



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM/DELDOM
2012-05-24
Meddelad i Nacka Strand

Mål nr M 1452-07
Mål nr M 2430-09

SÖKANDE

Kapellskärs Hamn AB, 556189-1010
Box 27314
102 54 Stockholm

Ombud: Advokat Tomas Underskog
Advokatfirman Åberg & Co AB
Box 16295
103 25 Stockholm

SAKEN

Prövotidsredovisning samt ansökan om tillstånd till vattenverksamhet inom
Riddersholm 1:8 och ändringstillstånd för hamnverksamhet inom Riddersholm 1:2,
1:8, 1:20 och Koholma 1:2, Norrtälje kommun

Avd i miljöboken: IV
AnläggningsID: 7224
Koordinater (SWEREF99): N:6627364, E:728690

DOMSLUT

Mål M 1452-07

Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus
vid bostäder än följande värden:

55 dB(A) dagtid kl. 07-18
50 dB(A) kvällstid kl. 18-22
45 dB(A) nattetid kl. 22-07

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 60 dB(A) vid bostäder angivet som
L95-nivå.1)

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

1) Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden (22-07).

Mål M 2430-09

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att

1. inom mark- och vattenområde till fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8 och 1:20 utföra

a) en pir med två färjelägen i anslutning till hamnens södra del, vilken pir utförs med ett däck av armerad betong som grundläggs med stålrörspålar och avslutas i pirens förlängning mot havet med en gångbro av stål och en dykdalb med en cirkulär plattform, vilken utförs i betong och grundläggs med stålrörspålar. Vid anläggandet av pir och dykdalb kan även något av följande alternativa utförande komma i fråga; fristående kassuner, cellspontar eller spontväggar.

b) rivning av en dykdalb och ombyggnad av rampen i nytt läge i nuvarande färjeläge 1, innefattande anläggande av stålspontkaj med bakomliggande fyllning med säkring av spontfot genom dubbning eller horisontal balk. Vid anläggandet av kaj kan även något av följande alternativa utförande komma i fråga; betongdäck grundlagt i framkanten med pålar försedda med bergsko och i bakkanten direkt på berggrunden, stödmurskaj eller med kassuner.

- c) schaktning och sprängning av grund norr om Kapellskärsskäret ned till ett fritt djup på MW-10.
- d) fördjupning av hamnbassängen vid piren under punkten a) ovan, vid området för ombyggnaden av rampen under punkten b) ovan samt vid nuvarande färjeläge 4 ned till ett fritt djup på MW -9.
- e) en spontvägg i gräns mot vatten i anslutning till den befintliga hamnplanen - som utförs till högre nivå med större mängd fyllnadsmassor - och till piren under punkten a).
- f) rivning av nuvarande färjeläge 2.
- g) rivning av tidigare reservfärjeläge, "Sally-läget".

2. inom mark- och vattenområde till fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8 och 1:20 utföra

- a) rivning av Sjöfartsverkets vågbrytare.
- b) en lotshamn med lotsbrygga och vågbrytare i hamnens södra del, genom muddring för hamnbassäng, utfyllnad för två sprängstensvågbrytare samt uppförande av en kaj med rororamp och upptagningsramp.

3. utföra muddring, schaktning och sprängning i anslutning till och inför eller i samband med arbeten under punkterna 1-2 ovan, så även innefattande användning av temporära bryggor för muddringspråmar.

4. ändra tillståndsgivna hamnverksamheten på det sätt som framgår av denna ansökan och till denna fogade handlingar samt på sätt som följer av i denna ansökan angiven vattenverksamhet.

Dispens

Sökanden erhåller dispens från förbudet mot dumpning enligt 15 kap. 31 § miljöbalken och medges tillstånd att inom tippningsområde 5 (angivet under flik 5 till ansökan) inom allmänt vattenområde sydost om Söderarm dumpa maximalt 160 000 m³ muddermassor från arbeten tillståndsgivna ovan under punkterna 1, 2 och 3.

Villkor

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden angivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt uppgivit eller åtagit sig i målet.

Vattenverksamheten

2. Grumlande arbeten i vattenområde får utföras under tiden 1 oktober-1 april. Vid sådana arbeten ska, så långt tekniskt möjligt, särskilt känsliga områden (norr om kaj 5 och söder om Kapelskärsskäret) avskärmas med bottengående läns av geotextil eller motsvarande skyddsåtgärd t.ex. bubbelridå. Sökanden ska utföra fortlöpande kontroll av turbiditet innanför och utanför vidtagen skyddsåtgärd så länge arbeten som riskerar grumla pågår. Om turbiditeten innanför dessa skyddsanordningar överskrider det åtgärdsvärde som anges i kontrollprogrammet ska omedelbart vidtas åtgärder för att minska den förhöjda grumlingen och om annan åtgärd inte är tillräcklig ska de grumlande arbetena avbrytas. Länsar och absorptionsmedel ska hållas i beredskap i händelse av olycka.

Skyddsanordningar får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids. I övrigt ska arbete och kontroll ske enligt kontrollprogrammet.

Under dumpning inom de särskilda dumpningsområdena ska dessa vara utmärkta med flytbojar.

3. Sökanden ska minst tre veckor före påbörjande av arbete i vatten lämna uppgifter om arbetets omfattning till Sjöfartsverkets Ufs-redaktion för kungörelse i Ufs. Under arbetets gång ska Stockholms sjötrafikområde hållas underrättat om arbetets utveckling. Efter avslutat arbete ska relationsuppgifter lämnas till Ufs' redaktion för införande i sjökort.

4. Sprängning i vattenområdet får utföras under tiden 1 oktober-1 april och ska ske samlat och med små laddningar samt föregås av skyddsåtgärder för att skrämma

bort fisk och annan fauna som kan riskera att skadas. Sprängämnen med lågt kväveinnehåll ska användas.

5. Byggverksamheten får inte ge upphov till högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling (2004:15) med allmänna råd om buller från byggplatser.

6. Om sökanden ämnar välja någon eller några av de ”alternativa utförande” som anges i punkterna 1 a) och b) ovan under rubriken ”tillstånd” ska sökanden anmäla detta till tillsynsmyndigheten senast i samband med att kontrollprogrammet lämnas till samma myndighet.

7. Sökanden ska senast åtta veckor före påbörjande av arbeten i vattenområdet till tillsynsmyndigheten lämna förslag till kontrollprogram och därvid även samråda med Havs- och vattenmyndigheten om innehållet i förslaget.

Kontrollprogrammet ska särskilt innehålla uppgift dels om den närmare placeringen av skyddsanordningar för avgränsning av särskilt känsliga områden (norr om kaj 5 och söder om Kapelskärsskäret), dels om bakgrundsvärden innanför avgränsade särskilda känsliga områden beträffande grumling (turbiditet) och om den turbiditet som inte får överskridas vid grumlande arbeten i vattenområdet.

För dumpningen ska i kontrollprogrammet redovisas ett upprättat tippningsschema och massorna ska spridas jämt i dumpningsområdet.

Arbeten i vattenområdet får påbörjas först sedan kontrollprogrammet godkänts av tillsynsmyndigheten. Sökanden ska göra påbörjande- och avslutandeanmälan.

Hamnverksamheten

8. Sökanden ska senast vid idrifttagandet av kajer som tillskapats genom den tillståndsgivna verksamheten dels anlägga en separat dagvattenledning från

naturmarken väster om depå, direkt till recipient, dels förse alla hårdgjorda ytor med reningssystem för dagvatten innefattande oljeavskiljare, dels installera avstängningsventil för att förstärka katastrofskyddet dels ock installera backventil för att tillse att havsvatten inte tränger upp i dagvattensystemet.

9. Sökanden ska senast vid idrifttagandet av kajer som tillskapats genom den tillståndsgivna verksamheten ha förberedelser för elanslutning av fartyg som ligger vid kaj (både nya och befintliga kajer) och som efterfrågar sådan anslutning.

Prövotid och prövotidsvillkor

P1. Frågan om sökanden ska betala fiskeavgift i form av en engångsavgift för temporär skada som uppstår genom muddring och övertäckning av bottensubstrat inom muddrings- och dumpningsområdet samt genom grumling och sedimentering under tiden för utförandet av den nu tillståndsgivna vattenverksamheten skjuts upp av mark- och miljödomstolen. Sökanden ska under en prövotid, genom referensundersökningar och efterkontroll, utreda i vad mån sådan skada uppstår. Utredningsarbetet ska av sökanden planeras före byggstart och i samråd med Havs- och vattenmyndigheten och länsstyrelsen. Sökanden ska senast inom två år från det att de grumlande arbetena avslutas redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen tillsammans med en ståndpunkt i frågan om eventuell engångsavgift.

P2. Sökanden ska i samråd med länsstyrelsen utreda om utjämningsmagasin behöver utföras för att erhålla en god dagvattenrening och för att förstärka katastrofskyddet. Sökanden ska senast i samband med ingivandet av utredningen ovan under punkten P1 till mark- och miljödomstolen inge utredningen om behov av utjämningsmagasin rörande dagvattnet med en ståndpunkt i frågan om eventuellt behov av villkor på denna punkt.

Fiskeavgift

Sökande ska betala en fiskeavgift i form av en engångsavgift om åttiosjutusenfemhundra (87 500) kr för permanent skada. Avgiften ska användas till lokalt fiskevårdande åtgärder, i detta eller angränsande vattenområde.

Arbets tid

De arbeten som är tillståndsgivna ovan under punkterna 1, 2 och 3 ska vara utförda inom tio (10) år, räknat från dagen för domen. Om förlängning av arbetstid föreskrivs i 24 kap. 2 § andra stycket miljöbalken.

Oförutsedda skador

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skador, vilka mark- och miljödomstolen inte har förutsett, får den skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska, för att få tas upp till prövning, framställas till mark- och miljödomstolen inom fem (5) år, räknat från utgången av i denna dom beslutad arbetstid.

Verkställighet

Sökanden får, på villkor som anges i 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken, utnyttja i denna dom meddelat tillstånd utan hinder av att domen därom inte har vunnit laga kraft.

Avgifter

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften till fyrahundratusen (400 000) kr.

Rättegångskostnad

Kapellskärs Hamn AB ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län dess rättegångskostnad med trettiotretusensexhundra (33 600) kr, avseende eget arbete, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom till dess betalning sker.

BAKGRUND (mål M 1452-07 och M 2430-09)

Mål M 1452-07

Stockholms tingsrätt, miljödomstolen, lämnade i deldom den 6 juli 2006 Roslagshamn Aktiebolag (numera Kapellskärs Hamn AB) tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet vid Kapellskärs hamn inom fastigheterna Riddersholm 1:2, 1:8 och 1:20 samt Koholma 1:2, Norrtälje kommun, omfattande trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 100 000.

I domen förordnades vidare bl.a. att sökanden under en prövotid skulle utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna från verksamheten, inklusive transporter inom hamnområdet och hjälpmaskiner ombord på fartyg, till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Under prövotiden får buller från sagda verksamhet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostad än riktvärden som är 5 dB(A) högre än de nedan angivna:

50 dB(A) vardagar dagtid kl. 07-18

40 dB(A) nattetid kl. 22-07

45 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 55 dB(A).

Sedan sökanden överklagar domen bestämde Svea hovrätt, Miljööverdomstolen, i dom den 22 november 2007 bl.a., med ändring av vad därom bestämts i den överklagade domen, att sökanden skulle planera och bedriva hamnverksamheten så att mängden gods inte överstiger 6,5 miljoner ton per år och så att hamnen inte nyttjas för fler fartygspassagerare än 3,5 miljoner per år. Miljööverdomstolen förlängde prövotiden för buller och tillade att sökanden under prövotiden också skulle utreda möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt även utreda och redovisa förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner.

Miljödomstolens prøvotidsföreskrift för buller justerades till följande lydelse: Under prøvotiden och tills annat bestäms får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostad än de nedan angivna riktvärdena.

55 dB(A) vardagar dagtid kl. 07-18

45 dB(A) nattetid kl. 22-07

50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 60 dB(A).

I deldom den 16 oktober 2009 förordnade Stockholms tingsrätt, miljödomstolen, om en ytterligare förlängning av prøvotiden för buller samtidigt som tidigare meddelade prøvotidsvillkor för buller skulle fortsätta att gälla.

Sökanden har till Nacka tingsrätt, miljödomstolen (numera mark- och miljödomstolen) inkommit med prøvotidsredovisning för buller.

Mål M 2430-09

Vid Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, begär sökanden tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet inom fastigheten Riddersholm 1:8 samt ändringstillstånd avseende hamnverksamhet inom den fastigheten och fastigheterna Riddersholm 1:2, 1:20 och Koholma 1:2.

I yttrande den 18 januari 2010 har Naturvårdsverket anfört bl.a. att de förändringar som planeras av den befintliga hamnanläggningen och av hamnverksamheten är så genomgripande att bestämmelserna om ändringstillstånd inte är tillämpliga. Sökanden borde därför ges möjlighet att, vid avvisningsäventyr, komplettera ansökningshandlingarna så att en fullständig prövning kan ske av hamnverksamheten. I beslut den 16 januari 2012 fann mark- och miljödomstolen att det torde finnas förutsättningar att meddela ändringstillstånd och att

utredningsmaterialet vad gäller både hamnverksamheten och vattenverksamheten, i vart fall för närvarande, syntes vara tillfyllest för kungörande av huvudförhandling i målet. Enligt samma beslut kommer prøvotidsredovisningen i mål M 1452-07 att kungöras för gemensam handläggning med mål M 2430-09. Det anförda innebar att naturvårdsverkets avvísingsyrkande lämnades utan bifall.

YRKANDEN (mål M 1452-07)

Sökanden har i samband med prøvotidsredovisningen föreslagit slutligt villkor avseende ljudemissioner enligt följande.

Buller från verksamhet för vilken sökanden svarar får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande riktvärden¹⁾:

50 dB(A) dagtid kl. 07-18

45 dB(A) kvällstid kl. 18-22

40 dB(A) nattetid kl. 22-07

Momentana ljud nattetid får som riktvärde inte överskrida 55 dB(A) vid bostäder angivet som L-95-nivå²⁾.

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det sker förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

¹⁾ Med riktvärde avses ett värde, som om det överskrids, ska föranleda de åtgärder som behövs för att förhindra att överskridandet upprepas.

²⁾ Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom riktvärdet.

PRÖVOTIDSREDOVISNING (mål M 1452-07)

Sökanden har i enlighet med Miljööverdomstolens dom den 22 november 2007 i M 6387-06 under en prøvotid utrett dels möjligheterna till minskning av bulleremissioner från verksamhetsområdet, dels förutsättningarna för att genom

avtal med trafikerande rederier minska sådana emissioner. Enligt domen ska utredningsarbetet ta sikte på minskning av bulleremissioner till en nivå som inte överstiger riktvärden för nyetablerad industri.

Bilagat inges redovisning den 28 december 2009 i enlighet med ovan nämnda domar. Därav framgår sammanfattningsvis att sökanden i den verksamhet över vilken sökanden rättsligt och faktiskt råder har vidtagit åtgärder i sådan omfattning att verksamheten inte ger upphov till överskridande av Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Sökanden har kunnat åstadkomma detta genom åtgärder i den egna verksamheten till en kostnad av cirka fyra miljoner kr, enligt vad som anges i redovisningen. Bland vidtagna åtgärder kan nämnas omfattande ombyggnad av ramp till fartyg, åtgärder för dämpning av slagljud mellan fartygsklaff och kaj, förändring av transportvägarna inom området samt införskaffande av tystare dragfordon. Genom vidtagna åtgärder har de ekvivalenta ljudnivåerna kunnat sänkas med mellan fem och sex dB(A) samt de momentana ljudnivåerna med upp till 20 dB(A). Av den bilagda redovisningen framgår vidare att framförallt maskin- och fläktljud från vissa fartyg vid kaj samt slagljud från fartygen kan leda till överskridande av riktvärdena för nyetablering under hela dygnet, såväl med avseende på ekvivalenta som momentana ljudnivåer. Dessa överskridanden bedöms dock, framgår av utredningen, inte ge upphov till ljudnivåer inomhus i bostäder som överstiger relevanta inomhusvärden [30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) momentant under natten].

Sammantaget bedömer sökanden således dels att den kan klara av kraven enligt relevanta riktvärden utomhus när det gäller verksamheten över vilken sökanden faktiskt och rättsligt kan råda och dels att det i fråga om överskridanden utomhus på grund av sådana källor (ljud från fartyg) som sökanden ej råder över, faktiskt eller rättsligt, inte kan förväntas överskridanden av relevanta nivåer inomhus. Detta betyder att sökanden i fråga om den förstnämnda verksamheten godtar ett slutligt bullervillkor med utgångspunkt i riktvärdena för nyetablering, varjämte verksamheten får kontrolleras på ett sätt som överensstämmer med vad som lagts fast i sentida praxis.

När det gäller frågan om förutsättningar för sökanden att genom avtal med trafikerande rederier minska emissioner från källor som sökanden inte vare sig faktiskt eller rättsligt råder över får sökanden redovisa följande. Som tidigare redovisats har sökanden vid ett flertal sammanträden informerat de rederier som trafikerar hamnen (Viking Line, FinnLink, Baltic Shipping Line och Tallink Silja) om bullerproblematiken och fört diskussioner med rederierna om möjliga åtgärder på fartygen, bl.a. på fartygens fläktar (t.ex. rökgasfläktar) och på akterrampernas konstruktion. Något trafikerande rederi har i anledning av sådana diskussioner på egen hand vidtagit åtgärder; bl.a. har särskilt utretts möjliga bullerbegränsande åtgärder på fartygs ventilationssystem för lastdäck och maskinrum och på fartygs hjälpmaskiner. Någon möjlighet för sökanden att ingå avtal med trafikerande rederi om sådana åtgärder föreligger dock inte. Sökanden kommer givetvis även framdeles att informera rederier och fartygsbefälhavare om vikten av att minimera omgivningspåverkan.

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

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

YTTRANDEN (mål M 1452-07)

Naturvårdsverket har i yttrande den 26 januari 2010 anfört bl.a.: Naturvårdsverket yrkar att domstolen föreskriver om följande slutliga villkor för att begränsa bullerutbredningen från den tillståndsgivna hamnverksamheten inom Kapellskärs hamn.

1. Följande inskränkningar ska nattetid göras av verksamheten inom det tillståndsprövade hamnområdet:

Lastning eller lossning av last från fartyg som befinner sig vid kaj inom hamnområdet, respektive avkörning eller ombordkörning av fordon på fartyg, tillåts inte under nattetid (kl. 22.00-07.00).

Fartyg som befinner sig vid kaj inom hamnområdet tillåts inte använda sina hjälpmaskiner för att generera elström för användning ombord på fartygen nattetid (kl. 22.00-07.00).

2. Samtliga utnyttjade kajplatser inom Kapellskärs hamn ske senast den 30 juni 2012 vara utrustade med sådana tekniska anordningar som möjliggör att de fartygstyper som förväntas angöra hamnen kan erbjudas matning av land-el.

3. Buller från den hamnanknutna verksamhet som bedrivs inom hamnanläggningens land- och vattenområde (verksamhetsområdet) får inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än följande begränsningsvärden:

Dagtid (kl. 07.00-18.00) 55 dB(A)

Kvällstid (18.00-22.00) 50 dB(A)

Nattetid (kl. 22.00-07.00) 45 dB(A)

Momentana ljud nattetid får som begränsningsvärde inte överskrida 55 dB(A).

Om ovan angivna begränsningsvärden överskrids ska sökanden inom en vecka efter det att detta konstaterats underrätta tillsynsmyndigheten därom samt redovisa vilka skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått som sökanden vidtagit eller ämnar vidta för att förhindra att överskridandet upprepas.

Naturvårdsverket kan inte se att sökanden med den prøvotidsredovisning som nu lämnats in har visat att möjligheter saknas att genom avtal förmå trafikerande rederier att minska bullerstörningar från de fartyg som angör hamnen. Sökanden har därmed inte uppfyllt de utredningskrav som uppställts av Miljööverdomstolen. Den bristfälliga prøvotidsredovisningen och det förhållandet att sökanden återkommande överskridit gällande provisoriska villkor för buller medför att slutliga villkor bör innefatta inskränkningar av verksamhetstiderna för vissa förekommande arbetsmoment. Naturvårdsverket yrkar därför att ovanstående slutliga villkor 1.

föreskrivs. Nattnliga överskridanden sker även som följd av hjälpmaskindrift ombord på fartyg i syfte att generera elström. Krav på åtgärder som möjliggör elanslutning av fartyg vid hamnens samtliga kajplatser bör regleras enligt ovanstående slutliga villkor 2. En tidsåtgång av två år är fullt tillräcklig för att förbereda idrifttagande av ett sådant elanslutningssystem. Det av sökanden föreslagna villkoret för begränsning av ljudemissioner, som endast omfattar vissa delar av den tillståndsprövade verksamheten inom verksamhetsområdet, är inte ändamålsenligt. Ovanstående bullerutbredningsvillkor 3. omfattar all den tillståndsgivna verksamhet som bedrivs inom hamnens verksamhetsområde.

Koholmavikens samfällighetsförening har i yttrande den 8 februari 2010 anfört bl.a.: Vi noterar att sökanden inte besvarat anmodan att närmare förklara varför det inte varit möjligt att träffa avtal med trafikerande rederier. Av utredningen framgår att sökanden inte klarar de riktvärden som gällt under provotiden trots att dessa är 5 dB(A) högre än Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. De riktvärden som långsiktigt borde gälla är ytterligare 5 dB(A) lägre. Hamnen är belägen inom ett område som enligt Naturvårdsverket är av riksintresse för såväl naturvården som friluftslivet. Naturvårdsverket har tagit fram ett omarbetat förslag till vägledning för begränsning av buller från industrier, nya såväl som etablerade, och som ska ersätta RR 1978:5. Med instämmande i Naturvårdsverkets övriga yrkanden till slutliga villkor förordar vi därför att följande riktvärden istället ska gälla under punkt 3:

50 dB(A) dagtid kl. 07-18

40 dB(A) nattetid kl. 22-07

45 dB(A) övrig tid

55 dB(A) momentant nattetid.

Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen har i yttrande den 18 februari 2010 anfört bl.a.: Bullret från hamnverksamheten är tidvis besvärande, bl.a. när man vistas i närliggande östra delar av Riddersholms naturreservat. Speciellt störande är det dova bullret från båtmotorerna och det buller som förorsakas av in- och urlastning av det större godset. Långsiktigt bör krav ställas på fartyg som ligger vid

kaj att de ska anslutas till elnätet och att fartygens avloppsvatten ska kunna tas om hand i hamnen. Kortsiktigt bör bullerdämpande anordningar anläggas som t.ex. en tätare trädridå, bullerplank eller mur längs hamnens västra sida som gränsar ca. 500 meter mot Riddersholms naturreservat.

Aspnäs tomtägarförening har i yttrande den 17 februari 2010 anfört bl.a.: Det finns två felaktigheter och en nytillkommen angelägenhet som kommer att göra det mycket svårt för sökanden att uppfylla Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. För det första så använder man sig av riktvärdena för permanentbebyggelse vilket vi anser är felaktigt. De bostadsområden som omger hamnen är flertalet avsedda för fritidsbebyggelse, vilket innebär att de korrekta riktvärdena är som följer:

40 dB(A) dagtid kl.07-18

35 dB(A) kvällstid kl.18-22

35 dB(A) nattetid kl. 22-07

50 dB(A) momentana ljud nattetid

För det andra så pågår trafik i hamnen från kl. 5.30-01.00 och det bullrar inte mindre från hamnen tidigt på morgonen än det gör mitt på dagen. Så till den tredje angelägenheten. Nu byggs den s.k. Kapelskärsledningen som ska leverera kommunalt vatten till hamnen samt avloppsvatten till det nya reningsverket inom hamnens område. Sökanden ska enligt uppgift inte tillåta transporter till och från reningsverket över hamnens mark. Kommunen har på förslag att bygga en asfalterad väg från Gräddövägen, rakt genom skogen där man lägger ned rören, för sina transporter. Detta innebär att man bygger en veritabel ljud- och avgaskanal rakt upp i vårt område.

Norrtälje kommun, Bygg- och miljönämnden har i yttrande den 22 februari 2010 anfört bl.a.: Bygg- och miljönämnden bedömer att föreslagna slutliga villkor för buller är godtagbara och att prövotidsredovisningen tillräckligt visar vilka möjligheter som finns att minska bullret till omgivningen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande den 5 mars 2010 anfört bl.a.:

Länsstyrelsen yrkar att följande slutliga villkor ska gälla senast tre år efter det att miljödomstolens dom vunnit laga kraft. Buller från verksamheten, inklusive fartygsdrift inom hamnens vattenområde, får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande begränsningsvärden:

50 dB(A) dagtid kl. 07-18

45 dB(A) kvällstid kl.18-22

40 dB(A) nattetid kl. 22-07

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 55 dB(A) vid bostäder angivet som L95-nivå dvs. 95 procent av händelserna ska hålla sig inom begränsningsvärdet. De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

Av prøvotidsredovisningen framgår att sökanden har vidtagit åtgärder och därmed minskat bullerstörningen från den landanknutna hamnverksamheten. Det är mycket positivt. Samtidigt kan Länsstyrelsen konstatera att buller från lastning och lossning av fartyg kan medföra överskridanden av Naturvårdsverkets utomhusriktvärden för externt industribuller från nyetablerad industri. Sökanden har dock ansett att man inte kan ikläda sig ansvar för fartygens verksamhet eller utrustning.

Länsstyrelsen anser, i likhet med Miljööverdomstolen, att sökanden har ansvar för samtliga olägenheter som uppstår från verksamheten dvs. även från fartygsdriften inom det vattenområde som utgör en del av hamnområdet.

Av sökandens slutliga redovisning framgår att störningen från hela verksamheten ännu inte har begränsats så att Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri kan uppfyllas. I fråga om bullerbegränsande åtgärder på de trafikerande fartygen kan Länsstyrelsen konstatera att sökanden hittills har valt att informera och föra diskussioner med rederierna. Med hänsyn till att endast fyra rederier trafikerar hamnen bedömer Länsstyrelsen att detta bör kunna vara ett lämpligt tillvägagångssätt för att få till stånd åtgärder på fartygen. Enligt sökanden har ett rederi på eget initiativ vidtagit åtgärder. Om sökanden fortsätter diskussionerna med

rederierna bedömer Länsstyrelsen att det finns förutsättningar att även övriga tre rederier kommer att genomföra erforderliga åtgärder.

I mål M 2430-09 har sökanden uppgett att den ändrade hamnverksamheten kan medföra minskad bullerstörning i omgivningen. De nya kajerna kommer förmodligen att utföras i form av heltäckande ramper med särskild beläggning och med uppvärmning vintertid. Länsstyrelsen har i ärendet anfört att sökanden bör undersöka möjligheterna att bygga om även övriga kajer på motsvarande sätt. Vidare har sökanden åtagit sig att möjliggöra elanslutning av fartyg vid planerade nya kajer. Länsstyrelsen har anfört att befintliga kajer ska utrustas på motsvarande sätt senast tre år efter det att miljödomstolens dom vunnit laga kraft.

Länsstyrelsen bedömer att det bör vara möjligt för sökanden att uppfylla Naturvårdsverkets utomhusriktvärden för externt industribuller från nyetablerad industri när även rederierna vidtagit bullerbegränsande åtgärder. Ett slutligt villkor med den innebörden bör därför kunna fastställas. Nivåerna ska dock utgöra begränsningsvärden.

YRKANDEN (mål M 2430-09)

Sökanden har i ansökan yrkat att miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken till att

1. inom mark- och vattenområde till fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8 utföra
 - a) en pir med två färjelägen i anslutning till hamnens södra del, vilken pir utförs med ett däck av armerad betong som grundläggs med stålrörspålar och avslutas i pirens förlängning mot havet med en gångbro av stål och en dykdalb med en cirkulär plattform, vilken utförs i betong och grundläggs med stålrörspålar. Vid anläggandet av pir och dykdalb kan även något av följande alternativa utförande komma i fråga; fristående kassuner, cellspontar eller spontväggar.
 - b) rivning av en dykdalb och ombyggnad av rampen i nytt läge i nuvarande färjeläge 1, innefattande anläggande av stålspontkaj med bakomliggande fyllning med säkring av spontfot genom dubbning eller horisontal balk. Vid anläggandet av

kaj kan även något av följande alternativa utförande komma i fråga; betongdäck grundlagt i framkanten med pålar försedda med bergsko och i bakkanten direkt på berggrunden, stödmurskaj eller med kassuner.

c) schaktning och sprängning av grund norr om Kapellskärsskäret ned till ett fritt djup på MW -10.

d) fördjupning av hamnbassängen vid piren under punkten a) ovan, vid ombyggnaden vid området för ombyggnaden av rampen under punkten b) ovan samt vid nuvarande färjeläge 4 ned till ett fritt djup på MW -9.

e) en spontvägg i gräns mot vatten i anslutning till den befintliga hamnplanen - som utförs till högre nivå med större mängd fyllnadsmassor - och till piren under punkten a).

f) rivning av nuvarande färjeläge 2.

g) rivning av tidigare reservfärjeläge, "Sally-läget".

2.inom mark- och vattenområde till fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8 utföra

a) rivning av Sjöfartsverkets vågbrytare.

b) en lotshamn med lotsbrygga och vågbrytare i hamnens södra del, genom muddring för hamnbassäng, utfyllnad för två sprängstensvågbrytare samt uppförande av en kaj med rororamp och upptagningsramp.

3. inom allmänt vattenområde sydost om Söderarm tippa maximalt 160 000 m³ muddermassor från arbeten enligt punkterna 1, 2 och 4.

4. utföra muddring, schaktning och sprängning i anslutning till och inför eller i samband med arbeten under punkterna 1-2 ovan, så även innefattande användning av temporära bryggor för muddringspråmar.

5. ändra tillståndsgivna hamnverksamheten på det sätt som framgår av denna ansökan och till denna fogade handlingar samt på sätt som följer av i denna ansökan angiven vattenverksamhet.

Sökanden yrkar vidare att miljödomstolen

6. bestämmer arbetstiden för utförande av verksamhet enligt punkterna 1-4 ovan till tio år, räknat från dag för dom,

7. fastställer den tid, inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador ska framställas till fem år, räknat från arbetstidens utgång

8. medger sökanden dispens från förbud mot dumpning enligt 15 kap. 31 § miljöbalken för verksamhet enligt punkten 3 ovan och

9. ger sökanden rätt att utnyttja tillståndet även om domen inte har vunnit laga kraft.

Alla åtgärder ska ske i huvudsaklig överensstämmelse med ansökningshandlingarna och senare kompletteringar.

ANSÖKAN (mål M 2430-09)

Ansökan har i allt väsentligt följande innehåll.

1. Allmän bakgrund

Kapellskärs hamn ligger ca 90 km norr om Stockholm. Hamnverksamhet har förekommit i Kapellskär sedan 1700-talet och hamnen har sedan 1960-talet kontinuerligt använts för färjetrafik. Hamnen tar emot ropax färjor, d.v.s. kombinerade gods- och passagerarfartyg där godset lastas och lossas med lastbärare på hjul. År 1972 köpte Stockholms läns landsting mark inom Kapellskärsområdet inklusive Riddersholm för att möjliggöra inrättandet av en allmän hamn i Kapellskär. År 1992 och 1999 köpte Stockholms Hamn AB marken som utgör hamnområdet. Hamnen är en allmän hamn och ett riksintresse. Hamnområdets areal är cirka 60 ha. En allmän hamn ska enligt förarbetsuttalanden (SOU 1943:32 och prop. 1981/82:130) vara öppen för allmän trafik, vilket innebär att hamnen är skyldig att ta emot de fartyg som vill anlöpa hamnen. Fartyg får endast avvisas p.g.a. utrymmesskäl eller på grund av karantän eller andra särskilda bestämmelser.

2. Planerade förändringar av verksamheten

Det är idag inte möjligt att vid fartygs tilläggning växla mellan hamnens olika färjelägen. Manövrerbarheten och därmed säkerheten är därför inte den bästa. De befintliga färjelägena 1 och 2 byggdes under 1960-talet, är dåligt skick och för korta

och har för ringa djup. I syfte att öka säkerheten vid fartygsmanövrering och flexibiliteten i hamnområdet och verksamheten planerar Hamnen en om- och tillbyggnad av hamnen. Arbetena kan i korthet beskrivas enligt följande; en ny pir med två färjelägen anläggs i hamnens södra del inklusive temporär brygga för mudderpråmar, i nuvarande färjeläge 1 rivs en dykdalb och ombyggs rampen i nytt läge, norr om Kapellskärsskäret schaktas och sprängs grand, vid nuvarande färjeläge 4 fördjupas hamnbassängen, befintlig hamnplan avslutas i vattenområde med en spontvägg och nuvarande färjeläge 2 rivs. Till det sagda uppför Hamnen en ny lotshamn för Sjöfartsverkets räkning. Arbetena i vatten omfattar bland annat muddring, sprängning, schaktning, pålning, tippning och fyllning. Om- och tillbyggnaden syftar inte till att öka den årliga godsomsättningen eller antalet passagerare. Den sökta vattenverksamheten ger upphov till verksamheter och anläggningsarbeten på land. Det gäller anpassning av pirar genom klaffar och ramper till kajer och nya passagerargångar till den befintliga terminalbyggnaden. Vidare ska markytor i söder tas i anspråk som köryta och för uppställning av fordon, varigenom trafiken inom området blir säkrare. De nya ytor som hårdgörs kommer att anslutas till dagvattennätet. Även arbetena på land gör det nödvändigt att hantera uppkomna massor. Hamnen ansöker nu om tillstånd till byggande i vatten enligt 11 kap. miljöbalken samt för den ändrade hamnverksamhet som blir en följd av ovan beskrivna arbeten (16 kap. 2 § tredje stycket miljöbalken).

3. Allmän orientering

Hamnen är belägen på del av fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8. Fastigheten ägs av Stockholms Hamn AB. Inom fastigheten finns, förutom hamnområdet, ett skogsområde (ca 80 ha) i väster. Cirka 200 m nordväst om hamnområdet ligger en campingplats. I den södra delen av fastigheten är en del av naturreservatet Riddersholm beläget. Öster om hamnen ligger Kapellskärsskäret där en familjegrav och en gammal kolerakyrkogård återfinns. Väster om fastigheten, på andra sidan skogsområdet, ligger Aspnäs. Norr om fastigheten finns fritidshus på Myntarbyholmen och Saltholmen. Söder om fastigheten ligger några bostäder i byn Kapellskär. Närmaste bostäder ligger på ett avstånd av ca 300 m från hamnens

kajer. Närmaste bebyggelse till reningsverket ligger på ett avstånd av ca 250 m. Det geografiska område som ansökan avser i fråga om hamnverksamheten är hamnområdet och hamnens vattenområde, enligt SJÖFS 1988:5, se bilaga 3. Hamnens vattenområde omfattar även fastigheterna Riddersholm 1:2, Riddersholm 1:20 samt Koholma 1:2, samtliga i Norrtälje kommun. Den sökta tippplatsen ligger på allmänt vatten, se flik 8 i bilaga 4. SWECO AB har upprättat en teknisk beskrivning i april 2009 rörande ombyggnaden av hamnen, se flik 1 i bilaga 4, och Hifab AB en miljökonsekvensbeskrivning i april 2009, se flik 2 i bilaga 4. Med avseende på driften av hamnverksamheten omfattar denna ansökan endast den ändring av verksamheten som blir följd av arbetena i vatten. Hamnens bedömning är därvid att ändringen inte berör verksamheten som helhet i sådan omfattning att det kan anses motiverat att ompröva denna i sin helhet. Ändringen kan bedömas för sig. Den kommer inte heller att medföra behov av ändring av de villkor som redan gäller för verksamheten. I denna ansökningshandling beskrivs därför inte verksamheten i sin helhet, utan endast de förändringar för omgivningen som kan bli en följd av ändringen.

4. Rådighet

Ansökan avser vattenverksamhet som behövs för allmän hamn. Hamnen har erforderlig rådighet enligt 2 kap. 4 § första stycket 4 p. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Hamnen äger vidare enligt nyttjanderättsavtal med Stockholms Hamn AB rätt att på berört vattenområden anlägga och bibehålla pir med därtill hörande anläggningar samt att utföra tippning inom fastigheten. Hamnen har slutligen träffat avtal med staten genom Sjöfartsverket om att riva och uppföra hamn åt sagda verk. Hamnen kommer vidare vid Kammarkollegiet att söka om tillstånd till tippning inom allmänt vattenområde.

5. Höjdsystem

Höjdangivelserna i denna ansökan jämte bilagor hänför sig, om inte annat anges, till RH70. Som huvudfix för vattenverksamheten föreslås den i figur 4.1 under flik 1 i

bilaga 4 beskrivna.

6. Tillstånd avseende vattenverksamhet m.m.

Vattendomstolen har i dom (DVA 89 i VA 59/75) lämnat Stockholms läns landsting tillstånd att inrätta allmän hamn, i dom (VA 31/75) tillstånd till utbyggnad av färjehamnen (F3, F4) samt i dom (VA 105/74) tillstånd att bygga stöddykdalb (F1).

Vattendomstolen har i dom (VA 32/75) lämnat Roslagshamnar Aktiebolag, numera Kapellskärs Hamn AB, tillstånd till muddring i Norrtälje hamn m.m.

Vattendomstolen har i dom (DVA 37 i VA 8/81) lämnat rederiet Sally tillstånd till ombyggnad av färjeläge m.m. Vattendomstolen har i dom (DVA 71 i VA 49/94) lämnat Sjöfartsverket tillstånd att utföra hamnanläggning. Vattendomstolen har i dom (DVA 53 i VA 45/98) lämnat Roslagshamnar AB tillstånd att anlägga förtöjningsdykdalb inklusive spång. Miljödomstolen, Stockholms tingsrätt, har i deldom den 6 juli 2006 (M 278/02). lämnat Hamnen tillstånd till hamnverksamhet samt vattenverksamhet. Efter överklagande har Miljööverdomstolen i dom den 22 november 2007 lämnat hamnen tillstånd till viss ytterligare verksamhet (bilaga 1 och 2). Arbeten för utloppsledning från reningsverk har anmälts till länsstyrelsen i Stockholms län, som i beslut den 4 oktober 2007 meddelat villkor i fråga om placeringen av utloppsledningens utsläppspunkt och förelagt Hamnen att vidta vissa försiktighetsmått m.m. Miljödomstolen, Nacka tingsrätt, har i dom (M 6464-07) den 11 april 2008 lämnat Hamnen tillstånd till visst uttag av grundvatten, dock längst till år 2011. Miljödomstolen, Nacka tingsrätt, har i dom (M 6157-07) den 27 maj 2008 ändrat villkorspunkten 10, avseende reningsverk, i ovan nämnda dom den 6 juli 2006. Slutligen har Hamnen till länsstyrelsen i Stockholms län den 13 mars 2009 anmält anläggandet av ny passagerargång vid färjeläge 1.

7. Planförhållanden m.m.

Gällande detaljplan för Kapellskärs hamn upprättades i maj 1979. Enligt detaljplanen är området avsett för hamnverksamhet med områden för hamn (Th), upplag (U), parkering (Tp) utmärkta. Dessutom finns i detaljplanen områden

utmärka för hotell respektive bensinstation i detaljplanens västra hörn.

Hamnområdet omfattas inte av strandskydd. I den 2005 antagna översiktsplanen för Norrtälje kommun anges bl.a. följande: "Kommunens hamn- och farledssystem är av stor framtida strategisk betydelse, både för skärgårdens och hela kommunens utveckling. Kapellskärs hamn utgör ett riksintresse och är av strategisk betydelse för Norrtälje kommun. De besvärligaste målkonflikterna där motstridiga intressen behöver vägas mot varandra samt prioriteras är:

- Utvecklingen av hamnen i Kapellskär som är ett riksintresse och som är av strategisk betydelse för kommunens utveckling ger upphov till effekter som strider mot de nationella och regionala miljömålen. I detta fall prioriteras utvecklingen i hamnen med förbehållet att detta skall ske på ett så miljöanpassat sätt som möjligt, (s. 35)"

Riksintressen

Kapellskärs hamn och farlederna 502, 503 och 506 är av Sjöfartsverket utpekade som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Inom hamnområdet finns inga övriga riksintressen för naturvård, kulturvård eller friluftsliv. Söder om hamnområdet finns ett riksintresse för naturvården, naturreservatet Riddersholm. Naturreservatet är av regeringen utpekade som ett s.k. Natura 2000 område enligt habitatdirektivet (SE0110113), se bilaga 8 till bilaga 1. Riddersholmsområdet som är lättillgängligt har stor betydelse som strövområde för friluftslivet. Tre kilometer nordost om Kapellskär ligger naturreservatet Fårholmen som omfattar öarna Furholmen och Fårholmen strax sydväst om Tjockö. Hela den yttre skärgården i Stockholms län är av riksintresse för naturvård enligt Naturvårdsverkets beslut den 7 februari 2000. Stora delar av den yttre skärgården i Norrtälje kommun är även av riksintresse för friluftsliv enligt Naturvårdsverkets beslut den 19 januari 1998.

Vattenkvalitet

Vattenområdet inom Kapellskärs hamn samt farleden genom Furusund är omnämnda i Norrtälje kommuns översiktsplan som miljöstörda områden, där

syrehalterna är alltför låga och bottenfauna praktiskt taget utslagen. Under hänvisning till bestämmelsen i 3 kap. 3 § miljöbalken anser kommunen att exploateringsåtgärder eller nya utsläpp, som försvårar ett långsiktigt tillfrisknande av vattenområdena, inte bör vidtas inom dessa områden. Den sökta verksamhetens överstämmelse med planförhållanden m.m. Den sökta verksamheten står inte i strid med planförhållanden, varvid särskilt beaktas vad kommunen i översiktsplanen anför i fråga om Hamnens verksamhet, eller något riksintresse. Någon påverkan från den sökta verksamheten på miljön inom ovan omtalat Natura 2000-område kan inte förutses.

8. Teknisk beskrivning

I den tekniska beskrivningen den 31 mars 2009 har färjelägena/kajerna följande beteckningar hittills och framdeles.

Benämning f.n.	Benämning framdeles
-	Kaj 1 / K1 (nya piren i söder)
-	Kaj 2 / K2 (nya piren i söder)
Färjeläge 1 / F1	Kaj 3 / K3 (ombyggd pir)
Färjeläge 2/F2	-
Färjeläge 3/F3	Kaj4/K4
Färjeläge 4/F4	Kaj 5/K5

Vattenverksamheten

I hamnen planeras om- och tillbyggnad enligt följande.

Ny pir K1/K2, utfyllnad för ny hamnplan.

Den nya piren K1/K2 görs cirka 220 meter lång inklusive en yttre fristående angränsningsdykdalb. Dess bredd blir ca 20 meter och den utrustas med fendrar, pollare, avkörningsskydd och räddningsstegar. Pirens däcksyta utförs på nivån +2,6

m. Vattendjupet i hamnbassängen vid den nya piren kommer att vara nio meter vid medelvattenstånd. Piren utförs med ett däck av armerad betong som grundläggs med stålrörspålar. Piren ansluter i bakkant till en tvärgående kaj, som utgör hamnplanens begränsning mot sjön. Den tvärgående kajen utförs som en stålspontkaj som upptill bakåtförankras med stag som är borras in och fastgjøtes i berggrunden bakom kajen. Spontfoten förankras nedtill med dubbar av stål ned i berggrunden. Kajsponten förses upptill med en krönbalk av armerad betong, med överkanten på nivå +2,6 m och underkanten på nivån -1,2 m. Genom att betongkrönbalkens underkant ligger långt under vattenytan skyddas kajsponten mot korrosion och nötning av sjöis i skvalpzonen. Spontkajen har en total längd av ca 170 m. Den utrustas med fendrar, avkörningsskydd och räddningsstegar. Spontkajen avslutas i norr och i söder med fyllningsslänter. Slänterna förses med erosionsskydd i ytan, utförda med betongmadrasser eller storsten. Även andra typer av erosionsskydd kan vara lämpliga och komma till användning, t ex gabionmadrasser eller betongblocksmadrasser.

I pirens förlängning mot havet, på 15 m avstånd från pirnocken, anläggs en dykdalb med cirkulär planform om ca 20 m i diameter. Dykdalbens däcksyta kommer att ligga på nivån +4,6 m. Piren ansluter till dykdalben via en gångbro av stål. Dykdalben ska användas för förtöjning av fartyg som ligger vid piren. Den utförs med ett betongdäck, som grundläggs med stålrörspålar. För att säkra den mot lyftkrafter kan det bli nödvändigt att förankra pålarna i sjöbottnen med hjälp av fastgjutna stålstag som går ner invändigt i pålarna och vidare ner i berggrunden. Samtliga stålrörspålar kompletteras med utanpåliggande hylsor av stål i skvalpzonen som skydd mot korrosion och nötning av sjöis.

Kajen förbereds för elanslutning och förses med anslutningar för mottagning av svartvatten och gråvatten från förtöjda färjor. Fartygen kan komma att förses med drivmedel från tankbil.

I båda färjelägena anläggs ramper på land, för ombordkörning och ilandkörning av fordon över färjornas ramper. Landramperna förläggs dels i markplanet för anslutning till färjornas huvuddäck och dels på högre höjd för anslutning till

färjornas övre däck. Ramperna utrustas med justerbara klaffar för att kunna anpassas till rådande havsvattenstånd och lastkondition hos färjorna. Justeringen av klaffarnas lutning utförs med hjälp av hydraulik. För passagerares ombord- och avstigning anläggs en täckt matargång från terminalbyggnaden i hamnen till färjelägena på piren. Från matargången leder täckta landgångar till färjorna vid piren. Landgångarnas läge, längd och lutning kommer med hänsyn till rådande havsvattenstånd och aktuell färja att kunna justeras med hjälp av elektriskt och hydrauliskt maskineri.

I anslutning till piren anläggs en ny hamnplan genom utfyllnad av den havsvik som för närvarande finns i området. Den nya hamnplanens totala ytan blir ca 3,3 ha. Dess marknivå blir ca +2,6 m vid den tvärgående kajen till vilken den nya piren ansluter, varefter planen faller svagt bakåt till de anslutande befintliga lägre marknivåerna i planens bakkant. Någon del av anslutningen i norr kan behöva utföras med stödmur för att ta upp nivåskillnader.

Utfyllnaden utförs med sten och block och så att fyllningen pressas ned i leran, vilket ger god stabilitet och minimala sättningar i fyllningen. Närmast bakom den tvärgående kajen används mindre grovt krossmaterial för att inte skada spontkajen eller dess förankringsstag. För att påskynda de sättningar som ändå kan uppstå, kan det vara lämpligt att utföra utfyllnaden med överhöjning under viss tid.

Hamnplanens överbyggnad färdigställs med förstärkningslager, bärlager och hårdgjord överyta. Den nya hamnplanen förses med dagvattenbrunnar som via ett system av dagvattenledningar som ansluts till en ny oljeavskiljare på land. Det kan inte uteslutas att varianter eller alternativa konstruktionslösningar kan komma att behöva utföras. Dessa beskrivs i avsnitt 6.2.8 under flik 1 i bilaga 4.

Ombyggd pir K3

Nuvarande färjeläge 1 byggs om genom rivning av befintlig yttre dykdalb och återanvändning av övriga dykdalber. Mot land genomförs urschaktning för att förlänga kajplatsen. Nuvarande färjeläge 2 rivs helt eller delvis och en ny ramp anläggs för K3. Den nya kajen utförs som en stålspontkaj med bakomliggande

yllning. StålsPonten bakåtförankras upptill med stag till förankringsplattor, alternativt med stag som borras in och fastgjøtes i berggrunden bakom kajen. Spontfoten förankras nedtill med dubbar av stål ned i bergbotten. Kajsponten förses upptill med en krönbalk av armerad betong med underkanten på nivån -1,2 m. Genom att betongkrönbalkens underkant ligger långt under vattenytan skyddas kajsponten mot korrosion och nötning av sjöis i skvalpzonen. Skulle botten någonstans bestå av eroderbart material, skyddas botten med ett lokalt erosionsskydd av t.ex. undervattensgjuten betong, förtillverkade betongplattor eller betongmadrasser. De fyra befintliga dykdalberna förses med nya och utbyggda fenderstöd och fendrar. Den nya fenderlinjen kommer att vara riktad mer mot öster än i nuvarande färjeläge 1, för att underlätta in- och utsegling. Rampen utrustas med en justerbar klaff för att kunna anpassas till rådande havsvattenstånd och lastkondition hos färjorna. Justeringen av klaffens lutning sker med hjälp av hydraulik. Befintlig matargång och landgång för ombordstigning och avstigning av passagerare anpassas till den nya färjans geometri. Det kan inte uteslutas att varianter eller alternativa konstruktionslösningar kan komma att behöva utföras. Dessa beskrivs i avsnitt 6.3.2 under flik 1 i bilaga 4.

Fördjupning av hamnbassäng och grund

Den fördjupade hamnbassängen får en bredd om 90 m på vardera sidan av den nya piren K1/K2. Vattendjupet i hamnbassängen blir 9 m vid medelvattenstånd. Den totala yta som muddras upp för hamnbassängen vid den nya piren är ca 24 000 m². Hamnbassängen norr om pir K4/K5 muddras till ett vattendjup om 9 m och får en total bredd om 80 m. Den totala yta som berörs av muddring för hamnbassängen är ca 5 800 m². Vid grund norr om Kapellskärsskåret genomförs schaktning och sprängning så att ett vattendjup om 10 m åstadkoms. Den totala yta som muddras upp vid grundet är ca 7 000 m².

Angränsande verksamhet - ny lotshamn

Nuvarande lotshamn med vågbrytare och bryggor måste flyttas för att ge plats åt

nya piren K1/K2. Den nya lotshamnen byggs söder om hamnen. Vågbrytare anläggs på lotshamnens norra respektive södra sida. Därigenom erhålls en skyddad hamnbassäng med plats för Sjöfartsverkets flytbryggor, lotsbåtar och arbetsfartyg.

Muddring och tippning

För muddringsarbetena kan olika typer av mudderverk vara tänkbara, t.ex. gripskopa, bakåtgrävare, paternosterverk eller sugmudderverk (endast för lös jord). Avgörande för valet av typ av mudderverk är bl.a. jordarten, fastheten, mängden och det vattendjup till vilket muddring ska utföras. Skopor kan vara slutna för att minska risken för grumling. Sugmudderverk bedöms vara inte lämpliga, bl.a. med hänsyn till risken för grumling. Massorna lastas på pråm. Bergbotten som ska sprängas kan först behöva friläggas genom muddring. Därefter borras laddhål ned i berget från en förankrad plattform och laddas hålen. En salva består av flera laddade borrhål, som fås att detonera med en liten tidsförskjutning. Efter sprängningen muddras bergmassorna bort. I ett tidigt skede utförs en tillfällig brygga för lossning av mudderpråmar och lastning av lastbilar, för fortsatt transport på land. Den tillfälliga bryggan förläggs i området för den utfyllnad och hamnbassäng som ska anläggas för nya piren K1/K2. Muddermassorna förväntas uppgå till 219 500 m³, varav 59 500 m³ bergmassor. Fast jord och bergmassor/sprängsten som muddrats kan användas för utfyllnad. Lös jord kan användas för utfyllnad om den efterbehandlas eller körs den; alternativt till tippplats eller dumpningsplats. Resterande massor kommer att hanteras genom tippning utomskärs. Massor som ska användas för utfyllnad i sjön kan tippas direkt från muddringspråmen, om vattendjupet är tillräckligt stort m.h.t. pråmens djupgående. I annat fall omlastas massorna från muddringspråmen till lastbil med hjälp av grävmaskin, varefter massorna transporteras och tippas ut med lastbilen, antingen slutgiltigt på utfyllnadsområdet eller temporärt på ett mellanlager i väntan på att användas för utfyllnad senare.

Övrigt

Kostnaden för ombyggnadsarbetena bedöms uppgå till ca 380 MSEK. Av denna kostnad kan ca 180 MSEK hänföras till arbeten/anläggningsdelar i vatten och ca 200 MSEK till arbeten och anläggningsdelar över vatten eller på land. För en mer detaljerad teknisk beskrivning, närmare uppgifter om arbetsutförande, gällande karakteristiska vattenstånd m.m. hänvisas till den tekniska beskrivningen, se flik 1 i bilaga 4.

Hamnverksamheten

Hamnverksamheten består huvudsakligen av att tillhandahålla kajplatser, lastning och lossning av fartyg och em- och debarkering av passagerare samt underhåll av hamnens utrustning och maskiner. Hamnverksamheten beskrivs ytterligare i bilagda domar (bilaga 1 och 2). I avsnitt 2 och 3 under flik 1 i bilaga 4 har Hamnens verksamhet återgivits geografiskt.

Denna ansökan omfattar en ändring av hamnverksamheten i följande delar

1. Ianspråktagande av två markytor, i söder och väster
2. Klaffanordningar och ramper för fordons ombord- och avkörning
3. Passagerargång mellan nya piren och terminalbyggnaden
4. Dagvattenhantering beträffande hamnplan
5. Hantering av uppkomna massor, utförande av ytbeläggningar och uppställningsytor
6. Rivning av matargång vid nuvarande färjeläge 2
7. Den hamnverksamhet som blir möjlig genom den ovan under avsnitt 8.1 redovisade vattenverksamheten

9. Miljökonsekvenser

Av den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, flik 2 i bilaga 4, framgår i

huvudsak följande. Eftersom det här är fråga om tillstånd till en ändring av verksamheten ligger tyngdpunkten i den nu upprättade miljökonsekvensbeskrivningen på att studera de effekter som uppkommer till följd av den ändring av själva hamnverksamheten som blir möjlig genom tillåtande av sökta vattenverksamheten samt av sökta vattenverksamheten. Indirekta effekter orsakade av fartygstrafik och landtransporter redovisas mer översiktligt. De indirekta effekterna är orsakade av sådana följdverksamheter till hamnverksamheten som Hamnen inte kan påverka.

Vattenverksamhet

Nollalternativ

Nollalternativet är tillståndsgiven verksamhet och anläggningar.

Vattenkvalitet

Under anläggningsskedet kan verksamheten komma att påverka vattenkvaliteten genom grumling, förändrad bottenstruktur, tryckvågor samt spridning av olika ämnen, t.ex. kväve. Grumlingen är dock temporär (ett dygn eller kortare beroende på partikelstorlek och väderförhållanden) och kan begränsas genom skyddsåtgärder, vilka bedöms förhindra långvariga negativa effekter på vattenmiljön. Grumlingen bedöms inte sprida förorening, eftersom provtagning av de massor som omfattas av muddringen inte visat på förhöjda föroreningshalter. Se villkorsförslag i avsnitt 15 nedan. Eftersom området för vattenverksamheten redan är påverkat av verksamheten förväntas nu sökt verksamhet inte ge upphov till negativa konsekvenser avseende bottenstrukturen. Effekterna av sprängning bedöms med föreslagna skyddsåtgärder inte ge upphov till negativa konsekvenser av betydelse. Risken för kemikalieutsläpp bedöms med föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått kunna hanteras.

Landskapsbild

Eventuell påverkan på landskapsbilden är temporär och inte av sådant slag att den bedöms ge upphov till negativa konsekvenser för omgivningen.

Naturmiljö

Risken för påverkan genom grumling på angränsande Natura 2000-område bedöms med föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått kunna hanteras.

Kulturmiljö

Kulturvärden som kan påverkas bedöms inte föreligga inom området.

Boendemiljön

Utsläpp till luft av betydelse för omgivningen förväntas inte. Verksamheten förväntas ge upphov till överskridanden av riktvärden för buller från anläggningsarbeten (NFS 2004:15).

Risk och säkerhet

Vid bestämmandet av den sökta verksamhetens utformning har det alternativ valts som på rimligaste sätt motverkar de risker som identifierats i verksamheten. Med föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått bedöms även risker vid arbetenas utförande kunna hanteras.

Tipplatsen

Nollalternativ

Nollalternativet är att nu sökt verksamhet inte kommer till stånd och att massorna därmed inte uppkommer.

Hamnverksamheten

Nollalternativ

Nollalternativet är den tillståndsgivna verksamheten vid Kapellskärs hamn.

Vattenmiljö

Belastningen på vattenmiljön från verksamheten i sin helhet bedöms minska med sökta förändringar.

Landskapsbild

Förändringarna av landskapet bedöms inte vara av betydelse.

Naturmiljö

Eftersom området för hamnverksamheten redan är påverkat av verksamheten förväntas nu sökt verksamhet inte ge upphov till negativa konsekvenser för

naturmiljön.

Kulturmiljö

Kulturvärden som kan påverkas bedöms inte föreligga inom området.

Boendemiljön

Utsläppen till luft förväntas minska genom de förändringar av verksamheten som blir en följd av den sökta ändringen. Genom de förändringar av verksamheten som blir en följd av den sökta ändringen kan påverkan på omgivningen genom buller minskas.

Risk och säkerhet

Vid bestämmandet av den sökta verksamhetens utformning har det alternativ valts som på rimligaste sätt motverkar de risker som identifierats i verksamheten. Genom de förändringar av verksamheten som blir en följd av den sökta ändringen kommer således riskerna i verksamheten att minska.

Indirekta effekter

Den ändrade driften av hamnverksamheten kommer endast i begränsad omfattning att bidra till indirekta miljöeffekter. Landtrafiken till och från hamnen kommer inte att påverkas. Vad gäller sjötrafiken till och från hamnen förväntas påverkan på omgivningen från sjötrafiken att minska genom möjligheterna som planerade vattenverksamheten ger för Hamnen att ta emot modernare fartyg.

10. Inverkan på enskilda fastigheter

Arbeten kommer att utföras på fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8, som ägs av Stockholms Hamn AB, och på Norrtälje Riddersholm 1:20, som ägs av staten genom Sjöfartsverket. I övrigt är inga enskilda sakägare, med rättigheter lokaliserade till förevarande område, att nämna.

11. Miljökvalitetsnormer

Den sökta verksamheten bedöms inte stå i strid med någon miljökvalitetsnorm.

12. Iakttagande av de allmänna hänsynsreglerna

Kunskapskravet - 2 kap. 2 § miljöbalken

Stockholms Hamnar har ett verksamhetsledningssystem som är certifierat i enlighet med kvalitets- och miljöledningsstandarderna ISO 9001 samt ISO 14001. Hamnens egenkontroll och andra rutiner för uppföljning av verksamheten är en del av detta system.

Erforderliga försiktighetsmått - 2 kap. 3 § miljöbalken

För att minimera spridning av sediment kommer allt arbete under vatten (sprängning, muddring, spontning, dumpning etc.) att ske avskärmat (exempelvis genom geotextil och bubbelridåer), i den mån det är tekniskt- och säkerhetsmässigt möjligt. På så vis ska grumling och eventuellt spridning av sediment minimeras. Vidare kommer grovt material användas som utfyllnadsmassor. Innan sprängning påbörjas skräms fisk iväg från sprängningsområdet (skadezonen) med hjälp av ett mindre fartyg (akustisk metod). Vidare kommer sprängning med borrhållningshål att användas. För att minska påverkan på luftmiljön kommer krav att ställas på anlitate entreprenörer att använda sådana arbetsmetoder, bränslen etc. som minskar påverkan. Bullrande anläggningsarbeten kommer i huvudsak att genomföras under dagtid samt kommer krav att ställas på anlitate entreprenörer att använda sådana arbetsmetoder som minskar påverkan. För att minska risken vid utförande av arbete kommer krav att ställas på anlitate entreprenörer att upprätta planer för bl.a. trafiksamordning, miljö och arbetsmiljö. Samtliga hårdgjorda ytor inom hamnområdet kommer att vara anslutna till dagvattensystem med oljeavskiljare. Utöver detta kommer utrustning för omhändertagande av kemikaliespill att ses över och förbättras. Vid transport av muddermassor till dumpningsområdet kommer täta pråmar att användas. Dumpningen kommer att genomföras endast när lugna väderleksförhållanden råder och då genom bottentömning från stillastående pråm. Massorna kommer att spridas jämt inom området enligt ett i förväg upprättat program. Den sökta ändringen av verksamheten och den sökta vattenverksamheten kommer att medföra en minskad påverkan på omgivningen, bl.a. genom avsevärt kortare körsträckor inom hamnområdet,

effektivare dagvattenhantering samt säkrare fartygstrafik. Genom de åtgärder som redovisas ovan och i ansökan i övrigt anser Hamnen att erforderliga försiktighetsmått har vidtagits. Härutöver kommer effekterna av verksamheten att följas upp inom ramen för bolagets egenkontroll.

Bästa möjliga teknik - 2 kap. 3 § första stycket, andra punkten miljöbalken

Bästa möjliga teknik kommer att användas vid genomförandet av de sökta åtgärderna.

Produktvalsprincipen - 2 kap. 4 § miljöbalken

En kontinuerlig utfasning av produkter till fördel för mer miljöanpassade kemikalier sker ständigt i verksamheten. Vid inköp av ny kemikalie beaktas produktvalsprincipen och ger miljöingenjör från Stockholms Hamn AB råd om lämplig produkt.

Resurshushållning - 2 kap. 5 § 1 miljöbalken

Av vad som anförts ovan och i ansökningshandlingarna i övrigt, framgår att Hamnen hushåller med råvaror och energi samt utnyttjar möjligheterna till återvinning och återanvändning.

Lokalisering och utformning - 2 kap. 6 § miljöbalken

Nollalternativet är den tillståndsgivna verksamheten vid Kapellskärs hamn. Det är inte aktuellt att överväga en alternativ lokalisering för verksamheten, eftersom fråga endast är om en ändring av redan tillståndsgiven sådan. Den valda utformningen av sökta åtgärder har bedömts vara den bästa med beaktande av dess funktion, förekommande laster, vattendjup och grundförhållanden. Som framgår av yrkandena kan dock andra alternativa utformningar komma i fråga beträffande den sökta vattenverksamheten, vilka dock inte bedöms vara sämre från nu aktuella synpunkter. I fråga om tippningen har undersökts alternativ användning på land

respektive olika dumpningsplatser i djuphålur utanför kusten. Djupområden lämpliga för dumpning av rena muddermassor har eftersökts både inom- och utomskärs utmed kusten i Kapellskärs närhet. Undersökningar har genomförts av bl.a. marinbiologi, maringeologi och vind- och strömförhållanden. Totalt har fyra av fem utredda områden ansetts i varierande grad lämpliga i ett maringeologiskt perspektiv, som varit ett prioriterat urvalskriterium. Samtliga dessa är belägna i ytterskärgården sydost om Söderarm. Två områden har med avseende på marinbiologi och vind- och strömförhållanden bedömts vara likvärdiga och uppfylla ställda krav. Sökanden anser sammanfattningsvis att verksamheten innebär ett iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

13. Berörda sakägare

Den sökta vattenverksamheten berör de fastigheter som angetts ovan under avsnitt 10. Hamnverksamheten berör, förutom fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:8, även fastigheterna - Norrtälje Riddersholm 1:2, som ägs av

- Tiel Ridderstad, Gumhornsgatan 7, 114 60 Stockholm
- Alexandra Ridderstad Wachtmeister, Gyllenstiernsgatan 12, 115 256 Stockholm och
- Caroline Ridderstad Engberg, Valhallavägen 153, 115 31 Stockholm
- Norrtälje Riddersholm 1:20, som ägs av staten genom Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping och
- Norrtälje Koholma 1:2, som ägs av
- Gunilla Kristina Fridman, Runbovägen 12 A, 192 48 Sollentuna och
- Ivar Lars Ingmar Röing, Ekorrsvägen 54, 181 44 Lidingö

14. Ersättning till sakägare

Någon ersättningsgill skada på grund av vattenverksamheten bedöms inte uppkomma. Ersättningsförslag är därför inte aktuellt att framlägga. Om skador

likväl skulle uppkomma, kan anspråk på ersättning prövas i målet eller enligt reglerna för anmälan av oförutsedd skada.

15. Förslag till villkor

Sökanden föreslår följande villkor för vattenverksamheten.

- Grumlande arbeten i vattenområde får utföras under tiden 30 september - 1 april. Sådana arbeten ska utföras varsamt för undvikande av att suspenderat material sprids, om spridning ändå skulle förekomma ska bolaget efter samråd med länsstyrelsen vidta skyddsåtgärder.
- Under dumpning inom de särskilda dumpningsområdena ska dessa vara utmärkta med flytbojar.
- Bolaget ska minst tre veckor före påbörjande av arbete i vatten lämna uppgifter om arbetets omfattning till Sjöfartsverkets Ufs-redaktion för kungörelse i Ufs. Under arbetets gång ska Stockholms sjötrafikområde hållas underrättat om arbetets utveckling. Efter avslutat arbete ska relationsuppgifter lämnas till Ufs' redaktion för införande i sjökort.
- Spontning och pålning får bedrivas endast helgfri måndag-fredag dagtid (kl. 07-19) och får inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer inomhus i bostadsbyggnad än 45 dB(A). Där så är möjligt ska en vibrerande spontningsmetod tillämpas. Boende, närliggande verksamhetsutövare och företag med arbetslokaler för tyst verksamhet ska i god tid informeras om när spontningen och pålning kommer att utföras.
- Sprängning i vattenområdet ska ske samlat och med små laddningar samt föregås av skyddsåtgärder för att skrämja bort fisk och annan fauna som kan riskera att skadas. Sprängämnen med lågt kväveinnehåll ska användas.

Sökanden föreslår vidare att det meddelas en föreskrift om att verksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som uppgivits i ansökan och i ärendet.

Den sökta förändringen av verksamheten bedöms inte medföra behov av ändrade villkor för verksamheten. Redan meddelade villkor bedöms vara tillräckliga, varvid

särskilt anmärks att frågan om buller från verksamheten utreds under prövotid och att även nu sökta förändringar kommer att beaktas.

16. Samhällsekonomisk tillåtlighet - 11 kap. 6 § miljöbalken

Kostnaden för projektet beräknas uppgå till ca 380 mkr. Vattenverksamheten ska förbättra hamnen, som är ett riksintresse. Det är uppenbart att verksamhetens allmänna nytta överväger kostnaderna samt eventuella skador och olägenheter av den.

17. Kontroll

Vattenverksamheten

Sökanden åtar sig att efter samråd med länsstyrelsen upprätta kontrollprogram för vattenverksamheten.

Hamnverksamheten

Hamnen utför egenkontroll i enlighet med de krav som uppställs i förordningen (1998:901) om egenkontroll och Naturvårdsverkets allmänna råd om verksamhetsutövares egenkontroll i NFS 2001:2, varvid bl.a. följande iakttas.

Stockholms Hamnar har ett verksamhetsledningssystem som är certifierat i enlighet med kvalitets- och miljöledningsstandarderna ISO 9001 samt ISO 14001. Hamnens egenkontroll och andra rutiner för uppföljning av verksamheten är en del av detta system.

Hamnen har en fastställd och dokumenterad fördelning av det organisatoriska ansvaret för de frågor som gäller för verksamheten. Huvudansvarig för verksamheten är verkställande direktören för Hamnen. För den operativa verksamheten svarar hamnchefen och i dennes frånvaro den ställföreträdande hamnchefen.

Hamnen har utarbetade rutiner för att följa och styra verksamheten i fråga om dess påverkan på omgivningen, bl.a. sammanträffar sökanden kontinuerligt med representanter för de kringboende för att på så sätt följa upp omgivningspåverkan. I rutinerna för verksamheten ingår att regelbundet undersöka skicket på befintlig utrustning i verksamheten och de skyddsåtgärder som vidtas i verksamheten. Utrustningskontrollen är dokumenterad. Som framgått ovan har Hamnen vid ett flertal tillfällen genomfört mätningar och beräkningar av bl.a. buller och föroreningar inom området.

Hamnen följer upp förändringar i verksamheten genom att i samband med dessa överväga vilka förändringar för människors hälsa eller miljön som dessa kan medföra. Hamnens rutin för fortlöpande riskbedömning är dokumenterad.

Hamnen ställer krav på underleverantörer i fråga om redovisning av hur dennes produkter eller tjänster påverkar eller kan påverka miljön och människors hälsa.

I Hamnens verksamhet förs en förteckning över de kemiska produkter som hanteras i denna.

18. Genomförda samråd

I enlighet med 6 kap. 4 § miljöbalken har samråd skett med länsstyrelsen och övriga särskilt berörda. Länsstyrelsen har därefter i beslut den 18 augusti 2008 funnit att den sökta vattenverksamheten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, bilaga 5.

19. Arbetstid m.m.

Arbetstid

Sökanden hemställer att arbetstiden bestäms till tio år, inom vilken tid arbetena med säkerhet kan förväntas ha blivit utförda. Denna längd i fråga om arbetstid är nödvändig med hänsyn tagen till erforderlig tid för detalj projektering, upphandling

och utförande men även med hänsyn till att arbetstiden måste omfatta hela den avtalade garantitiden.

Som ovan anförts är hamnen allmän. Som en följd av detta kan omfattningen av verksamheten samt behovet av ombyggnation inte bestämmas exakt. Arbetstiden bör därför bestämmas till tio år.

Anmälan om oförutsedd skada

Hamnen föreslår att tiden, inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador till följd av vattenverksamheten ska fastställas, bestäms till fem år, räknat från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden.

20. Verkställighetstillstånd

I anledning av hamnen är allmän kan omfattningen av verksamheten inte på förhand bestämmas och behovet av ombyggnad kan uppkomma tämligen omedelbart. Hamnen kan inte hantera dessa omständigheter genom att avvisa trafik, eftersom hamnen är allmän. Sökanden hemställer därför att tillståndet till sökta vattenverksamheterna ska få tas i anspråk utan hinder av att det inte vunnit laga kraft. Hamnen är som nämnts ovan ett bolag vars aktier ägs av Stockholms kommun helägda Stockholms Hamn AB och Norrtälje kommun.

KOMPLETTERINGAR (mål M 2430-09)

Nedanstående kompletteringar är föranledda av synpunkter som Länsstyrelsen i Stockholms län lämnat över ansökan.

Alternativa placeringar av kajer

Länsstyrelsen vill att sökande även överväger en mer "östlig" riktning på kajplatserna. Sökanden konstaterar i denna del följande. Kajerna K1 och K2 är kajer som kommer att byggas. Deras placering och utformning har noga utretts dels genom simuleringar vid Statens Skepps Provnings Anstalt (SSPA), dels i ett nära samarbete med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen sjöfart (dåvarande

Sjöfartsinspektionen). Dessa myndigheter, som utövar tillsyn bl.a. med avseende på sjösäkerhet, har granskat alla i sammanhanget relevanta dokument. Den nu aktuella placeringen och utformningen motsvarar det alternativ som bäst tillgodoser miljö- och säkerhetsintresset. Sökanden kommer dock att sammanställa och inge utförligare redovisning i denna del, även med avseende på förkastade alternativ.

Kajerna K3, K4 och K5 är befintliga. Kajen K3 vill sökanden dock flytta något in mot land för att ge mer plats i sidled (säkerhetsavstånd) för anlöpande fartyg till och från kaj K2.

Vad länsstyrelsen anför i stycke två under aktuell rubrik är inte riktigt. Resultatet av en mer ostlig placering eller orientering av kajerna K1 och K2 skulle inte medföra en rakare insegling. Fartygen skulle istället tvingas att manövrera mer i sidled, eftersom ön Kapellskäret hindrar en rakare insegling. Därmed skulle säkerheten i hamnområdet försämrast. Alldeles oavsett sättet för placering av kajer skulle vidare ett borttagande av grundet norr om Kapellskäret av säkerhetsskäl vara befogat, i synnerhet vid fartygens avgångar med nordliga vindar, på grund av fartygens avdrift i dessa vindriktningar. Historiskt har fartyg också grundstött på detta grund.

Vad gäller länsstyrelsen påpekande om "manövreringscirkeln" vill Hamnen särskilt framhålla att denna endast utgör en rekommendation riktad till fartygens befälhavare. Sättet för rundsvängning inför anlop eller vid avgång avgör fartygets befälhavare ensamt, beroende på vindar och fartygets manövreringsegenskaper i det enskilda fallet.

Utvärdering av eventuella kollisionsrisker

Länsstyrelsen önskar en tydligare riskvärdering. Som framgår ovan har sökanden låtit genomföra omfattande utredningar avseende risker. De har gjorts i nära samarbete med ansvariga myndigheter och med tillämpning av gängse metoder. Situationen med kollision vid samtidig avgång från kajerna K3 och K2/K1, något som länsstyrelsen befarar, kommer inte att uppstå. Hamnchefen tillåter inte sådan samtidig avgång. Eventuella oplanerade avvikelser kan hanteras med tillämpning av

andra säkerhetsåtgärder som står till buds, såsom information om andra fartygsrörelser i närområdet från Sjöfartsverkets VTS, kontakt mellan fartygen via VHF radio, radar och AIS (Automatic Identification System). Härtill kommer befälhavarnas kompetens i förening med och lotsarnas kompetens då lotskrav råder.

Beskrivning av marina miljöer och övriga miljövården

Sökanden hänvisar i denna del till bilagt utlåtande från Hifab (bilaga 1).

Sammantaget bedömer sökanden att ingivet underlag är tillräckligt för prövningen.

Strömhastigheter och sedimenttransport

Sökanden hänvisar även i denna del till Hifabs utlåtande (bilaga 1). Som framgår av utlåtandet saknas skäl att anta att strömhastigheter och sedimenttransport är en annan än den som sökanden antagit, varför föreslagna skyddsåtgärder bör vara tillräckliga.

Åtgärder för att minimera underhållsmuddring

Underhållsmuddring genomförs tämligen sällan i hamnen. Under de senaste tio åren har underhållsmuddring genomförts cirka fem gånger och avsett mindre mängder. Det tillkommer att dykare plockar upp stenar från botten, uppskattningsvis varannan månad. Sammantaget saknas skäl att överväga ytterligare åtgärder än de som redan projekterats för och redovisats i ansökan.

Metoder för dumpning

Sökanden hänvisar även i denna del till Hifabs utlåtande (bilaga 1). Därav framgår att den teknik som länsstyrelsen vill förespråka inte är lämplig under nu rådande förhållande, med rena och grävuddrade massor.

Beskrivning av kväveläckage orsakat av sprängning

Även i denna del hänvisas till Hifabs utlåtande (bilaga 1). Där konstateras att den planerade sprängningen bidrar med ca 35 procent av det kväve som tillförs hamnens vattenområde, under det år arbetet beräknas genomföras.

Beskrivning av nationella, regionala och lokala miljömål

I Hifabs utlåtande (bilaga 1) anges att den planerade verksamheten inte kommer i konflikt med dessa mål.

Hamnverksamheten

Hamnområdets avgränsning i vatten

Hamnområdets avgränsning i vatten framgår av bilagd karta (bilaga 2), med bilagt brev till Transportstyrelsen som beskriver förändringen.

Avloppsreningsverk

Att verksamheten vid avloppsreningsverket i framtiden torde komma att bedrivas av annan saknar betydelse i nu aktuellt mål. Gällande rätt innebär att tillståndet följer verksamheten.

Påverkan på tidigare tillstånd av nu aktuell prövning

Som sökanden framhåller i ansökan är det nu fråga om ändringstillstånd för verksamheten. Vid en sådan prövning ska sådana villkor i tidigare meddelat tillstånd som kan påverkas av ändringen övervägas på nytt och vid behov ändras. En förutsättning för att en sådan prövning ska kunna ske är att omständigheter som då är av betydelse belyses och då även med avseende på förändringar. Såväl i ansökan, se framförallt avsnitt 9.1 och 9.2, som i MKB:n, se framförallt avsnitt 9, har sökanden därför beskrivit eventuella förändringar i omgivningspåverkan. Sökanden har vidare under avsnitt 15 i ansökan lämnat förslag till villkor som kan behöva tillkomma i anledning av den sökta ändringen. När det gäller bullervillkor vill sökanden framhålla att den ändrade hamnverksamheten inte kommer att ge upphov till större bullerpåverkan på omgivningen, utan snarare till minskad omgivningspåverkan. Verksamheten kommer att bedrivas på ett längre avstånd från bebyggelsen i Aspnäs och Koholma än som f.n. sker. De slutliga villkor som kommer att beslutas efter sökandens prövotidsredovisning i annat mål, M 1452-07, är de villkor som ska innehållas. Detsamma gäller i fråga om farligt gods. Sökanden vill slutligen understryka att förevarande ändringsansökan inte omfattar en förändring av verksamhetens omfattning. Frågan om eventuella begränsningar av

verksamheten bör därför sakna intresse i målet. Sammantaget innebär det ovan anförda att prövningen beträffande slutliga villkor i M 1452/07 inte påverkas av prövningen i förevarande mål och den prövning som behöver ske kommer att ske inom ramen för det målet.

Möjligheten att minska omgivningspåverkan genom buller i den ändrade verksamheten

Som framhålls ovan kommer utbyggnaden av hamnen att öka förutsättningarna för minskad omgivningspåverkan genom buller, genom det längre avståndet till bebyggelsen i Aspnäs och Koholma.

Teknik för bullerdämpning vid ramp

De nya ramperna kommer förmodligen att utföras i form av heltäckande ramper med särskild beläggning och med uppvärmning vintertid. Den teknik som lär komma till användning är inte möjlig att använda på befintliga ramper.

Utnyttjande av kajplatser efter utbyggnaden

Under förutsättning att nu rådande förhållanden - med de rederier och fartyg som trafikerar hamnen idag - även kommer att råda efter utbyggnaden, planerar sökanden för följande.

- De stora lastbilsfärjorna som trafikerar Finland kommer att placeras vid kajerna K4 och K5, varvid hänsyn har tagits till anslutande ytor för logistik
- Lastbilsfärjor som trafikerar Estland kan placeras vid blivande kajerna K1 och K2, beroende på fartygens lastkapacitet vid tidpunkten för invigning av sökta nya piren.
- Passagerartrafiken till Åland vid kommer att förläggas till kaj K3.
- Övriga passagerarfartyg kommer att placeras vid kajerna K1 och K2.

Sökanden kan inte utesluta att denna planering kan behöva revideras, exempelvis p.g.a. ändringar i rederiernas fartygsflotta eller tillkomsten av nya trafikerande rederier.

Elanslutning

Samtliga fartyg med teknisk möjlighet och som ligger vid kaj mer än två timmar bör kunna elanslutas. En förutsättning för detta är dock även att det enskilda rederiet vill godta sådan anslutning. Sökanden kan inte uppskatta andelen fartyg som kommer att kunna anslutas. Sökanden kan dock göra det åtagande som görs i målet, d.v.s. åtaga sig att möjliggöra elanslutning.

Transportflöde och uppställningsytor

En karta som än tydligare redogör för transportvägar och uppställningsytor är under utarbetande och kommer att inges.

Bunkring av bränsle

Bunkring av bränsle i hamnen sker i enlighet med gällande författningar bl.a. i form av MARPOL. För bunkringen svarar de enskilda rederierna.

Sökanden har resurser för sanering och begränsning av eventuellt oljespill. Sökanden har genom samarbete med räddningstjänsten tillgång till länsor, absorberingsmedel, arbetsbåt och har även ingått särskilt avtal med saneringsfirma. Sjöräddningen (SSRS) har ett miljösläp med saneringsutrustning vid Sjöfartsverkets anläggning, som ligger vid hamnen. Kustbevakningen har sitt miljöfartyg stationerat i Stockholms yttre skärgård. Räddningstjänsten har ansvaret för akut oljebekämpning i hamnområdet.

Dagvattenhantering

Såsom anges i ansökan åtar sig sökanden att ansluta samtliga hårdgjorda ytor inom hamnområdet till dagvattensystem med oljeavskiljare. Härutöver kommer utrustning för omhändertagande av kemikaliespill att ses över och förbättras.

YTTRANDEN (mål M 2430-09)

Koholmavikens samfällighetsförening har i yttrande den 7 januari 2010, med hänvisning till bullerfrågan, yrkat i första hand att ansökan avslås. I andra hand har föreningen yrkat att följande villkor ställs gällande buller:

1. Sammanlagda bullernivåer oavsett källor från verksamhetsområdet får under ombyggnadsperioden inte överskrida naturvårdsverkets riktvärden gällande byggarbetsplatser.
 2. Ombyggnadsarbete får endast ske under dagtid
 3. Sanktioner fastställs för överskridande av bullernivåer. Hamnen har under de senaste åren kontinuerligt överskridit de gällande bullernivåer som angivits i mål M 1452-07.
- Om ansökan godkännes yrkar föreningen att sökandens begärda verkställighetstillstånd avslås.

Naturvårdsverket har i yttrande den 18 januari 2010 framfört de synpunkter som sammanfattningsvis redovisats ovan under rubriken ”bakgrund”.

Tommy Lind, boende i Koholma, har i yttrande den 18 januari 2010 anfört bl.a.:
Utsläpp från sjöfarten i och utanför Kapellskär har skapat en av de absolut smutsigaste luftmiljöer utmed Sveriges kuster (källa Naturvårdsverket).
Miljökonsekvensbeskrivningen består i allt av bedömningar och redovisning av de lagkrav som gällde före år 2008. Inga mätningar är gjorda.
Miljökonsekvensbeskrivningen tar inte hänsyn till nya krav som är svensk lag, t.ex. PM 2,5 enligt EU-direktiv 2008/50/EG. De fartyg som i linjetrafik går till Kapellskär är inte utrustade med avgasrening. En dubblerad fartygstrafik med dubblerad långtradartrafik till och från Kapellskär förbättrar inte luftmiljön. Fartyg försedda med katalytisk avgasrening skulle främja luftmiljön runt Kapellskär. Jag förordar att sökanden ej får tillstånd för ombyggnad innan luftmätningar är utförda i och runt Kapellskär samt i bostadsområdena Koholma, Råfnäs, Gräddö och fritidsområdena på Rådmansö. Jag förordar vidare att fartyg gående i linjetrafik till och från Kapellskär ska åläggas att montera avgasrening på sina huvud- och hjälpmotorer (jfr. linjetrafiken Helsingborg-Helsingör).

Sjöfartsverket har i yttrande den 21 januari 2010 anfört bl.a.: Skulle det bli aktuellt med förändrad trafiktäthet skall förändringen i god tid anmälas till Ostkustens Sjötrafikområde så att lotsningsresurserna kan anpassas. Sjöfartsverket har deltagit i

en simulering då trafiken in till hamnen passerar norr om Kapellskärs skäret och har där inga synpunkter på resultatet. En förutsättning för detta är att det grundområde som finns norr om skäret tas bort. Däremot kommer förutsättningarna i sundet mellan Kapellskärs skäret och fastlandet att förändras i samband med flyttning av lotsstationen och byggandet av nya vågbrytare. Sjöfartsverket anser att trafikbilden i sundet bör utredas och det kan t.ex. ske genom en simulering där man klargör vågbrytarens inverkan på trafiken. Skulle det bli aktuellt att flytta kajen K3 skall sökanden informera Sjöfartsverket så att verket får möjlighet att lämna synpunkter på detta. Beträffande hamnområdets avgränsning i vatten är det ett separat ärende som för närvarande pågår hos Sjöfartsverket. En riskbedömning bör göras som redovisar hur arbetena med kajer, vågbrytare och muddring påverkar den befintliga trafiken i området. För att höja säkerheten i området i samband med utförandet skall sökanden i god tid innan arbetena påbörjas kontakta Ostkustens sjötrafikområde samt Ufs-redaktionen via ntm.baltico@sjofartsverket.se som då får möjlighet att gå ut och varna sjötrafiken via Underrättelser för sjöfarare (Ufs) att arbeten pågår. Efter genomfört arbete skall alla förändringar i strandlinje och bottenpografi både vad gäller muddrings- och tippningsområden sjömätas och nya anläggningar, såsom kajer, pirar och bryggor, geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard S 44. Resultaten skall rapporteras in via ntm.baltico@sjofartsverket.se.

Norrtälje kommun, Bygg- och miljönämnden, har i yttrande den 21 januari 2010 anfört bl.a.: Bygg- och miljönämnden bedömer att en utvärdering av och ett förslag på plats för mellanlagring av muddermassor på land bör finnas med i ansökan. Nämnden bedömer vidare att bullervillkoret för spontnings- och pålningsarbeten bör följa Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller (NV 1978:5). Villkoret bör därför anges som utomhusvärde vid bostad mätt med frifältsmätning. Nämnden bedömer också att det bör finnas med villkor för buller för övrig verksamhet i samband med ombyggnationen av hamnen. Även dessa villkor bör följa Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller.

Fiskeriverket har i yttrande den 5 februari 2010 anfört bl.a.: Fiskeriverket anmäler behov av ytterligare undersökningar enligt 22 kap. 6 § miljöbalken och anhåller om

förordnande för att genomföra erforderlig sakkunnigutredning. Om sökanden erhåller tillstånd till permanent utfyllnad av vattenområde (ca. 3,3 ha) ska sökanden åläggas att betala en fiskeavgift enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Alternativt kan sökanden åläggas att enligt 11 kap. 8 § miljöbalken utföra kompensationsåtgärder inom samma kostnadsram.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande den 2 mars 2010 anfört bl.a.: När det gäller ansökan om *tillstånd till vattenverksamhet* anser länsstyrelsen att följande inte helt utredda frågor i ansökan och i miljökonsekvensbeskrivningen behöver bli föremål för komplettering.

1. En samhällsekonomisk analys av rimlig omfattning angående huruvida vattenverksamhetens nytta överstiger de kostnader och eventuella skador och olägenheter som uppkommer av verksamheten.
2. En utförlig alternativredovisning där den föreslagna åtgärden att ta bort grundet norr om Kapellskäret jämförs utifrån miljö- och säkerhetsmässiga aspekter med alternativet att ändra riktningarna för kajerna K3, K4 och K5.
3. En redogörelse av strömriktningar och strömhastigheter från yta till botten för den tidsperiod då muddringar och sprängningar kan bli aktuella.
4. En precisering av vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått man har för avsikt att använda i syfte att minimera spridning av uppgrumlade sediment.

Om miljödomstolen finner att tillstånd kan meddelas till den planerade vattenverksamheten har länsstyrelsen följande yrkanden om villkor för tillståndet.

1. Arbeten som riskerar att grumla får inte utföras under perioden 1 april till 31 augusti.
2. Sprängning i vattenområdet får endast ske under tiden 1 oktober till 31 mars. Sprängning ska ske samlat, med små laddningar samt föregås av att skyddsåtgärder för att skrämna bort fisk som kan riskera att skadas. Sprängämnen med lågt kväveinnehåll ska användas.
3. Det vid arbeten som riskerar att grumla liksom vid hantering av massor inom eller i direkt anslutning till vattenområdet ska användas skyddsåtgärder som minimerar spridning av uppgrumlade sediment. Skyddsanordningarna får tas bort

först sedan allt suspenderat material från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt att all hantering av sten eller muddermassor inom eller i direkt anslutning till vattenområdet slutförts. Mätningar av turbiditet ska ske kontinuerligt både innanför och utanför de områden som avgränsas med skyddsåtgärden.

4. Buller från de planerade vattenverksamheterna och andra anläggningsarbeten ska följa Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.

5. Ett förslag till kontrollprogram ska upprättas och tillställas tillsynsmyndigheten senast 8 veckor innan arbeten i vattenområdet planeras att påbörjas.

Kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbeten i vattenområdet får påbörjas.

6. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.

I fråga om bolagets yrkande om ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § tredje stycket miljöbalken till den *miljöfarliga verksamheten* bedömer länsstyrelsen att det finns förutsättningar att meddela ett sådant tillstånd. Om miljödomstolen finner att det är möjligt att begränsa prövningen till utbyggnaden anser länsstyrelsen att även tidigare meddelade villkor för hamnverksamheten bör, med stöd av 24 kap. 5 § miljöbalken, ses över i målet. Länsstyrelsen bedömer att en sådan översyn bör omfatta bl.a. villkor om dagvattenfrågor eftersom den hanteringen kommer att byggas om. Länsstyrelsen anser att det även finns skäl att föreskriva villkor om elanslutning av fartyg som ligger vid kaj.

Mot bakgrund av ovanstående har länsstyrelsen följande yrkanden om villkor för tillståndet.

1. Buller från hela hamnverksamheten, inklusive fartyg inom vattenområdet, ska begränsas så att Naturvårdsverkets utomhusriktvärden vid bostäder m.m. för externt industribuller från nyetablerad industri kan uppfyllas senast tre år efter det att miljödomstolens dom vunnit laga kraft. Bullernivåerna ska utgöra begränsningsvärden. Fram till dess bör det nu gällande provisoriska villkoret (PB1) fortsätta att gälla. Länsstyrelsen bedömer att det kan komma att krävas ytterligare

bullerdämpande åtgärder för att bolaget ska uppfylla villkoret. Sådana åtgärder kan vara att förse den ombyggda kajen och övriga befintliga kajer med motsvarande teknik som de nya kajerna. Vidare bör bolaget fortsätta arbetet med att få till stånd bullerbegränsande åtgärder på de trafikerande fartygen.

2. De nya kajlägena (K1 och K2) och den ombyggda kajen (K3) ska i samband med kajernas färdigställande vara försedda med installationer som möjliggör anslutning av fartyg till landström när de ligger vid kaj. Befintliga kajer ska vara utrustade på motsvarande sätt senast tre år efter det att miljödomstolens dom vunnit laga kraft.

Ifråga om dagvattenhanteringen förutsätter länsstyrelsen att de åtgärder som föreslås i redovisad utredning dvs. installation av en utjämnings/avsättningsmagasin före oljeavskiljaren och anläggande av en kant på kajkanten är att betrakta som bolagets åtaganden. Detsamma gäller åtgärder för att förhindra inflöde av havsvatten i den planerade oljeavskiljaren vid hög vattennivå.

Vidare förutsätter länsstyrelsen att bolagets förslag i mål M 1452-07 om införande av en s.k. gate-funktion med en kontroll av gods redan vid inpassering till hamnområdet är att betrakta som bolagets åtagande.

Fiskeriverket har i utlåtande den 26 mars 2010 anfört bl.a.: Sökanden ska som kompensation för skada på allmänt fiskeintresse ska åläggas att betala såväl en engångsavgift som en årlig fiskeavgift. Fiskeriverket föreslår att sökanden ska betala en årlig fiskeavgift om 3 500 kr för den skada som uppstår genom utfyllnad av en havsvik (område 1, se nedan) samt betala en engångsavgift om totalt 178 000 kr för tillfällig skada som uppstår genom muddring, sprängning och tippning (område 2-3). Underlag för beräkning av fiskeavgift redogörs för i bilaga 1. Avgiften föreslås användas till fiskevårdande åtgärder inom berört kustområde eller kustmynnande vattendrag

Sökanden uppger vidare att kontrollprogrammet ska innehålla krav, bestämmelser om kontroller och skyddsåtgärder som ska vidtas. Fiskeriverket anser att samråd

även bör ske med verket i samband med upprättande av kontrollprogram för recipienten.

Fiskeriverket bedömer att det är viktigt att begränsa spridningen av grumlande partiklar in mot de potentiellt viktiga lek- och uppväxtområdena såväl norr om K5 som söder om Kapellskäret. Fiskeriverket anser att sökanden bör samråda med länsstyrelsen och Fiskeriverket inför fastställande av lokaliseringen av skyddsanordning.

Sökanden har utrett flera alternativa deponeringsområden för överskottsmaterialet från muddringen. Sökandens utredning har visat på att område 2 och 5 är bäst lämpade. Sökanden uppger att vid transport av muddermassor till dumpningsområdet kommer täta pråmar att användas. Dumpningen kommer att genomföras endast när lugna väderleksförhållanden råder och då genom bottentömning från stillastående pråm. Massorna kommer att spridas jämnt inom området enligt ett i förväg upprättat program. Uppförande av tipplan ska genomföras för att förutsäga max och min utbredning beroende på fartygets position och strömberoende transport av tippat material. Sökanden uppger vidare att under arbetenas bedrivande kommer tippningsområdet vara utmärkt med flytbojar. Arbetena kommer att följa ett kontrollprogram med syfte att miljösäkra verksamheten med avseende på bl.a. grumling, oförutsatt föroreningsinnehåll och spill från maskiner och utrustning. Sökanden uppger också att tippning kommer att ske under perioden 30 september till 1 april. Fiskeriverket förordar i första hand att överskottsmassorna nyttiggörs på land i och med att det är det alternativ som inverkar minst på allmänt fiskeintresse. I andra hand förordar verket tippningsområde 5. Detta baserat på att område 5 är beläget längst ifrån det sammanhängande grundområdet norr om tipplatsen, vilket utgör ett potentiellt viktigt lek- och uppväxtområde för fisk. Fiskeriverket har inget att invända mot de av bolaget ovan föreslagna skyddsåtgärderna kring tippningsområdet.

SÖKANDENS BEMÖTANDE (mål M 2430-09)

Sökanden har i bemötande den 17 maj 2010 anfört bl.a.:

Koholmavikens Samfällighetsförening

När det gäller förslaget till att ombyggnadsarbete endast ska utföras under dagtid så konstaterar Hamnen att bullrande arbeten inte lär kunna komma ifråga under annan tid än dagtid. I övrigt hänvisar Hamnen till det som anförs nedan.

Fiskeriverket

Fiskeavgift

Fiskeriverkets yrkande om årlig fiskeavgift om 3 500 kr godtas inte av sökanden. Sökanden godtar i och för sig att erlægga en avgift men anser att den bör bestämmas som en engångsavgift, eftersom det är fråga om en i princip "evig" påverkan (utfyllnad av vik). När det gäller Fiskeriverkets önskemål om att samråd om kontrollprogrammets innehåll även ska ske med verket föreslår sökanden följande föreskrift om kontroll:

Hamnen ska senast åtta veckor före påbörjande av arbeten i vattenområdet till tillsynsmyndigheten lämna förslag till kontrollprogram och därvid även samråda med Fiskeriverket om innehållet i förslaget. Arbeten i vattenområdet får påbörjas först sedan kontrollprogrammet godkänts av tillsynsmyndigheten. Hamnen ska göra påbörjande- och avslutandeanmälan.

Beträffande grumlande arbeten föreslår sökande (med ändring av vad som föreslås i ansökan) följande villkor:

Grumlande arbeten i vattenområde får utföras under tiden 30 september - 1 april. Vid sådana arbeten ska, så långt möjligt, särskilt känsliga områden avskärmas med bottengående läns av geotextil och i övrigt enligt angivet kontrollprogram. Sökanden ska utföra kontinuerlig turbiditetsmätning innanför bottengående länsen så länge arbeten som riskerar att grumla pågår. Om suspenderat material skulle spridas till området innanför bottengående länsen ska sökanden efter samråd med länsstyrelsen vidta ytterligare skyddsåtgärder.

Sökanden åtar sig även vid schaktning och sprängning av grund norr om Kapellskärsskäret, fördjupning av hamnbassängen och annars vid muddring enligt ansökan att så långt möjligt undvika att djupa håligheter tillskapas. Beträffande önskvärdheten av att undvika underhållsmuddring hänvisar sökanden till det som anförts i skriften den 20 november 2009. När det gäller frågan om valet i och för sig av område för tippning (punkt 3 i yrkandet) förordar Fiskeriverket dumpningsområde 5 framför det av sökanden som likvärdigt bedömda dumpningsområde 2. Sökanden åtar sig att utföra tippning inom dumpningsområde 5. Fiskeriverket förordar att sprängstensmassor tvättas innan de används för utfyllnad. Sökanden finner inte vara lämpligt att föreskriva sådant villkor, eftersom det ej kan anses vara miljömässigt motiverat.

Naturvårdsverket

Den förestående förändringen innebär att verksamheten på land kommer att kunna bedrivas ytterligare ca 100 m västerut och ca 200 m söderut och att den hårdgjorda ytan ökar till ca 16 ha. Det nya syftar till att modernisera och effektivisera den befintliga verksamheten, som kommer att kunna organiseras och bedrivas på en något utökad markyta, och till att förbättra manövrerbarheten och ge säkrare insegling och fartygstrafik till och från hamnen. Det nya gör det också möjligt att bättre kontrollera gods och fordon i verksamheten. Trafikeffektiviseringar kommer att medföra minskade körsträckor för fordon och olycksriskerna med fordon kommer att minska samt känsliga godsslag kan hållas åtskilda. Dagvatten och eventuella kemikaliespill kan tas om hand bättre på nya och ombyggda hårdgjorda ytor. Hamnområdets utbredning i vatten påverkas inte av Hamnens ansökan. Över emissioner från fartyg råder inte Hamnen, som dock kan erbjuda elanslutning för fartyg vid kaj. Emissioner från fartyg kommer inte att öka; Hamnen söker inte tillstånd till ökade gods- eller passagerarvolymmer. I själva verket finns anledning anta att sådana emissioner kommer att minska i och med att anlöpande fartyg med förbättrad teknik anlöper hamnen. Slutsatsen är att förändringarna inte medför någon ändring av den samlade miljöpåverkan på kringliggande bebyggelse eller naturvärden kring hamnen. En prövning kan ske av centrala frågor och det är möjligt att bestämma erforderliga villkor för hamnverksamheten. Om ändringen

skulle ha samband med ett förut meddelat villkor så kan tillståndet förenas med ändring av det villkoret.

Länsstyrelsen

Samhällsekonomisk tillåtlighet

När det gäller vattenverksamhetens tillåtlighet från samhällsekonomisk synpunkt så har sökanden övervägt frågan, bilaga 2.

Alternativredovisning

Länsstyrelsen vill att sökanden även överväger en mer "östlig" riktning på kajplatserna K3-K5, för att borttagandet av grund norr om Kapellskäret eventuellt ska kunna undvikas. Sökanden konstaterar i denna del följande.

Kajerna K 1 och K2 är kajer som kommer att byggas. Deras placering och utformning har noga utretts dels genom simuleringar, där lotsar från Sjöfartsverket och erfarna befälhavare deltagit vid SSPA Sweden AB (f.d. Statens Skepps Provnings Anstalt), dels i ett nära samarbete med Sjöfartsverket och Transportsstyrelsen sjöfart (dåvarande Sjöfartsinspektionen). Dessa myndigheter, som utövar tillsyn bl.a. med avseende på sjösäkerhet, har granskat alla i sammanhanget relevanta dokument. Den nu aktuella placeringen och utformningen motsvarar det alternativ som bäst tillgodoser miljö- och säkerhetsintresset.

De av länsstyrelsen omtalade kajerna K3, K4 och K5 är befintliga. Sökanden vill dock flytta kajplatsen K3 något in mot land för att ge mer plats i sidled (säkerhetsavstånd) för anlöpande fartyg till och från färjeläge K2 och K4.

Alternativet att ändra riktningen på det sätt som länsstyrelsen bett sökanden överväga var bland de första alternativa utformningar som sökanden utredde. Det skulle samtidigt innebära att K5 hamnar längre norrut. Sökanden fann dock att det skulle förkastas, av följande skäl.

a) De gjorda simuleringarna med fartygsrörelser till och från den av länsstyrelsen övervägda platsen har visat att också i det fallet kommer fartygen farligt nära grund norr om Kapellskäret och det redan vid SSV vindarom 10-14 m/s och NO vindar om 11-14 m/s. Det är inte bra, har erfarna befälhavare och lotsar omvittnat.

- b) Norr om nuvarande färjeläge F4 grundar sjöbotten upp ganska kraftigt. Det faktum att nya läget för K5 hamnar längre norrut skulle innebära att mängden muddermassor ökar med ca 79 000 m³ (tfm³, inklusive viss mängd bergschakt, uppskattningsvis 10 %). Mängden muddermassor har beräknats med utgångspunkt i att schaktning sker ned till nivån -9,0 m respektive -10,0 m, vid 90 m bredd hos området. Kostnaden här bedöms uppgå till ca 12 mkr.
- c) V i d ett utförande och med riktning enligt länsstyrelsens övervägande skulle antalet fartygsrörelser inom vattenområde tillhörande grannfastigheter öka och skulle fartygsrörelserna hamna närmare befintligt bebyggda fastigheter och därmed kan de uppfattas som störande.
- d) Eftersom de befintliga F 1 samt F3/F4 måste rivras för att sedan byggas om med ändrat utförande så skulle, med en utformning enligt länsstyrelsens Övervägande, tiden med störande byggbuller öka med ca sju månader.
- e) En "vridning" av pirarna skulle medföra omfattande anläggningsarbeten i vattenområde, till en kostnadsökning om ca 270 mkr jämfört med det valda alternativet (bilaga 3).
- f) En förläggning av K4/K5 längre norrut skulle sannolikt medföra behov av att muddra inte endast rena glaciala leror utan även nutida (recenta) sediment. Fiskeriverket har för sin del påpekat att därmed skulle uppstå risk för att frigöra miljöstörande ämnen och skulle uppstå behov av att bli kvitt sådana ämnen.

En redogörelse för strömriktningar och strömhastigheter

Länsstyrelsen efterlyser redogörelse för strömriktningar och strömhastigheter från ytan till botten under den tid då muddring och sprängning kan bli aktuell. Någon exakt prognos avseende strömriktningar kan inte göras. I fråga om strömhastigheter kan dock antaganden göras om deras storlek, vilket har redovisats i bilaga 1 till sökandens yttrande den 20 november 2009.

Precisering av skyddsåtgärder för att minimera spridning av uppgrumlade sediment

Se ovan under rubriken *Fiskeriverket*.

Ej grumlande arbeten under sommarhalvåret

Vid bifall till sökandens villkorsförslag i den delen får länsstyrelsen gehör för sitt yrkande.

Sprängning i vatten endast under vinterhalvåret

Av sökandens villkorsförslag i fråga om tidpunkt för grumlande arbeten måste anses följa att sprängning inte får äga rum under tid då grumlande arbeten ej får utföras. Vid bifall till sökandens villkorsförslag i den delen får länsstyrelsen i princip gehör för sitt yrkande.

Skyddsåtgärder vid grumlande arbeten m.m.

Som framgått av det ovan anförda åtar sig sökanden dels att utföra arbeten i vatten med bottengående läns av geotextil där detta är möjligt och att därvid hålla länsar i beredskap, dels att överväga komplettering av skyddsåtgärder med anordning för tillskapande av bubbelridåer eller liknande. Dessa företeelser kommer att inflyta i det kontrollprogram som omtalas där. Sökanden godtar även att utföra kontinuerlig turbiditetsmätning, dock att sökanden bedömer det vara tillräckligt att utföra turbiditetsmätning innanför den bottenlöpande geotextilskärmen.

Buller från byggarbetsplats

Länsstyrelsen påfordrar undantagslöst iakttagande av allmänna rådet NFS 2004:15. Sökanden åtar sig att göra det.

Kontrollprogram

Länsstyrelsens förslag godtas, med visst tillägg p.g.a. Fiskeriverkets intresse, som framgår av det som anförts ovan.

Tillstånd till hamnverksamhet

Apropå vad länsstyrelsen uttalar i denna del har sökanden ingen erinran emot att rätten överväger behovet av omprövning av nu gällande villkor för hamndriften (miljödomstolens dom 2006 respektive vad som faller ut av handläggningen i M 1452-07). Sökanden finner dock för sin del att det är tillräckligt att sökanden i detta

mål åtar sig att till oljeavskiljare ansluta även den utökade markyta på land som hårdgörs i samband med arbetena som avses med förevarande ansökan. Länsstyrelsens uppfattning, att sökanden åtar sig att tillse att havsvatten inte ska flöda in i den planerade oljeavskiljaren, är riktig. Sökandens åtagande i M 1452-07, att införa en s.k. gate-funktion med kontroll av gods vid inpassering till hamnområdet, har giltighet.

Elanslutning

Som nämnts åtar sig sökanden att möjliggöra elanslutning av fartyg som ligger vid kaj. Detta åtagande innebär att sökanden kommer att sträva efter målet att fartyg som ligger vid kaj mer än två timmar och som har teknisk utrustning för att ansluta till land-el ska kunna anslutas. Som tidigare nämnts är det en förutsättning att det enskilda rederiet vill godta sådan anslutning. Sökanden kan inte uppskatta andelen fartyg som kommer att kunna anslutas, men kan göra detta åtagande.

Anser miljödomstolen att sökandens åtagande inte är tillräckligt kan sökanden, i andra hand, godta följande utredningsvillkor:

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

Tommy Lind

Vad Lind anför om sökandens sätt att "bedöma" frågan om utsläpp till luft med anledning av verksamhet i hamnen föranleder följande kommentar. Att utreda framtida spridning av luftföroreningar innebär att göra en bedömning och uppskattning. Sådana uppskattningar görs i Sverige och stora delar av Europa med hjälp av beräkningsverktyget *Airviro*, som är framtaget av SMHI. Verktyget baseras på validerad mätdata som insamlats under lång tid (tidsserier) i ett stort antal mätpunkter, t.ex. inom området Stockholms län - Uppsala län. Från dessa data presenteras utsnitt över aktuellt område med representativa vindriktningar, i det här

fallet området kring Kapellskär. Metoden är vedertagen, särskilt som ett krav på mätningar på plats i ett visst område skulle vara orimligt från både ekonomisk och praktisk synpunkt (skulle kräva mätning i mycket långa tidserier, vid alla tänkbara emissions-, väder- och vindförhållanden).

Norrtälje kommun, bygg- och miljönämnden

Bygg- och miljönämnden vill att sökanden lämnar förslag till och beskriver platsen för tillfällig förvaring, inför en sådan eventuell förvaring av muddermassor på land i avvaktan på fyllning i vattenområde. Sökanden konstaterar att platsvalet kan göras först sedan det blivit känt om sådan förvaring behöver ske och vilken mängd massor det då blir fråga om. Sådan kunskap kommer sökanden att ha först sedan den ifrågavarande entreprenörens planering, logistik etc. blir känd för sökanden. Sökanden noterar vidare att den tillfälliga lagringen kommer att kunna hanteras utan negativa konsekvenser för omgivningen. Sökanden åtar sig att i kontrollprogrammet och efter samråd med nämnden, utforma lämpliga rutiner för uppföljningen av detta. I fråga om bygg- och miljönämndens krav på bullervillkor med utomhusvärde beträffande spontning och pålning, noterar sökanden att nämnden inte vill tillämpa riktvärden i enlighet med NFS 2004:15 från byggarbetsplats).

YTTRANDET I ANLEDNING AV BEMÖTANDET (mål M 2430-09)

Naturvårdsverket har i yttrande den 2 juni 2010 anfört bl.a.: Det kan konstateras att varken någon utredning av möjliga åtgärder för att så långt möjligt begränsa miljöpåverkan från vattenverksamheten, eller några konkreta åtaganden vad gäller sådana skyddsåtgärder eller försiktighetsmått, redovisas i ansökningshandlingarna. Istället anges att samråd kommer att genomföras med bl.a. länsstyrelsen om lämpliga skyddsåtgärder vid utformningen av kontrollprogram för verksamheten. Valet av försiktighetsmått behöver enligt vår mening avgöras i tillståndsprövningen. När det gäller muddermassorna kan, på i yttrandet närmare angivna skäl, den aktuella dumpningen endast prövas enligt dispensbestämmelserna i 15 kap. 33 § miljöbalken.

Fiskeriverket har i utlåtande den 4 juni 2010 anfört bl.a.: Den av verket föreslagna årliga fiskeavgiften för permanent skada bör, om den ska bestämmas till en engångsavgift, kapitaliseras på 25 år, vilket innebär en engångsavgift om 87 500 kr. Fiskeavgiften för temporär skada bör, i första hand, delas upp i de två delar som anges på sid 2 i verkets utlåtande. I andra hand bör fiskeavgiften i enlighet med sökandens förslag regleras efter prövotidsförfarande. Fiskeriverket har ingen erinran mot sökandens förslag till föreskrift för kontroll och undvikande av att det skapas djupa håligheter i bottensediment. När det gäller kvittblivning av muddermassor förordar verket i första hand att överskottsmassorna nyttiggörs på land i och med att det är det alternativ som inte påverkar allmänt fiskeintresse negativt. I andra hand förordar verket tippningsområde 5. Fiskeriverket har i huvudsak inget att erinra mot det av sökanden föreslagna villkoret för grumlande arbeten. Verket önskar dock förtydliga att det är fråga om att kontrollera grumlingen såväl innanför som utanför skyddsanordningar. Kontroll av grumling genom turbiditetsmätning bör därmed ske innanför och utanför skyddsanordningar samt även ske i minst tre nivåer i vattenmassan (yta, mitt och botten). Det är även viktigt att det finns rutiner för kontroll av skyddsanordningarna vid yta och i botten samt att dessa anordningar inte avlägsnas direkt efter avslutad muddring utan avvaktar att grumlande material sedimenterat.

Norrtälje kommun, Bygg- och miljönämnden, har i yttrande den 23 juni 2010 anfört bl.a.: Länsstyrelsen och sökanden anser att Naturvårdsverkets råd (NFS 2004:15) om buller från byggarbetsplatser bör vara styrande för det buller som uppkommer vid ombyggnaden av hamnen. Bygg- och miljönämnden ändrar sitt tidigare ställningstagande och bedömer att NFS 2004:15 bör följas. Bygg- och miljönämnden står fast vid sitt ställningstagande att ett förslag på lämplig plats för mellanlagring av muddermassor bör finnas med i tillståndsansökan. Det rör sig här om mellanlagring av annat avfall än farligt avfall och därmed om anmälningspliktig verksamhet. Anmälan bör handläggas av länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för verksamheten vid hamnen.

Koholmavikens samfällighetsförening har i yttrande den 28 juni 2010 väsentligen hänvisat till sina tidigare ingivna synpunkter på sökandens yttranden.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande den 2 juli 2010 anfört bl.a.:
Länsstyrelsen anser att den analys av utbyggnadens samhällsekonomiska effekter som sökanden redovisat är tillfyllest. Vidare anser länsstyrelsen att den alternativredovisning som lämnats in avseende möjligheterna till att undvika sprängning norr om Kapellskär kan godkännas. Länsstyrelsen vidhåller att grumlande arbeten genom grävning, sugmuddring och utfyllnad endast får utföras i perioden den 31 augusti- den 1 april. Sökanden bör bättre precisera vilka skyddsåtgärder som ska vidtas vid grumlande arbete och hur detta ska anpassas för hamnens drift under arbetsskedet. Det vidhålls att mätningar ska göras på båda sidor om geotextilen. Det vidhålls också att sprängningsarbeten endast får utföras i perioden den 1 oktober- den 1 april. Sökanden bör åta sig att inom lämplig tid från att dumpningen utförts göra en kontroll på att massorna ligger kvar på botten där de dumpats. Länsstyrelsen vidhåller vad som tidigare anförts beträffande buller. Länsstyrelsen anser att sökanden ska redovisa vilka bullerbegränsande åtgärder som kommer att vidtas på befintliga kajer. Länsstyrelsen anser vidare att sökanden ska redovisa hur gate-funktionen kommer att fungera, vilka begränsningar av godstyper som sökanden avser att göra, var olika typer av farligt gods kommer att placeras och hur passagerare kommer att hållas åtskilda från farligt gods. Med tanke på hur snabbt den tekniska utvecklingen går finns inte behov av ytterligare utredning ifråga om elanslutning av fartyg. Ansökan bör kompletteras rörande dagvattenhanteringen.

SÖKANDENS BEMÖTANDE (mål M 2430-09)

Sökanden har i bemötande den 31 augusti 2010 anfört bl.a.:

Naturvårdsverket

Sökanden har i en omfattande utredning redovisat valda konstruktionsalternativ och de överväganden som lagts till grund för valet av dessa. Sökanden hänvisar i denna del i första hand till s. 57-67 i den tekniska beskrivningen jämte de till antalet 17

ritningar som bilagts denna (flik 1 i bilaga 4 till ansökan), till avsnitt 6.6 i MKB:n (flik 2 i bilaga 4 till ansökan) samt till s. 5f i sökandens yttrande den 17 maj 2010. Som sökanden redovisar i dessa delar förväntas inte miljöpåverkan vid möjliga alternativa utföranden vara av avgörande betydelse för valet av alternativ. Sökanden noterar i denna del även att Naturvårdsverket inte heller kunnat peka på någon skillnad vid valet av olika alternativ. Sökanden ser mot denna bakgrund inte att det är möjligt att ytterligare utveckla denna fråga eller ens att behov skulle föreligga. I fråga om föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått hänvisar sökanden i första hand till yttrandet den 17 maj 2010 som till stora delar rör den frågan. Som framgår av lämnat förslag i yttrandet på s. 2n föreslår inte sökanden att lämpliga skyddsåtgärder ska föreslås i ett länsstyrelsen godkänt kontrollprogram. Sökanden har i stället såväl i ansökan som i det yttrandet lämnat ett stort antal förslag till villkor avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått samt även i övrigt gjort ett antal åtaganden. Sökanden vill understryka att man inte föreslår att frågan om lämpliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått ska delegeras till länsstyrelsen. När det gäller dumpning uppfattar sökanden att Naturvårdsverket inte motsätter sig att dispens meddelas enligt 15 kap. 33 § miljöbalken och kan i vart fall inte finna att verket anför någon omständighet som kunde anses innebära olägenhet för människors hälsa eller miljön på grund av dumpningen. Sökanden vidhåller även att dispens kan meddelas enligt aktuell bestämmelse; inte heller sökanden har funnit att någon sådan omständighet föreligger.

Fiskeriverket

Fiskeriverkets yrkande om engångsavgift om 87 500 kr för permanent skada medges. Sökanden vidhåller sin ståndpunkt i fråga om fiskeavgift för temporär skada. Sökanden har dock ingen invändning mot att låta villkoret i denna del uttryckligen ange att detta även omfattar eventuellt temporär skada på grund av muddring och övertäckning av bottensubstrat inom muddrings- och dumpningsområdet. Sökanden föreslår därför följande justerade villkor: Miljödomstolen skjuter upp frågan om sökanden ska betala fiskeavgift i form av engångsavgift för temporär skada som uppstår genom muddring och övertäckning av bottensubstrat inom muddrings- och dumpningsområdet samt genom grumling

och sedimentering under tiden för utförandet av den nu tillståndsgivna vattenverksamheten. Sökanden ska under en prövotid, genom referensundersökningar och efterkontroll, utreda i vad mån sådan skada uppstår. Utredningsarbetet ska av sökanden planeras före byggstart och i samråd med Fiskeriverket och länsstyrelsen. Sökanden ska senast inom två år från det att de grumlande arbetena avslutas redovisa resultatet av utredningen till miljödomstolen tillsammans med en ståndpunkt i frågan om eventuell engångsavgift.

Sökanden finner inte motiverat att ange att muddermassor i första hand ska nyttiggöras på land. Det följer av sökandens åtagande ovan med avseende på undersökning av temporär skada att sökanden så långt möjligt har intresse av att begränsa eventuell skada på fisket. Av den utredning som föreligger i målet och med hänvisning till att sökanden godtagit att begränsa sig till tippningsområde 5 framgår vidare att skadan på fisket bedöms bli ytterligt begränsad. Fiskeriverkets synpunkter med avseende på kontrollen av grumlande arbeten kan och bör hanteras inom ramen för det kontrollprogram som kommer att utarbetas i samråd med verket och länsstyrelsen. Sökanden får redan nu meddela att den åtar sig att utföra turbiditetsmätning även på utsidan av geotextilen, som förordats både av Fiskeriverket och länsstyrelsen. Sökanden får förutskicka att den härutöver planerar för de skyddsåtgärder i denna del som tidigare diskuterats med Fiskeriverket och som återges i aktbil. 28 s. 5y i det stycke som inleds med orden "Fiskeriverket har i samband med syn...". Av det sagda följer att skyddsanordningar kommer att upprättas inom trafiksäkert avstånd dels norr om kaj K5, dels i sundet mellan Kapellskärsskäret och fastlandet söder om Lotshamnen.

Norrtälje kommun, Bygg- och miljönämnden

Sökanden vidhåller vad som tidigare anförts i anledning av nämndens synpunkter och noterar att nämnden numera delar såväl Hamnens som länsstyrelsens uppfattning i fråga om styrande värden för buller från byggarbetsplatsen.

Koholmavikens samfällighetsförening

Föreningens yttrande föranleder inte ytterligare kommentar.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Sökanden noterar att länsstyrelsen finner redovisningen i denna del vara tillfyllest. I anledning av länsstyrelsens önskemål biläggs en redovisning för de simuleringar av fartygsrörelser som genomförts av SSPA, Rapport 2004 3622-4, 2007 4567-1 och 2008 5041, bilagor. Sökanden bilägger dock endast sammanfattningen av rapporterna eftersom dessa i sig är tämligen omfattningsrika. Vad gäller precisering av skyddsåtgärder för att minimera spridning av uppgrumlade sediment, se ovan under rubriken *Fiskeriverket*. Sökanden godtar länsstyrelsens förslag till tider avseende utförandet av grumlande arbeten och sprängning. Sökanden godtar vidare att inom ramen för kontrollprogrammet kontrollera att massorna inte flyttats efter dumpning. Sökanden vidhåller sin ståndpunkt i fråga om buller. Ifråga om farligt gods har sökanden förståelse för länsstyrelsens önskemål, men har svårt nu att i detalj beskriva utformningen av gate-funktionen, var farligt gods kommer att placeras, hur passagerare och gods kommer att separeras etc. Planeringen har dock nått så långt att följande kan redovisas:

- a) Avsikten är att endast bokade fordon ska släppas in på hamnplan genom gate-funktionen. Godsfordon och personbilar särskiljs genom separata filer inne på hamnplan. Uppställningsområdet för fordon kommer att vara inhägnat och kameraövervakat. Varje fordon får inom det området en anvisad uppställningsplats i väntan på att bli lastade ombord på fartyg. De fordon som är lastade med farligt gods hänvisas till speciella filer där avståndsseparering görs mellan farligtgodsenheterna (i enlighet med "Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter och allmänna råd om transport av farligt gods i hamn SJÖFS 1991:8" samt IMO:s "Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas).
- b) Krav på märkning av farligt gods och på förhandsanmälan kommer att vara desamma som idag, i enlighet med ovan nämnda kungörelse och föreskrifter.
- c) Bestämmelser om begränsning av godstyper finns i regelverket för transport av farligt gods på väg, ADR-reglerna samt IMDG-koden och Östersjöavtalet gällande transport ombord på fartyg.
- d) Gående passagerare kommer inte att vistas inom det inhägnade uppställningsområdet för fordon.

Som sökanden tidigare framhållit är av avgörande betydelse för om elanslutning kommer att kunna erbjudas att det enskilda rederiet vill godta sådan anslutning. Sökanden kan dock inte uppskatta andelen fartyg som kommer att kunna anslutas eller inom vilken tid som efterfrågan uppkommer. Med beaktande även av sökandens tidigare åtagande saknas mot denna bakgrund skäl att nu meddela särskilt villkor om inom vilken tid som elanslutning ska kunna erbjudas.

När det gäller dagvattenhanteringen åtar sig Hamnen, åtminstone inom 2-3 år, att vidtaga följande åtgärder:

- anlägga en separat dagvattenledning från naturmarken väster om depå, direkt till recipient,
- förse det norra avrinningsområdet med oljeavskiljare,
- förse området om 2 ha mellan färjelägena med oljeavskiljare,
- vid den kommande detaljprojekteringen beakta och tillse att havsvatten inte tränger upp i befintligt dagvattensystem samt utreda om ett utjämningsmagasin behöver utföras för att erhålla en god dagvattenrening och för att förstärka katastrofskyddet.

YTTRANDEN I ANLEDNING AV SÖKANDENS SENASTE BEMÖTANDE (mål M 2430-09)

Fiskeriverket har i yttrande den 8 september 2010 anfört bl.a.: Fiskeriverket noterar att sökanden inte har något att erinra mot verkets yrkande om en engångsavgift om 87 500 kr för permanent skada på allmänt fiskeintresse. Fiskeriverket har i tidigare yttrande föreslagit att fiskeavgift för temporär skada ska delas upp i två delar där en del faller ut i samband med deldom och del två utreds under en prøvotid.

Sökandens justerade villkor i det senaste bemötandet kan medges av Fiskeriverket. Detta innebär att hela skadebedömningen för temporär skada skjuts upp under en prøvotid och delas således inte upp i två delar enligt Fiskeriverkets tidigare förslag.

Naturvårdsverket har i yttranden den 5 oktober 2010 och den 30 november 2011 framfört synpunkter som i allt väsentligt rör de brister som verket menar att utredningen är behäftad med och som mark- och miljödomstolen beaktat vid sitt under rubriken "bakgrund" omnämnda beslut den 16 januari 2012.

Norrtälje kommun, Bygg- och miljönämnden, har i yttrande den 30 september 2010 anfört bl.a.: Det som framkommit i ärendet ändrar inte Bygg- och miljönämndens bedömning att ett förslag till plats för mellanlagring av muddermassor bör finnas med i ansökan samt att en anmälan om mellanlagring av annat avfall än farligt avfall bör lämnas in till länsstyrelsen i Stockholms län i det fall en sådan mellanlagring kommer att ske.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande den 4 oktober 2010 i allt väsentligt hänvisat till vad man anfört i tidigare yttranden.

Naturvårdsverket har i yttrande den 2 mars 2012 vidhållit vad man framfört i tidigare yttranden samt ånyo framhållit att ansökan inte möjliggör en ändamålsenlig prövning och inte i tillräcklig utsträckning preciserar den ansökta verksamheten och inte heller lämnar tillräcklig redovisning av förväntade miljökonsekvenser eller skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Naturvårdsverket har därför anmält hinder mot huvudförhandling och yrkat avvisande av ansökan. I beslut den 8 mars 2012 fann mark- och miljödomstolen varken anledning att ställa in den planerade huvudförhandlingen eller att ändra sitt ställningstagande den 16 januari 2012 ifråga om avvisande av ansökan.

HUVUDFÖRHANDLINGEN

Mål M 1452-07

Vid huvudförhandlingen har sökanden justerat sitt i prøvotidsredovisningen framställda slutliga villkor avseende ljudemissioner till de nedan upptagna.

Buller från verksamhet för vilken sökanden svarar (fartyg ej inkluderade) får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande värden:

50 dB(A) dagtid kl. 07-18

45 dB(A) kvällstid kl. 18-22

40 dB(A) nattetid kl. 22-07

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 60 dB(A) vid bostäder angivet som L95-nivå.1)

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

1) Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden (22-07).

I andra hand kan sökanden godta följande villkor.

Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande värde:

50 dB(A) dygnsekvivalent

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 65 dB(A) vid bostäder angivet som L95-nivå.1)

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdet ska beräknas för ett helt dygn. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

1) Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden (22-07).

För det tredje kan sökanden godta följande villkor.

Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande värden:

55 dB(A) dagtid kl. 07-18

50 dB(A) kvällstid kl. 18-22

45 dB(A) nattetid kl. 22-07

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 65 dB(A) vid bostäder angivet som L95-nivå.1)

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

1) Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden (22-07).

Sökanden har anfört bl.a.: Huvudyrkandet beträffande buller skiljer sig från andrahandsyrkandet och det tredje yrkandet på så sätt att det förstnämnda yrkandet inte innefattar buller från fartygen. När det gäller huvudyrkandets ekvivalenta ljudnivåer är dessa i överensstämmelse med motsvarande ljudnivåer enligt Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Med hänsyn till verksamhetens art och omfattning måste, till skillnad från vad som föreskrivs i de nyssnämnda allmänna råden, ljudnivåerna gälla årets samtliga dygn och således oberoende av om det är vardag, söndag eller helgdag. Om villkoret ska innefatta buller från fartygen är andrahandsyrkandet, med tanke på hur fartygen kommer och går, mest rättvisande. Detta yrkande är även i linje med Mark- och miljööverdomstolens bullervillkor i dom den 28 februari 201 (mål M 197-10). I den domen föreskrivs vidare att arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 65 dB(A) inte får utföras nattetid (kl. 22.00-07.00). Den föreskriften ligger till grund för sökandens bullerförslag ifråga om momentana ljud nattetid, både vad gäller andrahandsyrkandet och det tredje yrkandet.

Länsstyrelsen har anfört bl.a.: Om bullervillkoret inte ska inkludera buller från fartygen bör det utformas i enlighet med huvudyrkandet. Om bullervillkoret ska

inkludera sådant buller bör det utformas enligt det tredje yrkandet, dock att den momentana ljudnivån nattetid inte bör få överskrida 60 dB(A). Den dom från den 28 februari 2012 som sökanden hänvisat till rör ett pappersbruk med kontinuerlig drift, varför den nyssnämnda ljudnivån framstår som bättre motiverad i förevarande fall.

Sökanden har genmält att det synes ologiskt om verksamhet som inte bullrar kontinuerligt erhåller, jämfört med verksamhet som bullrar kontinuerligt, ett strängare bullervillkor.

Koholmavikens samfällighetsförening har vid huvudförhandlingen ingivit en skrift daterad den 13 mars 2012. I skriften sammanfattar föreningen sina tre viktigaste yrkanden (framförda i tidigare ingivna skrifter) genom att hänvisa till att merparten av fastigheterna runt hamnen utgörs av fritidsfastigheter, att Naturvårdsverkets riktlinjer för buller beträffande sådana fastigheter bör gälla, att det - med hänsyn till de faktiska bullernivåerna - införs verksamhetsförbud i hamnen mellan kl. 21.00-07.00 och att det förordnas om regelbundna oannonserade mätningar av de kommande beslutade bullernivåerna.

Aspnäs tomtägarförening har vid huvudförhandlingen i allt väsentligt hänvisat till innehållet i föreningens tidigare ingivna skrift.

Mål M 2430-09

Sökanden har vid huvudförhandlingen framställt yrkandena enligt ansökan (upptagna ovan på sid. 9-11), dock med tillägget att de under punkterna 1 och 2 angivna åtgärderna även ska innefatta fastigheten Norrtälje Riddersholm 1:20. Sökanden har vidare anfört bl.a.: När det gäller utförandet enligt punkterna 1 a) och 1 b) är projekteringen helt inriktad på utförande enligt de först beskrivna huvudalternativen. De alternativen, som genererar minst grumling, är därför miljömässigt att föredra och de är också de kostnadseffektivaste. Reservalternativen är dock miljömässigt, i förhållande till huvudalternativen, endast obetydligt sämre.

Vad gäller muddringen har i aktbil. 78 felaktigt uppgivits att den genererar 160 000 m³. Siffran ska rätteligen vara 219 500 m³.

Vid huvudförhandlingen har sökanden framställt nedanstående villkorsförslag (ersätter de ovan på sid. 27-28 upptagna villkorsförslagen).

Vattenverksamhet

1. Grumlande arbeten i vattenområde får utföras under tiden 31 augusti - 1 april. Vid sådana arbeten ska, så långt tekniskt möjligt, särskilt känsliga områden (norr om kaj 5 och söder om Kapellskärsskäret) avskärmas med bottengående läns av geotextil eller motsvarande skyddsåtgärd t.ex. bubbelridå. Hamnen ska utföra fortlöpande kontroll av turbiditet innanför och utanför vidtagen skyddsåtgärd så länge arbeten som riskerar att grumla pågår. Om turbiditeten innanför dessa skyddsanordningar överskrider det åtgärdsvärde som anges i kontrollprogrammet ska omedelbart vidtas åtgärder för att minska den förhöjda grumlingen och om annan åtgärd inte är tillräcklig ska de grumlande arbetena avbrytas. Länsar och absorptionsmedel ska hållas i beredskap i händelse av olycka.

Skyddsanordningarna får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids. I övrigt ska arbete och kontroll ske enligt det kontrollprogram som anges i punkt 7 nedan.

Under dumpning inom de särskilda dumpningsområdena ska dessa vara utmärkta med flytbojar.

2. Bolaget ska minst tre veckor före påbörjande av arbete i vatten lämna uppgifter om arbetets omfattning till Sjöfartsverkets Ufs-redaktion för kungörelse i Ufs. Under arbetets gång ska Stockholms sjötrafikområde hållas underrättat om arbetets utveckling. Efter avslutat arbete ska relationsuppgifter lämnas till Ufs' redaktion för införande i sjökort.

3. Sprängning i vattenområdet ska ske samlat och med små laddningar samt föregås av skyddsåtgärder för att skrämma bort fisk och annan fauna som kan riskera att skadas. Sprängämnen med lågt kväveinnehåll ska användas.

4. Byggverksamheten får inte ge upphov till högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller från byggplatser.

Fiskeavgift

5. Hamnen medger att betala en fiskeavgift i form av en engångsavgift om 87 500 kr för permanent skada. Avgiften ska användas till lokalt fiskevårdande åtgärder, i detta eller angränsande vattenområde.

6. Frågan om Hamnen ska betala fiskeavgift i form av engångsavgift för temporär skada som uppstår genom muddring och övertäckning av bottensubstrat inom muddrings- och dumpningsområdet samt genom grumling och sedimentering under tiden för utförandet av den nu tillståndsgivna vattenverksamheten skjuts upp av mark- och miljödomstolen. Hamnen ska under en provotid, genom referensundersökningar och efterkontroll, utreda i vad mån sådan skada uppstår. Utredningsarbetet ska av Hamnen planeras före byggstart och i samråd med Havs- och vattenmyndigheten och länsstyrelsen. Hamnen ska senast inom två år från det att de grumlande arbetena avslutas redovisa resultatet av utredningen till mark- och miljödomstolen tillsammans med en ståndpunkt i frågan om eventuell engångsavgift.

Kontrollprogram

7. Hamnen ska senast åtta veckor före påbörjande av arbeten i vattenområdet till tillsynsmyndigheten lämna förslag till kontrollprogram och därvid även samråda med Havs- och vattenmyndigheten om innehållet i förslaget.

Kontrollprogrammet ska särskilt innehålla uppgift dels om den närmare placeringen av skyddsanordningar för avgränsning av särskilt känsliga områden (norr om kaj 5

och söder om Kapellskärsskäret), dels om bakgrundsvärden innanför avgränsade särskilda känsliga områden beträffande grumling (turbiditet) och om den turbiditet som inte får överskridas vid grumlande arbeten i vattenområdet.

För dumpningen ska i kontrollprogrammet redovisas ett upprättat tippningsschema och massorna ska spridas jämt i dumpningsområdet.

Arbeten i vattenområdet får påbörjas först sedan kontrollprogrammet godkänts av tillsynsmyndigheten. Hamnen ska göra påbörjande- och avslutandeanmälan.

Hamnverksamhet

Dagvatten

8. Hamnen ska senast vid idrifttagandet av kajer som tillskapats genom den tillståndsgivna verksamheten dels anlägga en separat dagvattenledning från naturmarken väster om depå, direkt till recipient, dels förse alla hårdgjorda ytor med reningssystem för dagvatten innefattande oljeavskiljare, dels installera avstängningsventil för att förstärka katastrofskyddet dels ock installera backventil för att tillse att havsvatten inte tränger upp i dagvattensystemet.

Elanslutning

9. Hamnen ska senast vid idrifttagandet av kajer som tillskapats genom den tillståndsgivna verksamheten ha förberedelse för elanslutning av fartyg som ligger vid kaj (både nya och befintliga kajer) och som efterfrågar sådan anslutning.

Kommentar: Detta åtagande innebär att Hamnen kommer att sträva efter målet att fartyg som ligger vid kaj mer än två timmar och som har teknisk utrustning för att ansluta till land-el ska kunna anslutas. Som tidigare nämnts är det en förutsättning att det enskilda rederiet vill godta sådan anslutning.

Sökanden: När det gäller villkorspunkten 3. bör tilläggas att arbetsmomentet sprängning i vattenområdet även är att hänföra till arbetsmomentet grumlande arbeten enligt villkorspunkten 1. ovan. Vidare bör det förtydligandet göras till

slutorden ”grulande arbeten i vattenområdet” under rubriken *kontrollprogram*, villkorspunkten 7, att här avses arbeten både utanför och innanför skyddsanordningarna. Denna villkorspunkt ska läsas tillsammans med villkorspunkten 1. ovan. Även om det inte framgår av villkorspunkten 8. bör utredas om ett utjämningsmagasin behöver utföras för att erhålla en god dagvattenrening och för att förstärka katastrofskyddet. Här hänvisas till sökandens åtaganden i aktbil. 44 sid. 5 under rubriken ”oljeavskiljare”. ”Kommentaren” under villkorspunkten 9. är endast en kommentar och ingen del av villkoret.

DOMSKÄL

Mål M 1452-07

Som framgår ovan ska sökanden enligt prøvotidsförordnandet i Miljööverdomstolens dom den 22 november 2007 utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt utreda och redovisa förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner.

Angående tabellen som innefattar Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri är den indelad bl.a. i en kolumn för ”bostäder” och en annan kolumn för ”områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv”. Sökanden och domstolarna har tillämpat den förstnämnda kolumnen medan Koholmavikens samfällighetsförening och Aspås tomtägarförening båda menar att den sistnämnda kolumnen bör tillämpas. Av tabellen kan utläsas att denna sistnämnda kolumn avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv. Såvitt utredningen ger vid handen finns det inga områden i närheten av hamnen som är planlagda för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv. Mot denna bakgrund synes sökanden och domstolarna ha tillämpat rätt kolumn; en tillämpning som även är väl förenlig med den praxis som gäller härvidlag.

När det sedan gäller prövotidsredovisningen är det ljud från driftsskedet som här är av intresse (ljud från anläggningsskedet behandlas nedan som en villkorsfråga i mål M 2430-09). Av sagda redovisning kan ifråga om ljudkällorna från hamnverksamheten, exklusive fartyg, utläsas att dessa källor främst är slagljud som uppkommer när lastbilar kör över fartygsklaffar samt ljud från truckar, transporter och trailerramper. De ljuddämpande åtgärder som vidtagits är att samtliga kajer har försetts med gummimattor där fartygsklaffarna ligger an, att trailerrampernas gallerdurkar har bytts ut mot durkar som alstrar mindre ljud när lastbilarna kör över dem, att stålställningarna som trailerramperna vilar på har ljudisolerats, att hastigheterna på ramperna har sänkts, att transportvägarna har förkortats, och att truckar som drar trailers till och från fartygen alltmer ersatts av lastbilar. De sålunda vidtagna ljuddämpande åtgärderna har medfört att den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten, exklusive fartyg, utomhus vid bostäder inte överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. I sammanhanget kan tilläggas att företrädare för Aspnäs tomtägarförening, vars medlemmar äger de hus som ligger närmast hamnområdet, uppgivit att ljudnivån från hamnverksamheten, exklusive fartyg, sjunkit markant.

Ifråga om ljudkällorna från hamnverksamheten, inklusive fartyg, framgår av prövotidsredovisningen att fartyg kan alstra ljud som medför att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Ljudet härrör i allt väsentligt från hjälppaggregat och fläktar, vilka behöver vara påslagna när fartygen ligger vid kaj. Inga fartyg som trafikerar Kapellskärs hamn alstrar lågfrekvent ljud överstigande föreskrivna riktvärden för sådant ljud (SOSFS 2005:6).

Vad angår den momentana ljudnivån från hamnverksamheten, exklusive fartyg, framgår av prövotidsredovisningen att trots genomförda åtgärder kan ändå smärre överskridanden (någon dB-enhet) av riktvärdet 55 dB(A) ske nattetid vid bostäder. Skulle fartygen inkluderas framgår vidare att slammer från fartygsramper kan medföra överskridande av sagda riktvärde.

Sökandens grundinställning är att ljud från fartyg härrör från ljudkällor som sökanden varken faktiskt eller rättsligt råder över, vilket medför att sökanden inte kan åläggas att vidta bullerdämpande åtgärder beträffande sådana källor.

Länsstyrelsen anser - med hänvisning till Miljööverdomstolens ovannämnda dom den 22 november 2007 - att sökanden har ansvar för samtliga de olägenheter vilka uppstår från verksamheten, dvs. även från fartygsdriften inom det vattenområde som utgör en del av hamnområdet.

Det får konstateras att i den nyssnämnda domen skriver Miljööverdomstolen under rubriken "allmänt om provningens omfattning" bl.a. att "...transporter inom hamnens verksamhetsområde - med fartyg, personbilar, lastbilar och bussar - är en del av den fastighetsanknutna miljöfarliga verksamhet som bolaget bedriver. Olägenheter från dessa transporter beaktas vid tillståndsprovningen och kan bli föremål för villkorsreglering...". Längre fram i samma dom skriver domstolen under rubriken "buller från hamnområdet" bl.a. att "... inom hamnområdet, inklusive det vattenområde som utgör en del av hamnområdet (verksamhetsområdet), är dock bolaget, i enlighet med vad som sägs ovan om provningens omfattning, ansvarigt för samtliga olägenheter som uppstår för omgivningen från verksamheten, d.v.s. även fartygsdriften...".

Mark- och miljödomstolen tolkar Miljööverdomstolens dom på det sätt som länsstyrelsen gjort, vilket innebär att sökanden även ansvarar för olägenheter från fartygsdriften inom det vattenområde som utgör en del av hamnområdet. Vid sådant förhållande måste ett slutligt bullervillkor även omfatta fartygsdriften inom hamnområdet.

Till begränsning av bullerutbredningen har ett par remissinstanser föreslagit olika typer av inskränkningar i hamnverksamheten nattetid, t.ex. lossnings- och lastningsförbud. Sökanden har motsatt sig förslagen och anført: Eftersom respektive fartyg går fram och tillbaka mellan samma två hamnar kan de föreslagna inskränkningarna vid Kapellskärs hamn få svåröverskådliga återverkningar för de andra hamnbolagen och för speditörerna. All färjetrafik till och från hamnen är

tidtabellbunden. Vidare är negativa miljökonsekvenser att förvänta om långtradare från Kapellskärs hamn skulle förvärra trängseln och avgasutsläppen i morgontrafiken genom Stockholm. Slutligen finns även risk att rederierna skulle välja andra hamnar, med åtföljande längre transportsträckor både till sjöss och på land. På grund av det anförda anser mark- och miljödomstolen att de föreslagna inskränkningarna i hamnverksamheten inte är genomförbara.

Många av ljudkällorna inom hamnen är högt belägna, varför det i prøvotidsredovisningen konstateras att det inte går att dämpa ljudet med realistiskt höga bullerskärmar eller bullervallar. Vidare konstateras att ljudnivåerna utomhus inte är så höga att det finns behov av några åtgärder på bostäder.

Som tidigare angivits har det enligt Miljööverdomstolens prøvotidsförordnande också ålegat sökanden att utreda och redovisa förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. På denna punkt framgår av prøvotidsredovisningen att sökanden vid ett flertal tillfällen sammanträffat med företrädare för de rederier som trafikerar hamnen och diskuterat möjligheterna att vidta bullerbegränsande åtgärder på fartygen. Ett rederi har därefter vidtagit sådana åtgärder på ventilationssystem och hjälpmaskiner. Sökanden uppger att man fortsättningsvis, även om det inte finns möjlighet att tvinga fram avtal med rederierna, ska understryka för rederiernas företrädare hur viktigt det är att minimera bullret. I detta sammanhang finns anledning att beröra den möjlighet till bullerdämpning som uppnås om fartygen kan anslutas till land-el. Vid huvudförhandlingen upplystes att Stockholm Hamn AB, tillhörande samma koncern som sökanden, lyckats träffa frivilliga uppgörelser om elanslutning av samtliga fartyg som trafikerar Värtahamnen. Sökanden hoppas kunna träffa motsvarande uppgörelser med rederierna som trafikerar Kapellskärs hamn. Befintliga kajer är redan genom "kanalisation" förberedda för placering av elkablar mellan fartygen och den kraftstation som för ändamålet byggts på hamnområdet. De nya kajerna ska utrustas på samma sätt. Vidare upplystes att nya bestämmelser om skattelättnader för land-el nyligen har trätt ikraft samt att bestämmelser om lägre svavelinnehåll i fartygsbränsle kommer att gälla från år 2015. Från det året

blir det därför dyrare att köra hjälpaggregat med fartygsbränsle. Samtliga dessa omständigheter torde underlätta för sökanden att kunna träffa frivilliga uppgörelser med rederierna om elanslutning. Sökandens föreslagna villkor beträffande elanslutning behandlas nedan tillsammans med övriga villkorsfrågor.

Övergår man sedan till de tre förslag till bullervillkor som sökanden slutligen presenterat blir förstahandsyrkandet, på grund av ovanstående tolkning av Miljööverdomstolens dom den 22 november 2007, inte aktuellt att pröva. Andrahandsyrkandet har länsstyrelsen motsatt sig av skäl som mark- och miljödomstolen delar. Härtill kan tilläggas att ett över dygnet differentierat bullervillkor ligger bättre i linje både med hur hamnverksamheten bedrivs och med den praxis som finns på området. Det tredje yrkandet är (gäller i och för sig också första- och andrahandsyrkandena) anpassat till av Mark- och miljööverdomstolens nyligen meddelade domar, vari riktvärden för buller ersatts av begränsningsvärden. Ett bifall till sökandens tredje yrkande som slutligt bullervillkor för hela hamnverksamheten måste dock bygga på två förutsättningar, vilka två förutsättningar mark- och miljödomstolen uppfattar att sökanden kan ställa sig bakom. För det första får ljudnivån från hamnverksamheten, exklusive fartyg, utomhus vid bostäder inte överskrida Naturvårdsverkets riktvärden nyetablerad industri. Här åsyftas endast själva ljudnivån, dock inte som riktvärden utan som begränsningsvärden. I målet är från sökandesidan upplyst att det är fullt möjligt att särskilja ljud från fartyg från övrigt ljud. För det andra måste sökanden göra vad man rimligen kan begära, både på egen hand och tillsammans med rederierna, för att minska samtliga bulleremissioner. Mark- och miljödomstolen finner inte tillräckligt motiverat att i ett slutligt bullervillkor tillåta en höjning av den momentana ljudnivå nattetid som inte får överskridas från nu gällande 60 dB(A) till föreslagna 65 dB(A).

Även om den planerade ombyggnaden innebär att fler fartyg kommer att ligga vid kaj beräknas, genom att hamnen byggs ut mot söder där det finns färre närboende, ombyggnaden ge övervägande positiva bullereffekter.

Med hänsyn till vad sålunda upptagits finner mark- och miljödomstolen att förutsättningar föreligger att avsluta prövotidsförfarandet beträffande buller samt att meddela ett slutligt bullervillkor i enlighet med vad som framgår av domslutet.

Mål M 2430-09

Övergripande frågor

Den övergripande fråga som först inställer sig är om det, som sökanden menar, är möjligt att meddela ett ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken eller om hela hamnverksamheten måste omprövas. På den punkten har sökanden, utöver vad som framgår av det skriftliga utredningsmaterialet, vid huvudförhandlingen sammanfattat sin ståndpunkt enligt följande: Sökanden har övervägt om de planerade ändringarna av hamnverksamheten verkligen omfattas av tillståndsplikt. Vad saken gäller är att pröva ett utnyttjande av hamnens anläggningar utifrån den begränsning av hamnverksamheten som miljödomstolen och Miljööverdomstolen tagit ställning till i sina domar den 6 juli 2006 respektive den 22 november 2007. Således gäller det inte nu en ansökan om tillstånd till att öka hamnens kapacitet; sökanden håller sig inom de begränsningar som framgår av sagda domar. Mot denna bakgrund är det inte fråga om ett ”påbyggnadstillstånd”. Detta eftersom det inte blir någon ökad belastning på omgivningen. Vad som kommer att ske är att det blir en omdisposition inom hamnens område med avseende på kajanläggningar.

Som framgår ovan delar länsstyrelsen i princip sökandens uppfattning om prövningens omfattning medan Naturvårdsverket är av motsatt uppfattning. Mark- och miljödomstolen har i beslut, som redogjorts för ovan, i vart fall preliminärt funnit att det föreligger förutsättningar att meddela ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken.

Vad gäller möjligheten att meddela ändringstillstånd framgår av kommentaren till miljöbalken (Bengtsson m.fl. Miljöbalken. En kommentar, Del II, s. 16:7) bl.a. att prövningen bör kunna förbehållas mindre och väl avgränsade ändringar. Avgörande

för hur omfattande prövning som är motiverad från miljösynpunkt beror på hur ändringen berör verksamheten som helhet. Vidare framgår att vid nära samband med övriga villkor som gäller för verksamheten bör det nya tillståndet avse hela verksamheten, inte bara ändringen. I förevarande fall utgör bullret från hamnverksamheten den klart allvarligaste miljöstöringen. Den störningen är, inom ramen för provotidsredovisningen i mål M 1452-07, prövad med hänsynstagande även till den ansökta ändringen av hamnverksamheten och åsatt ett slutligt bullervillkor. Vid sådant förhållande kan bullerfrågan inte ha haft något att vinna miljömässigt på en prövning av hamnverksamheten som helhet; slutresultatet får förutsättas ha blivit detsamma. Omhändertagandet av dagvattnet är en miljöfråga som otvivelaktigt påverkas av den ansökta ändringen av hamnverksamheten. Även på denna punkt har sökanden lämnat ett villkorsförslag som gäller hela hamnverksamheten. Inte heller för omhändertagandet av dagvattnet kan en prövning av hamnverksamheten som helhet medföra någon miljömässig vinst. Tilläggas bör att villkorsförslaget inte står i strid med något tidigare meddelat villkor beträffande dagvattnet. Slutligen tar kommentaren upp följande ytterligare omständigheter att beakta i sammanhanget, hur lång tid som gått sedan det ursprungliga tillståndet meddelades, hur företaget och dess omgivning förändrats sedan dess, om flera ändringstillstånd meddelats tidigare, hur snabbt den tekniska och miljömässiga utvecklingen är i branschen och omfattningen av de miljöstöringar som förekommer. I förevarande fall torde ingen av dessa omständigheter kunna åberopas med framgång mot meddelande av ett ändringstillstånd. Sammantaget synes utredningen tala för att den ansökta hamnverksamheten, jämfört med nuvarande förhållanden, inte medför någon nämnvärd förändring av den samlade miljöpåverkan på omgivningen. Slutsatsen blir då att denna verksamhet bör kunna prövas som en ansökan om ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken.

En andra övergripande fråga att ta ställning till är om ansökan är tillfyllest för en sakprövning. När det gäller byggandet i vatten anges i den tekniska beskrivningen att miljöpåverkan blir ungefär densamma oavsett vilka av de olika tekniska utformningarna som kommer till användning. Kritik har dock framförts om att

varken den tekniska beskrivningen eller miljökonsekvensbeskrivningen kan anses ge tillräckligt stöd för nyssnämnda konstaterande. Här får ändå noteras att oavsett teknisk utformning är det i samtliga fall fråga om att på samma plats anlägga en pir eller en kaj av samma längd och bredd. Den skillnaden anges dock i den tekniska beskrivningen att huvudalternativen, till skillnad mot övriga alternativ, gör det möjligt för sjöis att passera under kajen/piren samtidigt som huvudalternativen ger bättre vattenutbyte i hamnbassängen. Som framgår ovan har sökanden vid huvudförhandlingen uppgivit att projekteringen är helt inriktad på huvudalternativen, att de alternativen genererar minst grumling och att de är mest kostnadseffektiva. Det mesta talar således för att huvudalternativen slutligen kommer att väljas. För den händelse att så ändå inte blir fallet bör övervägas om inte sökanden i ett särskilt villkor ska åläggas att till tillsynsmyndigheten anmäla vilket eller vilka av de alternativa tekniska utformningarna som väljs. Om det sedan, i anledning av vald alternativ teknisk utformning, skulle visa sig att någon särskild åtgärd behöver vidtas av miljöhänsyn får den åtgärden förutsättas kunna hanteras inom ramen för tillsynsförfarandet. Övergår man sedan till övriga delar av ansökan har sökanden vid huvudförhandlingen ingivit viss komplettering samt lämnat upplysningar och förklaringar i anledning av ställda frågor. Den syn som mark- och miljödomstolen hållit vid Kapellskärs hamn har lämnat värdefulla bidrag till förståelsen av förhållandena på platsen och till hur ombyggnaden av hamnen kan komma att gestalta sig. Vid en samlad bedömning av framlagt utredningsmaterial finner mark- och miljödomstolen att ansökan är tillfyllest för en sakprövning.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n)

Även om ansökan är tillfyllest för en sakprövning måste särskilt prövas om MKB:n kan godkännas. Av handlingarna i målet framgår att sökanden har genomfört samråd med länsstyrelsen och övriga särskilt berörda. Länsstyrelsen har den 18 augusti 2008 funnit att de sökta verksamheterna kan antas medföra betydande miljöpåverkan. På begäran av länsstyrelsen har sökanden kompletterat MKB:n ifråga om marina miljövärden och övriga miljövärden, strömhastigheter och

sedimenttransport, metoder för dumpning, beskrivning av kväveläckage orsakat av sprängning samt beskrivning av nationella, regionala och lokala miljömål. I likhet med vad som skett beträffande själva ansökan har också beträffande MKB:n vid huvudförhandlingen lämnats kompletteringar, upplysningar och förklaringar. Sammantaget finner mark- och miljödomstolen att MKB:n kan godkännas.

Tillåtligheten

Ansökan, som inte inbegriper någon utökning av hamnverksamheten på land eller någon utbredning av hamnområdet i vattnet, står inte i strid mot några planbestämmelser. Ingen av de remissmyndigheter som yttrat sig i sak i målet har motsatt sig ett godkännande av ansökan. Olika synpunkter har dock framförts rörande vilka åtgärder och försiktighetsmått som kan behöva tillgripas för att begränsa miljöpåverkan från verksamheten. Sökanden har vid huvudförhandlingen ingivit ett nytt reviderat villkorsförslag, vilket förslag intagits ovan under rubriken "huvudförhandlingen", med underrubrik "mål M 2430-09". I allt väsentligt råder enighet om att villkor och förordnanden bör kunna föreskrivas enligt sökandens förslag. Sökanden får anses ha lämnat uppgifter som ger tillräcklig grund för bedömningen att hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken iakttas. Något hinder mot vattenverksamheten torde inte föreligga med beaktande av de i 11 kap. miljöbalken uppställda särskilda förutsättningarna för den typen av verksamhet. När det gäller dumpningen av muddermassor krävs dispens från dumpningsförbudet i 15 kap. 31 § miljöbalken. Förutsättningar föreligger att meddela sådan dispens. Ur miljösynpunkt synes det vara att föredra om dumpningen sker inom tippningsområde 5 (angivet under flik 5 till ansökan). Vad nu sagts om dumpningen föranleder mark- och miljödomstolen att meddela det särskilda förordnandet under rubriken "dispens" i domslutet. I övrigt finner domstolen att ansökan kan bifallas på villkor och förordnanden som redovisas i domslutet.

Villkor

Ett sedvanligt allmänt villkor bör meddelas, se villkorspunkten 1 i domslutet.

Vattenverksamheten

Enligt miljödomstolens dom den 6 juli 2006 får grumlande arbeten i vattenområdet inte utföras under perioden 1 maj- 30 september. Sökandens nu framlagda villkorsförslag på denna punkt innebär bl.a. att sådana arbeten inte ska kunna utföras under april men väl under september. Fiskeriverket, som yrkar att september ska ingå bland de månader då grumlande arbeten inte ska få äga rum, har i övrigt speciellt understrukit vikten av att särskilt känsliga områden avskärmas. På denna sistnämnda punkt får sökanden anses ha gått Fiskeriverket till mötes. Väl har länsstyrelsen vid huvudförhandlingen medgivit bifall till sökandens nu framlagda villkorsförslag. Emellertid får konstateras att sökanden, utöver avstående från grumlande arbeten under april, inte anfört några sakskaäl till varför september behöver kunna tas i anspråk för grumlande arbeten. Ursprungligen har även sökanden exkluderat september från sådana arbeten. Med hänsyn härtill och med beaktande av de sakskaäl Fiskeriverket framfört på denna punkt anser sig mark- och miljödomstolen kunna ställa sig bakom Fiskeriverkets uppfattning rörande grumlande arbeten under september. Detta betyder i sin tur att tiden för när grumlande arbeten och dumpning får äga rum sammanfaller. Risken för påverkan genom grumling på angränsande Natura 2000-område bör, som sökanden framhållit, kunna hanteras med de föreslagna skyddsanordningarna och försiktighetsmått. Mark- och miljödomstolen finner att villkorsförslaget, med exkluderande av september, kan godtas, se villkorspunkten 2 i domslutet.

Sjöfartsverket har, för den händelse det skulle bli aktuellt med förändrad trafiktäthet, önskemål om att detta anmäls till vederbörande sjötrafikområde så att lotsningsresurserna kan anpassas. Mark- och miljödomstolen förutsätter att så sker även utan ett särskilt villkorsförordnande. Sjöfartsverkets övriga önskemål och synpunkter har sökanden i allt väsentligt ställt sig bakom genom det framlagda förslaget till villkor. Det kan tilläggas att förslaget står i överensstämmelse med motsvarande villkor i miljödomstolens dom den 6 juli 2006. Det av sökanden framlagda villkorsförslaget kan godtas, se villkorspunkten 3 i domslutet.

Sökanden har förtydligat att även arbetsmomentet sprängning i vattenområdet är att hänföra till arbetsmomentet grumlande arbeten. Tiden för när dessa båda arbetsmoment ska få äga rum bör sammanfalla. I övrigt synes framförda synpunkter på det nu behandlade arbetsmomentet vara beaktade i framlagt förslag till villkor. Villkorsförslaget kan, med tillägg för när sprängningsarbeten får äga rum, godtas, se villkorspunkten 4 i domslutet.

Enighet råder nu om att Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser bör vara styrande för det buller som uppkommer vid ombyggnaden av hamnen. Villkorsförslaget på denna punkt kan godtas, se villkorspunkten 5 i domslutet.

Ovan under rubriken "övergripande frågor" förs ett resonemang om inte sökanden ska åläggas att till tillsynsmyndigheten anmäla eventuella val av alternativa tekniska utformningar vid anläggandet av pir/kaj. Mark- och miljödomstolen finner lämpligt att meddela ett särskilt villkor av den innebörden, se villkorspunkten 6 i domslutet.

Vad gäller sökandens åtagande att lämna kontrollprogram till tillsynsmyndigheten, se villkorspunkten 7 i domslutet.

Ifråga om fiskeavgift har sökanden uppställt två villkorsförslag, ett för permanent- och ett för temporär skada. Det förstnämnda villkorsförslaget utformar mark- och miljödomstolen som ett särskilt förordnande, se under rubriken "fiskeavgift" i domslutet. Det andra villkorsförslaget utformar mark- och miljödomstolen som ett prøvotidsvillkor, se under rubriken "prövotid och prøvotidsvillkor", punkten "P1", i domslutet.

Hamnverksamheten

När det gäller dagvattenhanteringen har sökanden uppgivit bl.a. att det för närvarande finns ett 20-tal dagvattenbrunnar på den hårdgjorda ytan av hamnplanen, att om ansökan bifalles och ytterligare yta av hamnplanen blir hårdgjord kommer ett 10-tal nya dagvattenbrunnar att anläggas, att det för närvarande finns två oljeavskiljare, att en tredje oljeavskiljare kommer att anläggas om det bli fler dagvattenbrunnar, att alla dagvattenbrunnar står i förbindelse med oljeavskiljare och kommer att stå i förbindelse med sådan avskiljare, att alla dagvattenbrunnar har partikelfilter som ska förhindra att partiklar som t.ex. sand tränger in i systemet och att hela dagvattensystemet rymmer 100-150 m³.

Sökanden har vid huvudförhandlingen, utöver det framlagda villkorsförslaget beträffande dagvattnet, åtagit sig att utreda om ett utjämningsmagasin behöver utföras för att erhålla en god dagvattenrening och för att förstärka katastrofskyddet.

Någon remissinstans har ifrågasatt om den hårdgjorda ytan, för att förhindra att vätskespill rinner ut i hamnbassängen, borde förses med en kant mot hamnbassängen. Här ligger det nära till hands att tänka på spill i samband med att fartygen bunkrar bränsle. I målet är dock upplyst att alla fartyg utom ett bunkrar bränsle från tankbilar som kör ombord på fartygen. Det fartyg som inte bunkrar bränsle på det sättet har tillgång till en stationär anläggning med en bränsleledning av metall, vilken ledning sträcker sig från den hårdgjorda ytan, vidare över vattnet och ut till piren. Genom denna anläggning i förening med det förhållandet att den hårdgjorda ytan lutar markant inåt mot land och mot dagvattenbrunnarna torde risken för att bränslespill i samband med bunkring ska nå hamnbassängen vara i det närmaste försumbar. Härtill kommer att det finns en förhållandevis bred landremsa mellan den hårdgjorda ytan och hamnbassängen. Mot bakgrund av det anförda finner mark- och miljödomstolen att det inte framstår som miljömässigt erforderligt att förse den hårdgjorda ytan med en kant mot hamnbassängen.

Sökandens villkorsförslag beträffande dagvattnet kan godtas, se villkorspunkten 8 i domslutet. Sökandens åtagande att utreda behovet av ett utjämningsmagasin för dagvattenhanteringen bör enligt mark- och miljödomstolen utformas som ett provotidsvillkor, se under rubriken ”provotid och provotidsvillkor”, punkten ”P2”, i domslutet. Här kan tilläggas att katastrofskyddet tar sikte på situationer som kan uppstå vid t.ex. mycket kraftig nederbörd i kombination med ett större läckage av flytande ämne/ämnen på hamnplanen.

Sökandens villkorsförslag beträffande elanslutning kan, med hänsyn bl.a. till de allmänna åtaganden sökanden gjort på denna punkt, godtas, se villkorspunkten 9 i domslutet.

Arbetstid, tid för oförutsedd skada och verkställighet

Förutsättningar föreligger att reglera rubricerade frågor på sätt framgår av domslutet.

Avgift

I beslut den 28 maj 2009 fastställde dåvarande miljödomstolen prövningsavgiften till 400 000 kr. Denna avgift bör skäligen kunna fastställas slutligt till samma belopp.

Rättegångskostnad

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för sin rättegångskostnad med 33 600 kr, avseende eget arbete. Yrkandet är medgivet och ska därför bifallas.

Övrigt

I den mån av sakägare och andra motstående intressen framställda yrkanden inte tillgodosetts eller särskilt bemötts genom vad mark- och miljödomstolen beslutat eller sökanden medgivit i övrigt finner mark- och miljödomstolen inte skäl föreligga att bifalla dessa yrkanden.

NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

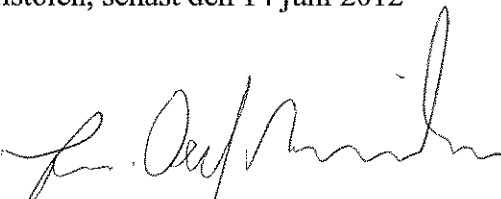
DOM

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (Dv 425)

Överklagande, ställt till Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, ska ha kommit in till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, senast den 14 juni 2012



Carl-Axel Tidblom



Jan-Olof Arvidsson

I domstolens avgörande har deltagit f.d. rådmannen Carl-Axel Tidblom, ordförande, och tekniska rådet Jan-Olof Arvidsson samt de särskilda ledamöterna Christer Lännergren och Kia Salin. Domen är enhällig.



Hur man överklagar - dom i mål där mark- och miljödomstolen är första instans

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta **skriftligen**. Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen. Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen inom tre veckor från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. anslutningsöverklagande) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen inom en vecka från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i Mark- och miljööverdomstolen fordras att prövningstillstånd meddelas. Mark- och miljööverdomstolen lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt

framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud. Till överklagandet ska bifogas lika många kopior av skrivelsen som det finns motparter i målet. Har inte klaganden bifogat tillräckligt antal kopior, framställs de kopior som behövs på klagandens bekostnad.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.