanteringsplan. Avsikten är inte att kajen ska trafikerats av internationell trafik.

7.15.3 Länsstyrelsen i Stockholms län

Lagring och hantering av bränsle

Länsstyrelsen uppger att man förutsätter att ingen lagring eller hantering av bränsle kommer att ske på kajen och anser att detta ska förtydligas i villkoret.

Sökanden har inget att erinra mot detta och har föreslagit ett justerat villkor.

Bullervall

Länsstyrelsen anser att bullervallen ska vara uppförd senast 6 månader efter att hamnverksamheten tagits i drift. Sökanden har inget att erinra mot att ett villkor formuleras avseende detta, dock med viss justering för att möjliggöra en alternativ teknisk lösning.

7.15.4 Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen anser att den del av verksamheten som hör samman med Förbifart Stockholm bör kunna tillstyrkas, men efterfrågar visst kompletterande underlag. Sökanden hänvisar till de kompletterande uppgifter samt förtydliganden som framkommit ovan och får tillägga följande.

Fiskeavgift

Sökanden anser att den föreslagna avgiften väl tillgodoser den skada som orsakats för fiskeintresset och anser inte att även en årlig avgift ska utgå.

Eldriven utrustning

Krossanläggningen kommer att drivas med el, men som påpekats ovan är det inte möjligt för sökanden att åta sig att även driva sorteringsverk med el. Däremot åtar sig sökanden att eftersträva detta. I övrigt finns ingen fast utrustning som inte redan är tänkt att drivas med el.

Uppställning av fordon

Länsstyrelsen anser att det bör föreskrivas villkor om att tankning och parkering/uppställning av fordon och maskiner endast får ske på tät yta.

Sökanden har föreslagit ett villkor där detta regleras, men använt begreppet "hårdgjord yta eller motsvarande tät yta", då det tillåter en yta bestående av hårt packat stenmjöl med en mycket liten genomsläpplighet och där materialet enkelt kan tas omhand om ett utsläpp skulle ske, alternativt en absorptionsmatta.

7.15.5 Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun

Verksamhetens omfattning

Upplands-Bro kommun avstyrker den aktuella verksamheten och bedömer att underlaget brister i många avseenden med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Sökanden hänvisar till de uppgifter som framgår av ansökan och bemötandet samt tillbakavisar kommunens påståenden om brister i underlaget.

Efterbehandling

Kommunen uttrycker värdet av att behålla täktmiljöer samtidigt som man anser att efterbehandling ska ske enligt det tidigare efterbehandlingsprogrammet från 2000, vilket innebär plantering av skog.

Det nya efterbehandlingsprogrammet som lämnats in i målet möjliggör för tillsynsmyndigheten att föreskriva att de sandiga miljöerna bevaras för att bibehålla det skyddsvärda djur- och växtliv som har etablerats. Sökanden anser att detta efterbehandlingsprogram är bättre anpassat efter förhållandena i området.

Kemikalier

Kommunen anser att flytande kemikalier ska förvaras invallat, vilket har föreslagits av sökanden i ett justerat villkor. Service av fordon, dvs. lastbilar och bilar, kommer inte att ske inom området. Däremot behöver visst underhåll ske av arbetsmaskiner, såsom dumprar och hjullastare. Detta kommer att ske på hårdgjord alternativt tät yta.

Prövotidsförordnande

Ett förordnande om provotid brukar användas när konsekvenserna av en verksamhet i ett visst avseende är svåra att bedöma och det saknas tillräckligt underlag för bedömningen. I det aktuella målet saknas skäl att meddela ett provotidsförordnande avseende buller eftersom sökanden redan har åtagit sig mycket strikta bullervillkor.

7.15.6 Håbo kommun

Kommunen avstyrker verksamheten och framför ett antal felaktiga påståenden samt tolkningar av handlingarna i målet och omfattningen av den ansökta verksamheten. Sökanden bemöter inte dessa särskilt utan hänvisar till vad som påpekats ovan när det gäller bebyggelseutvecklingen samt den ansökta verksamhetens påverkan på denna. Det är oklart på vilket sätt verksamheten i Toresta skulle kunna förhindra eller försena bostadsprojekten i kommunen.

Kommunen anser att ombyggnad av vägen ska ske innan verksamheten tas i drift. Sökanden godtar att inleda dialogen med berörda myndigheter så snart tillstånd

erhållits samt att åtgärder avseende vägen ska vara genomförda så snart detta är möjligt med hänsyn till myndigheternas handläggningstider. Eventuella åtgärder som sökanden styr över, såsom anvisning av lämplig väg inom verksamhetsområdet i anslutning till utfarten, godtar sökanden att ha genomfört innan anläggningen tas i drift.

7.16 Yttranden från organisationer och enskilda

Av inkomna yttranden framgår att många fastighetsägare i området anser sig vara sakägare i målet. Det har även framförts yrkanden om ersättning för rättegångskostnader. Nedan följer en kort redogörelse för vem som är sakägare i mål om vattenverksamhet samt sökandens uppfattning i det nu aktuella målet.

7.16.1 Sakägare och ersättningsrätt

Gällande rätt

När det gäller rätten att föra talan som sakägare i tillståndsmål anses miljöbalken bygga på ett enhetligt sakägarbegrepp, oavsett om det gäller vattenverksamhet eller miljöfarlig verksamhet. I mål om vattenverksamhet finns emellertid sedan gammalt rätt till ersättning för rättegångskostnader samt rätt till ersättning för eventuell skada, och den sakägarkrets som omfattas av denna rätt är snävare än den krets som har rätt att föra talan i målet. I fråga om ersättningsrätten gäller att det ska finnas en fastighetsanknytning till vattenverksamheten samt vara fråga om en direkt skada på denna fastighet eller på ett för fastigheten ekonomiska nyttjande väsentligt intresse med anknytning till det vattenområde där arbetena utförs.

Rätten att överklaga en dom eller ett beslut framgår av 16 kap. 12 § miljöbalken som anger att rätten att överklaga tillkommer den som domen eller beslutet angår. Det ska finnas en mer direkt koppling mellan den skada eller olägenhet verksamheten medför för att en person ska inta ställning som sakägare och frågan ska röra ett enskilt intresse, vilket exempelvis innebär att allemansrättsliga intressen inte kan grunda en sakägarställning.

Vid mål som avser såväl vattenverksamhet som miljöfarlig verksamhet innebär detta att det finns två skilda, och oftast delvis överlappande, sakägarkretsar; de som är att betrakta som sakägare i den del av målet som avser vattenverksamhet med rätt till ersättning för rättegångskostnader respektive de som är sakägare avseende den miljöfarliga verksamheten. Någon rättslig grund för att döma ut ersättning för rättegångskostnader hänförliga till miljöfarlig verksamhet föreligger inte, vilket också har konstaterats av Mark- och miljööverdomstolen i flera mål (se t.ex. MÖD 2010:53 om Norviks hamn och MÖD 2010:39). I ansökningsmål som avser tillstånd till både miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet är ersättningsrätten för rättegångskostnader således begränsad till att avse frågor hänförliga till vattenverksamheten. Däremot inte konsekvenser av följdverksamheter till vattenverksamheten.

Sökandens inställning

Även sett till den generösa sakägarkrets som utvecklats enligt miljöbalken är sökandens uppfattning att den påverkan och de konsekvenser som vattenverksamheten skulle kunna innebära för kringliggande fastighetsägare som för talan i det nu aktuella målet är så pass begränsad att det inte förekommer någon sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet. Syftet med bestämmelserna om ersättning för rättegångskostnader i vattenmål är att möjliggöra för en fastighetsägare eller annan rättighetshavare som riskerar att drabbas av ersättningsgill skada med anledning av åtgärderna att föra talan på sökandens bekostnad. Någon sådan skada kan över huvud taget inte förväntas uppkomma. Sökanden medger således inte att utge ersättning för rättegångskostnader till något av de ombud eller de sakägare som för talan i målet.

Däremot intar flera av fastighetsägarna ställning som sakägare i målet avseende den miljöfarliga verksamheten och de konsekvenser denna innebär, dvs. etablering av hamnverksamhet samt verksamheten på land. De personer som för talan i egenskap av blivande fastighetsägare i området intar inte ställning som sakägare i målet.

En karta över de fastigheter vars ägare för talan i målet inges. Området Fånäs är beläget i den inre delen av Kalmarviken och avståndet till den planerade kajen vid Toresta är ca 1 km eller mer. Fastighetsägare i Fånäs intar inte ställning som sakägare i målet avseende 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.

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.

Bostadsbebyggelsen i Frösundavik som utvecklas av Småa AB (ägare av C) är inte belägen direkt vid strandlinjen, utan området närmast vattnet är planlagt som naturmark. Detta enligt uppgift då det förekommer problem med sank mark, eftersom området är lågt beläget. Småa AB är inte sakägare med rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet.

Området Getberget är beläget utanför ingiven kartbild, vilket också är fallet avseende ytterligare ett antal fastigheter som för talan i målet.

7.16.2 Vissa särskilda frågor som enskilda fört fram i yttranden

Värdeminskning av fastigheter

Sökanden anser inte att den ansökta verksamheten riskerar att medföra värdeminskning av någon fastighet och godtar inte att utge ersättning för sådan. Frågan kan inte heller prövas i målet eftersom det inte är fråga om skada med anledning av vattenverksamheten.

Fiskerätt

Det har framförts att fastigheten D har del i samfällad fiskerätt i Kalmarviken. Denna rätt torde avse den västra delen av Kalmarviken inom Håbo kommun. Detta område påverkas endast genom den allmänna farled som redan i dag går genom Kalmarviken. Inom allmän farled är fiske inte tillåtet och det kan inte heller förväntas att den ökade fartygintensiteten i farleden skulle kunna medföra en negativ påverkan på möjligheten att bedriva fiske inom övriga delar av det samfällda området.

Tidigare verksamhet

I flera yttranden framförs påståenden om den tidigare verksamheten i tåkten och att denna har medfört olika typer av olägenheter för närboende eller bedrivits i strid med gällande tillstånd. Sökanden tillbakavisar dessa påståenden som grundlösa.

Den damning som kan ha upplevts torde härstamma från annan verksamhet i området. Buller och vibrationer har legat under tillåtna nivåer.

Den norra dammen inom området har fyllts igen, som också påpekats, men detta har skett efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och Upplands-Bro kommun.

7.17 Sammanfattning

Med anledning av de synpunkter som inkommit samt den pågående planeringen av verksamheten har sökanden som framgått ovan kompletterat sina åtaganden och villkor i vissa avseenden.

8. DOMSKÄL

8.1 Prövningens omfattning

Bolagets ansökan

Mark- och miljödomstolen har att pröva bolagets ansökan om tillstånd till vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet i närheten av och inom ett område vid Toresta, där täktverksamhet har bedrivits och viss verksamhet fortfarande pågår. Området ligger vid Kalmarviken på gränsen mellan Upplands-Bro kommun och Håbo kommun. Tillståndet till täktverksamhet har löpt ut.

Verksamhet av tillfällig karaktär

Huvudsyftet med den ansökta hamnverksamheten är att ta emot 3 miljoner ton material från byggandet av Förbifart Stockholm. Trafikverket har fått tillstånd enligt miljöbalken att transportera material från tre tillfälliga hamnar på norra Lovö, södra Lovö (Malmviken) och Sätra. Hamnverksamheten avser även att ta emot ytterligare 1 miljon ton berg, naturgrus och andra jordarter. Bolaget har inte närmare redovisat varifrån detta material ska komma. Efter justering av ansökan omfattar denna vidare utlastning av högst 500 000 ton av det mottagna materialet. Vidare omfattar ansökan tillstånd att hantera, tillfälligt lagra och bearbeta det mottagna materialet.

Den ansökta verksamhetens ändamål är i hög grad knutet till mottagning av material från tillfälliga hamnar för byggandet av Förbifart Stockholm. Mark- och miljödomstolen konstaterar att prövningen av Trafikverkets ansökningar om hamnverksamhet utgick från att verksamheten var en del av byggandet av Förbifart Stockholm. Den hamnverksamhet bolaget ansöker om att bedriva i Toresta är inte på samma direkta sätt knuten till byggandet av Förbifart Stockholm. Den ansökta hamnverksamheten ska i fråga om t.ex. buller prövas på det sätt miljöfarlig verksamhet normalt prövas, dvs. inte som en byggverksamhet. En följd av den nära kopplingen till byggandet av Förbifart Stockholm är samtidigt att hamnverksamheten, som den beskrivits av bolaget, är av tillfällig karaktär. Bolaget har inte heller i fråga om kajanläggningen uppgett något konkret användningsområde efter att den tioåriga hamnverksamheten avslutats.

Följdverksamhet

Vid prövningen ska hänsyn tas till andra verksamheter eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt, så kallad följdverksamhet enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Högsta domstolen har prövat om transporter till och från en miljöfarlig verksamhets anläggningar är att anse som följdverksamhet, se rättsfallet NJA 2004 s. 421. Det finns också flera vägledande avgöranden om detta från Mark- och miljööverdomstolen (tidigare Miljööverdomstolen).

Motparter har gjort gällande att hänsyn ska tas till följdverksamheter i form av sjötransporter till och från Toresta och lastbilstransporter från täktområdet och vidare på det allmänna vägnätet.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning i fråga om sjötransporter. Det får antas att det i dag förekommer en hel del trafik med fritidsbåtar i Kalmarviken under främst sommarmånaderna. Antalet transporter med större fartyg är dock litet. Den ansökta verksamheten innebär att det kan bli fråga om tre pråmar eller fartyg per dag när byggandet av Förbifart Stockholm är intensivt, dock inte kontinuerligt under ett helt år. Under en vecka kan det bli fråga om ca tio fartyg. Jämfört med nuvarande fartygstrafik innebär det att transporter till och från kajen i Toresta kommer att utgöra den helt dominerande trafikmängden under en större del av ett kalenderår. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning får därför dessa sjötransporter anses vara en följdverksamhet till den ansökta hamnverksamheten.

Följdverksamheten ska enligt praxis begränsas till hamnverksamhetens närområde. Mark- och miljödomstolen anser att följdverksamheten ska begränsas till sjötransporterna i Kalmarviken och vidare ut till en punkt strax utanför Fagerön och Granholmen där den allmänna farleden delar sig i två farleder.

Frågan är då om lastbilstransporter från täktområdet och vidare på det allmänna vägnätet utgör följdverksamhet. Mark- och miljödomstolen konstaterar att bolagets verksamhet i täktområdet under lång tid har lett till lastbilstransporter på väg 840 och vidare till främst E18. Den ansökta verksamheten innebär att lastbilstransporterna kommer att öka på väg 840. Utredningen visar samtidigt att de ekvivalenta ljudnivåerna vid två bostadsfastigheter längs vägen kommer att öka marginellt och är godtagbara enligt gällande riktvärden för trafikbuller.

Mark- och miljödomstolen finner vid en sammanvägning av omständigheterna att bolaget visat att lastbilstransporter på väg 840 till följd av den ansökta verksamheten inte kommer att utgöra en så betydande del av trafikmängden på vägen att transporterna ska anses som följdverksamhet.

Mark- och miljödomstolen konstaterar i detta sammanhang att bolaget förklarat att en betydande del av lastbilstransporterna kommer att gå österut mot Stockholm och att transporterna då inte kommer att gå via vägen genom Kalmarsand och Bålsta, utan väg 840 mot trafikplats Bro. Bolaget har åtagit sig att bygga om tillfartsvägen, alternativt att den tunga trafiken styrs österut vid utfarten på Stockholmsvägen.

8.2 Miljökonsekvensbeskrivning och övrig utredning, samråd

Enskilda motparter har gjort omfattande invändningar mot miljökonsekvensbeskrivningen. Bolaget har kompletterat miljökonsekvensbeskrivningen i flera avseenden, både efter att en tidigare tillståndsansökan återkallats (mål M 5735-14) och under handläggningen av detta mål.

Mark- och miljödomstolen finner att bolaget uppfyllt kravet på samråd enligt 6 kap. miljöbalken. Bolaget har kungjort samråd i ortstidningar. Den omständigheten att bolaget utöver detta har sänt brev om samråd men begränsat utskicket till boende inom en radie av 1 000 m från verksamheten, vilket medfört att boende i bl.a. Fånäs inte fått ett sådant brev, utgör inte något formellt fel.

Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen, med de kompletteringar som gjorts, har ett sådant innehåll att den uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas. Ansökan innehåller även i övrigt det underlag, t.ex. en teknisk beskrivning, som behövs för en prövning enligt miljöbalken.

Yrkandena om att ansökan ska avvisas på grund av brister i samrådet och miljökonsekvensbeskrivningen ska därmed inte bifallas. Yrkandena om att utredningen ska kompletteras, att andra handläggningsåtgärder ska vidtas eller att miljöprövningen ska skjutas upp ska inte heller bifallas.

8.3 Rådighet

Bolaget har avtal med ägaren till fastigheterna Upplands-Bro X och Y angående den planerade vattenverksamheten. Bolaget har därmed visat att det har rådighet enligt bestämmelserna i 2 kap. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

8.4 Tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen går i detta avsnitt igenom ett flertal aspekter som har betydelse i frågan om verksamhetens tillåtlighet. I avsnitt 8.4.10 redovisar mark- och miljödomstolen sin slutsats om tillåtligheten.

8.4.1 Lokalisering

Lokaliseringsutredningen

Bolaget har hänvisat till en utredning om alternativa lokaliseringar inom ett stort område i östra Mälaren där man beaktat möjligheterna att via sjötransporter ta emot bergmaterial från byggandet av Förbifart Stockholm. Totalt har elva alternativ redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen. Tre av dessa har studerats mer översiktligt, de övriga åtta mer ingående. Ytterligare sex alternativ har förkastats på grund av att platserna bedömts vara allt för långt från en marknad för materialet.

Mark- och miljödomstolen finner att utredningen är tillräcklig i fråga om redovisning av alternativa platser.

Tidigare täktverksamhet och opåverkat strandområde

Täktverksamhet har bedrivits inom det område som är avsett för att hantera, tillfälligt lagra och bearbeta det material som tas emot vid kajen. Det befintliga täktområdet är därför starkt påverkat.

Ansökan innebär dock att ett vattenområde med tillhörande strand och ett ytterligare markområde för transportband och transportväg tas i anspråk. Dessa områden är i stort sett opåverkade.

Anläggandet av kaj, transportband och transportväg innebär ett ingrepp i naturmiljön. Mottagning och utlastning av bergmaterial vid kajen medför en synlig inverkan på miljön i Kalmarviken som den tidigare täktverksamheten inte medfört. Verksamheten kommer också i andra avseenden, främst buller, att innebära en betydande påverkan på omgivningen.

Riksintressen, planer

Verksamheten bedöms ha viss negativ inverkan på riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken (Mälaren med öar och strandområden). Det är dock inte fråga om någon påtaglig skada på riksintresset. Utredningen ger inte stöd för att

det i kajens närområde förekommer något mer frekvent friluftsliv, vilket kan bero på den tidigare täktverksamheten. Verksamheten i hamnen kommer dock att begränsa möjligheterna för det rörliga friluftslivet, bl.a. i vattenområdet i närheten av kajen. Bolaget har åtagit sig att anlägga en gångväg under transportbandet för att säkerställa möjligheten till passage förbi anläggningen.

Eftersom avståndet från verksamheten till den allmänna badplatsen i Kalmarsand är närmare en kilometer kommer det fortfarande vara möjligt att använda badplatsen där.

Sammantaget finns det inte något hinder mot verksamheten på grund av riksintresset enligt 4 kap. 2 § miljöbalken.

Verksamheten bedöms i övrigt inte ha någon inverkan på något riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

Verksamheten strider inte mot detaljplanen för Frösundavik och inte heller mot någon annan detaljplan eller områdesbestämmelser.

Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun har i fråga om området vid Toresta (inklusive Låssahalvön) hänvisat till beskrivningar i översiktsplanen och den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUF 2010, som pekar på bl.a. friluftslivets intressen. Innehållet i dessa planer kan dock inte anses hindra verksamheten. Att Håbo kommun planerar för ytterligare bostadsbebyggelse i områden kring Kalmarviken utgör inte heller något hinder mot verksamheten.

Påverkan på miljön och människors hälsa

Verksamheten kommer att påverka miljön och människors hälsa på olika sätt. Störningar som kan påverka människors hälsa kommer att ske i form av främst buller från mottagning, bearbetning och transporter av material. Olägenheter kommer att förekomma i viss utsträckning även på grund av damning och ljus från fartyg och kajanläggningen.

Påverkan på miljön och människors hälsa kommer att begränsas genom de krav på skyddsåtgärder och försiktighetsmått som följer av villkor och åtaganden enligt vad som redovisas nedan.

Slutsats

Mark- och miljödomstolen finner vid en sammanvägd bedömning att lokaliseringen av verksamheten är lämplig enligt 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken.

8.4.2 Strandskydd och övrigt områdesskydd

Strandskydd

Vid prövning av tillstånd till vattenverksamhet ska bedömas om verksamheten är förenlig med bestämmelserna om strandskydd i 7 kap. miljöbalken.

Strandområdena längs östra Kalmarviken är i dag i allt väsentligt opåverkade. Det gäller även det strandområde som finns mellan platsen för kajanläggningen och det befintliga täktområdet. Bolaget har gjort gällande att verksamheten är förenlig med strandskyddet. Bolaget har godtagit ett krav på att ta bort kajanläggningen senast två år efter att tillståndstiden för hamnverksamheten gått ut.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning i strandskyddsfrågan.

Mark- och miljödomstolen konstaterar åter att bolaget i fråga om kajanläggningen inte uppgett något konkret användningsområde efter att den tioåriga hamnverksamheten avslutats. Strandskyddets syften är att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Bedömningen av vattenverksamheten och hamnverksamheten ska göras med utgångspunkt från att strandskyddets syften är långsiktiga.

Vid ansökan om dispens från strandskyddet prövas om det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c–e §§ miljöbalken. En likartad prövning ska göras i detta fall. Som särskilda skäl får enligt 18 c § beaktas om det berörda området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området. En dispens får enligt 16 kap. 2 § miljöbalken ges för en begränsad tid.

Bergmaterial från byggandet av Förbifart Stockholm ska i enlighet med regeringens tillåtighetsbeslut till viss del transporteras bort sjövägen. För att kunna ta emot materialet i det befintliga täktområdet krävs det en anläggning som ligger vid vattnet. Behovet av kajanläggningen kan inte tillgodoses utanför området.

Påverkan på det rörliga friluftslivet begränsas eftersom det kommer att vara möjligt att passera under transportbandet. Det bör också beaktas att täktverksamhet har bedrivits under lång tid nära platsen för kajanläggningen. Mark- och miljödomstolen bedömer vidare att det långsiktigt kommer att bevaras goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Med hänsyn till detta är uppförandet av kajanläggningen och övriga anläggningar i det strandskyddade området förenligt med strandskyddets syften.

Ändamålet med kajanläggningen är tidsmässigt knutet till byggandet av Förbifart Stockholm. Det har inte framkommit något behov av kajanläggningen efter att den tioåriga hamnverksamheten avslutats. Ansökan ger inte stöd för att ett bibehållande av kajanläggningen stämmer överens med de krav som följer av strandskyddsbestämmelserna. Tillstånd till vattenverksamheten kan därför ges endast om det

förenas med ett villkor om att ta bort kajanläggningen. Det är rimligt att den tas bort senast två år efter att tillståndstiden för hamnverksamheten gått ut.

Mark- och miljödomstolen understryker vikten av att bolaget i god tid inhämtar erforderligt tillstånd till utrivning av kajanläggningen, jämför 11 kap. 19 § miljöbalken. Något villkor om detta ska inte föreskrivas.

Övrigt områdesskydd

Verksamheten strider inte mot något annat skyddat område enligt miljöbalken. Den bedömningen gäller även med hänsyn till att sjötransporter bedömts utgöra en följdverksamhet till den ansökta verksamheten.

8.4.3 Artskydd

Rättslig reglering

Artskyddsförordningen (2007:845) har sin grund i artikel 12 i Rådets direktiv 92/43/EEG den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (art- och habitatdirektivet) samt i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (fågeldirektivet).

I 4 § artskyddsförordningen anges i fråga om vissa vilda fåglar bl.a. att det är förbjudet att avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder. Dispens från förbudet får ges i enskilda fall enligt 14 §.

I 7 § artskyddsförordningen anges i fråga om vissa växtarter bl.a. att det är förbjudet att avsiktligt plocka, samla in, skära av, dra upp rötterna eller förstöra växter i deras naturliga utbredningsområde i naturen.

Vad gäller tolkningen av begreppet avsiktligt finns praxis genom flera avgöranden av Mark- och miljööverdomstolen (se domar den 22 december 2014 i mål M 2920-14, den 22 december 2014 i mål M 4937-14 och den 16 februari 2015 i mål M 2630-14). Det finns även avgöranden som rör begreppet störa (se domar den 16 februari 2015 i mål M 2630-14 och den 8 december 2015 i mål M 6960-14).

Vid all tillståndsprövning har sökanden att visa att de skyldigheter som följer av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken iakttas. Artskyddsförordningen ska ses som en precisering av vad som kan följa av de allmänna hänsynsreglerna när det gäller skydd av arter (se Mark- och miljööverdomstolens domar den 29 maj 2012 i mål 7639-11 och den 11 april 2013 i mål M 7865-12). En del i prövningen blir då att med tillämpning av relevanta fridlysningsbestämmelser i artskyddsförordningen bedöma hur de skyddade arterna påverkas av den planerade verksamheten.

Genom att ställa krav på villkor och skyddsåtgärder kan prövningen av en ansökan leda fram till att den planerade verksamheten inte kommer i konflikt med

fridlysningsbestämmelserna och att det därför inte blir aktuellt att gå vidare med en dispensprövning enligt artskyddsförordningen (se MÖD 2013:13).

Havsörn och fiskgjuse

Av utredningen – främst utlåtande från Calluna och underlag från rovfågelinventerare på Naturhistoriska riksmuseet – framgår följande. Efter fiskgjuseinventering i två delområden i Mälaren konstaterades att fiskgjuse häckar relativt talrikt i Mälaren och är spridd över praktiskt taget hela Mälaren. Antalet häckande par liksom häckningsframgången var i stort sett oförändrat efter en särskild studie 2013. Generellt synes häckningsframgången ligga på en ganska hög nivå. Trenden för havsörn i Mälaren är att den ökat i antal de senaste decennierna. Det finns i dag över 30 par i Mälaren.

Calluna har sammanfattningsvis gjort följande bedömning. Mälaren har nu en fungerande och stabil population av fiskgjuse. Den planerade verksamheten vid Toresta och fartygsanlöp in till hamnen påverkar inte populationen av fiskgjuse i Mälaren. Inte heller påverkas den svenska populationen och förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus. Fiskgjuse har även med den planerade verksamheten förutsättningar att häcka i det ena eller båda bona som finns i verksamhetsområdets närhet. Fiskgjuse skulle, med planerade fartygsanlöp, kunna häcka i ett område utanför Kalmarviken. Mälaren har vidare en fungerande och ökande population av havsörn. Planerad verksamhet vid Toresta och fartygsanlöp till hamnen påverkar inte populationen av havsörn i Mälaren eller i Sverige. Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte av planerad verksamhet.

Av den utredning med kompletteringar som bolaget gett in framgår enligt mark- och miljödomstolens uppfattning, även med beaktande av vad som i övrigt anförts om fiskgjuse och havsörn, att verksamheten kan bedrivas utan att det finns risk för sådan skada på fridlysta arter som anges i 4 § artskyddsförordningen, främst avseende havsörn och fiskgjuse. Vid den bedömningen beaktas följande.

Det närmaste kända havsörnsboet, där det med säkerhet skett en lyckad häckning med två ungar under 2015, är beläget längre än tre kilometer från verksamheten.

De två fiskgjusebon som finns ca 500 m respektive 1,1 kilometer från verksamheten tillhör troligen samma fiskgjuserevir. Förutsättningarna för häckning där får anses som goda då fåglarna i reviret bör vara tillvanda genom den tidigare närbelägna täktverksamheten. Utredningen ger stöd för slutsatsen att den ansökta verksamheten från störningssynpunkt inte innebär någon betydande ändring jämfört med vad som tidigare förekommit i området.

I Kalmarviken och området närmast utanför Kalmarviken förekommer redan i dag fartygstrafik i allmän farled och strandnära friluftaktiviteter under främst maj–augusti i form av båtliv, kanoting och camping/bad. Havsörn och fiskgjuse påverkas på så sätt redan av befintlig sjötrafik och aktivt friluftsliv. När det särskilt gäller fiskgjusen sammanfaller det mest aktiva friluftslivet med ungarnas kläcknings- och uppfödningperiod. Följdverksamheten i form av ökad sjötrafik (maximalt 10 x 2

passager per vecka) innebär endast marginellt ökade störningseffekter i Kalmarviken och farleden närmast utanför Kalmarviken.

Verksamheten, inklusive följdverksamheten i form av sjötransporter, bedöms därmed inte medföra några störningar som negativt påverkar den lokala populationen av havsörn eller fiskgjuse i östra Mälaren. Verksamheten bedöms inte påverka förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus negativt för någon av dessa arter.

Större vattensalamander

Mark- och miljödomstolen har inte anledning att ifrågasätta uppgifterna om observation av den fridlysta arten större vattensalamander nära området för kajanläggningen.

Stränder längs Mälaren utgör inte ett livskraftigt habitat för arten utan dess habitat är knutet till småvattenlandskap. Det är fråga om mosaikartade landskap med ängs- och hagmarker, med lövrik skog där det finns död ved eller block i markskiktet samt med god tillgång på fisk- och kräftfria småvatten. Den ansökta verksamheten bedöms inte ha någon påverkan på förekomst av större vattensalamander i något sådant habitat.

Småsvalting

Den skyddade växtarten småsvalting har inte kunnat påvisas i någon av de fältinventeringar som utförts. Mark- och miljödomstolens uppfattning är att utredningen är sådan att det med tillräcklig säkerhet kan konstateras att det inte finns förutsättningar för förekomst av arten inom området för kajanläggningen. Denna bedömning ändras inte av det som anförts om att det 70–100 meter norr om den planerade kajanläggningen finns fysiska förutsättningar för småsvalting.

Slutsats

Utredningen ger sammantaget stöd för att det inte finns något hinder mot den valda lokaliseringen på grund av 4 § eller 7 § artskyddsförordningen. Det behövs därmed inte någon dispens från artskyddsförordningen.

8.4.4 Annan påverkan på naturmiljön och kulturmiljön

Verksamheten kommer att, genom ett transportband, en väg och viss röjning intill kajanläggningen, ta i anspråk ett i allt väsentligt orört markområde mellan det befintliga täktområdet och kajanläggningen. Bolaget har åtagit sig att bevara skyddsvärda träd vid anläggandet av transportvägen. Anläggningarna kommer också att utföras så att den så kallade hålvägen bevaras.

Kajanläggningen kommer att ta i anspråk ett vattenområde om drygt 4 000 kvadratmeter (60 x 70 m). Inom området har påträffats bandnate, en art som är rödlistad i kategorin sårbar (VU) samt äkta målarmussla, en art som är rödlistad i kategorin nära hotad (NT). Genomförda utredningar visar vidare att området har höga natur-

värden genom förekomst av flera stormusselararter (spetsig målarmussla, allmän dammussla och vandrarmussla) samt en stor artrikedom av vattenväxter och alger. De nu nämnda arterna omfattas inte av bestämmelserna i artskyddsförordningen.

Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamhetens påverkan på den biologiska mångfalden i Kalmarviken inte är sådan att det uppkommer en skada på dessa arters livsbetingelser.

Bolaget har åtagit sig att utreda och eftersträva möjligheten att minska kajens storlek i grundområdet närmast land. Bolaget har också åtagit sig att placera erosionsskydd vid sidan av kajanläggningen för att minska risken för uppgrumling av bottensediment samt att följa upp påverkan genom erosion längs strandlinjen norr och söder om kajanläggningen.

8.4.5 Annan påverkan på grund- och ytvatten

Grumling på grund av anläggningsarbeten

Arbetena i vatten kommer att medföra viss grumling och risk för spridning av sediment. Grumlande arbeten får enligt förslaget villkor endast utföras under perioden 15 september–1 april, dvs. under tid som är mindre störande från fiskesynpunkt. Bolaget har också åtagit sig att lägga ut erosionsskydd för att minimera risken för spridning av sediment.

Dagvatten

Den ansökta verksamheten berör två områden för omhändertagande av dagvatten, dels inom kajanläggningen, dels inom lager för bergmaterial.

Kajanläggningen ska enligt den tekniska beskrivningen förses med en yta av asfalt eller betong samt ha en svag lutning mot mitten för att möjliggöra avrinning till en oljeavskiljare som installeras i kajen. Bolaget har inte föreslagit några egentliga villkor avseende denna hantering men har åtagit sig att i samråd med berörda myndigheter ta fram en beredskapsplan där denna hantering ingår. Bolaget har också föreslagit en delegation till tillsynsmyndigheten att vid behov fastställa ytterligare slutliga villkor om dagvattenhantering för hamnverksamheten. Att det i kajanläggningen ska ingå bl.a. en oljeavskiljare omfattas av det allmänna villkoret.

Berörda myndigheter har vid huvudförhandlingen accepterat en delegation om dagvattenhantering.

Mark- och miljödomstolen bedömer att det inte behövs något särskilt villkor om dagvattenhantering vid kajanläggningen och finner det lämpligt att delegera frågan om villkor till tillsynsmyndigheten. Mark- och miljödomstolen noterar att bolaget vid huvudförhandlingen angav att oljeavskiljaren skulle ha en ”oljeavskiljande funktion” och att insamlat dagvatten efter sedimentering skulle släppas till Mälaren, samtidigt som det i den tekniska beskrivningen (s.16) har angetts att det i kajen installeras en pump som pumpar upp vattnet till berglagret. Det överlämnas till

bolaget att i samråd med tillsynsmyndigheten närmare överväga den slutliga utformningen.

För berglagret och dagvattenhanteringen där har bolaget föreslagit ett villkor som i korthet innebär att allt bergmaterial med risk för förhöjt kväveinnehåll ska förvaras inom en tät lagringsyta och att vatten inom denna yta ska omhändertas, genom överpumpning till salixodling för behandling av kväve. Bolaget har också åtagit sig att mäta kvävehalter i utgående vatten från berglagret till salixodling, utföra besiktning av utrustning för uppsamling av lakvatten samt att ta prover och analysera utgående vatten från salixodling. Bolaget har vidare föreslagit en delegation till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta ytterligare villkor om alternativa sätt för omhändertagande av utgående vatten från området.

Bolagets beräkningar av denna dagvattenhantering har ifrågasatts av enskilda motparter som menat att uppgifter om den totala årliga volymen och den dimensionerande kvävehalten i utgående vatten är felaktiga. De har också sett en risk för oönskad infiltration av kvävehaltigt dagvatten till grundvattenmagasinet inom verksamhetsområdet. Det har framförts att bolaget ska ta fram alternativ till behandling i salixodling.

Länsstyrelsen i Stockholms län har bl.a. anfört att överföringen av kvävehaltigt dag- och lakvatten till salixodling i första hand ska betraktas som en rening av vattnet och att verksamheten ska optimeras med hänsyn till detta. Länsstyrelsen har ansett det oklart om arealen för salixodlingen är tillräcklig. Enligt länsstyrelsen kan det därför finnas skäl att i frågan om dagvattenhanteringen ha en provotid under en växtsäsong. Bolaget har motsatt sig provotid med hänvisning till bl.a. att det åtagit sig att göra en uppföljning inom ramen för kontrollprogrammet.

Mark- och miljödomstolen bedömer att utredningen i målet är tillräcklig för att slutligt avgöra frågor om skydd för grundvatten vid berglagret och hanteringen av dagvatten från detta. De villkor som föreslagits och åtaganden som gjorts innebär att lämpliga och tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Det är vidare lämpligt att delegera till tillsynsmyndigheten att vid behov fastställa ytterligare villkor. Inom ramen för denna delegation kan det vid behov bestämmas bl.a. att andra åtgärder ska vidtas för rening av kväve.

Med föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms verksamheten inte ha någon negativ inverkan på ytvattenförekomsten Mälaren-Prästfjärden eller på grundvattenresursen inom området.

Miljö kvalitetsnormer

Verksamheten bedöms inte inverka negativt på möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för berörda yt- eller grundvattenförekomster, förutsatt att de skyddsåtgärder som bolaget redovisat genomförs.

8.4.6 Buller

Buller från anläggningsarbeten

Mark- och miljödomstolen behandlar här frågan om buller i anläggningsskedet, dvs. buller från uppförandet av kaj, transportband och väg från stranden upp till täktområdet.

Bolaget har åtagit sig att följa de ljudnivåer som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (2004:15). Motparter har yrkat att villkor ska bestämmas för buller från anläggningsskedet.

Mark- och miljödomstolen anser att bolagets åtagande ska föreskrivas som villkor. Enligt praxis ska det av ett villkor klart framgå vad som gäller och det är därför inte lämpligt att hänvisa till myndighetsföreskrifter eller allmänna råd. Det kan leda till oklarheter och tolkningsproblem. I villkor bör tydligt anges vilka värden som gäller och i vad mån undantag får ske (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens domar den 30 oktober 2015 i mål M 9616-14 avseende anläggande och drift av hamn vid Norviksudden och den 4 december 2015 i mål M 11838-14 om tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm).

Villkor för buller från anläggningsarbeten ska därför bestämmas på det sätt som framgår av domslutet.

Buller från verksamheten i driftskedet

Motparter har anfört att buller från särskilt hamnverksamheten innehåller sådana störande ljud att bullervillkoren ska bestämmas till 5 dBA lägre nivåer än vad som normalt gäller för industribuller. Det har också anförts att fartygstrafiken i Kalmarviken och dess inlopp ska regleras som industribuller och inte transportbuller samt att värdet för maximala ljudnivåer inte ska kopplas till en så kallad L95-nivå.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprovning av hamnar (2003:18) bör riktvärden för externt industribuller tillämpas för hamnverksamhet. I Naturvårdsverkets vägledning från april 2015 om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538) anges bl.a. följande. Vid hamnar bör riktvärden för trafikbuller vara vägledande även för vägtrafik eller spårtrafik inom verksamhetsområdet där trafiken utgör en fortsättning av trafikflödet på det allmänna trafiknätet. Slammer och smällar från exempelvis fartygens ramper samt buller från godshantering och uppställningsplatser bör dock bedömas som industribuller. Det gäller också buller från fartygens motorer och hjälppaggregat. För sjöfart avser vägledningens ljudnivåer endast hamnområdet.

Mark- och miljödomstolen bedömer att villkor om buller från hamnverksamheten ska utformas med utgångspunkt från Naturvårdsverkets vägledning om industribuller. Med anledning av bolagets förslag ska en avvikelse göras på så sätt att nattperioden avslutas kl. 07.00 i stället för 06.00.

I Naturvårdsverkets vägledning anges att värdena för ljudnivåer bör sänkas med 5 dBA om verksamhetens buller karaktäriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter. Mark- och miljödomstolen bedömer att det inte är aktuellt för hamnverksamheten. Lossning av berg, naturgrus och andra jordarter bedöms inte ge upphov till den typen av särskilt störningsframkallande ljud. Praxis från Mark- och miljööverdomstolen ger inte heller stöd för det synsättet.

Bolaget har föreslagit att det i villkoret om buller ska anges följande:

Under det första året efter att hamnverksamheten tagits i drift ska villkoret anses uppfyllt även om sådan kontroll som anges ovan visar att begränsningsvärdena inte innehålls. NCC är då skyldigt att vidta åtgärder så att begränsningsvärdena innehålls vid en förnyad kontroll senast inom tre månader från den tidigare kontrollen.

Mark- och miljödomstolen finner att en sådan formulering innebär att de ljudnivåer som anges i bullervillkoret får karaktär av riktvärden under det första året. Det finns flera avgöranden från Mark- och miljööverdomstolen som innebär att riktvärden normalt ska utmönstras till förmån för begränsningsvärden, även i villkor om buller. Mark- och miljödomstolen kan därför inte godta det föreslagna villkoret i denna del som ett slutligt villkor.

Bolagets förslag kan ha motiverats av en viss osäkerhet om föreslagna ljudnivåer kommer att klaras. Bolaget har vidare ansett att ljudnivåer ska beräknas för de tidsperioder som anges i villkor, exempelvis nattetid kl. 22.00–07.00, oavsett om en lossningscykel varar endast fem timmar. Mark- och miljödomstolen anser dock att praxis innebär att ljudnivåer ska beräknas för de tidsperioder som olika verksamheter pågår, dvs. en lossningscykel för hamnverksamheten (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 30 oktober 2015 i mål M 9616-14). Bolaget har förklarat att de ljudnivåer som anges i villkor då behöver höjas med ca 3 dBA.

Frågan uppkommer därmed om utredningen är tillräcklig för att besluta om slutliga villkor om buller eller om ytterligare utredning behövs, eventuellt under en provotid.

Mark- och miljödomstolen anser att det finns förutsättningar att besluta om slutliga villkor om buller. Skälen för detta är följande.

Bolaget har vid huvudförhandlingen uppgett att det finns fler skyddsåtgärder för att dämpa buller från hamnverksamheten. En bullerskärm vid matarfickan till transportbandet bedöms exempelvis kunna minska bullret vid bostäder med minst 5 dBA. Det är tekniskt möjligt att uppföra en sådan bullerskärm vid kajanläggningen. Enligt mark- och miljödomstolens mening är det vid en bedömning enligt 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken inte orimligt att fler skyddsåtgärder vidtas än vad bolaget åtagit sig i ansökningshandlingarna så att ljudnivåer enligt Naturvårdsverkets vägledning inte överskrids. Det innebär bl.a. att buller från verksamheten inte får ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad vid bostad än

40 dBA nattetid kl. 22.00–07.00. De bullerkartor som getts in i målet ger stöd för slutsatsen att bolaget, om fler skyddsåtgärder vidtas, kommer att klara denna ljudnivå.

Kontroll av att villkor följs bör, med hänsyn till att annan bullrande verksamhet kan förekomma, i första hand ske genom närfältsmätningar och beräkningar. Endast i undantagsfall bör det utföras kompletterande immissionsmätningar, utöver vad som utförs för egenkontroll, och då på begäran av tillsynsmyndigheten.

Mark- och miljödomstolen finner inte stöd i praxis för att, som bolaget föreslagit, koppla maximal ljudnivå till en så kallad L95-nivå. Villkoret ska i stället formuleras på ett sätt som stämmer överens med praxis från Mark- och miljööverdomstolen (t.ex. dom den 30 oktober 2015 i mål M 9616-14). Det innebär att arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 55 dBA inte får utföras kl. 22.00–07.00.

Villkor för buller från verksamheten i driftskedet ska därmed bestämmas på det sätt som framgår av domslutet.

8.4.7 Miljökonsekvenser och allmänna hänsynsregler i övrigt

Det finns även i övrigt förutsättningar att besluta de villkor om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra och motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Ett tillstånd ska således förenas med flera villkor, vilket mark- och miljödomstolen återkommer till nedan.

Mark- och miljödomstolen bedömer att verksamheten är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

8.4.8 Särskilda förutsättningar för vattenverksamheten

Skador uppkommer till följd av vattenverksamheten i form av förlust av naturmiljö och habitat inom ett begränsat mark- och vattenområde. Buller från byggande i vatten innebär kortvariga olägenheter för närboende.

Vattenverksamheten innebär samtidigt fördelar från enskild synpunkt och från allmän synpunkt med hänsyn till intresset av att kunna ta emot och bearbeta material från byggandet av Förbifart Stockholm.

Vid en bedömning enligt 11 kap. 6 § miljöbalken finner mark- och miljödomstolen att vattenverksamhetens fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

8.4.9 Följdverksamheten i form av sjötransporter

Motparter har ansett att sjötransporterna medför stor påverkan på omgivningen och fastigheter i Kalmarviken och ett område utanför viken, främst i form av buller och risk för erosion.

Mark- och miljödomstolen anser att bolaget har redovisat tillräckligt underlag för att bedöma miljökonsekvenserna av sjötransporterna. Utredningen ger stöd för att sjötransporterna inte medför några mer betydande miljökonsekvenser. Följdverksamheten är därför inte något hinder vid prövningen av tillstånd.

8.4.10 Slutsats om verksamhetens tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen finner med hänsyn till det som anförts i detta avsnitt att den ansökta verksamheten är tillåtlig enligt miljöbalken. Verksamheten bedöms därmed inte föranleda sådan skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön som avses i 2 kap. 9 § miljöbalken.

8.5 Tillstånd

Det finns förutsättningar att bifalla yrkandet om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att uppföra kajanläggning i enlighet med ritningen i bilaga 1.

Det finns även förutsättningar att bifalla yrkandet om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att under en period av tio år från det att kajanläggningen färdigställts bedriva den miljöfarliga verksamheten.

8.6 Villkor

Ytterligare villkor ska gälla för tillståndet enligt vad som framgår av domslutet.

Anmälan till tillsynsmyndigheten

Tillståndet till verksamheten enligt 9 kap. miljöbalken gäller i tio år från det att kajanläggningen har färdigställts. Det behöver säkerställas från vilken dag som denna tioårsperiod ska räknas. Det ska därför införas ett villkor som anger att det ska anmälas till tillsynsmyndigheten när kajanläggningen har färdigställts. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten för den tillståndsgivna verksamheten enligt både 9 kap. och 11 kap. miljöbalken.

Damning

I fråga om damning ska skäligen åtgärder vidtas för att hindra diffus damning från verksamheten. Bolaget har åtagit sig att begränsa olägenhet på grund av damning genom att bygga in transportbandet och vattenbegjuta lager vid behov. Mark- och miljödomstolen finner, med beaktande av avståndet till närmaste bostäder, att lämnade uppgifter om den tidigare täktverksamheten och utredningen i övrigt inte ger anledning till ytterligare villkor om damning. Det är dock lämpligt att delegera

till tillsynsmyndigheten att besluta om skyddsåtgärder som behövs för att förhindra olägenheter genom damning.

Kemiska produkter, petroleumprodukter, avfall

Villkor ska bestämmas i fråga om kemiska produkter, petroleumprodukter och avfall. Bolaget har inte haft någon erinran mot att dess förslag till villkor kompletteras med krav på att utrustning för sanering av oljespill eller annat läckage finns tillgängligt och att god beredskap ska finnas för att ta hand om kemikalier eller farligt avfall från olyckor.

Norrvatten har yrkat att tillståndet förenas med föreskrift om att Norrvatten informas om det sker spill eller läckage. Bolaget har åtagit sig att ta fram beredskapsplaner för anläggningen i samråd med bl.a. tillsynsmyndighet och Norrvatten. Mark- och miljödomstolen bedömer att frågan om information till Norrvatten lämpligen hanteras inom ramen för detta samråd.

Belysning

Strandområdet där kajanläggningen ska uppföras är i dag oexploaterat, liksom övriga delar av östra delen av Kalmarsviken. Det betyder att området är mörkt nattetid. Med hänsyn till detta finns det skäl att, enligt vad bolaget godtagit, införa ett villkor om att belysning vid kajanläggningen så långt det är möjligt ska placeras och/eller avskärmas så att skenet inte är bländande för omgivningen.

Elanslutning

Det finns inte förutsättningar att ställa krav på att fartyg som anlöper hamnen kan nyttja elanslutning som ska tillhandahållas vid kaj, eftersom bolaget inte säkert kan uppfylla ett sådant villkor.

Det har yrkats att all fast utrustning såsom krossar, sorteringsverk och bandtransportörer ska drivas med el från det fasta elnätet. Bolaget har åtagit sig att driva krossanläggningen med el samt eftersträva elanslutning av övrig fast utrustning. Mark- och miljödomstolen godtar åtagandet som en tillräcklig reglering med hänsyn till de praktiska aspekter bolaget framhållit och att det är fråga om en tidsbegränsad verksamhet.

Ändring av villkor

Det ska inte införas en bestämmelse om att omprövning av villkoren ska ske efter en provperiod om sex månader. Regler om ändring av villkor finns i 24 kap. miljöbalken.

Övrigt

Mark- och miljödomstolen finner att tillståndet i övrigt inte behöver förenas med ytterligare villkor eller villkor som innebär strängare krav på verksamheten. Yrkanden om sådana villkor ska därför inte bifallas.

8.7 Delegation

Bolaget har i ett par villkor föreslagit att tillsynsmyndigheten ska få besluta om vissa undantag från villkor. Mark- och miljödomstolen finner att förslaget ska godtas. Det är lämpligt att under samma rubrik i domslutet samla bestämmelser som innebär delegation till tillsynsmyndigheten. Det ska därmed i denna del anges att tillsynsmyndigheten får

- meddela undantag från de verksamhetstider som anges i villkor, om det finns särskilda skäl
- medge förlängning av den period för grumlande arbeten som anges i villkor, dock högst en månad med hänsyn till tidpunkten för islossning i området.

Det ska i övrigt, med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, överlåtas till tillsynsmyndigheten att besluta villkor enligt vad som framgår av domslutet.

8.8 Påverkan på fiskeintresset

Genom utförandet av kajanläggningen bedöms förutsättningarna för fiskbestånd att försämrats. Påverkan kan ske i vattenområde som är lämpligt för fiskarter och annan akvatisk flora och fauna. Trots att skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtas enligt villkor och åtaganden bedöms därför skada uppstå på det allmänna fiskeintresset till följd av visst bortfall av vattenområdet. Det är därför motiverat, som bolaget föreslagit, att en fiskeavgift om 15 000 kr som engångsbelopp betalas enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet. Mark- och miljödomstolen finner inte att det är motiverat med en högre fiskeavgift eller ett krav på årlig fiskeavgift.

8.9 Efterbehandling och ekonomisk säkerhet

Bolaget har tagit fram en efterbehandlingsplan, som bifogats ansökan.

Mark- och miljödomstolen har i avsnittet om strandskydd funnit att tillståndet till vattenverksamheten ska förenas med ett villkor om att ta bort kajanläggningen. Bolaget har vidare föreslagit villkor om att området för kajanläggningen ska återställas, att nedmontering av transportband och övriga anläggningar på land samt efterbehandling av verksamhetsområdet ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Enligt förslaget ska samtliga efterbehandlingsåtgärder vara slutförda senast två år efter att tillståndstiden för hamnverksamheten gått ut.

Villkor om återställande och efterbehandling ska bestämmas enligt vad som framgår av domslutet. Mark- och miljödomstolen anser att det inte finns skäl för några andra

villkor eller strängare villkor i detta avseende. Yrkanden om sådana villkor ska därför inte bifallas.

Bolaget kommer att ställa ekonomisk säkerhet för efterbehandling av verksamheten.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den av bolaget föreslagna säkerheten enligt 16 kap. 3 § miljöbalken är tillräcklig.

8.10 Verkställighetsförordnande

Bolaget har yrkat att tillståndet ska få tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft, ett så kallat verkställighetsförordnande. Länsstyrelsen i Stockholms län har inte haft någon erinran mot ett verkställighetsförordnande. Håbo kommun och Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun samt ett stort antal enskilda motparter och föreningar har motsatt sig ett verkställighetsförordnande.

När det finns skäl till det får mark- och miljödomstolen förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

Huvudregeln är att en dom får tas i anspråk först när den har fått laga kraft. Ett verkställighetsförordnande är ett undantag från detta. Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2012 s. 623 prövat frågan om verkställighetsförordnande i mål om tillstånd enligt miljöbalken. Sökanden har att visa att det finns konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det krävs också att sökandens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör finnas innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndet upphävs eller ändras.

Bolaget har anfört följande. En grundläggande förutsättning är att verksamheten kan samordnas med byggandet av Förbifart Stockholm. Hamnen och verksamheten behöver kunna vara i drift senast hösten 2016, vilket innebär att arbeten i vatten måste ske vintern 2015/16. Arbetet med kaj beräknas ta ca 6–7 veckor. Arbeten på land med färdigställande av kajyta och transportväg samt utformning av lagerytor och etablering av krossutrustning tar ca 3–4 månader. Med hänsyn till den kritiska tidsramen behövs ett verkställighetsförordnande för att kunna utföra arbeten för kajanläggningen även om tillståndet överklagas. Skulle arbetena inte kunna utföras under vintern 2015/16 förfaller sannolikt syftet med verksamheten och det är tveksamt om den skulle komma till stånd. Det måste således anses utgöra en beaktansvärd nackdel om verkställighetsförordnande inte medges.

Håbo kommun, Bygg- och miljönämnden i Upplands-Bro kommun samt ett stort antal enskilda har motsatt sig tillstånd till den ansökta verksamheten. Det har lämnats omfattande synpunkter på underlaget i målet, på vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ett eventuellt tillstånd ska förenas med och på andra delar av

ansökan. Enligt mark- och miljödomstolens mening ökar det kravet på bolaget att redovisa skäl för ett verkställighetsförordnande.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att arbetena med kajanläggningen innebär ett ingrepp i naturmiljön i ett vattenområde om ca 4 000 kvadratmeter. Om tillståndet upphävs kommer anläggningen att få tas bort och naturmiljön kommer att få återställas så långt det är möjligt. Det kommer att ha uppkommit en begränsad skada i vattenmiljön men det kan antas att den skadade miljön på längre sikt skulle återhämtas på naturlig väg. Risken för skada på grund av grumling är liten. De olägenheter som uppkommer vid anläggningsarbeten i form av buller är begränsade i tiden. Täckområdet är redan skadat av den tidigare verksamheten, däremot medför anläggandet av transportband och väg en begränsad skada i naturmiljön. När hamnverksamheten tas i drift uppkommer vidare olägenheter i form av främst buller, som dock begränsas genom villkor och åtaganden.

Bolaget har angett ett konkret skäl för ett verkställighetsförordnande genom att hänvisa till behovet av att samordna verksamheten med byggandet av Förbifart Stockholm. Däremot har bolaget inte lämnat några närmare uppgifter om hur Trafikverkets projekt Förbifart Stockholm kan påverkas av att ett verkställighetsförordnande inte meddelas.

Enligt mark- och miljödomstolens mening får det emellertid anses uppenbart att en följd av att tillståndet inte får tas i anspråk är att arbeten i vatten kan utföras tidigast nästa vinter eller eventuellt först om två år. Det kan alltså innebära att möjligheten att ta emot bergmaterial i hamnen senareläggs väsentligt.

Motstående allmänna och enskilda intressen ska vägas mot intresset av att från och med hösten 2016 kunna ta emot en betydande mängd bergmaterial från byggandet av Förbifart Stockholm. Detta allmänna intresse, och därmed även bolagets enskilda intresse av att bedriva verksamheten, väger enligt mark- och miljödomstolens mening tyngre än de motstående intressena. Den bedömningen görs i fråga om den ansökta verksamheten i dess helhet.

På grund av det anförda ska bolaget ges möjlighet att ta i anspråk tillståndet även om domen inte har fått laga kraft.

8.11 Arbetstid och igångsättningstid

Bestämmelser om igångsättningstid och arbetstid ska tas in i domslutet i enlighet med vad bolaget yrkat. Mark- och miljödomstolen anser att det saknas skäl att bestämma arbetstiden till kortare tid än tre år.

8.12 Oförutsedd skada

Ersättning för påstådd skada på grund av den miljöfarliga verksamheten kan inte prövas inom ramen för målet.

Mark- och miljödomstolen finner att utredningen ger stöd för att vattenverksamheten inte kommer att ge upphov till någon skada som kan förutses. Yrkanden om ersättning för bl.a. minskade fastighetsvärden ska därför inte bifallas.

En bestämmelse om oförutsedda skador ska tas in i domslutet i enlighet med vad bolaget yrkat. Mark- och miljödomstolen finner alltså inte skäl att förlänga tiden för att anmäla oförutsedda skador. Yrkandena om detta ska därför inte bifallas. Mark- och miljödomstolen finner det lämpligt att formulera bestämmelsen om oförutsedd skada på det sätt som framgår av domslutet.

8.13 Säkerhet för verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen godtar bolagets yrkande om säkerhet med 750 000 kr för verkställighetsförordnande.

8.14 Prövningsavgift

Prövningsavgiften ska slutligt bestämmas enligt vad som anges i domslutet.

8.15 Rättegångskostnader

Länsstyrelsen i Stockholms län och Länsstyrelsen i Uppsala län har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 4 000 kr respektive 24 000 kr. Bolaget, som godtagit yrkandena, ska ersätta länsstyrelserna för dessa kostnader.

F B och R Ss huvudmän har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 250 000 kr. Anna Grahn, ombud för C R och J R, har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 106 250 kr. G H Bs huvudmän har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 81 250 kr. M P och J P har yrkat ersättning för rättegångskostnader avseende eget arbete med 65 000 kr. Bolaget har motsatt sig dessa yrkanden om ersättning för rättegångskostnader.

Detta är ett så kallat blandmål, dvs. det rör både vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet. I ansökningsmål om vattenverksamhet av detta slag ska sökanden svara för motparternas kostnader i mark- och miljödomstolen. Den som är sakägare på grund av den ansökta vattenverksamheten har rätt till ersättning för kostnader i den delen. Den som enbart är sakägare på grund av den ansökta miljöfarliga verksamheten har däremot inte rätt till ersättning för kostnader i den delen.

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2004 s. 590 funnit att med sakägare i ansökningsmål om tillstånd till vattenverksamhet avses varje person som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den verksamhet för vilken tillstånd söks, om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte är enbart teoretisk eller helt obetydlig.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att C R och J R bor relativt nära den plats där kajanläggningen ska uppföras. Anlägg-

andet av kajen bedöms inte orsaka någon skada men det kan ge upphov till störning i form av främst buller under några veckors tid. Enligt mark- och miljödomstolens mening är dock olägenheterna från den ansökta vattenverksamheten så begränsade att de enligt gällande praxis inte innebär att C R och J R har rätt till ersättning för rättegångskostnader i den del som rör vatten-verksamhet.

Mark- och miljödomstolen gör samma bedömning beträffande F B och R Ss huvudmän, G H Bs huvudmän samt M P och J P. Avståndet från kajanläggningen till de aktuella fastigheterna är betydande och olägenheterna för dem som boende bedöms vara så begränsade att de inte har rätt till ersättning för rättegångskostnader i den del som rör vattenverksamhet. Det som anförts om bl.a. inverkan på allmänna intressen ändrar inte den bedömningen.

Enskildas yrkanden om ersättning för rättegångskostnader i målet ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV425)

Överklagande senast den 12 januari 2016. Prövningstillstånd krävs.

Anders Lillienau

Rådmannen Anders Lillienau, tekniska rådet Ola Lindstrand samt de särskilda ledamöterna Kerstin Kellerman och Lars Fladvad har deltagit i domstolens avgörande.