



Naturskyddsföreningen  
Alvesta



Naturskyddsföreningen  
Växjö

**Till VÄXJÖ TINGSRÄTT**

**Mark- och miljödomstolen**

**Box 81**

**351 03 Växjö**

**Överklagat beslut angående Länsstyrelsen i Kalmar läns (MPD) beslut 2019-08-26, dnr 551-9381-2017, angående tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till täkt av berg på fastigheten Engaholm 1:1, Alvesta kommun fortsättningsvis M4600-19**

---

#### **Bemötande av Länsstyrelsen i Kronobergs yttrande daterat 2020-01-24**

Länsstyrelsen skriver att de *håller med miljöprövningsdelegationens bedömning om att det finns ett behov av tækten*. I övrigt utvecklar de inte frågan om behovet mer. På två rader har de behandlat behovsfrågan.

Det är anmärkningsvärt då Länsstyrelsen i Kronoberg inte har tagit fram några siffror på hur mycket uttag som gjorts från befintliga täkter och vilka mängder som återstår enligt tillstånd, vilket är brukligt i andra rättfall.

Varken Swerock, Miljöprövningsdelegation eller Länsstyrelsen i Kronoberg har motiverat varför de befintliga täkterna inte kan täcka nuvarande samt framtida behov i avsättningsområdet, och därmed täcka ett behov utanför det sökta området.

Fortfarande redovisas inga siffror eller uppgifter hur mycket och till vad befintliga täkter levererar till.

Hur har MPD kommit fram till att det finns ett objektivet behov och att de befintliga täkterna inte kan täcka detta och framtida?

#### **Hushållnings- bestämmelserna i 2 och 3 kap. miljöbalken har därmed inte tillämpats.**

Det material som ska utvinnas i ansökt täkt Engaholm kan ersättas med andra täkter, lokaliseringen ska därmed bedömas som olämplig med stöd av **2 kap. 6 § första stycket MB**.

Det material som ska utvinnas i Engaholm är inte unikt och utgör inget riksintressant material.

De finns många täkter inom avsättningsområdet som kan leverera sten med kulkvarn under 10 och under 7.

I övrigt hänvisar vi till vårt resonemang under punkterna **4.3–4.19 samt behovsutredning** i vårt tidigare yttrande.

## Strandskyddsdispens

Länsstyrelsen skriver vidare:

Bolaget har hänvisat till den höga kvalitet som bergmaterialet har på den aktuella platsen. Enligt Länsstyrelsens mening kan dock bolaget inte anses ha visat att det saknas möjlighet att tillgodose behovet av bergmaterial med denna kvalitet genom täktverksamhet på annan plats eller genom annan utformning utanför de strandskyddade området. Detta skulle kunna ske dels genom den täktverksamhet som bedrivs av andra verksamhetsutövare inom rimligt avstånd, men även genom att de kan finnas en annan fyndighet inom rimligt avstånd som kan upparbetas.

s. 7 Yttrande 2020-01-24

Länsstyrelsens ståndpunkt framstår här som något delad. I ena stunden håller man med om att det finns ett behov och i andra stunden skriver man att behovet kan tillgodoses från andra täktverksamheter. Materialet från den sökta tükten Engaholm kan ersättas med material från andra tükter, d.v.s. ändamålet kan uppnås utan etablering av tükten.

Mark och miljödomstolen har att pröva det objektiva behovet enligt Miljöbalken samt tidigare rättsfall i högre instans.

## Tung trafik

Länsstyrelsen anser att beräknad ökad trafik i Gemla ska baseras på tunga fordon istället för totala trafiken som bolaget angett. Enligt Länsstyrelsen beräkning blir då ökning av tunga transporter 38 %.

Vi saknar redogörelse kring hur de kommit fram till denna siffra.

*Definitioner av tung trafik och lastbilar har i Trafikverkets mätningar från 2014 som bolaget hänvisar till i sin ansökan, varit alla fordon med axelavstånd över 3,3 m, således även kollektivtrafikens bussar, större skåpbilar, lätta samt vanlig lastbilar.*

Vi menar att det blir mycket missvisande att likställa denna "tunga" trafik med den allra tyngsta trafiken med lastbil och släp fullastade med ballast, ca 64 ton.

Med hjälp av Trafikverket har denna data analyserats ytterligare och ur kategorin har de tunga lastbilarna lyfts ut vilka vi anser är jämförbara med tillkommande tüktransporter.

Från Trafikverkets siffror får vi fram följande:

ÅDT genom centrala Gemla:	2170
Varav tung trafik:	170
Varav tung lastbil med släp:	26

Alltså 26 tunga lastbilar med släp per dag enligt Trafikverkets mätning 2014 att jämföra med 60 stycken tunga lastbilar med släp från tükten.

Siffrorna blir således betydligt högre om man jämför rätt fordonskategori.

Jämfört med Trafikverkets data från 2014 innebär det en ökning med 230 % av den allra tyngsta trafiken, dvs. tung lastbil och släp med last med sammanlagd vikt kring 64 ton.

## Bemötande av Swerocks yttrande daterat 2020-01-30

**3.14-3.17** Bolaget hänvisar till Mark och miljödomstolens resonemang som har förenklat frågan kring behöriga sakägare utifrån sitt resonemang om att de i en tidigare dom inte medgett klagorätt för de som bodde i fastigheter belägna över 1,5 km från annan bergtäkt.

Eftersom bedömningen utgår från miljöskyddslagens sakägarbegrepp skall tillämpningen vara generös. Det räcker att det är fråga om olägenhet, denna behöver inte vara särskilt ingripande. Vidare måste redan risken för olägenhet beaktas.

Befogad oro för störningar och därmed rätt för en enskild att överklaga ett miljörättsligt beslut föreligger enligt praxis när den enskilde bor eller verkar ca 450 meter till 3 km från störningskällan. Avståndet är beroende av verksamheten och dess närmare utformning samt om det föreligger särskilda omständigheter; i sådana fall kan ett betydligt längre avstånd accepteras.

I M 4908-17 gjorde Mark och Miljööverdomstolen en annan bedömning i resonemanget kring följdföretaget vilket Mark och miljödomstolen i det nu aktuella fallet redan i frågan om klagorätt tagit ställning till:

Mark- och miljööverdomstolen bedömde där att tåkttransporter på allmän väg ca 3-4 km från tåktutfarten, med hänsyn till omständigheterna i det aktuella fallet är ett följdföretag som ska beaktas vid tillståndsprövningen. Mark- och miljööverdomstolen bedömde att det var rimligt att ställa krav på bullerdämpande åtgärder längs denna vägsträcka.

Med hänsyn till att det var frågan om tunga transporter med påtaglig omgivningspåverkan framförallt i form av maximala bullertoppar som återkommer ett stort antal gånger per timme, att transporterna sker på en mindre allmän väg med ett flertal bostadshus, att avståndet till de vägkorsningar där trafiken kan fördelas på ytterligare vägar är ca 3-4 kilometer och att *tåkttransporterna utgör en stor andel av den tunga trafiken på vägsträckan* bedömer Mark- och miljööverdomstolen att tåkttransporterna på väg 167 fram till korsningarna vid Grinneröd och Hasteröd är ett sådant följdföretag som ska beaktas vid tillståndsprövningen.

*Slut referat M 4908-17*

Beslutet skulle innebära en mycket stor ökning av den tyngsta trafiken i kategorin tung lastbil med släp.

De tillkommande tåkttransporterna kommer i förhållande till befintlig trafik i denna kategori att öka kraftigt och dessa mångfaldigar den tunga trafiken på den aktuella vägsträckan.

*Detta innebär att antalet tillfällen med maximala ljudnivåer kommer att öka kraftigt och uppgå till ett stort antal tillfällen per timme. De tillkommande tunga transporterna medför även en negativ omgivningspåverkan eftersom vägsträckan enligt både Trafikverkets och NTF:s utredning har en låg andel av den tyngsta trafiken.*

Det finns således en risk för olägenhet från den dramatiska ökningen av den tyngsta trafiken.

Det finns även en risk för skada vad gäller Trafiksäkerhet.

**3.20, 3.22** Det rimmar illa med fakta och studier gjorda av trafikplanerarens arbetsgivare Trafikverket. Se Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar– Effekter av åtgärder för en säker tung trafik; 2008:136

*Både skadegrad och invaliditetsgrad pekar på att kollisioner med lastbilar ger allvarligare konsekvenser än andra olyckor.*

Vidare efterfrågar vi fakta från Trafikverket som visar att Lv 707 klarar den ökade belastningen, inte bara ett uttalande i media.

Trafikverket har ett program vid namn Pavement Management System (PMS) och det har en särskild programvara för dimensionering av vägar om heter Objekt.

Det vi efterfrågar är bland annat en analys kring hur stor nedbrytningen av vägen blir och hur snabb nedbrytningen av vägen blir.

Vi efterfrågar även en bärighetsutredning, då vägen kommer utsättas för maximalt 60 st tunga lastbilar med släp, med sammanlagd vikt på ekipagen på upp till 64 ton.

I övrigt hänvisar vi till våra synpunkter i vårt tidigare yttrande under rubriken Tätortsnära trafik.

**5.6** Bolaget torde kunna presentera några siffror om hur utbudet förhåller sig gentemot behovet. I övrigt hänvisar vi till våra synpunkter i tidigare bemötande.

Bolaget har inte visat att materialet i den ansökta täkten kommer att klara kulkvarn under 7. Ett av täktens huvudsyften faller då.

**5.7** 2032 uppskattas länets befolkning till 222 900 personer.

*s.15 Befolkningsutvecklingen i Kronobergs län 2017 och befolkningsprognos för 2018-2032*

En framtida befolkning i hela Kronobergs län skulle då tekniskt uträknat behöva

$222\,900 * 10,5 \text{ ton per person och år} = 2\,117\,550 \text{ ton.}$

Tillgängliga volymer i Kronoberg är redan idag en bit över 5 miljoner ton.

Även om det vid ett framtida ökat behov av bostadsbyggande skulle behövas 60-70 % mer ballast i Kronoberg jämfört med medelvärdet från 2000 - 2015 finns det material att tillgå.

År 2000 levererades 66,2 miljoner ton.

$66,2 \text{ miljoner ton} * 70 \% \text{ ökning ger } 112,5 \text{ miljoner ton.}$

Under åren 2007 och 2017 har levererade mängder legat på mellan 74 miljoner ton till 96 miljoner ton med ett medelvärde på 82,5 miljoner ton.

För Kronobergs del var medelvärdet mellan åren 2007 - 2017: 2,09 miljoner ton.

$2,09 \text{ miljoner ton} * 70 \% \text{ ökning ger } 3,5 \text{ miljoner ton.}$

*s. 16 SGU Grus, sand och krossberg 2017*

SGU:s prognos över Sveriges behov av ballast från 2018 fram till 2040 anger en förväntad maximummängd och en förväntad minimummängd. Minimummängden är strax över 80 miljoner ton per år och maximummängden är strax över 120 miljoner ton.

2017 bröts 96,2 miljoner ton ballast.

Det är även så att det är en ekonomisk och finansiell utmaning att bygga bostäder då dessa inte produceras i förhållande till behoven utan för efterfrågan på marknaden och således inte kommer att uppföras om de behövda bostäderna inte också kan efterfrågas på marknaden till där gällande pris- och kostnadslägen.

**5.13 Bolaget skriver:** Det räcker således inte att endast summera de tillståndsgivna volymerna i tillståndsgivna täkter inom ett visst område, utan även t.ex. kvaliteten på bergmaterialet är av avgörande betydelse. Därutöver är det endast tillståndsgivna täkter inom aktuellt avsättningsområde som är relevant att jämföra med.

Bolaget får gärna utveckla och kommentera inlämnad behovsutredning med räkneexempel. I vårt tidigare bemötande utvecklar vi detta med all önskvärd tydlighet över vilka täkter som finns inom avsättningsområdet, till vad de kan leverera och i vilken kvalitet, se Behovsutredning samt punkterna 4.16- 4.18. mfl.

**5.15 Bolaget får gärna presentera ev. fler analyser av bergmaterialet.**  
Vi saknar analyser som vi redovisat i vårt bemötande under punkten 4.14.

**5.18 SGU har inte uttalat sig om behovet inom avsättningsområdet.**

De skriver: *”Sökande redovisar från de borrhämnor som tagits att bergmaterialet håller en mycket hög materialkvalitet.”*

SGU skriver alltså att det är sökanden som uppger att materialet håller en hög kvalitet.

Därefter uttalar sig föredragande Göransson om bergmaterialet granit. Notera att någon närmare undersökning av de aktuella borrhämnorna inte har gjorts av SGU.

**5.19 Bolaget skriver vidare om konkurrens:**

”Därutöver ska man enligt Konkurrensverket beakta den sökandes möjlighet att köpa bergmaterial för det fall den ansökta verksamheten inte skulle beviljas. I denna del krävs det att verksamhetsutövaren ska ha praktisk och ekonomisk möjlighet att köpa bergmaterial från en konkurrerande verksamhetsutövare, vilket inte alltid är möjligt, i vart fall inte på marknadsmässiga villkor.”

Bolaget anger inte att det råder sådant förhållande som de refererat till, om de hävdar det menar vi att det är rimligt att de visar hur det förhåller sig.

Vi frågar även vilket materialkvalitet som det skulle kunna vara svårigheter att köpa.

Swerock är ett mycket stort bolag och torde ha ekonomiska möjligheter att köpa av andra företag.

Vidare är det inte visat att de skulle få tillgång till sådant önskvärt material i den sökta täkten.

”En marknad där samtliga leverantörers möjligheter att producera utnyttjas tillfullo karakteriseras ofta av bristande konkurrens.”

*(MÖD 2003:108)*

Vår sammanställning visar att befintliga täkter går på halvfart, även de som bryter den hårdaste stenen. Se även p. 4.16-18 i vårt tidigare bemötande.

Konkurrensförhållandet i mål 7369-17 som MMD hänvisar till i sitt beslut var ett helt annat än det nu aktuella. Det finns ingen dominerande aktör. Flera olika täkter kan ta fram alla sorters material, även i det längre perspektivet på över 10 år.

**7.16** Se tidigare bilagt material om Transportavstånd.

Avstånden idag är redan tillfredsställande och avstånden till olika platser riskerar att öka om täktverksamhet i Engaholm beviljas.

Med hänsyn till ovanstående och till våra tidigare inlämnade synpunkter och fakta i ärendet anser Naturskyddsföreningarna i Alvesta och Växjö att ansökan om tillstånd för bergtäkt skall avslås.

2020-02-27

Naturskyddsföreningen i Alvesta  
Genom Per Darell

Naturskyddsföreningen i Växjö  
Genom Kerstin Allvin