

Svea hovrätt
Mark-och miljööverdomstolen
svea.hovratt@dom.se

Kopia till:
svea.avd6@dom.se
Diariet Trafikverket
Länsstyrelsen Gotlands län

SVEA HOVRÄTT
060105

INKOM: 2021-02-12
MÅLNR: M 13523-19
AKTBIL: 198

Yttrande, Mål M 13523–19

Trafikverket Region Stockholm har förelagts att inkomma med yttrande över aktbilaga 128-142 i mål M 13523–19. Trafikverket står fast vid tidigare yttranden som lämnats i målet samt vill framföra följande synpunkter gällande aktbilaga 128 och 134.

SMA Mineral yrkar i aktbilaga 128 att beloppet nedsätts till 30 Mkr. Trafikverket har åtagit sig att påbörja en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under 2021 under förutsättningen att studien finansieras av den sökande. Trafikverket anser att det i åtgärdsvalsstudien lämpligen bör ske en jämförelse mellan motsvarande kalkyl för olika transportalternativ med landsvägstransporter, där trafiksäkerhet, drift, bärighet, miljö- och klimatpåverkan ingår. I mark- och miljödomstolens domskäl (sida 130) fastställs att kraven på åtgärder som kan ställas på bolaget på grund av följdverksamheten ska tydliggöras i åtgärdsvalsstudien. Då val av erforderliga åtgärder samt dessa krav utreds först i åtgärdsvalsstudien kan Trafikverket i dagsläget inte uttala sig om vilket belopp som är tillräckligt för bolaget att bidra till av Trafikverket beslutade trafiksäkerhetshöjande åtgärder på transportvägar. Åtgärdsvalsstudien samt eventuella kostnader för planläggningsprocessen ska även bekostas av bolaget då utredningsbehovet är en följd av den planerade verksamheten. Trafikverket bestrider bolagets yrkande om att villkorets belopp om högst 110 Mkr ska nedsättas.

SMA Mineral framför i aktbilaga 128 ett förslag om att en tidsbegränsad övergångslösning bör prövas inom målet genom att dela upp åtgärderna i två etapper som skulle kombineras med en lägre utlastning från tåkten och därmed färre lastbilstransporter. Trafikverket vidhåller att frågan om vilka åtgärder som krävs för att säkerställa trafiksäkerheten ännu inte har utretts och kan därför inte ta ställning till om en halvering av transportererna kan accepteras på det allmänna vägnätet. Trafikverket motsätter sig därför förslaget om en övergångslösning och menar att frågan ska ingå i åtgärdsvalsstudien.

I aktbilaga 134 föreslår SMA Mineral möjliga åtgärder för en etappindelning. En del av grundproblematiken för den föreslagna transportvägen är vägavsnittet Bönders Backe som rymmer flera trafiktekniska problem som vägglutning, vägbredd och direkta tomtutfarer. Trafikverket kan i nuläget inte bedöma om det går att identifiera tillräckliga åtgärder som kan genomföras utan vägplan i en första etapp. Effekterna av de åtgärder som SMA Mineral föreslår ska studeras vidare i åtgärdsvalsstudien. Trafikverket vill dock framföra att det finns vissa osäkerheter med den föreslagna åtgärden om en blinkande trafiksäkerhetssignal i Bönders Backe (sida 6). Åtgärden föreslås för en relativt lång sträcka och en stoppsignal i medlut kan ge stora konsekvenser i form av ökat slitage på vägarna, ge upphov till buller samt ha negativa konsekvenser på trafikflödet. Åtgärdens trafiksäkerhetseffekter är inte heller självklara.

SMA Mineral föreslår i aktbilaga 134 att åtgärder i den föreslagna första etappen enbart ska innefatta åtgärder som inte kräver vägplan. På sida 7 beskriver bolaget dessa åtgärder som åtgärder som ryms inom befintligt vägområde. Trafikverket vill förtydliga att huvudregeln är att en vägplan alltid ska tas fram vid byggande av väg och när ny mark behövs för drift- och underhållsåtgärder på väg. Detta gäller oavsett om ombyggnaden sker inom befintligt vägområde eller om ny mark erfordras. Så kallade trimningsåtgärder utgör inget undantag utan omfattas av samma regelverk. Formell fysisk planering är en grundläggande förutsättning för att demokrati- och rättssäkerhetsaspekter tillgodoses vid utformning och lokalisering av en väganläggning.

Små och okomplicerade åtgärder ska under vissa förhållanden inte anses vara byggande av väg och i de fallen krävs inte att en vägplan tas fram. Motsvarande gäller drift- och underhållsåtgärder på väg när ny mark tas i anspråk. Det är den som ska bygga vägen som ska göra bedömningen och ansvara för att den överensstämmer med gällande lagstiftning. I de fall påverkan på allmänna intressen är svår att avgöra ska bedömningen stämmas av genom samråd med länsstyrelse och/eller kommun.

Observera att undantaget endast gäller väglagen. Det innebär att åtgärden fortfarande kan behöva tillstånd eller dispenser enligt bland annat miljöbalken och plan- och bygglagen.

Bedömningen ska göras i den följd som anges nedan. Samtliga kriterier ska vara uppfyllda för att åtgärden ska kunna undantas från formell fysisk planering. Om ett av kriterierna inte uppfylls är undantaget inte tillämpligt, och då behöver de återstående kriterierna inte bedömas.

1. Det gäller endast åtgärder på befintlig väg
2. Det ska vara fråga om små och okomplicerade åtgärder.
3. Det ska vara fråga om åtgärder som endast medför marginell, eller ingen, ytterligare påverkan på omgivningen.
4. Eventuell markåtkomst kan ske på frivillig grund.

SMA Mineral framför i aktbilaga 128 att de anser att formuleringen av villkor 6 i mark- och miljödomstolens dom enbart innefattar åtgärder på transportvägar mellan täktutfarterna till Klintehamns hamn, och att andra transportalternativ än lastbilstransporter därför inte ska ingå i åtgärdsvalsstudien.

Trafikverket motsätter sig denna tolkning och bedömer att det inte var domstolens avsikt att andra transportalternativ än landsvägstransporter inte skulle inkluderas i åtgärdsvalsstudien. Villkoret fastställer att i de fall som det ska utföras åtgärder som beslutas av Trafikverket ska bolaget bidra med kostnad till högst 110 Mkr till Trafikverket. Åtgärder som föreslås utanför det allmänna vägnätet, transportalternativ som transportband eller linbana, ska inte genomföras av Trafikverket. I dessa fall ska bolaget inte bidra till kostnader av genomförande av åtgärderna till Trafikverket. Villkoret ger inte några begränsningar för vilka transportalternativ som ska inkluderas i åtgärdsvalsstudien. Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att med ett trafikslagsövergripande perspektiv hitta hållbara förslag på åtgärder. I åtgärdsvalsstudien ska andra transportalternativ än landsvägstransporter utredas som möjliga åtgärder.

SMA Mineral hemställer att MÖD fastslår tidplan för ÅVS-arbetet samt genomförande av åtgärder.

Trafikverket har åtagit sig att påbörja en åtgärdsvalsstudie under 2021 under förutsättningen att studien finansieras av den sökande. En projektorganisation för studien har tillsatts i slutet av januari 2021 och i samband med detta har en uppskattning av studiens kostnad kunnat bedömas. Ett avtalsförslag för medfinansiering av utredningen översänds till bolaget under februari månad 2021. Om avtal tecknas mellan parterna planerar Trafikverket att starta utredningen under våren 2021 och bedömer att den preliminärt tar ca 1 år att genomföra. Trafikverket delar därför inte bolagets beskrivning av att tidplanen för åtgärdsvalsstudien har förskjutits och anser att det varken är lämpligt eller nödvändigt att MÖD fastställer en tidplan för arbetet.

Vid den fysiska och ekonomiska planeringen av åtgärder behöver Trafikverket förhålla sig till sin ordinarie process för att gå från en identifierad brist till genomförande av åtgärd. Processen är beroende av resultat som är svåra att förutsäga samt avhängigt av andra myndigheters beslut, upphandlingar m.m. Då processen präglas av en rad osäkerheter kan Trafikverket inte förbinda sig till en fastställd tidplan i detta tidiga skede. Vidare anser Trafikverket att den tidplan som är framförd av SMA Mineral är optimistisk i förhållande till Trafikverkets fysiska och ekonomiska planeringsprocess.

Den första osäkerheten ligger i att säkerställa finansieringen av åtgärdsvalsstudien vilket förutsätter medfinansiering från bolaget. Om inte extern finansiering ges måste medel tillgängliggöras från Gotlands Länsplan för Regional transportinfrastruktur 2018-2029 som beslutas av länsplaneupprättaren Region Gotland. Regionen har meddelat att de inte anser att studien ska finansieras via Länsplanen då en utredning för Klintehamn enligt ÅVS-metodiken redan har genomförts inom ramen för planprogrammet Klintehamn 2030. Utredningen omhändertog utredningsbehov kopplade till att delar av hamnverksamheten i Visby flyttas till Klintehamns hamn och för att se över konsekvenserna när det gäller trafik- och tillgänglighetsfrågor mellan de centrala delarna av Klintehamn och hamnområdet. Kvarstående utredningsbehov i området som härleds till den utökade täktverksamheten bör därför finansieras av bolaget. Trafikverket har inga tillgängliga medel för att påbörja utredningen.

Vilka åtgärder som blir aktuella efter avslutad åtgärdsvalsstudie, vad dessa åtgärder beräknas kosta samt hur de ska finansieras är alla faktorer som kommer påverka tidsaspekten för genomförandet av åtgärderna. Samtliga åtgärder på statlig infrastruktur som kräver formell planlägningsprocess behöver föregås av ÅVS eller motsvarande utredning där fyrstegsprincipen tillämpas. Tidsåtgången för en formell planlägningsprocess påverkas av bland annat åtgärdernas komplexitet och omgivningspåverkan m.m.

Erforderliga åtgärder som krävs med anledning av den utökade täktverksamheten behöver finansieras av SMA Mineral. Bolaget behöver stå för samtliga kostnader som åtgärderna medför, inklusive utrednings- och planlägningskostnader samt eventuellt fördrjade drift- och underhållskostnader för Trafikverket. Avtal för finansiering av åtgärderna behöver tecknas mellan bolaget och Trafikverket efter genomförd åtgärdsvalsstudie för att en beställning av åtgärderna kan påbörjas. Eventuella åtgärder som ska finansieras av Trafikverket kräver ställningstagande från avslutad åtgärdsvalsstudie samt att medel avsätts och prioriteras i Länsplanen i samråd med länsplaneupprättaren. Statligt finansierade åtgärder som överstiger 25 Mkr behöver bli namngivna objekt i Länsplanen vilket enbart kan ske när revidering av Länsplanen blir

aktuell. Intervallen för revidering av Länsplan kan variera, men sker vanligtvis vart fjärde år.

Samtliga av ovanstående exempel på osäkerheter anser Trafikverket är skäl till att myndigheten inte kan förbinda sig till en av MÖD fastställd tidplan.

SMA Mineral framför i aktbilaga 134 att Trafikverket kommer att upplåta väg 141 från BK1 till BK4 (bärighetsklass). Bolaget framför att med detta kan det antas att väg 141 mellan tälten och hamnen därmed bedöms som lämplig för tung trafik. Trafikverket vill förtydliga att ett upplåtande av BK4 inte per automatik innebär att vägen klarar en betydande ökning av tunga transporter utan att en högre max bruttovikt tillåts för enskilda fordon. Syftet med BK4-upplåtandet är att effektivisera befintliga transporter, därav planeras normalt sett inga förstärkningar av vägen om inte befintliga bärighetsproblem (specifika problem för BK4) är kända. Vid en betydande ökning av tunga transporter, som i detta fall kan härledas till ett enskilt bolag, måste ytterligare perspektiv beaktas så som påverkan på trafiksäkerhet, miljö och ökat slitage på vägarna.

För Trafikverket Region Stockholm

Maria Wååg
Verksjurist

Paula Kviman
Samhällsplanerare