

Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

Överklagande av deldom 2013-11-13 i mål nr M 1956-12

Angående tillstånd till muddring för utvidgning av befintlig hamnbassäng och farled m.m. samt för utökad hamnverksamhet i Vallhamns hamn Tjörns kommun

Tjörns Naturskyddsförening yrkar i detta överklagande att tillstånd enligt ansökan inte skall ges varken för muddringsarbetena i Vallhamn hamn enligt nuvarande förslag på utformning eller för en kraftigt utvidgad hamnverksamhet på land i enlighet med de begränsningar som föreslagits

TNF har i skrivelser utvecklat skälen till dessa ståndpunkter, och på olika sätt förklarat sin ståndpunkt som inte utesluter en viss ökning av tidigare givna tillstånd, men som avvisar den mycket stora ökning av regionala och globala miljöbelastningar som de nya tillstånden medger och de sannolika skador på ålgräsängar som blir följden i Svanviks kile.

Här är inte platsen att rekapitulera detaljerna i TNFs framställningar och yrkanden, utan det är mer en fråga om att gå igenom några av de skäl som finns för att prövningstillstånd skall beviljas.

Domskäl och invändningar

Mark- och miljödomstolen hävdar i sina domskäl att de utredningar som genomförts är tillräckliga för att domstolen skall kunna pröva ansökan (s 80). TNF ställer sig frågande till detta ställningstagande. Varken skälen till utvidgningen eller konsekvenserna av den – såväl beträffande den expanderade verksamheten som till vattenbyggnationen - eller grunderna för valet av begränsningsfaktor är tillräckligt redovisade. I följande punkter utvecklas och konkretiseras dessa synpunkter.

1. Domstolen bortser i sina domskäl helt från regional och global miljöpåverkan av hamnverksamheten, något som betydligt kan minskas om samma utvidgning skulle ske i en hamn med järnvägsanslutningar. TNF anser att domstolen felaktigt bortser från dessa miljöeffekter, vilka adresseras av nationella miljömål, vars måluppfyllelse försvåras av en expansion av Vallhamns verksamhet. Beträffande de regionala effekterna av VOC emissionerna från fordonshanteringen borde villkoren ställas väsentligt högre i enlighet med TNFs tidigare yrkande.

2. Domstolen bortser helt i sina domskäl från att expansionen av Vallhamns verksamhet leder till att befintlig småbåtshamn trängs undan från sin nuvarande placering i Vallhamn, vilket kommer leda till krav på annan placering. Detta i en situation där en konflikt föreligger kring exploateringen av ytterligare platser för småbåtshamnar på Tjörn. Det är inte alls säkert att kommunen kan skapa en ersättningsplats för småbåtshamnen. Att som omtalas i texterna ge plats åt en marina i Goviken – Tjörns västkusts sista oexploaterade större vik – är inte realistiskt givet Länsstyrelsens eller, för den delen, TNFs ställningstaganden i ärendet. Tjörns ÖP 2012 är fö överklagad till förvaltningsdomstolen av boende i närheten av Goviken. Den advokatyr som sökanden anlägger beträffande orsaker och verkningar i sammanhanget

förändrar inte denna situation och MMDs underlåtenhet att ta i frågan kastar en förtroendesugga över denna del av ärendet. Det är alltså en åtminstone förhastad, om inte helt felaktig, slutsats att som i domskälen konkludera "Några skador eller olägenheter av nämnvärd ekonomisk betydelse inte kan förutses till följd av verksamheten". Det är dessutom så att betydande intrång i miljövärden på annan plats på Tjörn kan komma ske till följd av Wallhamns expansion.

3. Domstolen anger i sina domskäl att de sökta vattenarbetena har en avgörande betydelse för hamnens framtida existens. TNF har i tidigare skrivelser på olika sätt ifrågasatt behovet av att utvidga hamnen för att säkerställa företagets nuvarande verksamhet eller framtida överlevnad. Till skillnad från miljöeffekter – som inte är förhandlingsbara – så handlar utvecklingen av företagen i Vallhamn om förhandlingar. Den kraftiga ökningen av företagets verksamhet som ägt rum det senaste decenniet har skett UTAN att hamnen har utgjort en fysisk begränsning. Utvecklingen har istället baserats på en skicklig och framsynt affärsmodell med en kombination av PDI och Bilbyggerverksamheten snarare än på en stor skalfördel. Argumenten för nödvändigheten av en utvidgning är vaga och den ekonomiska livskraften i företagen, som anges som skäl för utvidgningen, har inte redovisats i relation till de investeringar som skall göras eller de behov för ökat tonnage, eller ökade transportvolymer, som bör föreligga. Att hemfalla till att acceptera de svepande formuleringar som sökanden anger som skäl är anmärkningsvärt men möjligen ett uttryck för domstolens inställning till tillväxtbegreppet. Det är vad man kan förvänta sig, men inte acceptera, givet de ogenomtänkta attityder som omger tillväxtbegreppet i en ytlig politisk retorik. Jorden är ändlig. Obegränsad tillväxt av energi- och materialströmmar är på sikt inte möjlig inom ett begränsat och slutet system som Jorden utgör. Det är hög tid att ta in sådana överväganden i tillståndsgivningen givet att departement och verk visat sig ha utomordentligt svårt att nå sedan länge uppsatta miljömål, särskilt de som finns i anslutning till luftföroreningar och klimat. Koldioxid och flera andra växthusgaser har inga lokala effekter alls, men är däremot föremål för internationella åtaganden och nationella mål där även Wallhamns verksamhet behöver styras mot att ge sitt bidrag till måluppfyllelsen.

4. TNF har i tidigare skrifter vederlagt att 240 m längd måste vara den storlek på fartyg som skall ges utrymme i Vallhamn, uppenbarligen har domstolen inte tagit in dessa överväganden utan ställt sig positiv till sökandens argumentation. Det är inte möjligt att bevisa varken det ena eller det andra om framtida förhållanden, men det är rimligt att mot denna bakgrund (och i pkt 3 ovan) kräva att sökanden redovisar andra muddringsalternativ – vilka skulle kunna räcka till för att öka sjösäkerheten i nuvarande verksamhet, utan att ta höjd för så stora ro-ro fartyg som 240 m, vilka ej kan utgöra en norm för hur hamnar skall dimensioneras (det finns i dagsläget globalt en handfull ro-ro fartyg vilka är större än 230 m). Domstolen känner till detta resonemang men har inte tagit upp frågan i sina domskäl.

5. I domskälen anges på en rad (s 83) att sökanden har en uttalad ambition att förbereda för att förse fartygen med landanslutning. Det har varit ambitionen under 10 år och än i dag finns inga konkreta planer på detta. De krav på att genomföra en förnyad ekonomisk analys av landanslutningar vart tredje år istället för vart femte som domstolen formulerat är ett exempel på domstolens brist på framsynthet och handlingskraft. Om inte en tydligare styrning sker kommer det gå ytterligare många år innan redarna och hamnarna anpassat sig och landanslutningar är på plats. Den modell med ekonomiska incitament som föreslås av TNF skulle kunna driva på en utveckling som skulle inverka på hela shipping-branschen. Domstolen missar här en möjlighet att påverka en global bransch i rätt riktning. Det är visserligen inte tillräckligt för att komma till rätta med fartygstrafikens hela klimatproblematik, men vore ett enkelt steg i rätt riktning och helt i linje med "the polluter-pays-principle".

6. TNF har kontinuerligt ifrågasatt att den svenska/skandinaviska kapaciteten att hantera transshipment, samt import/export av bilar skall öka just i Vallhamn, givet att det finns en närbelägen hamn (Göteborg) där en stor del av miljökostnaderna redan är tagna och där

förutsättningarna för mer miljövänliga transporter (järnväg) finns. Denna fråga tas inte upp explicit i domskälen utan finns snarast som en outtalad grundförutsättning. TNF hävdar att den hamnverksamhet som gavs tillstånd till första gången 1963 och senast 2002 kvantitativt mycket kraftigt skiljer sig från den verksamhet som nu söks tillstånd för. Därför kan man inte utgå ifrån tidigare förhållanden. Man kan istället starkt ifrågasätta lämpligheten att förlägga en utökad hamnkapacitet till Tjörn som redan i dagsläget har en ansträngd transportkapacitet över Tjörnbröleden. I sammanhanget behöver påpekas att vad som framförs av sökanden beträffande olämpligheten i att transportera bilar på järnväg är felaktigt, men återges ändå (tillsammans med ett antal andra tvivelaktiga uppgifter) i deldomen. En del av nybilstransporterna från franska och amerikanska biltillverkare går på järnväg (se t ex <http://en.wikipedia.org/wiki/Autorack>), något som är möjligt även i Sverige. Det är självklart så att import/export också sker av andra godsslag än fordon. Dessa godsslag är sannolikt i ännu högre grad än just fordon lämpligare att hantera i Göteborg än på Tjörn.

7. TNF har hävdat att valet av begränsningsfaktor/begränsningsfaktorer och dess/deras storlek behöver utredas för att säkerställa minsta möjliga miljöskada vid utökningen av hamnen och dess verksamhet – att jämföras med de kommersiella nyttor sökanden har framfört som stöd till muddrings- och hamnexpansionsplanerna. Det faktum att de samlade materialflödena inte beskrivits utgör en stor osäkerhet eftersom det är flera olika materialflöden som ger upphov till olika typer av emissioner till främst luft men också till vatten. De olika flödena handlar om flödet av fordon och gods

- a) landvägen till och från Vallhamn,
- b) sjövägen till och från Vallhamn
- c) flödet genom PDI-verksamheten
- d) flödet genom Bilbyggerverksamheten

Den samlade miljöbelastningen är kraftigt beroende av hur stora dessa flöden är och det är sannolikt så att det inte räcker att fastställa en begränsningsfaktor kopplad till materialflöden i Vallhamn.

En tidigare begränsningsfaktor innebar ”hantering av upp till 20000 fordon inom Vallhamn PDI inklusive bilbyggarna Vallhamn” (en begränsning som passerades för ett antal år sedan utan att uppmärksammas) medan den i domen meddelade begränsningsfaktorn – maximalt 400 anlöp per år av fartyg i kommersiell drift – medger en katastrofalt kraftig ökning av miljöbelastningen. Ett enkelt räkneexempel tydliggör att denna begränsningsfaktor gör det möjligt att öka transporterna av t ex bilar långt bortom vad som kan anses rimligt beträffande långtradartransporter av fordon över den redan i dagsläget trånga Tjörnbröleden.

Antag maximalt 400 anlöp av största tänkbara ro-ro fartyg som medges av den nya hamnen. Den potentiella kapaciteten i varje 231,6 m långt ro-ro fartyg uppgår till 8000 CEU (Car Equivalent-units, data från Wallenius-Wilhelmsen Lines hemsida). Om antalet anlöp är 400 medger det ett totalantal av $400 * 8000 = 3\,200\,000$ bilar. Om hela lasten omsätts varje anlöp och alla båtar är av denna kapacitet och hela lasten transporteras vidare via långtradarare (det transportmedel som medges på Tjörnbröleden) vilka tar 9 bilar per långtradarare innebär det att det behövs 355 556 långtradarare – eller lite knappt 1000 per dygn jämnt fördelat över året. Och detta enbart i ena riktningen. TNF tror inte detta blir fallet eftersom den skandinaviska marknaden inte är så stor, men det är en övertydlig illustration till att den valda begränsningsfaktorn är helt orimlig och egentligen inte utgör något villkor eller begränsning över huvud taget. Det kan inte vara meningen att miljölagsstiftningen kan medge ett tillstånd som rymmer uppemot 2000 långtradarare per dygn eller 1,25 långtradarare per minut dygnet runt året runt fram och tillbaka till Tjörn.

Domstolen skriver i sina domskäl beträffande utvidgningen följande ”Med de villkor och försiktighetsmått som sökanden har att följa finner mark- och miljödomstolen att någon påverkan av betydelse inte kan förutses för ansökt hamnverksamhet. Tillstånd skall därför ges i den omfattning som sökanden begärt.” Med bakgrund av ovan beträffande landanslutning (pkt 5) och val av begränsningsfaktor är det mycket svårt att se logiken i domstolens formulering. Enbart sakförhållandena beträffande begränsningsfaktorn anser TNF skall utgöra grund för en överprövning. Det är inte rimligt att ett tillstånd formulerat som

400 anlöp per år i en okänd framtid skall kunna leda till en så kraftig trafikökning och därmed kopplad miljöbelastning.

8. Domstolen anger i sina domskäl att den omfattande sedimentspridningen och ianspråktagandet av naturliga bottnar överskuggar andra påverkansfrågor. Det är märkligt att en sådan utgångspunkt leder fram till att domstolen ger tillstånd till vattenbyggnationen utan att begränsa vare sig ianspråktagandet av naturliga bottnar, den tid varunder arbetena får ske eller att olika möjliga försiktighetsåtgärder (som siltgardiner) villkoras. Det är emellertid följdriktigt att om domstolen har den synen på de enligt domstolen viktigaste skyddsobjekten att miljömål enligt ex punkt 1 helt negligeras.

När det gäller ålgräsängarna kan den ökade fartygstrafiken efter en kapacitetshöjning och en höjning av trafikintensiteten inom ramen för den givna begränsningsfaktorn komma att skada ängarna både i närområdet och på större avstånd. Förhoppningsvis kan ett kontrollprogram detektera sådana skador, det är emellertid orimligt att sökanden både skall genomföra de utredningar som skall visa eventuella skador och dessutom ge förslag på kompensation. Den överenskommelse som ingåtts och som leder till att Wallhamn skall betala en engångsavgift på 350 000:- i kompensation för en för alltid förlorad ålgräsäng, istället för att tillskapa en ålgräsäng som kompensation, är ett ytterligare bevis på domstolens nedvärdering av miljövärden. 350 000:- motsvarar ca 0,3 % av den totala investeringen. Istället borde TNFs yrkande om kompensationsplantering ha bifallits.

Slutligen och snarare med adress till lagstiftaren än till miljööverdomstolen. Den process som avspeglas i deldomen av den 2013-11-13 är kraftigt obalanserad till sökandens fördel. Den grundas på dokumentation framtagen av sökandens konsulter vilka genomfört en miljökonsekvensbeskrivning som inte borde godkänts och som lider av typiska brister vilka också avspeglas i relevant forskning (se till exempel Corvellec & Boholm "The risk/no-risk rhetoric of environmental impact assessments (EIA): the case of offshore wind farms in Sweden" Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability 13:627-640). Dessa brister utgör ett systemfel i den svenska lagstiftningen, och inte minst i den praxis som utvecklats. Det är således en tydlig skevhet i hur fakta väljs ut och framställs i de underlag som tagits fram, vilket avspeglas i MMDs deldom 2013-11-13. Av deldomens sammanlagt 85 sidor ägnas ett okritiskt återgivande av sökandens framställningar 58 sidor, myndigheternas inlagor sammanfattas på 9 sidor, övrigas synpunkter ägnas 2,5 sidor och domskälen utgör 6 sidor, övriga sidor innehåller själva domen och villkor. De problem som finns med relativt svaga domstolar och kontrollmyndigheter och den underliggande dokumentationen blir dessvärre tydliga. Det är uppenbart att domstolen inte förmått att genomskåda sökandens framställningar, än mindre att förhålla sig kritisk till dem. Argumentationen är till exempel särskilt förvirrande när det gäller "lokaliseringsfrågan" som alltså inte handlar om att Wallhamn AB skall flytta sin verksamhet utan om huruvida företaget skall få lov att expandera bortom all rim och reson på bekostnad av miljön lokalt - ålgräsängarna i Svanviks kile, regionalt - utsläpp av VOC, och globalt - utsläpp av växthusgaser från fartyg vid kaj och från transporter till och från den expanderade hamnverksamheten som kan reduceras betydligt genom olika beslut av domstolen.

För Tjörns Naturskyddsförenings styrelse 2013-12-03



Sverker Molander
ordförande