

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Avdelning 3

Via e-post

Stockholm den 9 februari 2018

Mål nr M 6038–17

Stockholms Hamn AB angående **ansökan om tillstånd till anläggande och drift av hamn vid Norvikudden, Nynäshamns kommun; nu fråga om provotidsredovisning**

Mark- och miljödomstolens underrättelse 2018-01-19, aktbilaga 75, återopas.

Bolaget konstaterar att innehållet i många yttranden är snarlika. Bolaget väljer därför att bemöta yttrandena i ett sammanhang.

Merparten av de yttranden som inkommit i målet, kommer från boende längs väg 225 eller de som dagligen nyttjar vägen för transporter. Att dessa vill yttra sig är fullt förståeligt. De är dock inte att betrakta som sakägare eller parter i detta mål.

Allmänna utgångspunkter

Att landtransporterna till följd av hamnens utbyggnad skulle öka är något som har framgått klart och tydligt under hela processen. I provotidsutredningen är emellertid beräknade trafikmängder något lägre än vad som angavs i den trafikprognos som togs fram i samband med detaljplaneringen av hamnen.

Vilka trafikmängder som har varit att förvänta till följd av utbyggnaden av hamnen har således hela tiden varit kända samt legat till grund för den tillåtlighetsbedömning som gjorts av Miljööverdomstolen respektive Mark- och miljööverdomstolen.

Frågor som omfattas av prövningen av verksamhetens tillåtlighet bör därför inte sammanblandas med frågor som kan bli föremål för villkorsreglering.

I 2015 års dom uttalade Mark- och miljööverdomstolen – såvitt nu är av intresse – följande.

”När det gäller frågan om landtransporter finner Mark- och miljööverdomstolen mot bakgrund av den redovisning om förutsättningar för transporter till och från den planerade hamnen som framgår av 2010 års tillåtlighetsdom, och vad som redovisats i detta mål, att det Naturskyddsföreningarna anfört om ändrad planering av Södertörnsleden inte på något avgörande sätt förändrar förutsättningarna för bedömningen av tillåtligheten i denna del. Mark- och miljööverdomstolen återkommer dock till frågan om det behövs särskilda villkor avseende transporterna till och från hamnen.”

Tillåtlighetsfrågan är avgjord och kan inte nu omprövas inom ramen för aktuellt prövotidsärende.

Under prövotiden har bolaget haft att utreda vilka skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att minska olägenheterna från transporterna, t.ex. genom val av transportslag eller transportlösningar, och de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna.

Dessa frågor är utredda och har redovisats i ingiven prövotidsredovisning.

Vid sådant förhållande torde det inte vara möjligt att nu föreskriva krav på kompletterande utredningar som går utöver den utredning som Mark- och miljööverdomstolen beslutat om.

Den fråga som då återstår att pröva, är om det är möjligt att nu föreskriva särskilda villkor för bolaget med avseende på transporterna till och från hamnen?

Möjligheten att föreskriva transportvillkor

Inledningsvis vill bolaget framhålla att en allmän utgångspunkt för villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. Ett villkor måste också vara så utformat att det inte råder någon tvekan om vad som krävs av tillståndshavaren. Det ska gå att objektivt fastställa när en överträdelse har skett (jfr MÖD 2009:9 och NJA 2006 s. 310).

Högsta domstolen har i rättsfallet NJA 2004 s. 421 tagit ställning till i vilken utsträckning transporter till och från en miljöfarlig verksamhet skall beaktas vid prövningen. Av domen framgår bl.a. följande.

Transporter till och från en anläggning kan utgöra ett s.k. följd företag som kan beaktas vid prövningen av en miljöfarlig verksamhet under förutsättning att följdföretaget har ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten.

Det ankommer på den som söker tillstånd att redovisa miljökonsekvenserna av transporter till och från en anläggning i anläggningens närområde. Om olägenheterna av transporterna är alltför allvarliga kan ansökan ytterst komma att avslås. I andra fall kan en möjlighet vara att förena ett tillstånd med villkor som reglerar transporterna eller att meddela ett provotidsförordnande om ett verkligt behov föreligger att skjuta upp tidpunkten för prövning och fastställande av ett slutligt villkor.

Vid villkorsskrivning gäller generellt att – som ovan nämnts – bara sådana villkor som tillståndshavaren har faktiska och rättsliga möjligheter att genomdriva kan aktualiseras.

Enligt vad Högsta domstolen har uttalat i domen är det inte rimligt att den som söker tillstånd ska redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna av långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från den prövade miljöfarliga anläggningen och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna. Något stöd i miljöbalkens reglering och lagmotiv för att det normalt skulle vara motiverat att meddela villkor i ett tillståndsbeslut som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn, t.ex. särskilda avgaskrav på lastbilar och fartyg, finns inte enligt Högsta domstolen.

Såvitt bolaget kan bedöma har denna praxis därefter upprätthållits av domstolarna, även om i vissa fall villkor har förskrivits med avseende på transporter. Detta har då berott på att verksamhetsutövaren, som t.ex. i det s.k. Renova-målet (MÖD 2007:5), i stor utsträckning i egen regi svarat för transporterna till sin förbränningsanläggning.

Ett villkor avseende transporter kan därför endast avse sådana transporter som verksamhetsutövaren direkt råder över, t.ex. i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare.

Bolaget kommer inte att utföra eller att beställa några transporter. Bolaget har därför inte möjligheter att styra hur olika godsslag transporteras till och från hamnen. Bolaget har inte heller några möjligheter att påverka vad gäller vägval utanför hamnområdet m.m.

Bolaget är medvetet om att transporterna längs bl.a. väg 225 kommer att öka till följd av hamnutbyggnaden. Detta har emellertid, som tidigare nämnts, beaktats vid bedömningen av hamnens tillåtlighet.

Det bör tilläggas att under öppningsåret bedöms den tillkommande trafiken till och från hamnen som relativt liten för att därefter succesivt öka. En omflyttning av RoRo-trafiken (lastbilar) i Nynäshamns hamn till Stockholm Norvik Hamn sker, vilket innebär att väg 73 mellan Nynäshamn och Trafikplats Norvik får mindre trafik. Även i centrala Nynäshamn minskar trafiken till följd av omflyttningen.

Från bl.a. Naturskyddsföreningarna har framförts krav på att bolaget ska åläggas att finansiera/delfinansiera ett antal åtgärder med avseende på vägnätet m.m. som egentligen ankommer på Trafikverket och kommunerna att svara för.

Enligt bolagets uppfattning torde det inte vara lagligen möjligt att föreskriva en sådan typ av villkor.

Bolaget vill dock i sammanhanget framhålla att bolaget bekostar den ca 4 km långa järnvägsförbindelsen mellan hamnen och den befintliga Nynäsbanan. Anledningen här till är att bolaget vill kunna erbjuda varuägare och transportörer ett alternativ till vägtransport samt därmed bidra till att flytta gods från väg till järnväg.

När det slutligen gäller ett villkor om upprättande av handlingsplan för minskade bullerstörningar m.m. som ska uppdateras med jämna mellanrum, på sätt som Länsstyrelsen föreslår, är mest att likna vid en ständigt pågående prøvotidsutredning. Miljööverdomstolen har funnit att ett sådant förfarande inte är lämpligt (se t.ex. MÖD 2004:80) och underkänt villkor av detta slag.

Sammanfattningsvis vidhåller bolaget sin inställning att bolaget saknar rådighet med avseende på externa transporter till och från hamnen, eftersom bolaget varken är köpare eller utförare av dessa transporter. Mot denna bakgrund och med hänsyn till vad som ovan anförts, är det inte möjligt att föreskriva några villkor m.m. för bolaget med avseende på dessa transporter. Prövotidsförfarandet bör därför avslutas.

STOCKHOLMS HAMN AB

genom

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Johan Norman', is written over a horizontal line.

Johan Norman