

Svea hovrätt
Miljööverdomstolen

SVEA HOVRÄTT
Rotel 0616

INKOM: 2010-04-12
MÅLNR: M 1956-10
AKTBIL: 15

**M 1956/10 Tillstånd till hamnverksamhet m.m. (Stockholm Alexandria 1 och 5 m.fl.
samt fastigheterna Lidingö Lidingö 8:25 m.fl.)**

Hamnen utvecklar sitt överklagande enligt följande.

1. Inställning

Hamnen yrkar alltjämt fullt bifall till i miljödomstolen framställda yrkanden med avseende på hamnverksamhet samt på sökt vattenverksamhet. Om Miljööverdomstolen inte skulle bifalla sökta vattenverksamheten med, såvitt gäller punkten 2 på sid. 7 i domen, grundförstärkning och rätt att välja något av de fem där angivna alternativen, så godtar Hamnen i andra hand att begränsa sig till *ett* alternativ vid utförandet av ny hamnpir (berörandes ett vattenområde om ca 84 000 m²):

Inom det vattenområde till fastigheterna Stockholm Beirut 1 och Stockholm Ladugårdsgärdet 1:40 om ca 20 000 m² som grönmarkerats i bilaga 1 utförs fyllning bestående av bergmassor på grundförstärkt lera inom tät spont. Inom det vattenområde till sagda fastigheter om ca 64 000 m² som markerats i orange i sagda bilaga, utförs ett påldäck i havsnivå ovanför vilken en bergterrass upp till kajnivån +2,5 meter placeras.

Av miljödomstolens föreskrivna villkor beträffande hamnverksamheten godtar Hamnen det allmänna villkoret samt de särskilda villkoren som avses med punkterna 1, 2 och 4 (med undantag för föreskriften om att redovisning ska ske för tillsynsmyndigheten) samt punkten 5. Vidare godtas vad miljödomstolen föreskrivit i fråga om provotider och provisoriska föreskrifter under

dels punkt 1, dock med undantag för den andra dels-satsen rörande avtal med rederier som inte godtas av Hamnen och en ändring av det andra stycket enligt markeringar nedan:

"....för befintlig industri, dvs 55 dBA vardagar kl 06-18, 50 dBA kvällar kl 18-22 och-sön- och-helgdagar kl ~~07~~-18 samt 45 dBA nätter kl 22-06."

dels punkt 2,

dels punkt 4, dock att tiden för redovisning bör sättas till två år.

Hamnen godtar även vad miljödomstolen föreskrivit om kontrollprogram, prövningsavgift, miljökonsekvensbeskrivning samt rättegångskostnader.

Hamnen förstår inte vad som kunde omfattas av vad som i domskälen anges i fråga om verkställighetsförordnandet; Hamnen uppfattar att förordnandet inte kan ha någon rättsverkan.

2. Bakgrund

Stockholms hamn är av Sjöfartsverket utpekad som en allmän hamn och ett riksintresse. En allmän hamn ska enligt förarbetsuttalanden (SOU 1943:32 och prop. 1981/82:130) vara öppen för allmän trafik, vilket innebär att Hamnen är skyldig att ta emot de fartyg som vill anlöpa hamnen. Fartyg får avvisas endast p.g.a. utrymmesskäl eller p.g.a. karantän eller andra särskilda bestämmelser. Till utgångspunkt för beslutet om förklaringen tas det största antal angörande fartyg som Hamnens anläggningar medger och de passagerar- och godsmängder som dessa angöringar medger. Hamnen har vidare s.k. TEN-status (Trans European Net System). De transeuropeiska trafiknäten ska göra det möjligt att binda samman de europeiska regionerna och de nationella näten med hjälp av en modern och effektiv infrastruktur. De är väsentliga för en väl fungerande inre marknad eftersom de underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.

Hamnverksamhet har förekommit i Stockholm i flera hundra år. Redan på 1200-talet förekom hamnverksamhet i Gamla Stan och på 1500-talet vid Skeppsbron. Stadsgården och

Värtahamnen byggdes under 1870-talet. Frihamnen och Loudden invigdes 1926 respektive 1927.

Huvuddelen av det gods som kommer till Stockholms hamn bedöms ha Stockholms- och Mälardalsregionen som målpunkt. Hamnen har en stor betydelse för regionens näringsliv. Till hamnen anlöper kombifärjor, d v s kombinerade gods- och passagerarfartyg, kryssningsfartyg/turistfartyg, container-, torrbulk- och tankfartyg samt militära enheter.

Hamnverksamheten består huvudsakligen av att tillhandahålla kajplatser, embarkering och debarkering av passagerare samt att underhålla Hamnens anläggningar, utrustning och maskiner. Hamnen bedriver inte längre lastning och lossning av gods; den verksamheten utförs numera av ett från Hamnen fristående stuveribolag.

Vid ett fullt utnyttjande av de i hamnen *befintliga* anläggningarna beräknas ca 4,4 miljoner ton gods och 5,7 miljoner passagerare kunna hanteras. Dessa gods- och passagerarmängder kan dock endast uppskattas och inte exakt kvantifieras, något som hänger samman med att hamnen är en allmän hamn och att faktisk gods- och passagerarmängd bl.a. styrs av marknadsmekanismer och konjunkturförändringar som Hamnen inte råder över. Eftersom hamnen är en allmän hamn betyder detta att Hamnens tillstånd – ett villkor om största tillåtna gods- och passagerarmängd – måste ge utrymme för Hamnen att kunna möta sådana förändringar. Det är också en direkt olämplig ordning att Hamnen tvingas söka nytt tillstånd, med den kostnad det för med sig, så snart det inträffar sådana förändringar av betydelse för Hamnens möjligheter att leva med nämnda föreskrivna mängdvillkor.

Liksom i miljödomstolen vill Hamnen understryka att *de planerade förändringarna av verksamheten inte medför eller syftar till utvidgning av Hamnens verksamhet*. De syftar endast till att omdisponera verksamheten, bl.a. i syfte att kunna möjliggöra för bebyggelse och ytterligare minska påverkan på omgivningen från Hamnens verksamhet. När det gäller verksamhetens omfattning blir det således ingen skillnad mellan hamnverksamheten idag och hamnverksamheten efter omdispositionen som Hamnen planerar för och söker tillstånd till.

3. Omständigheter

Till stöd för sitt överklagande vidhåller Hamnen vad som anförts vid miljödomstolen.

3.1 Miljödomstolens ogillande av stora delar av den sökta verksamheten

Miljödomstolen har, såsom Hamnen uppfattar domen, vid sitt ogillande utgått från i allt väsentligt följande omständigheter.

Hamnverksamheten

- Att Hamnen på ett betydande sätt skulle komma att utvidga sin verksamhet.

Vattenverksamheten

- Att Hamnen i sin ansökan i mycket stor omfattning lämnat öppen frågan om vilka metoder och teknikval som ska användas för verksamheten i vatten.
- Att motivet för den sökta vattenverksamheten i Frihamnen skulle vara att Hamnen avser att kunna ta emot större fartyg än idag.
- Att Hamnen inte redovisat tillräckligt underlag för bestämmande av effekter på omgivningen utav sådan utvidgad verksamhet och av nödvändiga skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Samtliga av dessa utgångspunkter för avgörandet är felaktiga.

3.2 Hamnverksamhet; av miljödomstolen föreskrivna villkor

3.2.1 Verksamhetens omfattning

Som Hamnen återkommande har framhållit i målet medför Hamnens ansökan inte någon utvidgning av den befintliga verksamheten i hamnen. Hamnens ansökan beträffande hamndrift omfattar endast den verksamhet i Hamnen som *befintliga* anläggningar medger. Efter att ha utfört den sökta vattenverksamheten önskar Hamnen därtill omdisponera den idag befintliga verksamheten bl.a. för att möjliggöra Stockholms stads utveckling i anslutning till hamnen. De nya anläggningarna, för vilka Hamnen söker tillstånd, medför dock inte att Hamnens sökta kapacitet är större än den kapacitet Hamnen har idag att med befintliga anläggningar låta fartyg anlöpa hamnen. Avgörande för tillståndspliktens omfattning är således de befintliga anläggningarnas kapacitet, vilken alltså inte skiljer sig från kapaciteten med de sökta anläggningarna.

Som brukligt är med avseende på befintlig verksamhet har Hamnen således bestämt ansökans omfattning med utgångspunkt i vad de idag befintliga anläggningarna i hamnen medger. Hamnen konstaterar då att det vid de i dag befintliga anläggningarna går att hantera en större mängd anlöp, och därmed mer gods och passagerare, än det historiska utfallet. Detta medför dock inte att *Hamnens verksamhet* – bestående i att tillhandahålla kajplatser m.m. – ökar, utan endast att de idag befintliga anläggningarna skulle komma att användas i större omfattning än hittills. Detta kan i sig ge upphov till ökad omgivningspåverkan genom *följdföretag*. För att på ett riktigt sätt kunna beskriva påverkan på omgivningen vid ett fullt utnyttjande har Hamnen därför gjort antaganden om vad ett sådant nyttjande skulle kunna medföra i fråga om gods- och passagerarmängder (*följdföretag*).

Hamnen har ansökt om att, efter utförandet av anläggningarna som avses med sökta vattenverksamheten, få omdisponera de befintliga anläggningarna för att kunna möjliggöra en även av Stockholms stad önskad utveckling av olika slags verksamheter i omgivningen (arbetsplatser och bostäder). Som miljödomstolen själv funnit (s. 39x) skulle därtill denna flyttning av vissa anläggningar kunna medföra att hamnens påverkan på omgivningen minskas. Eftersom omdispositionen i sig inte innebär någon utvidgning av verksamheten, i förhållande till dagens verksamhet, skulle med de sökta anläggningarna kunna hanteras samma mängd gods och passagerare som med de anläggningar som idag finns. Miljödomstolen synes dock i denna del ha förväxlat Hamnens beräkningar för vad de befintliga anläggningarna kan hantera – och som kan men ingalunda behöver medföra att antalet anlöp och gods och passagerare ökar – med vad Hamnen avser att åstadkomma genom den omdisposition av anläggningarna som Hamnen planerar för.

De sökta ändringarna av verksamheten medför inte heller att större fartyg skulle kunna anlöp hamnen än de som anlöper idag. Det är Sjöfartsverket som avgör vilka fartyg som säkert kan manövrera i farleden in till Stockholm. Vid Sjöfartsverkets simulering 2007 konstaterades att det är möjligt för ett fartyg med bruttodräktighet om knappt 160 000 att trafikera denna farled. Hamnens bedömning och slutsats är att den bruttodräktighet som anges i ansökan är den maximala som i dagsläget kan trafikera farleden och in i hamnen. Som nämnts har domstolen dragit en felaktig slutsats om att syftet med den planerade utbyggnaden av Frihamnen skulle vara att kunna ta emot större fartyg (s. 38n); något sådant har Hamnen aldrig påstått eller antytt. Likaledes felaktig är miljödomstolens slutsats att Sjöfartsverkets ståndpunkt skulle vara att den största fartygsstorlek som kan angöra hamnen skulle ha en bruttodräktighet om

116 000. Innehållet i uaktbil. 88 och uaktbil. 99 ska inte uppfattas så att fartyg med bruttodräktighet överstigande 116 000 ej skulle ha anlöpt Stockholm. Sjöfartsverket har medgett trafik med fartyg med bruttodräktighet större än så, nämligen ett fartyg med bruttodräktighet knappt 140 000. Det måste också fastslås att fartygens storlek inte är dimensionerande för hamnverksamheten från omgivningssynpunkt. Större fartyg ger inte med nödvändighet upphov till större omgivningspåverkan än mindre. Som nämnts är det Sjöfartsverket som råder över denna omständighet, eftersom verket avgör vilka fartyg som får trafikera farlederna. Fartygsstorleken är därvid inte det ensamt avgörande utan fartygens skrovform, manövreringsegenskaper m.m. har väl så stor betydelse. Även den kommande tekniska utvecklingen på fartygssidan får beaktas. Hamnen yrkar tillstånd för den fartygsstorlek som anläggningarna idag medger. Därmed är det direkt olämpligt att Hamnens tillstånd begränsas på så sätt att Hamnen måste söka nytt tillstånd när Sjöfartsverket medger trafik i farleden för fartyg som skulle överskrida den i tillståndet angivna.

Vad gäller de planerade anläggningarna är dessa mycket precist beskrivna i målet och då bl.a. genom det mycket aktuella underlaget för den nyligen antagna detaljplanen för området.

Sammantaget konstaterar Hamnen att Hamnen inte kommer att utvidga den egna och tillståndspliktiga verksamheten. Hamnen har dock tagit fram beräkningar för att bestämma den omgivningspåverkan som *följdföretag* kan ge upphov till och då med utgångspunkt i vad de idag befintliga anläggningarna tillåter, vilka motsvarar de ändrade anläggningarna. Detta innebär emellertid inte att Hamnen skulle ha gjort någon prognos eller liknande om framtiden – detta vore mycket vanskligt – utan endast en skattning av anläggningarnas kapacitet (den egna verksamheten), för att kunna beskriva den maximala omgivningspåverkan av de *följdföretag* som kan uppkomma genom den idag befintliga verksamheten.

3.2.2 Tillåtligheten av befintliga hamnverksamheten; *följdföretag*

Domstolen har i själva tillståndsmeningen angett att Hamnens verksamhet endast får ge upphov till *följdföretag* motsvarande 3,5 milj. ton gods och 4 milj. passagerare per år. Förutom att detta går emot Hamnens yrkande – varom mera strax nedan – föreligger inte någon omständighet som kunde anföras till stöd för sådan begränsning av *följdföretag*. Miljödomstolen har inte heller med någon grad av precision anfört vad den grundar begränsningen på. Begränsningen synes vara godtyckligt bestämd. Enbart den valda begränsningen till 4 milj. passagerare per år utgör en volym som är *ca 20 % lägre än den*

faktiska volymen 2009. Hamnen kan konstatera att den sålunda föreskrivna begränsningen av följd företag kommer att medföra att Hamnen under innevarande år tvingas helt stänga hamndelen före utgången av oktober. En föreskrift som innebär att denna allmänna hamn – en för riket central verksamhet – måste stänga under en del av året är inte godtagbar, framförallt inte mot bakgrund av att särskilt skäl för föreskriften ej anförs.

Hamnen konstaterar även att det står i strid med den praxis som utvecklats på området, bl.a. genom Miljööverdomstolens dom den 22 november 2007 i M 6387/06 (Kapellskärs hamn), att ange begränsning av gods- och passagerarmängder i själva tillståndet. Sagda mängder är ett underlag för de följd företag som verksamheten ger upphov till och bör därför inte regleras i tillståndet avseende verksamheten, utan i ett särskilt villkor i enlighet med vad Hamnen yrkat. Hamnen "producerar" inte gods och passagerare, utan tillhandahåller endast anläggningar och viss kringsservice för att låta annan transportera gods och passagerare (rederier).

3.2.3 Buller och differentiering av hamnavgifterna

Som miljödomstolen konstaterar har Hamnen anfört att den saknar rättslig och faktisk möjlighet att ingripa mot fartyg. Hamnen vill dock understryka att detta inte innebär att det allmänna skulle stå utan möjlighet att ingripa mot ett fartyg som överskrider ett bestämt värde.

När en villkorsavvikelse är hänförlig till en "faktisk" verksamhetsutövare och inte till omständighet över vilken Hamnen råder, kan åtgärder naturligt nog inte vidtas mot Hamnen även om visst villkor överskrids. *Tillsynsmyndigheten* har dock möjlighet att ingripa mot en annan aktör än den som innehar tillståndet till verksamheten om denne andres verksamhet kan uppfattas som en del av den tillståndsgivna verksamheten. Tillsynen får då riktas mot den som ger upphov till en olägenhet och detta även om det kan gälla en "rörlig" källa (jfr avgörandet avseende HH-Ferries, MÖD 2006:28).

När det gäller frågan om möjlighet att ingå avtal med utomstående aktörer och betydelsen från prövningssynpunkt av den frågan, vill Hamnen peka på Miljööverdomstolens uttalanden i domen den 22 december 2009 i M 8675-08 rörande verksamheten inom Göteborg-Landvetter flygplats (ur domen s. 32f):

"Luftfartsverket har redovisat förutsättningarna för verket att genom avtal reglera vilka fordon som ska användas i anslutning till flygplatsen. Luftfartsverkets slutsats är att när det gäller egna fordon samt de fordon som används inom flygplatsens airside har verket tillräcklig rådgighet för att villkor av det slag miljödomstolen föreskrivit ska

kunna godtas. När det däremot gäller de fordon som används inom flygplatsens landside och för persontransporter liksom transporter av gods och flygbränsle till och från flygplatsen, anser sig Luftfartsverket inte ha tillräcklig rådighet. De avtal som tecknas med aktörer på landside är huvudsakligen fastighetsrättsliga. Luftfartsverket anser sig inte ha rimliga möjligheter att kontrollera fordon eller bränslen och det är tveksamt om verket har formella och praktiska möjligheter till sanktioner eller till att utestänga aktörer eller fordon från flygplatsen.

Miljööverdomstolen konstaterar att villkor i tillståndsbeslut är förenade med stränga sanktioner. En överträdelse kan medföra långtgående krav på åtgärder eller förbud mot verksamheten. En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär (se NJA 2006 s. 310, NJA 2004 s. 421 samt MÖD 2009:2, MÖD 2009:9 och MÖD:s dom 2009-06-18 i mål nr M 7933-08). I det nu aktuella fallet instämmer Miljööverdomstolen i Luftfartsverkets slutsats att det bara är för egna fordon och fordonen på airside som verket har de rättsliga och faktiska möjligheterna att leva upp till kraven i miljödomstolens villkor. Det finns således inte förutsättningar för att låta delvillkoren omfatta andra fordon än Luftfartsverkets egna och de inom airside, motsvarande Luftfartsverkets andrahandsyrkande. - - - "

Hamnen finner att förhållandena i det målet liknar förhållandena som är aktuella i förevarande fall, när det gäller frågan om Hamnens möjlighet att ikläda sig ansvar för fartygens verksamhet eller utrustning. Hamnens slutsats är att den inte genom villkor kan åläggas ett ansvar för fartygens verksamhet eller utrustning.

3.2.4 Elanslutning av fartyg vid kaj

Hamnen vidhåller att det saknas skäl och inte är rättsligen möjligt att föreskriva skyldighet för Hamnen att erbjuda elanslutning redan innan någon efterfrågan finns. Något sådant vore heller inte rimligt. Detta skulle nämligen bli följden av domstolens villkor om att Hamnen ska kunna erbjuda sådan anslutning redan efter ett år från laga kraft ägande dom (villkor 3). Hamnen vidhåller att krav på sådan anslutning kan ställas först sedan efterfrågan finns och dessutom *utrustning* finns på fartygen finns för att klara sådan anslutning. Hamnen erbjuder redan idag elanslutning till sådana fartyg som efterfrågar och kan nyttja denna. Hamnen kommer som ett led i arbetet med att kunna erbjuda anslutning också att förbereda de nu sökta nya anläggningarna för elanslutning. – Slutligen är det praktiskt omöjligt att genomföra arbete med elanslutning inom den tid som domstolen föreskriver. Ett antal omständigheter över vilka Hamnen inte ensamt råder måste vara uppfyllda för att i befintlig hamn kunna elansluta fartyg. För närvarande saknas t.ex. ledningar, transformatorer och ställverk från Fortums elnät till hamnen. Omfattningen av åtgärder som måste utföras är oviss på förhand och kräver utredning och, under alla förhållanden, en längre genomförandetid än av miljödomstolen föreskrivna ett år.

Elanslutning passar bäst för fartyg i linjetrafik. IMO bedriver ett arbete för att i samråd med världens hamnar få till stånd en gemensam standard för elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Mot bakgrund av IMO:s arbete utreder Hamnen i nära samarbete med energibolag och kunder bästa möjliga utbyggnad av infrastruktur för elanslutning i Hamnens olika hamndelar. I det fall miljööverdomstolen finner det vara nödvändigt att föreskriva villkor i detta hänseende godtar Hamnen ett villkor enligt följande, således i sista hand:

- Hamnen ska senast två år efter lagakraftvunnen dom till miljödomstolen redovisa en utredning beträffande åtgärder som möjliggör att fartyg som förväntas regelbundet trafikera hamndelen ska kunna erbjudas anslutning för matning av land-el. Utredningen ska omfatta en tidplan för att utrusta kajplatser inom det tillståndsgivna hamnområdet med de tekniska anordningar som behövs för genomförandet.

3.2.5 Verkställighetsförordnande

Hamnen förstår inte domstolens resonemang i denna del. Hamnen uppfattar för sin del att de villkor som domstolen föreskrivit och som är bestämda med utgångspunkt i när tillståndet vinner laga kraft inte påverkas av verkställighetsförordnandet.

3.3 Vattenverksamheten

3.3.1 Metoder och teknikval

Som framgår ovan har frågan om metodval för verksamheten i vatten inte alls lämnats öppen. Hamnen har undersökt tänkbar påverkan av de metoder som har övervägts. Hamnen har därvid funnit att de valda metoderna från omgivningssynpunkt inte skiljer sig åt på något betydelsefullt sätt. Länsstyrelsen har inte erinrat mot den slutsatsen. Hamnen har nu på nytt låtit genomgå även dessa sökta alternativ. Som framgår av bilagd promemoria ([bilaga 2](#)) har på nytt konstaterats att någon osäkerhet inte råder i fråga om påverkan på omgivningen vid val av endera av de föreslagna metoderna samt att påverkan av dessa kan hanteras utan någon större skillnad i utfall beroende på metod. Detsamma gäller metod och teknikval för begränsning av buller under byggskedet, framgår det av [bilaga 3](#). Anledningen till att Hamnen vill ha möjlighet att välja mellan angivna metoder är att metodvalet dels är beroende av tillgång till bergmassor, dels kan "förfinas" med hjälp av de kunniga entreprenörer som ska anlitas. En låsning till endast en metod riskerar bl.a. att ge upphov till ökat transportarbete, till onödiga kostnader och till större miljöpåverkan än nödvändigt.

Som angetts ovan (sid. 1) är Hamnen dock, men först i andra hand, beredd att begränsa sig till ett av fem yrkade alternativ vid utförandet av ny hamnpir.

3.3.2 Motiv för den sökta verksamheten

Som framgår ovan saknas stöd i målet för att sökt verksamhet skulle kunna medföra en ökning av den fartygsstorlek som kan hanteras i hamnen. Avgörande för fartygsstorleken i hamnen är vad farleden in till denna medger, inte Hamnens anläggningar.

Sammantaget finner Hamnen att de positiva miljö- och hälsoskyddseffekter som, enligt vad miljödomstolen själv konstaterat, blir en följd av den sökta vattenverksamheten väger över negativa miljökonsekvenser som uppstår under byggskedet och att dessa negativa miljökonsekvenser är fullt möjligt att bemästra på ett godtagbart sätt. Detta i förening med att anläggningarna som avses med sökta vattenverksamheten endast innebär omdisposition av verksamheter och inte kommer att medföra ökad trafik på hamndelen, utgör grund för att tillåta den sökta vattenverksamheten.

3.3.3 Omgivningspåverkan, frågan om tillräckligt underlag och nödvändiga försiktighetsmått samt delegationsrätt

Hamnen noterar att inte någon remissinstans, i sin slutliga ståndpunkt, har delat domstolens kritik av det underlag som Hamnen har presenterat i målet. Tvärtom har Hamnen, bl.a. tillsammans med tillsynsmyndigheten för vattenverksamhet, utarbetat ett förslag till villkor med avseende på grumling och påverkan på vattenförhållande vid muddring och andra grumlande arbeten i vatten. Det är också miljöpåverkan av grumlande arbeten som Hamnen har kunnat identifiera som något mycket väsentligt från tillåtlighetssynpunkt när det gäller både vattenverksamheten och den förändrade hamnverksamheten, tillsammans med anlitade konsulter och med ledning av vad remissinstanserna yttrat i fråga om förväntad påverkan vid ändringen av hamnverksamheten. Utan invändning från remissinstanserna har Hamnen därför undersökt de olika tänkbara alternativen för ändringens genomförande och funnit att dessa inte på ett avgörande sätt skiljer sig åt i denna fråga. Hamnen har nu även låtit anlitade konsulter på nytt bekräfta detta. Av bilagt yttrande framgår att, vid en förnyad genomgång av gjorda utredningar och överväganden i anledning härav, det har kunnat fastslås att grumling och spridning i vatten på grund av arbetena är en central fråga att beakta och att denna kan hanteras genom det villkorsförslag som godtagits av tillsynsmyndigheten, länsstyrelsen i Stockholms län, bilaga 4.

Med beaktande av vad som ovan anförts konstaterar Hamnen att domstolens påstående om att ett stort ansvar skulle läggas på tillsynsmyndigheten under delegation inte är korrekt (s. 38x).

Hamnen har även låtit de konsulter som anlåtats för att upprätta den av domstolen godkända miljökonsekvensbeskrivningen på nytt gå igenom och granska ingivet underlag med avseende på utsläpp till luft och vatten samt påverkan på omgivningen i form av buller, både under byggtid och under bedrivandet av verksamheten. Dessa förnyade genomgångar bekräftar de slutsatser som Hamnen redan presenterat i målet, d.v.s. att påverkan på omgivningen genom utsläpp till luft och vatten kan hanteras (bilaga 5) samt att bullerpåverkan övergångsvis kan hanteras under en prövotid och att behov föreligger av att ytterligare undersöka möjligheten att minska bullerpåverkan på omgivningen (bilaga 3). Med en lämplig utformning av slutliga villkor när det gäller buller samt utsläpp till luft och vatten kan det enligt Hamnens mening inte vara "ovisst om sökanden kan innehålla sådana värden" (s. 39n).

4. Skäl för prövningstillstånd

Hamnen konstaterar först och främst att det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut vartill miljödomstolen kommit, enligt vad som anförts ovan. Domstolen har lagt ett antal felaktiga uppfattningar och slutsatser till grund för avgörandet.

Vidare är många av domstolens resonemang så begränsade, att det inte utan prövningstillstånd och överprövning går att bedöma riktigheten i domstolens slut. Domstolen har i skälen ägnat endast cirka två och en halv sida åt bedömningen av den i första hand önskade verksamheten. Prövningen avseende denna verksamhet har pågått under ett stort antal år och omfattar en betydande mängd sakuppgifter. Domstolen har i skälen även lagt stor vikt vid påstådda brister i underlaget, *trots att* domstolen inte under rättegången påpekat dessa eller begärt förtydliganden eller ytterligare upplysningar. Det är noterbart att domstolen har bett om förtydliganden i vissa andra delar, bl.a. efter huvudförhandlingen i mars 2009, men *inte* i delar som domstolen sedermera ansett bristfälligt redovisade. Mot domstolens utgångspunkt att underlaget varit bristfälligt kan även ställas det förhållandet att domstolen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

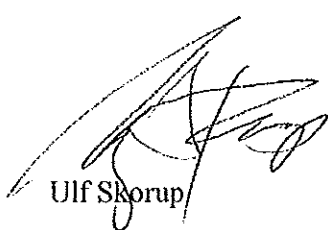
Hamnen vill också understryka att det är av ytterligt stor vikt för Hamnen och även för Stockholms- och Mälardalsregionen samt landet att den ifrågavarande verksamheten inte

begränsas på det sätt som domstolen har ansett sig ha fog för att göra. Fråga är om en verksamhet av riksintresse. Skulle domstolens avgörande stå sig kommer Hamnen att i slutet av oktober under innevarande år tvingas upphöra med sin verksamhet i hamndelen, vilket skulle få ödesdiga konsekvenser för regionen såväl med avseende på näringslivet som på miljön.

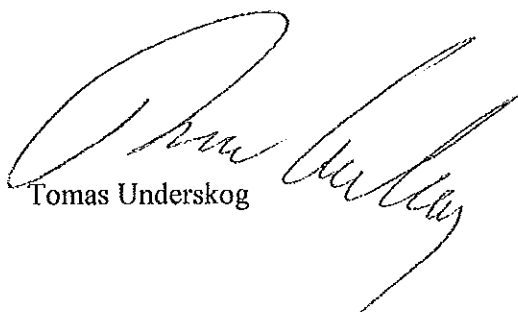
Till detta kommer att stora värden står på spel för Stockholms stad och dessa påverkas direkt genom domstolens dom. Staden har i eget överklagande utvecklat hur stadens intressen påverkas. Det finns därför synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Slutligen pågår ett antal prövningar vid miljöprövningsdelegationen rörande hamnverksamhet i Stockholm (fyra ytterligare hamndelar). I dessa aktualiseras ett stort antal frågeställningar som liknar de som varit föremål för prövning i nu överklagad dom. Därigenom är det även av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av miljööverdomstolen.

Stockholm den 9 april 2010



Ulf Skörup



Tomas Underskog