

Nacka tingsrätt

2013-08-12

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3INKOM: 2013-08-13
MÅLNR: M 581-13
AKTBIL: 44**Mål M 581-13, Avdelning 3****Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet**

Efter medgivet anstånd får Nacka kommun efterkomma domstolens föreläggande (aktbil 34) och yttra sig över Miljöenhetens skrivelse enligt följande.

Nollalternativet

Kommunen har utgått från nuvarande krav och inte kommande regeländringar. Tillsynsmyndigheten har hittills inte riktat några krav på inrättande av spolplatser.

Antalet båtplatser

Kommunen kan hålla med om att ansökningshandlingarna i någon mån kan tyckas vara motsägelsefulla. De flytbryggor som omfattas av kommunens yrkanden motsvarar en kapacitet om maximalt 200 båtar i vattnet. Bryggornas utformning beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen.

Frågan om sediment

Tributyltenn (TBT) är en organisk tennförening som har använts som båtbottnfärg för att förhindra påväxt av bland annat alger och havstulpaner. TBT har sedan 1989 varit förbjudet att använda på fritidsbåtar (< 25m) och sedan 2003 har TBT varit totalförbjudet inom EU.

Analyser av sediment längs Sveriges kuster visar att det fortfarande finns höga halter TBT. Särskilt höga halter har påträffats i småbåtshamnar och hamnar. Studier visar på att det lokalt fortfarande förekommer ny tillförsel av TBT till sedimenten. Generellt finns det inga recenta marina sediment som inte innehåller

ler TBT och dess nedbrytningsprodukter, DBT (dibutyltenn) och MBT (monobutyltenn).

Länsstyrelsen i Södermanland har konstaterat att det inte bara är vid marinor och småbåtshamnar som det finns sediment som innehåller TBT. Ämnet finns även i naturhamnar. TBT och MBT har påvisats längst hela Södermanlands kust.

I Skutviken har det tagits tre prover (se WSPs rapport 2011-06-13, Undersökning av lekbotten och sediment i Lännerstasundet) varav två har analyserats med avseende på TBT och dess nedbrytningsprodukter. I punkt 6 konstaterades 3,0 µg TBT per kg TS och 17 µg MBT per kg TS. I punkt 8 var halterna 21 µg TBT per kg TS, 38 µg MBT per kg TS samt 31 µg DBT per kg TS.

Dessa värden kan jämföras med den provtagning som vid samma tillfälle gjordes vid Fisksätra där halter av TBT på upp till 1200 µg per kg TS har mätts upp.

SGU har under längre tid undersökt TBT i sediment runt Sveriges kust, främst i marinor och hamnar. Resultaten sammanställdes år 2011 till Naturvårdsverkets remiss för nya bedömningsgrunder för sediment. 25 % av alla undersökta sedimentprover uppvisar TBT halter som överstiger 100 µg/kg TS. På en femgradig skala hamnar de uppmätta TBT-halterna i klass 2 respektive 3. Ytsediment i Svealandskusten har i tidigare undersökning uppvisat halter i intervallet <1-92 µg/kg TS (Sternbeck m fl., 2003). Sammantaget bedömer vi att TBT-halterna i Skutvikens sediment är i nivå med regionala bakgrundsvärden.

Som en jämförelse kan nämnas att 100 µg TBT per kg TS brukar vara ett begränsningsvärde för att dumpa muddermassor i marina miljöer.

Båttrafiken i Lännerstasundet är intensiv. Trafiken till och från Skutviken består främst av segelbåtar och äldre trämotorbåtar vilka i relation till den totala båttrafiken i bedöms ha en marginell betydelse när det gäller uppgrumling av förorenade sediment i området. De grunda bottnar som eventuellt skulle kunna påverkas av båttrafik är sannolikt redan idag påverkade av svall från större fartyg samt från vågor.

Den kommande driften av småbåtshamnen i Skutviken bedöms inte öka belastningen av TBT i närområdet. Denna bedömning görs utifrån bakgrundsbelastningen i området. Det uppgrumlade sediment som kan komma att spridas vid kommande drift bedöms ha samma föroreningsgrad som redan idag finns i sedimenten i närområdet.

Utifrån de uppmätta halterna av TBT och dess nedbrytningsprodukter görs bedömningen att det vare sig är miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att vidta den av Miljöenheten föreslagna åtgärden att täcka över botten till ett djup av 5 meter. En övertäckning av ett så pass stort område som skulle vara aktuellt innebär i sig miljöpåverkan som inte är marginell. En övertäckning innebär både en direkt fysisk påverkan på bottenförhållandena samt att genomförandet i sig innebär en uppgrumling av sediment.

De sediment som är direkt berörda av de planerade bryggorna kommer, som redovisats i MKBn, att muddras och transporteras till godkänd deponi. Övriga sediment bör lämnas opåverkade på plats, en åtgärd som även överensstämmer med Naturvårdsverkets rapport ”Muddring och hantering av muddermassor”¹ i vilken det på sidan 12 anges att ”Muddring av förorenade sediment bör normalt undvikas. Det är ofta bäst att låta förorenade sediment ligga kvar orörda om inte syftet med muddringen är att sanera området. I de fall det finns risk för att de förorenade sedimenten kan spridas bör de dock tas bort”.

Transportsättet av muddringsmassorna bör inte regleras i villkor, utan är snarare en fråga som bör regleras i kontrollprogrammet.

Frågan om flytbryggor

Valet av typ av brygga grundar sig på ett flertal faktorer. Fördelen med flytbryggor är att de klarar islast bättre och att ingreppen i botten blir mindre än att anlägga en pålad brygga. Mot bakgrund av de geologiska förutsättningarna på platsen, är flytbryggor även att föredra. Kostnaden för att anlägga och bibehålla en flytbrygga är samtidigt betydligt lägre än en pålad brygga. Bryggorna kommer att förankras på sådant sätt som Miljöenheten föreslår.

Kommunen menar att det endast sker en marginell försämring av vattengenomströmningen då bryggorna endast går ned ca 50 cm under vattenytan. Vid valet av brygga kommer man att välja en brygga som minimerar försämringen av vattengenomströmningen under bryggorna.

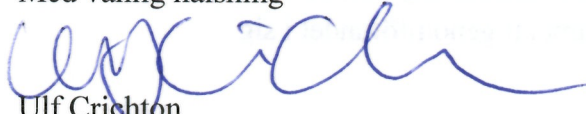
Där vattennivån är låg kommer bryggorna att vara förankrade i en fast konstruktion.

¹https://www.havochvatten.se/download/18.64f5b3211343cffddb2800013338/1348912859701/Hela_rapporten_muddring_och_hantering_av_muddermasso_ej_bilagor.pdf

Fråga om spolplatta etc.

Kommunen åtar sig att utföra en spolplatta och station för latrintömning i samråd med tillsynsmyndigheten.

Med vänlig hälsning



Ulf Crichton