



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060307

DOM
2016-11-03
Stockholm

Mål nr
M 1732-16

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2016-02-08 i mål nr M 2587-14, se bilaga A

KLAGANDE

Södertälje Hamn AB, 556063-5145
Box 2016
115 02 Södertälje

Ombud: Advokat I A

MOTPARTER

1. Havs- och vattenmyndigheten
Box 11930
404 39 Göteborg

2. Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

3. Miljönämnden i Södertälje kommun
151 89 Södertälje

4. Sveriges geologiska undersökning
Box 670
751 28 Uppsala

SAKEN

Villkor avseende tillstånd till muddring och dumpningsdispens vid utbyggnad av Bränslehamnen i Södertälje

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolens ändrar villkor 12, 14 och 16 i mark- och miljödomstolens dom till följande lydelse.

Dok.Id 1297081

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

12. Muddring ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar en negativ miljöpåverkan och utföras enligt muddringsplanen, bilaga 2 till mark- och miljödomstolens dom.

14. Endast muddermassor med TBT (tributyltenn) i halter som understiger 100 µg/kg TS och/eller föroreningshalter som understiger klass 5 för sediment enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder (Rapport 4914, 1999) får dumpas. Dumpade massor ska täckas över med rena massor.

16. Som begränsningsvärden för partiklar i vattnet får partikelhalterna inte överstiga:

- a) 50 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid muddring med miljöskopa, och
- b) 100 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid övriga grumlande arbeten.

Tillsynsmyndigheten får dock medge högre totalhalter suspenderad substans för kortare perioder, om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och om avvikelsen kan ske utan betydande olägenhet för miljön.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Södertälje Hamn AB (hamnen) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra villkor 12 till följande lydelse.

Muddring av förorenade sediment ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar en negativ miljöpåverkan och utförs enligt muddringplanen, bilaga 2 till mark- och miljödomstolens dom.

Vidare har hamnen yrkat att haltgränsen avseende TBT i villkor 14 höjs till 100 µg/kg TS.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har överlämnat till domstolen att ta ställning till hamnens yrkande avseende villkor 12 och bestritt ändring avseende villkor 14.

Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) har medgett att haltgränsen i villkor 14 höjs till 70 µg/kg TS och i övrigt avstått från att yttra sig.

Miljönämnden i Södertälje kommun (nämnden) har bestritt ändring avseende villkor 14 och i övrigt avstått från att yttra sig.

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har gällande villkor 12 medgett att en konventionell grävskopa används vid muddring av massor där sten och block förekommer. Där sedimentet innehåller finare fraktioner anser SGU att en miljöskopa ska användas om halten TBT överstiger 50 µg/kg TS. SGU har medgett yrkad ändring av villkor 14.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Hamnen har anfört i huvudsak följande. Av domskälen i den överklagade domen framgår att mark- och miljödomstolen felaktigt har utgått från att hamnen inte har för avsikt att dumpa massor med en TBT-halt som överstiger 50 µg/kg TS i djuphålan nordväst om Halls holme. Domstolen har därför inte övervägt en högre gräns när

villkor i detta avseende föreskrivits. I tillståndspunkten 2 i domslutet har domstolen emellertid lämnat tillstånd till muddring enligt muddringsplanen. Av muddringsplanen, som avser fyra områden, framgår hur muddringsarbetet planeras, var miljöskopa avses användas samt från vilka områden de förklassificerade massorna ska tas upp på land respektive dumpas i havet.

Hamnen har genomfört en omfattande provtagning på muddrings- och dumpningsplatserna. Provtagningarna är yttäckande och noggrant analyserade i flera skikt på olika djup under bottenytan. Därmed har en detaljerad förklassificering kunnat göras av muddermassorna vilken tjänat som underlag för muddringsplanen. Proverna visar att en TBT-halt om 100 µg/kg TS inte är högre än uppmätta halter i norra Hallsfjärden. Vidare visar proverna att ytsedimenten på den aktuella dumpningsplatsen vid Halls holme innehåller TBT-halter som uppgår till mellan 123 och 534 µg/kg TS, dvs. högre än 100 µg/kg TS. Hamnens undersökningar visar även att djuphålan nordväst om Halls holme utgör en anoxisk djuphåla utan annat liv än svavelbakterier, en s.k. död ackumulationsbotten. Sådana bottentyper är lämpliga för dumpning.

Den totala mängden svagt kontaminerade massor som hamnen avser dumpa uppgår till cirka 13 200 ton, vilket motsvarar 12 000 tlm³. I två punkter innehåller massorna TBT-halter som uppgår till 69 µg/kg TS och totalt är det fråga om 0,1 kg TBT. Mängden 0,1 kg TBT motsvarar mindre än en halv liter av den båtbottnfärg som tidigare var tillåten. Eftersom det är fråga om massor med en liten mängd TBT och andra föroreningar avser hamnen att tippa dessa i havet. Hamnen har även åtagit sig att täcka dessa svagt kontaminerade massor med 200 000 tlm³ rena massor. Därmed täcks även de underliggande stora mängderna förorenade massorna om cirka 800 000 m³ som legat på platsen i decennier. Alternativet att ta upp cirka 13 000 ton muddermassor på land för att få bort 0,1 kg TBT skulle innebära betydande olägenheter för miljön på land med risk att förstöra markområden och grundvatten. Dessutom skulle den stora bränsleförbrukningen vid hantering och transporter bidra till luftutsläpp.

De aktuella åtgärderna försämrar inte målet för god vattenstatus eller miljö kvalitetsnormen. De kommer snarare att förbättra förhållandena eftersom de döda djuphålorna kommer att täckas med rena muddermassor.

I mark- och miljödomstolens dom den 16 juni 2015 i det s.k. Mälarprojektet (mål M 1492-14 och M 6754-13) tilläts en TBT-haltgräns på 100 µg/kg TS för dumpning på en tipplats cirka två kilometer sydväst om Halls holme. I det projektet ställdes inte något krav på att täcka muddermassorna med rena massor. Eftersom hamnen nu ska muddra och dumpa massor i samma vattenområde bör samma haltgräns tillåtas. Förhållandena i aktuellt mål är inte jämförbara med de i Mark- och miljööverdomstolens dom den 5 maj 2015 (M 1260-14) avseende Nya Vinga där haltgränsen för TBT bestämdes till 50 µg/kg TS. Som hamnen påpekat tidigare avser det målet dumpning av en betydligt större totalmängd TBT på en plats med bakgrundsvärden gällande TBT om 47 µg/kg TS. Dumpningsplatsen vid Halls holme är dessutom, till skillnad från den vid Vinga, död botten.

Länsstyrelsen har anfört att en haltgräns om 70 µg/kg TS inte skulle hindra hamnen från att kunna utföra den ansökta dumpningen. Hamnen anser dock att denna gräns är olämplig eftersom den kan få prejudicerande effekt avseende framtida ansökningar om muddringsdispens i Hallsfjärden.

Mark- och miljödomstolen har i villkor 12 angett att miljöskopa eller motsvarande teknik ska användas om muddermassorna innehåller TBT-halter om 50 µg/kg TS eller därutöver. Inom vissa områden är det ur miljösynpunkt inte lämpligt att använda miljöskopa, vilket hamnen har redovisat i muddringsplanen. Vid val av muddringsutrustning måste man utgå från muddermassornas tekniska egenskaper och bedöma vilken utrustning som innebär bästa möjliga teknik för att undvika spridning av föroreningar vid muddring. Det är olämpligt att använda miljöskopa i områden där det förekommer sten och block. Stenar kan göra att skopan inte går att stänga och fina partiklar i lösa sediment, som kan innehålla föroreningar, rinner då okontrollerat ut i vattnet när skopan lyfts från botten. I sådana fall är bästa möjliga teknik att använda en öppen konventionell grävsropa med stor skopvolym, ett arbetssätt som hamnen åtagit sig. Hamnen har med sin kartering och provtagning i muddringsområdet en god bild av hur arbetet bör bedrivas vilket redovisas i muddringsplanen. Planen går praktiskt att genomföra och ger totalt sett minsta negativa miljöpåverkan.

HaV har anfört i huvudsak följande. Endast muddermassor med lägre halt TBT än 50 µg/kg TS ska få dumpas. Enligt hamnen är det endast i två punkter som massorna innehåller halter av TBT uppgående till 69 µg/kg TS. I övrigt är halterna under 50 µg/kg TS. Det borde vara möjligt för hamnen att avgränsa dessa två områden och avlägsna dem.

TBT är mycket giftigt och redan i mycket små doser ger substansen upphov till allvarliga skador på framför allt bottenlevande organismer. Även 50 µg/kg TS är ur ett vattenmiljöperspektiv egentligen ett för högt värde. HaV tog under 2015 fram ett effektbaserat gränsvärde för TBT i sediment (1,6 µg/kg) som ska användas vid klassificeringen av kemisk ytvattenstatus inom vattenförvaltningen (HVMFS 2013:19, bilaga 6). Halter som överskrider detta värde riskerar att påverka bottenlevande organismer negativt. Eftersom halterna generellt sett ligger över detta värde i vattenförekomsten behöver de minska för att miljökvalitetsnormen god kemisk ytvattenstatus ska kunna följas och en försämring kan inte accepteras. TBT är även en antropogen förening som inte ska finnas i sediment. Halveringstiden för TBT i sediment, sträcker sig från cirka ett år i väl syresatta sediment till tiotals år i sämre syresatta sediment. Detta innebär att om TBT begravs i djupsediment kommer halveringstiden mer än tiofaldigas. Det är således mycket viktigt att hålla nere halterna av TBT i det material som dumpas samtidigt som det är rimligt att även beakta vilka halter som generellt förekommer i vattenområdets ytsediment.

En kartläggning av bakgrundshalter av TBT visar att medelhalten i Mälarens sediment är 9,8 µg/kg TS och den maximala halten 32 µg/kg TS. Sedimentprovtagningar i vattenförekomsterna Igelstaviken, Hallsfjärden och Prästfjärden visar att medelhalten av TBT i ytsedimenten i dessa tre vattenförekomster ligger runt 50 µg/kg TS. Proverna är främst tagna inom områden som avses att muddras, varför medelhalten sannolikt är högre än om provtagningen hade skett mer slumpmässigt av ytsediment i hela vattenförekomsten. I de djuphålur som är aktuella i detta mål är halterna betydligt högre, men just dessa två lokaler är inte representativa för hela vattenområdet. En jämförelse ska göras med hela vattenområdets bakgrundshalter och de massor som dumpas ska inte innehålla högre föroreningshalter än så. Vidare måste det beaktas att den aktuella

dumpningsplatsen är belägen i en utsatt miljö med stor antropogen påverkan. Platsen ligger i en farled där det förekommer intensiv fartygstrafik. Erosionsskador är väl kända utmed farleder med större fartygstrafik och det finns även risk för resuspension till följd av strömning från propellerrörelser. Det förhållande att dumpningsplatserna ligger i ett hamnområde utgör en skillnad i förhållande till Mälarprojektet.

När det gäller vilken teknik som ska användas vid muddring är det viktigt att använda den teknik som bidrar minst till spridning av sediment och föroreningar i vattnet. Hamnen har tidigare redovisat att användandet av miljöskopa innebär ökade kostnader. Det kan inte utslutas att detta utgör ett av skälen till att hamnen inte vill använda en sådan skopa.

Länsstyrelsen har anfört i huvudsak följande. Länsstyrelsen har under prövningen i mark- och miljödomstolen instämt i hamnens avgränsning i djup- och ytled av vilka förorenade massor som bör tas upp på land och vilka som kan ges dumpningsdispens. Den bedömningen grundades på de provtagningar som hamnen utfört och förutsättningen att dispens till dumpning skulle medges. Provtagningarna visar att det i de massor som hamnen benämnt ”svagt kontaminerade” endast i två provpunkter uppmätts högre halter av TBT än 50 µg/kg TS. Halterna i dessa två punkter har legat runt 69 µg/kg. De provtagningar som hamnen utfört syftade till att kunna avgränsa förorenade områden innan byggstart för att säkerställa en effektivare framdrift och större förutsägbarhet. Ytterligare provtagning av massor kommer således inte att ske i utförandeskedet. Länsstyrelsen anser därför att det i detta fall saknas skäl att medge dispens för dumpning av massor med högre halt TBT än 70 µg/kg TS.

Nämnden har anfört i huvudsak följande. Hamnen menar att haltgränsen avseende TBT ska vara samma som i Mälarprojektet. Dumpningsplatserna i aktuellt mål ligger dock inom och i närheten av en farled med djupgående fartyg vilket utgör en skillnad i förhållande till Mälarprojektet. Det finns därför risk för att förorenade sediment rörs upp i större omfattning. Hamnen avser visserligen att täcka förorenade massor med rena massor. För att detta ska få avsedd effekt måste emellertid bottensedimenten ligga stabilt vilket inte är säkert i detta fall särskilt med hänsyn till att fartygstrafiken i

framtiden kommer att öka. TBT är mycket giftigt för marint liv och nedbrytbarheten i sediment låg. Nämnden anser att försiktighetsprincipen ska tillämpas och att tillförseln av TBT-föroreningar ska minimeras. Enligt hamnen visar provtagning att halterna av TBT i befintliga sediment i de flesta provpunkter överstiger 100 µg/kg TS. I vissa punkter är halten över 500 µg/kg TS. Ytterligare tillförsel av TBT skulle enligt hamnen därmed inte få så stor negativ påverkan. Nämnden anser dock att dessa prover inte är representativa för hela vattenområdet. Proverna har till övervägande del tagits ut i närheten av hamnområdet där TBT-halten kan antas vara högre på grund av långvarig fartygsverksamhet. Nämnden delar inte heller hamnens resonemang att redan höga halter av TBT i befintliga sediment i hamnområdet gör ytterligare tillförsel av TBT mindre problematisk. Nämnden anser att varje bidrag ska motverkas så lång det är rimligt. Målet är en bättre vattenstatus och redan förorenade områden bör inte utsättas för ytterligare påverkan.

SGU har anfört i huvudsak följande. När det gäller villkor 12 medger SGU att en konventionell grävsropa används vid muddring av massor där sten och block förekommer. Där sedimentet innehåller finare fraktioner anser SGU att en miljöropa ska användas om halten TBT överstiger 50 µg/kg TS. Vidare medger SGU att haltgränsen för TBT i villkor 14 ändras till 100 µg/kg TS om följande åtgärder vidtas. Dumpning ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik att negativ miljöpåverkan minimeras. Dumpningen får enligt villkor 13 endast ske under perioden 1 september – 31 mars och totalhalten suspenderad substans får enligt villkor 16 b inte överstiga 100 mg/l på 500 m avstånd från dumpningsplatsen. Vidare ska de förorenade sedimenten täckas helt av rena sediment med en sådan mäktighet och på ett sådant sätt att föroreningar bundna i sedimenten i framtiden inte riskerar att erodera och spridas. På dumpningsplatsen ska även i fortsättningen ackumulationsförhållanden råda.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Hamnen har yrkat att villkor 12 ska ändras på så sätt att kravet avseende teknik vid muddringen kopplas till beskrivningen i muddringsplanen och inte till sediment med en TBT-halt om 50 µg/kg TS eller mer.

Det kan inledningsvis konstateras att mark- och miljödomstolen i den överklagade domens tillståndspunkt 2 har lämnat hamnen tillstånd att utföra muddring enligt bilagd muddringsplan. Av muddringsplanen framgår bl.a. inom vilka områden och ned till vilket djup muddring kommer att ske, när miljöskopa avses användas och vilka massor som ska tas upp på land respektive tippas i havet. Planen och val av teknik utgår från den undersökning och provtagning som hamnen gjort inom det aktuella området och de föroreningar som påträffats vid denna. Någon ytterligare undersökning är inte tänkt att genomföras i samband med muddringen. Enligt hamnen visar genomförd undersökning att det inom vissa muddringsområden förekommer sten och block. Användningen av miljöskopa inom sådana områden kan leda till att skopan inte går att stänga vilket riskerar att sprida föroreningar i vattnet. Detta är anledningen till att hamnen beträffande vissa muddringsområden i muddringsplanen inte anger att miljöskopa ska användas. Mark- och miljööverdomstolen anser att de undersökningar som ligger till grund för muddringsplanen är väl utförda och kan ligga till grund för val av teknik vid muddringen. Med hänsyn till att det i muddringsplanen beskrivs hur muddringen inom de olika muddringsområdena ska gå till och när miljöskopa kommer att användas anser Mark- och miljööverdomstolen att planen kan ligga till grund för villkor 12. Vidare anser domstolen att det av villkoret ska framgå att muddring av alla typer av sediment, inte endast sådana som innehåller TBT i halter om 50 µg/kg TS, ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar negativ miljöpåverkan. Med den justeringen ska villkor 12 i övrigt ändras i enlighet med hamnens yrkande. Som en följd av att definitionen av förorenade sediment i villkor 12 tas bort justeras även villkor 16 i detta avseende.

Hamnen har vidare yrkat att haltgränsen avseende TBT i villkor 14 höjs från 50 µg/kg TS till 100 µg/kg TS. Detta har sin grund i att de massor som ska dumpas vid Halls holme i två punkter har visat sig innehålla TBT-halter uppgående till 69 µg/kg TS.

Frågan vilket begränsningsvärde för TBT som ska gälla ska bedömas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Vid bedömningen ska beaktas bl.a. bottenförhållanden och föroreningsnivåer på dumpningsplatsen, hur känslig miljön är på platsen och risken för spridning av skadliga halter till omgivningen.

Den aktuella dumpningsplatsen vid Halls holme är en ackumulationsbotten, vilket innebär att goda förutsättningar finns för att någon sedimentationstransport inte ska förekomma. Platsen som sådan är därför lämplig för muddertippning. Av utredningen framgår vidare att ytsedimenten på dumpningsplatsen i dagsläget innehåller TBT-halter som uppgår till 123-534 µg/kg TS. Hamnen har åtagit sig att täcka över de dumpade massorna med rena massor vilket, i jämförelse med nuvarande förhållanden, kommer att leda till lägre föroreningsnivåer i ytsedimenten och därmed till en miljömässig förbättring. Det bör även beaktas att den totala mängd TBT i de massor som hamnen avser dumpa på platsen är relativt liten och uppgår till 0,1 kg. Med hänsyn till omständigheterna i detta fall anser Mark- och miljööverdomstolen därför att begränsningsvärdet avseende TBT i villkor 14 ska ändras till 100 µg/kg TS i enlighet med hamnens yrkande. I villkoret ska även anges att de dumpade massorna ska täckas med rena massor. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att denna ändring inte kommer att påverka någon miljökvalitetsnorm och inte heller kommer att leda till en försämring av nuvarande förhållanden.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2016-12-01

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löv, tekniska rådet Dag Ygland, hovrättsrådet Li Brismo, referent, och tf. hovrättsassessorn Kristina Börjevik Kovaniemi.

Föredragande har varit Sara Bergdahl.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2016-02-08
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 2587-14

SÖKANDE

Södertälje Hamn AB, 556063-5145
Box 2016
115 02 Södertälje

Ställföreträdare: E F

Ombud: Advokat I A

Biträde: H K

SAKEN

Tillstånd enligt 9 och 11 kap. miljöbalken, dispensansökan enligt 15 kap. miljöbalken samt lagligförklaring m.m.

Bränslehamnen

AnläggningsID: 29778

Koordinater (SWEREF 99): N:6562204 E:651948

Vattenverksamhet

AnläggningsID: 40571 m.fl.

Koordinater (SWEREF 99): N:6562229 E:652150

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 40 E-post: mmd.nacka.avdelning4@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:00-16:30

Tillstånd och dispens från förbudet mot dumpning

1. Mark- och miljödomstolen lämnar Södertälje hamn AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till befintlig och utökad hamnverksamhet inom det mark- och vattenområde som utgör del av fastigheten Södertälje XX (se bilaga 1) avseende trafik med fartyg om högst 40 000 bruttoregister-ton.
2. Mark- och miljödomstolen lämnar Södertälje hamn AB tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att utföra muddring till 12,5 m ramfritt djup inom fastigheterna XX, XY, XZ och YX, samtliga i Södertälje kommun, till en sammanlagd mängd om totalt 280 000 tfm³ (teoretisk fast volym) (se bilaga 2) och att inom XX utföra ombyggnad av kajanläggning vid kajplats 7/8 samt ombyggnad alternativt förstärkning av kajplats 6 och anläggande av dykdalber söder och norr om kajen, inklusive erosionsskydd.
3. Mark- och miljödomstolen lämnar med stöd av 15 kap. 33 § miljöbalken Södertälje hamn AB dispens från det enligt 31 § samma kapitel gällande förbudet mot dumpning att i en djuphåla belägen nordväst om Halls holme inom fastigheterna XX och YX dumpa en mängd av 220 000 tlm³ (teoretisk lös kubikmetervolym) muddermassor i enlighet med bolagets redovisning på ingiven bottenkarteringskarta (se bilaga 3). _____
4. Mark- och miljödomstolen avslår Södertälje hamn AB:s begäran om dispens från ovan nämnda förbud mot dumpning såvitt avser djuphålan i Igelstaviken inom fastigheterna XZ och XX.

Referenssystem i höjd och plan

De höjduppgifter som förekommer i målet hänför sig till Rikets höjdsystem år 2000 (RH 2000). För angivelser i plan används referenssystemet Sweref 99 1800.

Villkor, delegation och uppskjutna frågor*Gemensamt villkor*

1. Om inte annat framgår av denna dom ska verksamheten inklusive åtgärder för att begränsa störningarna för omgivningen bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Södertälje hamn AB har uppgett eller i övrigt har åtagit sig i målet.

Hamnverksamheten

2. Södertälje hamn AB ska planera och bedriva verksamheten inom hamnen så att mängden hanterat gods inte överstiger 2 200 000 ton per år.
3. Buller från verksamhetsområdet (land- och vattenområdet) ska begränsas så att det som begränsningsvärde inte ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer än följande.

	Dag kl. 07-18	Kväll kl. 18-22 samt lör-, sön- och helgdag kl. 07-18	Natt kl. 22-07
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vård-byggnader	50 dBA	45 dBA	40 dBA (gäller inte vid utbildningslokaler)
Arbetslokaler för icke bullrande verksamheter	60 dBA	55 dBA	50 dBA

Momentana ljud nattetid (kl. 22-07) får maximalt uppgå till 55 dBA. De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska ske senast sex månader efter det att tillståndet har

tagits i anspråk och därefter minst en gång vartannat år.

4. Avfall som uppkommer i verksamheten eller som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning och återvinning främjas, bland annat genom att olika avfallsslag hålls isär. Avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt spill eller läckage inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats och kärl ska vara märkta med aktuellt avfallsslag.
5. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig för att hindra att eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet kan nå dagvattenbrunnar eller omkringliggande mark- och vattenområden.
6. Senast sex månader innan verksamheten avslutas ska en anmälan med förslag till åtgärder för återställande av platsen lämnas till tillsynsmyndigheten.
7. Södertälje hamn AB ska följa den tekniska utvecklingen, särskilt i fråga om säkerhet, för elanslutning av fartyg vid kaj inom oljehamnar.

Vattenverksamhet

8. Pålnings- och spontningsarbeten får endast utföras vardagar: måndag-fredag kl. 07.00-18.00.
9. Buller från muddring, dumpning samt övrig vattenverksamhet ska understiga de värden som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.

10. Före sprängning ska åtgärder vidtas i syfte att skrämma bort fisk från sprängningsområdet, om inte sprängning sker i omedelbar anslutning till borrhäls- och pålningsarbeten.
11. Muddringsarbeten och annan grumlande verksamhet får endast ske under perioden 1 september - 31 mars.
12. Muddring av förorenade sediment ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar en negativ miljöpåverkan, dvs. med miljöskopa eller motsvarande teknik. De förorenade sedimenten ska muddras först innan muddring av rena sediment sker. Med förorenade sediment avses sådana sediment med TBT i halter om 50µg/kg TS eller däröver samt sådana sediment med föroreningshalter i klass 5 för sediment enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder (Rapport 4914, 1999).

Dumpning

13. Dumpning får endast ske under perioden 1 september – 31 mars. Dumpning ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar negativ miljöpåverkan.
14. Endast muddermassor med TBT (Tributyltenn) i halter som understiger 50 µg/kg TS och/eller föroreningshalter som understiger klass 5 för sediment enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder (Rapport 4914, 1999) får dumpas.
15. Ackumulationsförhållandena inom dumpningsområdet ska bibehållas.

Grumling vid muddring och dumpning m.m.

16. Som begränsningsvärden för partiklar i vattnet får partikelhalterna inte överstiga:

- a) 50 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid muddring av förorenade sediment med miljöskopa, och
- b) 100 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid övriga grumlande arbeten.

Samma definition av förorenade sediment ska gälla enligt detta villkor som för villkor 12.

Tillsynsmyndigheten får dock medge högre totalhalter suspenderad substans för kortare perioder, om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och om avvikelsen kan ske utan betydande olägenhet för miljön.

Säkerhet

17. Mudderverk och övriga farkoster ska vara utrustade med AIS-transponder.

18. Efter slutförd muddring ska alla ytor där bottentopografin förändrats (dvs. muddrade ytor och dumpningsområden) sjömätas i enlighet med sjömättningsstandard FSIS 44 samt inrapporteras till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Kontroll

19. Södertälje hamn AB ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten ge in förslag till kontrollprogram som preciserar mätmetoder och mätfrekvens för spridning

av partiklar under arbetstiden. Kontrollprogrammet ska även innehålla en uppföljning av bottenens beskaffenhet på dumpningsplatsen efter utförd dumpning och beskrivning av metod för att undersöka och kontrollera att ackumulationsförhållandena på dumpningsplatsen bibehålls över tid. Uppföljning av meddelade villkor om grumling bör preciseras genom angivande av åtgärdsvärden i kontrollprogrammet.

Kontrollprogrammet ska även omfatta rapportering där Södertälje hamn AB ska redovisa dumpade volymer, innehåll av föroreningar och om arbetet är avslutat eller inte samt dispensbeslutets diarienummer. Uppgifterna ska skickas till Havs- och vattenmyndigheten och till tillsynsmyndigheten.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter åt respektive tillsynsmyndighet att vid behov besluta om de närmare villkor som behövs i fråga om

- a) omhändertagande av muddermassor på land,
- b) hantering av dagvatten, oljeförorenat avloppsvatten (OFA) samt kyl-och släckvatten, och
- c) de risker som kan uppstå i hamnverksamheten.

Uppskjutna frågor

Södertälje Hamn AB ska kartlägga de olika typer av avloppsvatten (dagvatten, oljeförorenat avloppsvatten (OFA) och förorenat släckvatten) som kan förekomma inom hamnområdet vid sökt verksamhet samt utreda lämplig hantering av dessa. Utredningen ska redovisa från vilka områden de olika flödena kan uppkomma, möjliga åtgärder för att minska utsläppen till recipient av föroreningar samt

reningsgrad och kostnader för olika alternativ. Utredningarna ska baseras på de förutsättningar som gäller för den sökta verksamheten.

Utredningen ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten bl.a. om val av utsläppsparametrar. Utredningen ska tillsammans med förslag till slutliga villkor ges in till tillsynsmyndigheten senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbets tid

De arbeten som tillstånd medges för i denna dom ska vara utförda senast inom tio år från det att domen har vunnit laga kraft. Tillståndet förfaller om Södertälje hamn AB inte iakttar bestämmelserna om arbetstid. Om förlängning av arbetstiden finns bestämmelser i 24 kap. 2 § andra stycket miljöbalken.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med detta tillstånd medför oförutsedd skada, får den skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen inom fem år från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen avslår Södertälje hamn AB:s begäran om att det nu meddelade tillståndet ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften fastställs slutligt till 400 000 kr.

Rättegångskostnader

Södertälje Hamn AB ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län dess rättegångskostnader med 216 000 kr. På beloppet ska ränta utgå enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

SAMMANFATTNING	13
BAKGRUND	13
TIDIGARE DOMAR OCH BESLUT	15
YRKANDEN	15
REMISSMYNDIGHETERNAS OCH ÖVRIGA SAKÄGARES HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING	16
Länsstyrelsen Stockholm	16
Miljönämnden i Södertälje kommun	17
Havs- och vattenmyndigheten	18
Sveriges geologiska undersökning	18
Sjöfartsverket	18
Vattenfall Eldistribution AB och Astra Zeneca AB	18
Övriga	18
HAMNENS ANSÖKAN	19
Orientering	19
Tekniska förutsättningar	21
Hamnens verksamhet och anläggningar i Bränslehamnen	22
Planerad vattenverksamhet	24
Tillåtlighet	29
Rådighet	29
Planbestämmelser m.m.	30
Samhällsekonomisk överbikt (11 kap. 6 § miljöbalken)	30
Motstående intressen	31
Miljökvalitetsnormer	31
Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)	31
Kunskapskravet	31
Försiktighetsprincipen och skälighetsregeln	32
Lokaliseringsprincipen	32
Hushållsprincipen	33
Produktvalsprincipen	33
Samråd och information	33
Miljökonsekvensbeskrivning	34
Inledning	34
Hamnverksamheten	34
Direkt miljöpåverkan	34
Indirekt miljöpåverkan	35
Utsläpp från fartygstrafiken	35
Utsläpp från biltrafik	36
Utsläpp från järnvägstrafik	36
Risken för miljöpåverkan på grund av olycka	36
Vattenverksamhet	37

Vidtagna och föreslagna skyddsåtgärder	38
Förslag till villkor	40
Gemensamt villkor	40
Hamnverksamhet	40
Vattenverksamhet	42
Dumpning	42
Grunling vid muddring och tippning	43
Fiskeavgift	44
Oförutsedd skada	44
Arbetstid och igångsättning	44
Verkställighet	44

UTVECKLING AV REMISSINSTANSENAS OCH ÖVRIGA SAKÄGARES INSTÄLLNING

	44
Länsstyrelsen	44
Fartygens storlek	44
Muddring	46
Muddring av förorenade massor på nivån ca -18 till -14 m inom vändzonen	46
Dumpning	48
Verksamhetsområde	50
Närmare redovisning av hanteringen av OFA-vatten och dagvatten samt släckvatten	50
Synpunkter på hamnens villkorsförslag	52
Villkorsförslag 9 (tid för grumlande arbeten)	52
Villkorsförslag 11 (kontrollprogram)	52
Villkorsförslag 13 (tid för dumpning)	52
Villkorsförslag 15 (kontrollprogram)	52
Villkorsförslag 16 (begränsningsvärde)	53
HaV	53
Muddring	53
Tidpunkt för muddring	54
Villkor om grumling	54
Övertäckning	55
TBT	55
Dumpningsplatser	56
Kontrollprogram	56
Förslag till villkor	57
SGU	58
Sjöfartsverket	59
Vattenfall Eldistribution AB	59
Astra Zeneca AB	59
HAMNENS BEMÖTANDE	60
Länsstyrelsen	60
Fartygens storlek	60
Muddring	61
Muddring av förorenade massor på nivån ca -18 till -14 m inom vändzonen	61
Dumpning	64
Verksamhetsområde	66
Närmare redovisning av hanteringen av OFA-vatten och dagvatten samt kyl- och släckvatten	66
Länsstyrelsens synpunkter på hamnens villkorsförslag	67

Miljönämnden i Södertälje kommun	67
HaV	67
Muddring	67
Tidpunkt för muddring	68
Villkor om grumling	68
Övertäckning	69
TBT	69
Dumplingsplatser	69
Kontrollprogram	69
Förslag till villkor	69
SGU	69
Sjöfartsverket	70
Vattenfall Eldistribution AB	70
Astra Zeneca AB	71
DOMSKÄL	71
Inledning	71
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)	73
Miljökvalitetsnormer	73
Tillstånds- och dispensfrågor samt frågor om villkor m.m.	75
Miljöfarlig verksamhet (9 kap. miljöbalken)	75
Inledning	75
Tillåtlighet	75
Villkor	77
Uppskjutna frågor	77
Delegation	77
Vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken)	78
Inledning	78
Tillåtlighet	78
Villkor	80
Delegation	81
Dispens från förbudet mot dumpning	81
Inledning	81
Ska dispens ges?	83
Villkor	87
Lagligförklaring av kajplats 6	88
Fiskeavgift	89
Verkställighetsförordnande	89
Arbetstid och tiden för att anmäla oförutsedd skada	90
Prövningsavgift	90
Rättegångskostnader	90

SAMMANFATTNING

Genom denna dom ger mark- och miljödomstolen Södertälje Hamn AB (hamnen) tillstånd till befintlig och utökad hamnverksamhet i Bränslehamnen i enlighet med hamnens ansökan. Samma sak gäller för den ansökta vattenverksamheten (dvs. muddring och ombyggnad av kajer m.m.). De meddelade tillstånden förenas med villkor bl.a. i fråga om den tidsperiod under vilken grumlande arbeten får utföras och hur förorenade sediment ska hanteras. Tillsynsmyndigheterna ges även viss delegation. Dessutom anser domstolen att hamnen ska utföra provotidsutredningar beträffande hanteringen av dag-, OFA- samt kyl- och släckvatten i Bränslehamnen. Dessa utredningar ska sedan lämnas in till tillsynsmyndigheten.

Domstolen anser vidare att hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning kan beviljas såvitt avser den djuphåla som är belägen nordväst om Halls holme. Den meddelade dispensen ska förenas med villkor, bl.a. i fråga om den tidsperiod under vilken dumpning får ske och föroreningshalterna i de dumpade massorna. Även i denna del ges tillsynsmyndigheten viss delegation. Däremot anser domstolen att hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning ska avslås avseende den djuphåla som ligger i Igelstaviken. Skälet för den bedömningen är att hamnen i den delen inte har visat att dumpning kan ske utan olägenhet för människors hälsa och miljön.

I domen regleras även bl.a. tiden för de aktuella arbetena och tiden för att anmäla anspråk om oförutsedd skada. Domstolen avslår hamnens begäran om att tillstånden ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

BAKGRUND

Södertälje Hamn AB (hamnen) är ett hamn- och stuveribolag som ägs av Södertälje kommun genom bolaget Telge AB. Hamnen bedriver idag verksamhet i fyra hamndelar: Uthamnen, Bränslehamnen, Söderenergiskaj vid Igelsta samt Sydhamnen. Hamnen har fyra huvudsakliga affärsområden, nämligen hantering av containers, fordon, fast bulk, och flytande bränsle. I det här målet har hamnen ansökt om tillstånd att bl.a. utöka hamnverksamheten i Bränslehamnen.

I Stockholms län pågår en process som syftar till att åstadkomma en förändring vad gäller regionens bränsleförsörjning. Enligt den planering som finns ska verksamheten vid Bergs oljehamn upphöra år 2018 och verksamheten vid Louddens oljehamn upphöra år 2019. Hamnens ansökan i det här målet syftar till att förbereda verksamheten i Bränslehamnen för att i framtiden kunna hantera även de volymer som idag hanteras vid Louddens och Bergs oljehamnar.

Enligt det tillstånd som gäller för Bränslehamnen har hamnen rätt att hantera 1,2 miljoner ton bränsle per år. Enligt hamnens beräkningar krävs det att hamnen kan hantera 2,2 miljoner ton bränsle per år för det fall hamnen ska ta över de volymer som idag hanteras vid Louddens och Bergs oljehamnar. Hamnen ansöker därför om tillstånd att hantera den volymen.

Det pågår ett annat projekt som syftar till att förbättra infrastrukturen för sjöfarten i Mälaren, det s.k. Mälärprojektet. Det projektet innebär att omfattande arbeten behöver göras för att anpassa Södertälje sluss och kanal till modernt tonnage och för att förbättra framkomligheten i Mälaren. Mark- och miljödomstolen har den 16 juni 2015 gett Staten genom Sjöfartsverket tillstånd till Mälärprojektet (mål nr M 1492-14 och M 6754-13). Den domen har vunnit laga kraft.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda behov och konsekvenser av en förbättrad farled från Landsort till Södertälje. Trafikverket har i samarbete med Sjöfartsverket tagit fram en åtgärdsvalstudie för farleden mellan Landsort och Södertälje. I den studien anges att fartygens storlek förväntas öka i framtiden och att de åtgärder som föreslås bör leda till att farleden klarar av att ta emot fartyg av maximalt 220 m längd och 11,5 m djupgående. Mot den bakgrunden ansöker hamnen i det här målet om tillstånd att dels bygga om och förbättra befintliga kajer (kajplats 7/8 och 6), dels tillstånd att muddra hamn- och vändbassängen till 12,5 m ramfritt djup, dels dispens att i två djuphål, en belägen inom flera hamnars gemensamma vändzon i Igelstaviken och en belägen vid Halls holme, dumpa muddringsmassor.

Kajplats 6 uppfördes ursprungligen år 1940. Den kajplatsen omfattas, såvitt känt, inte av något nu gällande tillstånd. Hamnen har därför även ansökt om lagligförklaring av den kajplatsen.

På Bränslehamnens område bedriver ett antal depåägare verksamhet (St1 Energy AB, Odec Tankstorage AB, Interterminals Sweden AB och Kemetyl AB). Dessa har egna tillstånd för sina respektive verksamheter.

TIDIGARE DOMAR OCH BESLUT

För kajplats 7/8 gäller Österbygdens Vattendomstols dom den 14 december 1967 (AD 110/1967) angående tillstånd att anlägga brygga för oljefartyg.

Länsstyrelsen i Stockholms län (Miljöprövningsdelegationen) meddelade den 13 april 2010 tillstånd till befintlig och utökad hamnverksamhet för Bränslehamnen (ärende nr 5511-2007-33999). Hamnen överklagade vissa villkor och dåvarande miljödomstolen meddelade dom den 11 november 2010 (M 2230-10).

YRKANDEN

Hamnen har begärt att mark- och miljödomstolen ska

1. dels lämna tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till befintlig och utökad hamnverksamhet inom det mark- och vattenområde som utgörs av del av fastigheten Södertälje XX.
2. dels lämna tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att utföra muddring till 12,5 m ramfritt djup inom fastigheterna XX, XY, XZ och YX, samtliga i Södertälje kommun, till en sammanlagd mängd om totalt 280 000 tfm³ (teoretisk fast volym) och att inom XX utföra ombyggnad av kajanläggning vid kajplats 7/8 samt ombyggnad alternativt

förstärkning av kajplats 6 och anläggande av dykdalber söder och norr om kajen, inklusive erosionsskydd,

3. dels lämna dispens med stöd av 15 kap. 33 § miljöbalken, från det enligt 31 § samma kapitel gällande förbudet mot dumpning, att i två djuphålor, dels en djuphåla belägen inom fastigheterna XZ och XX och dels en djuphåla belägen NV Halls holme inom XX och YX till en mängd av 320 000 tlm³ (teoretisk lös kubikmetervolym), och
4. dels enligt 17 § lagen om införande av miljöbalken lagligförklara kajplats 6.

Hamnen har vidare begärt

5. att arbetstiden enligt 11 kap. miljöbalken ska sättas till tio år efter det att domen vunnit laga kraft,
6. att tiden för anmälan om anspråk på oförutsedd skada enligt 24 kap. 13 § tredje stycket miljöbalken ska sättas till fem år från arbetstidens utgång, och
7. att ett blivande tillstånd ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

REMISSMYNDIGHETERNAS OCH ÖVRIGA SAKÄGARES

HUVUDSAKLIGA INSTÄLLNING

Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Stockholm (länsstyrelsen) har tillstyrkt ansökan såvitt avser hamnverksamheten, men begärt att storleken på fartygen ska begränsas till den storlek som är möjlig och prövad idag, dvs. ett djupgående om högst 9 m.

Länsstyrelsen har tillstyrkt hamnens ansökan beträffande muddring i etapp 1 och 2 under förutsättning att båda etapperna utförs under samma säsong. Om det inte är möjligt att utföra all muddring under en säsong, avstyrker länsstyrelsen att

muddring sker enligt etapp 2. En förutsättning för att muddring ska få utföras är dock att det samtidigt utförs muddring av de förorenade bottensedimenten i den grundare delen av dumpningsplatsen inom vändzonen. Muddringen ska utföras med miljöskopa och muddringsmassorna ska tas om hand på land.

Om mark- och miljödomstolen lämnar dispens för dumpning i djuphålan inom vändzonen och djuphålan vid Halls holme, begär länsstyrelsen att beslutet om dispens förenas med vissa villkor.

Åtgärder och villkor för OFA-vatten (oljeförorenat avloppsvatten) bör skjutas upp under en provotid av ett år från det att domen vunnit laga kraft. Resultatet av hamnens utredning med förslag till slutliga villkor ska därefter lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Åtgärder som kan vidtas för att skydda mot spridning av kyl- och släckvatten till mark och vatten bör utredas under en provotid av ett år från det att domen har vunnit laga kraft. Resultatet av hamnens utredning med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska därefter lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Hamnens verksamhetsområde ska även omfatta fartygens vändzon.

Hamnens begäran om att ett blivande tillstånd ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft avstyrks.

Länsstyrelsen har begärt ersättning för rättegångskostnader.

Miljönämnden i Södertälje kommun

Miljönämnden i Södertälje kommun har, som nämnden slutligt bestämt sin inställning, inte haft några andra synpunkter på hamnens ansökan än att hamnen bör ha det övergripande ansvaret för dagvattenhanteringen och att muddermassor klassade som klass 4 eller 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder bör tas om hand på land.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har medgett att tillstånd till sökt vattenverksamhet ges under förutsättning att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Vad gäller dispens från förbudet mot dumpning anser myndigheten att de av hamnen föreslagna lokalerna och metoderna inte kan godtas.

HaV har begärt att vissa villkor ska meddelas beträffande vattenverksamheten. Samma sak gäller för det fall mark- och miljödomstolen anser att dispens kan ges från förbudet mot dumpning.

Sveriges geologiska undersökning

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har förklarat att myndigheten anser att ett kontrollprogram bör inrättas för övervakning av eventuell erosion, borttransport, reuspension och läckage av sediment och miljögifter för det fall dispens från förbudet mot dumpning ges i enlighet med bolagets begäran. Det programmet bör innehålla mätningar med multistråleekolod, sidoavsökande sonar och sedimentekolod samt provtagningar och visuella observationer av botten.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har inte haft några synpunkter på hamnens ansökan, men begärt att ett tillstånd för hamnen ska förenas med vissa villkor.

Vattenfall Eldistribution AB och Astra Zeneca AB

Vattenfall Eldistribution AB och Astra Zeneca AB har inte haft några synpunkter på bolagets ansökan, men gjort vissa påpekanden.

Övriga

Övriga remissmyndigheter har avstått från att yttra sig.

HAMNENS ANSÖKAN*Orientering*

Bränslehamnen gränsar

- i väster till Sydhamnsvägen,
- i sydväst till Björkuddsvägen som är infart till Sydhamnens färjetterminal,
- i söder till ett mindre vegetationsområde mellan Bränslehamnen och Sydhamnen,
- i nordväst till en järnvägsanslutning till Sydhamnen och tidigare även till Uthamnen,
- i norr till ett industriområde i anslutning till Uthamnen, och
- i öster mot Igelstaviken och farleden mot Mälaren.

Området för Bränslehamnen är 200-300 m brett i västlig-östlig sträckning och som mest ca 750 m brett i nordlig-sydlig sträckning. Den totala ytan på land är ca 150 000 m², varav depåägarnas verksamhetsområden utgör ca 112 000 m². Området ligger inom detaljplanelagt område avsett för hamnändamål.

Avståndet från Bränslehamnen till kvarteret Fullriggaren i Södra är ca 650 m. Det gäller även för planerade nya bostäder i Södra. Avståndet till planerade nya bostäder i Igelsta strand är mer än 700 m. Det finns även ett mindre antal bostadshus på Näset söder om Bränslehamnen. Dessa bostäder ligger på ett avstånd av ca 850 m från närmaste cistern och ca 750 m från Sydhamnsvägen där farligt gods transporteras. Dock ansluter Badvägen, utmed vilken dessa bostadshus ligger, via Torpavägen till Sydhamnsvägen som är en del av den rekommenderade transportvägen för tankbilstransporter till och från Bränslehamnen.

Bränslehamnen har ett för Sverige och Stockholmsregionen unikt infrastrukturläge på land. Den ligger i anslutning till kommunikationsleder klassade som riksintressen, närmare bestämt motorvägarna E4 och E20, järnvägarna Stambanan och Svealandsbanan samt sjötrafikleden Mälarleden.

Inga tankbilar eller andra tunga fordon på väg till eller från Bränslehamnen behöver passera någon bostadsbebyggelse, utan vägen går endast genom industriområden. Bränslehamnen är belägen ca 3 km söder om Södertälje centrum och ca 35 km sydväst om Stockholm.

Södertälje hamn har av Sjöfartsverket förklarats vara en kommunikationsanläggning av riksintresse för sjöfarten. Även Sydhamnen utgör ett riksintresse och Igelstahamnen utgör en hamn av regionalt intresse.

Bränslehamnen började anläggas före år 1950. Inom Bränslehamnen finns idag cisterner, bergrum, bergtunnel under Igelstaviken, samt kajer och järnvägsanslutning. I Bränslehamnen finns två kajplatser, kajplats 6 i norr och kajplats 7/8 i söder.

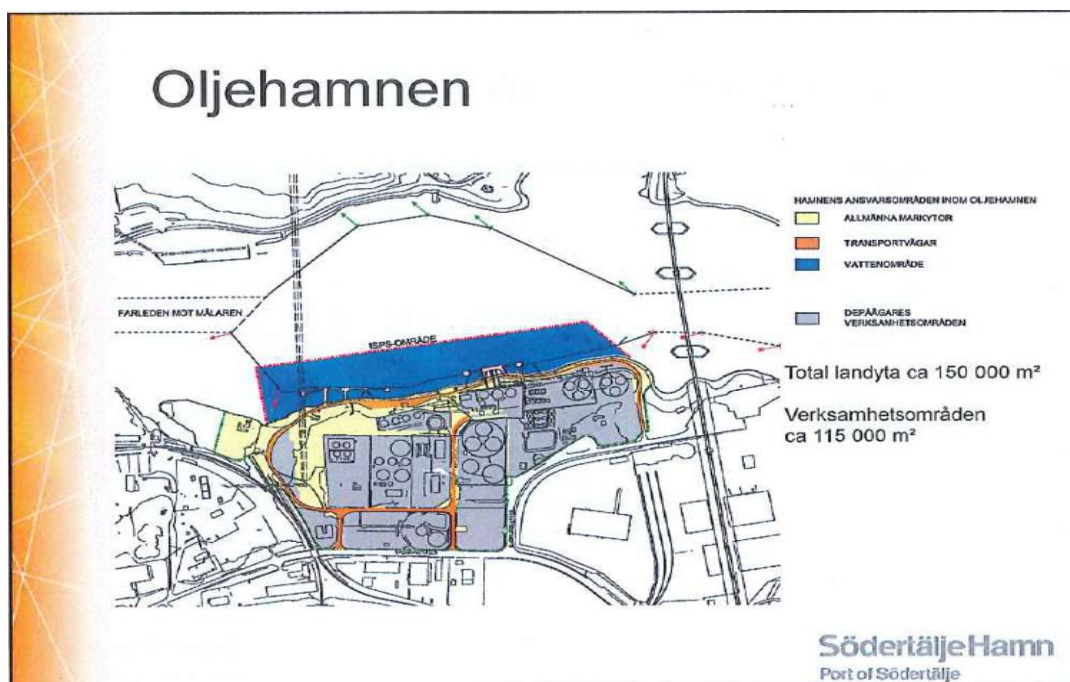
Inom Bränslehamnen hanterar de olika depåägarna petroleumprodukter såsom bitumen, gasolja, fotogen, bensin, destillat (diesel- och eldningsolja), tallolja, klass 1 produkter (bl.a. aceton och etanol) samt diverse kemikalier (främst alkaliska papperskemikalier). Inom området finns det även en anläggning för hantering av flytande koldioxid.

För närvarande finns det 75 stycken cisterner med en sammanlagd lagringsvolym om 156 000 m³ inom Bränslehamnens område. Sedan 1969 finns det även 3 stycken bergrum med en total lagringskapacitet om ca 55 000 m³. Bergrummen används inte i dagsläget. Tillståndsgiven omsättning för de olika depåägarna uppgår till 1 200 000 ton per år. Under åren 2008 – 2012 varierade genomslaget mellan 375 000 och 432 000 ton per år. Antalet fartygsanlöp uppgick under samma period till 131 – 152 anlöp per år.

Huvuddelen av bränslet kommer till Bränslehamnen med fartyg. I framtiden kan en viss del av volymen även komma till Bränslehamnen med järnväg. Merparten av bränslevolymerna transporteras ut från Bränslehamnen med tankbilar till olika bensinmackar i Stockholmsregionen. Uttransport kan även i framtiden komma att

ske med fartyg/inlandssjöfart och järnväg för en viss del av bränslevolymer och fördelningen mellan de olika trafikslagen kan komma att variera över tiden.

Bränslehamnens gränser och hamnens ansvarsområden på land och i vattenområdet samt depågarnas verksamhetsområden framgår av följande figur.



Tekniska förutsättningar

Följande tekniska förutsättningar gäller för hamnens ansökan

Plansystem	Sweref 99 1800
Höjdsystem	RH 2000

Vattenstånd	RH 2000	Differens mot MW
Högsta högvatten	+ 1,10	0,99
Medelvattenstånd	+ 0,11	
Lägsta lågvatten	- 0,59	0,7

Vattendjup anges	Ramfritt djup	Ramfri nivå
relativt medel- vattenstånd	12,5 m	-12,39

Isförhållanden

Statistisk isperiod: januari - april

Hamnens verksamhet och anläggningar i Bränslehamnen

Hamnens verksamhet i Bränslehamnen förväntas inte förändras för den sökta utökade verksamheten jämfört med de förutsättningar som gäller enligt det nuvarande tillståndet.

Hamnen har förvaltningsuppdrag av Södertälje kommun för Bränslehamnen. Hamnen har vidare samordningsansvaret för verksamheten i Bränslehamnen och håller möten med Oljehamnsgruppen (företag verksamma i Bränslehamnen), Räddningstjänsten, och Miljökontoret tre gånger per år. Ibland deltar även representanter för länsstyrelsen vid dessa möten.

Hamnen sköter vidare underhållet av gemensamma vägar, (bl.a. snöröjning) och belysning samt röjer sly i ledningsgator utanför depåområdena. Hamnen förtöjer och lägger av fartygen och tar även emot avfall, farligt avfall och sludge (slam/sörja) från fartygen. Vidare utför hamnen årliga kontroller av vattendjupet vid kajerna, s.k. ramning. Dessutom godkänner hamnen säkerhets- och ledningsvakter som används av depåägarna i samband med att fartygen lossas och tillhandahåller tung- och lättlänsar samt en roddbåt som kan användas för att lägga ut lättlänsar i vattnet i händelse av att läckage uppkommer.

I Bränslehamnen äger hamnen två kajer som är grundlagda på spetsbärande pålar.

Kajplats	Byggår	Vattendjup	Längd	Höjd
6	1940	10,1 m	75 m	2,2 m
7/8	Ca 1968	6,9 m	115 m	1.6 m

Hamnen äger vidare följande anläggningar i Bränslehamnen.

- Spilloljetråg (ca 27 m³ integrerat i kaj 6 och ca 44 m³ i kaj 7/8)
- Skalskydd (dels stängsel och grindar runt området för Bränslehamnen, dels stängsel och grindar till kajerna enligt ISPS-koden [International ship and port facility security code])
- Passagesystem till infartsgrinden
- Passagesystem till kajerna enligt ISPS-koden (varje fartygsanlöp får en egen inpasseringskod till Bränslehamnens rotationsgrind och till grinden på den aktuella kajen)
- Brandvattenledning
- Kur vid infartsgrinden med kompressor och skumrör
- Vindstrut vid infarten och på pumphus
- Kur vid kaj 6 och vid kaj 7/8 för säkerhetsvakt
- Avtal för larmknappar och utrymningslarm/brandlarm

Hamnens äger följande maskinella utrustning och ledningar i Bränslehamnen.

- Pumpstation med brandvattenpump
- Två stycken hydraul kranar typ HIAB vid kajplats 6 och en hydraul kran vid kajplats 7/8
- Släpvagn med skum uppställd vid kajplats 6
- Brandvattenledning

I samband med att kajerna byggs om kommer utrustningen att uppgraderas och effektiviseras, bl.a. med nya spilloljetråg och marinsvängarmar.

Verksamheter som är knutna till Bränslehamnen samt transporter till och från denna har beskrivits av hamnen i dess miljökonsekvensbeskrivning.

Planerad vattenverksamhet

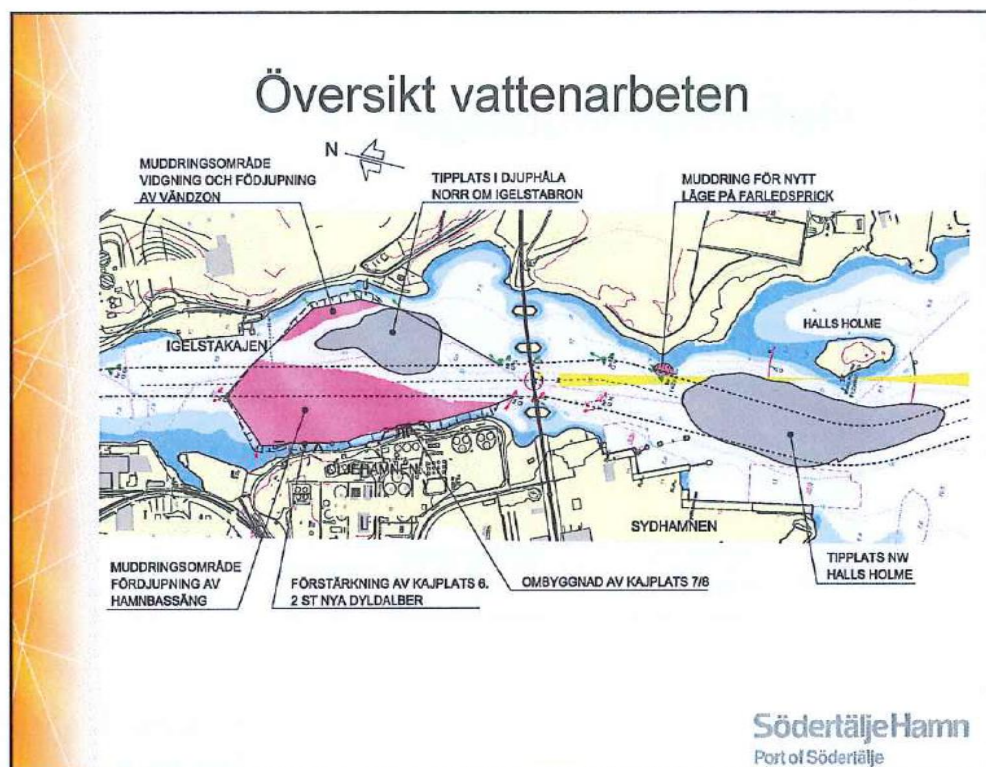
En volymökning till 2,2 miljoner ton per år förväntas innebära uppemot 340 fartygsanlöp per år med en liggetid vid kaj som i medeltal uppgår till ca tio timmar. För att kunna upprätthålla en hög tillgänglighet till Bränslehamnen krävs två välutrustade kajplatser med ökat hamndjup. Två kajplatser innebär en minskad risk för att fartyg ska behöva ligga på redde och vänta på kajplats samt för redundans i hanteringskedjan. Om hamnen kan ta emot större fartyg, minskar transportkostnaderna och även miljöbelastningen för utsläpp till luft per transporterat ton.

För att Bränslehamnen ska kunna ta emot större fartyg med ett maximalt djupgående om 11,5 m behöver hamnbassängen muddras till 12,5 m ramfritt djup (det vattendjup vid vilken ramen som används vid sjömätning går fri utan att stöta mot botten). Det sökta tillståndet för muddring omfattar hamnbassängen och vändzonen samt ett mindre område för flytt av en farledsboj norr om Halls holme.

Både kaj 6 och 7/8 är byggda utanför och parallellt med strandlinjen och är s.k. bryggkajer i betong grundlagda på spetsburna betongpålar. De ansluter till land med broar och rörbryggor. För att kunna ta emot större fartyg och för att klara av ett större hamndjup måste kaj 7/8 byggas om helt i ett något utflyttat läge. Även kaj 6 måste förstärkas eller byggas om för att klara av ett större hamndjup. Dessutom måste en förtöjningsdykdalb byggas både norr och söder om den kajen och nytt erosionsskydd anläggas längs hela Bränslehamnens strandområde.

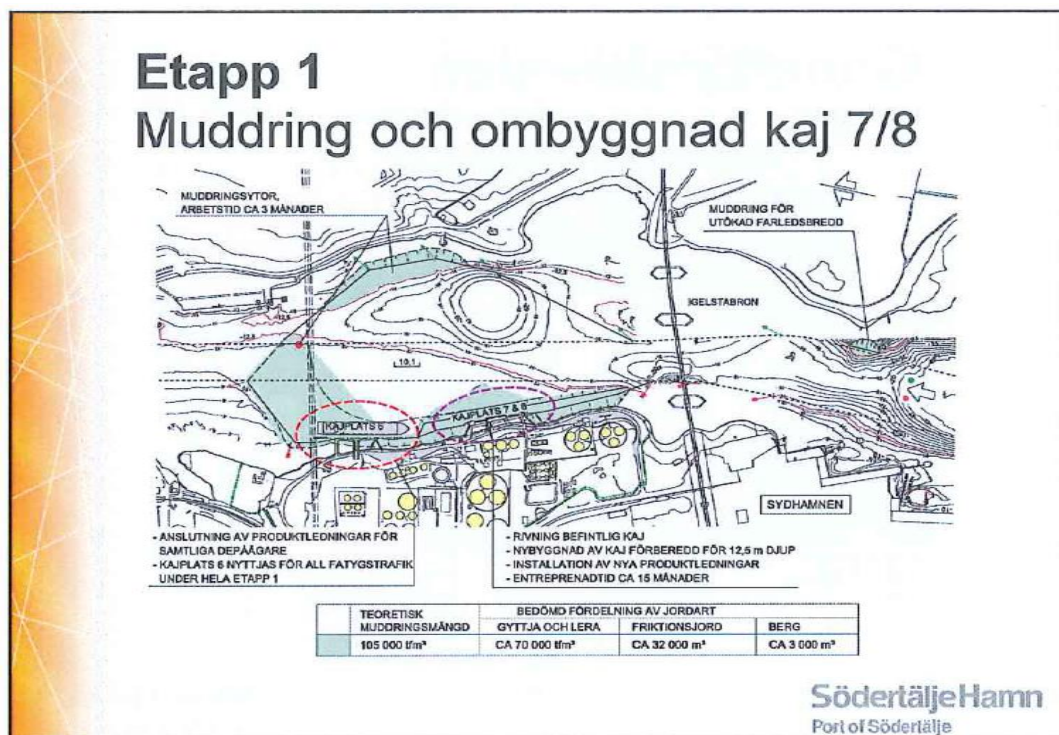
Förorenade massor kommer att tas upp på land och transporteras till en godkänd anläggning. Den mängd förorenade massor som bedöms behöva tas upp på land är ca 5 000 tlm³. Resterande massor kommer att tippas i de två djuphålorna.

Vattenarbetena kan översiktligt åskådliggöras med följande figur.

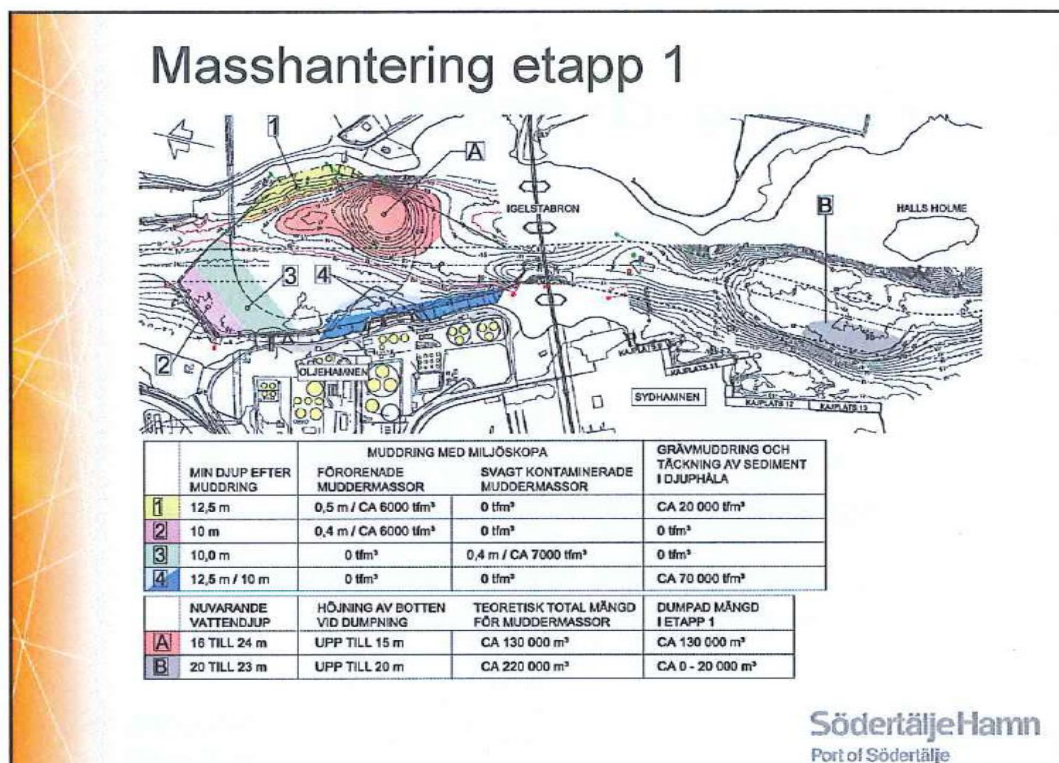


De planerade arbetena måste genomföras med bibehållen hamnverksamhet. Under hela arbetstiden måste en kaj finnas tillgänglig för ankommande fartyg. Ombyggnads- och förstärkningsarbetena avseende kaj 6 och kaj 7/8 kan därför inte genomföras samtidigt. Dessutom kan inte kajerna byggas om eller förstärkas och erosionsskydd anläggas innan dess muddring skett ner till det slutliga hamndjupet, dvs. 12,5 m. Det innebär att muddringen måste delas in i två etapper. I etapp 1 muddras hamnbassängen ned till 10 m djup samt området vid kajerna och i farleden nordväst om Halls holme ned till 12,5 m djup. I etapp 2 muddras resterande delar av hamnbassängen ned till 12,5 m djup.

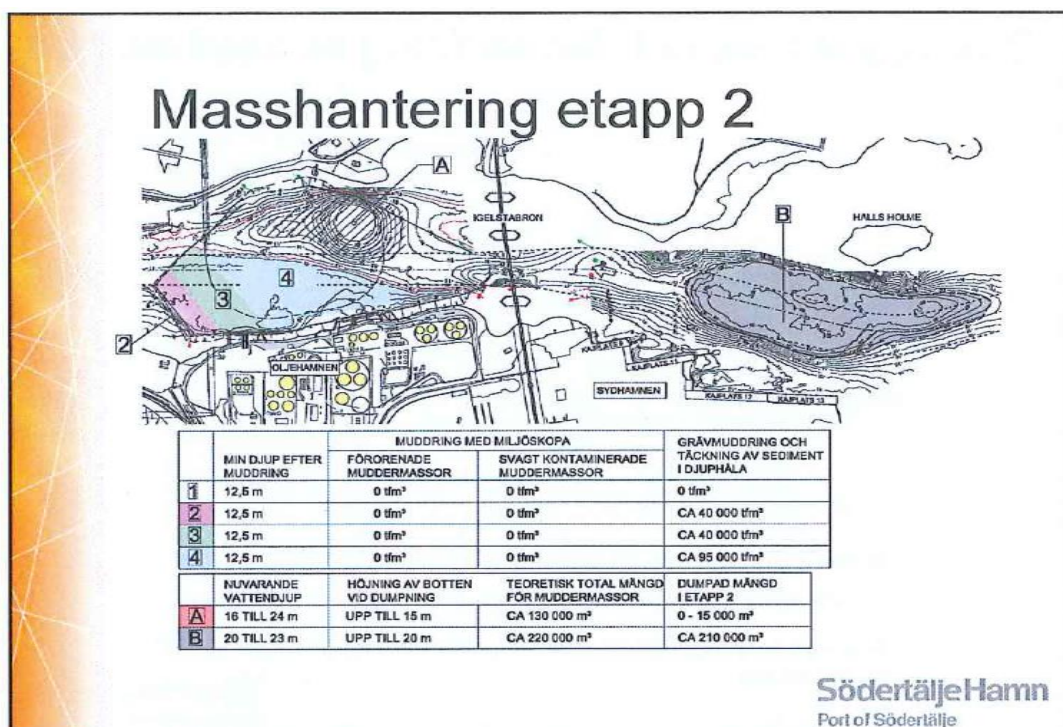
Arbetena som är tänkta att äga rum under etapp 1 kan åskådliggöras med följande figur.



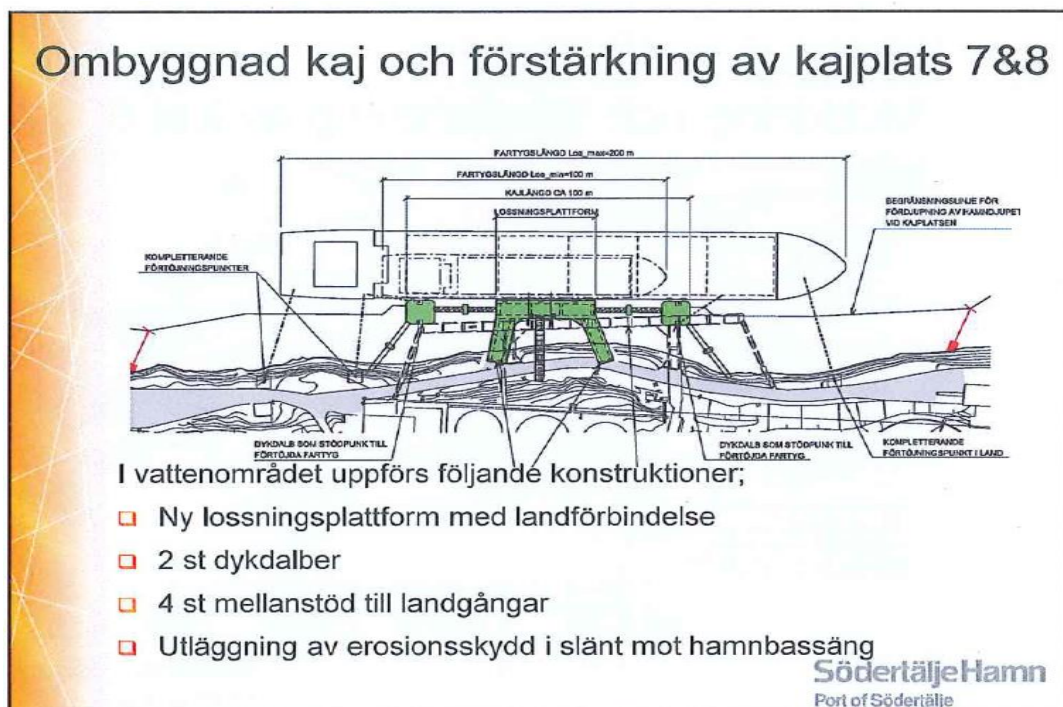
De muddringsmassor som inte tas om hand på land i etapp 1 kommer att hanteras i enlighet med följande figur.



Arbetena och hanteringen av muddringsmassorna i etapp 2 kan på motsvarande sätt beskrivas med följande figurer.



Ombyggnadsarbetena beträffande kajplats 7/8 kan beskrivas med följande figurer.



Avslutningsvis kan vattenarbetenas syfte sammanfattas på följande sätt.

Område	Nuvarande förhållanden	Förhållanden efter utförda arbeten
Vändzonens yta	Ca 140 000 m ²	Ca 150 000 m ²
Maximalt djupgående inom vändzonen	9 m	11,5 m
Kajplats 6	Kajlängd: 73 m Vattendjup: 9,5 m	Kajlängd: 110 m Vattendjup: min. 12,5 m
Kajplats 7/8	Kajlängd: 115 m Vattendjup: 7 m	Kajlängd: 100 m Vattendjup: min. 12,5 m

*Tillåtlighet***Rådighet**

De planerade vattenverksamheterna kommer att ta i anspråk vattenområden som tillhör fastigheterna XX, XZ, XY, och YX. Ägarna av dessa fastigheter (se bilaga 4) har medgett att muddring och dumpning får ske i enlighet med hamnens ansökan.

Även följande nyttjanderättshavare har lämnat sitt medgivande till de aktuella vattenverksamheterna.

- Vattenfall Eldistribution AB (har fyra ledningar upplåtna med ledningsrätt, varav två sjöförlagda kraftledningar och två kraftledningar som går i luften över farleden Mälarleden mellan fastigheten XY och XX)
- AB Stokab (har en ledning i Mälarleden som är upplåten med servitut inom fastigheterna YX, XX XZ och XY)
- Sjöfartsverket (ansvarar för farleden Mälarleden)

Till det kommer att Södertälje hamn är en allmän hamn enligt Sjöfartsverkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1988:5). Hamnen har därför rådighet att bedriva vattenverksamhet även på den grunden att verksamheten behövs för allmän hamn.

Planbestämmelser m.m.

För Bränslehamnens område gäller detaljplan 1123C och detaljplan 1249B. Som redan nämnts är marken enligt dessa planer avsedd för hamnverksamhet.

I Södertälje kommuns översiktsplan, som antogs den 28 oktober 2013, betonas vidare hamnens betydelse för kommunen. Som redan nämnts har såväl Bränslehamnen som de anslutande kommunikationslederna klassats som riksintressen.

Det ligger inga områden med riksintressen för naturvården eller andra särskilt känsliga områden såsom Natura 2000-områden eller naturreservat i Bränslehamnens närhet.

Samhällsekonomisk överbikt (11 kap. 6 § miljöbalken)

Kostnaderna för kajanläggningarna och vattenverksamheten är beräknade till ca 200 miljoner kr. Hamnens kostnader kommer att täckas av ökade hamnavgifter.

De planerade vattenverksamheterna är en förutsättning för att kunna ta emot den utökade mängden bränsleprodukter från Louddens och Bergs Oljehamnar. De innebär också utökade arbetstillfällen för 50-100 personer.

En alternativ lokalisering skulle medföra ökat arbete med transporter samt ökade utsläpp och kostnader. Samtliga alternativa befintliga hamnar är belägna på ett betydligt större avstånd från förbrukarna än Bränslehamnen. Möjligheterna att etablera en ny oljehamn i regionen, med ett kortare eller jämförbart transportavstånd, bedöms som mycket begränsade.

Enligt en rapport från Stockholms stad bedöms Bränslehamnen vara mer samhällsekonomisk än dess alternativ (Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning, slutrapport den 14 februari 2014).

Motstående intressen

De sökta åtgärderna bedöms inte påverka annan verksamhet av betydelse inom samma vattenområde. Vattenverksamheten kommer att ske i samråd med Sjöfartsverket så att störningar av fartygstrafiken kan undvikas.

Miljökvalitetsnormer

Det finns inte någon risk för att de aktuella arbetena kommer att medföra att nu gällande miljökvalitetsnormer överskrids.

Allmänna hänsynsregler (2 kap. miljöbalken)**Kunskapskravet**

Hamnen har tillsammans med sina rådgivare den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot den skada eller olägenhet som skulle kunna uppstå med anledning av de sökta verksamheterna.

Hamnen arbetar aktivt med certifierade ledningssystem för miljö, arbetsmiljö och kvalitet och nya driftföreskrifter har tagits fram år 2005.

All personal som hanterar farligt gods har deltagit i utbildningar om hanteringen av sådant gods och har ADR-certifikat (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Hamnens personal deltar vidare i gemensamma övningar med depåägarna i Bränslehamnen samt genomför regelbundet övningar i brandförsvar och deltar i Räddningstjänstens insatsövningar.

Hamnens rådgivare har såväl nationell som internationell erfarenhet av hamnutbyggnad och de har kunskap om de möjligheter och begränsningar som finns när det gäller alternativa metoder för att begränsa spridningen av föroreningar vid muddring.

Försiktighetsprincipen och skälighetsregeln

Hamnen har låtit utföra en riskanalys för bolagets verksamhet i Bränslehamnen, på tillfartsvägarna och vid fartygens ankomst och avgång. Analysen är upprättad av Cowi AB den 10 februari 2014.

Den samlade bedömningen i rapporten är att en utökning av verksamheten kan ske med en fortsatt god säkerhet. Inga enskilda områden där en väsentlig riskökning kommer att uppstå har kunnat identifieras.

Den skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö som teoretiskt sett skulle kunna uppstå är möjligen skada på miljön på grund av grumling eller spridning av de föroreningar som förekommer i de ytliga sedimenten. Hamnen kommer därför att välja de arbetsmetoder, tidpunkter och platser som gör att risken för skador blir obetydlig. Dumpning kommer att ske på platser där dumpning tidigare förekommit, utan att det uppstått några olägenheter för miljön. För själva utförandet kommer en lämplig entreprenör med nödvändiga kunskaper att anlitas.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten för att dokumentera och för att undvika skadlig miljöpåverkan. Genom att i entreprenadhandlingarna föreskriva mudderverk med en stor skopvolym och en god teknisk utrustning kan arbetet utföras snabbt samtidigt som spillet och uppgrumlingen av vattnet kan begränsas.

Lokaliseringsprincipen

Verksamheten i Bränslehamnen är lokaliserad till en befintlig oljehamn i ett industriområde i direkt anslutning och närhet till kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Bränslehamnen är lokaliserad nära förbrukarna. Det minskar energiförbrukningen och den negativa miljöpåverkan som uppstår i samband med transporter. Dessutom tas inga nya mark- eller vattenområden i anspråk. Som tidigare nämnts har även Bränslehamnen förklarats vara en kommunikationsanläggning av riksintresse.

I ovan nämnda rapport till Stockholms stad görs sammanfattningsvis följande bedömning.

”Övergripande kan konstateras att om både Loudden och Bergs läggs ned finns det alternativa depåer för att klara oljeförsörjningen i regionen. Alternativet med att överföring av volymerna till främst ett utbyggt Södertälje framstår som det mest fördelaktiga. Nackdelen är att en sådan koncentration ger en sårbarhet vid Extremsituationer. Ytterst är det dock marknaden/oljebolagen som styr vilka alternativ som kommer att realiseras.”

Hushållsprincipen

Inga eller begränsade naturresurser behöver tas i anspråk för att upprätthålla och vidareutveckla verksamheten i Bränslehamnen på sätt som följer av hamnens ansökan. Det innebär att miljömålen påverkas minst med fortsatt verksamhet.

Genom att dumpa huvuddelen av muddermassorna i havet begränsas den totala miljöpåverkan och betydande energibesparingar görs i form av minskad bränsleförbrukning och utsläpp till luft jämfört med att ta upp massorna på land. De förorenade massor som tas upp på land kan efter avvattning komma att användas för anläggningsändamål.

Produktvalsprincipen

Hamnen hanterar inga kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller för miljön.

Samråd och information

Samråd och information till berörda myndigheter och sakägare har skett på sätt som krävs innan ansökan lämnats in till mark- och miljödomstolen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Inledning

Det s.k. nollalternativet innebär att hamnen inte får ett utökat tillstånd och att Louddens och Bergs oljehamnar fortsätter att hantera huvuddelen av Stockholms oljeförsörjning.

En alternativ lokalisering innebär att oljeförsörjningen hanteras av någon av de befintliga alternativa oljehamnarna i närområdet, dvs. Västerås oljehamn, Norrköpings oljehamn eller Gävle oljehamn, eller i en nybyggd oljehamn.

Sökt verksamhet innebär att hamnen får ett utökat tillstånd att hantera 2,2 miljoner ton petroleumprodukter per år. Hamnen kan därmed hantera hela eller delar av de volymer som idag hanteras vid Louddens och Bergs oljehamnar.

Miljökonsekvenserna av den sökta verksamheten kan i korthet beskrivas på följande sätt.

Hamnverksamheten

Hamnen bedömer att en ökad godsomsättning och ett ökat antal fartygsanlöp inte kommer att medföra några ökade miljöstörningar av betydelse.

Direkt miljöpåverkan

Hamnen bedriver eller ansvarar inte för någon verksamhet som bedöms kunna förorena mark, grundvatten och vatten eller medföra något utsläpp till luft av förorenande ämnen av betydelse.

Bullernivån från fartygen blir oförändrad för den utökade verksamheten. Naturvårdsverkets utomhusriktvärden för externt industribuller för befintlig industri kommer att innehållas.

Mängden avfall och farligt avfall är liten och förväntas öka ungefär proportionellt med omsättningsökningen av gods. Avfallshanteringen sköts och kommer att skötas enligt gällande nationella och internationella regler.

Luftkvaliteten inom hamnområdet påverkas av utsläpp från fartygen under den tid de ligger förtöjda. Med planerade förbättringar av mottagningskapaciteten beräknas utsläppen till luft och haltbidraget från fartygen för NO_x och PM10 inte att förändras nämnvärt om hamnen får ett utökat tillstånd till att hantera 2,2 miljoner ton per år. För NO_x förväntas t.o.m. haltbidraget minskas i takt med att strängare lagstiftning implementeras.

Inga miljökvalitetsnormer kommer att överskridas för den utökade verksamheten.

Indirekt miljöpåverkan

Den utökade verksamheten kommer att medföra ökade fartygs-, bil- och järnvägstransporter till och från Bränslehamnen jämfört med transporterna i nollalternativet. Vid en jämförelse med en alternativ lokalisering innebär dock en utökad verksamhet i Bränslehamnen minskade transporter.

Utsläpp från fartygstrafiken

Utsläppen från fartygstrafiken till och från Bränslehamnen beräknas öka något för den utökade verksamheten jämfört med trafiken i dagsläget. Tack vare skärpt internationell lagstiftning kan dock i själva verket de i beräkningarna gjorda antagandena om emissionsnivåer komma att minska.

Den av hamnen tillämpade miljödifferenterade hamntaxan för fartyg med låga utsläpp av NO_x och SO_x enligt trepartsöverenskommelsen mellan Sveriges Hamnar, Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening bidrar även den till minskade emissioner.

För eventuella alternativa lokaliseringar ökar utsläppen från fartygstrafiken med gångtiden till den alternativa oljehamnens läge. Den alternativa oljehamn som ligger närmast förbrukarna i Stockholmsregionen är Västerås oljehamn. Det alternativet innebär dock en förlängd gångsträcka om 2 x 46 nautiska mil (1 852 m), vilket innebär ökade utsläpp i förhållande till en utökad verksamhet i Bränslehamnen.

Utsläpp från biltrafik

Den ökade trafiken till och från Bränslehamnen som följer med den sökta utökade verksamheten bedöms inte medföra en totalt sett ökad föroreningssituation i området, eftersom utsläppen förväntas minska från den dominerande utsläppskällan som är fordonstrafiken på det allmänna vägnätet. En alternativ lokalisering skulle medföra ökade transportkostnader, ökad energiförbrukning och ökade utsläpp av föroreningar.

Nu gällande tillstånd om 1 200 000 ton per år ger ca 150 tankbilstransporter från Bränslehamnen per dygn. Med den ansökta volymen om 2 200 000 ton per år ökar tankbilstransporterna från Bränslehamnen till ca 275 stycken per dygn. Det kan jämföras med att E4:an norr om trafikplats Pershagen trafikeras av ca 30 000 fordon per dygn, varav 2 900 är lastbilar. Motsvarande siffror för E20 som ligger väster om E4:an är ca 16 000 fordon per dygn, varav 1 540 är lastbilar.

Utsläpp från järnvägstrafik

Utsläppen från järnvägstrafiken är av underordnad betydelse i förhållande till utsläppen från biltrafiken. På samma sätt som för biltrafiken innebär dock eventuella alternativa lokaliseringar att utsläppen från järnvägstrafiken ökar.

Risken för miljöpåverkan på grund av olycka

När det gäller fartygen har generellt sett säkerhetsföreskrifterna skärpts väsentligt. Samma sak gäller för kontrollen av att dessa föreskrifter följs. Både internationellt

och regionalt finns ett betydande antal regler och avtal för sjöfart och oljetransporter.

Nya regelverk, t.ex. ISM-koden (International Safety Management Code) och STCW-konventionen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), har införts för att kunna ställa högre krav på säkerheten på hanteringen och transporterna av olja. Det bidrar till en allmänt ökad medvetenhet kring miljö- och säkerhetsfrågor.

Informationssystem för fartygstrafiken (Vessel Traffic Service) förväntas medföra att risken för olyckor minskar. Likaså underlättar det automatiska identifikationssystemet AIS (Automatic Identification System) en säker navigering av fartygen, vilket också minskar risken för olyckor.

Med hänsyn till de internationella föreskrifterna och de skyddsåtgärder som Hamnen vidtagit och föreslår bedömer hamnen att ett ökat antal fartygsanlöp och en ökad omsättning av gods inte medför en ökad risknivå i jämförelse med dagsläget. Kortare transporter för samtliga transportslag ger dessutom en mindre risk för miljöpåverkan jämfört med de alternativa hamnarna.

Vattenverksamhet

Byggbuller förväntas uppkomma vid pålningsarbetena för kajerna. Med hänsyn till att kajerna ligger långt ifrån närmaste bostäder bedömer hamnen att Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller kommer att kunna innehållas med marginal.

Grumling och spridning av föroreningar i vattnet begränsas med rätt val av muddringsteknik. Erfarenheterna från tidigare muddring och dumpning i området visar att den grumling som då uppstod inte gav upphov till några miljöstörningar. Det betydande bakgrundsmaterialet som hamnen tagit fram och haft tillgång till visar att faunan i området inte är påfallande känslig för de eventuella störningar som kan uppstå i samband med muddring och dumpning.

Efter det att arbetena har avslutats blir föroreningssituationen i området bättre genom att förorenade sediment kommer att tas bort på de ställen där muddring sker och att förorenade sediment kommer att täckas med rena massor på de platser där dumpning sker.

Vidtagna och föreslagna skyddsåtgärder

Hamnen har utfört eller har åtagit sig att utföra följande försiktighetsåtgärder för att begränsa de miljöstörningar som kan uppkomma i samband med hamnverksamheten.

Hamnens samordningsansvar för säkerhetsarbetet i Bränslehamnen och skötseln och underhållet av de egna anläggningarna har beskrivits i det föregående. Det arbetet är väsentligt för att förebygga och begränsa effekterna av olyckshändelser.

Hamnen har utarbetat rutiner för fartygsanlöp, säkerheten och åtgärder som förebygger och begränsar olyckor.

Kajernas skick ses över fortlöpande. Samma sak gäller för kajernas fenderarrangemang och förtöjningsanordningar.

Ritningar över OFA-systemen (Overfire-Air-System) och produktledningarna i Bränslehamnen finns tillgängliga på respektive depå samt i byggnaden vid infartsgrinden.

Personal som är anställd av hamnen som har arbetsuppgifter som berörs av verksamheten i Bränslehamnen deltar i gemensamma säkerhetsövningar. T.ex. har hamnens och depåernas personal regelbundna brandövningar. Dessutom deltar de i räddningstjänstens insatsövningar i Bränslehamnen.

Hamnen planerar att bygga en stödmur i slänten ovanför pumpstationen för brandvatten för att skydda den mot översvämning vid brand.

Platsspecifik dokumentation över antalet avvikelser per år hanteras av respektive depåinnehavare. Varje depå har sitt eget tillstånd för sin verksamhet. Det finns ett system för rapportering av avvikelser mellan hamnen och depåinnehavarna.

För att undvika spill och läckage av oljor till vatten töms spilloljetrågen regelbundet från regnvatten och kranar med hydraulik kontrolleras och genomgår vid behov nödvändig service. När kajerna byggs om kommer dessutom standarden höjas både avseende arbetsmiljön och den tekniska säkerheten. Risken för utsläpp på grund av olyckor vid lastning och lossning vid kajerna kommer också att minska genom att de fordonstransporter som idag sker på vägen förbi kajerna kommer att upphöra.

Hamnen tillämpar miljödifferenterade hamntaxor för fartyg med låga utsläpp av NO_x och SO_x enligt trepartsöverenskommelsen mellan Sveriges Hamnar, Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening.

För att minska avfallsmängderna och/eller öka återvinningsgraden har fartygsavgiften (grundavgiften) kompletterats med en tilläggsavgift för sludge med en straffavgift när den innehåller mer än 50 % vatten. Dessutom tar hamnen ut en avfallsavgift för övrigt fartygsgenererat och lastrelaterat fast avfall.

Det finns också en informationsbroschyr ”Avfall från fartyg” som delges de fartyg som anlöper Bränslehamnen. Broschyren, som har en kartbilaga, innehåller information om hamnens anordningar för att ta emot fast avfall, farligt avfall och flytande avfall.

Skyddsåtgärderna beträffande den sökta vattenverksamheten och dumpningen kan sammanfattas på följande sätt.

- Muddring och dumpning begränsas till tider då påverkan på fisk och bottenvegetationen är minst.
- Stor stödbensgrävare begränsar arbetstiden.

- Miljöskopa minskar risken för spridning av föroreningar.
- Kontrollprogram upprättas i samarbete med tillsynsmyndigheten för att reglera sjömätningar, buller, antalet provstationer, undersökningsfrekvens, begränsningsvärden (med undantag för muddring och dumpning), rapportering och dokumentation.
- Samtliga temporära installationer, flytetyg, och arbetsbåtar ska förses med belysning enligt anvisningar från Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.
- Hamnen planerar att byta ut befintliga armaturer mot armaturer anpassade till lysdioder. I samband med det kommer hamnen att se över behovet av belysning och om möjligt minska eventuella störningar från belysningen.

Hamnen har kartlagt de arkeologiska lämningar som kan finnas på bottenarna i de aktuella områdena och har medgett att en arkeologisk utredning utförs innan arbetena påbörjas.

Förslag till villkor

Gemensamt villkor

1. Om inte annat framgår av nedan angivna villkor, ska verksamheten bedrivas i överensstämmelse med vad bolaget ar uppgett eller åtagit sig i ärendet.

Hamnverksamhet

2. Bolaget ska planera och bedriva verksamheten inom hamnen så att mängden hanterat gods inte överstiger 2 200 00 ton per år.
3. Buller från verksamhetsområdet (land- och vattenområdet) ska begränsas så att det som begränsningsvärde inte ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer än följande.

Områdesanvändning	<i>dBA</i>	<i>dBA</i>	<i>dBA</i>
	Dag kl. 07-18	Kväll kl. 18-22 samt lör-, sön- och helgdag kl. 07-18	Natt kl. 22-07
Bostäder och rekreationsytor i bostäders granskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 (gäller inte vid utbildningslokaler)
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	60	55	50

Momentana ljud nattetid (kl. 22-07) får maximalt uppgå till 55 dBA. De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska ske senast sex månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk och därefter minst en gång vartannat år.

4. Avfall som uppkommer i verksamheten eller som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning och återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallsslag hålls isär. Avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt spill eller läckage inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats och kärl ska vara märkta med aktuellt avfallsslag.
5. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig för att hindra att eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel, eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet kan nå dagvattenbrunnar eller omkringliggande mark- och vattenområden.
6. Senast sex månader innan verksamheten avslutas ska en anmälan med förslag till åtgärder för återställande av platsen lämnas till tillsynsmyndigheten.

7. Bolaget ska följa den tekniska utvecklingen, särskilt i fråga om säkerhet och för elanslutning av fartyg vid kaj inom Bränslehamnen.

Vattenverksamhet

8. Pålnings- och spontningsarbeten får endast utföras vardagar: måndag-fredag kl. 07.00-18.00.
9. Muddringsarbeten får endast ske under perioden 1 september – 15 maj. Muddring med miljöskopa begränsas dock till perioden 1 september – 31 mars.
10. De förorenade massorna muddras med miljöskopa först, innan muddring sker av rena massor.
11. Bolaget ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten för godkännande ge in förslag till slutligt kontrollprogram som preciserar mätmetoder, mätfrekvens, och begränsningsvärden för spridning av partiklar under arbetstiden.

Dumpning

12. Dumpning får endast ske på föreslagna djuphålor och i enlighet med redovisning på ingiven bottenkarteringskarta.
13. Dumpning får endast ske under perioden den 1 september – 15 maj. Dumpning av lösa sediment, som muddras med miljöskopa från område 3,

begränsas till perioden 1 september – 31 mars.

14. Muddermassor i sammanhängande muddringsområde innehållande föroreningshalter överstigande klass 4 enligt Naturvårdsverkets statistiska tillståndsklassning för miljögifter i sediment (Rapport 4914) och/eller tributyltenn (TBT) högre än 100 µg/kg TS får inte dumpas.
15. Bolaget ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten för godkännande ge in förslag till slutligt kontrollprogram som preciserar mätmetoder, mätfrekvens och begränsningsvärden för spridning av partiklar under arbetstiden.

Grumling vid muddring och tippning

16. Som begränsningsvärden för partiklar i vattnet ska på visst avstånd från muddrings- och dumpningsplatserna inte överstiga:
 - 50 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid muddring med miljöskopa.
 - 100 mg/l totalhalt suspenderad substans på 500 m avstånd vid grävuddring.
 - Begränsningsvärden är uppfyllda om 8 av 10 värden uppfyller kraven.
 - Åtgärdsvärde = 75 % av begränsningsvärde.

Fiskeavgift

Då någon skada av betydelse på fiskfauna eller fiske inte bedöms kunna uppkomma av den sökta vattenverksamheten bör någon fiskeavgift inte utgå. Om någon skada skulle uppkomma får detta handläggas som en oförutsedd skada.

Oförutsedd skada

De arbeten som omfattas av ansökan motiverar inte att anspråk enligt 24 kap. 13 § tredje stycket miljöbalken på grund av oförutsedd skada i anledning av lämnat tillstånd får framställas under en längre tid än fem år räknat från utgången av den i dom eller sedermera i anledning av sökt anstånd bestämda arbetstiden.

Arbetstid och igångsättning

Arbetstiden enligt 11 kap. miljöbalken bör bestämmas till tio år efter det att domen vunnit laga kraft. Hamnen har tillstånd att bedriva hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken.

Verkställighet

Det är nödvändigt att arbetena får påbörjas innan domen vunnit laga kraft med hänsyn till att det är angeläget att hamnen så snart som möjligt får möjlighet att förbereda sig inför och anpassa sin verksamhet till att verksamheterna vid Bergs och Louddens oljehamnar relativt snart kan komma att upphöra.

***UTVECKLING AV REMISSINSTANSENAS OCH ÖVRIGA SAKÄGARES
INSTÄLLNING***

Länsstyrelsen

Fartygens storlek

Länsstyrelsen anser att tillstånd inte ska beviljas för större fartyg än vad den nuvarande farleden tillåter. Miljökonsekvenserna av att ta in större fartyg har inte

redovisats i tillräcklig utsträckning. Det är olämpligt att tillstånd ges för en verksamhet som inte kan realiseras med dagens farled från Landsort till Södertälje. Det bör observeras att även efter ombyggnaden av Södertälje sluss och Mälaren kommer fartygen till Mälaren att ha ett maximalt djupgående om sju meter. Det kommer således vara endast till hamnarna i Södertälje som större fartyg kommer att kunna anlöpa.

Trafikverket har upprättat en åtgärdsvalsstudie för att studera vilka åtgärder som krävs för att förbättra farleden mellan Södertälje och Landsort. Vid en vidgning av farleden krävs tillstånd för muddring m.m. Det framgår av studien att det i den prövningen ska utredas lämpligheten av att ta in fartyg med större djupgående än dagens i den känsliga fjärden och miljökonsekvenserna av detta. Efter det att miljökonsekvenserna är utredda, skadeförebyggande åtgärder och behov av kompensation är prövade, både vad avser enskilda intressen och ekologiska värden, kan hamnen komma in med en begäran om ändring av tillståndet.

Av åtgärdsvalsstudien framgår att farleden mellan Södertälje och Landsort är olycksdrabbad och att den inte uppfyller Transportstyrelsens rekommendationer avseende utformningen av farleder eller de internationella riktlinjerna Harbour Approach Channels – Design Guidelines som givits ut av intresseorganisationen PIANC.

Angående erosionsskador kan länsstyrelsen hänvisa till den farledsutredning från 2001 som hamnen lämnat in som prövningsunderlag. Där konstateras det att den verksamhet som då prövades inte bedömdes orsaka större skador, eftersom dessa färjor hade ett mindre displacement. Enligt de slutsatser som redovisas ger fartyg med ett större displacement större erosionsskador. Även i studier beträffande Furusundsleden konstateras att ökade erosionsskador kan bero på att större fartyg har börjat trafikera farleden.

Enligt länsstyrelsens mening är det viktigt att konsekvenserna av den följdverksamhet som fartygstrafiken i farleder innebär ingår som en del av prövningen av nya och utvidgade hamnar. Länsstyrelsen begär därför att hamnens tillstånd till hamnverksamhet ska begränsas till fartyg med ett djupgående om maximalt nio meter.

Muddring

Muddring enligt etapp 2 är bara nödvändig om farleden anpassas så att den kan trafikeras av fartyg med ett djupgående om maximalt 11,5 m. En negativ miljöpåverkan från muddrings- och dumpningsarbeten uppkommer huvudsakligen året närmast efter det att arbetena har utförts. Om samtliga muddringsarbeten utförs under samma säsong blir påverkan på omgivningen avsevärt mycket mindre än om den utförs med något eller några års mellanrum.

Kravet på samhällsekonomisk lönsamhet är inte heller uppfyllt för muddring i etapp 2 om den inte utförs under samma säsong som etapp 1, om farleden inte utvidgas.

Muddring av förorenade massor på nivån ca -18 till -14 m inom vändzonen

Länsstyrelsen har under målets handläggning framfört att alternativredovisningen för muddring och dumpning inom vändzonen bör utredas noggrannare. Mark- och miljödomstolen har även begärt in kompletteringar i dessa delar, men hamnen har bara kompletterat utredningen till viss del och vissa brister kvarstår. Bl.a. har hamnen inte utrett möjligheten till erosionsskydd vid dumpningsplatsen, trots att hamnen tillstått att det är möjligt.

Även om hamnen inte ensamma har orsakat föroreningarna på botten inom vändzonen, är det genom den utökning av hamnens verksamhet som nu prövas som dessa föroreningar riskerar att i större utsträckning än tidigare att spridas i

vattenmassan på grund av ökad erosion. En ökad erosion av förorenade massor kan leda till ökade halter av bl.a. kvicksilver i organismer.

Hamnen har hävdad att det är av miljöskäl och inte av kostnadsskäl som man vill dumpa massor i djuphålorna i Igelstaviken och vid Halls holme. På så sätt anser hamnen att spridningen av de föroreningar som finns på platsen kan minskas. Enligt vattenförvaltningen ska påverkanskällor åtgärdas om de inte är diffusa.

Länsstyrelsen anser att de förorenade massor som är markerade på bilden nedan är en sådan påverkanskälla som kan åtgärdas och att hamnen i egenskap av verksamhetsutövare som vill utöka sin verksamhet i ett förorenat hamnområde bör åläggas att ta bort även dessa förorenade massor.

Det finns sannolikt inte något annat tillfälle då muddring av dessa massor kan göras till en mindre merkostnad än i samband med muddring av övriga förorenade massor i etapp 1. Miljönyttan med att ta bort dessa massor är stor då hamnens undersökningar visar på kvicksilverhalter mellan 1-4 mg/kg TS i upp till ett 40 cm tjockt skikt på dessa bottnar.

Länsstyrelsen anser att dumpning av massor endast får utföras i de områden där det kan säkerställas att de dumpade massorna på ett säkert sätt kapslar in de befintliga föroreningarna. I de grundare delarna av det föreslagna dumpningsområdet i vändzonen blir volymen dumpningsmassor för liten för att på ett tillförlitligt sätt täcka de förorenade massorna. Länsstyrelsen anser därför att hamnen åtminstone ska åläggas att ta bort de förorenade massorna på nivån -14 – -18 m innan dumpning av massor får utföras inom den föreslagna dumpningsplatsen.

Länsstyrelsen har i bilden ovan markerat det område som baserat på hamnens undersökningar och topografi samt planerad dumpning bör muddras med miljöskopa till ett djup av 40 cm och omhändertas på land i samband med etapp 1. I övrigt instämmer länsstyrelsen i hamnens bedömning av vilka förorenade massor som bör tas upp på land och vilka massor som kan dumpas i djuphålorna.

Dumpning

Om dispens lämnas för dumpning i djuphålorna i Igelstaviken respektive vid Halls holme, begär länsstyrelsen att en dispens ska förenas med följande villkor.

1. Muddring enligt vad som nyss anförts ska utföras innan dumpning sker i djuphålan i Igelstaviken.
2. Lermassor ska dumpas på ett sådant sätt att det säkerställs att förorenade sediment täcks över för långsiktigt skydd.
3. Ett lager med en tjocklek på minst 3 dm av grövre dumpningsmassor, dvs. sand och grus, ska läggas över alla bottnar där lermassor dumpas.

4. Ackumulationsförhållandena på dumpningsplatserna ska bibehållas.
5. Dumpning av lera i djuphålan i Igelstaviken ska begränsas till djup < nivå ca -17 m.
6. Kontroll av spridning av rena och förorenade sediment ska utföras under och efter dumpningstillfället i enlighet med kontrollprogrammet.

Länsstyrelsen anser att dumpning inte ska tillåtas om det är troligt att de dumpade massorna inte ligger stabilt på dumpningsplatsen, dvs. att ackumulationsförhållandena bibehålls. Djuphålan i Igelstaviken bör inte fyllas upp till -15 m då det kommer att leda till att de dumpade massorna eroderas och genererar kontinuerlig grumling. Hamnen har inte lämnat in underlag som gör det möjligt att bedöma vilken djupskillnad som krävs för att dumpningsplatsen även efter dumpning kan förväntas vara en ackumulationsbotten. För att begränsa erosionen anser vi att dumpningsplatsen inte får fyllas upp med lermassor mer än i genomsnitt till nivån – 17 m. Över den nivån får sedan endast dumpas friktionsjord i enlighet med villkoret 3 ovan.

Efter samråd med SGU har länsstyrelsen ändrat inställning i fråga om dumpning av friktionsjord och kommit fram till att det kan vara värdefullt att täcka över dumpade lermassor med friktionsjord. En förutsättning är dock att mäktigheten är tillräckligt stor. Länsstyrelsen anser därför att det ska regleras i villkor att lermassorna ska täckas med minst 3 dm friktionsjord. Detta bör regleras i ett tillstånd eftersom hamnen inte gjort något åtagande om att fullständig övertäckning kommer att utföras på ett kontrollerat sätt.

Med dessa försiktighetsmått anser länsstyrelsen att dumpningen kan genomföras på ett sådant sätt att risken för spridning av kvicksilver och andra föroreningar från dumpningsplatsernas grundare delar minskar.

Verksamhetsområde

Länsstyrelsen anser att området för manövrering och vändning av fartyg är en del av verksamhetsområdet och ska ingå i hamnverksamheten. Området ska märkas ut på en karta som är knuten till tillståndet.

Närmare redovisning av hanteringen av OFA-vatten och dagvatten samt släckvatten

Hamnen har åtagit sig det övergripande ansvaret för dagvattenanordningar och för hanteringen av de risker som är förknippade med utsläpp av förorenat dagvatten från de ytor som hamnen svarar för. Vidare har hamnen uppgett att dagvattnet inte förväntas vara förorenat med produkter. Hamnen har åtagit sig att installera avstängningsmöjligheter på tre dagvattenledningar som mynnar ut i havet samt att installera spillkärl vid kajplatserna. Samtidigt har hamnen anfört att ansvaret för dagvatten inklusive OFA-vatten från respektive depå åvilar depåägarna samt att det saknas en oljeavskiljare.

Länsstyrelsen konstaterar att den miljöfarliga verksamheten i Bränslehamnen är nära knuten till depåerna och att den nu aktuella prövningen avser den utökade hamnverksamheten. Länsstyrelsen anser därför att hamnen och depåerna har ett gemensamt ansvar för att vidta nödvändiga åtgärder som begränsar den negativa påverkan på miljön.

Länsstyrelsen anser att bästa möjliga teknik för rening av OFA-vatten ska tillämpas i samband med att Bränslehamnen nu byggs ut och mängden hanterade petroleumprodukter ökar. Länsstyrelsen bedömer att det är oklart om det inom hamnen och depåerna finns en tydlig uppdelning mellan OFA-vatten och dagvatten som normalt inte ska vara förorenat med olja. En lämplig strategi för att begränsa utsläppen av oljeföroreningar till vatten är att kartlägga de olika typer av avloppsvatten som förekommer, vidta åtgärder för att begränsa mängderna av OFA-vatten samt rena detta vatten med bästa tillgängliga teknik. Enligt länsstyrelsen är

det rimligt att varje depå har oljeavskiljare för OFA-vatten, men den slutliga behandling som kan behövas därefter bör vara gemensam och kan lämpligen ligga inom hamnens område. En sådan reningsanläggning bör utrustas med en avstängningsmöjlighet.

Hamnen har anfört att det pågår en utredning som bl.a. omfattar kartläggning av förhållandena för OFA-vatten och dagvatten. Det är positivt att en sådan utredning har påbörjats, men resultatet har inte kunnat läggas fram i det här målet.

Länsstyrelsen anser att frågan om kartläggning av vattenströmmar, åtgärder för att begränsa utsläpp samt behandling av OFA-vatten bör skjutas upp under en provotid av ett år från det att denna dom vunnit laga kraft. Utredningen bör lämpligen genomföras i samråd med depåerna och tillsynsmyndigheten. Resultatet av utredningen med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska därefter lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Hamnen har uppgett att den äger och förvaltar brandvattenledningar och därtill hörande pump. Mot den bakgrunden bedömer länsstyrelsen att hamnen även har en del av ansvaret för att släckvatten tas om hand. Vid bekämpning av en brand i en cistern uppstår stora mängder kyl- och släckvatten. Länsstyrelsen bedömer att sådant vatten innehåller ämnen som är toxiska och svårnedbrytbara. Kyl- och släckvatten bör därför samlas och därefter tas om hand på lämpligaste sätt för att minimera skadorna på miljön.

Länsstyrelsen anser därför att hamnen ska utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att skydda mot spridning av kyl- och släckvatten till mark och vatten. Utredningen bör lämpligen genomföras i samråd med depåerna, tillsynsmyndigheten och brandförsvaret under en provotid av ett år från det att denna dom vunnit laga kraft. Resultatet av utredningen med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska därefter lämnas in till mark- och miljödomstolen.

Synpunkter på hamnens villkorsförslag

Länsstyrelsen har i huvudsak anfört följande beträffande hamnens förslag till villkor.

Villkorsförslag 9 (tid för grumlande arbeten)

Länsstyrelsen godtar att grumlande arbeten får utföras fram till den 31 mars.

Länsstyrelsen föreslår att villkoret formuleras på följande sätt.

- Grumlande arbeten får inte utföras under perioden från och med den 31 mars till och med den 1 september. Grumlande arbeten får bedrivas endast under förutsättning att kontroll av turbiditet sker på föreskrivet sätt. Vid behov får tillsynsmyndigheten bevilja dispens för grumlande arbeten till och med den 30 april för slutförandena av arbetena, förutsatt att arbetena sker forcerat under en säsong.

Villkorsförslag 11 (kontrollprogram)

Länsstyrelsen anser att syftet med ett kontrollprogram ska vara att dels redovisa hur villkor förenade med tillståndet uppfylls, dels kontrollera och följa upp den miljöpåverkan som verksamheten medför. Mätningarna är därmed till nytta för verksamhetsutövarens möjligheter att styra arbetet för att minska miljöpåverkan. Kontroller behöver även utföras en tid efter det att arbetena har utförts.

Villkorsförslag 13 (tid för dumpning)

Samma som för villkorsförslag 9 ovan.

Villkorsförslag 15 (kontrollprogram)

Länsstyrelsen anser att detta villkor kan slås ihop med villkorsförslag 11, eftersom endast ett kontrollprogram kommer att upprättas som kommer att beskriva både muddring och dumpning.

Villkorsförslag 16 (begränsningsvärde)

Länsstyrelsen avstyrker att begränsningsvärdet ska betraktas som uppfyllt om 8 av 10 värden uppfyller kraven. En sådan formulering är oprecis och svår att följa upp. Det är i princip omöjligt att uppnå så höga halter som förslaget anger och det bör därför vara ett begränsningsvärde som inte får överskridas. Länsstyrelsen anser att åtgärdsvärdet ska fastställas i kontrollprogram för att medge flexibilitet att justera åtgärdsvärdet efter de erfarenheter som erhålls under arbetena. Om åtgärdsvärdet ska fastställas i domen ska även de åtgärder som ska vara förknippade med ett överskridande vara fastställda i domen. I övrigt tillstyrker länsstyrelsen villkoret.

HaV

Muddring

Sedimenten som hamnen avser att muddra är delvis kraftigt förorenade. Det måste därför ställas höga krav på försiktighetsmått och användande av bästa möjliga teknik under utförandet av både muddring och dumpning.

Hamnen anger att muddring av kraftigt förorenade sediment kommer att utföras med miljöskopa. HaV anser att miljöskopa ska användas genomgående av de övre lagren (ner till 40 cm) av sedimenten, eftersom det kommit fram genom de prover som tagits att ytsedimenten visar en mycket stor avvikelse (klass 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder) från den naturliga bakgrunden vad avser kvicksilver och stor avvikelse (klass 4 enligt samma bedömningsgrunder) för koppar i både Bränslehamnen och Igelsta. Vidare innehåller ytsedimenten i båda områdena höga halter av TBT och PCB (klass 4–5). Att använda miljöskopa eller motsvarande teknik är även motiverat av att geotextilduk inte är möjlig att använda i detta fall på grund av de risker för sjösäkerheten som en sådan teknik innebär. Det är därför viktigt att man med andra metoder försöker begränsa spridningen av sediment och föroreningar så långt möjligt.

Föroreningshalterna är högre på Igelstasidan, men det finns provtagningspunkter på den sida där Bränslehamnen ligger med mycket höga halter kvicksilver. Dessa områden anser HaV ska muddras med miljöskopa. Eftersom dessa områden beskrivs som mindre, bör de eventuellt kunna muddras även under etapp 1 då utrustningen finns på plats. De extra kostnader som hamnen redovisat bör då kunna undvikas.

Tidpunkt för muddring

Hav kan acceptera att grumlande arbeten påbörjas redan den 1 september. Däremot anser myndigheten att grumlande arbeten så långt möjligt ska undvikas under våren för att begränsa den negativa påverkan på den vårlekande fiskens lek och yngelutveckling.

Enligt hamnens beräkningar tar etapp 1 tre månader. Den arbetstid för grumlande arbeten som HaV föreslår uppgår till 6,5 månader i följd. Rimligen bör arbetena hinnas med under denna tid förutsatt att vintern inte är extremt kall. Om så skulle bli fallet kan hamnen ansöka om förlängd arbetstid för grumlande arbeten hos tillsynsmyndigheten genom delegationsvillkor. HaV anser att utläggning av erosionsskydd samt byggnation av kaj kan tillåtas utan årstidsrestriktioner.

Villkor om grumling

Hamnens utförande med metoder och försiktighetsmått bör styras genom ett allmänt villkor om att störande grumling vid muddring och en eventuell dumpning bör begränsas i möjligaste mån. Villkoret bör sedan följas upp genom kontrollprogrammet där begränsningsvärden för suspenderande ämnen fastställs. HaV överlåter till tillsynsmyndigheten att föreslå begränsningsvärden för grumling.

Övertäckning

Om dumpning av muddermassor kräver att massorna täcks över av rena massor för att inte skapa en olägenhet för miljön kan det sättas i fråga om dispens över huvud taget kan ges. En fungerande övertäckning torde kräva betydande insatser. Det är ingen metod som i dagsläget är särskilt beprövad i Sverige och det saknas uppföljning av metodens funktion på längre sikt.

En fullt fungerande övertäckning kräver att resuspension av förorenade partiklar till vattenmassan förhindras, att bioturbation förhindras och att diffusion av föroreningar från sedimenten till vattenmassan förhindras. T.ex. finns det risk för att de underliggande sedimenten sprids när renare sediment dumpas ovanpå dem. Det finns även en risk för att föroreningarna sprids när bottenlevande organismer återkoloniserar sedimenten och rör om i dem.

En övertäckning på sätt hamnen föreslår innebär inte att problemet med miljögifterna är löst utan att det endast är mer eller mindre tillfälligt begrävt. För att säkerställa en långsiktig och stabil förvaring av de kontaminerade sedimenten förutsätts att ingen framtida omrörning sker. Med hänsyn till att dumpning och övertäckning kommer att ske inom ett hårt trafikerat och centralt område är det sannolikt att någon form av bottenarbeten kommer att ske i området i framtiden. HaV anser därför inte att det är säkert att dumpning på sätt hamnen föreslagit kan ske utan olägenhet för människors hälsa och miljön på längre sikt.

TBT

HaV ser det som positivt att den största mängden TBT kommer att tas upp på land. Myndigheten anser dock att endast massor med lägre halt TBT än 50 µg/kg TS ska få dumpas. TBT är ett ämne som på grund av sin höga toxicitet över huvud taget inte ska få förekomma i akvatisk miljö. Även 50 µg/kg TS är från ett vattenmiljöperspektiv ett för högt värde.

Hamnen har hävdade att det endast är i två punkter som massor som ska muddras och sedermera dumpas där halten TBT uppgår till 69 µg/kg TS. I Övrigt är halterna under 50 µg/kg TS. Det innebär att det borde vara möjligt för hamnen att ta upp även de delar av sedimenten som kan antas innehålla högre halter av TBT än 50 µg/kg TS utan avsevärt förhöjda kostnader.

Dumpningsplatser

En övertäckning av rena massor kommer sannolikt under en viss tid medföra att de förorenade sedimenten ligger kvar. Efter ett antal år med kontinuerlig påverkan från fartygens propellerströmmar finns det dock en risk för att underliggande förorenade massor resuspenderas. Den risken bedömer HaV vara för stor för att dispens från förbudet mot dumpning ska kunna medges.

Kontrollprogram

Under muddrings- och eventuella dumpningsarbeten är det viktigt med ett kontrollprogram för att kunna kontrollera spridningen av sediment och föroreningar. Därför anser HaV att hamnen senast tre månader innan de tillståndsgivna arbetena påbörjas ska ge in ett förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten för godkännande. I programmet ska preciseras mätmetoder, mätfrekvenser och begränsningsvärden för spridning av partiklar under arbetstiden.

För det fall dispens från förbudet mot dumpning medges bör en uppföljning ske som kontrollerar att sedimenten ligger kvar på platsen och bekräftar att inget läckage av föroreningar från de underliggande sedimenten sker. En sådan uppföljning bör ingå i kontrollprogrammet. En lämplig åtgärd för det fall det visar sig att resuspension sker kan vara att ytterligare täcka med rena massor.

Förslag till villkor

HaV har begärt att ett tillstånd till de sökta verksamheterna och, för det fall domstolen bifaller hamnens ansökan om dispens, en dispens från förbudet mot dumpning ska förenas med följande villkor.

1. Muddring av förorenade sediment ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar en negativ miljöpåverkan (dvs. med miljöskopa eller motsvarande teknik).
2. Muddring, dumpning och andra grumlande arbeten ska utföras under perioden 1 september – 31 mars.
3. Muddring och dumpning ska utföras på ett sådant sätt att störande grumling begränsas i möjligaste mån.
4. Endast muddermassor med TBT i halter som understiger 50 µg/kg TS får dumpas.
5. Ackumulationsförhållandena inom dumpningsområdena ska bibehållas.
6. Hamnen ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten för godkännande ge in förslag till slutligt kontrollprogram som preciserar mätmetoder, mätfrekvens, och begränsningsvärden för spridning av partiklar under arbetstiden. Kontrollprogrammet ska även innehålla en uppföljning av bottenens beskaffenhet på dumpningsplatsen efter utförd dumpning och beskrivning av metod för att undersöka och kontrollera att ackumulationsförhållandena på

dumpningsplatsen bibehålls över tid. Om läckage av miljögifter sker efter dumpningen ska ytterligare åtgärder vidtas, såsom ytterligare täckning.

7. Hamnen ska per dumpningsplats och år redovisa: dumpade volymer, innehåll av föroreningar och om arbetet är avslutat eller ej samt dispensbeslutets diarienummer. Uppgifterna ska skickas till HaV och tillsynsmyndigheten.

SGU

SGU:s generella riktlinjer vid muddring och dumpning är att i de fall höga halter av miljögifter (klass 5 i enlighet med Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och högre) konstateras i de sediment som ska muddras bör de starkt förorenade sedimentskikten avlägsnas och behandlas på land enligt reglerna för miljöfarligt avfall/förorenad mark innan det egentliga muddringsarbetet påbörjas. För att minimera spridningen av uppmuddrade sediment till vattenmiljön bör s.k. miljöskopa eller liknande teknik användas för muddringsarbetet.

Deponering av muddermassor kan till del anpassas så att effekterna reduceras. Det kräver dock kännedom om dels sammansättningen av det material som ska deponeras, dels havsbottnens uppbyggnad, och dels pågående sedimentdynamiska processer. Grundläggande är att de tillkommande massorna bör ge en så liten förändring som möjligt av den naturliga havsbottnens sammansättning.

SGU bedömer utifrån egna undersökningar från slutet av 1990-talet att det förekommer eller har förekommit ackumulation av finsediment och organiskt material i det aktuella området. Om dumpning sker i de av hamnen föreslagna djuphålorna, bör ett kontrollprogram inrättas för övervakning av eventuell erosion, borttransport, resuspension och läckage av sediment och miljögifter. Detta program bör innehålla mätningar med multistråleekolod, sidoavsökande sonar och sedimentekolod samt provtagningar och visuella observationer av botten. Om

läckage av miljögifter sker efter dumpningen, bör åtgärder vidtas såsom t.ex. ytterligare täckning.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har begärt att ett tillstånd för hamnen ska förenas med följande villkor.

1. Mudderverk och övriga farkoster ska vara utrustade med AIS-transponder.
2. Efter slutförd muddring ska alla ytor där bottentopografin förändrats (muddrade ytor samt tippområden) sjömätas i enlighet med sjömätningstandard FSIS 44 samt inrapporteras till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

I övrigt har Sjöfartsverket inte haft några synpunkter på hamnens ansökan.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har pekat på att bolaget har luftledningar som går över det aktuella arbetsområdet och påmint om det säkerhetsavstånd som gäller för dessa ledningar. Bolaget har också framhållit att det också har en markkabel som korsar norr om området där muddring planeras ske, men förklarat att den, enligt bolagets bedömning, inte kommer att påverkas av de aktuella arbetena.

Astra Zeneca AB

Astra Zeneca AB har pekat på att tillräckliga försiktighetsåtgärder måste vidtas så att bolagets utloppsledning från dess interna reningsverk som finns i området inte skadas.

HAMNENS BEMÖTANDE*Länsstyrelsen***Fartygens storlek**

Hamnen söker tillstånd för utökade mängder gods och motsätter sig därför länsstyrelsens krav på att fartygens storlek ska begränsas. Det kan nämnas att ett fartyg i storleksordningen 40 000 bruttoregisterton som regel har ett djupgående om ca 11,5 m.

Hamnen måste få göra kostnadskrävande investeringar för nya sjöfartsanläggningar i en logisk följd med minst ett 30-årigt perspektiv. Hamnen kan inte begränsas av fartygsstorlekar som omöjliggör att ta emot de större fartyg som förväntas kunna ankomma efter en tillståndsprövad och utbyggd farled.

Det är Sjöfartsverket som ansvarar för farleden och kommer att ansvara för planerad farledsutredning samt för MKB och ansökan om tillstånd m.m. i den allmänna farleden mellan Landsort och Södertälje. Det är vidare sjöfartsmyndigheterna som utfärdar rekommendationer för fartygstrafiken i farleden till Södertälje hamn

Den nu aktuella prövningen av en utökad verksamhet i Bränslehamnen saknar samband med prövningen av en utbyggd farled mellan Södertälje och Landsort och de rekommendationer om fartygsstorlek som kan följa med en sådan prövning.

Det är många faktorer som påverkar om erosionsskador uppstår i en farled eller inte. Det är inte bara fartygens storlek som har betydelse. Fartygens hastighet i trånga och erosionskänsliga avsnitt är oftast den parameter som har störst betydelse.

Muddring

Det finns inga indikationer på att tidigare utförda muddringar har gett en negativ miljöpåverkan av betydelse. Hamnens arbeten innebär att det genom muddring blir renare på muddringsytorna och att förorenade sediment på dumpningsplatserna täcks över.

Hamnen motsätter sig länsstyrelsens krav och påstående om att etapp 2 bara är nödvändig om åtgärder utförs i farleden så att fartyg med 11,5 m djupgående kan ankomma Bränslehamnen. Hamnen måste få möjlighet att bygga om sina anläggningar i en logisk följd och anpassade för framtida djupgående och tonnage med hänsyn till avtal om ökade leveranser. Som framgår av den tekniska beskrivningen till hamnens ansökan tar det väsentligt längre tid att bygga anläggningarna och installera nya produktledningar i etapp 2 (ca 12 månader) jämfört med muddringen i etapp 2 (ca 2 månader). Kostnaden för att bygga om kajplats 6 är ca 60 Mkr och att muddra i etapp 2 ca 13 Mkr.

Att först bygga om kajplats 6 för ökade volymer och för 9 m djupgående och sedan tvingas bygga om kajplats 6 på nytt för 11,5 m djupgående och med betydande bränslevolymer i drift låter sig inte göras utan betydande risker för driftstopp och väntetider på ledig kajplats för ankommande fartyg. Det skulle dessutom vara en dålig hushållning med resurserna. Båda kajerna måste vara klara och driftsatta innan hamnen kan ta emot de sökta volymerna.

Som framgår av sammanfattningen i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie bedöms där att hela åtgärdspaketet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Muddring av förorenade massor på nivån ca -18 till -14 m inom vändzonen

Hamnen motsätter sig alla krav på att utföra miljösanering av de bottensediment i Igelstaviken som ligger utanför de områden som krävs för att utföra entreprenaden.

Den yta norr om djuphålan i Igelstaviken som länsstyrelsen nu begär att hamnen ska sanera avser hamnen att till större delen täcka med mer än 1 m rena massor.

Den yta som länsstyrelsen redovisar har följande omfattning.

Muddringsarea	ca 19 000 m ² med sanering till 0,4 m djup
Muddringsvolym	minst 7 600 m ³
Muddringsmängd	minst 8 700 ton (vattenhalt på 63-80%)

Föroreningsmängderna kan uppskattas enligt följande

Koppar	Ytterligare 127 kg jämfört med de 300 kg som tas upp på land och 200 kg som tippas i havet och täcks över enligt hamnens ansökan.
Kvicksilver	Ytterligare 5,5 kg jämfört med de 14,7 kg som tas upp på hamnens ansökan.
TBT	Ytterligare 0,25 kg jämfört med de 0,8 kg som tas upp på land och 0,1 kg som tippas i havet och täcks över enligt hamnens ansökan.

Kostnaderna för denna sanering i och norr om djuphålan i Igelstaviken är minst 7,5 miljoner kr. Hamnen anser att miljönyttan med länsstyrelsens krav på ytterligare muddring inte står i rimlig proportion till kostnaderna och andra negativa miljöeffekter som följer av att transportera 7 600 m³ massor med mer än 750 lastbilslass till deponi.

Det kan tilläggas att hamnen genom dumpning i djuphålans grundare delar kommer att täcka ca 12 000 m² av den av länsstyrelsen begärda saneringsytan om ca 19 000 m². Resterande yta innehåller ca 53 kg koppar, 2,6 kg kvicksilver och 0,09 kg TBT.

Det bör också nämnas att det är svårt att med en miljöskopa (horisontalskopa) muddra trappstegsformat i förorenade slänter för att ta bort en specifik mäktighet förorenat ytskikt utan att det medför stora muddringsvolymmer.

Som redan framgått kommer den av hamnen föreslagna muddringen och dumpningen innebära att huvuddelen av föroreningarna inom vändzonen tas bort. Arbetena innebär också att spridning av föroreningar inom ca 130 000 m² av vändzonens totala yta om 150 000 m² undviks.

Utanför hamnens arbetsområde ansvarar hamnen inte för de föroreningar som finns på botten i Igelstaviken. Krav på sådana saneringsåtgärder kan istället ställas på de statliga miljömyndigheterna. Hamnen är inte ansvarig för föroreningarna i Igelstaviken och äger inte heller den fastighet där länsstyrelsen kräver att ytterligare muddring ska ske.

Av en sammanställning som hamnen gett in i målet kan mängden kvicksilver som har muddrats sedan 1970-talet i samband med bl.a. fördjupning och utvidgning av farleden och Södertälje kanal beräknas till uppemot 1 000 kg.

Miljömyndigheterna är självfallet medvetna om att icke muddrade bottnar, vikar och stränder mellan Linasundet i Mälaren och i vart fall ner till Bränninge i Hallsfjärden är allmänt kraftigt förorenade med bl.a. kvicksilver. Det är bl.a. dessa föroreningar som i framtiden kommer att grumlas upp av naturliga vågor och strömmar samt av fartyg och fritidsbåtar och till slut samlas i djuphålor.

Den sökta verksamheten och större fartyg innebär inte att risken för spridning av föroreningar eller erosion ökar. Tvärtom minskar risken för spridning av föroreningar och erosion genom de av hamnen föreslagna åtgärderna.

Dumpning

Hamnen motsätter sig länsstyrelsens krav på villkor om dispens för dumpning meddelas.

Som redan framgått motsätter sig hamnen länsstyrelsens krav på ytterligare muddring av området norr om djuphålan i Igelstaviken.

Hamnen har vidare redogjort för hur lermassor ska dumpas och hävdar med lång erfarenhet från tidigare muddertippningar att länsstyrelsens krav beträffande dumpningen av lermassor kommer att uppfyllas.

Hamnen har redan åtagit sig att nyttiggöra friktionsmassor överst, eftersom det är lättast att få till en jämn spridning av sådana massor. Däremot är det ingen miljövinst att kräva att 3 dm av det övre lagret ska utgöras av sand och grus. Hamnen har visat att postglacial- och glaciallera är mera motståndskraftiga mot erosion än sand. Om det finns avsnitt med lera eller lerklumpar i ytan, ger det ett ännu bättre skydd av underliggande sediment på grund av sin täthet och kohesion (elektrokemiska bindningskrafter mellan de individuella partiklarna).

Hamnen motsätter sig kravet på att ackumulationsförhållandena ska bibehållas på dumpningsplatserna och har även ställt sig frågande till kravet på att ha ackumulationsförhållanden i en hamnbassäng. Nu kommer dumpningsplatsen vid Halls holme på grund av stora djup ändå att vara ett ackumulationsområde efter utförd dumpning. På grund av sättningar efter utförd dumpning i djuphålan vid

Igelsta kommer även där att kvarstå en djuphåla där lösa massor till viss del kan ackumuleras.

I vändzonen är dock det viktigaste kravet att man kapslar in förorenade och svagt kontaminerade massor med rena massor som bättre kan motstå erosion jämfört med de nuvarande förhållandena. Med tanke på djupet (ca 15 m) och hur fartygen opereras i vändzonen förväntas ingen erosion av betydelse kunna uppkomma av de dumpade massorna i detta område.

Hamnen motsätter sig också en begränsning av djupnivån för uppfyllnad av lermassor. Det är bättre att kapsla in botten i och kring den förorenade djuphålan med erosionströga material så långt det är möjligt med en fyllning till 15 m djup. Det är 2,5 m djupare än muddrade ytor med 12,5 m ramfritt djup inom vändzonen. Bottenklarningen mellan fartygens köl och botten vid djuphålan kommer vara 3,5 m vid ankomst för fartyg med framtida maximalt djupgående om 11,5 m.

Vid ankomst kommer de största fartygen att vändas innan de lägger till vid kaj för lossning på styrbords (höger) sida. Vändningen kommer att ske med assistans av två bogserbåtar som har ca 5 m djupgående. Alternativt förs fartygen med bogserbåtar direkt till kaj för lossning på babords (vänster) sida. Då vänds fartygen efter lossning i ballastkondition med bogserbåtar i samband med avgång. Vid avgång är fartygen i allmänhet i ballastkondition. Då blir bottenklarningen minst 7,5 m vid passage av djuphålan.

Propellerströmmarna förväntas som regel bli små ($< 0,4$ m/s) på botten vid djuphålan, både vid ankomst och vid avgång. En utbyggd vändzon för 12,5 m ramfritt djup och uppfyllnad av djuphålan med rena och mindre erosionskänsliga material ger bra betingelser, inte bara för de större fartygen utan givetvis även för fartyg med mindre djupgående.

Slutligen motsätter sig hamnen länsstyrelsens krav på att i ett miljöövervakningsprogram kunna kontrollera om rena och förorenade sediment sprids efter dumpningstillfället. Det finns inte någon praktisk möjlighet att kunna särskilja vad som tillförs och sprids av föroreningar från omgivande allmänt kontaminerade bottnar i området och vad som skulle kunna komma från de aktuella djuphålorna. Det går inte heller att beträffande djuphålorna avgöra vad som är resultatet av sättningar och vad som skulle kunna bero på en eventuell erosion.

Kontrollprogrammet för Mälärprojektet omfattar huvudsakligen uppföljning av förhållandena i Mälaren och saknar i stora delar samband med hamnens projekt. Hamnen anser att det är lämpligare att medverka i Astra Zeneca AB:s miljökontrollprogram som pågått sedan 1998 och som alltjämt pågår med provfisken minst vartannat år. Hamnen kan åta sig att redovisa relevanta resultat från detta program vid tre tillfällen inom en sexårsperiod efter utförda muddringsarbeten.

Verksamhetsområde

Hamnen motsätter sig att vändbassängen ska anses vara en del av hamnens verksamhetsområde. Vändzonen ligger delvis i en allmän farled och används av fartyg till och från de olika hamnarna i området och till och från hamnarna i Mälaren.

Närmare redovisning av hanteringen av OFA-vatten och dagvatten samt kyl- och släckvatten

I hamnen är det respektive depåägare som svarar för sina OFA-anläggningar, vilket också regleras i deras respektive tillstånd. Hamnen har tagit på sig ett gemensamt ansvar med depåerna i den pågående Domino-utredningen genom att samordna med utredningar angående hantering och utsläpp från dag-, OFA- och släckvatten. I den utredningen deltar representanter från Södertälje kommun och tillsynsmyndigheten och nödvändiga miljökrav kommer därmed att bevakas. Beroende på utökade och

nya verksamheter och nya operatörer är det osäkert när utredningen kan visa resultat med förslag till åtgärder.

När det gäller dagvattenhanteringen har hamnen i dagsläget kontroll över vad som krävs för att minska risken för utsläpp från de tre utsläppspunkterna. Att som länsstyrelsen anser att för slutlig behandling bygga en gemensam reningsanläggning för OFA- och dagvatten är olämpligt med hänsyn till topografin inom hamnens område.

Länsstyrelsens synpunkter på hamnens villkorsförslag

Hamnen delar länsstyrelsens uppfattning att förslaget till villkor 15 kan slås ihop med villkor 11. Hamnen kan vidare godta länsstyrelsens förslag till justering av villkor 16 om det till villkoret fogas följande mening.

Tillsynsmyndigheten får medge högre totalhalter i enskilda fall och för kortare period om det kan motiveras av en kortare sammanagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet för vattenmiljön.

Miljönämnden i Södertälje kommun

Hamnen har åtagit sig samordningsansvaret för dagvattenhanteringen i Bränslehamnen. Som redan framgått delar hamnen inte miljönämndens uppfattning om vilka massor som bör tas om hand på land.

HaV

Muddring

Muddring kommer att ske med stor försiktighet och med grävpositioneringssystem, miljöskopa och med stor stödbengrävare. Hamnen har vidare redogjort för att det rör sig om mycket små mängder föroreningar. Det är vidare kontraproduktivt från miljösynpunkt att muddra ett ställvis mycket tunt förorenat ytskikt inom område 4 med miljöskopa och ta upp små mängder TBT med halter endast något över 50 µg/kg TS och kvicksilver över 0,7 mg/kg TS på sätt HaV önskar. Om det inte är

miljömässigt motiverat, är det en onödig kostnad att behöva muddra ett område två gånger. Merkostnaden för att muddra en yta en extra gång är ca 100 kr/m². För ett område om ca 30 000 m² i område 4 blir den totala kostnaden ca 3 miljoner kr.

För att belysa problematiken med att muddra tunna skikt med små föroreningsmängder vill hamnen anföra följande praktiska och ekonomiska aspekter.

Område 4 är 57 000 m². För att muddra bort ett skikt på 5 cm måste man muddra minst 20 cm under botten med hänsyn till muddringstoleranser och till att botten inte är helt plan. Det innebär att ca 11 500 m³ muddermassor behöver muddras, lastas upp på land samt transporteras till deponi för avvattning och slutdeponering. Om därtill område 3 behöver tas upp på land, kommer det till ca 7 400 m³. Område 3 är 18 500 m² och där avser hamnen att muddra med miljöskopa för att minimera grumling. Dessa massor kommer att dumpas först i djuphålan vid Igelstaviken. För område 3 och 4 innebär det sammantaget nästan 19 000 m³. Det skulle innebära en extra kostnad för hamnen om ca 20 miljoner kr.

Tidpunkt för muddring

Hamnen anser att tid för muddrings- och dumpningsarbeten ska medges till den 15 maj. Det delegationsvillkor som HaV föreslagit är inte lagligt möjligt att meddela.

Villkor om grumling

Effekterna på miljön av störande grumling vid muddring och dumpning kommer att begränsas med de arbetsmetoder och tidsrestriktioner som hamnen föreslagit.

Hamnen motsätter sig att villkor om grumling ska sättas av tillsynsmyndigheten.

Om begränsningsvärden för grumling ska fastställas, ska sådana tillstånd fastställas av mark- och miljödomstolen.

Övertäckning

Se ovan vad hamnen anfört till bemötande av länsstyrelsens synpunkter.

TBT

Med hänsyn till TBT-halterna i omgivningen vidhåller hamnen att gränsen för de massor som ska få dumpas bör vara 100 µg/kg.

Dumpningsplatser

Se ovan vad hamnen anfört till bemötande av länsstyrelsens synpunkter.

Kontrollprogram

Se ovan vad hamnen anfört till bemötande av länsstyrelsens synpunkter.

Förslag till villkor

Se ovan vad hamnen anfört till bemötande av länsstyrelsens synpunkter.

SGU

Hamnen följer SGU:s allmänna riktlinjer vid muddring och dumpning.

1. Bottensedimentens sammansättning är noggrant undersökta inom muddrings- och dumpningsområdena och de förorenade sedimenten tas upp på land till godkänd deponi.
2. Bästa möjliga teknik används för muddring med miljöskopa av de förorenade och lösa ytsedimenten och åtgärder vidtas därmed för att motverka grumling och sedimentspridning.

3. Havsbotten är noggrant undersökt och de sedimentdynamiska processerna visar på ackumulationsförhållanden och att permanent syrebrist råder i bottenvattnet vid dumpningsplatserna.

SGU:s bedömning att bottnar med deposition av finsediment bör förbehållas leriga sediment och inte användas för grovkorniga sediment gäller för öppna bottnar som inte är typiska ackumulationsbottnar. Syftet är där att inte blanda olika sedimenttyper som ingår i sedimentdynamiska processer.

I ackumulationsbottnar kommer dumpade muddermassor av både finsediment och grövre massor att ligga kvar.

Hamnen avser att låta täcka över och kapsla in de förorenade sedimenten i djuphålorna genom att påföra betydande mängder muddermassor, först lågkontaminerade och helt rena lersediment för att sedan jämnt sprida muddermassor med friktionsjord överst. Det är en internationellt väl beprövad metod.

Beträffande SGU:s krav på kontrollprogram kan hänvisas till vad som anförts ovan under hamnens bemötande av länsstyrelsens synpunkter.

Sjöfartsverket

Hamnen har medgett Sjöfartsverkets krav på villkor.

Vattenfall Eldistribution AB

Hamnen kommer i arbetshandlingar att föreskriva gällande skyddsavstånd i enlighet med vad Vattenfall Eldistribution AB redovisat.

Astra Zeneca AB

Hamnen har utfört hydroakustiska undersökningar med side-scan sonar som visar att Astra Zeneca AB:s utloppsledning ligger på betryggande avstånd från Bränslehamnen och dess vändzon.

DOMSKÄL*Inledning*

Mark- och miljödomstolen anser att hamnen ska beviljas tillstånd till befintlig och utökad hamnverksamhet i enlighet med hamnens ansökan. Samma sak gäller för den ansökta vattenverksamheten (dvs. muddring och ombyggnad av kajer m.m.). Det meddelade tillståndet ska förenas med villkor och tillsynsmyndigheterna ska ges viss delegation. Dessutom anser domstolen att hamnen ska utföra prøvotidsutredningar beträffande hanteringen av dag-, OFA- samt kyl- och släckvatten i Bränslehamnen.

Domstolen anser vidare att hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning kan beviljas såvitt avser den djuphåla som är belägen nordväst om Halls holme. Den meddelade dispensen ska förenas med villkor och tillsynsmyndigheten ska ges viss delegation. Däremot anser domstolen att hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning ska avslås avseende den djuphåla som ligger i Igelstaviken.

Mark- och miljödomstolen anser även att tiden för de aktuella arbetena och tiden för att anmäla anspråk om oförutsedd skada kan bestämmas i enlighet med vad hamnen begärt. Däremot avslår domstolen hamnens begäran om att tillstånden ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Till sist anser mark- och miljödomstolen att den prövningsavgift som tidigare bestämts ska fastställas slutligt och att länsstyrelsens krav på ersättning för rättegångskostnader ska bifallas.

Skälen för dessa bedömningar kommer att redovisas i det följande under särskilda rubriker. Innan så sker finns det anledning att redan nu klargöra hur domstolen sker på prövningsramen och på behovet av att pröva målets olika delfrågor i ljuset av att hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning delvis avslås.

Hamnens ansökan innebär en samlad lösning för hur de olika arbetena i Bränslehamnen ska utföras och i vilken ordning det ska ske. Den har också utformats på sådant sätt att de lågkontaminerade eller mindre förorenade massorna, för att använda hamnens terminologi, ska dumpas i djuphålan i Igelstaviken och att djuphålan nordväst om Halls holme inte kommer att kunna utnyttjas för att dumpa alla icke förorenade muddermassor.

Mark- och miljödomstolen kan konstatera att omhändertagandet av muddermassorna är en följd av muddringsverksamheten och att det därmed är en förutsättning för tillståndet till muddring att muddermassorna kan tas om hand på ett från miljösynpunkt lämpligt sätt.

Det nu sagda innebär att hamnen inte utan vidare åtgärd kan ta de olika delarna i tillståndet i anspråk. Med hänsyn till att hamnen har möjlighet att genom utnyttjande av det delegationsvillkor som domstolen meddelar ta om hand om massorna på land, att på nytt ansöka om dispens avseende något annat dumpningsområde eller att efter ett överklagande få till stånd en godtagbar lösning på frågan om hur de aktuella muddermassorna ska tas om hand, anser domstolen att det ändå är ändamålsenligt att pröva samtliga delfrågor i hamnens ansökan (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 3488-10 den 22 februari 2011).

Domstolen kommer således att pröva samtliga de delfrågor som målet innehåller, låt vara att utgången i dispensfrågorna i vissa fall kommer att påverka prövningen av vissa detaljfrågor.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Mark- och miljödomstolen anser att miljökonsekvensbeskrivningen, med de därtill bilagda utredningarna samt med de utredningar och förtydliganden som genomförts under processens gång, är tillräckligt omfattande och av godtagbar kvalitet. Den kan därför ligga till grund för prövningen av hamnens ansökan.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas.

Miljökvalitetsnormer

Vattendelegationen klassificerade år 2009 den ekologiska och kemiska statusen för Igelstaviken. Vattenförekomsten har klassificerats som kraftigt modifierat vatten med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten. För sådana vattenförekomster anges ekologisk potential istället för ekologisk status. Den ekologiska potentialen klassificerades som måttlig. Vattenmyndigheten har fastställt miljökvalitetsnormen till god ekologisk potential med en tidsfrist till år 2021. Undantaget är övergödning och morfologiska förändringar med hänvisning till att det är kemiskt omöjligt. Den kemiska potentialen klassificerades som god, med undantag för kvicksilver.

Hamnen har redovisat påverkan på miljökvalitetsnormerna för luft och vatten av den sökta hamn- och vattenverksamheten samt dumpningen av muddermassor. Hamnen har angivit att den inte bedriver eller ansvarar för någon verksamhet som bedöms kunna förorena mark, grundvatten eller ge utsläpp till luft av betydelse.

För vattenverksamheten och dumpningen har hamnen angivit att det bedöms uppstå mycket små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i Igelstaviken vad gäller den ekologiska statusen och att konsekvenserna av grumling från bottensedimenten för vattenlevande organismer bedöms som små.

Dessutom har hamnen redovisat att muddringen medför positiva effekter genom att risken för resuspension och grundstötning minskar. För kemisk status har hamnen gjort bedömningen att risken är liten för påverkan orsakad av eventuella utsläpp av olje- eller bränslespill från entreprenadmaskiner samt spridning av föroreningar från uppgrumlade sediment.

För hamnverksamheten har hamnen redovisat vilka åtgärder som vidtas för att minska risken för spill och läckage av oljor från spilloljetråg och hydraul kranar. Vidare har hamnen angivit att den låga risken för miljöpåverkan vid kajanlöp, trots en ökning av antalet anlöp, inte medför att miljökvalitetsnormen för ytvatten påverkas.

Sammantaget gör hamnen bedömningen att verksamheten inte kommer att hindra att miljökvalitetsnormen för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus uppnås, med undantag för kvicksilver.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft har beräknats för kvävedioxid och partiklar PM₁₀. Utsläpp från fartygstrafiken till och från Bränslehamnen har beräknats öka för den sökta verksamheten jämfört med dagsläget. Skärpt internationell lagstiftning kan dock medföra att de i beräkningarna gjorda antagandena om emissionsnivåer kan komma att minska. För NO_x förväntas haltbidraget minska och utsläppen av svavel förväntas bli små. Sammantaget har hamnen angivit att det inte finns någon risk för att verksamheten medför att nu gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

Mark- och miljödomstolen gör bedömningen att – med den utgång målet fått i fråga om dispens från förbudet mot dumpning, de åtaganden Hamnen har redovisat samt med de villkor som domstolen föreskriver i denna dom – den sökta verksamheten inte kommer att påverka möjligheterna att innehålla miljökvalitetsnormerna för luft och vatten.

Tillstånds- och dispensfrågor samt frågor om villkor m.m.

Miljöfarlig verksamhet (9 kap. miljöbalken)

Inledning

Remissmyndigheterna har i huvudsak godtagit hamnens ansökan beträffande den befintliga och utökade hamnverksamheten.

Länsstyrelsen har dock begärt att tillståndet till hamnverksamhet ska begränsas till fartyg med ett djupgående om maximalt 9 m. Länsstyrelsen anser i den delen att konsekvenserna av att ta in större fartyg i farleden mellan Landsort och Södertälje inte har redovisats i tillräcklig utsträckning i ansökan. Dessutom anser länsstyrelsen att det finns en risk för att de aktuella arbetena blir onödiga för det fall farleden av en eller annan anledning inte kommer att anpassas för större fartyg. Länsstyrelsen anser vidare att vändzonen, dvs. området för manövrering och vändning av fartyg ska ingå i hamnverksamheten. Länsstyrelsen anser också att frågor om hanteringen av dag-, OFA- samt kyl- och släckvatten ska utredas under en provotid.

Hamnen har motsatt sig länsstyrelsens krav.

Tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen anser i denna del att hamnen har visat att miljöbalkens allmänna hänsynsregler är uppfyllda. Det har inte heller kommit fram något eller några förhållanden som utgör hinder mot att lämna det sökta tillståndet.

När det gäller de frågor som länsstyrelsen har väckt gör domstolen följande överväganden.

Beträffande fartygens djupgående kan mark- och miljödomstolen konstatera att länsstyrelsens invändningar framför allt tar sikte på de konsekvenser det kan föra med sig för miljön längs farleden mellan Södertälje och Landsort. Enligt

domstolens mening är det frågor som i första hand måste utredas och prövas i en framtida ansökan om tillstånd avseende farleden.

Det upplägg och den ordning för de aktuella arbetena som hamnen redovisat framstår från såväl praktiska som miljömässiga synpunkter som ändamålsenlig. Det framstår också från ett ekonomiskt perspektiv som rimligt att hamnen får möjlighet att genomföra de investeringar som hamnen anser vara nödvändiga, trots att frågan om tillstånd för farleden ännu inte i alla delar är utredda och en domstolsprövning ännu inte har initierats. Det gäller inte minst med hänsyn till att det sammantaget är fråga om förhållandevis omfattande och tidskrävande arbeten i ljuset av den pågående processen om förändringar i fråga om regionens bränsleförsörjning och de tidsramar som synes gälla för den processen.

Sammantaget anser mark- och miljödomstolen att det inte finns skäl att begränsa hamnens tillstånd till fartyg med ett maximalt djupgående om 9 m på sätt länsstyrelsen begärt.

Beträffande verksamhetsområdet kan mark- och miljödomstolen konstatera att det är vanligt förekommande vid miljöprövning av hamnverksamheter att verksamhetsområdet även innefattar vändzoner. I det här fallet är det dock flera hamnar med separata tillstånd som använder samma vändzon. Dessutom ligger större delen av vändzonen i den allmänna farleden. Vid sådana förhållanden anser domstolen att verksamhetsområdet bör avgränsas på sätt bolaget gjort i sin ansökan (se bilaga 1).

Med hänsyn till det anförda och med de särskilda villkor m.m. som framgår av domslutet anser mark- och miljödomstolen att tillstånd för befintlig och utökad hamnverksamhet kan beviljas.

Villkor

Mark- och miljödomstolen anser att hamnens förslag till villkor i denna del kan godtas, dock ska de i några fall ha en viss justerad utformning.

Uppskjutna frågor

När det gäller länsstyrelsens begäran om att mark- och miljödomstolen ska besluta om en prøvotidsutredning beträffande hanteringen av dag-, OFA- samt kyl- och släckvatten gör domstolen följande överväganden.

Hamnen har åtagit sig samordningsansvaret för dagvattenhanteringen inom Bränslehamnens område. Hamnen har också allt sedan ansökan gavs in förutskickat att en s.k. Dominoutredning som kommer att belysa de nu aktuella frågorna kommer att ges in under målets handläggning. Innan huvudförhandlingen gav hamnen dock besked om att den utredningen inte är slutförd.

Enligt mark- och miljödomstolen är det angeläget att de aktuella frågorna utreds i ett sammanhang och på ett övergripande plan regleras i ett tillstånd. Det bör ske inom ramen för hamnens tillstånd. Det förhållandet att frågorna också delvis regleras eller kan regleras i respektive depåägares tillstånd förändrar inte den bedömningen. Länsstyrelsens krav på prøvotidsutredning ska därför bifallas, dock med den justeringen att utredningen ska ges in till tillsynsmyndigheten. Prövotidsvillkoret ska utformas på sätt som framgår av domslutet.

Delegation

Enligt mark- och miljödomstolens mening bör det delegeras till tillsynsmyndigheten att fastställa de närmare villkor som behövs i fråga om hanteringen av dag-, OFA- samt kyl- och släckvatten efter det att prøvotidsutredningen getts in dit.

Av hamnens ansökan framgår vidare att viss omlastning till järnväg kan komma att ske i framtiden. Hur det rent praktiskt ska gå till har dock inte redovisats i detalj. Med hänsyn härtill och till hamnverksamhetens karaktär i övrigt bör det även delegeras till tillsynsmyndigheten att fastställa de närmare villkor som behövs i fråga om de risker som kan uppstå i hamnverksamheten.

Vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken)

Inledning

Länsstyrelsen har tillstyrkt muddring enligt etapp 1 och 2 enligt hamnens förslag under förutsättning att båda etapperna utförs under samma säsong. Om det inte är möjligt, har länsstyrelsen avstyrkt muddring i etapp 2. Länsstyrelsen anser vidare att kravet på ekonomisk lönsamhet inte är uppfyllt för muddring i etapp 2 om den inte utförs samma säsong som etapp 1, om inte farleden kommer att utvidgas. Länsstyrelsen har dessutom begärt att ytterligare muddring ska ske inom ett närmare angivet område i anslutning till djuphålan i Igelstaviken.

Länsstyrelsen och HaV har ställt krav på strängare villkor, bl.a. i fråga om tidsperioden för grumlande arbeten. Hamnen och dessa myndigheter har också olika uppfattning om huruvida begränsningsvärden i kontrollprogrammet ska fastställas av mark- och miljödomstolen genom denna dom eller inom ramen för kontrollprogrammet. Det råder också delade meningar om fortlöpande kontroller och åtgärder från hamnens sida kan krävas efter det att arbetena har slutförts.

Som redan framgått har hamnen motsatt sig dessa krav.

Tillåtlighet

Hamnen har beskrivit hur vattenverksamheten ska utföras och redovisat en planering för denna. En förutsättning för den sökta muddringsverksamheten är att

en av kajerna ska kunna användas under hela projektet för att verksamheten i Bränslehamnen ska kunna fortgå. Dessutom har hamnen anfört att kajerna inte kan byggas om eller förstärkas och erosionsskydd anläggas innan dess muddring skett ner till det slutliga hamndjupet, dvs. 12,5 m. Det innebär att det inte är möjligt att utföra samtliga grumlande arbeten under en säsong.

Mark- och miljödomstolen instämmer i Hamnens bedömning att det vore alltför ingripande att stoppa upp verksamheten helt och hållet i hamnen under hela den tid muddring och dumpning planeras att ske. Beträffande vad länsstyrelsen har anfört om miljökonsekvenserna av större fartyg i farleden mellan Södertälje och Landsort gör domstolen samma bedömning som redovisats ovan avseende frågan om tillåtlighet för hamnverksamheten.

Länsstyrelsens krav på att ytterligare muddring ska ske i området kring djuphålan i Igelstaviken bygger i stora delar på att dumpning ska ske där. Med hänsyn till att mark- och miljödomstolen, av skäl som närmare redovisas nedan, avslår hamnens ansökan om dispens i den delen faller flera av de argument som länsstyrelsen fört fram till stöd för sitt krav. Mot den bakgrunden och med beaktande av den utredning som lagts fram i målet delar mark- och miljödomstolen hamnens uppfattning att miljönyttan med ytterligare muddring inte står i rimlig proportion till de kostnader det skulle medföra för hamnen.

I övrigt anser mark- och miljödomstolen att hamnen har visat att miljöbalkens allmänna hänsynsregler såvitt avser den sökta vattenverksamheten är uppfyllda. Samma sak gäller för miljöbalkens krav på samhällsekonomisk övervikt för sådana verksamheter. Hamnen har också visat att den har nödvändig rådighet för verksamheterna. Det har inte heller kommit fram några andra omständigheter som innebär att verksamheten inte skulle vara tillåtlig.

Vid sådana förhållanden och med de särskilda villkor som framgår av domslutet anser mark- och miljödomstolen att tillstånd för den sökta vattenverksamheten kan beviljas.

Villkor

Skälen för de villkor som mark- och miljödomstolen anser vara nödvändiga för den sökta vattenverksamheten är följande.

Mark- och miljödomstolen anser att hamnens förslag till villkor om tid för pålnings- och spontningsarbeten och att förorenade massor ska muddras med miljöskopa kan godtas, dock med viss språklig justering. Vad som ska anses utgöra förorenade massor bör framgå av villkoret och utvecklas närmare nedan beträffande villkoren för dumpning. Villkoret om muddring bör även kompletteras på sätt HaV begärt, dvs. att muddring av förorenade sediment ska ske med stor försiktighet och med sådan teknik som minimerar en negativ miljöpåverkan.

Hamnen har gjort åtaganden om byggbuller från de arbeten som den sökta vattenverksamheten kan föra med sig och beträffande åtgärder för att skrämma bort fisk före sprängning. Enligt domstolens mening bör villkor föreskrivas i dessa delar i enlighet med hamnens åtaganden.

Mark- och miljödomstolen anser vidare att hamnens förslag om tid för muddring bör skärpas på sätt HaV begärt. Skälet för det är framför allt områdenas karaktär och att möjligheterna att vidta skyddsåtgärder för att minska grumling är begränsade. Dessutom bör villkoret formuleras så att det avser såväl muddring som annan grumlande verksamhet.

Begränsningsvärden beträffande partiklar i vattnet bör regleras i villkor i enlighet med vad hamnen föreslagit, såsom hamnen slutligt bestämt sin inställning i den delen.

Parterna är överens om hur kontrollprogrammet bör utformas såvitt det avser den sökta vattenverksamheten. Mark- och miljödomstolen gör i den delen ingen annan bedömning. De delarna av villkoret beträffande kontrollprogrammet som tar sikte på kontroller och krav på åtgärder efter utförd dumpning kommer att behandlas nedan under bedömningen av villkorsfrågorna beträffande dispensen från förbudet mot dumpning.

Hamnen har godtagit Sjöfartsverkets krav på villkor i fråga om sjösäkerhet och sjömätning. Mark- och miljödomstolen instämmer i bedömningen att villkor bör meddelas på sätt Sjöfartsverket begärt.

Delegation

Mot bakgrund av att mark- och miljödomstolen avslår hamnens ansökan om dispens från förbudet mot dumpning beträffande djuphålan i Igelstaviken kan hamnen i praktiken inte utan vidare åtgärder ta samtliga delar i det nu meddelade tillståndet i anspråk. För det fall hamnen väljer att lösa den frågan genom att på ett eller annat sätt ta om hand om muddermassorna på land bör tillsynsmyndigheten genom delegation ges möjlighet att meddela de villkor som behövs.

Dispens från förbudet mot dumpning

Inledning

Hamnen har ansökt om dispens för att dumpa 280 000 t fm^3 (teoretisk fast volym = - 20 % jämfört med t lm^3) muddermassor dels i en djuphåla nordväst om Halls holme, dels i en djuphåla i Igelstaviken.

Av ansökan framgår att ytan som är tänkt att använda som dumpningsplats nordväst om Halls holme ligger i farleden och är ca 90 000 m². Vattendjupet varierar mellan 22 – 23 m. En dumpning av 220 000 t lm^3 (teoretiskt lös volym) muddermassor

förväntas ge en höjning av sjöbotten med 2,5 m, dvs. vattendjupet skulle bli 19,5 m. De massor som ska dumpas i detta område ska vara s.k. rena massor enligt hamnens definition.

Området i Igelstaviken är beläget inom farleden och inom hamnens vändzon ca 200 m utanför kaj 7/8 och är ca 30 000 m². Området utgörs av en djuphåla där nuvarande vattendjup är 24 m. Vid dumpning av 130 000 tlm³ kommer botten att höjas 9 m så att medeldjupet inom området blir 15 m. De massor som ska dumpas i detta område är dels s.k. rena massor, dels lersediment och mindre förorenade massor, allt enligt hamnens definitioner.

Hamnen har i miljökonsekvensbeskrivningen angivit djuphålan vid Smörasken som en alternativ dumpningsplats. Hamnen har också uppgett att det finns andra djuphålor längre söderut. Djuphålan vid Smörasken ger enligt hamnen sex gånger längre transportvägar än de platser som hamnen har valt. Vidare anger hamnen att det är lämpligare att spara den som tipplats för framtida muddringar som kan behövas för förbättringar av farleden. Hamnen har även kännedom om att Sjöfartsverket undersökt två dumpningsplatser söder om Halls Holme i Hallsfjärden och att Sjöfartsverket har valt den lämpligaste (U12) för Mälarprojektet. Av de alternativa platser för dumpning som Sjöfartsverket har utrett, inom ramen för Mälarprojektet, utöver de som avser platser i Mälaren, återstår en dumpningsplats, Öster Skorvan i Hallsfjärden (U11). Den dumpningsplatsen valdes, enligt hamnen, bort av Sjöfartsverket på grund av att den ligger i en farled och att den har sämre bottenförhållanden.

Hamnen har dessutom redovisat alternativ till dumpning och närmare beskrivit alternativ hantering av rena massor på land samt alternativa metoder för förorenade massor, t.ex. solidifiering av massor och omhändertagande på land.

HaV har, som det får förstås, avstyrkt att dispens ges från förbudet mot dumpning med hänvisning till att det finns risker med att utföra dumpningar inom ett hamn- och farledsområde. SGU har hänvisat till SGUs riktlinjer för dumpning och angivit att om dumpning sker i de av bolaget föreslagna områdena, ett kontrollprogram bör upprättas. Länsstyrelsen har, för det fall dispens lämnas för dumpning i de aktuella djuphålorna, begärt att det ska meddelas ett antal villkor. Miljönämnden i Södertälje kommun har, som det får förstås, tillstyrkt att dispens ges. HaV och Miljönämnden i Södertälje kommun har ställt krav på strängare villkor än de som hamnen föreslagit i fråga om vilka muddermassor som ska få dumpas.

Ska dispens ges?

Det är förbjudet att dumpa avfall i Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon (15 kap. 31 § miljöbalken). Dispens från det förbudet får medges i enskilda fall, om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljön (33 § i samma kapitel). Enligt avfallsförordningen (2011:97) prövas en sådan dispensansökan av HaV (63 §). Dispensen ska avse visst slag och viss mängd avfall samt tiden, platsen och sättet för dumpningen. Enligt miljöbalken får en ansökan om dispens göras hos mark- och miljödomstolen, om dispens söks samtidigt som t.ex. ett tillstånd till muddring (21 kap. 3 §). Dispens enligt miljöbalken får ges för en begränsad tid och får förenas med villkor (16 kap. 2 §).

Vid val av dumpningsområde och vid bedömning av om dispens från förbudet mot dumpning kan medges bör ett antal kriterier vara uppfyllda.

SGU har i den delen hänvisat till myndighetens generella riktlinjer vid muddring och deponering där bl.a. följande anges. Deponering av muddermassor kan till del anpassas så att effekterna reduceras. Detta kräver dock kännedom om dels sammansättningen av det material som ska deponeras, dels havsbottens uppbyggnad, och dels pågående sedimentdynamiska processer. Grundläggande är att de tillkommande massorna bör ge en så liten förändring av den naturliga havsbottens sammansättning som möjligt. Vidare bör föroreningsfria leror,

inklusive sulfidleror, deponeras på en botten som är väl skyddad från vattenrörelser och där en naturlig deposition av finsediment pågår. Om möjligt bör ett bäcken väljas där permanent syrebrist i bottenvattnet/havsbotten råder. Dessa botten typer bör förbehållas leriga sediment och inte användas för deponering av grovkorniga sediment. Vid deponering av unga lösa ler- och siltsediment kan åtgärder för att motverka vattengrumling och sedimentspridning behöva vidtas.

Vidare bör, enligt mark- och miljödomstolens mening, nämnas att Sjöfartsverket i sin ansökan om tillstånd till Mälarprojektet bl.a. har haft som utgångspunkt vid sitt val av dumpningsplatser att dumpad volym inte ska fylla upp platsen så att bottenströmmar och bottenverkande krafter påverkas negativt samt att dumpningsplatsen ska ha ett ostört läge för fartyg och strömmar. I det målet har också mark- och miljödomstolen i ett villkor föreskrivit att dumpning får medföra en minskning av djupet inom respektive dumpningsområde med högst tio procent och att ackumulationsförhållandena inom dumpningsområdena ska bibehållas. Mark- och miljödomstolen kan vidare konstatera att villkor om att ackumulationsförhållandena ska bibehållas meddelas så gott som regelmässigt i rättspraxis när dispens från förbudet mot dumpning ges.

De av Hamnen valda dumpningsområdena är lokaliserade i närheten av Bränslehamnen i ett redan exploaterat område. Hamnen har redovisat att inga riksintressen för naturvård eller ekologiskt känsliga områden, Natura 2000 områden, naturreservat eller vattenskyddsområden ligger i närheten av Bränslehamnen. Inom området bedrivs inget yrkesfiske eller fritidsfiske av betydelse. Det finns fornminnen såsom fartygs/båtlämningar i området. Hamnen har medgivit att arkeologisk utredning enligt kulturminneslagen (1988:950) utförs i vattnet.

Dumpningsplatserna är enligt hamnen naturliga djuphålor och utgörs av ackumulationsbottnar. Även SGU och länsstyrelsen instämmer i denna bedömning. Områdena har tidigare använts för dumpning och bottnarna är kraftigt förorenade. De är s.k. döda bottnar där det råder syrebrist vilket innebär att ingen bottenfauna

eller fisk förekommer. Hamnen har ansökt om dispens för att dumpa muddermassor; lera, friktionsjord, sand och grusiga material och att täcka förorenade sediment med rena massor.

Dumpningsområdena är lokaliserade i närheten av Bränslehamnen i farleden. Djuphålan norr om Igelstabron ligger även inom den vändzon som bl.a. används av fartyg. Hamnen har hävdat att djuphålan nordväst om Halls holme kommer att vara ett ackumulationsområde även efter dumpning. Hamnen har beträffande djuphålan vid Igelstaviken förklarat att lösa massor endast till viss del kommer att kunna ackumuleras där efter utförd dumpning.

När det gäller resuspension har Hamnen redovisat att större fartyg kommer att assisteras av och vändas med hjälp av bogserbåtar i vändzonen. Vid ankomst, avgång och under vändningsoperationen kommer större fartyg att använda sin huvudpropeller med ett begränsat effektuttag. Större fartyg förväntas därför enligt Hamnen inte att öka erosionen i vändzonen jämfört med dagens situation. Hamnen har dessutom satt värdet av att ha ackumulationsförhållanden i en hamnbassäng i fråga och hänvisat till att det finns djuphålor längre ut där ackumulation av suspenderat material kan ske.

Mark- och miljödomstolen kan konstatera att det av det kartmaterial som hamnen har redovisat framgår att dumpningen i djuphålan i Igelstaviken innebär totalt 9 m höjning av bottenivån (varav 2-5 m utgör rena massor med hamnens definition) och att bottenivån i djuphålan kommer att ligga upp till -15 m, dvs. en avsevärd minskning av djupet. Omgivande botten kommer att variera från -15 till -12,5. Det innebär att ackumulationsförhållanden av betydelse inte kommer att bibehållas i djuphålan vid Igelstaviken. Det gäller även om en viss sättning kan komma att ske av de dumpade massorna. Det förhållandet att eventuellt viss ackumulation av suspenderat material kan ske i andra djuphålor längre ut kan inte påverka den bedömningen. I vart fall har inte hamnen visat att så kommer att ske i sådan utsträckning att det inte kommer att uppstå några olägenheter för människor eller miljön efter utförd dumpning i djuphålan i Igelstaviken.

Hamnens ansökan innebär dessutom att fler och större fartyg med ett djupgående på 11,5 m kommer att anlöpa hamnen. Hamnen har även redovisat att strömningshastigheten orsakad av propellerrörelser i viss mån kommer att öka mellan nuvarande förhållanden och efter dumpning och med ett utökat tillstånd för hamnverksamheten. Det nu sagda talar för att risken för resuspension kommer att öka efter det att muddring utförts och hamnen byggts ut. Det förhållandet att bottenklarningen kommer att öka efter utförd muddring kan inte förändra den bedömningen.

Det är visserligen positivt att hamnen genom att muddra i vändzonen kommer att avlägsna en betydande mängd föroreningar. Det står dock, utifrån de utredningar som bl.a. hamnen utfört, klart att bottnarna i området även efter det att de aktuella muddringsarbetena har avslutats i inte obetydlig omfattning kommer att vara förorenade. Det innebär att det finns en inte obetydlig risk för att resuspension i området kan få negativa konsekvenser från miljösynpunkt. Det gäller inte minst med hänsyn till att sökt verksamhet innebär fler och större fartyg och att någon ackumulation av resuspenderade sediment av betydelse inte längre kommer att kunna ske i Igelstaviken.

Vid en sammantagen bedömning anser mark- och miljödomstolen att hamnen inte har visat att dumpning, i enlighet med hamnens ansökan om dispens, kan ske i djuphålan i Igelstaviken utan olägenhet för människors hälsa och miljön. Hamnens ansökan om dispens ska därför avslås i den delen.

Vad gäller hamnens ansökan om dispens för dumpning i djuphålan nordväst om Halls holme står det klart att ackumulationsförhållandena kommer att kunna bibehållas där efter utförd dumpning. I den djuphålan ska bara rena massor enligt hamnens definition dumpas. Risken för resuspension till följd av strömning från propellerörelser är dessutom betydligt mindre än för djuphålan i Igelstaviken. Vid sådana förhållanden och med de särskilda villkor m.m. som framgår av domslutet

och som närmare kommer att utvecklas nedan, anser mark- och miljödomstolen att den begärda dispensen kan beviljas såvitt avser djuphålan nordväst om Halls holme.

Villkor

På motsvarande sätt som för villkoren beträffande vattenverksamheten redovisar mark- och miljödomstolen här skälen för de villkor som domstolen finner nödvändiga avseende den beviljade dispensen från förbudet mot dumpning. Det finns anledning att framhålla att flera av de föreslagna villkoren inte är aktuella i ljuset av att dispensen från förbudet mot dumpning i djuphålan i Igelstaviken avslås, t.ex. i fråga om dumpning av lermassor och täckning med friktionsjord.

Beträffande den tidsperiod under vilken dumpning ska få ske gör mark- och miljödomstolen samma överväganden som för tidsperioden när muddring och andra grumlande arbeten ska få ske.

När det gäller frågan om vilka massor som ska få dumpas råder delade meningar mellan å ena sidan hamnen och å andra sidan HaV och Miljönämnden i Södertälje kommun. Hamnen anser att massor med TBT i halter som understiger 100 µg/kg TS ska få dumpas, medan HaV anser att motsvarande begränsningsvärde ska vara 50 µg/kg TS. Hamnen anser vidare att endast muddermassor från sammanhängande muddringsområden med föroreningshalter som understiger klass 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder ska få dumpas, medan Miljönämnden i Södertälje kommun anser att endast muddermassor med föroreningshalter som understiger klass 4 och 5 ska få dumpas. SGU anser att muddermassor med halter av miljögifter som understiger klass 5 kan dumpas.

Mark- och miljödomstolen kan konstatera att det med hamnens ansökan inte är aktuellt att dumpa några massor med en TBT-halt som överstiger 50 µg/kg i djuphålan nordväst om Halls holme. Med hänsyn till att ansökan om dispens avslås beträffande djuphålan i Igelstaviken finns det därför inte skäl att överväga en högre

TBT-halt än 50 µg/kg. Med hänsyn till att de förorenade massorna i klass 4 i allt väsentligt kommer att muddras med miljöskopa och tas upp på land finns det inte heller anledning att formulera ett strängare villkor i linje med vad Miljönämnden i Södertälje kommun förordat.

Hamnen har såvitt avser djuphålan nordväst om Halls holme förklarat att ackumulationsförhållandena kommer att bibehållas. Mark- och miljödomstolen instämmer i den bedömningen. Enligt domstolen bör den frågan uttryckligen regleras i ett särskilt villkor.

När det gäller frågan om villkor för begränsningsvärden avseende partiklar gör domstolen samma överväganden som för den sökta vattenverksamheten, dock bör villkoret ges en något annorlunda utformning än vad hamnen och länsstyrelsen har föreslagit så att det även avser dumpingsarbetena.

Med hänsyn till att djuphålan nordväst om Halls holme ligger i en farled och till djuphålan och de angränsande bottenområdenas beskaffenhet och de föroreningar som finns i och i områdena kring djuphålan bör villkoret beträffande kontrollprogrammet i fråga om dumpningen ges den utformning som länsstyrelsen, HaV och SGU har begärt. Med hänsyn till att några förorenade massor inte kommer att dumpas i djuphålan finns det dock inte skäl att i villkor reglera kontroll och åtgärder avseende läckage av miljögifter efter utförd dumpning.

Lagligförklaring av kajplats 6

Mark- och miljödomstolen anser att hamnens begäran om lagligförklaring av kajplats 6 ska bifallas. Skälen för det är följande.

Hamnen har hävdade att bedömningen när kajplats 6 ursprungligen uppfördes år 1940 torde ha varit att anläggningen inte medförde några risker för allmänna och enskilda

intressen. Såvitt känt har det inte heller, enligt hamnen, efter kajplats 6 tillkomst framförts några klagomål på grund av dess existens.

Frågan om lagligheten av en vattenanläggning ska bedömas enligt de bestämmelser som gällde när anläggningen kom till (18 § lagen [1988:811] om införande av miljöbalken). Det innebär i det här fallet att lagligheten ska bedömas utifrån bestämmelserna i den äldre vattenlagen (1918:523). Mark- och miljödomstolen kan konstatera att det i målet inte har förts fram några invändningar mot hamnens begäran om lagligförklaring. Omständigheterna är vidare sådana att det inte finns skäl att sätta kajplatsens laglighet, enligt de bestämmelser som gällde när den kom till, i fråga. Hamnens begäran om lagligförklaring ska därför bifallas.

Fiskeavgift

Mark- och miljödomstolen anser inte att det finns skäl att fastställa någon fiskeavgift.

Skälen för det är att inte någon av remissmyndigheterna eller någon av de sakägare som har yttrat sig i målet har framfört något krav om fiskeavgift och att det inte heller i övrigt har kommit fram att det finns skäl att fastställa en sådan avgift.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen anser att hamnens begäran om att de nu meddelade tillstånden ska få tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft ska avslås. Skälet till det är att det till stor del är fråga om arbeten som får icke reversibla effekter för miljön. Dessutom innebär utgången i dispensfrågan beträffande dumpning i Igelstaviken i praktiken att hamnen inte utan vidare åtgärder kan ta samtliga delar av det nu meddelade tillståndet i anspråk.

Arbetstid och tiden för att anmäla oförutsedd skada

Mark- och miljödomstolen anser att hamnens krav på att dels arbetstiden ska sättas till tio år efter det att domen vunnit laga kraft, dels tiden för att anmäla oförutsedd skada ska sättas till fem år från arbetstidens utgång ska bifallas.

Skälen för det är att inte någon av remissmyndigheterna eller de sakägare som har yttrat sig i målet har haft några invändningar mot bolagets krav i dessa delar. Det har inte heller under målets handläggning kommit fram några skäl för att bestämma annan arbetstid eller annan tid för att anmäla oförutsedd skada än de tider som hamnen har föreslagit. Hamnens krav i fråga om arbetstid och tid för att anmäla oförutsedd skada ska därför bifallas.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen anser att den prövningsavgift som domstolen bestämde när målet inleddes ska fastställas slutligt.

Skälen för det är att hamnen inte har framställt några invändningar mot avgiften och att det inte heller under målets handläggning har kommit fram några skäl till att ändra den.

Rättegångskostnader

Mark- och miljödomstolen anser att Länsstyrelsens krav på ersättning för rättegångskostnader ska bifallas, eftersom det har medgetts av hamnen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 5 (DV 425)

Överklagande senast den 29 februari 2016.

Johan Rosén

Gisela Köthnig

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Johan Rosén (ordförande) och tekniska rådet Gisela Köthnig samt de särskilda ledamöterna Karin Forsell och Gunnar Zettersten.