

2016-05-10

Regeringen

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Komplettering av talan i ärende N2016/01849/TIF

Som juridiskt ombud för Naturskyddsföreningen i Kungsbacka, föreningen Värna Onsala, Gunnar Carlsson, Underliden, Apelrödsvägen 129, Onsala samt Josefine Sjöstrand, Rydetvägen 93, Onsala vill jag härmed komplettera mina huvudmäns överklaganden enligt följande.

Yrkanden

Mina huvudmän yrkar att regeringen:

- i första hand upphäver Trafikverkets beslut att fastställa arbetsplanen då detta vägprojekt inte alls ska genomföras,
- i andra hand upphäver Trafikverkets beslut att fastställa arbetsplanen och återförvisar ärendet till Trafikverket för förnyad prövning.

Grunder

Enligt 10 § väglagen får ny väg anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsel eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt. Sådant behov saknas vad gäller nu aktuell vägdragning och den är heller inte motiverat ur allmän synvinkel.

Enligt 13 § väglagen ska när en väg byggs den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och

kulturvärden. Nu aktuell väg har inte givits ett sådant läge och har heller inte utformats på sådant sätt.

Miljöbalken ska tillämpas parallellt med väglagens bestämmelser vilket innebär att väghållaren är skyldig att ta hänsyn till miljöbalkens regler (se bl a prop 1997/98:90 s. 170 f) För tydlighets skull finns i 3 a § i väglagen en hänvisning direkt till vissa av miljöbalkens bestämmelser, närmare bestämt de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsbestämmelserna och bestämmelsen om kommuners och myndigheters ansvar för att miljö kvalitetsnormerna följs, vilka ska tillämpas vid prövningen av frågor enligt väglagen. Nu aktuell vägdragning strider mot flera av miljöbalkens bestämmelser, främst 2 kap 6 § MB samt bestämmelser om områdesskydd, artskydd samt påverkan på miljö kvalitetsnormer vilket är en del av lokaliseringsbedömningen enligt 2 kap 6 § MB. Vidare måste en prövning enligt 7 kap 28 a § MB göras då planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område Kungsbackafjorden innan planen kan fastställas. Detta med stöd av 4 kap 8 § MB. Till detta kommer omfattande problem med undermåligt beslutsunderlag som inte är förenligt med 6 kap miljöbalken. Sammantaget är vägprojektet således inte tillåtligt enligt miljöbalken.

Utveckling av talan

Talerätt

Naturskyddsföreningen Kungsbacka samt Föreningen Värna Onsala är sådana föreningar som avses i 16 kap 13 § miljöbalken (MB) och därmed även 75 a § väglagen. Båda föreningarna har till huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöskyddsintressen samt är icke-vinstdrivande, stadgar för föreningen Värna Onsala medföljer som bilaga 1 (Naturskyddsföreningen bör vara så känd av regeringen att sådan bilaga är onödig). Av Bilaga 2, protokoll från årsmöte 31 mars 2015, framkommer att David Sjöstrand är firmatecknare för föreningen. Föreningen Värna Onsala har funnits sedan 1997, se Bilaga 3. Båda föreningarna har fler än 100 medlemmar, se Bilaga 4.

Trafikverkets beslut får enligt 75 § väglagen överklagas till regeringen. Eftersom det i väglagen inte anges vem som har rätt att överklaga ett sådant beslut, gäller vad som allmänt regleras för förvaltningsbeslut. Enligt 22 § förvaltningslagen får ett beslut som huvudregel överklagas av den som beslutet angår, om det har gått honom emot och beslutet kan överklagas. Klaganden måste på något sätt ha ett visst intresse i saken. En grundläggande förutsättning för att ha rätt att överklaga brukar vara att beslutet antingen påverkar klagandens rättsställning eller berör ett av rättsordningen erkänt intresse. Gunnar Carlsson och Josefin Sjöstrand bor och äger fastigheter och vistas dagligen inom det område som kommer att beröras av negativa effekter i form av buller, damning, utsläpp till luft, vattenförorening etc på grund av den planerade vägen. De påverkas således genom den planerade verksamheten så att de utsätts för risk för skada och olägenheter, och omfattas därigenom av 22 §

förvaltningslagens bestämmelse om talerätt. Till detta kommer de rättigheter mina huvudmän har enligt Europakonventionen för mänskliga rättigheter.

Inledning

Enligt 1 kap 1 § MB, som slår fast balkens mål och tillämpningsområde, syftar bestämmelserna i balken till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. Miljöbalken ska enligt samma paragraf 2 st punkt 1 tillämpas så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan. Begreppen skador och olägenheter är avsedda att klargöra att det skydd som balken ger gäller både mot störningar som kan skada direkt, t ex påverka människors hälsa negativt, och mot störningar som utan att direkt skada ändå påverkar människors välbefinnande (prop. 1997/98:45, del 2, sid. 8). Vidare ska enligt p 2 värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas, p 3 den biologiska mångfalden bevaras samt p 4 mark, vatten och fysisk miljö användas så att en från ekologisk, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas.

Den vägetablering det nu handlar om innebär, tillsammans med trafiken på denna, att mark- och vattenområden tas i anspråk, och därmed även stor miljöpåverkan. Vägen riskerar även medföra omfattande olägenheter för enskilda såsom mina huvudmän. Till detta kommer negativ påverkan på naturmiljön, den biologiska mångfalden samt vattenkvalitet.

Verksamheten strider inte enbart mot miljöbalkens portalparagraf utan även mot ett flertal av miljöbalkens övriga bestämmelser

Bevisbördan

Mina huvudmän vill särskilt erinra om att sökanden har bevisbördan vad gäller att miljöbalkens krav, bland annat de hänsynsreglerna är uppfyllda. Bevisbördans placering innebär bl a att det ankommer på den som vill vidta en åtgärd som faller under miljöbalken att genom utredningar och i övrigt visa att verksamheten kan bedrivas på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Om de utredningar Trafikverket presenterat i ärendet är så osäkra ska detta inte medföra lättnader för sökanden utan miljöbalkens stränga krav måste ändå innehållas. Lyckas verket inte visa att verksamheten kan bedrivas med minsta möjliga olägenheter för människors hälsa och miljön i enlighet med bland annat 2 kap 6 § och 2 kap 3 § MB är den inte tillåtlig och kan inte godtas.

Prövningens omfattning

Trafikverket har inte redovisat vare sig de totala effekterna eller den samhällsekonomiska nyttan av samtliga de åtgärder som nu planeras när det gäller väg 940. De planerade åtgärderna är

1. Ny väg Rösan-Forsbäck
2. Ombyggnad av befintlig väg Rösan – Forsbäck, när den nya vägen är klar. Hasighetssänkande åtgärder m.m.
3. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder Forsbäck – E6. Ljussignaler, sänkt hastighet m.m.

Uppdelningen av projektet i flera delar skymmer i många avseenden det väsentliga i hela miljöprövningen. Mina huvudmän anser att hela projektet och alla dessa delar miljökonsekvenser borde ha prövats i ett enda sammanhang.

Vägen betydelse

Vad gäller frågan om den aktuella vägdragningen har sådan allmän betydelse som avses i 10 § väglagen hänvisas till mina huvudmäns tidigare inlagor i ärendet.

Sammanfattningsvis kan här dock nämnas att syftet med den planerade vägen uppges vara att bygga en ny väg utanför samhällena mellan Rösan och Forsbäck och därmed förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön samt minska barriäreffekten längs den befintliga vägen. Syftet är även enligt Trafikverket att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar.

Trafikverket påstår i arbetsplanen att befintlig väg 940 är olycksdrabbad och att denna väg har låg trafiksäkerhet. Trafikverket har dock inte redogjort för bakgrunden till dessa påståenden eller presenterat någon utredning som styrker dessa påståenden. En genomgång av aktuell statistik visar att väg 940 Rösan – Forsbäck inte är mer olycksdrabbad än en genomsnittlig väg i Sverige.

Köer och framkomlighetsproblem under rusningstrafik är normala trafikföreteelser i svenska tätorter. Trafikverket har inte presenterat någon utredning som visar att framkomligheten vid rusningstrafik i Onsala tätort för de ovan nämnda trafikslagen skulle vara onormal för en tätort av Onsalas typ.

Trafikverket har heller inte med någon utredning visat att någon påtaglig barriäreffekt orsakad av befintlig väg 940 Rösan – Forsbäck föreligger.

Vad gäller kollektivtrafik redovisas i arbetsplanen inte några åtgärder skulle få några positiva effekter på kollektivtrafiken. Trafikverkets bedömning är att den föreslagna åtgärden främst gynnar bilresenärer. (TDOK 2012:58 Samlad effektbedömning v.1.13 2014-01-21, sid 3). I "Transportpolitisk målanalys" anges att kollektivtrafikens andel ger ett negativt bidrag till Transportpolitiska mål. (TDOK 2012:58 Samlad effektbedömning v.1.13 2014-01-21, sid 3).

Samråd i tillräcklig omfattning mellan Trafikverket och kollektivtrafikansvariga i Region Halland har inte ägt rum. Region Halland skriver i samrådsversion av Regionalt Trafikförsörjningsprogram Halland 2016-2019:

"Onsala – Kungsbacka mot Göteborg

Detta stråk bedöms som mycket starkt. Pendlingsströmmarna mot Göteborg är tydliga men enkelriktade. Onsala är den tätort i Halland som har flest antal invånare bortsett från kommunhuvudorterna. Det planeras inte för någon ny bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren. För att kollektivtrafikens ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighet och utvecklingen av väg 940 kan påverka detta. Det är viktigt att i planeringen av väg 940 tänka in kollektivtrafiken och ett reversibelt busskörfält kan vara intressant."

Hänsyn till förslaget angående reversibla busskörfält från Region Halland har dock inte tagits i arbetsplanen.

Arbetsplanen motverkar vidare det som anges i Regleringsbrevet till Trafikverket för 2016.

"Trafikverket ska bidra till att skapa förutsättningar för att kollektivtrafikbranschen ska nå sitt övergripande mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt och att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020 jämfört med 2006."

Lokaliseringen

Lokaliseringen av en verksamhet är av avgörande betydelse för vilka konsekvenser ur hälso- och miljösynpunkt den kommer att medföra. Lokaliseringen för den aktuella planerade vägdragningen riskerar att medföra stora olägenheter för mina huvudmän och även för miljön i sig. Den kommer även att medföra ökad trafik och den ökade trafikintensiteten innebär förutom buller och sämre luftkvalitet även fara för person- och sakskador på förbipasserande. Vattenkvaliteten kommer att påverkas inte enbart av den ökade trafiken i närheten till mina huvudmäns fastigheter, utan även genom utsläpp från denna.

Utgångspunkten för bedömningen av tillåtligheten för en verksamhet eller anläggnings lokalisering är 2 kap 6 § MB. Men det är inte enbart denna bestämmelse som avgör en plats tillåtlighet utan av betydelse är även tillämpning av bl a miljöbalkens hushållningsbestämmelser, förekomsten av skyddade områden och arter, påverkan på miljökvalitetsnormer samt planförhållanden.

2 kap 6 § MB

En central regel i miljöbalken är lokaliseringsregeln i 2 kapitlet 6 § MB. För en åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde, som i detta ärende, ska en plats väljas som är lämplig och där ändamålet kan uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet. Lokaliseringsbedömningar för nya projekt ska vara objektiva. Det innebär att det inte är upp till en viss sökande att välja alternativ, utan man ska bortse från subjektiva omständigheter och frågan blir då huruvida det finns bättre platser för den planerade verksamheten. Till detta kommer att det är sökanden som har bevisbördan för att vägen inte kan lokaliseras någon annanstans på en plats som är bättre för närboende och naturmiljön. Mina huvudmän finner det inte troligt att det råder brist på bättre mark för denna typ av verksamhet. Den planerade vägen är inte platsbunden och den kan utföras på andra platser med mindre intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Den föreslagna lokaliseringen är synnerligen olämplig med hänsyn särskilt till närboende och naturmiljö samt skyddade arter.

Ändamålet med verksamheten har stor betydelse för lokaliseringsprövningen. Redan enligt praxis och doktrin kopplad till miljöskyddslagen har det slagits fast att inte vilken ändamålsformulering som helst kan accepteras. Det krävs istället att ändamålet är generellt eller "objektivt" bestämt med anknytning till verksamhetstypen som sådan. Även bedömningen av hur ändamålet ska kunna nås ska vara objektiv, d v s ändamålet ska inte påverkas av olika individuella omständigheter som att sökanden äger marken, har förmånliga avtal etc. Trafikverket anger som syfte för arbetsplanen:

"Syftet med arbetsplanen är att bygga en ny väg utanför samhällena mellan Rösan och Forsbäck och därmed förbättra trafiksäkerheten och boendemiljön samt minska barriäreffekten längs den befintliga vägen. Syftet är även att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar."

Det objektiva målet är dock inte att bygga en ny väg, utan måste istället anses vara att trafiksituationen ska vara så bra som möjligt i området. Den valda lokaliseringen kan inte anses lämplig med hänsyn till det objektiva ändamålet och verksamheten riskerar medföra stora skador och olägenheter för människors hälsa och miljön. Det kan ifrågasättas om vägdragningen verkligen behövs överhuvudtaget, eller om andra åtgärder för att nå syftet kan vidtas istället. Dåvarande Vägverket visade i 1998 års vägutredning att befintlig väg kan förbättras påtagligt och ges samma standard som väg 940 genom Forsbäck. Detta alternativ dömdes ut på oklara grunder i 2008 års vägutredning.

För att kunna utröna om en plats är lämplig enligt 2 kap 6 § MB måste alltid övervägas om det finns alternativa platser som är bättre. Det är som sagt sökanden som i detta fall ska visa att ingen lämpligare plats finns. Den utredning av alternativa platser som finns i MKB:n är undermålig, se nedan. Mina huvudmän menar att sökanden inte visat att denna plats är lämplig och att kan ske med minsta möjliga olägenheter. Sökanden har inte försökt hitta realistiska och lämpliga lokaliseringar

utan enbart sökt jämförelseobjekt som inte lämpar sig. Bristerna i lokaliseringsutredningen är av den grad att det inte är möjligt att bedöma om det finns likvärdiga eller bättre lokaliseringar. Denna brist är så väsentlig att regeringen varken kan pröva om den valda platsen är lämplig enligt 2 kap 6 § MB eller om krav på annan lokalisering skulle vara oskäligt enligt 2 kap 7 § första stycket MB.

I rättspraxis uttalas vilka krav som ska ställas på utredningen av alternativa lokaliseringar, se bl a MÖD 2008:44:

”Miljööverdomstolen konstaterar att en nyetablering av en anläggning av den omfattning som här är fråga om aldrig är invändningsfri, även om störningarna begränsas till vad som brukar kunna godtas. Det är därför väsentligt att vid prövningen av en sådan etablering göra jämförelser med alternativa lokaliseringar som också är så realistiska som möjligt utifrån de krav som verksamhetsutövaren ställer.”

Den valda lokaliseringen är inte lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna nås med minsta möjliga olägenheter och intrång. Den valda lokaliseringen kan inte anses vara tillåtlig enligt 2 kap 6 § MB.

Riksintressen och hushållning med naturresurser

Som en del i lokaliseringsbedömningen ingår även en avvägning mellan riksintressen.

Mark- och vattenområden ska enligt 3 kap 1 § MB användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Att utse ett riksintresse är ett förslag, ett anspråk på markanvändningen från staten, men riksintressets status bestäms inte förrän vid en rättslig prövning. Det förhållande att området har utpekats som ett riksintresse för ett visst ändamål innebär i sig inte något avgörande skäl för att tillåta en etablering som avses med utpekandet. Utpekandet kan emellertid utgöra underlag vid den bedömning som ska göras enligt 3 kap 1 § miljöbalken om vilken markanvändning som på lång sikt är den lämpligaste från allmän synpunkt, samt för lokaliseringsbedömningen enligt 2 kap 6 § MB. Det är nu upp till regeringen att avgöra om ett riksintresse enligt 3 kap MB föreligger.

De områden som kommer att påverkas av vägdragningen omfattas av riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap 6 § MB, för naturmiljö enligt 3 kap 6 § MB, för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, och för det rörliga friluftslivet enligt 4 kap 2 § MB och högexploaterad kust enligt 4 kap 4 § MB. Detta innebär att områdena ska skyddas mot åtgärder som kan skada dessa intressen. Att lokalisera en väg av denna storlek till en plats med den medföljande störning en sådan anläggning medför för bland annat vattenkvalitet innebär sådan otillåten påtaglig störning. Verksamheten är därmed inte tillåtlig enligt miljöbalken. Att kommunen lagt in planerad väg i sin översiktsplan innebär inte, som Trafikverket åberopar, att ett rättsligt bindande ställningstagande gjorts om att vägen

skulle innebära god hushållning med mark. Vägbygget har heller inget med utvecklingen av befintlig tätort i den mening som avses i 4 kap 1 § MB att göra. Mina huvudmän delar inte Trafikverkets bedömning att inga riksintressen för naturmiljövård kommer att beröras av den planerade vägen. Hur verket kommer fram till denna slutsats framkommer heller inte tydligt.

Mina huvudmän anser istället att verket inte visat att den planerade vägen inte kommer att påtagligt skada riksintressanta områdets natur- och kulturvärden.

Kungsbackafjorden är dessutom skyddad som Natura 2000-område enligt 7 kap 28 § MB, utpekad både enligt art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet och därigenom av riksintresse enligt 4 kap 8 § MB.

Natura 2000-området Kungsbackafjorden, SE0510058, är ett stort område som bland annat inkluderar de tre naturreservaten Malön, Hållsundsudde-Sönerbergen samt Kungsbackafjorden. Området är växtgeografiskt intressant och fågellivet på de flacka strandängarna är rikt och det häckar täta bestånd av tofsvipor, rödbenor, och större strandpipare. Av speciellt intresse är de rödlistade sydliga typerna av kärrsnäppa och gulärta. Av den förstnämnda finns endast ett trettiotal par i Halland och av dessa återfinns några par i Kungsbackafjorden. De grunda vattnen tjänar som yngelkammare för många fiskarter, en del är stationära, andra är det inte. Särskilt för flatfiskyngel spelar dessa botten en avgörande roll. Utanför de grunda bottenarna dominerar på större djup ofta mjukbotten. Dessa botten har ett rikt djurliv med arter, som lever mer eller mindre nere i botten sedimentet. Många av dessa arter, t ex musslor, snäckor, havsborstmaskar och kräftdjur har stor betydelse som föda för bottenlevande fiskar och en viktig roll i havets ekosystem. Av den uppdelning i olika habitat som förordas inom nätverket Natura 2000 finns 16 habitattyper inom Kungsbackafjorden. Totalt finns också 16 djurarter som finns med på listan över arter (SCI- och SPA-arter) vars skydd anses ha hög prioritet i EU. Arterna är knutna till området vid reproduktion, övervintring eller rastning under flyttningen. Av dessa arter kan nämnas lax, havsörn, fiskgjuse och kentsk tärna.

Bevarandestatus för området är idag inte utredd. Hot mot områdets naturvärden är enligt bevarandeplanen bland annat läckage, utsläpp eller nedfall av näringsämnen, vilket resulterar i minskat siktdjup, igenväxning och förändrad artsammansättning samt negativa vattenkemiska och -fysikaliska förändringar. Andra hot är förorening av vattnet till exempel i form av grumling och utsläpp av olja och kemikalier, kvävenedfall vilket påverkar artsammansättningen - bland annat kan luftföroreningar utarma känslig epifytflora. Även markexploatering där området kan förstöras genom utfyllnad, vägbyggnation, bebyggelse, grävning, schaktning m m samt dikning och andra markavvattnande åtgärder anges som hot mot bevarandestatusen, likaså ökad våtdeposition av kväve.

Av 4 kap 8 § MB framgår att verksamheter som kan medföra skada på Natura 2000-områden endast får komma till stånd efter det att ett sådant tillstånd har meddelats. Enligt vad som framgår av förarbetena till 4 kap 8 § MB tar denna bestämmelse sikte

på prövning av markanvändningsfrågor som sker enligt andra lagar än miljöbalken, t ex väglagen. Om t ex en väg påverkar ett Natura 2000-område på ett sådant sätt att det kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB förespråkas det i lagförarbetena att den specifika miljöbalksprövningen ska göras först och att prövningen enligt den särskilda lagen får avvakta en sådan prövning. Genom införandet av 4 kap 8 § MB ansåg regeringen att det säkerställts att art- och habitatdirektivet krav kommer att gälla även ärenden och planläggning enligt lagar utanför miljöbalken (se prop 2000/01:111 s 45 ff).

Vägdragningen med medföljande trafik, dagvattenutsläpp och kvävenedfall är helt klart av sådan art att den kan komma att påverka Natura 2000-området på ett betydande sätt. Mina huvudmän delar inte Trafikverkets bedömning att tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB inte behövs. För de arter som pekas ut i direktiven innebär en gynnsam bevarandestatus att arternas utbredning och antal inte ska minska och att deras livsmiljö är tillräckligt stor för att arterna ska kunna fortleva.

Enligt 7 kap 28 b § MB får tillstånd endast medges om den planerade verksamheten inte kan skada den eller de livsmiljöer i området som avses skyddas eller medför att den eller de arter som avses skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna. Det är tillräckligt att det finns risk för skada på naturvärdena och de utpekade arterna. Det kan handla om rent fysiska skador eller störningar som t ex en förorening som kan bidra till en långsiktigt negativ populationsutveckling för arter i området. Viktigt är att inte enbart skaderiskerna av den planerade verksamheten ska beaktas utan dessa effekter ska vägas samman med befara skador från eventuella andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder. Tillståndsplikten och prövningen ska innefatta miljöpåverkande verksamheter och åtgärder både inom och utom det skyddade området. Områdets särskilda karaktär och känslighet har stor betydelse.

Tillståndskravet innebär dessutom särskilda krav på den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska göras inför prövningen. MKB:n ska göra det möjligt att bedöma förutsättningarna i 7 kap 28 b-29 §§ MB. För att Natura 2000-tillstånd ska kunna ges krävs enligt 19 § förordningen om områdesskydd att prövningsmyndigheten har bedömt beslutets konsekvenser för naturområdet. När prövning enligt 7 kap 28 a § MB görs får enligt förarbetena (prop 2000/01:111 sid 68) prövningsmyndigheten tillåta verksamheten eller åtgärden först efter att ha förvissat sig om att den är förenlig med direktivet. Det betyder att myndigheten måste förvissa sig om att verksamheten eller åtgärden, ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder, inte kan skada livsmiljön. En särskild MKB/del av MKB måste i detta fall göras där de olika skyddsvärda livsmiljöerna och arterna noggrant beskrivs samt den planerade verksamhetens förväntade påverkan på dessa klart framgår.

Miljöbalkens bestämmelser om Natura 2000 och artskydd bygger helt på EU-rätt. Effektivt genomförande av EU-rätten förutsätter en utredning enligt art 6.3 i

habitatdirektivet, inkluderande bland annat att arters och livsmiljöers skyddsbehov är helt klarlagda. Om det inte på objektiva grunder kan uteslutas att en planerad verksamhet kan medföra påverkan av betydelse för ett område kan den inte godtas, något som EU-domstolen slog fast i Waddenzeemålet, C-127/02.

EU-domstolen uttalade i målet:

”Artikel 6.3 första meningen i direktiv 92/43 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter skall tolkas så att alla planer eller projekt som inte direkt hänger samman med eller är nödvändiga för skötseln och förvaltningen av ett skyddat område skall bedömas på lämpligt sätt med avseende på vilka konsekvenser de kan få för målsättningen att bevara området, när det på grundval av objektiva kriterier, och i synnerhet med beaktande av områdets särart och miljömässiga förhållanden, inte kan uteslutas att planen eller projektet kan ha en betydande påverkan på det berörda området, enskilt eller i kombination med andra planer eller projekt. En sådan bedömning av dessa konsekvenser förutsätter att alla aspekter av planen eller projektet som, enskilt eller i kombination med andra planer eller projekt, kan påverka nämnda mål identifieras med hjälp av bästa möjliga vetenskapliga information innan planen eller projektet godkänns. Med ledning av slutsatserna från den lämpliga bedömningen av planen eller projektet med avseende på konsekvenserna för målsättningen att bevara ett område, skall de behöriga nationella myndigheterna godkänna planen eller projektet endast efter att ha försäkrat sig om att det nämnda området inte kommer att ta skada. Så är fallet när det ur ett vetenskapligt perspektiv inte föreligger några rimliga tvivel om att planen eller projektet inte kan ha en skadlig inverkan.”

Synsättet har därefter utvecklats genom domstolens avgörande i Alto Sil-målet, C-404/09, där EU-domstolen uttalar att en skadebedömning inte kan anses tillräcklig om den innehåller brister eller saknar fullständiga slutsatser. Bedömningen måste enligt domstolen göras utifrån beslutsunderlag ”på grundval av vilka varje rimligt vetenskapligt tvivel kan skingras vad beträffar de planerade arbetenas påverkan på det berörda särskilda skyddsområdet”. Mina huvudmän vill här även hänvisa till Högsta domstolens dom T 3158-12 där domstolen bekräftar EU-domstolens slutsatser.

För att kunna bedöma påverkan på dessa skyddade områden måste alltså uttömmande utredas på vilket sätt den planerade verksamheten kan komma att påverka Natura 2000-områdena. En sådan utredning ska visa konsekvenserna för målsättningen vad gäller bevarandet av området. I detta ingår bland annat:

- en utredning om gynnsam bevarandestatus,
- utbredning av populationer,
- störning på områdena som sådana samt på skyddade arter och livsmiljöer med speciell hänsyn till prioriterade sådana,

- verksamhetens påverkan på områdena i kombination med andra verksamheter,
- åtgärder för att begränsa eventuell störning på områdena och skyddade arter,
- eventuella kompensationsåtgärder om skada uppstår.

Samtliga ovanstående punkter är otillräckligt utredda i den aktuella ansökan med MKB. Trafikverket har inte kunskap om samtliga arter och habitat som skyddas av art- och habitatdirektivet som finns inom det aktuella Natura 2000-området. Inte heller har de biologiska sambanden kopplade till effekt på de skyddade livsmiljöerna utretts tillräckligt. På de flesta punkter är effekterna och konsekvenserna okända eller ännu outredda. Exempelvis anges att en ny väg 940 Rösan – Forsbäck kommer att leda till att ca 2000 bilar/dygn kommer att flyttas över till väg 940 från Valldavägen. Detta kommer i sin tur att leda till en ökning av den mängd dagvatten, som kommer att rinna ut i Natura 2000-området, Kungsbackafjorden på sträckan Forsbäck – E6. Trafikverket har inte redovisat konsekvenserna av detta. Trafikverket uppger också att dagvattnet enbart planeras omhändertagas genom gräsbeklädda diken som enligt verket har en god reningseffekt på de olika ämnena i dagvattnet. Trafikverket refererar till en doktorsavhandling Bäckström, M. 2002. Grassed swales for urban storm drainage. Luleå University of Technology, Dept of Environmental Engineering, Thesis 2002:06. Bäckströms avhandling stödjer dock inte Trafikverkets påståenden om nyttan med gräsbevuxna diken. Det vetenskapliga stödet för Trafikverkets påstående i MKB:n om nyttan med gräsbevuxna diken kan därmed ifrågasättas. Trafikverket har heller inte behandlat frågan om nyttan av gräsbevuxna diken för att skydda Natura 2000-området under icke vegetationssäsong eller vid olyckor.

Det går därmed i dagsläget inte att garantera att verksamheten inte kommer att medföra skada på de livsmiljöer i området som avses att skyddas eller kommer att medföra att de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arterna. Beslutsunderlaget, inkluderande MKB, är således undermåligt, särskilt i förhållande till påverkan av Natura 2000-område och arter.

Mina huvudmän anser dock att redan befintligt beslutsunderlag visar att vägen riskerar skada de livsmiljöer som avses skyddas samt även att de arter som avses skyddas riskerar utsättas för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arterna. De fåtaliga förslag på begränsningar och skyddsåtgärder som verket föreslår är inte tillräckliga för att säkerställa att sådan skada och/eller störning uppkommer. Trafikverkets utredning är inte så fullständig att det inte återstår några vetenskapliga tvivel om att Natura 2000-området Kungsbackafjorden inte skadas.

Ovanstående innebär sammantaget att tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB krävs. Denna prövning skulle dessutom ha gjorts innan arbetsplanen fastställdes enligt väglagen. Detta till följd av 4 kap 8 § MB.

Mina huvudmän vill i sammanhanget även hänvisa till Högsta förvaltningsdomstolens dom i mål 2047-15 där domstolen bland annat slår fast att 4 kap 8 § MB innebär att prövning enligt 7 kap 28 a § MB måste komma till stånd före bedömningen enligt annan lag.

Den planerade vägen riskerar medföra irreparabla skador på både naturmiljö och kulturmiljö, och då särskilt vattenmiljön och hotade arter inom Natura 2000-området Kungsbackafjorden. Tillstånd enligt 7 kap 28 b § MB kan således inte meddelas. Tillstånd kan undantagsvis ges även om förutsättningarna i 7 kap 28 a § MB inte är uppfyllda, men då måste regeringen ge tillstånd enligt de speciella förutsättningarna som framgår enligt 7 kap 29 § MB. Denna bedömning ska vara restriktiv och samtliga tre punkter enligt paragrafen måste vara uppfyllda, det ska saknas alternativa lösningar, verksamheten måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och åtgärder för att kompensera förlorade naturvärden måste vidtas. Dessa förutsättningar föreligger inte i detta ärende.

Sammantaget innebär enbart det stora intrånget för riksintressen och Natura 2000-området Kungsbackafjorden att den valda lokaliseringen inte kan anses vara tillåtlig enligt 2 kap 6 § MB.

En prövning av vägdragningen enligt 7 kap 28 a § MB behöver göras och denna prövning måste göras innan arbetsplanens fastställande.

Områdesskydd, förutom Natura 2000

I lokaliseringsbedömningen ingår även att bedöma påverkan på skyddade områden enligt 7 kap MB. Den nya väg 940 planeras att byggas i en mycket värdefull miljö. I MKB har redovisats 29 områden med värdefull naturmiljö samt ett betydande antal områden med värdefull kulturmiljö.

Förutom vad gäller skyddet för Natura 2000-området Kungsbackafjorden, där jag hänvisar till avsnittet ovan, finns i det aktuella området flera områden som är skyddade som naturreservat och som biotopskydd (ca 60 stycken enligt underlagsrapporten till MKB:n). De viktigaste naturvärdena som ligger inom vägkorridoren utgörs i första hand av en rad väl utvecklade våtmarksobjekt (klass I-II) med skyddsvärd fauna och flora. Det handlar om flera alkärr med permanenta vattenspeglar och sockelbildningar, några öppna vatten och våtmarker med rikligt av grod- och kräldjur, häckande fåglar och med flera ovanliga kärlväxter, lavar, mossor och svampar.

Trafikverket har låtit utföra ett antal naturvärdesinventeringar. Det är dock av dessa mycket svårt att utläsa vad den faktiska påverkan av vägprojektet skulle bli om det utfördes. Av inventeringar som utförs under kort tid kan dessutom långt ifrån alla djur- och växtarter, vilka finns i och har en god livsmiljö i vägområdet, påträffas.

En viktig orsak till minskningen av många arter är habitatförlust på grund av habitatfragmentisering. Den planerade vägen kommer att medföra en omfattande habitatfragmentisering. Trafikverket har inte utrett eller redovisat effekter av sådan fragmentisering.

Genom den redovisning verket presenterar är det dessutom omöjligt att utläsa påverkan på naturmiljön i området i sin helhet. I och med indelningen i små naturområden missas viktiga sammanhang. I MKB:n presenteras som nämnts 29 områden med mycket höga eller unika naturvärden, N1 – N29. Dessa områden framställs som isolerade områden. Självklart finns det en samverkan mellan dessa områden och kringliggande natur. Exempel på denna problematik är den bristfälliga beskrivning av områdena N1 och N2 och omkringliggande natur. Norr och söder om områdena N1 och N2 finns hagar och gräsytor. Dessa höjer kraftigt värdena av N1 och N2 då N1 och N2 tillsammans med dessa hagar utgör en värdefull livsmiljö för många djurarter. Det faktum att ovan inringat område innehåller alsumpskog, ädellövträd av lundkaraktär samt hagmarker gör det till ett område där många arter kan finna en rik livsmiljö. Det utgör ett synnerligen värdefullt ekosystem. Område bör betraktas som en helhet och har ett högre naturvärde än områdena N1 och N2 var för sig. Hela det inringade området är ett habitat för många arter. Detta habitat kommer att fragmentiseras av den planerade vägen. Områdena N20 och N21 med intilliggande natur är ett habitat för många arter. Detta habitat kommer att fragmentiseras av den planerade vägen. Först vid en helhetsbedömning framstår intrånget i naturen på ett mer korrekt sätt. Det är inte bara frågan om att vägen tangerar vart och ett av områdena N20 och N21.

Sammantaget innebär enbart det stora intrånget i naturmiljön att den valda lokaliseringen inte kan anses vara tillåtlig enligt 2 kap 6 § MB.

Artskydd

Ett flertal arter inom och i anslutning till verksamhetsområdet är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen. Mark- och miljööverdomstolen har slagit fast att artskyddsförordningen är att se som en precisering av vad som kan följa av de allmänna hänsynsreglerna när det gäller skydd av arter (se bl a MÖD 2013:13, MÖD 8344-11, MÖD 7639:11). Detta innebär bland annat att en bedömning av verksamhetens påverkan på skyddade arter och om den kan tillåtas enligt artskyddsförordningen ska ingå i lokaliseringsbedömningen. Både i kommissionens vägledningsdokument¹ och i Naturvårdsverkets handbok för artskyddsförordningen (2009:2) betonas vikten av att minimera störningar på känsliga arter genom att från början välja en lämplig plats för störande verksamheter.

¹ Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the habitats Directive 92/43/EEC

En bedömning av vägens inverkan på skyddade arter måste således göras redan på detta stadium. Man kan inte som Trafikverket synes anse avvakta med bedömningen tills verket inkommer med ansökan om artskyddsdispens. Förutsättningarna för att meddela sådan dispens är dessutom mycket restriktiva, se nedan, och det är långt ifrån otroligt att dispens helt enkelt på ett senare stadium inte kan medges. Det är heller inte utifrån beslutsunderlaget vare sig möjligt att bedöma eller troligt utifrån verkets förslag på kompensationsåtgärder, om artskyddsdispens i vissa fall inte kommer att behövas.

Enligt MKB:n förekommer inom vägkorridoren eller i kringlandskapet ett fyrtiotal arter som är upptagna i artskyddsförordningen, många är fåglar. Några av arterna häckar inom vägkorridoren. Det gäller t ex den ovanliga mindre hackspetten och gröngöling. Ett stort antal arter påträffas i landskapet omkring vägkorridoren (uppgifter från Artportalen/Svalan). För 18 av de 24 fågelarter som förekommer i området kan GYBS lokalt påverkas negativt, främst genom att marker för födosök försvinner eller avskärs av vägen. De alkärr och lövskogar som återfinns i eller i anslutning till vägkorridoren utgör dessutom ett kärnområde för den mindre hackspetten inte bara i Kungsbacka kommun utan i hela regionen. Mindre hackspett förekommer med flera par. Förekomsten av hackspetten bedöms påverkas negativt, särskilt om äldre lövskogsområden avverkas eller dräneras i samband med vägbygget men även av bullerstörningar när vägen är byggd. Områdena kring Staragården, Björsmosse och Norrelund är de mest värdefulla för arten. Bland annat i området N1, N2, även kallat "Paradiset", har flera personer sett mindre hackspett så gott som årligen sedan mitten av 60-talet, senast för någon vecka sedan. Samma resonemang gäller gröngöling.

Områdets i övrigt mest ovanliga arter är enligt inventeringar örlav, guldsandbi, vädssandbi, korallorangelav, större vattensalamander och backsippa. Backsippa berörs inte direkt av vägkorridoren men eventuella "avskärningseffekter" kan uppstå. Backsippan är starkt beroende av betes- eller slåtterhävd och det finns en risk av att det kan bli svårt att hävda markerna genom att vägen hindrar åtkomst av markerna (djur, traktorer, m m). För samtliga av de påträffade groddjursarterna (samtliga ingår i artskyddsförordningen) kan gynnsam bevarandestatus komma att påverkas negativt lokalt. Detta kanske i första hand gäller större vattensalamander, vars livsmiljö berörs både direkt och indirekt av vägbygget. Reproduktionsområden utgörs av utpekade vattensamlingar och dammar, medan övervintringsområden utgörs av stenvägg och lövskogsmarker med god tillgång på döda träd och rishögar där djuren kan övervintra. Vandringer mellan dessa miljöer sker över hela året, men främst under tidig vår och höst. Vägen kan skära av dessa vandringsmöjligheter. Grodor och paddor drar sig också gärna till värmen från vägar (särskilt under vår och kalla sommarnätter) vilket ofta leder till att en mängd groddjur blir överkörda.

I 4 § artskyddsförordningen föreskrivs med stöd av 8 kap 1 § miljöbalken att i fråga om vilda fåglar och i fråga om sådana vilt levande djurarter som i bilaga 1 till förordningen har markerats med N eller n, är det förbjudet att avsiktligt fånga eller

döda djur, avsiktligt förstöra eller samla in ägg i naturen, avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder och skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Enligt 14 § får länsstyrelsen i enskilda fall ge dispens från förbudet.

Bestämmelserna om fridlysning och dispens i 4, 8 och 14 §§ AF innebär en ren implementering av artiklarna 12, 13 och 16 i art- och habitatdirektivet och 9.1 fågeldirektivet.

Fågeldirektivet antogs 1979 och där slås inledningsvis fast att "Ett effektivt skydd för fåglar är ett typiskt gränsöverskridande miljöproblem som medlemsstaterna har ett gemensamt ansvar för" (ingressen p 4). EU-domstolen har också i sin praxis betonat att speciellt höga krav ställs vad gäller implementeringen av fågeldirektivet då det handlar om att förvalta ett gemensamt arv. Domstolen har i sammanhanget betonat vikten av att nationella bestämmelser tolkas i överensstämmelse med EU-rätten för att syftet med fågeldirektivet ska kunna uppnås.

Enligt art 12 i art- och habitatdirektivet ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för införande av ett strikt skyddssystem i det naturliga utbredningsområdet för de djurarter som finns förtecknade i direktivets bilaga 4 a. Enligt art 13 ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att införa ett strikt skyddssystem för de växtarter som finns förtecknade i bilaga 4 b. Artikel 16 anger de fall när undantag från detta strikta skydd kan medges. Möjligheterna att medge undantag är begränsade eftersom en dispens inte får innebära att syftet med artskyddet som beskrivs i habitatdirektivets artikel 2 äventyras. Tolkningen av direktivets krav görs ytterst genom EU-domstolens praxis. Domstolen har i sina avgöranden C-10/96, C-6/04 samt C-60/05 tydligt slagit fast att de villkor för undantag som anges i art 16 ska tolkas restriktivt. Att nationella genomförandeåtgärder ska garantera tillämpningen av direktivet i dess helhet utan att selektivt tillämpa bestämmelserna framgår av avgörande i mål C-118/94. Av dessa domar följer att möjligheten för en svensk myndighet att meddela beslut om artskyddsdispens är begränsad och bör tillämpas restriktivt. Myndigheterna ska särskilt bevaka att gynnsam bevarandestatus bibehålls eller återställs för skyddade arter och dess livsmiljöer.

Ett myndighetsbeslut får inte försämra artens bevarandestatus eller möjlighet att nå gynnsam bevarandestatus på någon nivå. I art- och habitatdirektivet art 1 (i) anges en arts bevarandestatus som summan av de faktorer som påverkar den berörda arten och som på lång sikt kan påverka den naturliga utbredningen och mängden hos dess populationer inom det territorium som anges i artikel 2.

Bevarandestatusen anses "gynnsam" när

- uppgifter om den berörda artens populationsutveckling visar att arten på lång sikt kommer att förbli en livskraftig del av sin livsmiljö, och

- artens naturliga utbredningsområde varken minskar eller sannolikt kommer att minska inom en överskådlig framtid, och

- det finns, och sannolikt kommer att fortsätta att finnas, en tillräckligt stor livsmiljö för att artens populationer skall bibehållas på lång sikt.

Både i kommissionens vägledningsdokument och i Naturvårdsverkets handbok för artskyddsförordningen betonas vikten av att minimera störningar på känsliga arter genom att från början välja en lämplig plats för störande verksamheter.

Av ovan förstås att medlemsländerna ska se till att de sk strikt skyddade arter som finns i art- och habitatdirektivets bilaga 4 och fågeldirektivets lista 1 inte bara ska uppnå en populationsstorlek som minst svarar mot FRP-nivån utan även ska uppfylla kravet på att arten finns i ett utbredningsområde som minst svarar mot FRR-nivån.

Alla verksamheter och åtgärder omfattas av förbudet enligt artskyddsförordningen om de riskerar att få den effekt på arter som bestämmelsen syftar till att reglera. Det är enligt 4 § första stycket 2 AF förbudet att avsiktligt störa dessa arter, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder. Ordet störa definieras varken i artskyddsförordningen eller i de två naturvårdsdirektiven. Stöd för tolkningen av begreppet finns emellertid i EU-kommissionens vägledningsdokument. Där anges att störning kan förekomma till exempel i form av ljud eller ljus, men den behöver inte fysiskt påverka arten direkt utan även indirekta effekter innefattas. Det kan handla om att arten flyr och därmed utsätts för omständigheter som gör att den lättare blir till byte för andra djur, förlorar stora mängder energi eller att deras ungar utsätts för fara genom att de förflyttas eller att de svälter ihjäl. Intensitet, tidsperiod och frekvens har betydelse för vilken påverkan störningen har.

Störningen i 4 § 2 punkten AF behöver inte vara betydande utan utrymmet för störning i artskyddsförordningen är mindre än i 7 kap 28 b § MB. Störningen bör kopplas till dess påverkan på artens eller arternas bevarandestatus, såväl för den lokala populationen som för den biogeografiska nivån i landet. En störning som påverkar artens överlevnadschanser, reproduktion eller utbredning är otillåten. En åtgärd som påverkar exempelvis en fågelarts häckningsframgång genom att boplatsen överges eller att färre antal ungar än annars blir flygfärdiga är inte tillåten om detta leder till att artens population minskar i området, särskilt om arten har en ogynnsam bevarandestatus. Syftet med bestämmelserna om art- och habitatskydd är att upprätthålla gynnsam bevarandestatus. Därvid måste beaktas såväl permanent skada som, typiskt sett, mer tillfälliga störningar, förutsatt att de är av kvalificerat slag. Alla slags försämringar ska beaktas utifrån angivet syfte. Det ligger därmed inom ramen för bestämmelsens räckvidd att exempelvis bedöma en arts försämrade spridningsmöjligheter som en störning. Gemensamt för åtgärder rörande djurens olika uppehållsplatser är att dessa inte får påverkas av mänskliga aktiviteter på ett sådant sätt att platserna i fråga förlorar sin kontinuerliga ekologiska funktion för berörda arter. Med detta avses att ingreppet inte får vara så omfattande att området tappar de egenskaper som gör det betydelsefullt för arten ifråga. Syftet med

bestämmelserna angående artskydd är att säkra den biologiska mångfalden genom bevarandet av naturligt förekommande livsmiljöer och arter som finns inom EU:s medlemsländer.

Avsiktlig betyder i sammanhanget att den som utför åtgärden förstår den förutsägbara konsekvensen av sitt handlande och ändå genomför den, det vill säga är medveten om att ett skyddat djur sannolikt störs, även om störningen inte var syftet med åtgärden. När det gäller tolkningen av begreppet avsiktligt har detta begrepp när det gäller art- och habitatdirektivet tolkats av EU-domstolen i åtminstone två fall (mål C-103/00 och C-221/04). I det förra av dessa fall, C-103/00, som handlade om tillämpningen av ett effektivt och strikt skyddssystem för havssköldpaddan *Caretta caretta* i strandområden där arten förekom, uttalar domstolen följande:

”Kommissionen har uppgett att dess tjänstemän under ett besök i slutet av augusti 1999 på parningsstränderna för havssköldpaddan *Caretta caretta* på ön Zakynthos konstaterade att det förekom mopedtrafik på sandstranden öster om Laganas [...]. (P. 32). Det är för det första ostridigt att mopedtrafik på en parningsstrand för havssköldpaddan *Caretta caretta* bland annat på grund av bullret kan komma att störa denna art [...]. (P. 34) Det framgår av handlingarna i målet att vid tiden för de faktiska omständigheter som konstaterades av kommissionens tjänstemän var mopedtrafik på parningsstränderna förbjuden och skyltar som angav förekomsten av sköldpaddsbarn på dessa stränder hade satts upp [...]. (P. 35) Av detta följer att mopedtrafiken på sandstranden öster om Laganas [...] utgör avsiktliga handlingar som kan störa den berörda arten under parningsperioden i den mening som avses i artikel 12.1 b i direktivet. (P. 36)”

EU-kommissionens vägledningsdokument har också betydelse för tolkningen av begreppet. Kommissionen uttalar där bland annat följande (s. 35):

”Utgående från det synsätt som domstolen tillämpat i målen C-103/00 och C-221/04 skulle följande definition kunna framläggas: ”Avsiktliga” gärningar är gärningar som utförs av en person som vet, i ljuset av gällande lagstiftning för den aktuella arten, och den allmänna information som riktats till allmänheten, att hans gärning sannolikt kommer att orsaka skada för en djurart, men strävar efter att åstadkomma denna skada, eller åtminstone medvetet accepterar det förutsägbara resultatet av gärningen.”

Härtill kommer att det inte är möjligt att ”kompensera” med skydds- och försiktighetsåtgärder beträffande vidtagande av åtgärder som strider mot 4 § 2 punkten AF.

Utgångspunkten i 4 § p 4 AF är att en arts fortplantningsområde och viloplats inte får skadas eller förstöras. Enligt EU-kommissionens vägledningsdokument och även Naturvårdsverkets handbok måste även fortplantningsområden och viloplats skyddas när de inte används. Det är vidare viktigt att platsens ekologiska funktion bibehålls. Gemensamt för åtgärder rörande djurens olika uppehållsplatser är att dessa inte får påverkas av mänskliga aktiviteter på ett sådant sätt att platserna förlorar sin kontinuerliga ekologiska funktion för den berörda arten. Med detta avses

att ingreppet inte får vara så omfattande att området tappar de egenskaper som gör det betydelsefullt för arten i fråga. Platserna behöver skyddas även när de inte används så att funktionen finns kvar när arten återvänder för att lägga ägg eller föda ungar. Detta gäller sådana områden som används regelbundet, men inte nödvändigtvis varje år. Om platserna bara används någon enstaka gång omfattas de bara av skyddet när arten i fråga uppehåller sig där. En fysisk degradering kan påverka en livsmiljös funktionalitet. Inte enbart en förstörelse av en livsmiljö omfattas utan även försämring av densamma. En sådan försämring kan ske gradvis. Det kan vara så att en försämring inte omedelbart leder till förlust av ett fortplantningsområde eller viloplats, men får till följd att platsens funktion successivt försämras i kvalitet.

Dispens enligt 14 § AF får endast lämnas under vissa i förordningen upptagna förutsättningar. Dessa är att:

- det inte finns någon annan lämplig lösning
 - dispensen inte försvårar upprätthållandet av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde, och
 - dispensen behövs
- a) för att skydda vilda djur och växter eller bevara livsmiljöer för sådana djur eller växter,
 - b) för att undvika allvarlig skada, särskilt på gröda, boskap, skog, fiske, vatten eller annan egendom
 - c) av hänsyn till allmän hälsa och säkerhet eller av andra tvingande skäl som har ett allt överskuggande allmänintresse
 - d) för forsknings- och utbildningsändamål
 - e) för återinplantering eller återinförelse av arten eller för den uppfödning av en djurart eller den artificiella förökning av en växtart som krävs för detta eller
 - f) för att under strängt kontrollerade förhållanden selektivt och i liten omfattning tillåta insamling och förvaring av vissa exemplar i liten mängd.

Samtliga tre förutsättningar måste vara uppfyllda (minst ett av de sex angivna skälen). I nu gällande ärende finns inte förutsättningar att ge dispens. Det finns andra lämpligare lösningar, dispensen skulle försvåra upprätthållande av gynnsam bevarandestatus av skyddade arter och ingen av de övriga förutsättningarna är aktuella.

För att en dispensansökan ska kunna bedömas behövs ett bra underlag. Ett sådant bör enligt Naturvårdsverkets handbok innehålla följande:

- en beskrivning av den åtgärd verksamhetsutövaren önskar genomföra och varför den behöver utföras, det vill säga vilket syfte åtgärden har

- vilka skyddade arter som finns i området
- de skyddade arternas bevarandestatus
- en noggrann beskrivning av hur åtgärden kan påverka arterna och deras livsmiljöer
- vilka förebyggande skyddsåtgärder som kan vidtas för att mildra effekten av åtgärden, samt
- redogörelse för om det finns andra alternativ att nå syftet som påverkar arten mindre.

Även för att kunna bedöma om en dispens behövs eller inte för ett område förutsätter enligt mina huvudmän ett tillräckligt och välgrundat beslutsunderlag.

De bestämmelser som myndigheterna grundar sina beslut på utgår som nämnts tidigare dessutom helt från unionsrätt. Regeringen är nu den ansvariga myndigheten när det gäller det strikta skydd som enligt art- och habitatdirektivet ska gälla för bl a rovfåglar och den större vattensalamandern. Ska avsteg ske har myndigheten då ett ansvar för att detta beslut fattas på grundval av relevanta och vetenskapliga grunder. Ett undantag är enbart berättigat om det objektivt kan styrkas att det inte finns någon annan tillfredsställande lösning. Bedömningen om en sådan annan lösning måste baseras på objektivt verifierbara faktorer som vetenskapliga och tekniska analyser (se bl a C-10/96). Medlemsländernas handlingsfrihet är begränsad och varje argument för att det inte skulle finnas någon annan lämplig lösning eller att denna inte skulle vara tillfredsställande måste vara väl underbyggda. EU- domstolen har i mål C-60/05, som handlade om motsvarande bestämmelser i fågeldirektivet, uttalat att den myndighet som fattar ett beslut grundat på en undantagsbestämmelse har bevisbördan för att nödvändiga förutsättningar föreligger för varje undantag och medlemsstaterna ska säkerställa att varje åtgärd som påverkar skyddade arter endast tillåts i beslut som är noggrant och tillräckligt motiverade och som hänvisar till skäl och krav som anges i art 9.1 och 9.2 (motsvarande art 16 art- och habitatdirektivet) i direktivet.

”Det framgår nämligen av dom av den 7 mars 1996 i mål C-118/94, Associazione italiana per il WWF m.fl. (REG 1996, s. I-1223, punkterna 23 och 25–26), att den nationella lagstiftningen på detta område klart och tydligt skall ange kriterierna för att beviljas undantag och ålägga de myndigheter som tillämpar lagstiftningen, att beakta dessa kriterier. Undantagsbestämmelser skall tolkas restriktivt, och den myndighet som fattat beslutet har bevisbördan för att nödvändiga förutsättningar föreligger för varje undantag och medlemsstaterna skall säkerställa att varje åtgärd som påverkar skyddade arter endast tillåts i beslut som är noggrant och tillräckligt motiverade och som hänvisar till skäl, villkor och krav som anges i artikel 9.1 och 9.2 i direktivet.”

Även i dom C-342/05 slår domstolen fast samma principer vid tillämpningen av art 16 art- och habitatdirektivet.

”Eftersom denna senare artikel innehåller undantagsbestämmelser som skall tolkas restriktivt och den myndighet som fattat beslutet har bevisbördan för att nödvändiga förutsättningar föreligger för varje undantag, skall medlemsstaterna säkerställa att varje åtgärd som påverkar skyddade arter endast tillåts genom beslut som är noggrant och tillräckligt motiverade och som hänvisar till de skäl, villkor och krav som anges i artikel 16.1 i livsmiljödirektivet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 8 juni 2006 i mål C-60/05, WWF Italia m.fl., REG 2006, s. I-5083, punkt 34).”

Mina huvudmän vill här också hänvisa till EU-domstolens dom C 182/02, där domstolen pekade på vikten av att kunna visa på tvingande skäl för att rättfärdiga ett undantag. Av Kommissionens vägledning framgår tydligt att undantag ska vara den sista utvägen och att varje system för undantag måste vara underordnat art- och habitatdirektivets bevarandeintressen.

Trafikverket har bevisbördan för att förutsättningar för tillstånd föreligger. Prövningsmyndigheten har dock enligt EU-domstolen bevisbördan för att nödvändiga förutsättningar föreligger för varje undantag från artskyddsbestämmelserna och att beslutet är tillräckligt noggrant och tillräckligt motiverat. Regeringen har nu att på relevanta och vetenskapliga grunder fatta ett beslut angående verksamhetens tillåtlighet utifrån påverkan på skyddade arter.

I nu aktuellt ärendet finns det alltså stor risk att flera skyddade arter störs i den mening som avses i 4 § p 2 AF. Det finns även stor risk att skyddade arters fortplantningsområden eller viloplatsar skadas eller förstörs enligt 4 § p 4 AF. Förutsättningar för artskyddsdispens saknas troligen i många fall (men detta kan i dagsläget inte helt och hållet bedömas). Den nu planerade vägen skulle negativt påverka enbart den värdefulla fågelfaunan i så stor omfattning att lokaliseringen inte kan anses förenlig med 2 kap 6 § miljöbalken.

Vad gäller artskyddet hänvisar mina huvudmän även till det överklagande som gjorts av Göteborgs Ornitologiska Förening, GOF, och Sveriges Ornitologiska Förening – Birdlife Sverige, SOF samt egna tidigare inlagor i ärendet.

Miljökvalitetsnormer för vatten och ramvattendirektivets icke-försämringskrav

Av betydelse för lokaliseringsbedömningen är även den planerade verksamhetens påverkan på miljökvalitetsnormer. Den planerade vägen ligger i anslutning till yt- och grundvattenförekomster för vilka det finns miljökvalitetsnormer (MKN). Det finns beslutade MKN för ytvattenförekomsterna Knapabäcken (Ulleråsbäcken-källorna, SE 637179-127108) och Kungsbackafjorden (Inre Kungsbackafjorden SE 72472-120302 samt Yttre Kungsbackafjorden SE572135-120141). Kungsbackaån, Rolfsån och Hovmanneån mynnar alla i Kungsbackafjorden. Nämnade åar tillsammans med Hammargårds avloppsreningsverk står för nästan all belastning av näringsämnen till Inre Kungsbackafjorden enligt Kungsbacka kommuns miljörapport 2010.

Både grundvatten och ytvatten omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten, Europaparlamentets och Rådets direktiv 2008/105/EG av den 16 december 2008 om miljö kvalitetsnormer inom vattenpolitikens område och ändring och senare upphävande av rådets direktiv 82/176/EEG, 83/513/EEG, 84/156/EEG, 84/491/EEG och 86/280/EEG, samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG. Vattenförekomster som utgör skyddade områden på grund av uttag av dricksvatten behandlas utförligt i ramdirektivet för vatten (bilaga IV). Dessa direktiv är implementerade genom miljöbalken samt förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön.

EU:s ramdirektiv för vatten uppställer stränga krav på medlemsstaterna för att de ska uppnå målet icke-försämring av ekologisk status i artikel 4 i direktivet. Dessa krav innebär att kvaliteten på vatten alltid måste vara vägledande i samband med tillstånd och planering av åtgärder eller verksamheter som påverkar vattnets kvalitet. Verksamheter som påtagligt kan riskera dessa normers uppnående är inte tillåtliga enligt direktivet. Att godta den aktuella verksamheten går stick i stäv med direktivens krav.

Vattenmyndigheten för Västerhavets vattendistrikt har för Inre Kungsbackafjorden bestämt miljö kvalitetsnormen god ekologisk status till år 2021. Statusen idag är otillfredsställande ekologisk status på grund av övergödning. Miljöproblem är bland andra övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter och förändrade habitat genom fysisk påverkan. Vad gäller kemisk status är MKN god ekologisk status till 2015 (förutom vad gäller kvicksilver). Samma situation och MKN gäller för Yttre Kungsbackafjorden. För Knapabäcken är gällande MKN god ekologisk status till år 2021, men med förslag på god ekologisk status till år 2027. Problemet är även här övergödning och motiveringen till förslaget är att God ekologisk status inte kan uppnås till 2015 eller 2021 på grund av orimliga kostnader. För att nå god ekologisk status till 2027 behöver fortfarande en stor del av de planerade åtgärderna genomföras före 2021. God kemisk status 2015 gäller. Miljöproblem för Knapabäcken är övergödning och syrefattiga förhållanden, miljögifter och förändrade habitat genom fysisk påverkan.

Det behövs ett underlag för att kunna bedöma påverkan på sådana biologiska kvalitetsfaktorer som ingår i systemet för klassificering och normsättning och som påverkas av verksamheten. Utan ett sådant underlag går det inte att bedöma verksamhetens förenlighet med gällande miljö kvalitetsnormer inklusive icke-försämringskravet. Det är angeläget att en miljökonsekvensbeskrivning bidrar till att klargöra verksamhetens påverkan på ekologisk status och framåtsyftande miljö kvalitetsnormer, särskilt som verksamheten har en sannolik effekt på biologiska förhållanden i vattendraget.

Miljömålet för grundvatten är alltså att uppnå god grundvattenstatus. God grundvattenstatus består av två delar, god kemisk status och god kvantitativ status. God kemisk status består i sin tur av tre delar vilka måste vara uppfyllda. Del ett är

att det inte förekommer någon inträngning av saltvatten eller liknande. Del två av miljökvalitetsnormer som ramvattendirektivet eller andra tillämpliga EU-direktiv föreskriver uppnås. Sista delen är att koncentrationen av förorenande ämnen inte är sådan att en god ytvattenstatus inte kan uppnås i angränsande ytvatten. God kvantitativ status avser ett tillstånd när balanserat uttag av vattnet har tillförsäkrats. Medlemsstaterna ska även genomföra nödvändiga åtgärder för att motverka varje eventuell betydande tendens till ökning av koncentrationen av alla föroreningar som orsakas av mänsklig verksamhet för att gradvis minska föroreningen av grundvattnet. God grundvattenstatus ska vara uppnått senast 2015, Artikel 4 p 1 b och Bilaga V. 2.1 och 2.3.

Ramvattendirektivet definierar miljökvalitetsnormer som koncentrationen av ett visst förorenande ämne eller en viss grupp av förorenande ämnen i vatten, sediment eller biota, som, för att skydda människors hälsa och miljön, inte bör överskridas, art 2 p 55. Då medlemsländerna har ett krav på sig att i vart fall säkerställa åtminstone samma skyddsnivå som den existerande EU-lagstiftningen utgör miljökvalitetsnormer från tidigare vattendirektiv fortfarande gällande miniminivå även efter det att direktiven i sig slutat gälla, art 4 p 9.

Av intresse för detta ärende är också de ämnen som listas i bilaga I till direktiv 2008/105/EG där 33 prioriterade ämnen och 8 andra förorenande ämnen ingår. Vattendirektivets art 4.1 anger att medlemsstaterna ska genomföra nödvändiga åtgärder i syfte att gradvis minska förorening från prioriterade ämnen och för att utsläpp och spill av prioriterade farliga ämnen ska upphöra eller stegvis elimineras. Bly (Pb) och Kadmium (Cd) ingår i dessa särskilt prioriterade ämnen. Koppar (Cu) och Zink (Zn) ingår i särskilt förorenande ämnen enligt miljökvalitetsnormerna.

Vattendirektivets lista över prioriterade ämnen har utökats med tolv ämnen och innehåller numera 45 ämnen. Dessutom har gränsvärden för biota tillkommit för elva ämnen och gränsvärden för sju av de nuvarande ämnena reviderats. Gränsvärdena för de nya ämnena träder visserligen inte i kraft förrän 2018 i syfte att nå god vattenstatus 2027, men bör ändå med tanke på projektets långsiktighet beaktas redan i denna prövning. En genomgång som gjorts för halter i Stockholmsmiljön jämfört med föreslagna gränsvärden och bedömningsgrunder visar att det främst är de förändringar som beslutats av EU i direktiv 2008/105/EG som innebär att möjligheterna att nå god kemisk vattenstatus försvåras. Framför allt beror detta på de gränsvärden som EU infört för PFOS (ytaktivt ämne) i vatten och biota och i biota för PBDE (flamskyddsmedel). Sannolikt innebär det att fler vattenförekomster inte kommer att uppnå god status.

Dagvattnet som kommer att tillföras både yt- och grundvatten innehåller enligt MKB:n förutom bly, kadmium, koppar och zink, vissa polycykliska aromatiska kolväten (PAH) som kan vara giftiga för och lagras i vattenlevande organismer. Även fosfor tillförs vilket ofta är det tillväxtbegränsande ämnet i sjöar och kväve är det i hav. Ökad tillförsel av kväve och fosfor kan därför leda till övergödning, vilket är ett allvarligt

problem i dessa vattenområden (se ovan). Vägsaltet innehåller kloridjoner som kan försämra kvaliteten i både yt- och grundvatten. Föroreningar kan ackumuleras i sediment på botten av en vattenförekomst, ett ökat flöde kan medföra uppgrumling av sedimentet vilket gör att föroreningar kan bli tillgängliga i höga koncentrationer för upptag i levande organismer. Ökad mängd partiklar i dagvattnet kan ändra de fysikaliska förutsättningarna i recipienten. Ökat flöde av vägdagvatten till ett vattendrag kan även orsaka att bottensubstrat virvlar upp och mängden partiklar i vattnet ökar vilket ändrar de fysikaliska förutsättningarna för djur och växter som lever där. Finare sediment som tidigare avsattes följer med vattnet och förändrar bottenens struktur och därmed förutsättningarna. Slänter kan erodera och växter kan få svårare att rota sig. Ett ökat flöde kan även medföra att djur inte längre kan "hänga kvar" utan åker med strömmen. Följderna kan bli ändrad artsammansättning samt att vissa arter kan försvinna helt.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår inte på ett tillräckligt sätt hur vägverksamheten förhåller sig till dessa vattendirektiv och de däri angivna miljö kvalitetsnormerna. Det framgår inte tydligt hur Trafikverket kommit fram till att den planerade verksamheten med planerade skyddsåtgärder inte bedöms inverka negativt på möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för berörda yt- eller grundvattenförekomster. Mina huvudmän vill här hänvisa till Mark- och miljööverdomstolens dom M 568-11, där MMÖD slog fast att en miljökonsekvensbeskrivning som saknade redovisning för hur en verksamhet skulle komma att påverka den ekologiska statusen och miljö kvalitetsnormer för vatten var så bristfällig att den inte kunde läggas till grund för prövningen av tillåtligheten och nödvändiga skyddsåtgärder.

Mina huvudmän vill i sammanhanget även hänvisa till EU-domstolens dom i mål C 461/13. Avgörandet är direkt relevant för tillämpningen i tillsyns- och prövningsärenden enligt miljöbalken, eftersom miljö målen i RDV har genomförts i Sverige som miljö kvalitetsnormer som ska tillämpas i sådana ärenden. I korthet har EU-domstolen slagit fast följande:

1. Vid tillämpningen av det s k försämringsförbudet ska begreppet "försämring av statusen" tolkas som att det sker en försämring så snart statusen hos minst en kvalitetsfaktor blir försämrade med en klass, även om det inte leder till en försämring av statusen på den övergripande nivån. Försämringsförbudet gäller alltså på kvalitetsfaktornivå, inte bara för den övergripande statusen. Om en kvalitetsfaktor har klassificerats i den sämsta statusklassen gäller försämringsförbudet från den nuvarande nivån, dvs. ingen försämring är tillåten.

2. Miljö målen i RDV (dvs. MKN för vatten enligt den svenska vattenförvaltningen) är bindande för medlemsstaterna (och därmed också för tillsyns- och tillståndsmyndigheterna) och innebär att ett projekt/en verksamhet inte får tillåtas om det/den kan

a) orsaka en försämring av statusen för en vattenförekomst (se p. 1 ovan om begreppet "försämring av statusen"), eller

b) äventyra uppnåendet av god status/god potential hos en vattenförekomst. Den enda möjligheten att tillåta ett projekt/en verksamhet under de förhållandena, är att det medges ett undantag (enligt bestämmelserna i 4 kap. 9-11 §§ vattenförvaltningsförordningen).

EU-domen innebär att lagstiftarens uttalanden i prop. 2009/10:184, om hur MKN för vatten ska tillämpas måste ifrågasättas. EU-domstolen har nu slagit fast att MKN för vatten, inklusive normerna för ekologisk status och ekologisk potential, är bindande, absoluta och avgörande för bedömningen av om en verksamhet kan tillåtas eller inte. Med andra ord ska alla vatten-MKN i praktiken betraktas som gränsvärdesnormer. Ett åsidosättande av MKN är bara tillåtet om undantag kan medges.

Tillståndsmyndigheterna behöver i och med domen ställa mycket större krav på underlaget. Sökanden är tvungen att redovisa om verksamheten kan tänkas leda till en försämring av någon kvalitetsfaktor eller om det finns risk att den motverkar möjligheten att uppnå MKN för berörda vattenförekomster. Detta har egentligen gällt tidigare också, men regelverket har inte tillämpats riktigt på det sättet av de svenska prövningsmyndigheterna. Sökanden har inte visat hur den planerade verksamheten förhåller sig till ramvattendirektivets icke-försämringskrav.

Mina huvudmän hävdar att den planerade vägen skulle innebära ökade utsläpp av bland annat näringsämnen samt gifter vilket försvårar möjligheterna att nå god status i aktuella vattenområden samt grundvatten. Det kan därmed inte uteslutas att verksamhetens genomförande kan komma att innebära att miljökvalitetsnormerna för vatten enligt 5 kap MB inte följs. Tillstånd kan därmed inte meddelas till vägen. För tillståndsprövningen i ett fall som detta innebär bestämmelserna om miljökvalitetsnormer som bygger på EU-rätt att prövningsmyndigheten har ansvaret för att en miljökvalitetsnorm för vatten följs och att krav därför ska ställas på skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att normerna ska uppnås vid den angivna tidpunkten. Vidare är medlemsstaterna bundna av direktivets bestämmelser om icke-försämring och om att målen ska uppnås. Svenska prövningsmyndigheter har dessutom en skyldighet att tolka nationell lagstiftning utifrån direktivets syfte.

Miljökvalitetsnormer för luft

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa, och direktivet om metaller och PAH i luft, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/107/EG av den 15 december 2004 om arsenik, kadmium, kvicksilver, nickel och polycykliska aromatiska kolväten i luften, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 219/2009 har implementerats genom miljöbalken och i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Samma bedömning som gäller för vilka krav som ska ställas på utredning om påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten kan och bör ställas för miljö kvalitetsnormer för luft.

Sverige bryter redan i dag mot EU:s luftkvalitetsnormer och jag vill erinra om att Sverige även redan har dömts av EU-domstolen för underlåtenhet att uppfylla skyldigheten enligt art 5.1 i rådets direktiv 1999/30/EG om gränsvärden för svaveldioxid, kvävedioxid och kväveoxider, partiklar och bly i luften i bl a delar av Stockholm, mål C 479/10.

Avgasfrågan och fullgaskörning med kalla motorer där katalysatorn inte börjat fungera har inte utretts. PAH, NOX och partiklar kommer att släppas ut över tre skolor. Särskilt kalla vintermorgnar, då föräldrar skjutsar barnen till skolan, för att sedan tillsammans med övriga trafikanter med kalla motorer gasa för att nå ut på motortrafikleden, torde utsläppen av dessa ämnen nå mycket höga nivåer.

Avgaserna från väg 940 kommer att innebära att luftmiljön kommer att vara hälsovådlig, och då framför allt när det är dimmigt i Norrelunds dalen. Dimma som blandas med avgaser bildar smog, en blandning av kolväte och vattenånga. Smog har vetenskapligt konstaterats vara mycket hälsovådligt, över 4000 personer dog till exempel på en dag i London 1952 på grund av smog. Man kan med fog anta att det ligger dimma 20- 25 % av årets nätter och förmiddagar i Norrelunds dalen, framför allt under hösten. Göteborg har samma problem, och vissa vinterdagar, då inversion uppstår, är luften där mycket hälsovådlig. Marknära ozon, som kommer att spridas i en korridor om 200 meter på varje sida om vägen, får en stor påverkan på miljö och växtlighet. Marknära ozon bidrar till hjärt-, kärl och lungsjukdomar. Påverkan på djur som grodor, ormar, fåglar och vilt blir betydande, då många av dessa djurs celler är extremt känsliga för marknära ozon. Även växtcellerna tar skada.

EVA kalkylen som trafikverket tagit fram har överhuvudtaget inte tagit med de effekter som en dimmig dalgång med hög trafikintensitet innebär, vilket utgör en allvarlig brist i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket har inte visat att miljö kvalitetsnormer för luft kan innehållas. Vägdragningen är därmed inte tillåtlig enligt miljöbalken.

Särskilt om buller

Bullerfrågan är grundläggande för den sökta vägens tillåtlighet. Ett nu tyst värdefullt naturområde, riksintresse för det rörliga friluftslivet, kommer att få en betydligt ökad bullerstörning om arbetsplanen förverkligas. Enligt MKB:n kommer i och med att en ny väg anläggs bullernivåerna att öka längs med den planerade vägsträckningen. Dessutom kommer boende vid Håkullavägen och Skällaredsvägen att få en försämring av ljudmiljön då trafiken beräknas öka. Bortsett från arbetsmiljölagstiftningen finns inga fastlagda, fixerade gränsvärden för vilket buller

som är godtagbart respektive inte kan tillåtas. De värden som Naturvårdsverket föreslår är enbart vägledande. Det är de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken som ska tillämpas, särskilt då skyldigheten att vidta försiktighetsmått enligt 2 kap 3 § samt lokaliseringskravet i 2 kap 6 § miljöbalken. Verksamhetens art och omfattning motiverar en grundligare utredning av bullerkonsekvenserna för enskilda och allmänna intressen, samt vilka alternativa lokaliseringar och utformningar som kan vara aktuella för att uppnå syftet med åtgärderna. Med den utredning som föreligger kan ingen uppskattning göras om syftet med åtgärderna kan uppnås på annat sätt med mindre intrång och olägenheter.

Bullerstörningar och bullerutredningar är problematiska. Hur buller uppfattas beror på många olika parametrar, inte minst den subjektiva upplevelsen av ljudet. Ett tillfälligt ljud på 40 dBA kanske inte upplevs så störande, men om denna ljudnivå bibehålls under längre tid alternativt innehåller ofta förekommande impulser, blir störningen allvarlig. Att sätta upp ekvivalenta bullervärden medför även det problem. Den typ av verksamhet det nu rör sig om medför typiskt sett många tillfälliga ljudbangar som var för sig kan uppgå till mycket höga decibelvärden. Sammantaget under dagen kanske de dock inte medför en ekvivalent ljudnivå som överstiger de fastställda begränsningsvärdena. Momentana ljud dagtid, inklusive tidiga morgnar och sena kvällar, väntas alltså förekomma mycket frekvent. Dessa ljud ger stora störningar även om gränsvärdena för ekvivalenta ljudnivåerna inte överskrids.

Miljöhälsorapport 2009 från Socialstyrelsen visar bland annat att buller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige och andelen som besväras ökar konstant. Sedan 1999 har antalet personer som besväras minst en gång i veckan av vägtrafikbuller ökat från cirka 600 000 till 800 000 personer. Även antalet personer som har svårt att somna på grund av buller ökar. Buller är ett hälsoproblem som måste tas på allvar. Det kan inte viftas undan med att buller bara är en fråga om trivsel. Både svenska och internationella studier tyder på att personer som utsätts för trafikbuller under en lång tid löper en ökad risk att drabbas av hjärt-kärlsjukdomar. Heathrow ingår i ett EU-finansierat forskningsprojekt om buller, vilket även omfattar flygplatser i Tyskland, Grekland, Holland, Italien och Sverige. Nyligen publicerades forskarnas slutsats att kvinnor som utsätts för flygplatsbuller visar tecken på stress. I sammanhanget vill mina huvudmän även erinra om att det i området bor många barnfamiljer. Barn behöver ha 11 timmars ostörd sömn per natt. Situationen med flygbuller från flygplatser är jämförbar med den situation nu aktuell ansökan avser. Inom EU behandlas omgivningsbuller som ett av de viktigaste miljöproblemen.

Buller gör det svårare att somna, påverkar sömnens djup och kan väcka den som sover. Den som störts av buller under nattsömnen kan dagen efter uppleva minskad sömnkvalitet, trötthet, nedstämdhet eller olustkänslor och minskad prestationsförmåga. Den planerade verksamheten ligger nära bostäder och det är därför angeläget av hälsoskäl att bullernivåerna blir så låga som möjligt.

Områden med höga upplevelsevärden är viktiga att bevara för allmänheten eftersom det finns ett behov av tillgängliga strandnära sådana nu och i framtiden. Stockholms läns landsting Regionplane- och trafikkontor har gjort flera utredningar om hur man kan mäta kvaliteter i friluft- och rekreationsområden. Det vanligaste önskemålet med att vistas i naturen är att uppleva lugn och ro. Områdena ska gärna ha god tillgänglighet, vara stora, tysta och erbjuda variation och omväxling.

Inom EU behandlas omgivningsbuller som ett av de viktigaste miljöproblemen. Den 1 september 2004 trädde Förordning (2004:675) om omgivningsbuller i kraft. Förordningen reglerar hur bullerdirektivet, Direktiv 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller ska tillämpas i Sverige. Direktivet syftar till en samordning av bullerarbetet i EU genom gemensamma bullermått, gemensamma kartläggnings- och bedömningsmetoder, information till allmänheten och fastställda handlingsplaner. Direktivet ska också vara en grund för åtgärder för att minska buller från större källor, i synnerhet väg- och järnvägsfordon och infrastruktur, luftfartyg, utrustning som används utomhus och industriell utrustning samt mobila maskiner.

Ovanstående medför att det är angeläget av bland annat hälsoskäl att bullernivåerna från den planerade vägen blir så låga som möjligt. Mina huvudmän anser att de sociala och hälsomässiga konsekvenserna, även rent ekonomiska, av den försämrade boendemiljön och de försämrade rekreationsmöjligheterna måste bedömas och redovisas tydligare än vad som gjorts. Vad gäller bullernivåer i naturområden saknas utredning om sådana helt.

Miljöbalken kräver som nämnts en rimlighetsavvägning enligt 2 kap 7 §. Enligt Naturvårdsverkets rapport om industribuller² ska i bedömningen av bullrets påverkan och nyttan av försiktighetsmått och andra åtgärder bedömas inte bara bullrets nivåer och karaktär utan också vilka personer och vilken miljö som berörs. De av riksdagen antagna miljömålen ska vara styrande vid bedömningen av nyttan av ett försiktighetsmått eller en annan skyddsåtgärd. Det är till exempel naturligt att särskilt ta hänsyn till om det är ett bostadsområde eller friluftsområde som utsätts för buller från en verksamhet, jämfört med om det är ett industriområde. Det kan också ha betydelse vilka olägenheterna är, om de till exempel direkt kan påverka hälsa och prestation som sömnstörningar eller om de främst inverkar på möjligheten att använda en uteplats vid vissa tider på dygnet. I rimlighetsavvägningen ska ingå en bedömning av vilken effekt de åtgärder som övervägs har på de olägenheter som bullret orsakar eller kan förväntas orsaka i förhållande till kostnaderna. Det betyder att åtgärder kan vara motiverade även om de har förhållandesvis små effekter, som att sänka en ljudnivå utomhus motsvarande någon dB om kostnaden för åtgärden är låg eller om det buller som begränsas berör många personer.

² Naturvårdsverkets rapport 6538 från april 2015, "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller."

Sökandens förslag till skyddsåtgärder är knapphändiga. Bullervallar alternativt skärmar planeras på flera platser för att reducera nivåerna så att riktvärden klaras för enskilda bostäder. Mina huvudmän anser inte att dessa skyddsåtgärder är tillräcklig.

Mina huvudmän ifrågasätter även de bullerberäkningar som gjorts då de riskerar undervärdera störningarna. Jag hänvisar här till tidigare inlagor.

Sammantaget anser mina huvudmän att den planerade vägen innebär oacceptabla bullerökningar som även det måste vägas in i bedömningen om vägen tillåtlighet enligt miljöbalken.

Särskilt om klimatmålet och grön infrastruktur

Klimatmål

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.

Vid FN:s klimatomöte COP21 i Paris 2015 fattades ett historiskt beslut om ett nytt globalt klimatavtal, som kommer att gälla från 2020. Samtliga länder ska lägga fram åtaganden för att minska klimatpåverkan, och en översyn kommer att göras vart femte år. I centrum för den nya överenskommelsen står målet om att den globala temperaturökningen ska hållas väl under två grader, och helst högst 1,5 grader. För att klara detta behöver dock ambitionerna i ländernas åtaganden höjas.

För att sannolikt kunna undvika att överskrida två graders temperaturökning är bedömningen att dagens globala utsläpp behöver mer än halveras till 2050 jämfört med dagens nivåer och vara kring noll 2100. Naturvårdsverket har tagit fram underlag till en färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050. Rapporten visar bland annat att det behövs kraftfulla satsningar för att hushålla med energi och resurser, framför allt inom transportsektorn och industrin.

Enligt Naturvårdsverkets årliga uppföljning 2016 är miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan är inte uppnått och kommer inte kunna nås med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder.

Föreliggande arbetsplan visar att ett förverkligande av denna kommer att leda till en ökning av CO₂-utsläppen med 470 ton/år. (TDOK 2012:58 Samlad effektbedömning v.1.13 2014-01-21, sid 2). Den planerade vägen motverkar således det av riksdagen uppsatta målet för minskning av utsläpp av växthusgaser.

Grön infrastruktur

Trafikverket ska enligt sitt regleringsbrev för budgetåret 2016 vidareutveckla verkets pågående arbete för att anpassa anläggning och skötsel av transportinfrastrukturen till en fungerande grön infrastruktur så att verksamheten bidrar till att miljö kvalitetsmål nås.

Föreliggande arbetsplan motverkar således det av regeringen i regleringsbrevet till Trafikverket för 2016 angivna instruktionen att Trafikverket ska anpassa anläggning av transportinfrastrukturen till en fungerande grön infrastruktur.

Sammanvägd bedömning enligt 2 kap 9 § miljöbalken

Enligt miljöbalkens 2 kap 9 § MB ska en slutavvägning ske som innebär att om en verksamhet eller åtgärd kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön, även om sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått vidtas som kan krävas enligt denna balk, får verksamheten bedrivas eller åtgärden vidtas endast om regeringen finner att det finns särskilda skäl. Vidare får enligt denna bestämmelse en verksamhet eller åtgärd inte bedrivas eller vidtas om den medför risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämras avsevärt.

Mina huvudmän menar att, om regeringen anser att den planerade vägen trots vad de anfört är tillåtlig, 2 kap 9 § MB förhindrar vägen som genom sin påverkan kan befaras föranleda skada och olägenhet av väsentlig betydelse. Särskilda skäl saknas.

Beslutsunderlaget

En MKB ska ge helhetsbilder och är dessutom ett verktyg för att motverka att beslut fattas på fragmentariskt underlag. Både direkta och indirekta effekter ska belysas, även (och inte minst) sådana som andra än en sökande har ansvar för. Det räcker med ett indirekt orsakssamband och redan möjligheterna till sådana ska beaktas. Om en viss verksamhet är en förutsättning för, eller kan medverka till, annan verksamhet som i sin tur kan påverka miljön, så ska MKB:n täcka allt detta.

Ansvar för att underlaget för prövningen är tillräckligt åvilar Trafikverket. Rent allmänt kan sägas att den MKB som ingår i denna ansökan är undermålig. Den presenterade MKB:n ger inte tillräckligt underlag för att bedöma miljökonsekvenserna på ett tillfredsställande sätt. Av dessa dokument kan inte utläsas de uppgifter som prövningsmyndigheten behöver för att kunna fatta ett riktigt beslut. En mycket stor brist är att MKB:n inte ger en helhetsbild av de effekter som vägprojektet kan komma att medföra.

Vid en prövning av nya infrastrukturprojekt måste höga utredningskrav ställas på sökanden. De brister mina huvudmän konstaterat avser inte minst beskrivning av påverkan på skyddsvärda och skyddade naturområden samt arter. En rad känsliga naturområden behöver inventeras bättre, risker och åtgärdsplaner för dessa behöver utvecklas. Omfattningen av påverkan på mental och fysisk skada som störningarna kan förväntas medföra bör redovisas noggrannare och även kostnadsberäknas. Bristerna i prövningsunderlaget försvårar en helhetsbedömning av projektet och dess roll inom ramen för övrig samhällsutveckling.

Mina huvudmän har i ett flertal yttranden framfört synpunkter på beslutsunderlaget. Mina huvudmän hänvisar till vad man tidigare i ärendet anfört i frågan, men vill här ändå särskilt peka på följande punkter.

Enligt 6 kap 7 § MB, förarbeten till denna samt inte minst MKB-direktivet ska en MKB innehålla en beskrivning av sådan miljöpåverkan som verksamheten kan antas ge upphov till, däribland särskilt i fråga om befolkning, fauna, flora, mark, vatten, luft och materiella tillgångar, även med hänsyn till det arkitektoniska och arkeologiska kulturarvet, landskapet samt samverkan mellan de nämnda faktorerna. Själva beskrivningen av miljö- och hälsoeffekter bör innefatta den direkta inverkan, liksom varje indirekt, sekundär, kumulativ, kort-, medel- eller långsiktig, bestående eller tillfällig, positiv eller negativ inverkan av projektet. MKB:n bör även innehålla en redovisning av de eventuella svårigheter (tekniska brister eller avsaknad av kunskap) som verksamhetsutövaren stött på i samband med att de begärda uppgifterna sammanställts. Beskrivningen av omgivningarna, inkluderande naturområden av riksintresse för naturvård och kulturmiljö är i MKB:n mycket knapphändiga.

Än mer anmärkningsvärt är den knapphändiga beskrivningen av effekter på miljö och människors hälsa av den planerade vägdragningen och alternativ till denna. Kumulativa effekter av påverkan från andra verksamheter saknas i princip helt. Ytterligare undersökningar behövs vad gäller den planerade vägens påverkan på miljö kvalitetsnormer särskilt för vatten, men även för luft. Vid bedömning av buller måste hänsyn även tas till meteorologiska skillnader, såväl under dygnet som under året, samt till övriga yttre omständigheter som kan påverka spridning och effekter. Nya inventeringar av förekommande arter såsom fåglar behöver göras för att klargöra vilka arter och livsmiljöer som kan påverkas och hur allvarligt. Hur påverkas dessa arter och framför allt människors hälsa av det buller och vattenföroreningar som kommer att uppstå? Särskilt vad gäller utredningar kring påverkan på Natura 2000-området Kungsbackafjorden blir bristerna mycket tydliga. Det saknas i dagsläget vetenskapliga belägg för att området och arter i detta inte kommer att påverkas på ett betydande sätt. Utan sådan utredning kan vare sig frågan om särskilt tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB behövs, eller om vägen kommer att medföra sådan otillåten skada som avses i 7 kap 28 b § MB, bedömas.

Trots att föreningen Värna Onsala samt sakägare i ärendet av Trafikverket har begärt att få ut underlag för avsnitt om buller, sid 69-71 i MKB:n samt underlag för bilaga 2

till MKB:n - indata såsom fastigheter, höjddata, väghöjder och sträckning samt trafikuppgifter som enligt texten har erhållits digitalt från WSP samhällsbyggnad, har detta nekats av verket. Dessa uppgifter utgör viktigt beslutsunderlag och är av stor vikt för förståelsen i denna del av ärendet. Trafikverket uppgav i sitt svar att verket inte har tillgång till beräkningsprogrammet SoundPLAN som används i arbetet och heller inte har de modeller som visar underlag till resultat som redovisas i MKB:n. Mina huvudmän anser att detta tydligt visar att det saknas avgörande delar i beslutsunderlaget vad gäller bedömning av påverkan på grund av buller.

Ett av de grundläggande kraven, vid sidan av miljöeffektbeskrivningen, som måste ställas på en MKB är att alternativ beträffande val av plats och utformning av verksamheten ska redovisas. I de allra flesta fall är det nödvändigt att alternativ redovisas för att miljökonsekvensbeskrivningen ska fylla sin funktion. Kravet innebär att exploitören ska redovisa de huvudalternativ som övervägts, 0-alternativet och de viktigaste orsakerna till den valda lösningen.

De alternativa lokaliseringar som Trafikverket redovisar är inte tillräckliga. Vid en redovisning av alternativa lokaliseringar måste även effekterna av dessa alternativ redovisas så att en jämförelse kan göras mellan den sökta verksamheten och alternativen. Någon sådan jämförelse är utifrån verkets MKB inte möjlig. Någon närmare analys av konsekvenserna vid alternativa lokaliseringar har inte genomförts. Underlaget ska som framgår av 6 kap 7 § MB innehålla tillräckligt med information för en relevant jämförelse av konsekvenser mellan de olika alternativen, samt för en bedömning av vilket alternativ som innebär minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Mina huvudmän anser mot bakgrund av ovanstående att varken bestämmelserna i 2 kap 6 § MB eller 6 kap 7 § MB kan anses vara uppfyllda genom de redovisningar som Trafikverket lämnat. Utifrån det underlag Trafikverket har lämnat går det inte att avgöra om den föreslagna vägdragningen är "lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö".

Enligt Mark- och miljööverdomstolen måste särskilt stränga krav ställas på sökandens lokaliseringsutredning när lokaliseringen är starkt ifrågasatt (jfr exempelvis MÖD 2001:38, MÖD 2002:7 och M 294-08), vilket är fallet i detta ärende. Verksamheten är mycket starkt ifrågasatt av ett stort antal närboende och föreningar. Föreningen Värna Onsala har gjort en namninsamling som har samlat ca 2800 namnunderskrifter.

Genomgående talas det i MKB:n om att olika kompensationsåtgärder ska behandlas i bygghandlingskedet. Med tanke på den värdefulla miljö som kommer att påverkas av den planerade vägen är det nödvändigt att de planerade kompensationsåtgärderna redovisas i detalj innan arbetsplanen fastställs. Utan sådan redovisning kan värdet av sådana åtgärder inte bedömas. Klart är dock redan av befintlig MKB att inga kompensationsåtgärder för fåglar planeras. Man kan därför utgå från att det finns

avsevärd risk för att gynnsam bevarandestatus för många fågelarter inte kommer att bestå.

Sammanfattningsvis menar mina huvudmän att en rad aspekter som berör klimatmål, natur-, kultur- och boendemiljöer, miljö kvalitetsnormer i luft och vatten, säkerhet och hälsa är bristfälligt utredda och redovisade. Det är inte klarlagt och ej heller sannolikt att vägprojektet kommer att uppfylla de krav som måste ställas och att ovanstående aspekter kan lösas på ett adekvat sätt. Trafikverket hänvisar som nämnts till kontrollprogram som ska tas fram inför byggskedet och att tekniska lösningar ska arbetas fram eller väljas i samband med bygghandlingsskedet. Frågor om art- och biotopskydd ska enligt verket prövas först senare. Det är inte acceptabelt och ej heller förenligt med vare sig miljöbalken eller EU-rätten att frågor om Natura 2000-områden, skyddade arter och dess livsmiljöer, miljö kvalitetsnormer för vatten och luft, påverkan på boendemiljöer m m inte är färdigutredda innan beslut fattas. Enligt mina huvudmän är det inte visat att det aktuella vägprojektet inte kommer att innebära risk för skada på de livsmiljöer i angränsande områdena som avses att skyddas och medför att de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arterna.

En godtagbar MKB utgör en processförutsättning för tillståndsprövning. Detta framgår bland annat av HD:s domar NJA 2008 s 748 samt NJA 2009 s 321. HD har i den senare domen uttalat att en MKB med så väsentliga brister som det rörde sig om i det aktuella målet inte kunde utgöra grund för ställningstagande till verksamheten. Av bland annat ovanstående avsnitt angående påverkan på Natura 2000-område framgår att den MKB som presenterats i detta ärende innehåller så stora brister på viktiga områden att den inte kan läggas till grund för beslut. Osäkerheterna kring vilka negativa effekter denna verksamhet i nuvarande sökta form riskerar medföra är stora.

Miljökonsekvensbeskrivningens kvalitet har betydelse såväl i formellt som materiellt hänseende. Det måste således bedömas om bristerna utgör processhinder eller är av materiellt slag. Om miljökonsekvensbeskrivningen är behäftad med så väsentliga brister att den inte kan utgöra grund för ett ställningstagande till verksamhetens eller åtgärdens inverkan på miljön, ligger det närmast till hands att se detta som ett processhinder. Ansökan ska då avvisas. Det är dock viktigt att hålla isär vad som kan redas ut genom komplettering under målets handläggning och sådant som kan bedömas som mer grundläggande brister som inte kan läkas i högre instans. Är en prövning i sak ändå enligt Mark- och miljödomstolen möjlig, men beskrivningen likväl bristfällig, måste det i stället ses som en fråga om ansökans materiella hållbarhet. Bristerna måste då falla tillbaka på sökanden, exempelvis om hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken inte är uppfyllda, något som ytterst bör föra med sig att tillståndsansökningen avslås. Nu aktuell miljökonsekvensbeskrivning kan efter en samlad bedömning inte godkännas.

Slutkommentar

Den planerade vägen riskerar att ge stora irreversibla skador i ett område med mycket höga natur- och kulturvärden. Att bygga den planerade vägen innebär bland annat en utveckling mot fortsatt ökad biltrafik och projektet motverkar flera av de nationella och regionala miljömålen. Den nya vägen kommer dessutom att avsevärt försämra boendemiljön för många som kommer att bo i närheten av den. Många av dessa får bullerstörningar. Deras utsikt påverkas negativt. Den nya vägen kommer att ha en mycket påtaglig barriäreffekt. En god närmiljö blir försämrade. I vissa fall blir människor mot sin vilja av med egendom. Byggandet av en väg kommer att innebära att mycket tidigare oexploaterad mark tas i anspråk vilket gör det extra viktigt att miljöbalkens lokaliseringsbestämmelse tillämpas på ett adekvat och rättssäkert sätt.

Det är sökanden som har att visa att den sökta verksamheten är förenlig med MB:s bestämmelser, att den är tillåtlig. För att kunna visa att verksamheten är tillåtlig krävs först och främst en fullständig MKB som möjliggör en bedömning av hälso- och miljöeffekterna av verksamheten. Mina huvudmän menar att en rad aspekter som berör miljömål, natur-, kultur- och boendemiljöer, miljö kvalitetsnormer särskilt för vatten, säkerhet och hälsa är bristfälligt utredda och redovisade. Det är inte klarlagt och ej heller sannolikt att vägprojektet kommer att uppfylla de krav som bör ställas på en verksamhet av denna storleksordning och att ovanstående aspekter kan lösas på ett adekvat sätt. Ansökan kan redan på grund av detta faktum idag inte godtas.

Trots det bristfälliga beslutsunderlaget är det ändå klart att den planerade vägen inte är tillåtlig enligt vare sig väglagen eller miljöbalken. För verksamheten ska väljas en lämplig plats där verksamheten medför minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Finns en bättre plats än den av sökanden föreslagna kan den sökta platsen inte godtas. Av ovanstående framkommer att vägprojektet inte uppfyller de rättsliga krav på lokalisering som miljöbalken ställer upp. Vid bedömningen ska projektets sammanlagda effekter beaktas. Vid anläggandet av vägar ska därför även den framtida trafiken på vägen beaktas. Nu aktuellt vägprojekt skulle medföra påverkan på ett särskilt känsligt område, vilket medför att påverkan från den aktuella vägen inte behöver vara så stor i sig för att det ska vara miljömässigt motiverat att förbjuda vägen.

Trafikverket anger själv bland annat att utbyggnaden kommer ske i områden med höga naturvärden och där det förekommer arter skyddade i artskyddsförordningen eller som är rödlistade. Därför föreslår verket som villkor att " Personer med miljö kunskap ska i den omfattning som behövs, närvara vid hela bygget och vidta uppmärksamhet för att undvika skada på arters livsmiljöer och andra naturvärden inom området." Ett sådant villkor har dock ingen som helst betydelse vad gäller vägprojektets faktiska påverkan på människors hälsa eller miljön.

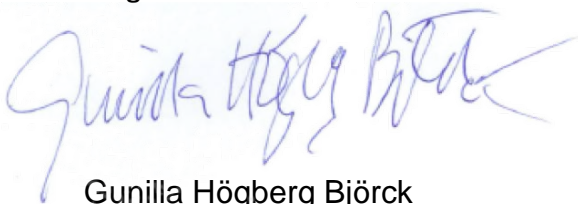
Regeringsformen ger starkt skydd åt äganderätten och anbefaller full laglighet för alla myndighetsbeslut. Till lagen hör också Europakonventionen för mänskliga rättigheter

då den ratificerats av både Sverige och EU. Enligt Europakonventionens för mänskliga rättigheter art 1 i det första tilläggsprotokollet ska envar fysisk persons rätt till sin egendom lämnas okränkvt. Enligt Europakonventionens art 8 ska envars rätt till skydd av privat- och familjeliv, sitt hem och sin korrespondens skyddas. Enligt den tolkning som dessa artiklar givits i Europadomstolens praxis har staten en positiv skyldighet att tillse att individens rättighet enligt artiklarna inte inskränks genom olika former av direkta och indirekta ingrepp, även om störningen orsakas av tredje man. Av domstolens praxis framgår att immissioner av olika slag, bl a buller, kan inskränka individens privatliv och hem med följd att denna inte kan åtnjuta sina rättigheter enligt art 8 fullt ut. I stort sett alla former av immissioner kan även anses kränka individens rättigheter enligt art 1 om dessa allvarligt kan påverka värdet av fastigheten eller t o m göra den osäljbar eller omöjlig att nyttja och på så sätt utgör ett partiellt berövande av egendomen. I detta fall handlar det om är en verksamhet som starkt kan komma att påverka mina huvudmäns rättigheter enligt konventionen. De civila rättigheterna enligt konventionen för de enskilda personer jag företräder kommer, om tillstånd för verksamheten meddela, att kränkas.

Att tillåta denna verksamhet är inte förenligt med vare sig väglagen, miljöbalkens mål om en hållbar utveckling, nationella miljö kvalitetsmål, miljöbalkens allmänna hänsynsregler och övriga krav, Europakonventionen eller EU-rättsliga krav om bl a art- och vattenskydd.

I övrigt hänvisas till samtliga inlagor mina huvudmän tidigare inkommit med i ärendet.

Dag som ovan



Gunilla Högberg Björck

Jur.kand

Enligt fullmakt

Bilagor:

1. Stadgar för föreningen Värna Onsala
2. Protokoll för årsmöte Värna Onsala 31 mars 2015
3. Protokoll från möte Värna Onsala 1997-12-09
4. Medlemsregister föreningen Värna Onsala 2016-05-08

5. Fullmakt föreningen Värna Onsala
6. Fullmakt Naturskyddsföreningen Kungsbacka
7. Fullmakt Gunnar Carlsson
8. Fullmakt Josefin Sjöstrand