



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060210

DOM
2014-06-05
Stockholm

Mål nr
M 6482-13

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2013-06-20 i mål nr M 6300-11, se bilaga A

KLAGANDE

Staten genom Trafikverket
Region Stockholm
172 90 Sundbyberg

Ombud: verksjuristen H T

MOTPARTER

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

2. L-E P

3. AB Utö Havsbad

4. G-B M A

5. HSB Stockholm ekonomisk förening
112 84 Stockholm

6. C J

7. B K

8. K L

Dok.Id 1146664

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

9. L N

10. S N

11. E S

12. Utö Bryggförening

13. Vattenfall Eldistribution AB

14. M W

15. R W

16. Årsta brygga kiosk

17. Årsta Havsbads Samfällighetsförening

SAKEN

Vattenverksamhet i samband med ombyggnad av Årsta brygga inom fastigheten X i Haninge kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar villkor 7 i mark- och miljödomstolens dom och föreskriver att det ska ha följande lydelse.

7) Vid grumlande arbeten får suspenderande ämnen i vattenmassan på 200 meters avstånd från muddringsområdet inte överstiga 50 mg/liter som begränsningsvärde. Begränsningsvärdet är uppfyllt om 8 av 10 mätningar uppfyller kravet. Mätningarna ska vara utförda under den tid som grumlande arbeten pågår och på 200 meters avstånd från muddringsplatsen.

2. Trafikverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnad i Mark- och miljööverdomstolen med 45 600 kr för arbete, jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.
-

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska upphäva villkor 7 om användning av flytläns med nedhängande geotextil och istället föreskriva ett begränsningsvärde för grumling som fastställs till 100 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 meter från muddringsplatsen.

Länsstyrelsen har motsatt sig Trafikverkets yrkande om ändring. Länsstyrelsen har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader med 45 600 kr.

Trafikverket har förklarat att det inte har något att erinra mot yrkandet om ersättning för rättegångskostnader.

L-E P har motsatt sig ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har till stöd för sin talan hänvisat till bl.a. studier och vetenskapliga publikationer som getts in i målet. Utöver vad som har anförts vid mark- och miljödomstolen har verket i huvudsak anført följande.

Det är uppenbart att nyttan av skyddsåtgärden inte ens tillnärmelsevis motsvarar nackdelarna i form av extrakostnader för Trafikverkets arbeten och riskerna för sjötrafiken. Eftersom villkoret saknar laglig grund ska det undanröjas.

Förhållandena vid Årsta brygga är väsentligt annorlunda än de vid Söderströmstunneln i projektet Citybanan som länsstyrelsen har hänvisat till. Vid Årsta brygga är det fråga om betydligt mindre sedimentmängder än vid Söderström.

Trafikverket, och framförallt Sjöfartsverket, har lång erfarenhet av muddringsarbeten från både små och stora muddringsprojekt i hamnar och farleder, där det kunnat konstateras att arbetena inte gett några skador på den marina miljön. Enligt drygt 30

års internationella erfarenheter av geotextilskärmar kan man visa exempel där geotextilskärmar gör nytta och där de är direkt olämpliga att använda. Där det förekommer båttrafik, strömmar större än 1-1,5 knop, vågor, is och där vattendjupet är stort är det inte tillrådligt att använda skärmar.

Eftersom muddringsarbetena planeras att utföras under den mörka och ofta blåsigaste tiden på året kan geotextilskärmarna utgöra en säkerhetsrisk för båttrafiken eftersom de kan fastna i båtarnas propellrar och roder.

Att ta bort allt löst material inom en geotextilskärm är inte möjligt med den teknik som finns tillgänglig. Erfarenhetsmässigt kommer rester på grund av spill alltid att finnas kvar efter muddring alldeles oavsett om skärmar används eller inte. Avskärmningen riskerar således att inte åstadkomma någon bestående miljönytta och dessutom leda till hinder för båttrafiken och ökade kostnader för arbetet. Kostnaden för att inhandla, installera, övervaka, demontera och destruera skärmarna beräknas till ca 1 miljon kronor. Totalkostnaden för projektet uppskattas till ca 13 miljoner kronor.

Förorenade sediment och försiktighetsprincipen

De förorenade bottensedimenten kan inte betraktas som fastlagda utan sprids av erosion eftersom botten vid bryggan är en erosionsbotten. Muddringsarbetet innebär att de förorenade bottensedimenten tas upp på land vilket medför att botten vid Årsta brygga kommer att bli renare efter utförda muddringsarbeten.

Ur ett allmänt miljöperspektiv blir konsekvensen att det endast finns en skillnad mellan muddring med respektive utan geotextilskärmar. Vid muddring utan geotextilskärmar har man kontroll över när grumlingen sker, så att eventuella känsliga perioder för organismerna i närmiljön kan undvikas. Vid muddring med geotextilskärmar saknas kontroll över när grumlingen äger rum och den kan då inträffa under någon för miljön olämplig period.

När det gäller spridning av förorenade sediment i samband med muddringsarbetena kan användandet av geotextilskärmar till och med innebära en ökad risk för att sedimenten sprids under en period när vattentemperaturen, och därmed den biologiska

aktiviteten, är högre. Om spridning av kontaminanter, orsakad av muddringen, ses som ett potentiellt problem bör därför geotextilskärmar inte användas.

Påverkan på flora och fauna

Turtrafiken vid Årsta brygga består av åtta avgångar per dag sommartid och 3-4 avgångar per dag vintertid. Vid ankomst, avgång och även i väntepositioner förekommer propellerströmmar som, liksom i de flesta hamnar, ger upphov till viss grumling i hamnområdet. Floran och faunan är därför anpassad till att sediment i viss mån flyttas runt i området av propellerströmmar och av vågornas påverkan.

Det spill som kan återsuspenderas i vattnet vid grävuddring (mekanisk muddring) beräknas uppgå till ca 3 % eller mindre än 100 m³. Om spillet sprids över ett område av 200 x 200 m utan skärm så kan pålagringen i medeltal beräknas bli högst ett par millimeter. Bottenfloran begränsas till en smal bård från ca 0,5 till 4-5 meters djup. Eftersom botten lutar ganska brant och stranden vid Årsta brygga ligger ganska exponerad för vågor så kommer spillet således att snabbt flytta sig längre ut till djupare delar i vattenområdet, där en betydligt större naturlig pålagring av botten sker årligen och där ingen bottenflora finns. Skadan blir således ytterst begränsad.

Innesluts muddringsområdet däremot med geotextilskärm från stranden och ca 40 m ut till 6 m djup och ca 50 m längs stranden kommer samma mängd att lägga sig på botten inom skärmen på en ca 2000 m² stor yta med en medeltjocklek på ca 5 cm - dvs. ungefär 20 gånger mer än utan skärm. När sedan skärmen tas bort kommer detta sedimentlager att i större grad temporärt påverka strandzonen och den vegetationsbård som finns mellan 0,5 till 4-5 m djup, även om sedimentet också i detta fall med tiden spolats bort av vattenrörelserna. I närheten av muddringsplatsen kan med skärmar nedfallet sediment bilda ett sedimentlager som övertäcker djur och växtlighet.

Eftersom båttrafiken ska fortgå vid bryggan förutsätter nyttjandet av geotextilskärmar att även en s.k. bubbelläns installeras. En bubbelläns bör placeras i uppströmsriktningen för att minimera sedimentläckaget över bubbellänsen. Bubbellänsen kommer i detta fall vara placerad nedströms propellerströmmarna från

arbetsområdet, dvs. utåt, och därför sannolikt inte fungera särskilt effektivt när fartygen angör bryggan.

Muddringsvolymen är relativt liten, ca 2000 m³. Muddringen ska dessutom genomföras etappvis under en kort tidsperiod om ca 4 veckor på hösten och 4 veckor på vintern samt växelvis samtidigt som utfyllnad av erosionsskydd sker. Det är inte visat att bottenfauna, vegetation och fisk verkligen påverkas av kortvarig grumling. I naturen pågår regelmässigt grumling i vikar och längs stränder, efter stormar och häftiga regn, som vida överstiger den grumling som ett temporärt muddringsarbete medför.

Effekter på bottenvegetation

Bottenvegetationen vid Årsta brygga utgörs huvudsakligen av borstnate. Borstnaten övervintrar oftast helt nere i botten med sina rötter, utan levande delar ovan sedimenten. Användandet av skärmar skulle kunna leda till att sedimentationen innanför skärmarna får en mäktighet av ca 5 cm. En sådan tjock pålagring skulle kunna innebära att näringen i borstnatens rotknölar inte räcker till för att ett nytt skott på våren ska nå upp till ljuset, vilket skulle kunna få till följd att berörda bottenytor riskerar att få begränsad vegetation kommande växtsäsong. Om man inte använder geotextilskärm sprids grumlingen vintertid och sedimenterar över ett större och delvis djupare område, där det inte finns någon bottenvegetation. Den pålagring på några millimeter som då eventuellt drabbar grunda bottnar påverkar inte borstnatens möjligheter att skjuta nya skott på våren.

Effekter på fisk

Den grumling som muddringsarbetet orsakar är kortlivad i tid och rum. Med ökat avstånd från muddringsstället blir det grumlade vattnet alltmer utspädd. Utspädningen är i princip proportionell mot kvadraten på avståndet från grumlingens källa. Skiktningar i vattenmassan kan emellertid minska denna utspädningstakt, men i gengäld sedimenterar partiklarna, varför grumlingen ändå kan minska snabbare än med kvadraten på avståndet. Att det 600 m från Årsta brygga finns en möjlig leklokal för gädda föranleder därför inget skäl till oro. Muddringen kommer att vara avslutad senast flera veckor innan gäddans lek varför någon märkbart förhöjd grumling inte kan

förväntas på så stort avstånd från byggplatsen. Används geotextilskärmar kan emellertid situationen bli en annan. Om resuspensionen av de finkorniga partiklarna som sedimenterat innanför skärmarna sker massivt vid ett tillfälle (kraftiga vindar) och vattenrörelserna för de resuspenderade partiklarna sker längs stranden, kan en påtaglig grumling nå även 600 m från Årsta brygga. Att abborre och gös kan finnas i detta område innebär inte att lokalen har unika naturvärden. Länsstyrelsen har inte påvisat på vilket sätt dessa fiskar skulle påverkas negativt av det aktuella projektet.

Muddringskapacitet

All muddring och utfyllnad av erosionsskydd ska göras med en grävmaskin med stor räckvidd från land. Muddringen kommer att genomföras växelvis samtidigt som utfyllnad av erosionsskydd sker. Det som i första hand kommer att begränsa muddringsarbetet är den begränsade tillgängligheten vid bryggan för lastbilstransporterna, och inte grävmaskinens muddringskapacitet. För att transportera muddermassor och fyllnadsmassor kommer det att krävas ca 200 lastbilstransporter till eller från bryggan under respektive etapp. Antalet transporter per dag bedöms uppgå till omkring 10. Muddrings- och utfyllnadsarbetena bedöms komma att pågå kontinuerligt under hela tiden som vattenarbetena beräknas pågå i respektive etapp.

Möjlighet att placera geotextilskärmar i anslutning till det område som ska muddras i respektive etapp

Under ombyggnadstiden kan upp till två fartyg behöva ligga vid bryggan samtidigt. Om geotextilskärmar används kommer det vara riskfyllt att lägga till även med ett fartyg i taget. För fartygstrafiken måste det finnas ett säkert och hindersfritt manöverutrymme vid ankomst, under liggetiden (lossning och lastning) samt vid avgång. Muddringsarbetet kommer att utföras under den mörka och ofta blåsigaste tiden på året. Det innebär att geotextilskärmarna utgör en säkerhetsrisk för båttrafiken och kan fastna i båtarnas propellrar och roder. Det måste finnas ett fritt manöverutrymme utan hinder, som är minst tre gånger fartygsbredden och i vissa fall vid starka sidovindar ännu bredare. Fartyget kan även vid sidvind behöva vinklas mot bryggfronten för att ligga mer stabilt. Vintertid går all godstrafik från Årsta brygga då det är den enda bryggan i området som hålls isfri.

I etapp 1 skulle muddringsområdet behöva inneslutas med en geotextilskärm från stranden och ca 50 m ut till 8 m djup och ca 60 m längs stranden. Geotextilskärmen skulle då behöva läggas utmed den befintliga bryggans östra sida. Vid nordostlig vind finns det risk för att geotextilskärmen buktar ut västerut mot platsen där båtar måste lägga till mot bryggan. Geotextilskärmarna skulle inkräkta på erforderligt manöverutrymme. I etapp 2 skulle muddringsområdet behöva inneslutas med en geotextilskärm från stranden och ca 35 m ut till 6 m djup och ca 35 m längs stranden. Geotextilskärmen skulle då behöva anslutas mot eller träs in under den delen av den nybyggda bryggan som utförts i etapp 1. Vid sydvästlig vind finns det risk för att geotextilskärmen buktar ut österut där båtar måste lägga till mot bryggan. Geotextilskärmarna skulle inkräkta på erforderligt manöverutrymme även i denna etapp.

I och med att botten lutar kraftigt ut från stranden kommer det att vara svårt att tillverka geotextilskärmar som sluter helt tätt mot botten. Vid ankomst, avgång och även i vänteposition förekommer propellerströmmar vilket också påverkar geotextilskärmarnas funktion. Ett fartyg måste närma sig bryggan med viss fart, i synnerhet vid sidvind. Vi uppbromsningen riktas då propellerströmmen in mot land. Även vid avgång riktas propellerströmmen in mot land. Propellerströmmarna kan ofta ge upphov till strömhastigheter över 1-2 m/s i stora delar av hamnbassängen.

För att minska deformationen av skärmen kan den nedre delen av skärmen förankras. En förankring av den nedre delen av skärmen medför dock att skärmen kommer att utsättas för mycket stora krafter som kan slita sönder skärmen.

På grund av de vattenrörelser som uppstår intill en nedhängande geotextilskärm riktas suspenderat sediment mot botten när det transporteras av den koncentrerade vattenströmmen under skärmen. Detta borde leda till kortare sedimenteringstid men turbulens och återcirkulation nedströms skärmen motverkar denna process. I den koncentrerade strömmen under skärmen kommer vattenhastigheten närmast botten istället att öka. Om botten då består av ett eroderbart material kommer den högre vattenhastigheten att leda till ökad erosion och därtill följande spridning av löst liggande sediment intill skärmen. En geotextilskärm hindrar således inte suspenderad

sediment från att sprida sig fritt, utan den påverkar bara på vilket sätt det suspenderade sedimentet kommer att påverka omgivningen.

Gränsvärde vid grumlande arbeten

Enligt litteraturstudier utförda av professor S H vid Stockholms Universitet är 100 mg/liter ett värde som under normala betingelser inte har visat sig påverka fiskfaunan.

Utöver ett begränsningsvärde som fastställs till 100 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 m från muddringsplatsen förslås att det i kontrollprogrammet ska anges en åtgärdsnivå. Åtgärdsnivån ska i kontrollprogrammet definieras som ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet att vidta åtgärder så att villkoret (det fastställda begränsningsvärdet) kan innehållas. Som åtgärdsnivå föreslås ett värde på 50 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 m från muddringsplatsen. Sådana referensmätningar som efterfrågas av länsstyrelsen föreslås ingå i kontrollprogrammet.

Länsstyrelsen har anfört i huvudsak följande. Det noteras att Trafikverket yrkar på ett begränsningsvärde på 100 mg/liter mätt suspenderad substans 200 meter från muddringsplatsen. Tidigare har Trafikverket yrkat på ett värde på 50 mg/liter. Ska ett begränsningsvärde på 100 mg/liter kunna fastslås krävs det referensmätningar från platsen för att kunna bedöma rimligheten i ett sådant värde. Det föreslagna begränsningsvärdet är ett högt värde och kan inte betraktas som en skyddsåtgärd.

Varaktigheten i grumlingen är också en viktig fråga. Är det finmaterial som lera kan det innebära en långvarig grumling. Det kan inte göras någon bedömning av om den studie som Trafikverket hänvisat till är relevant då det inte framkommer om studierna är gjorda i en liknande skärgårdsmiljö som det aktuella området. Direkt i anslutning till området framgår enligt Fiskeriverkets habitatmodell BALANCE att det aktuella vattenområdet har potential som uppväxtområde för abborre och gös. Även 600 meter från muddringsområdet finns ett område som har potential som uppväxtområde för gädda.

L-E P har i huvudsak förklarat att han delar länsstyrelsens synpunkter beträffande nödvändigheten av skyddsåtgärder med geotextilläns, eventuellt i kombination med bubbelläns vid muddring.

YTTRANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN M.M.

Sjöfartsverket har anfört att det delar Trafikverkets bedömning och har i huvudsak anfört följande. Sjöfartsverket har erfarenhet av ett antal muddringsprojekt runt den svenska kusten där inte någon geotextil har använts. Ingen långvarig negativ påverkan har kunnat påvisas efter genomförda projekt. Grumlingen har hanterats med hjälp av anpassade muddringsmetoder och ett genomarbetat kontrollprogram. Vid användningen av geotextilduk i samband med ett muddringsprojekt i Södertälje kanal 1996-97 inträffade en incident då ett fartyg trasslade in propellern i duken. Efter det togs geotextilduken bort och efterföljande kontroller visade inte att grumlingen då skulle ha förvärrats. Utöver detta fanns stora praktiska problem med att hantera och positionera geotextilskärmen i vinterförhållanden och i farvatten med ström.

Mark- och miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling och företagit syn på den planerade muddringsplatsen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan i målet är begränsad till om tillståndet ska innefatta villkor 7 som föreskriver flytläns med bottenansluten geotextilskärm.

Mark- och miljööverdomstolen delar i och för sig den bedömning som länsstyrelsen gjort att spridning av sediment som innehåller föroreningar ska begränsas såvitt är möjligt. I detta fall är det dock fråga om en relativt begränsad mängd som ska muddras. Utredningen gör vidare sannolikt att de förorenade sedimenten ligger på en erosionsbotten vilket bör medföra att åtminstone delar av kvarblivet förorenat sediment oavsett skärmskyddet kommer att förflyttas till lägre bottnar på sikt och även under mindre lämpliga årstider. Därtill kommer den omständigheten att muddring avses ske i omedelbar närhet av en landningsplats för fartyg i linjetrafik och att såväl olycksrisker

som minskad effekt av skärmens skydd därför kan befaras. Allt detta talar för att det vid en avvägning av nyttan av åtgärden mot nackdelarna till övervägande del framstår som olämpligt med en skärm i detta fall.

Det finns ett godtagbart antal provtagningar i utredningen som Trafikverket gett in men det är trots det osäkert hur mycket föroreningar som kan komma att spridas genom muddringen. Det är därför angeläget att på sätt såväl länsstyrelsen som Trafikverket föreslagit företa fortlöpande provtagningar och kontrollera spridningen genom ett begränsningsvärde. Parterna har olika uppfattning om vilket värde som skulle vara lämpligt. Mark- och miljööverdomstolen bedömer mot bakgrund av utredningen i målet att för att få en god kontroll av spridningen är det lämpligt att mäta grumlingen på ett avstånd av 200 meter från muddringsplatsen och att begränsningsvärdet ska vara 50 mg/liter suspenderade ämnen.

Mark- och miljööverdomstolen ändrar således villkor 7 i tillståndet på sådant sätt att föreskriften om flytläns med geotextil utgår och ersätts med en föreskrift om begränsning av grumlingen enligt vad som framgår av domslutet.

Länsstyrelsens yrkande om ersättning för rättegångskostnader har inte ifrågasatts och ska bifallas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 3 juli 2014.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Roger Wikström och Mikael Hagelroth, referent, samt tekniska rådet Dag Ygland.

Föredragande har varit Lisa Forsberg.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2013-06-20
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 6300-11

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket, Region Stockholm, 202100-6297
172 90 Sundbyberg

Ombud: Verksjuristen H T

SAKÄGARE

1. AB Utö Havsbad
Box 7669
103 94 Stockholm

2. G-B M A

3. HSB Stockholm ekonomisk förening
112 84 Stockholm

4. C J

5. B E K

6. K L

7. L S I N

8. S E Ö N

Dok.Id 319294

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 E-post: mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

9. L-E P

10. E B S

11. Utö Bryggförening

12. Vattenfall Eldistribution AB

13. M A W

14. R W

15. Årsta brygga kiosk

16. Årsta Havsbads Samfällighetsförening, 716418-8471

SAKEN

Vattenverksamhet i samband med ombyggnad av Årsta brygga inom fastigheten X

Avrinningsområde: 62/63

AnläggningsID: 8396

Koordinater (SWEREF99): E: 681833 N: 6553510

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att i samband med ombyggnad av Årsta brygga inom fastigheten Stadsberga 2:21 Haninge kommun

1. riva ut befintlig brygga och dess pålgrundläggning
2. utföra muddringsarbeten
3. lägga ut erosionsskydd
4. utföra pålgrundläggning och uppbyggnad av betongdäck för en ny brygga enligt domsbilaga 2-4.
5. samt installera nya flytbryggor och ledning för dagvattenutlopp

Höjdsystem och fixpunkt

I detta mål gjorda höjdangivelser hänför sig till höjdsystemet RH00. Som huvudfix för ansökta åtgärder gäller fixpunkt nr 17443 med höjden +12,755. Fixpunktens läge finns markerad i domsbilaga 1.

Villkor och kontroll

1. Ombyggnadsarbetena ska genomföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökningshandlingarna samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Arbetsredskap skall väljas så att Naturvårdsverkets gällande riktvärden för buller från byggarbetsplatser klaras (NFS 2004:15).
3. Sökande skall, om avtal härom kan träffas med ägaren av X respektive Y och Z och bygglov medges, an-ordna bullerplank mot Y respektive mot Z.
4. Grumlade vattenarbeten; såsom muddring och fyllning, får inte genomföras under tiden 1 april till 30 september.

5. Muddermassor skall omhändertas på land och transporteras till deponi med godkänd avvattningsanläggning. Hantering av uppmuddrade massor och utsläpp av överskottsvatten skall ske på ett sätt som gör att olägenheter för människors hälsa eller miljön inte uppkommer.
6. Ett kontrollprogram skall upprättas och godkännas av tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet skall inges innan arbetena inleds vid tidpunkt som myndigheten bestämmer.
7. Vid grumlande arbeten ska flytläns med nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten användas för att minska spridningsrisken från de förorenade sedimenten.

Arbetstid

De arbeten som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom fem (5) år från det att denna dom vunnit laga kraft. Tillståndet förfaller om sökanden inte iakttar bestämmelserna om arbetstid. Arbetstiden kan dock förlängas i enlighet med bestämmelserna i 24 kap. 2 § andra stycket miljöbalken.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med detta tillstånd medför skada, som mark- och miljödomstolen inte 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 från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

I denna dom meddelat tillstånd får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. Ett villkor för detta är dock att sökanden ställer säkerhet på sätt som föreskrivs i 22 kap. 28 § miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till sjuttiotusen (70 000) kr.

Rättegångskostnader

Sökanden ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med niotusensexhundra (9 600) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

Sökanden ska ersätta Årsta Havsbads Samfällighetsförening för rättegångskostnader med tvåtusenfemhundra (2 500) kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

TIDIGARE BESLUT

Stockholms tingsrätt, Vattendomstolen lämnade i dom 1997-08-01, nr DVA 49 i mål nr VA 16/97, Stockholms kommun, tillstånd att ersätta den befintliga bryggan vid Årsta havsbad (Utöbryggan) med en ny brygga inklusive ny kaj anläggning samt lagligförklarade befintlig brygganläggning på X.

Miljööverdomstolen har i dom 2000-06-06, nr DM 26 i mål nr M 88-89, fastställt Vattendomstolens dom. Miljööverdomstolen ändrade vattendomstolens beslut endast på så sätt att villkorspunkt 1 avseende deponi av muddermassorna efter samråd med länsstyrelsen upphävdes.

Högsta domstolen har i beslut 2000-12-06, mål nr T 2709-00, inte funnit skäl att meddela prövningstillstånd, vilket innebar att Miljööverdomstolens dom stod fast.

Vattenarbetena skulle ha påbörjats senast 2005-12-06. Trafikverket har inte ansökt om förlängning av arbetstiden.

YRKANDEN

Staten genom Trafikverket yrkar tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att i samband med ombyggnad av Årsta brygga inom fastigheten X Ha-ninge kommun

- utriva befintlig brygga och dess pålgrundläggning
- utföra muddringsarbeten
- utlägga erosionsskydd
- utföra pålgrundläggning och uppbyggnad av betongdäck för en ny brygga
- samt installera nya flytbryggor och ledning för dagvattenutlopp

Trafikverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

- meddelar att blivande tillstånd får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft
- med stöd av 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken bestämmer arbetstiden till fem (5) år,

- med stöd av 24 kap. 13 § miljöbalken bestämmer tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till fem (5) år
- fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag.

ÅTAGANDEN / SKYDDSÅTGÄRDER

Trafikverket har åtagit sig att genomföra följande skyddsåtgärder:

1. Grumlande vattenarbeten; muddring och fyllning, kommer inte att utföras under perioden 1 april till 30 september med hänsyn till vattenlevande växter och djur.
2. Genom att nyttja en stor grävmaskin för muddringsarbetena och schakta med fylld skopa kommer arbetet att kunna utföras snabbt och grumling i vattenområdet begränsas.
3. Skyddsåtgärder omfattar noggrann beskrivning av arbetena samt kontroll vid arbetenas utförande.
4. De förorenade massorna transporteras till godkänd deponi.
5. Utläggning av erosionsskydd omfattar hantering av krossmaterial, sten och block vilket inte bedöms ge upphov till grumling av betydelse. Vid utläggning av erosionsskydd skall skopan med massor sänkas ner under vattnet och tömmas strax ovan sjöbotten vilket minskar den lokala uppgrumlingen.
6. Pålning ger inte upphov till grumling varför särskilda skyddsåtgärder inte erfordras.
7. Föreskrift om riktvärdena för byggbuller, enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15), ska införas i entreprenadkontrakt. Risken för bullerstörningar minskas genom användning av ljuddämpande maskiner samt att bullerdämpande åtgärder, såsom uppförande av bullerskärm, vidtas i tidigt skede.
8. Kontrollprogram för grumling och buller ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

9. Länsar och absorptionsmedel för eventuellt oljespill ska finnas tillgängligt på arbetsplatsen under byggtiden.
10. Samtliga temporära installationer, flytetyg och arbetsbåtar skall förses med belysning enligt anvisningar från Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

BAKGRUND

Trafikverket avser att utföra ombyggnad av Årsta brygga. Bryggan nyttjas i huvudsak av Utö rederi som bedriver passagerartrafik till och från Utö på uppdrag av Waxholmsbolaget. Den befintliga bryggan skall rivas och ersättas med en ny brygga och ett nytt erosionsskydd. Bryggan byggdes 1953 och är uppbyggd av ett betongdäck grundlagt på träpålar nedförda till fast botten. Bryggan är 20 m lång och 4,5 m bred. Såväl bryggans storlek som dess bärighet innebär restriktioner för tung trafik vid på- och avlastning.

Utöver den allmänna bryggan finns det en träbrygga och en flytbrygga inom hamnområdet. Träbryggan ägs av Skärgårdsstiftelsen och flytbryggan ägs av en bryggförening på Utö. Ungefär 20 m sydväst om den allmänna bryggan finns det en småbåtshamn för fritidsbåtar som administreras av Årsta havsbads samfällighetsförening.

ANSÖKAN

Sökanden har fört sin talan i enlighet med vad som anges i ansökningshandlingarna och kompletteringar och kan sammanfattas enligt följande.

Planerade arbeten

Den nya bryggan består av en betongdäckskaj grundlagt på stålrörspålar. Den nya bryggan kommer att uppfylla gällande krav på bärighet med avseende på bil- och fartygstrafik. Bryggan blir ca 450 m², d.v.s. större än befintlig brygga, vilket medför förbättrade möjligheter för tilläggning samt möjlighet att bygga den nya bryggan i två etapper för att kunna upprätthålla trafiken under byggperioden. Tilläggning vid den nya bryggan möjliggör för både stäv- och bogtillägg vid alla vindförhållanden. Arbetsordningen för sökt verksamhet är i korthet följande.

- Rivning av befintlig brygga och dess pågrundläggning. Vid rivning kommer befintliga träpålar att kapas strax ovanför sjöbottennivån för att undvika risk för markrörelser.
- Muddring lokalt vid bryggan för nytt erosionsskydd. Muddringen utförs lämpligen med grävmaskin med stor räckvidd från land. Rivnings- och muddermassor transporteras till godkänd deponi. Totalt uppskattas schaktvolymer uppgå till ca 2 500 m³ på en yta av ca 1 200 m². Schaktning i vatten ska utföras på en yta av ca 1 000 m² och schaktvolymer under vatten är ca 2 000 m³.
- Utläggning av erosionsskydd av sten.
- Pågrundläggning och uppbyggnad av nytt betongdäck för ny brygga.
- Installation av nya flytbryggor, förankrade till betongvikter placerade på sjöbotten.
- Installation av ledning för dagvattenutlopp via oljeavskiljare och kontrollbrunn.

Arbetena med bryggan utförs i två etapper vilket möjliggör fortsatt trafikering under byggtiden.

Planbestämmelser, riks- och skyddsintressen

Trafikverket har fastställt arbetsplan, 2011-10-03, gällande ombyggnad av Årsta brygga, en allmän brygga med tillhörande hamnplan och närliggande allmän väg 560.01 i Haninge. Arbetsplanen överklagades till regeringen som i beslut 2012-03-29 avslog överklagandet.

Årsta brygga ligger idag utanför detaljpanelagt område, dock ligger den del av vändslingan, som ansluter till bryggan, över Xx inom befintlig detalj-plan 01-ÖSR-1884. Arbete pågår med en ny detaljplan för Årsta Havsbad där hela bryggområdet med anslutande vägar och planer ingår.

Ombyggnaden av Årsta brygga och närliggande delar av väg 560.01 strider inte mot syftet med gällande regionplan (RUF 2010) och kommunens översiktsplan, antagen 2005-02-07.

Årsta havsbad ligger inom riksintresset för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2 § MB samt inom riksintresset för kust och skärgård enligt 4 kap 4 § MB.

Årsta brygga ligger inte inom de delar av Årsta havsbad som, på grund av närheten till försvarets anläggning i Berga, utgör riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap 9 § MB.

Natur- och kulturvärden, enligt 4 kap 1 § MB, påverkas inte negativt då projektet inte möter något hinder enligt 4 kap 2-8 §§ MB och projektet kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Sökt verksamhet bedöms inte komma i konflikt med några riksintressen eller skyddsintressen.

Upplägg av muddermassor

Samtliga muddermassor ska omhändertas på land och transporteras i blött tillstånd i lastbilar med täta flak till extern mottagare, utan mellanlagring och avvattning av muddermassor vid Årsta brygga. Omhändertagandet av massorna utförs av extern mottagare med tillgång till deponi med godkända avvattningsmöjligheter och hantearas under dennes tillstånd. I samband med mottagning av massorna hos den externa mottagaren tas prov på föroreningshalten i massorna. Massor med högre föroreningshalter läggs på godkänd deponi.

Skyddsåtgärder vid grumlande arbeten

Årsta brygga ligger vid Horsfjärden och i detta område är halterna av PCB i sedimenten generellt sett höga. Botten vid Årsta brygga är en s.k. erosionsbotten eftersom botten lutar ganska brant och är exponerad för vågor och propellerströmmar. De förorenade sedimenten på platsen är därmed inte att betrakta som fastlagda utan sprids av erosion. Det bekräftas av att halten PCB är hög även vid provtagningspunkt som ligger ca 25 m utanför aktuellt muddringsområde.

Den planerade verksamheten kräver att muddring utförs för att säkerställa förbindelsen till Utö. De aktuella arbetena innebär en betydande förbättring av bottenkvaliteten vid Årsta brygga genom att de förorenade sedimenten inom muddringsområdet avlägsnas och omhändertas på land.

De studier som gjorts rörande konsekvenser av muddringsprojekt visar att den allra viktigaste åtgärden för att minimera påverkan på vattenmiljön är att begränsa den totala genomförandetiden. En kort genomförandetid erhålls genom att nyttja en stor grävmaskin för muddringsarbetena och schakta med fylld skopa i varje arbetscykel varvid grumling i vattenområdet begränsas. Mängden spill, ca 3 % av schaktvoly-men, bedöms bli mindre än mängden sediment som årligen sprids av erosion.

*Motiv till att **inte** använda geotextilskärmar*

Sediment som rörs upp vid arbeten i vatten kan temporärt hindras från att spridas till omgivande vattenmiljöer genom att muddringsområdet inhägnas med geotextil eller sponter av metall eller plast. Geotextilskärmar är flexibla barriärer som hänger ner från flytkroppar i vattenytan och som förankras med insydda kättingar i skärmens bottendel. De geotextilier som används är vanligen gjorda av permeabelt material i t ex polyester eller polyeten.

Det ursprungliga syftet med att nyttja geotextilskärmar är att begränsa omgivningspåverkan vid muddringsarbete. Miljönyttan med skärmar för att omgärda ett muddringsområde börjar dock alltmer ifrågasättas både i miljödomar i Sverige och utomlands.

När det muddras innanför en geotextilskärm i ett hamnområde sedimenterar det mesta suspenderade materialet på botten innanför skärmen. När skärmen sedan tas bort spolas allt löst material som ligger exponerat på botten bort av propellerströmmar från båtarna. Det uppkommer en sedimentchock visavi omgivningen.

Geotextilskärmar gör däremot nytta då det finns behov av att skydda någon del av ett vattenområde för ökad grumling, t ex ett känsligt vattenintag. Skärmarna måste då ligga kvar under så lång tid att allt löst material utanför skärmen förs bort av strömmar från det område där grumling kan ge störningar av betydelse.

Skärmar rekommenderas ej i ett hamnområde med pågående båttrafik, då de kan utgöra en säkerhetsrisk för båtarna. Om skärmar skulle krävas vid Årsta brygga måste bl. a. skärgårdstrafiken och busstrafiken läggas om, parkeringsplatser för per-

sonbilar samt bunkringsanordningar för skärgårdstrafiken anordnas vid en alternativ brygga. Något sådant alternativ finns inte i dagsläget.

Skärmarna är svåra att hantera i vatten med strömmar och om is förekommer. Vid Årsta brygga orsakar skärgårdstrafiken propellerströmmar och muddringsarbetena planeras utföras även vintertid varför risken för is måste beaktas. Geotextilskärmar innebär också en miljöpåverkan då det förbrukas råvaror och energi åtgår vid tillverkning, installation och borttagning av skärmarna. Skärmarna kan vanligtvis återanvändas högst en gång varefter de förbrukade skärmarna ofta läggs på en avfallsdeponi. Det åtgår 0,3-0,5 kg plast per kvadratmeter skärm och för en 300 m lång skärm och 8 m djup blir detta ca 1 ton plast och ca 1,5 ton kätting.

Enligt Trafikverkets bedömning är det bättre att i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta ett kontrollprogram där man verifierar att man inte överstiger ett angivet värde för suspenderad substans på ett visst avstånd från muddringsplatsen. Värdet föreslås till 50 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 m från muddringsplatsen. Värdet läggs fast i domen och om det överskrids medför det en skyldighet att för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Miljökonsekvenser

Utformning av bryggan har anpassats till aktuella förutsättningar och kommer att ta mer yta, ca 450 m², i anspråk jämfört med befintlig anläggning. Landskapsbilden kommer därmed att förändras både på land och i vatten. Ett mindre antal träd kommer att fällas vid hamnplanen och strandlinjen närmast bryggan. Bottensedimenten inom stora delar av muddringsområdet är förorenade av PCB. Genom att nyttja en stor grävmaskin för muddringsarbetena och schakta med fylld skopa kommer arbetet att kunna utföras snabbt och grumling i vattenområdet begränsas. Muddermassor kommer att kunna klassificeras som massor med föroreningshalter som understiger gränsvärdet för mindre känslig markmiljö (MKM) enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark. Muddermassorna kommer att transporteras till deponi med godkänd avvattningsanläggning. Efter utfört muddringsarbete kan ett schaktområde om ca 1000 m² anses vara sanerat från föroreningar.

Dagvattnet på hamnplan kommer att samlas upp i en oljeavskiljare så att föroreningar i dagvattnet kan avskiljas och skadeverkningar vid olyckor begränsas innan dagvattnet leds ut i havet.

Arbetena kommer att utföras under lågsäsong, höst till vår, så att färre närboende berörs av arbetena. Bygget kommer att medföra tillfälliga intrång för t.ex. tillfälliga upplag och arbetsbodas på intilliggande parkeringsplats.

Passagerartrafiken samt framkomligheten för passagerare och godstransporter till bryggan kommer att begränsas under tiden som arbetena pågår. Arbetena kommer att utföras etappvis så att båttrafiken inte behöver flyttas till någon annan brygga under byggtiden.

Buller från pålnings- och rivningsarbetet bedöms vara den största störningskällan under byggtiden. Några skyddsåtgärder för att minska omgivningspåverkan av buller har dock ej bedömts vara erforderliga. Viss mindre temporär grumling bedöms uppkomma under de veckor då muddringsarbetet pågår.

Sammanfattningsvis konstateras att verksamheten i vattnet ej kan förväntas leda till några betydande negativa miljöeffekter vare sig på kort eller lång sikt, utan snarare blir effekten positiv ur miljösynpunkt beträffande bl.a. kontrollerade dagvattenutlopp och minskad erosion i hamnbassängen vid ankomst och avgång genom utlagt erosionsskydd.

INKOMNA YTTRANDEN

Havs- och vattenmyndigheten och **Naturvårdsverket** har meddelat att de avstår från att yttra sig.

Sjöfartsverket

De trafikutövare som idag använder sig av bryggan, samt allmänheten, skall informeras om ombyggnaden och under vilken period bryggan inte går att nyttja. Bryggan skall förses med belysning och reflexer. Belysningspunkterna skall anordnas så att det inte bländar sjöfarare eller riskerar att förväxlas med navigations ljus.

I det fall bryggan helt eller delvis avlyses för trafik skall detta meddelas Sjöfartsverket, ufs-redaktionen: ufs.baltico@sjofartsverket.se för ordinarie information till sjöfarare.

Vidare skall verket informeras enligt tidigare när bryggan är färdigställd. Informationen efter färdigställande skall innehålla geodetiskt inmätta och koordinatsatta relationshandlingar. Sjöfartsverket har inget i övrigt att erinra mot att ansökan bifalles.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Muddring resulterar ofta i grumling i vattenområden vilket kan ha negativ effekt på flora och fauna genom att ljusklimatet förändras och partiklar avsätts på nya bottenområden. När uppslammat material avsätter sig på växter och bottenar kan vissa bottenlevande arter slås ut. Länsstyrelsen anser att grumlingsbegränsande åtgärder är av stor betydelse i detta muddringsärende då sedimenten är påvisat förorenade. För att inte riskera att grumlat material och därmed föroreningar sprids över ett större område ska arbetsområdet vara omgärdat med flytlänsar och bottenförankrad geotextil.

Länsstyrelsen har positiva erfarenheter av skyddsåtgärder med geotextilläns även i kombination med bubbelläns. Vid andra muddringar har det i kontrollprogram framkommit att det varit en effektiv skyddsåtgärd vid förhindrande av spridning av grumling och förorenade sediment. Länsstyrelsen har även noterat att i andra muddringsprojekt har länsar använts där det varit båttrafik, t.ex. Trafikverkets projekt Citybanan Söderströms tunneln.

Länsstyrelsen yrkar därför på att innan arbetena påbörjas ska lämplig flytläns med nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten sättas upp runt arbetsområdet för att förhindra spridning av grumlande sediment till omgivande vatten. Länsen får tas bort först när grumligheten har lagt sig.

Trafikverket föreslår som alternativ att ett kontrollprogram upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten och föreslår ett värde på 50 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 meter från muddringsplatsen. Att notera från sid 38 i MKB för detta mål så anger Trafikverket att vid erfarenheter från liknande arbeten bedöms grumlingen bli mindre än 25 mg/liter ca 200 meter från muddringsplatsen. Det tycks finnas en stor osäkerhet hur stor grumlingen verkligen blir vid arbetet. Ska ett sådant värde kunna fastslås krävs det referensmätningar från platsen för att kunna bedöma rimligheten i att fastställa ett sådant värde. Länsstyrelsen anser att 50 mg/liter mätt som suspenderad substans 200 meter från muddringen är ett högt värde.

Det är svårt att bedöma miljökonsekvenserna av de förorenade sedimenten eftersom Trafikverket inte har gjort någon fördjupad utredning angående föroreningarnas påverkan på miljön. Länsstyrelsen anser att försiktighetsprincipen ska gälla och står fast vid tidigare yttranden om skyddsåtgärder. I övrigt har Länsstyrelsen inget att erinra mot projektet.

L-E P, Z har anfört i huvudsak följande. Träden, syd-väst om Årsta brygga, utgör ett värdefullt naturligt miljöskydd för de närbelägna fastigheterna, som redan idag är negativt påverkade av bil-, buss- och båttrafik vid bryggan. Badstranden är uppskattad av både boende i området och tillresta besökare. Tidigare skydd mot buller och avgaser är försämrat och han utgår från att Trafikverket vidtar alla nödvändiga åtgärder för att undvika denna typ av miljöproblem. En opartisk trädexpert bör få i uppdrag att utreda hur trädens rotsystem påverkas av ombyggnaden av hamnplanen.

Det är ett faktum att Trafikverket avser att bekosta ett "bullerplank" till skydd för den betydligt längre bort belägna fastigheten nordost om bryggan. Han delar Länsstyrelsens synpunkter beträffande nödvändigheten av skyddsåtgärder vid muddring och omhändertagande av muddermassor.

Det är mycket angeläget att de berörda fastigheterna blir föremål för en förbesiktning och att pålningsarbetena utförs på ett sådant sätt att inga skador uppstår på de närliggande fastigheterna.

Årsta havsbad samfällighetsförening yttrar sig i egenskap av ägare till fastigheten Xx och därmed huvudägare till omkring liggande vatten och strandom-råden. Samfälligheten instämmer i Länsstyrelsens yttrande angående kravet på Trafikverket att vidta förbättrade skyddsforebyggande åtgärder vid muddringsarbetet med Årsta brygga samt anför i huvudsak följande. Föreslagen teknisk lösning i form av flytlänsor runt arbetsområdet med nedhängande geotextilläns, som sluter tätt mot botten, i kombination med bubbelläns bedöms som lämpligt för att förhindra spridning av grumlande sediment. Dessutom bör, i samband med pågående vattenverk-samhet en förstärkning av västra strandkanten genomföras, i syfte att reparera och förhindra framtida erosionsskador orsakat av skärgårdstrafiken. I övrigt har föreningen inget att erinra mot planerad vattenverksamhet.

K L, Yy samtycker tillfullo med L-E Ps synpunkter och anför i huvudsak följande. Fastigheten Yy har borrarad brunn och att skador på anläggningen kan uppstå vid pålning, t.ex. förorenat vatten, skador på pump och rördragningar m.m. Är lokaliseringen verkligen genomtänkt, att placera en anläggning av detta format, med luftförorening, damm och störningar mitt inne i ett tätbebyggt sommarstugeområde? Sommartid råder kaos i trafiken i Årsta havsbad och bilantalet ökar år från år, förhållandet är snart ohållbart. Årsta brygga bör ligga i ett friare område med plats att växa i.

BEMÖTANDE

Sökanden har inget att erinra mot Sjöfartsverkets yttrande.

Trafikverket kan inte se att **Länsstyrelsen** i sitt yttrande redovisar något som kan anses påvisa att geotextilskärmar praktiskt skulle kunna användas och göra miljönytta på den aktuella platsen. Verket känner till att geotextilskärmar kan nyttjas i vissa sammanhang, då det är motiverat, t ex att skydda ett vattenintag eller ett käns-

ligt marint habitat när betydande grumling kan befaras och ge bestående skador. Trafikverket och framförallt Sjöfartsverket har lång erfarenhet av muddringsarbeten från både stora och små projekt där det kunnat konstateras att arbetena inte gett några skador på den marina miljön. Detta har verifierats med kontrollprogram där turbiditet och suspenderad substans i vattenmassan kontrollerats och i något fall även pålagring av växtlighet.

Trafikverket anser att förhållandena i detta mål skiljer sig väsentligt från förhållandena vid Citybanan, Söderströmstunneln där förorenade massor dumpades på Mälarens botten inom skärmar i direkt anslutning till muddringsområdet. I Årsta havsbad avlägsnas förorenade bottensediment från havsbotten och tas upp på land vilket innebär att botten blir renare efter utförda arbeten.

L-E P har vid ett flertal tillfällen under samrådsprocessen i arbetsplane-skedet framfört önskemål om att träden sydväst om bryggan, en björk och en gran, ska bevaras. Trafikverket har besvarat samtliga inkomna synpunkter. Den 3 oktober 2011 fattade Trafikverket beslut om fastställelse av arbetsplan för Årsta brygga, väg 560.01. Persson överklagade beslutet. Regeringen avslog klagomålet den 29 mars 2012 med motiveringen att den inte fann skäl att göra någon annan bedömning än Trafikverket.

Som svar på Ps klagomål över fastställelsebeslutet redovisade Trafikverket i ett yttrande till regeringen 2011-11-22 de förutsättningar som har varit styrande för utformningen av hamnplanen enligt följande: Den södra delen av hamnplanen (fortsättningsvis kallad vändplanen) är planerad att fungera som avstignings- och avlastningszon för personbilar och små lastbilar som anländer till bryggan. Den norra delen av hamnplanen är avsedd för passagerare och godstrafik som väntar på ankommande båtar. Vändplanen är utformad så att små lastbilar ska kunna vända inom vändplanen utan att behöva hindra trafiken på vägen eller riskera att komma i konflikt med ankommande eller avgående passagerare. Enligt Vägar och gators utformning, Grundvärden, Vägverket publ. 2004:80 är vändradien för typfordon P (personbilar) 5,5 m och för typfordon LB (minibuss och små lastbilar) 7,5 m. Vänd-

planens diameter är därför ca 15 m, för att det ska vara möjligt att vända med personbilar och små lastbilar utan att behöva backa. Infartens läge är valt utifrån den allmänna vägens profil och för att på bästa sätt uppfylla Trafikverkets krav avseende lutningar för fordonstrafik och gångtrafikanter. Höjdskillnaden som ska överbryggas mellan den allmänna vägen och hamnplanen är ca 0,8 m. Infarten till hamnplanen lutar ca 8 % och uppfyller därmed god standard för fordonstrafiken (personbilar och små lastbilar) och mindre god kvalitetsnivå för gångtrafikanterna enligt ovan nämnd publikation. Busshållplatsens läge är valt efter samråd med SL och Utö Rederi och utifrån rådande terrängförhållandena på platsen. Hållplatsen kan därför inte flyttas, bland annat på grund av att lutningarna vid busshållplatsen då inte uppfyller kraven enligt SL:s Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik, RIBUSS 08. Tidtabellerna för busstrafiken och båttrafiken vid Årsta brygga är samordnade vilket medför att bussar och annan fordonstrafik (t ex bilar och små lastbilar) anländer samtidigt till bryggan.

Fastighetsägarens förslag innebär att vändplanen försvinner och att fordon som anländer till bryggan måste vända på den allmänna vägen eller på den norra delen av hamnplanen. Vändning av personbilar och små lastbilar kan därmed inte utföras utan att antingen hindra trafiken på den allmänna vägen eller komma i konflikt med passagerare och godstrafik som väntar på den norra delen av hamnplanen. Med denna redovisning av förutsättningar för utformningen av hamnplanen anser Trafikverket att möjligheterna att bevara träden sydväst om bryggan har utretts utförligt. Verket vidhåller således att de aktuella träden sydväst om bryggan behöver tas ned för att de eftersträvade förbättringarna av trafiksäkerheten vid bryggan till fullo ska uppnås.

Arbetena med bryggan och hamnplanen kommer att utföras i två etapper varav den första etappen omfattar den norra delen av bryggan och hamnplanen. De aktuella träden sydväst om bryggan kommer att tas ned i slutet av etapp två och kan därmed fungera som miljöskydd under en stor del av byggtiden.

Att anordna ett bullerplank till skydd för fastigheten nordost om bryggan, Y, är ett erbjudande som Trafikverket står fast vid enligt tidigare vattendom. Trafikverket har vid ett möte den 3 maj 2010 även erbjudit fastigheten Z, att verket ska låta plantera nya träd eller uppföra ett bullerplank på dennes fastighet som skydd och kompensation för de träd som behöver tas ned sydväst om bryggan.

Fastighetsägaren avböjde emellertid erbjudandet vid mötet.

De berörda träden står för övrigt på fastigheten X, som ägs av Skär-gårdsstiftelsen. Stiftelsen har under samrådsprocessen i arbetsplaneskedet inte fram-fört några invändningar mot att träden fälls.

Förbesiktning av berörda fastigheter kommer att utföras innan pålningsarbetena påbörjas.

Beträffande yrkandet från Årsta Havsbad samfällighetsförening om förstärkning av den västra strandkanten får Trafikverket påpeka att bryggan ska förlängas med 2 meter. Därmed minskar stranderosionen p.g.a. propellerströmmarna från angörande båtar. Kajen byggs med erosionssäkrad slänt.

Beträffande K Ls synpunkter så hänvisas till svar till L-E P.

MÅLETS HANDLÄGGNING

Målet har avgjorts på handlingarna efter föredragning med särskilda ledamöter.

DOMSKÄL

Rådighet och tillåtlighet

Den planerade vattenverksamheten kommer att ta i anspråk vattenområde inom X. Eftersom sökanden har avtal med fastighetsägaren med medgi-vande har sökanden erforderlig rådighet enligt 2 kap. 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Regeringen har den 29 mars 2012 avslagit ett överklagande från L-E P angående arbetsplan för Årsta brygga. Arbetsplanen har därmed vunnit laga kraft.

Arbetsplanen innebär enligt 11 kap. 23 § 2 p MB en inskränkt tillåtlighetsprövning som ska begränsas till en bedömning enligt 2 kap. 9 § MB. Av nämnda bestämmelse framgår att om verksamheten kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön, även om sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått vidtas som kan krävas enligt miljöbalken, får verksamheten bedrivas eller åtgärden vidtas endast om regeringen finner att det finns särskilda skäl. Vidare framgår att tillstånd ska vägras om verksamheten medför risk för att ett stort antal människor får sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade eller miljön försämras avsevärt. Mark- och miljödomstolen finner dock enligt det följande att verksamheten inte bör föranleda sådana väsentliga olägenheter.

Från allmänna planeringssynpunkter och 3 kap. miljöbalken möter inget hinder mot vattenföretaget. Sökt vattenföretag strider inte mot syftet med gällande regionplan och översiktsplan eller mot föreslagen detaljplan. Årsta havsbad ligger inom riksintresset för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § MB samt inom riksintresset för kust och skärgård enligt 4 kap. 4 § MB. Projektet kan dock inte anses strida mot 4 kap. 2 och 4 § MB eller påtagligt skada områdenas natur- och kulturvärden.

Sökanden har redogjort för behovet av anläggningen. Den aktuella platsen har ansetts vara det bästa alternativet. Slutsatsen i miljökonsekvensbeskrivningen är att verksamheten inte bedöms medföra någon påtaglig negativ påverkan på miljön. Därutöver kan konstateras att länsstyrelsen inte har haft något att erinra mot att den sökta verksamheten ges tillstånd under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas. Nämnda omständigheter talar enligt mark- och miljödomstolens bedömning för den valda lokaliseringen och utformningen. Med hänsyn härtill och till att verksamheten inte heller strider mot någon annan tillåtlighetsbestämmelse anser mark- och miljödomstolen sammanfattningsvis att ansökan kan bifallas, dock med de försiktighetsmått som framgår av villkoren nedan.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen är tillräcklig för att kunna godkännas.

Villkor och kontroll

Mark- och miljödomstolen erinrar först om att tillstånd lämnas till sökanden att utöva vattenverksamhet i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har anfört i ansökningshandlingen, övriga handlingar och ritningar samt i övrigt anfört och åtagit sig i målet. Ett villkor om det har därför föreskrivits.

De av sökanden föreslagna villkoren finner domstolen sammanfattningsvis ändamålsenliga och tillståndet ska förenas med dessa.

Med hänsyn till att Trafikverket tidigare erbjudit även fastigheten Z, att plantera nya träd eller uppföra ett bullerplank på dennes fastighet som skydd och kompensation för de träd som behöver tas ned, kompletteras villkor 3 med att även omfatta Z. Detta villkor ska gälla om avtal med Z kan träffas och bygglov medges.

Mark- och miljödomstolen delar Länsstyrelsens uppfattning att det är svårt att bedöma miljökonsekvenserna av om de förorenade sedimenten sprids och anser därför att behov finns av effektiva skyddsåtgärder mot grumling. Domstolens uppfattning är att ett effektivt skydd erhålls vid användning av flytläns med nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten. Ett villkor om detta föreskrivs därför.

Verkställighetsförordnande

Med hänsyn till att regeringen fastställt arbetsplanen och då ingen remissmyndighet ifrågasatt tillåtligheten finner mark- och miljödomstolen skäl att förordna att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Prövningsavgiften

Sökanden har inte framställt någon invändning mot prövningsavgiftens storlek. Denna kan därmed fastställas till det belopp som framgår av domslutet.

Arbetstid

Trafikverket har yrkat att tillsynsmyndigheten ska ges rätt att besluta om förlängning av arbetstiden. Enligt 24 kap. 2 § miljöbalken ska en ansökan om förlängning av den tid inom vilken arbetena ska vara utförda inges till tillståndsmyndigheten.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsen i Stockholms län har begärt ersättning för rättegångskostnader med totalt 12 timmar à 800 kr/tim, sammanlagt 9 600 kronor.

Årsta Havsbads Samfällighetsförening yrkar på ersättning på totalt 5 timmar à 500 kr/tim, sammanlagt 2 500 kronor.

Mark- och miljödomstolen finner att dessa rättegångskostnader är skäligen och ska utges av sökanden.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 5 (DV 425)

Överklagande till Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, ska ha kommit in till Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, senast den 11 juli 2013.

Marianne Wikman Ahlberg

Ingrid Johansson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Marianne Wikman Ahlberg, tekniska rådet Ingrid Johansson och de särskilda ledamöterna Kia Salin och Per Storhammar.