



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-09-24 i mål nr M 2852-19, se bilaga A

PARTER

Klagande

1. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening

2. Tuvesvik Exploaterings AB

Ombud för 1 och 2: R. L.

Motparter

1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
403 40 Göteborg

2. Havs- och vattenmyndigheten
Box 11930, 404 39 Göteborg

3. Trafikverket
Box 1170, 462 28 Vänersborg

4. Orust kommun
473 80 Henån

Ombud för 4: A. W.

5. Käringötrafiken AB

Ombud för 5: A. L.

SAKEN

Ansökan om tillstånd för anläggande av småbåtshamn inom del av fastigheten X vid Tuvesvik i Orusts kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Med ändring av punkten 1 i mark- och miljödomstolens dom förordnar Mark- och miljööverdomstolen följande.

Mark- och miljööverdomstolen lämnar Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB tillstånd att anlägga och driva småbåtshamn inom del av fastigheten X i Orusts kommun med erforderliga förankringar och härtill hörande anordningar i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redovisas i mark- och miljödomstolens domsbilaga 2 med den justeringen att flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar endast får anläggas där vattendjupet överstiger fem meter vid normalvattenstånd.

För tillståndet gäller följande villkor.

- a) Verksamheten ska bedrivas och anläggningarna utformas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB har redovisat i ansökan och åtagit sig i målet.
- b) Ingrepp i ålgräsbestånd får inte ske.
- c) Arbeten i vatten får endast ske under perioden den 1 oktober till den 31 mars.
- d) Åtgärder som verkar privatiserande (exempelvis avhållande skyltar, stängsel och grindar) är förbjudna på och i anslutning till bryggorna.

2. Arbetena ska vara utförda inom fem år från det att domen fått laga kraft annars förfaller tillståndet.

3. Anspråk på grund av oförutsedd skada ska framställas inom fem år från arbetstidens utgång.

4. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB ska solidariskt ersätta Länsstyrelsen i Västra Götalands län för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 18 400 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

5. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB ska solidariskt ersätta Havs- och vattenmyndigheten för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 12 800 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

6. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB ska solidariskt ersätta Karingötrafiken AB för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 7 800 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB (bolagen) har, såsom deras yrkanden slutligen bestämts, yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska meddela tillstånd att anlägga en småbåtshamn med två grupper flytpontonier på del av fastigheten X med erforderliga förankringar och därtill hörande anordningar utformad i huvudsaklig överensstämmelse med mark- och miljödomstolens domsbilaga 2, och följande justering såvitt avser den södra bryggan. Yrkandet gällande den södra bryggan avser en landgång som är fem meter lång med ett djup överstigande tre meter. Den justerade utformningen innebär att en av båtplatserna på ritningen utgår och att landgången sträcker sig fram till den tvärgående markeringen på ritningen (mark- och miljödomstolens domsbilaga 2).

Bolagen har yrkat på ett s.k. allmänvillkor och därtill föreslagit att följande villkor fastställs, varav villkor 2–4 i enlighet med Länsstyrelsens i Västra Götalands län andrahandsyrkande.

1. Att flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar vid den norra bryggan endast får anläggas där djupet överstiger 5 meter vid normalvattenstånd för att minska påverkan på ålgräsbeståndet, och vid den södra bryggan endast får anläggas där djupet överstiger 3 meter vid normalvattenstånd.
2. Att ingrepp i ålgräsbeståndet inte får ske.
3. Att arbeten i vatten endast får ske under perioden den 1 oktober till den 31 mars med hänsyn till växt- och djurlivet.
4. Att åtgärder som verkar privatiserande förbjuds på och i anslutning till bryggorna (exempelvis avhållande skyltar, stängsel och grindar).

Vidare har bolagen föreslagit att arbetstiden bestäms till fem år och att tiden för oförutsedd skada fastställs till fem år efter arbetstidens utgång. Bolagen har anfört att förslag till villkor 1 med den utformning och justering som gjorts vad avser den södra bryggan är genomförbart. För det fall Mark- och miljööverdomstolen skulle finna att det krävs ett djup överstigande fem meter även vid den södra bryggan godtar bolagen ett sådant villkor.

Bolagen har medgett Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Havs- och vattenmyndighetens och Karingötrafiken ABs yrkanden om ersättning för rättegångskostnader.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) har yrkat att överklagandet ska avslås. I andra hand, för det fall Mark- och miljööverdomstolen bedömer att ansökan kan bifallas, har länsstyrelsen yrkat att följande villkor ska fastställas.

1. Att flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar endast får anläggas där djupet överstiger 5 meter vid normalvattenstånd för att minska påverkan på ålgräsbeståndet.
2. Att ingrepp i ålgräsbeståndet inte får ske.
3. Att arbeten i vatten endast får ske under perioden den 1 oktober till den 31 mars med hänsyn till växt- och djurlivet.
4. Att åtgärder som verkar privatiserande förbjuds på och i anslutning till bryggorna (exempelvis avhållande skyltar, stängsel och grindar).
5. Att tid för oförutsedd skada fastställs.

Länsstyrelsen har vidare yrkat ersättning för rättegångskostnader med 18 400 kr avseende arbete om 23 timmar.

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har bestritt ändring av mark- och miljödomstolens dom. HaV har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 12 800 kr avseende 16 timmars arbete.

Karingötrafiken AB har anfört att Karingötrafiken AB inte har någon invändning mot ansökan med den utformning och lokalisering som numera yrkas. Karingötrafiken AB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 7 800 kr avseende arbete om 3,25 timmar.

Trafikverket har tillstyrkt bolagens ändringsyrkande.

Orust kommun (kommunen) har anfört att kommuns inställning är densamma som antecknats i mark- och miljödomstolens dom sidan 47.

UTREDNINGEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Utredningen i Mark- och miljööverdomstolen är delvis densamma som i mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljööverdomstolen har den 1 december 2022 hållit huvudförhandling i målet med en efterföljande syn på del av fastigheten X i Orusts kommun.

Bolagen har till stöd för sitt överklagande anfört bl.a. följande. Diskussionerna i mark- och miljödomstolen överskuggades av frågan om den konflikt som skulle kunna uppkomma mellan Käringötrafiken AB och hamnanläggningen. Som en följd av synpunkterna gällande säkerhetsavstånd mellan Käringötrafikens färjeläge och hamnanläggningen presenterade bolagen alternativ 2 (domsbilaga 2 till mark- och miljödomstolens dom) som är den utformning, med lokalisering 88 meter från färjeterminalen, som tillståndsprövningen nu avser.

I målet aktualiseras frågan om förutsättningarna för strandskyddsdispens och eventuell ålgräspåverkan. Hamnanläggningen anläggs inom vattenområde som omfattas av gällande detaljplan. Området är avsatt för hamnanläggning (WV) och utgör sista delen i genomförandet av detaljplanen, som syftar till att tillgodose tillgängligheten för Tuvesvik, Gullholmen, Käringön och Härmanö. Genom anläggningen tillskapas drygt 50 båtplatser. Kommunen har genom mark- och miljödomstolens tidigare dom (i mål nr M 1662-09) erhållit tillstånd till att bl.a. utföra kaj/pirar för färjor, godsterminal och parkering samt gång- och badbryggor. Anläggningarna enligt det tidigare tillståndet är utförda. Kommunen har i detaljplanen bestämt ett allmänt intresse, att det ska finnas en hamn, och har inte ifrågasatt att det är lämpligt att genomföra planen. Anläggandet av småbåtshamnen utgör därmed inte enbart ett enskilt intresse utan det finns ett stort allmänt intresse för hamnanläggningen. Det är i och för sig korrekt att 24 båtplatser i första hand är avsedda för Bostadsrättsföreningen Tuvesvik 1, men det är osäkert om samtliga medlemmar vill ha en plats. Cirka 30 platser är tillgängliga för andra intresserade. Samtliga tidigare bokningar har bokats av och det finns i nuläget inga reserverade platser. Tio båtplatser kommer att erbjudas till öbor på Gullholmen och tio

till öbor på Karingön. Det är begräsningar i Karingötrafiken och finns behov av tillgång till tillfälliga förtöjningsplatser. Idag finns en kajplats, men den är endast avsedd för lastning/lossning. Det saknas möjligheter för tillfällig förtöjning av båtar. Södra utsidan av den södra bryggan ska inte vara tillgänglig för förtöjning, men på den västra delen av bryggan kommer det att finnas sju-åtta tillfälliga platser för boende som behöver kunna ta sig till och från öarna. För närvarande är det inte tillåtet att transportera avfall eller bränsle med Karingötrafiken och det finns ett stort behov av att kunna använda egen båt till och från Tuvesvik. Cirka 1 500 parkeringsplatser har skapats. Det är alltså ett missförstånd att behov av anläggningen inte finns. Färjetrafiken har sex avgångar om dagen och på söndagar går sista färjan från Tuvesvik strax före kl. 18. Behovet är stort och det går inte att använda trafiken för sådana viktiga behov som att hantera bränsle. Hamnen kommer naturligtvis inte att möta hela behovet, men en del av det genom båtplatser för öbor som annars inte hade funnits. Hamnen får inte privatiseras och kommer att tillgodose ett väsentligt allmänt intresse.

Vad gäller frågan om påverkan på ålgräsbeståndet är lokaliseringen enligt länsstyrelsen godtagbar vad gäller vattenomsättning och djupförhållandena är goda. Det är en osedvanligt god lokalisering av en småbåtshamn. Genom nya miljöer skapas biologisk mångfald. Flytbryggor är viktiga för marina ekosystem, vilka skapar biogena rev som är värdefulla för blåmusslor, fisk och kelp. Det är riktigt att ålgräs har försvunnit utmed Göta älv, Kungälvskusten och Stenungsund samt på väg ut till Marstrand, men vid andra delar av kusten har vegetationen till och med ökat, exempelvis vid Bottnafjorden. Ålgräsbeståndet finns vid den norra bryggan på en bottenyta om cirka fem kvadratmeter och slutar vid 2,5 meters djup. Vid den södra bryggan finns inget ålgräsbestånd. Det befintliga gångdäcket har en höjd om cirka 1,7 meter över normalvattenstånd. Landgångarnas bredd är avsedda att vara 1,4 meter. Det är en gynnsam konstruktion vad gäller skuggningen. Landgången vid norra bryggan kommer att vara 10 meter lång. Då landgången är smal och ligger högt över ytan närmast land blir skuggeffekten och påverkan närmast obetydlig samt uppvägs mångfaldigt av musslornas vattenrenande effekt. Mellan den norra och den södra bryggan är det bergsvegetation. Bryggan är en anläggning som måste ligga i vattnet och det rörliga friluftslivet kommer att öka genom bryggan. I fråga om naturvården kommer anläggningen att kunna utföras så att den inte påverkar ålgräset och skuggningen blir

obetydlig. Vad gäller båttrafikens påverkan visar bilder från närliggande områden att det inte finns risk för påverkan på ålgräsbeståndet. Övriga förändringar i vattenmiljön bidrar till att skapa en etablering av musselbestånd vilket antagligen ger en positiv påverkan. Genom föreskrivande av föreslagna villkor säkerställs att anläggningen inte innebär någon förlust av ålgräs.

Bolagen har åberopat skriftlig bevisning i form av utlåtanden av bolagens tekniska biträde, marinbiologen L-H. J. , från den 26 oktober 2021, den 22 maj 2022 och den 4 november 2022 samt sakkunnigutlåtande av forskaren, tillika marinbiologen, T. L. . Bolagen har vidare åberopat vittnesförhör med G. B. , ordförande i Gullholmens samfällighetsförening.

G. B. har berättat i huvudsak följande. Föreningen har cirka 500 medlemmar och sköter mark, vägar och parkering. Gullholmen är en av de två öar som detaljplanen ska underlätta boendet på. På ön finns det cirka 100 bofasta och om sommaren närmare 3 000 boende. Det är positivt att detaljplanen genomförs eftersom kollektivtrafiken till öarna inte tillgodoser behovet av att transportera avfall och bränsle. Hamnanläggningen ökar möjligheterna att ta sig till och från ön. Det finns i och för sig några andra anläggningar och i en av dessa står över 100 i kö. Käringötrafiken har två färjor och det finns plats för sjöräddningen. Den mindre tilläggningsplats som finns är inte tillräcklig. Vid en sammanvägning av de intressen som finns ser föreningen att hamnen kan ge ett tillskott.

Länsstyrelsen har anfört bl.a. följande. Länsstyrelsen vidhåller att anläggningen är oförenlig med strandskyddets syften och instämmer i mark- och miljödomstolens bedömning. Hamnen tillgodoser enbart enskilda intressen. Bolagen har inte kunnat visa att det enskilda behov som finns av en ny småbåtshamn på platsen är ett intresse som väger så pass tungt att de allmänna intressen som strandskyddet är satt att skydda ska stå tillbaka. Anläggningen kommer främst att tillgodose behov av närliggande båtplatser för boende i Tuvesvik och ett framtida hotell. Dessa behov och exploatörens intresse av att tjäna pengar på båtplatser utgör enskilda intressen som väger lätt i avvägningen mot den negativa inverkan som uppstår för de allmänna intressena som strandskyddet representerar. De förändrade livsvillkoren för djur- och växtlivet och

intrånget i den allemansrättsliga tillgängligheten av området är betydande. Boende i Tuvesvik är inte beroende av båtplats för att kunna ta sig till sina fastigheter då det finns fungerande vägförbindelse. Även fastighetsägare på öarna bedöms redan idag ha tillräckligt god möjlighet att använda sina fastigheter utan ytterligare båtplatser. Det finns regelbunden färjetrafik året runt som täcker behovet tillräckligt väl. Även om det vid bryggans västra del kommer att finnas ett antal tillfälliga platser utgör dessa fortfarande en liten del av hamnen, som är privat. Behovet till grund för ansökan bedöms vara ett behov som ter sig omätligt längs västkusten. Fastboende, fritidsboende och besökare till kusten vill ofta ha egen båtplats och gärna så bekväm, lättillgänglig och rymlig som möjligt, vilket innebär ett ständigt knaprande på en ändlig resurs. Det finns idag inte mycket opåverkad kust kvar och den kumulativa påverkan som småbåtshamnar och andra bryggor har på ekosystem är förödande. Det är inte endast bryggorna som ger denna påverkan utan även båtarna som använder bryggorna. Den aktuella detaljplanen utgör inte ett allmänt intresse i detta fall. En detaljplan kan vara av allmänt intresse exempelvis färjebolagets del, men inte övriga byggnationer, såsom hamn, bostäder och annan verksamhet, vilka är ett enskilt intresse.

Det finns känsliga och värdefulla partier med ålgräs i hamnområdet, vilka påverkas negativt av bryggor och tillkommande båtar, både när de ligger i hamnen och kör ut och in i hamnområdet. Det kan inte uteslutas att även delar av hamnen som idag saknar ålgräs kan vara potentiella habitat för ålgräs i framtiden eftersom området med hänsyn till den befintliga förekomsten indikerar att det är en gynnsam plats för denna typ av vegetation. Ålgräset är hårt utsatt och har blivit kraftigt tillbakapressat under de senaste åren. Det är viktigt att kvarvarande ålgräs ges så god möjlighet som möjligt att finnas kvar och även utöka dess utbredning i området. I området runt Tuvesvik är det idag stora områden som är ianspråktagna av brygganläggningar med helt eller avhållande effekt för allmänheten, både från land- och sjösidan. De områden som är tillgängliga för allmänheten är därför extra viktiga att behålla.

Vad gäller bolagens förslag till villkor om djupförhållandena för anläggningen verkar det för närvarande inte finnas något ålgräs vid den tänkta södra bryggans placering. Vid det av bolagen föreslagna djupet kan dock ålgräs komma att etableras framöver.

Länsstyrelsen vidhåller därför andrahandsyrkandet med villkor om att djupet ska överstiga fem meter även vid den södra bryggan för det fall domstolen finner att tillstånd kan ges.

HaV har anfört bl.a. följande. Mark- och miljödomstolen har gjort en rimlig bedömning vad gäller villkoren för djur- och växtliv i relation till strandskyddets syfte. Dispensförutsättningarna är inte uppfyllda. Generellt ska exploatering i kustvatten planeras och utföras på ett sådant sätt att särskilt skyddsvärda biotoper inte skadas. Västra Götalands län är ett område som har bland den högsta tätheten av bryggor längs kusten och där exploateringen går som fortast. I länet bedöms cirka 20 procent av alla grunda områden med ålgräs vara negativt påverkat av bryggor och trafik från fritidsbåtar. Ålgräsängar har en särskilt viktigt ekologisk funktion eftersom de fungerar som uppväxt- och försöksområde för fisk, stabiliserar och syresätter sediment, minskar övergödningen, ger en bättre vattenkvalitet samt binder upp kol och näringsämnen i botten. Biotopen är mycket viktig för bevarandet av den biologiska mångfalden i havet och för att bibehålla kustområdenas biologiska produktionskapacitet och förmåga att leverera ekosystemtjänster. På grund av de stora förlusterna i Bohuslän är ålgräset rödlistat i Sverige sedan 2020. Rapporter visar att ålgräset minskat kraftigt under flera år och att småskalig exploatering är en bidragande orsak till minskningen. Dispens ska endast ges under mycket speciella omständigheter. Den aktuella hamnen är tänkt att brukas under lång tid och medför en långsiktig belastning på ålgräset. Belastning kan eventuellt tillkomma om tillstånd till fler båtplatser skulle ges i ett senare skede. Även om den yta av ålgräs som riskerar att påverkas i sig är begränsad kommer åtgärden likväl att innebära en ytterligare förlust av ålgräs som sträcker sig längs kustlinjen. Även mindre ingrepp måste bedömas i förhållande till den kumulativa påverkan som uppstår då värdefulla kustområden exploateras. Det är inte endast flytbryggor som ger upphov till skuggning. När båtar ligger sida vid sida i hamnen kommer ett större område att skuggas, vilket försvårar det befintliga ålgräsets överlevnad. Även den ökade båttrafiken kommer bidra till ökad grumling från propellrar genom svallvågor, vilket också innebär en ökad störning för ålgräset. Om hängande alger etablerar sig på flytbryggorna kan de bidra till skuggning. Det råder inte brist på hamnar och bör verkas för att utöka befintliga hamnar och bryggor. Enligt studier är det visat att ålgräs

under en flytbrygga och på visst avstånd från en sådan brygga inte kan växa samt att flytbryggor medför en större påverkan än vad pålade bryggor gör.

Övriga inkomna synpunkter

Bostadsrättsföreningen Tuvesvik 1 (Brf Tuvesvik 1), med 24 lägenheter, har anfört att föreningen tillstyrker bolagens ändringsyrkande och tillagt huvudsakligen följande. Det är angeläget att hamnen kommer till stånd. Möjligheten till egen båtplats var för de flesta medlemmarna ett argument för att skaffa en bostad i föreningen. Det handlar dock inte endast om möjligheten till båtplats i anslutning till bostaden utan lika mycket om förbindelsen med Gullholmen och Käringsön, eftersom det behövs ett komplement till Käringsötrafiken.

Gullholmens samfällighetsförening har anfört att föreningen tillstyrker bolagens ändringsyrkande.

Käringsöns samfällighetsförening har anfört huvudsakligen följande.

Hamnanläggningen har inte planerats utifrån öbornas behov och har inte erbjudits öppet till fastighetsägare och boende på ön. Anläggningen marknadsförs som en exklusiv marina för boende i bostadsrättsföreningen i Tuvesvik. Kommunen har i arrendeavtalet med bolagen ett förbehåll om att få förtur till tio båtplatser till det planerade hotellet, men ingen förtur till båtplatser för öbornas behov. Öborna har behov av tillfälliga förtöjningsplatser för att med egen båt kunna ta sig till Tuvesvik för att bli av med återvinningsavfall och för att kunna frakta bensin eller diesel. Ett eventuellt bifall till ansökan ska innefatta en skyldighet för bolagen att tillhandahålla båtplatser för permanent uthyrning och tillfälliga förtöjningsplatser till boende på Käringsön. Käringsön hade tidigare platser vid Hälleviksstrand, men blev förflyttade till Tuvesvik. Kommunikationen för öborna var grunden för detaljplanen, men nu har boende och hotell tagit över.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen instämmer inledningsvis i mark- och miljödomstolens bedömningar i fråga om miljökonsekvensbeskrivning och rådighet. Mark- och miljööverdomstolen delar även mark- och miljödomstolens bedömning vad gäller frågan om sjösäkerhet avseende den utformning av småbåtshamnen som är föremål för Mark- och miljööverdomstolens prövning (se domsbilaga 2 till mark- och miljödomstolens dom och därtill i Mark- och miljööverdomstolen gjorda justeringar som framgår under rubriken yrkanden m.m.).

I enlighet med vad mark- och miljödomstolen konstaterat ska prövningen av den aktuella vattenverksamheten göras med beaktande av strandskyddsreglerna i 7 kap. miljöbalken. Frågan i målet är om strandskyddet utgör hinder att bevilja tillstånd till den sökta småbåtshamnen.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten (7 kap. 13 § miljöbalken). Inom ett strandskyddsområde får inte anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt. Inte heller får åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter (7 kap. 15 § miljöbalken). För att tillstånd till den sökta vattenverksamheten ska kunna meddelas krävs det att det finns förutsättningar att bevilja dispens från strandskyddsreglerna.

Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens bedömning att varken dispensreglerna i 7 kap. 18 c § första stycket första punkten miljöbalken (att området redan tagits i anspråk på ett sätt som saknar betydelse för strandskyddets syfte) eller fjärde punkten (att området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området) är tillämpliga i fråga om den aktuella verksamheten.

När det gäller frågan om det finns särskilda skäl att bevilja dispens från strandskyddet med stöd av 7 kap. 18 c § första stycket tredje punkten miljöbalken (att området

behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området) gör Mark- och miljööverdomstolen följande överväganden.

Det ligger i sakens natur att en småbåtshamn för sin funktion måste ligga vid vattnet. Såsom mark- och miljödomstolen anfört räcker det dock inte att konstatera att anläggningen måste ligga vid vattnet. Stor restriktivitet gäller vid prövningen, framför allt i områden som är allemansrättsligt tillgängliga eller i områden som är särskilt värdefulla för djur- och växtlivet. Det måste klarläggas vilket intresse den enskilde har av dispensen, vilken omfattning åtgärden måste ha för att fylla sin funktion, vilka effekter som måste påräknas och om behovet av anläggningen kan tillgodoses på något annat sätt utanför det område som avses med dispensen. Bedömningen av behovet får ske utifrån förhållandena i det enskilda fallet. Hänsyn bör kunna tas till om en brygga är avsedd för gemensamt nyttjande av flera boende i ett närområde (se prop. 2008/09:119 s.105). Intresset av att anlägga en småbåtshamn måste därtill bedömas mot strandskyddets syften och för att ett tillstånd ska kunna lämnas måste det finnas så starka skäl för anläggningen att de allmänna intressen som strandskyddet syftar till att tillgodose får stå tillbaka.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den aktuella ansökan omfattar anläggande av en småbåtshamn med flytbryggor i två parallella rader förbundna med land och avslutande med 90 gradigt förlagda flytbryggor. Av gällande detaljplan följer att vattenområdet där anläggningen är avsedd att placeras har beteckningen WV, *hamn*. Enligt planbeskrivningen är det primära syftet med detaljplanen att skapa förutsättningar för en välfungerande terminalanläggning som tillgodoser Gullholms- trafikerna och Karingötrafikens behov. Enligt planbeskrivningen ska en sådan terminal bl.a. inrymma båtplatser för öbornas behov och det föreslås cirka 230 nya båtplatser i området samt anges att det i anslutning till färjan planeras en ny småbåtshamn. Tillstånd för kommunen att utföra kaj/pirar för två färjor, godsterminal med förrådsbyggnad, renhållningskaj, gångbrygga, badbrygga, samt bilparkering, tryckbank samt gång- och cykelväg har tidigare meddelats av mark- och miljödomstolen (se Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom den 28 oktober 2009 i mål nr

M 1662-09). Enligt vad bolagen uppgett är anläggningarna enligt det tidigare tillståndet utförda.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i länsstyrelsens bedömning att ett genomförande av den aktuella detaljplanen inte kan anses avse ett allmänt intresse i denna del, eftersom nu aktuell ansökan inte avser anläggandet av färjeterminalen, utan en småbåtshamn som ska drivas av en enskild intressent. Det enskilda intresset och behovet av småbåtshamnen är att bedöma i förhållande till de allmänna intressen som strandskyddet syftar till att tillgodose.

Enligt vad som framkommit genom utredningen finns det inom området och bland öbor en efterfrågan avseende båtplatser och tillfälliga förtöjningsplatser bl.a. för transport av återvinningsavfall och bränsle, vilket inte är tillåtet att transportera med den ordinarie färjetrafiken. Bolagen har uppgett att småbåtshamnen kommer att tillskapa cirka 50 båtplatser, varav 20 kommer att erbjudas till öborna. Därtill kommer sju-åtta tillfälliga förtöjningsplatser att tillskapas på den västra delen av bryggorna. Övriga båtplatser är, såvitt framkommit, avsedda för boende på fastlandet i Tuvesvik och för ett framtida hotell.

Vad gäller djur- och växtlivet vid den sökta lokaliseringen har det genom ansökan och vad länsstyrelsen respektive HaV redovisat framkommit att ålgräsbestånd finns utmed den aktuella kuststräckan och att förekomsten inom området indikerar att det är en gynnsam plats för ålgräsvegetation. Enligt vad bolagen redovisat och förtydligt i utlåtanden i Mark- och miljööverdomstolen är ålgräsbeståndet av begränsad omfattning vid platsen för den norra bryggan och vid platsen för den södra bryggan uppges inget ålgräsbestånd förekomma. Ansökningshandlingar till mark- och miljödomstolen (2019) har dock visat att ålgräs tidigare förekommit intill placeringen av den södra bryggan. Detta indikerar att en återetablering är möjlig. Vad gäller den södra sidan av den södra bryggan noterar Mark- och miljööverdomstolen därtill att den sökta utformningen av anläggningen inte omfattar några båt- eller förtöjningsplatser på den sidan. Mot denna bakgrund och den justering av anläggningens utformning som gjorts bedömer Mark- och miljööverdomstolen att den ålgräsvegetation som riskerar att påverkas av den nu sökta vattenverksamheten är av mycket begränsad omfattning.

Detta gäller dock under förutsättning att de av länsstyrelsen yrkade villkoren föreskrivs. Ut till fem meters vattendjup får alltså endast landgångar, med bredd som redovisas i mark- och miljödomstolens domsbilaga 2, anläggas.

Vid angivna förhållanden och den intresseavvägning som ska göras i förhållande till behovet av anläggningen bedömer Mark- och miljööverdomstolen att behovet av båtplatser och den tänkta samlokaliseringen av dessa samt vad bolagen åtagit sig i fråga om båt- och förtöjningsplatser för öbornas behov medför att strandskyddsbestämmelserna inte utgör hinder att bevilja tillstånd till den sökta verksamheten. Vid denna bedömning har domstolen även beaktat att öbornas behov av båtplatser har getts uttryck i kommunens planläggning av området.

Genom föreskrivande av villkor innefattande bl.a. att ingrepp i ålgräsbestånd inte får ske och att samtliga bryggor, båtplatser och förankringsanordningar ska förläggas på ett vattendjup överstigande fem meter vid normalvattenstånd bedöms anläggningens och båtarnas skuggeffekt avta och risken för påverkan på ålgräsvegetationen att endast bli obetydlig. Sådana djupförhållanden bedöms också öka möjligheten till etablering av ålgräs i grunda lägen där sådan vegetation för närvarande saknas. För att bibehålla allmänhetens möjlighet till tillträde ska åtgärder som verkar privatiserande (exempelvis avhållande skyltar, stängsel och grindar) förbjudas på och i anslutning till bryggorna. Den sökta lokaliseringen med den i Mark- och miljööverdomstolen justerade utformningen av anläggningen kan under dessa förhållanden godtas. Mark- och miljööverdomstolen bedömer likaledes att verksamheten uppfyller kraven enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap., hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap., miljö kvalitetsnormerna i 5 kap. och de särskilda förutsättningarna för vattenverksamhet i 11 kap. miljöbalken.

Sammantaget föreligger förutsättningar att, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ge tillstånd till ansökt verksamhet. Utöver de av länsstyrelsen yrkade villkoren ska tillståndet förenas med ett s.k. allmänt villkor. Arbetena ska vara utförda inom fem år från det att domen vinner laga kraft i tillståndsdelen och tid för att framställa anspråk på grund av oförutsedd skada ska fastställas till fem år från arbetstidens utgång.

Länsstyrelsens, HaVs och Karingötrafiken ABs yrkanden om ersättning för rättegångskostnader är medgivna och ska bifallas på sätt som framgår av domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2023-03-07

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark och Mikael Hagelroth, tekniska rådet Claes Becker samt hovrättsrådet Hanna Blomberg, referent.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-09-24
meddelad i
Vänerns borg

Mål nr M 2852-19

SÖKANDE

1. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening

2. Tuvesvik Exploaterings AB

Ombud för 1 och 2: L-H. J

SAKEN

Ansökan om tillstånd för småbåtshamn inom del av fastigheten X vid Tuvesvik i Orusts kommun

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen avslår ansökan.

2. Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

3. Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften slutligt till 15 000 kr. Avgiften är betald.

4. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB ska solidariskt ersätta Länsstyrelsen i Västra Götalands län för rättegångskostnader med 16 800 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Dok.Id 467270

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänerns borg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se www.domstol.se/vanersborgs-tingsratt/	0521-27 02 80	måndag – fredag 08:00–16:00

5. Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB ska solidariskt ersätta Karingötrafiken AB för rättegångskostnader med 71 530 kr, varav 70 000 kr utgör ombudsarvode, jämte ränta på förstnämnda belopp enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

LÄSANVISNINGAR OCH INNEHÅLL

När ansökan kom in till mark- och miljödomstolen år 2019 hade den sökta brygganläggningen en sydligare placering men denna placering justerades norrut i sökandenas inlägga den 26 maj 2020 (domstolens aktbilaga 39). I denna dom kallas den justerade nordligare placeringen alternativ 1. I anslutning till huvudförhandlingen framställde sökandena ett andrahandsyrkande med en mindre brygganläggning som benämns alternativ 2. Första- och andrahandsyrkandet avseende plats och utformning av anläggningen återges i sin helhet under rubriken Nya yrkanden och tillägg m.m. i anslutning till huvudförhandlingen (s. 45 ff.). Anläggningen i enlighet med dessa yrkanden framgår av domsbilaga 1 respektive 2. Domen är upplagd så att domslutet återfinns på s. 1-2. Under rubriken Ansökan (s. 3 ff.) redogörs för ansökan. På s. 17 ff. finns inkomna yttranden och synpunkter. Sökandenas bemötande av dessa återges på s. 39 ff. Därefter finns ett avsnitt, s. 45 ff. som tar upp vad som förevarit muntligt och i skrift i anslutning till huvudförhandlingen och synen i målet, vilka hölls den 31 augusti 2021. Avslutningsvis kommer domstolens domskäl s. 49 ff. Anvisning om hur man överklagar ges sist i domen.

ANSÖKAN

Yrkanden

Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening och Tuvesvik Exploaterings AB (nedan och ovan benämnda sökandena) har yrkat att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd att anlägga och driva en småbåtshamn med flytbryggor på del av fastigheten X med erforderliga förankringar och härtill hörande anordningar. (Se vidare angående första- och andrahandsyrkande s. 44 ff. samt domsbilaga 1 och 2).

Härutöver har sökandena att mark- och miljödomstolen måtte dels fastställa arbetstiden till fem år, räknat från att blivande tillstånd vunnit laga kraft, dels fastställa tiden för inkommande med anspråk på ersättning enligt reglerna om

oförutsedd skada till fem år, räknat från arbetstidens utgång samt dels också godkänna upprättad miljökonsekvensbeskrivning.

Såsom villkor för den ovan tillstånd sökta vattenverksamheten har sökandena föreslagit att:

Allmänt villkor

1 Vattenverksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden redovisat i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i målet. Mindre ändringar av verksamheten får vidtas efter samråd med tillsynsmyndigheten.

Kontrollprogram

2 Kontrollprogram för vattenverksamheten skall upprättas i samråd med, och för godkännande av tillsynsmyndigheten innan genomförandet av projektet påbörjas.

3 För det fall enighet kring kontroll enligt villkor 2 inte skulle nås, får tvistefrågan hänskjutas till Mark- och miljödomstolen för avgörande.

Sökandena har redovisat sin ansökan i huvudsak enligt följande så som den slutligen utformats.

Orientering

Krokön är en halvö belägen i den inre, södra delen av Ellösefjorden, mellan de båda samhällena Stocken och Ellös på Orusts nordvästra sida. I nordost sitter Krokön ihop med den större Lavön. De båda öarna binds dessutom samman med fastlandet genom väg 747, vilken leder dagens biltrafik till färjeläget vid Tuvesvik.

Genomförande av gällande detaljplan över området från 2006 innebar utbyggnad av parkeringsplatser, ny färjeterminal samt uppförande av gångbryggor/sjöbodar utmed stranden norr om terminalen. I anslutning till gångbryggorna planeras nu uppförande av en ny hamnanläggning för fritidsbåtar. Bygglov har beviljats.

En annan befintlig brygganläggning med sjöbodar finns på östra sidan av Lavön.

Västtrafiks terminal i Tuvesvik, som invigdes sommaren 2013, är en viktig knutpunkt för både resenärer och godstrafik mellan fastlandet och öarna Kåringön och Gullholmen. Den rymmer en vänthall, en förvaringslokal med kylrum för gods och en säsongsöppen kiosk.

I väster, som en barriär ut mot det öppna havet, ligger flera större öar, däribland Kåringön, Vedholmen, Tornö, Vallerö samt Stora och Lilla Härmanö. Skärgårdslandskapet i denna del av bohuskusten är mycket kargt och trädfattigt och terrängen utgörs till övervägande del av extensiva hällmarks- och klapperstensområden.

Vattenverksamhetens belägenhet och mer detaljerade utformning framgår av upprättad miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 10 till ansökan), teknisk beskrivning (bilaga 8 till ansökan) samt slutligt förslag enligt domstolens aktbilaga 39.

Tidigare och gällande tillstånd

Miljödomstolens dom i mål M 1662-09 meddelad i Vänersborg 2009-10-28 kan nämnas. Domstolen lämnade där Orust kommun tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheterna X, Y och Z utföra kaj/ pirar för två färjor, godsterminal med förrådsbyggnad, renhållningskaj, gångbrygga, badbrygga samt bilparkering, tryckbank samt gång- och cykelväg genom utfyllnader i Slupekilen, extra kulvert till Slupekilen samt en sjöförlagd vattenledning och nödutloppsledning.

Orust kommun meddelade 2018-08-23 bygglov för sjöbodar, servicebyggnad samt småbåtshamn inom fastigheten X.

Rådighet

Sökanden Tuvesvik Exploaterings AB har ett gällande avtal (aktbilaga 47) om anläggningsarrende för perioden fram till 2043-12-31 från Orust kommun över

vattenområdet som berörs av planerade bryggor. Med stöd härav gör sökandena gällande att man innehar erforderlig vattenrättslig rådighet samt markåtkomst inom berörd fastighet.

Fastighets- och ägandeförhållanden

Vattenområdet där småbåtshamnen planeras att uppföras, berör del av fastigheten X som ägs av Orust kommun.

Sökanden Tuvesvik Exploaterings AB är ägare av fastigheten på landområdet, A, där bostäder är under uppförande.

Planförhållanden

Gällande detaljplan för del av Lavön/Tuvesvik med flera, är antagen av kommunfullmäktige 2006-06-29, lagkraftvunnen 2006-07-28 och har en genomförandetid på 15 år. I denna anges vattenområdet utanför gångbryggorna och ända ut till plangränsen i väster so WV, vilket betyder att bryggor får anordnas.

Det finns idag en stor efterfrågan på båtplatser på Orust. Många boende på öarna har också önskemål om att disponera båtplats i anslutning till färjeläget. I detaljplanen medges 230 nya båtplatser. I detaljplanen anges: "*Båtplatser för öbornas behov*".

En stor andel av båtplatserna i hamnen kan antas bli nyttjade av öbor. I dessa fall behövs inga ytterligare parkeringsplatser för hamnen. Övriga nyttjandet av hamnen har bedömts generera ett parkeringsbehov av ca 50 platser. Detta innebär att det totala behovet av parkeringsplatser i Tuvesvik kan uppskattas till ca 1 450 platser. Dessutom reserveras mark för ytterligare drygt 200 platser för att täcka framtida behov. Av dessa parkeringsytor uppskattas det planerade hotellet behöva ta i anspråk ca 40 platser.

Inom terminalområdet finns upp emot ett 30-tal arbetstillfällen (färjor, hotell, varvet, sopterminal, kaj, kiosk, restaurang etc.). Att kunna erbjuda de som arbetar i

Tuvesvik bostadsmöjligheter lokalt bedömer kommunen som mycket positivt. Från boende på öarna och från polismyndigheten har kraftigt understrukits att det från bevakningssynpunkt är mycket angeläget att bostäder tillskapas i Tuvesvik. I denna detaljplan gavs byggrätt för ca 20 lägenheter i form av hyresrätter. Lägenheterna skall uppföras och förvaltas av stiftelsen Orustbostäder. Bostäderna får ett attraktivt läge nära havet och med god tillgång till kollektivtrafik och service. Butiken på Gullholmen nås t.ex. inom ca 5 min med färjan.

En ändring av gällande detaljplan för del av Lavön/Tuvesvik (lagakraftvunnen 2015-07-09) har genomförts, då Orustbostäder visat intresse för att genomföra ett projekt med syfte att bygga bostäder upplåtna med hyres- och bostadsrätt invid färjeläget i Tuvesvik. Syftet med planändringen är att ge planmässiga förutsättningar att utnyttja den anpassade form av flerbostadshus, som Orustbostäder utvecklat efter det att gällande detaljplan antogs år 2006. Därmed tillkommer betydligt större efterfrågan på båtplatser i området.

Ett större antal bostäder inom gällande detaljplans gränser ses som viktigt både för bostadsförsörjningen, för "befolkandet" av Tuvesvik och för projektets genomförbarhet.

Planändringen innehåller tre flerbostadshus, som är kvadratisk resta volymer till sin form, vilket ger en "luftighet" men även möjlighet att bevara mer av berget som byggnaderna placeras på. Husformen och de efterfrågade takvinklarna skapar högre byggnader, vilket ger karaktär till byggnaderna med anspelning på äldre sjömagasin men även möjligheten att inreda vindsvåningar. Ett större antal bostäder inom gällande detaljplans gränser ses som viktigt både för bostadsförsörjningen, för "befolkandet" av Tuvesvik och för projektets genomförbarhet. Lägenheterna görs mer yteffektiva och planförslaget innehåller numera 40 bostäder, dvs en fördubbling jämfört med detaljplanen från 2006.

Föreslagen hamn bedöms inte stå i strid med några planbestämmelser.

Höjdsystem

I ansökan förekommande höjdangivelser hänför sig till rikets höjdsystem RH 70, om inte annat anges. I MKB:ns sjömätningsskartor används normalvattenstånd meddelat av SMHI, och som ligger 14 cm över medelvatten enligt RH70.

Vattenstånd

Landhöjningen är i området 0,19 cm/år. Följande karaktäristiska vattenståndsvärden för havet vid Smögen i rikets höjdsystem RH 70 är meddelade av SMHI:

Högsta högvattenyta	+ 134 cm
Normal högvattenyta	+ 80 cm
Medelvattenyta	- 14 cm
Normal lågvattenyta	- 83 cm
Lägsta lågvattenyta	- 126 cm

Befintliga förhållanden

Den marina miljön i området är undersökt och framgår närmare i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga 10 till ansökan).

Undersökningar av botten-topografi samt flora- och faunasamhällen har gjorts för att finna lämpligaste läge för att minska påverkan av marina botten-samhällen som ålgräs.

Beskrivning av den marina miljön utmed ledningssträckan och utredda alternativ samt konsekvenser redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Föreslagna åtgärder

Projektet innebär uppförande av tre rader med flytbryggor vardera placerade vinkelrätt från gångbryggan utmed stranden, via en 4 m lång landgång.

Alternativa utföranden

Något alternativ med pålade bryggor är inte tekniskt realistiskt på grund av det stora vattendjupet mot väster - ca 12 meter.

Aktuellt område är detaljplanerat och därmed kan ändringar i användande av mark inte förekomma utan framtagande av en ny detaljplan.

Den gamla rampen vid färjan är inte till för allmänheten och någon annan plats för sjösättningsramp och trailerparkering finns inte och ingår inte heller i detaljplanen.

Motstående intressen

Den påverkan vattenverksamheten kan tänkas få på natur- och kulturmiljön, landskapsbild, friluftsliv, boendemiljön, naturresurser m.m. framgår närmare av upprättad miljökonsekvensbeskrivning, HydroGIS rapport 891.

Allmänna intressen

Utmed stranden finns smala och delvis fläckvisa bestånd med ålgräs, vilka har karterats och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. I övrigt finns inga särskilt bevarandevärda eller skyddsvärda marina växt- eller djursamhällen som berörs av planerad brygganläggning.

Genomförd marin arkeologisk undersökning i samband med detaljplanen (bilaga 9 till ansökan) visar inte på några fynd av arkeologiskt intresse.

Fiskbestånden i vattenområdet bedöms inte påverkas negativt av bryggorna, vare sig i anläggningskedet eller i driftskedet. När flytbryggorna är på plats fungerar de som konstgjorda rev där fastsittande djur och alger etablerar sig, vilket i sin tur drar till sig fisk och andra marina rörliga djur för födosök och skydd. Ingen vandringsfisk som lax, öring eller ål bedöms påverkas negativt - tvärtom attraheras dessa av bryggorna. Det kustnära yrkesfisket bedöms därför inte påverkas negativt.

Riksintressen

Naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken: Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas. Områden som är av riksintresse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket. Föreslagen brygganläggning i enlighet med gällande detaljplan tar inte i anspråk någon mark av betydelse för naturvärden, kulturmiljövården eller friluftslivet och bedöms inte påverka dessa riksintressen negativt i någon betydande omfattning. Bryggornas placering har anpassats för att i minsta möjliga utsträckning inte ligga över vegetation med främst ålgräs. Endast vid den södra bryggan kommer landgången att ligga över ett smalt bälte med ålgräs. Då landgången dels är smal och "hänger i luften" mellan flytbryggan och befintligt gångdäck utmed land kommer skuggeffekten att vara utan nämnvärd betydelse för ålgräsets tillväxt och fortlevnad.

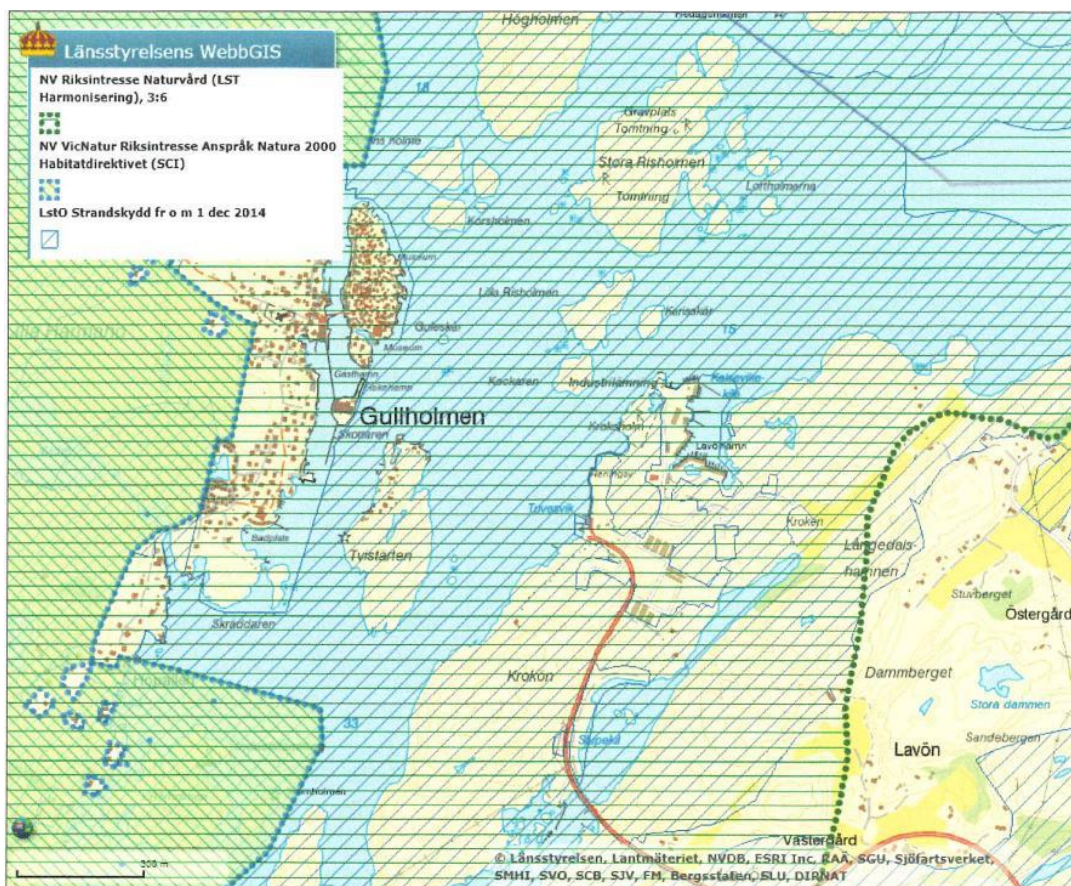


Fig. Riksintresse för naturvård (MB 3:6) och strandskydd

Högexploaterad kust, 4 kap. 4 § miljöbalken: Inom kustområdena och skärgårdarna från Brofjorden till Simpevarp får fritidsbebyggelse komma till stånd endast i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får dock annan fritidsbebyggelse komma till stånd, företrädesvis sådan som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov eller avser enkla fritidshus i närheten av de stora tätortsregionerna. Inom områden som avses i första stycket får anläggningar som avses i 17 kap. 1 § 1 samt 4 a § 1-6, 9 och 10 miljöbalken komma till stånd endast på platser där det redan finns anläggningar som omfattas av bestämmelserna i 17 kap. 1 och 4 a §§.

Föreslagen åtgärd i enlighet med gällande detaljplan bedöms inte påverka nämnda riksintressen negativt. Fler båtplatser ger fler ökad möjlighet till ett friluftsliv i skärgården.

Påverkan på riksintressena skall redan vara prövade i detaljplanen som är lagakraftvunnen.

Strandskydd

Strandskydd enligt 7 kap 13-18 §§ miljöbalken omfattar land- och vattenområdet vid havet, insjöar och vattendrag intill 300 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Inom detta område får inte byggnader uppföras eller grävningsarbeten utföras för sådana byggnader, eller andra åtgärder utföras som kan förhindra allmänhetens åtkomst av området eller väsentligen försämra livsvillkoren för djur- och växtarter.

Anläggningsområdet berörs av strandskyddet. Strandskyddet redovisas med blått raster i figuren ovan. Särskilt skäl för dispens är att anläggningen behövs för att utveckla en angelägen verksamhet i enlighet med gällande detaljplan för området och annan lämplig lokalisering inom rimlig närhet bedöms inte vara realistisk.

Strandskyddsdispens förutsätter att något av de särskilda skäl som anges i punkterna 1-6 i 7 kap 18 c § miljöbalken föreligger. De punkter som är aktuella i föreliggande fall är 1) att området redan har tagits i anspråk på ett sådant sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och 3) området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Fastigheten X med sin gällande detaljplan bör innefattas i ”pågående markanvändning”. Övriga delar såsom strandpromenad med bryggdäck, lägenheter, sjöbodar är redan uppförda. Anläggningen förbjuder inte tillträde till området och bedöms att inte heller på något påtagligt sätt skada ålgräset.

Vid jämförelse med förhållandena vid Tuvesvik där bara mindre förekomster med ålgräs finns utmed stranden bedöms påverkan av bryggorna vara betydelselös. Yppiga ålgräsförekomster finns vid flera andra småbåtshamnar.

Ett skäl för strandskyddsdispens är att en brygga måste ligga vid vattnet och att det inte finns någon lämpligare plats utanför strandskyddat område och inom rimligt avstånd från Lavön/Tuvesvik, vilket tydligt framgår av kartan fig. 2 nedan, där allt är strandskyddat utom några få områden (grön-färgade) med delvis redan utbyggda hamnar. Inget av dessa områden lämpar sig för motsvarande brygganläggning som den sökta eller utbyggnad av hamn. Ett annat tillämpligt skäl är att det behövs för utveckling av befintlig verksamhet där färjeterminalen m.m. utgör en del av denna. Att båtägare redan står i kö för båtplats torde vara så välbekant att någon särskild utredning härför knappast behövs.

Verksamhetens påverkan på miljökvalitetsnormerna för Ellösefjorden

Anläggningsarbetet med bryggorna medför inga andra utsläpp än de avgaser som kommer från bogserande båtar. Detta utsläpp är marginellt och medför inte att miljökvalitetsnormerna överskrids. I driftskedet sker avgasutsläpp från de båtar som angör och lämnar hamnen. Vattenomsättningen i sundet är mycket god, vilket borgar för en mycket god utspädning så att miljökvalitetsnormerna i Ellösefjorden inte bedöms överskridas. Ofrivilliga utsläpp av drivmedel och petroleumprodukter kan givetvis inträffa när båtar drivs av förbränningsmotorer. Båtar har i regel bottenfärg med innehåll av koppar, varifrån viss urlakning sker när de ligger i hamnen och vid framfart. Någon mätbar eller synbar påverkan i samband med miljökvalitetsnormer bedöms inte inträffa.

Enskilda intressen

Det finns en befintlig utloppsledning och överföringsledningar från Tuvesviks ARV (bilaga 8:4 till ansökan). Hänsyn kommer att tas till ledningarna vid utläggning av förankringsvikterna till de norra bryggorna. Om behov föreligger kan skydd med sandsäckar, bildäck eller betongmadrasser användas som nötningskydd. Befintlig elkabel (Västra Orust Energitjänst) ska skyddas på samma sätt som sjöledningarna.

Boende inom planområdet och på öarna utanför får en förbättrad boendemiljö i och med bättre tillgång till förtöjningsplatser för fritidsbåtar. Inom planområdet planeras ca 40 bostäder söder om färjeläget.

Skadeförebyggande åtgärder

För att undvika och minimera miljöpåverkan föreslås följande försiktighetsåtgärder inför arbetenas utförande:

Entreprenören skall informeras om att ingrepp i ålgräsytor inte får ske. Projektet inleds med att förankringar transporteras till platsen och sänks till botten på djup större än ca 5 meter där inget ålgräs växer och på förutbestämda lägen. Detta moment kräver inga särskilda skyddsåtgärder för den marina miljön. Någon skadlig grumlingseffekt uppkommer inte.

Flytbryggorna transporteras därefter till platsen via båtboisering och förankras till de utplacerade förankringarna. Därefter monteras förankringsbommar på bryggorna. Inte heller dessa moment kräver några skyddsåtgärder för den marina miljön.

För att undvika påverkan på de marina bottensamhällena och andra berörda intressen kommer arbetstiden att förläggas till vinterhalvåret 1 september - 30 april.

Däremot skall Sjöfartsverket meddelas i god tid innan bogsering av bryggorna inleds med anledning av sjösäkerheten. Samverkan skall ske mellan entreprenören och Sjöfartsverket gällande arbeten som kan påverka sjöfarten i området. Risk för påsegling finns när flytbryggorna bogseras från leverantören till anläggningsplatsen. I dessa skeden kommer Transportstyrelsens sjötrafikavdelning och övriga berörda myndigheter att kontaktas i god tid så att allmänheten och sjöfarande blir informerade via UFS (underrättelser för sjöfarande) och trafikkanalerna på VHF. Bogseringen skall ske vid lugn väderlek och under dagtid.

Entreprenadarbeten, som eventuellt påverkar seglingsbart vattenområde, skall markeras på platsen så att entreprenörens båtar, flottar och andra arbetsredskap är upplysta och väl synliga under hela dygnet.

Kustbevakningen kommer att hållas informerad om arbetet och skall särskilt kontaktas vid olycka som t.ex. kan medföra utsläpp av olja eller annat skadligt ämne till vatten.

Kontrollprogram

Ett kontrollprogram för verksamheten skall upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

En uppföljning av effekter på bottenens marina flora- och faunasamhällen inom hamnen bör undersökas och utvärderas efter att anläggningen varit i bruk under minst två säsonger. Förekomsten och utbredningen av ålgräs skall prioriteras.

Tillåtlighet

Då det inte bedöms uppkomma några betydande skador på den marina miljön eller andra olägenheter av projektet bedöms planerad hamn vara motiverad ur både ett samhällsekonomiskt och ett framtida miljöperspektiv.

Vattenverksamheterna strider inte mot några detaljplaner eller några områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900). Verksamheten torde inte heller möta hinder från allmänna planeringssynpunkter. Densamma är således tillåtlig enligt 2 kap 6 § tredje stycket miljöbalken.

I denna fråga måste vi understryka att utbyggnaden av hamnen är en del av genomförandet av gällande detaljplan 410-003 för området lagakraftvunnen 2006-06-28. Behovet av båtplatser i kommunen har inte minskat sedan dess.

Härmanö och Gåsöarkipelagen och delar av Ellösefjorden är några av de mest attraktiva skärgårdsmiljöerna utmed Bohuskusten. Samtliga är närbelägna den planerade brygganläggningen vid Tuvesvik, vilket medför att det är lätt att komma ut med båt till dessa natursköna områden. Efterfrågan på båtplatser är därför mycket

stor i denna del av skärgården. Inom detaljplanen för Tuvesvik har stora parkeringsytor anordnats. Sådana saknas vid andra brygganläggningar vid västra Orust särskilt Hällevikstrand, Barrevik och Mollösund.

De hamnar som finns i Hällevikstrand, Barrevik och Lervik (Mollösund) är upptagna av i första hand de som bor eller har sommarhus i områdena. Det finns säkerligen några hamnar innanför Orust och Tjörn där båtplatser kan erbjudas, men det är långa transportsträckor om man skall ut till de attraktiva skärgårdsmiljöerna.

Brygganläggningen är en väsentlig del av genomförande av detaljplanen för Tuvesvik och planförfattaren, som är väl insatt i kommunens utvecklingsbehov, har under processens gång gjort bedömningen att behov av båtplatser finns. I detaljplanen anges också att platserna främst är avsedda för de boende på öarna. Bygglov för anläggningen enligt huvudalternativet har beviljats.

Sökandena har vid upprättande av ansökan iakttagit de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken, varvid hänvisas till sakuppgifterna i denna ansökan.

Föreslagen anläggning och dess förefintlighet i framtiden bedöms medföra ringa eller obetydliga störningar på omgivningen. Enligt sökandenas förmenande överväger fördelarna från allmän och enskild synpunkt av verksamheterna kostnaderna samt eventuella skador och olägenheter av desamma.

Mot bakgrund av det ovan anförda gör sökandena gällande att vattenverksamheterna är tillåtliga enligt miljöbalken.

Arbetstid

För vattenverksamheten yrkar sökandena på en arbetstid av fem år, räknat från dagen för lagakraftvunnen dom.

Sökandena avser påbörja projektet omgående, med beaktande av arbetstider, så snart dom i målet har vunnit laga kraft för att säkerställa kommande säsongs behov av båtplatser. Upphandlingsprocessen kan emellertid försena uppstarten av arbetena med hänsyn till eventuellt överklagande.

Under arbetenas utförande förväntas mindre och kortvariga störningar då bryggsektioner transporteras flytande till platsen för anläggande. Berörda myndigheter kommer att meddelas i god tid innan enligt normala rutiner vid sådana transporter och byggnationer till sjöss.

Föreslagna åtgärder kommer därför att utföras på sådant sätt att minsta möjliga ingrepp sker i befintliga förhållanden.

Oförutsedd skada

Sökandena föreslår att tiden för inkommande med anspråk på ersättning enligt reglerna om oförutsedd skada skall bestämmas till fem år, räknat från arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

För beräkning av grundavgift enligt 3 kap. förordningen (1998:840) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, uppskattar sökandena kostnaderna för vattenverksamheterna till 4 700 000 kr. Grundavgiften skall därför bestämmas till 15 000 kr.

INKOMNA YTTRANDEN OCH SYNPUNKTER

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tillstyrker ärendet med nedanstående synpunkter.

Bakgrund

Tuvesvik Exploaterings AB och Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening har hos mark- och miljödomstolen ansökt om tillstånd för småbåtshamn inom del

av Fastigheten X vid Tuvesvik i Orust kommun.

Sökandena har till mark- och miljödomstolen inkommit med kompletterande handlingar. Sökandena har inhämtat Sjöfartsverkets synpunkter på det reviderade förslaget.

Yttrande

Sjöfartsverket anser att bryggorna i det nya förslaget är flyttade så långt nordvärt det går med tanke på förutsättningarna. Sjöfartsverket tillstyrker ansökan i det nya läget under förutsättning att verksamhetsutövaren för passagerartrafiken från Tuvesvik, Karingötrafiken AB, anser att manöverutrymmet är tillräckligt så att en god sjösäkerhet uppnås.

Synpunkter

Sjöfartsverket vill påpeka att de bilder som sökandena bifogar i den reviderade ansökan i syfte att visa på hur manöverutrymmen för passagerartrafiken ser ut på Karingön, Gullholmen och Lilla Bommen i Göteborg är irrelevanta i sammanhanget. Varje plats har sina förutsättningar och varje fartyg har unika manöveregenskaper. Det som skall utvärderas i detta fall är förhållandena kring Tuvesvik med de fartyg som Karingötrafiken nyttjar.

Området ligger dels ganska väderutsatt framför allt vid sydvästliga vindar. Bryggorna kommer visserligen inte att ligga vid en officiell farled, men det är en naturlig väg att färdas mellan området runt Härmanö/Gullholmen och Ellösefjorden. Det finns en fartbegränsning idag för 5 knop i det aktuella området. Sjöfartsverket kommer inte att tillstyrka en eventuell ansökan om lägre fart relaterad till svallproblematik.

Sjöfartsverket rekommenderar att bryggorna förses med reflexer och eller belysning för att göras synliga för båttrafiken. Vid planering av belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation.

När bryggorna färdigställts ska dess koordinater geodetiskt bestämmas i SweRef 99 och rapporteras till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort.

Transportstyrelsen

Bakgrund

Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen har gett Transportstyrelsen möjlighet att lämna synpunkter gällande ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för uppförandet av småbåtshamn vid Tuvesvik.

Yttrande

Transportstyrelsen har tagit del av sökandenas synpunkter (aktbilaga 34 och 39) och lämnar följande synpunkter. När de gäller resonemanget om manöverutrymmet vid färjeläget i Tuvesvik anser vi att Karingötrafikens och Sjöfartsverkets synpunkter bör beaktas. Vi anser även i likhet med det som Sjöfartsverket framfört i yttrande 2020-05-20 att varje plats har sina unika förutsättningar och att varje fartyg har unika manöveregenskaper. Det som bör utvärderas i detta fall är förhållandena kring Tuvesvik och de fartyg som Karingötrafiken trafikerar med.

Följande sjöfartsrelaterade aspekter bör beaktas i samband med uppförandet av hamnen:

- Sjöfartsrelaterade risker förknippade med anläggningsfasen bör utvärderas och lämpliga riskreducerande åtgärder vidtas.
- Anläggningsarbetet bör om möjligt läggas utanför fritidsbåtsäsongen.
- Sjöfartsverket ska informeras innan anläggningsarbetena inleds för utfärdande av eventuell navigationsvarning.
- Bryggorna bör märkas ut på lämpligt sätt så att de är väl synliga för sjötrafiken på natten eller vid nedsatt sikt t.ex. med reflexer och/eller belysning. Belysning ska vara utformad så att den inte bländar passerade sjötrafik.

- Ny strandlinje och anläggningar bör mätas in geodetiskt och informationen delges Sjöfartsverket för uppdatering av sjökortet.
- Enligt Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar (SJÖFS 2001:13) ska fritidsbåtshamnar ha en avfallshanteringsplan.

Övrigt

Med tanke på att det kan förekomma omfattande sjötrafik i området, främst sommartid vill vi framhålla att brygganläggningen kan komma att exponeras från svall från förbipasserande fartyg. Vid byggnadsprojekt i nära anslutning till vattenområden som används som farleder för sjöfarten är det viktigt att vara medveten om sjötrafikens påverkan ur miljösynpunkt. Det innebär t.ex. att projektörer redan i den inledande fasen kan behöva planera för svallvågor som orsakas av förbipasserande fartyg. Enligt vår uppfattning är det viktigt att sjöfartens villkor inte ändras i allt för stor omfattning i och med en byggnation. Restriktioner till följd av svall t.ex. införandet av fartbegränsning bör behandlas restriktivt och vägas mot allmänhetens intresse av framkomlighet och rörelsefrihet på sjön.

Trafikverket

Statlig allmän väg 747 sträcker sig ut till parkeringsplatsen vid Tuvesvik, därefter tar enskild väg vid ut mot Lavö hamn och färjeläget Tuvesvik. Trafikverket bedömer att den statliga vägen inte påverkas nämnvärt.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsens ställningstagande

Länsstyrelsen har inget att invända mot ansökan om tillstånd för ny hamnanläggning under förutsättning att domstolen anser att förutsättningar för att medge strandskyddsdispens finns och att de villkor länsstyrelsens yrkar på beaktas:

Länsstyrelsen yrkar på följande villkor:

- Att flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar endast får anläggas där djupet överstiger 5 meter vid normalvattenstånd för att minska påverkan på ålgräsbeståndet.
- Att ingrepp i ålgräsbestånd inte får ske.
- Att arbeten i vatten endast får ske under perioden 1 oktober till 31 mars med hänsyn till växt- och djurlivet.
- Att åtgärder som verkar privatiserande förbjuds på och i anslutning till bryggorna (t.ex. avhållande skyltar, stängsel och grindar).
- Att tid för oförutsedd skada fastställs.

Länsstyrelsens bedömning

Detaljplan

Det aktuella vattenområdet är utpekad som hamn i gällande detaljplan för Tuvesvik/Lavön från 2006. Länsstyrelsen anser att man i och med planen prövat lokaliseringsfrågan för hamn.

Strandskydd

Sökandena uppger att de särskilda skäl som föreligger för att medge dispens från strandskyddsbestämmelserna är punkterna 1, 3 och 4 (7:18 c § miljöbalken).

Länsstyrelsen anser emellertid att det enda särskilda skäl som i sammanhanget kan beaktas för att medge strandskyddsdispens för anläggningen är punkten 3 (7:18 c § miljöbalken), dvs. att området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Länsstyrelsen gör bedömningen att de andra platser utanför strandskyddat område som sökandena framfört som alternativ förvisso förefaller sämre lämpade av olika skäl än den nu ansökta, men ur ansökan finns oklarheter kring det påstådda behovet som hamnen ska tillgodose. En viktig aspekt för vägningen i sammanhanget är att

det från Tuvesvik/Lavön finns färjeförbindelse året runt till åtminstone Gullholmen/Härmanö och Karingön vilket gör det fullt möjligt att ta sig till fastigheter på dessa öar. För att kunna göra en korrekt avvägning mellan behov och intrång/skada behöver det avgöras om båtplatserna som ska tillskapas främst utgör en nödvändighetsvara för att de enskilda som bor på öar ska kunna ta sig till sina fastigheter (i sammanhanget tyngre vägande enskilt behov) eller om det rör sig om en längtan efter ökad bekvämlighet för båtägare och ekonomisk vinning för sökandena (i sammanhanget ett lätt vägande behov).

Ur ansökningshandlingarna framgår att det finns ett behov av båtplatser för boende på öar i närområdet och att detta behov delvis ligger till grund för detaljplane-läggningen av området 2006 och för nuvarande ansökan om tillstånd till vattenverksamhet. Det framgår dock vidare att det kommer uppstå en ökad önskan om båtplatser vid uppförandet av nya bostäder som planeras i anslutning till hamnen. Länsstyrelsen anser därför att det råder viss oklarhet kring vilket båtplatsbehov som hamnen i realiteten kommer att tillgodose och hur tungt det behovet således väger. Att det finns ett stort kundunderlag för båtplatsuthyrning i attraktiva kustområden kan konstateras men länsstyrelsen anser att det är ett enskilt intresse som väger ganska lätt.

Behovet behöver vägas mot den negativa inverkan på växt- och djurlivets livsvillkor och intrånget på den allemansrättsliga tillgängligheten av området som upprättandet av hamnanläggningen innebär.

Länsstyrelsen gör bedömningen att den valda lokaliseringen för en ny hamn har ett godtagbart djup och en god vattenomsättning men önskar lämna till domstolen att avgöra om förutsättningarna är sådana att en strandskyddsdispens kan medges. För det fall domstolen anser att dispens kan medges för hamnanläggningen så behöver negativa effekter för växt- och djurlivet på platsen begränsas och privatiserande åtgärder förhindras.

Utformning och ingrepp

Länsstyrelsen yrkar på ett villkor där flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar endast får anläggas där djupet överstiger 5 meter vid normalvattenstånd. Länsstyrelsens bedömning är att ett sådant villkor skulle kunna upprätthålla relativt goda livsvillkor för ålgräsbeståndet i hamnen utan att vara alltför inskränkande i sökandenas planer tack vare det snabbt stigande djupet på platsen.

De ålgräsbestånd som finns inom hamnområdet befinner sig närmast stranden och ned till ett djup av 4-5 meter. Botten sluttar brant och djupet i hamnens yttre delar är ca 12 meter, därav är det endast ett fåtal bryggmeter som planeras att läggas direkt ovan ålgräsvegetation. Flytbryggorna som planeras ska vara 3 meter breda och kommer ge en negativ skuggningseffekt på ålgräsbeståndet som finns under dem. Närmast land ska flytbryggorna ansluta till befintlig strandpromenad med hjälp av landgångar. Landgångarna är smalare och befinner sig en bit ovan vattenytan vilket ger en mindre beskuggning än flytbryggor och länsstyrelsen skulle därför hellre se att landgångarna eller motsvarande förlängdes förbi de ålgräsbeklädda bottenytorna.

Av det djupa läget med en god vattenomsättning bör hamnens funktion långsiktigt kunna upprätthållas utan att muddring eller andra ingrepp i ålgräset blir nödvändiga och ett villkor där ingrepp i ålgräset förbjuds anser länsstyrelsen skulle säkerställa att ålgräset även på sikt skulle ges förutsättningar att samexistera med hamnanläggningen.

Arbetstid

Sökandena vill förlägga arbetstiden till mellan 1 september och 30 april. Länsstyrelsen anser att perioden för arbete i vatten bör begränsas till mellan den 1 oktober och 31 mars vilket är den arbetstid som normalt gäller för denna typ av arbeten i vatten. Detta har sin grund i att det marina växt- och djurlivets viktiga tillväxtsång börjar redan i april när ljusstillgången ökar och fortgår tills att ljusmängden avtar och vattentemperaturen sjunker under oktober. Länsstyrelsen

hänvisar även till Mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr M 914-19 där man förde ett resonemang om lämplig arbetstid med tanke på att ålgräset är mindre känsligt för störning när vattentemperaturen sjunker under 8 grader vilket oftast inte sker förrän i oktober.

Avhållande anordningar

Platsen är idag helt tillgänglig för allmänheten och för att den även fortsättningsvis ska vara det behöver tillståndet förenas med villkor som förbjuder uppförande av privatiserande och avhållande anordningar såsom stängsel, grindar och avhållande skyltar.

Fiskeavgift

Av det valda läget för hamnens placering så gör länsstyrelsen bedömningen att skadan på fisket i form av minskade lek-, födo- och uppväxtområden för fisk blir mycket begränsade. Länsstyrelsen avstår därför möjligheten att yrka på att en kompensation i form av fiskeavgift fastställs och ser hellre att domstolens villkor utformningen på anläggningen så att skada på ålgräsbiotoperna minimeras.

Orust kommun, Kommunförvaltningen

Kommunstyrelsen Orust kommun lämnar yttrande i målet.

Det område som ligger för prövning berör Detaljplan för del av Lavön/Tuvesvik utökad färjeterminal. Orust kommun har detaljplanelagt området för att möjliggöra utveckling av bostäder, verksamheter, parkering, besöksnäring, hamn samt färjeterminal.

Kommunen har genom planläggningen arbetat med att utveckla området i ett sammanhang för att tillgodose så många intressen och värden som möjligt i en komplex miljö. Kommunen har under en längre tid successivt utvecklat området i egen regi och tillsammans med olika aktörer. Som ett led i denna utveckling har avsikten från kommunens sida varit att få till stånd en småbåtshamn i området.

Platsen är av stor vikt för kommunikationerna och tillgängligheten mellan Orust och öarna i kustbandet. Detta gäller både för den kollektivtrafik som idag trafikerar färjeterminalen i Tuvesvik men även möjligheterna för boende på öarna att kunna tillgå privata båtplatser. Då det är många verksamhetsutövare i området har åtgärder vidtagits för att skapa samförståndslösningar för samtliga berörda. Eftersom området är av stor vikt för allmänhetens tillträde har detta säkerställts i avtal med verksamhetsutövaren för småbåtshamnen. Detta innebär bl.a. att området inte får hägnas in eller på annat sätt hindra allmänheten från tillträde.

Tuvesvik som plats är en viktig nod för Orust kommun och dess möjligheter att skapa förutsättningar för en levande skärgård. Därför anser vi det vara av största vikt att intentionerna och syftet med detaljplanen kan genomföras till fullo.

Kommunen har varit i mail- och telefonkontakt med Karingötrafiken AB:s ombud för att undersöka möjligheterna att det kan träffas en överenskommelse om det som Tuvesviks Exploaterings AB ("Bolaget") önskar genomföra i Tuvesvik.

Genom att kommunen investerat miljoner kronor på att först få till en detaljplan för hela Tuvesvik och sen bygga ut området är det av stor vikt för kommunen att Tuvesvik exploateras så att kommunen har möjligheter att få tillbaka delar av den investering som gjorts. Det är skälet till att kommunen ser positivt på ansökan.

Bolagets och kommunens intressen sammanfaller på så sätt att om Bolaget får genom sin ansökan om vattenverksamhet kommer det med automatik innebära att kommunen kommer att erhålla såväl arrendeintäkter som intäkter från uthyrning av båtplatser samt att Tuvesvik blir det "nav" för vattennära verksamhet som kommunen eftersträvat bland annat genom detaljplanen för Tuvesvik.

Allt område runt Tuvesvik är enligt detaljplanen för området ianspråktaget eller kommer att bli ianspråktaget för bostadsändamål, terminal för passagerarbåt, verksamheter i form av restaurang, mottagning av fisk, hotell m.m.

Genom att Tuvesvik är den centrala platsen för transporter till och från Gullholmen, Härmanö och Käringön så är det under sommarmånaderna relativt mycket trafik i området. Kommunen ser det som mycket positivt. Att skapa något motsvarande, bortsett från terminalen, på annan plats inom kommunen och med direktaccess till havet låter sig inte göras bland annat med hänvisning till strandskyddsregler och naturvärden.

Även om kommunen inte är sökande i målet är kommunen i allra högsta grad part då kommunen äger fastigheten B ("Fastigheten") på vilken fastighet bolaget ansöker om tillstånd för vattenverksamhet. Då den anläggning som bolaget önskar anlägga på del av Fastigheten på ett mycket positivt sätt kommer att gynna kommunen, verksamheterna som finns och som framgent ska etablera sig och även gynna det rörliga friluftslivet är det av stor vikt för kommunen att Bolaget får tillstånd i enlighet med den justerade ansökan från oktober 2020.

Kommunen avser inte mer än summariskt kommentera Käringötrafikens påståenden om förhållandena på plats vid Tuvesvik vilka är;

a. att öarna i området bildar en trattformad ränna mot norr och gattet mellan Tuvesvik och Gullholmen. Detta orsakar kraftiga nordliga strömmar i vattnet utanför Tuvesvik. Nämnda förhållanden leder till att fartygens avdrift norrut vid avgång från hamnen i Tuvesvik är betydande vid hårdare sydliga och sydvästliga vindar samt vid kraftigare nordliga strömmar.

b. att det stora delar av året råder just sådana förhållanden i området som beskrivs under punkten a.

c. att redan vid vindstyrkor runt 12 m/s och däröver driver fartygen över det vattenområde inom vilket den i förevarande mål ansökta småbåtshamnen är planerad att anläggas.

d. att om delar av detta område tillåts överbyggas med en ny småbåtshamnen

kommer kollektivtrafiken till Gullholmen och Käringön från Tuvesvik att få ställas in vid hårda sydliga eller sydvästliga vindar samt vid kraftiga strömmar i gattet mellan öarna, eftersom uppenbar risk annars föreligger för kollision med småbåtshamnens bryggor.

e. att olägenheterna förstärks av att fritidsbåtar avses att förtöjas längs den sidan av bryggan längst i söder med än större tillkommande inverkan på erforderligt skyddsområde mot hamnen.

(a – e gemensamt ”Käringötrafikens argument”).

Bolaget har i yttrande genom återopande av sakkunnig klargjort att de inte fäster tilltro till Käringötrafikens argument. Kommunen har inte själv anledning att ta fram sakkunnig då kommunen inte är mer än indirekt part i målet. Kommunen kan enbart konstatera att de inte vid något tillfälle fått besked om eller erfarit att de problem som Käringötrafiken gör gällande enligt punkterna a – d föreligger. Även innan färjeterminalen byggdes om gick trafiken till Gullholmen och Härmanö från Tuvesvik varför, om problemen är så stora som Käringötrafiken gör gällande, dessa borde varit kända sedan tidigare.

När det gäller Käringötrafikens argument avseende e) är det något som måste vara ett mycket enkelt ”problem” att åtgärda såsom exempelvis;

- föreskriv i domen krav på kraftig storlek (bredd, längd, djupgående, tyngd m.m.) avseende den södra vågbrytaren, d.v.s. den del som är närmast terminalen,
- föreskriv i domen att det ska anbringas några dykdalber som kan utgöra ”mothåll” vid eventuell olycka där passagerarbåten driver på grund av motorhaveri,
- föreskriv i domen att den södra utsidan av vågbrytaren inte får användas som tilläggningsplats för småbåtar.

Som upplysning anges det i Wikipedia avseende definition av dykdalb följande;

”Dykdalb, även diktalb, är ett bottenfast sammanbundet pålknippe använt för att förtöja eller styra undan fartyg, exempelvis från att kollidera med bropelare eller andra bärande element i farleder eller hamnar.”

Då utbyggnad av hamnen vid Tuvesvik i enlighet med Bolagets ansökan, både av ekonomiska skäl men också för möjligheterna att fortsätta utveckla området i enlighet med detaljplanen, är av mycket stor vikt för kommunen önskar kommunen att Bolaget får tillstånd i enlighet med ansökan.

Orust kommun, Sektor miljö- och bygg

Den nu byggstartsplanerade hamnen är en del av de ställningstaganden kring påverkan på riksintressen och landskapsbild som är gjord med gällande plan. Vad avser påverkan på riksintressen för kustzonen ligger föreslagen hamn inom de områden i gällande detaljplan där en förändrad markanvändning är tillåten.

De ålgräsbestånd som finns inom hamnområdet befinner sig närmast stranden och ned till ett djup på 4-5 meter. Botten sluttar brant och djupet i hamnen yttre delar är cirka 12 meter. Det är endast ett fåtal bryggmeter som planeras att läggas direkt ovan ålgräsvegetationen. Landgångarna är smalare och befinner sig en bit ovan vattenytan vilket ger en mindre beskuggning än flytbryggorna.

Nämnden har inget att invända mot ansökan om tillstånd för ny hamnanläggning under förutsättning att domstolen anser att förutsättningar för att medge att strandskyddsdispens finns.

Naturskyddsföreningen på Orust

Naturskyddsföreningen på Orust har, som framgår av en bilaga till ansökningshandlingarna, i ett tidigare skede haft en del synpunkter.

Vi vill i detta yttrande återkomma till tre av dessa nämligen följande:

Behov av båtplatser och alternativa lösningar. I det tidigare yttrandet efterlyste Naturskyddsföreningen att det i kommunala planer kommer in alternativ där båtar

inte alltid behöver parkeras i havet utan att det finns i- och upptagningsramper. De flesta båtarna i Sverige är mindre och kan hanteras på ett sådant sätt. Särskilt när i det aktuella fallet är Orust kommun själv, som äger vattenområdet.

I detta fall, om nu en stor del av platserna är avsedda för Gullholmenbor, är nog det alternativet emellertid inte en praktisk lösning. Men i så fall borde det tydligare visas i underlaget att detta behov finns. Särskilt länsstyrelsen har i sitt yttrande efterlyst tydligare faktaunderlag. Svaret på remissvaret uppfattar vi fortfarande ganska allmänt hållet som t.ex. att *”planförfattaren, som är väl insatt i kommunens utvecklingsbehov, har under processens gång gjort bedömningen att behov av båtplatser finns”* eller att *”Man uppför inte en brygganläggning för flera miljoner om det inte finns kundunderlag”*. Vi tror också att det sista är en rimlig slutsats, men i så fall borde det vara ganska lätt att visa resultatet av marknadsundersökningen. Som vi tidigare påpekade finns några sjömil söderut, en stor fritidsbåtsanläggning, Hällevik Yacht Club, som idag förefaller utnyttjad långt under sin kapacitet. Är det inte ett lokalt behov som ska mötas borde det finnas kapacitet där.

Avfallshantering. Sedan några år är det förbud att tömma båtarnas toatankar till havs. I praktiken har resultatet av lagstiftningen hittills blivit ett halvt fiasko eftersom mottagningsstationerna fortfarande ligger alltför glest och funktionen av de som finns har sviktat på många ställen. Enligt vår uppfattning bör det vid nyanläggning av en större fritidsbåtshamn ställas krav på att en mottagningsanordning för toatankar installeras. Det är först när det blir ett lättillgängligt nätverk av stationer som lagstiftningen får avsedd effekt. Det är ju hemmahamnen som är den naturligaste platsen att bli av med avfallet och få är benägna att ta extraturer till närmsta mottagningsställe om det är det enda skälet.

Nu beror ju behovet på vilken storlek på båtar som förväntas här. Om det övervägande antalet är småbåtar är detta kanske inte rimligt. I annat fall bör det övervägas som ett krav.

Buller. I tidigare yttrande påpekade vi att vinande ljud från segelbåtsmaster kan höras tydligt vid stark vind, väl bekant för de som befunnit sig vid marinor vid

blåsiget väder. Svaret på detta var att det inte finns några närbelägna bostäder, närmaste är ön Tvestjärten med ett fåtal bostadshus. Så vitt vi förstått ska det emellertid byggas ett större antal lägenheter söder om färjeterminalen som kommer relativt nära, några hundra meter. Bullerstörning kan inte helt uteslutas och borde belysas närmare.

Ålgräs är infört på listan över rödlistade växter med beteckningen VU (= sårbar). Detta faktum förstärker vikten av att iaktta försiktighet med åtgärder som kan påverka dess utbredning negativt.

Västra Orusts Energitjänst

Beträffande ansökan om tillstånd till vattenverksamhet på fastigheten X så har vi ledningsrätt (Akt nr:1421-93/74) på högspänningskabeln mellan Tuvesvik och Tvestjärten. Denna berörs dock inte av det planerade arbetet enligt det underlag som skickats ut.

Sjöräddningssällskapet

På fastigheten och i direkt anslutning till den tänkta småbåtshamnen har Sjöräddningssällskapet (SSRS) tilläggningsplats längsides bryggan för räddningsbåtar samt, drivmedelsbod med bårskjul. Bryggan och boden är del av räddningsstationen på Käringön genom bunkring och skyddad uppehållsplats för patienter i väntan på att ambulans eller helikopter anländer.

Om RS-Käringön bör följande nämnas:

- Räddningsstationen har lokal betydelse genom operationsområdet som grovt sett sträcker sig från Lysekil/Gullmarsfjorden söder ut till Stigfjorden.
- Räddningsstationen har regional betydelse genom läget mitt på Bohuskusten, antalet och arten av räddningsbåtar samt fasta bemanning året runt.
- Räddningsstationen har nationell och internationell betydelse genom att hit har SSRS förlagt stora delar av utbildningen i praktisk sjöräddning och likaså stor del av organisationens utvecklings- och utprovningensarbete.

Det handlar alltså om en samhällsfunktion av stor betydelse för näringsliv, boende, turism/rekreation hälso- och sjukvård och miljöskydd inte enbart för omgivande yttre hav och inre kustvattnen utan för kustbygder i allmänhet.

RS-Käringön utför årligen närmare 200 sjöräddningsuppdrag, sjöambulans-transporter och uppdrag åt räddningstjänster och andra offentliga verksamheter samt ungefär lika många så kallade medlemsuppdrag (i de senare föreligger ingen direkt fara för människor eller materiel). Därtill skall läggas den båthantering som hör till utbildningen av runt 300 sjöräddare, stationens egna övningar och fortbildning samt inkörning av SSRS nybyggda båtar.

Sommaren är självfallet den mest intensiva tiden men stationens uppdrags-intensitet även under höst, vinter och vår är ganska hög. Sjöräddningsstationen är därför jourbemannad dygnets alla timmar året runt.

För att verksamheten skall fungera är anläggningen i Tuvesvik nödvändig. Någon annan möjlighet till drivmedelsförsörjning än via vägtransport finns inte sedan de mindre oljebåtarna försvann. Tanken i oljeboden som rymmer 10 kubikmeter fylls ca 10 till 12 gånger om året. Under sommarmånaderna tankar båtarna dagligen, under den övriga tiden sjunker intensiteten till några dagars mellanrum.

Bårskjulet är den andra funktionen i Tuvesvik. Förklaringen är att räddningsbåten ofta hinner till överlämningspunkten innan ambulans, helikopter eller annan sjuktransport nått fram till Tuvesvik. Väntetiden kan när det är hög aktivitet i det regionala transportsystemet bli ganska lång. Syftet med bårskjulet är att skydda skadade mot väder och korta ned överlämningstiden genom att patienterna kan lyftas ur båtarna direkt efter tilläggning. En annan skyddsfunktion hör samman med hälso- och sjukvårdens höga krav på integritet. Under sommartid kan när två färjor ankommer och avgår över 800 personer befinna sig på färjeläget. Att skydda patienterna för nyfiket, ofta fotograferande och filmande, uppmärksamhet är angeläget. Genom bårskjulet blir exponeringen vid omlastningen från båt till ambulans så kort som den rimligtvis kan bli.

Platsen intill färjeläget där SSRS byggt den kombinerade funktionen för drivmedel och skadade blev vi hänvisade till av Orust kommun. För vår del kunde det varit någon annanstans. Orust kommun godkände SSRS bygglov våren 2018. Något senare gav uppenbarligen kommunen bygglov för småbåtshamnen. SSRS hade ingen vetskap om att det fanns en ansökan och ombads inte lämna synpunkter. I handlingarna till det nu aktuella vattenmålet ser vi för första gången hur hamnen är tänkt att utformas. Vi kan direkt konstatera kolliderande intressen. Följande bör mark- och miljödomstolen uppmärksamma:

1. Placeringen av SSRS långsidesplats (blå linje i blad 1) är bestämd av att det utanför pumphuset söder om SSRS bod ligger en ”stenhög” över vilken båtarna inte flyter (möjligen är det en täckning som lagts ovan avloppsledningen över till Gullholmen).
2. I den norra änden av SSRS del av bryggan tar småbåtshamnen vid med tilläggningsbommar som sträcker sig ca 75 meter ut mot väster (röd streckad linje i blad 1).
3. SSRS del av brygga som är ca 20 m är tillräckligt lång under förutsättning att de större båtarna ligger med stäven mot söder, dvs. babordstilläggning. Att komma intill bryggan är emellertid lika viktigt som få plats längs den. Den största båten som är närmare 16 m och väger 17 ton är dimensionerande.
 - Avgörande är också att tilläggning av flera orsaker måste ske från väster/norr (blad 2).
 - De större båtarna (12 och 15-metersklasserna) tankas via babordsidan. Båtarna kan inte ligga med aktern mot söder då det då finns risk att sten från stenhögen sugas in i och skada vattenjetarna.
 - Även om sjöräddningsbåtarna har hög manöverförmåga måste vi av säkerhetsskäl ha utrymme för det traditionella sättet att lägga till med spring.

- Både stenhögen och bryggans utsatthet för sydvästlig och västlig vind gör att båtarna måste ha möjlighet att komma in från norr/väster och vända söder upp mot bryggan.
- 4. Utöver de normala tilläggningsfallen skall läggas de extrema situationer som följer med den typ av uppdrag som SSRS utför, t.ex. att med en manöveroduglig båt kopplad på sidan gå intill en brygga. Sådana manövrar måste dessutom ofta utföras under besvärliga vind, sjö och strömförhållanden.
- 5. Läger man till den nödvändiga manövern att lägga till med babordsidan ett säkerhetsutrymme, för att inte fastna i båtar och bommar i lä, bör det vara uppenbart att den södra sidan av hamnens södra flytbrygga inte kan användas på det tänkta sättet med bommar. De enda båtar som SSRS kan tänka sig här är långsides, tillfälligt och i bra väder.

Slutligen bör framhållas att Tuvesvik är en besvärlig plats. Även om Härmanölandet skyddar så blir det vid lite kraftigare vindar från SV till NV byigt och rejäla sjöar. I kombination med den starka ström som uppstår när vattenmassorna drivs ut och in genom Gullholmen halsar är Tuvesvik en svår tilläggningsplats som kräver erfarenhet för att bemästra. Den tänkta södra båtraden i hamnen är enbart av den orsaken inte tillräddlig. Tillsammans med att sjöräddningsbåtarna behöver plats för att komma in till bryggan och att färjorna skall ha svängrum bör inte båtplatser och bryggarrangemangen söder om den röda heldragna linjen i blad 2 tillåtas.

Nämnas bör också att leden direkt väster om småbåtshamnen används av SSRS vid utryckningarna som går till vattnen norr och öster om linjen Tuvesvik – Gullholms-hamnen. Detta för att undvika att det höga svall som en räddningsbåt kastar under blåljuskörning skall träffa hamnen på Gullholmen och den intensivt använda farleden direkt öster om Gullholmen. Både småbåtshamnens exploitör och båtplatsägare skall vara medvetna om att svall från utryckningsbåtarna regelbundet kommer att göra det ordentligt stökigt i hamnen i sin helhet.

Västfastigheter

Västra Götalandsregionen, genom Västfastigheter, arrenderar mark på fastigheten X med ändamålet bibehålla och underhålla färjeterminal. Färjetrafiken sköts av Karingötrafiken som upphandlad operatör av Västtrafik.

Färjeoperatören har påpekat att placeringen av den nya småbåtshamnen innebär en säkerhetsrisk kopplat till manövrering av färjor när de backar ut från färjeläget under ogynnsamma väderförhållanden. Risken har bedömts så pass stor att följderna kan bli inställda turer för kollektivtrafiken.

Västtrafik har hållbarhet som grund där man tar sitt miljömässiga, sociala och ekonomiska ansvar. Västtrafiks verksamhet skall syfta till att uppnå bästa möjliga samhällsnytta och kundnytta. En ny småbåtshamn skulle även kunna innebära att människor som tar sig till och från Härmanö/Karingön väljer sin egen båt istället för färjan. Det genererar ett lägre resande vilket i sin tur på sikt kan leda till en översyn av turutbud och en sämre tillgänglighet till öarna.

Från Västtrafiks sida är det viktigt att verksamhetsutövaren är den som genomför bedömningen om god sjösäkerhet kan uppnås. Västtrafik gör ingen egen bedömning utan förlitar sig på trafikutövaren. Möjlighet att bedriva den verksamhet som Västtrafik har i Tuvesvik får inte begränsas eller inskränka/påverka sjösäkerheten negativt

Karingötrafiken AB

Karingötrafiken AB har bestritt ansökan i målet.

Sakförhållanden

Karingötrafiken AB, verksamt sedan år 1975 och ombildat år 1997, är ett sjöfraktsföretag med säte i Stenungssund. Bolaget har 15 heltidsanställda och omsätter cirka 25 miljoner kronor per år. Bolaget är kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöcertifierat enligt ISO 9001, ISO 14001 och ISO 45001.

Huvuddelen av bolagets verksamhet innefattar skärgårdstrafik för person- och godsbefordran i två linjer; Tuvesvik - Gullholmen och Tuvesvik - Kåringön. Verksamheten bedrivs med tre fartyg ägda av bolaget. Kollektivtrafiken utförs på uppdrag av det regionala trafikbolaget Västtrafik AB med ett tjugotal avgångar från hamnen i Tuvesvik under låg- och mellansäsong och under sommarmånaderna med ytterligare avgångar. Vid sidan av persontrafiken sköter bolaget även godstransporter från hamnen i Tuvesvik till Gullholmen och Kåringön. Under högsäsong sker detta med särskilt godsfartyg.

För sin verksamhet disponerar Kåringötrafiken AB med ensamrätt hamnanläggningen i Tuvesvik. Detta grundas på avtal mellan bolaget och Orust kommun, som äger hamnen. Hamnen med dess nuvarande utformning är relativt nyanlagd och tagen i drift år 2013. Det senaste avtalet mellan parterna är tecknat år 2017 och löper tills vidare. Upplåtelsen omfattar vattenområde med anöringsplats för fartygen, kaj, kajfendrar, pollare, anöringsramper, hamnplan, terminalbyggnader etc.

Fartygstrafiken

Den huvudsakliga persontrafiken utförs med fartygen M/S Strömstjerna och M/S Strömrona. Fartygen har ett djupgående om cirka 1,80 meter samt en höjd på skrov och överbyggnaden från vattenlinjen om cirka 6 - 7 meter. Fartygen förtöjs med fören mot kaj. Vid avfärd backar således fartygen ut på fritt vatten.

Den förhållande vindriktningen längs västkusten är sydvästlig. Av ingiven satellitbild framgår, att farleden mellan aktuell del av Orust och utanför liggande Hermanö löper i huvudsak i denna riktning. Vidare bildar öarna i området en trattformad ränna mot norr och gattet mellan Tuvesvik och Gullholmen. Detta orsakar kraftiga nordliga strömmar i vattnet utanför Tuvesvik.

Nu nämnda förhållanden leder till att fartygens avdrift norrut vid avgång från hamnen i Tuvesvik är betydande vid hårdare sydliga och sydvästliga vindar samt vid kraftigare nordliga strömmar. Stora delar av året råder just sådana förhållanden i

området. Redan vid vindstyrkor runt 12 m/s och däröver driver fartygen över det vattenområde som den i förevarande mål ansökta småbåtshamnen är planerad att anläggas inom.

Befälhavarna på fartygen har i samråd markerat det vattenområde utanför hamnen som erfordras för fartygen när dessa lägger ut vid hård vind, se ingiven bilaga 5 till aktbilaga 35. Om delar av detta område tillåts överbyggas med en ny småbåtshamnen kommer kollektivtrafiken till Gullholmen och Käringön från Tuvesvik att få ställas in vid hårda sydliga eller sydvästliga vindar samt vid kraftiga strömmar i gattet mellan öarna, eftersom uppenbar risk annars föreligger för kollision med småbåtshamnens bryggor. Olägenheterna förstärks vidare av att fritidsbåtar avses att förtöjas längs den södra sidan av bryggan längst i söder med än större tillkommande inverkan på erforderligt skyddsområde mot hamnen.

Inställning

Käringötrafiken AB har i sig ingen invändning mot att en ny småbåtshamn etableras i området, men kan inte acceptera den lokalisering och utformning som ansökan innefattar. Bolagets verksamhet är samhällsviktig och ska därmed skyddas mot menlig inverkan. Först om den nya hamnanläggningen förläggs utanför vad som markerats på bilaga 5 till aktbilaga 35 kan detta ske utan negativ påverkan på linjetrafiken från hamnen i Tuvesvik.

Sjösäkerhet i svenska farvatten regleras i ett flertal regelkomplex, bland annat i 1994 års sjölag och i 2003 års fartygssäkerhetslag. Till detta finns ett antal internationella regler och standarder. För rederiet regleras sjösäkerhetskravet härvid främst i ISM-koden (the International Safety Management Code). Denna innebär tillsammans med övrigt regelverk en förpliktelse för rederiet, att tillhandahålla alla de förutsättningar som krävs för god sjösäkerhet, bland annat i form av fartyg med god säkerhets- och underhållsstatus samt med korrekt konstruktion för den befordran som ska genomföras. Det är vidare rederiets ansvar att tillhandahålla personal med adekvat utbildning i olika befattningar ävensom att säkerställa tillgång till säkra hamnar för fartygen.

Till syvende och sist är det dock befälhavaren på varje fartyg som har det operativa ansvaret för att sjösäkerheten inte äventyras vare sig vid lastning och lossning eller vid gång. Befälhavaren har i många stycken överlappande ansvar med rederiet rörande sjösäkerheten, men har ensam bestämmanderätt att i varje stund avgöra om färd ska ske eller inte utifrån sjösäkerhetssynpunkt.

Käringötrafiken AB har såsom redare sålunda en laglig skyldighet att tillse att den hamn i Tuvesvik som nyttjas för bolagets trafik har sådana förutsättningar att angöring och avfärd kan ske på ett godtagbart sätt ur sjösäkerhetssynpunkt. Vid yttrande i förevarande mål har naturligen samråd skett med de fartygsbefäl som har det operativa och överlappande ansvaret häröver enligt vad som anförts ovan. Varje befälhavare kan ha sin egen bedömning i fråga om sjösäkerheten och den gräns som utritats i bilaga 5 till bolagets erinringsskrift utgör den snävare av befälhavarnas uppfattningar i frågan. Det är befälhavarna på fartygen som tillsammans med rederiet har exklusivt ansvar för sjösäkerheten och som besitter kunskap om de särskilda förhållanden för fartygstrafiken som råder på platsen samt som utifrån detta och sin erfarenhet bedömer förutsättningarna för sjöfarten till och från Tuvesvik. Detta kan ingen sätta sig över

Det vattenområde som utifrån fartygens sjöegenskaper samt vind- och strömförhållanden på platsen, av sjösäkerhetsskäl måste hållas fritt från fasta anläggningar om nyttotrafiken ska kunna fortgå opåverkad av en angränsande småbåtshamn, är inte en förhandlingsfråga från bolagets sida. Det är förvisso en god ansats från sökanden att förändra sin ansökan genom att förlägga den sökta hamnen 25 meter längre norrut samt att i fogade ritningar och i text föra fram ambitionen, att båtplatser inte ska anordnas längs den södra bryggans sida, men det är likväl så att fartygsbefälen, och därmed rederiet Käringötrafiken AB, inte kan acceptera att en småbåtshamn förläggs inom säkerhetsområdet för färjetrafiken. Såsom ansökan är utformad finns inte heller någon garanti för att den södra bryggan i framtiden skulle nyttjas mer extensivt med båtplatser även på bryggans södra sida.

Sökandena uttrycker i sin inlaga förvåning över att fartygstrafiken kan ske sjösäkert vid hamnarna vid Gullholmen och Käringön samt jämför förhållandena i Tuvesvik med Lilla Bommens hamn i Göteborg. Som påpekats av Sjöfartsverket är sådana jämförelser irrelevanta. Hamnen i Tuvesvik har unika egenskaper bland annat i det att den ligger helt blottad för sydvästliga vindar och är påverkad av kraftiga nordliga strömmar i sundet. Det är dessa faktorer tillsammans med fartygens konstruktion, som ger upphov till ett minsta sjösäkerhetsavstånd om 88 meter.

Kommunen kommenterar bolagets beskrivning av de särskilda förhållanden som råder för anlöp och avfärd från hamnen med bolagets fartyg. Att kommunen inte har haft någon kunskap om dessa förhållanden är givetvis förklarligt, eftersom förhållandena inte utgör några svårigheter för färjetrafiken, annat än om en småbåtshamn med den utformning, storlek och lokalisering som ansökan avser skulle komma att byggas.

Bevisning

Det påkallas förhör med B. T. , till styrkande av att den sökta vattenverksamheten medför betydande inverkan och olägenheter på allmänna intressen i form av den reguljära linjetrafiken från hamnen i Tuvesvik. Tobin är styrelseordförande i bolaget och har mångårig erfarenhet som befälhavare på bolagets fartyg och av sjöfarten mellan öarna. Han ska höras om de sjösäkerhetsmässiga förutsättningarna för trafiken till och från Tuvesvik.

Gullholmens Samfällighetsförening

Samfällighetsföreningen representerar samtliga fastighetsägare och bostadsrättsinnehavare på Gullholmen/Härmanö.

Föreningen har tagit del av ansökan och anser att anläggningen fyller ett behov av båtplatser i denna del av Orust kommun. Föreningen ser också att behovet från boende på Käringön och Gullholmen som har behov att ha tillgång till en brygga för tillfällig förtöjning för kortare besök på Orust eller då transport inte tillåts på färjan till exempel bensin eller diesel. Delar av bryggans oskyddade del kan väl fungera

för tillfällig förtöjning. Föreningen finner vidare att inget område med stora natur- eller kulturvärden berörs.

Föreningen tillstyrker ansökan i dess helhet.

SÖKANDENAS BEMÖTANDE

Länsstyrelsen

I Tuvesvik/Lavön har markanvändning pågått sedan 2006, efter att den gällande detaljplanen antogs av Orust kommun. Området måste därvid betraktas som om det tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syfte (MB 7 kap 18 c §) och därmed saknar betydelse för bestämmelser syfte. Ansökt vattenverksamhet är faktiskt en del av genomförandet av detaljplanen. Behovet av nya båtplatser har utretts också i samband med planarbetet som vann lagakraft 2006. Orust kommun har nu i mars 2020 en kö på ca 500 personer, som betalar en årlig avgift i väntan på att få en fast båtplats i kommunen.

Myndighetens yrkande angående förankringsanordningar kommer att beaktas och efterföljas så långt så möjligt utan att riskera hamnens säkerhet.

Det smala band av ålgräsvegetation som finns utmed land mellan ca 1 m ner till ca 4-5 m djup, kommer delvis att överskuggas av landgångarna till bryggorna. Då dessa endast är ca 1 meter breda och ligger högt över vattenytan samt att merparten ålgräs här finns i dess övre utbredningsnivå, blir skuggeffekten i princip obetydlig. Vegetationen bedöms därför förbli närmast intakt. Möjligen kommer eventuellt ålgräs som kan ligga under bryggkanten vid landgången tunnas ut något och att rödalger som *Furcellaria lumbricalis* kan öka. Kombinationen av dessa två marina arter bildar värdefulla habitat, vilket har observerats i t.ex. Vikefjorden (Sotenäs kommun) och Nordre älvs estuarium (Göteborgs och Kungälv kommuner). Några ingrepp i ålgräsvegetation skall ej göras.

Någon allemansrättslig inskränkning med stängsel, grindar eller avhållande skyltar skall ej ske.

Övriga villkor accepteras.

Käringötrafiken AB

För att tillgodose Käringötrafikens behov, med avseende på säkerhet vid angöring till färjeläget vid Tuvesvik, har sökandena presenterat ett nytt förslag med flyttning av hela anläggningen 25 meter längre mot norr. Det ursprungliga alternativet hade ett avstånd på 43 meter från centrum av norra färjeläget och det nya alternativet har hela 68 meter. För att uppnå detta avstånd så har alla förtöjningsplatser på södra flytbryggans utsida och den mot söder utstickande delen av tvärbryggan tagits bort.

Käringötrafikens förslag 88 m från färjeläget omöjliggör anläggandet av hamnen.

Sökandenas nya förslag är 68 m från färjeläget och inga förtöjningsbommar på sydsidan. Ursprungligt förslag 43 m från färjeläget samt förtöjningsbommar på sydsidan. Vi har svårt att inse Käringötrafikens behov av att få utökat detta avstånd till 88 meter. Vid flera tillfällen har vi observerat att färjorna backar ut mot söder, där det inte finns några hinder. Därtill är vi förvånade hur man lyckas att angöra kajerna vid Gullholmen och Käringön, där vändutrymmena för de 23-28 m långa färjorna endast är ca 30 meter.

Kravet på att flytta anläggningen 88 meter innebär att norra bryggan och dess förankringar kommer att ligga inom ledningsområdet för vatten och avlopp ut till Gullholmen, vilket inte är acceptabelt och omintetgör anläggande av planerad hamn.

Ett intressant exempel på trånga manövreringsutrymmen är Lilla bommens hamn där Börjessons rederi med skärgårdstrafiken angör sina passagerarbåtar Ylva, Älvsnabben m.fl. samt ett äldre fartyg i ångbåtstil (M/S Göteborg), till kajen i öster. Detta utan synbara problem trots att infarten begränsas av det långa bogsprötet till

barken Viking samt flytbryggor för fritidsbåtar i väster. Därtill har älvens tidvis starka vattenflöde - och under vinter även isflak - stor påverkan vid angöringar.

Att kraftiga nordliga strömmar i kombination med färjornas konstruktion skulle behöva 88 m säkerhetsavstånd till planerad brygganläggning förefaller ytterst tveksamt när man beaktar att det är samma fartyg och besättning som angör, dels Gullholmens hamn med 50 m bredd, dels Käringöns hamn med 40 m bredd mellan kajerna för att vända fartygen. Då är inte förtöjda fartyg på motsatta sidan av kajerna inräknade. Figur 1 visar ett avstånd på 70 m från södra flytbryggan till centrum på färjornas norra angöringsplats, vilket sökandena anser vara mer än tillräckligt säkerhetsavstånd.

Beträffande påståendet om starka strömmar kan följande sägas. I söder mellan Strömholmen och Pilgrimen är bredden på de två sunden 53 respektive 26 meter, dvs sammanlagt 79 m. Bredden på sundet mellan Tuvesvik och Gullholmen är 627 meter. Förhållandet mellan sunden i norr och de i söder blir då faktorn 7,9.

Antag att det exempelvis skulle råda 5 knop nordlig ström i de södra smala begränsande sunden vid Strömholmen och Pilgrimen så blir strömmen vid Tuvesvik 7,9 gånger mindre, dvs. 0,6 knop, vilket kan antas förekomma under mycket speciella omständigheter. Å andra sidan om strömmen skulle vara 2 knop vid Tuvesvik, så måste följaktligen strömmen i de södra båda begränsande sunden bli närmare 16 knop, vilket är helt orimligt. Inte ens en av världens kraftigaste tidvattenströmmar Saltstraumen i Nordnorge når dessa hastigheter.

Att den maximala strömmen vid Tuvesvik skulle överstiga 1 knop är därför osannolikt. Dessutom kommer ytströmmen om den är nordgående att träffa den södra bryggan och vika av mot väster. Strömmen torde därför inte vara något större problem för manövrering av färjorna.

Med det föreslagna flyttade alternativet förefaller det osannolikt att färjetrafiken inte skulle kunna manövrera sjösäkert ut och in till kajen även vid hårda vindar, vilket torde framgå av figur 1 med två av färjorna vid kaj.

Det finns även möjlighet att anordna dykdalber vid den södra flytbryggan om färjan skulle komma på drift. Dessutom kan södra bryggan förses med kraftiga fendrar som skulle dämpa en påsegling.

Det är viktigt att komma ihåg att Kärिंगötrafiken deltog i samrådsförfarandet angående detaljplanen utan att inkomma med några erinringar med påstådda manöversvårigheter.

Sökandena är helt övertygade om att det nya alternativet fungerar utan störning på färjetrafiken till Kärिंगön/Gullholmen. Bilden talar för sig själv beträffande manöverutrymmet.

Naturskyddsföreningen på Orust

Planerad och ansökt hamnverksamhet är privatägd och för ändamålet arrenderar sökanden vattenområdet från Orust kommun.

Angående nyttjande av båtplatser: I detaljplanen medges 230 nya båtplatser där anges också följande ”Båtplatser för öbornas behov”. Hällevik Yacht Club är inte ett tillämpligt exempel. Efter en lång tid (11 år) med prövningsprocesser (PBL och MB kap 11) gick bolaget i konkurs på grund av oklarheter om byggrättigheter över marken på land. Emellertid har projektet nu köpts av en grupp kunniga och ekonomisk starka företagare inom byggnadsbranschen. Denna hamn medger 150 båtplatser, som fortfarande inte täcker hela behovet i kommunen. Trycket på båtplatser har inte minskat på Bohuskusten, inklusive när antal husbilar har ökat markant i Sverige de senaste åren. Om det sistnämnda är ett bättre eller sämre miljöalternativ kan diskuteras, men det hör inte hemma här. Storleken på fritidsbåtar, som en del i samhällsutvecklingen, har ökat sedan slutet av 1900-talet.

Det innebär att behovet av mindre båtplatser minskar. Därför görs de om till bredare platser där vattendjupet tillåter. Den troligen mest miljövänliga fritidsaktiviteten vid havet är segling och då storleken på kölade båtar ökar måste också hamnarnas djupförhållanden anpassas. Aktuell hamn är sådan att någon muddring aldrig kommer att behövas och har dessutom vattendjup som passar även stora segelbåtar.

Ägarna till de lägenheter som byggs i planområdet intill hamnen är de som i första hand kommer att ha sina båtar i hamnen. Det förutsätts att de som söker bostad inom planområdet människor älskar sådana miljöer med allt som detta innebär. Ljud från fall som slår mot segelbåtmaster och vinande ljud från stag under blåsiga dagar kan inte undvikas helt. Ljudet från slående fall kan dock undvikas om fallen dras ut mot relingen.

Angående rödlistat ålgräs kan följande sägas. Ålgräs finns i en mer eller mindre smal zon utmed strandkanten där den befintliga gångbryggan ligger. Under flytbryggorna är ålgräsförekomsten marginell då vattendjupet ökar snabbt till ca 10 m djup. 4,5 m är maximal djuputbredning för ålgräset här. Vid den norra bryggan är avståndet mellan befintligt gångdäck och nedre gränsen för ålgräs 4 meter. Motsvarande för mittenbryggan är 12 meter och för den södra 16 meter. Om landgångarna till flytbryggorna kommer över något ålgräs, så ligger dessa så långt över vattenytan att skuggningen inte bedöms påverka ålgräset i någon betydande grad. Det skall påpekas att det nya alternativet medför nästan ingen skuggning av ålgräs om man ser på den gröna linjen i figur 3. Risken för skuggning var störst vid den södra bryggan innan den flyttades enligt det nya alternativet.

Orust kommun, miljö- och byggnadsnämnden

Av yttrandet framgår att den byggstartplanerade hamnen är en del av de ställningstaganden kring påverkan på riksintressen och landskapsbild, som är gjord med gällande plan, där också en förändrad markanvändning är tillåten.

Orust kommun, Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har i sin skrivelse förtydligat behovet av hamnen och övriga anläggningar i planområdet och att det måste finna samförståndslösningar för samtliga berörda verksamhetsutövare. Tuvesvik är en viktig nod för kommunen.

Västra Orust Energitjänst

I ingiven bilaga redovisas inhämtat nytt yttrande från Västra Orust Energitjänst med anledning av sökandenas nya förslag till placering av hamnen i förhållande till befintlig ledning som ägs av Västra Orust Energitjänst. Elbolaget har inga invändningar mot placeringen av hamnen enligt sökandenas nya förslag.

Sjöräddningssällskapet

Den plats, där Sjöräddningssällskapet ibland angör sina båtar för att tanka, är endast en gångbrygga och egentligen inte avsedd för angöring av fartyg. Sedan mars 2020 har de en oljebod här som de erhållit bygglov för. Gångbryggan är emellertid inte avsedd för angöring. Med det alternativ av hamnens utformning som framtagits med hänsyn till Karingötrafikens synpunkter på manöverutrymme för färjorna, finns emellertid inga praktiska hinder för att Sjöräddningen att tanka sina båtar eller vid behov sätta iland nödställda för ambulanstransport m.m.

Västfastigheter

Sökandena ställer sig tveksamma till om småbåtshamnens tillkomst skulle inverka på färjornas turschema. Beträffande sjösäkerheten för färjetrafik hänvisas till bemötandet av Karingötrafikens synpunkter.

Gullholmens samfällighetsförening

Föreningen styrker behovet av förtöjningsplatser för de boende på Gullholmen samt att ordföranden, som är mycket väl insatt i miljöfrågorna, framhåller att inget område med stora natur- eller kulturvärden berörs, samt att ansökan i sin helhet tillstyrks.

NYA YRKANDEN OCH TILLÄGG M.M. I ANSLUTNING TILL HUVUDFÖRHANDLINGEN

Tuvesvik Exploaterings AB och Hamnanläggning Tuvesvik Ekonomisk förening har, avseende anläggningens utformning och placering, slutligen yrkat att mark- och miljödomstolen måtte lämna sökandena tillstånd att:

i första hand anlägga och driva en småbåtshamn med tre grupper med flytpontoner på del av fastigheten X med erforderliga förankringar och härtill hörande anordningar - allt i huvudsak överensstämmande med vad som anges nedan avseende Föreslagna åtgärder Alternativ 1 och vad som redovisas i teknisk beskrivning på sidan 5 och 6 i aktbilaga 83 samt ritning (domsbilaga 1).

Föreslagna åtgärder Alternativ 1 innebär uppförande av tre rader med flytpontoner vinkelrätt placerade från gångbryggan utmed stranden, via ca 5 m rörliga landgångar. Två vågbrytarektioner med vardera längden 40 m placeras vinkelrätt mot norra och södra pontonraderna. Den södra pontonraden skall ha en L-form så att begränsningslinjen mot söder blir rak. Norra bryggraden har längden 74 m och den södra 71 m (inklusive landgångar och nockbryggans bredd). Mellan de båda yttre bryggorna anläggs en brygga av två flytpontoner med längden 47 m inklusive landgång.

Den norra bryggraden och mittenbryggan förses med förtöjningsbommar på båda sidor och den södra bryggraden endast på norra sidan. Sammanlagda förtöjningsbara bryggglängder i skyddat läge är $60+2 \times 40+2 \times 62=264$ m, som medger ca 80 båtplatser. Ingen båtförtöjning på södra sidan. Avstånd till färjeterminalen: 63 m.

Dimensioner (m): 3 st vågbrytare L=20.0 B=3.0 H=1.8 (se s. 5 i aktbilaga 83)

1 st vågbrytare L=15.0 B=3.0 H=1.8

7 st betongpontoner L=20.0 B=3.0 H=0.95 (se s. 6 i aktbilaga 83)

1 st betongponton L=22.0 B=3.0 H=0.95

Bryggorna förankras med upp till ca 30 meter långa kättingar, alternativ Seaflex (rep i kombination med gummifjädrar) till betongankare, som läggs ut på botten. Seaflex-systemet uppges dock vara mer nötningskänsligt.

i andra hand anlägga och driva en småbåtshamn med två grupper flytpontoner på del av fastigheten X med erforderliga förankringar och härtill hörande anordningar - allt i huvudsak överensstämmande med vad som anges nedan avseende Föreslagna åtgärder Alternativ 2 och vad som redovisas i teknisk beskrivning på sidan 5 i aktbilaga 83 samt ritning (domsbilaga 2).

Föreslagna åtgärder Alternativ 2 innebär uppförande av två rader med flytpontoner, vardera placerade vinkelrätt från gångbryggan utmed stranden, via rörliga landgångar (ca 10 respektive 4 m). Två vågbrytarektioner med vardera längden 20 m placeras vinkelrätt mot norra bryggraden. En vågbrytarektion med längden 15 m placeras vinkelrätt mot södra bryggraden (L-form). Bryggorna har längderna (norra) 76 m respektive (södra) 65 m (inklusive landgångar och nockbryggans bredd).

Den norra bryggraden förses med förtöjningsbommar på båda sidor och den södra endast på norra sidan. Sammanlagda förtöjningsbara bryggglängder i skyddat läge är ca 180 m, som medger ca 50 båtplatser. Ingen båtförtöjning på södra sidan. Avstånd till färjeterminalen: 88 m.

Dimensioner (m): 3 st vågbrytare L=20.0 B=3.0 H=1.8 (se s. 5 i aktbilaga 83)

1 st vågbrytare L=15.0 B=3.0 H=1.8

5 st betongpontoner L=20.0 B=3.0 H=0.95 (se s. 6 i aktbilaga 83)

1 st betongponton L=22.0 B=3.0 H=0.95

Bryggorna förankras med upp till ca 30 meter långa kättingar, alternativ Seaflex (rep i kombination med gummifjädrar) till betongankare, som läggs ut på botten. Seaflex-systemet uppges dock vara mer nötningskänsligt.

Länsstyrelsen har uppgett bl.a. följande. Länsstyrelsen avstyrker ansökan då länsstyrelsen numera vill ta ställning i strandskyddsdelens och gör då bedömningen att ansökan inte är förenlig med strandskyddet. Länsstyrelsen vidhåller sin tidigare argumentation. Sökandenas kompletteringar avseende behovet av båtplatserna innebär inte att behovet styrkts ytterligare. Eftersom sökandena inte klargjort behovet på ett tillfredställande vis kan dispens från strandskyddet inte ges. Länsstyrelsen har inget att invända mot att tid för oförutsedd skada bestäms till fem år.

Orust kommun har i skrivelse inför huvudförhandlingen anfört bl.a. följande. Målet och dess utgång är av stort intresse för kommunen. Kommunen har under del av den tid som målet pågått hos mark- och miljödomstolen kommit att inge yttranden. Kommunens uppfattning om de problem som Karingötrafiken pekat på har kommunen försökt att neutralt kommentera i yttrande. Kommunen tar inte ställning till vad respektive part framfört utan har yttrat sig i egen sak då kommunen inser att utan utbyggnad av småbåtshamnen på det sätt som framgår av ansökan från sökandena minskar kommunens framtida intäkter och möjligheter att bygga ut Tuvesviksområdet på det sätt som är intentionen enligt detaljplanen. Om det sen, enligt domstolens bedömning, skulle visa sig att sökandena inte får fullt gehör för sin ansökan då har kommunen att acceptera det, även om det inte är optimalt utifrån kommunens önskemål avseende utveckling av Tuvesvik.

Karingötrafiken har ingen invändning mot sökandenas nu framställda andrahandsyrkande i målet. Ett påkörningsskydd (diktalb) skulle inte ha någon betydelse för bolaget då det skyddar bryggan men inte fartyget. Sökandena har uppgett att inga förtöjningar kommer att ske på den södra sidan av bryggan. Karingötrafiken AB yrkar att det säkerställs med ett villkor om att den södra sidan av bryggan inte får användas för båtplatser eller båtförtöjning.

Partsförhör med **B. T.** har på Karingötrafikens begäran hållits vid huvudförhandlingen. Han har därvid uppgett bl.a. följande. Båttrafiken startade år 1975 och han har varit befälhavare sedan dess fram till år 2018. Om vinden är mellan sydost och sydväst blir det press på vattnet mot Tuvesvik och båtarna driver

då där. Strömmarna blir starka. När båten t.ex. backar ut från Tuvesvik driver den då norrut. Båtlängden är ungefär 27 meter och det behövs tre-fyra båtlängder i säkerhetsmarginal norrut. Den röda linjen på bilagan till aktbilaga 35 visar detta säkerhetsavstånd. Alla skepparna anser att denna linje är det minsta avstånd som kan accepteras. Att backa ut åt söder är inget alternativ. Det blir en större manöver och båten måste då svänga helt runt och kan driva mot den tilltänkta brygganläggningen.

Sökandena har vidare uppgett bl.a. följande. De accepterar länsstyrelsens samtliga villkor förutom det första villkoret att flytbryggor, båtplatser och förankringsanordningar endast får anläggas där djupet överstiger 5 meter vid normalvattenstånd för att minska påverkan på ålgräsbeståndet.

Sökandena har räknat med att båtplatser inte kommer att förläggas på den södra sidan av bryggan och har inget emot ett villkor om det såsom Karingötrafiken yrkat.

Kontrollprogrammet bör omfatta att dykare ska kontrollera att ankare i den norra bryggraden inte hamnar för nära ledningarna.

De särskilda skäl som görs gällande för strandskyddsdispens är 7 kap. 18 c § punkterna 1, 3 och 4 miljöbalken. Bryggorna måste ligga inom det redovisade området för att överensstämma med detaljplanen och kommer inte att ha någon betydande påverkan på de marina värdena. De kommer inte att verka avhållande för allmänheten, tvärtom kommer tillgängligheten för gående från land att öka. Gångbryggor är redan utförda av kommunen.

Anläggningen utgör snarare en brygganläggning än en hamn, dvs. det är inte fritidsbåtshamn i den mening som avses i Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar (SJÖFS 2001:13). Sophämtning behövs inte så mycket eftersom de som ska använda hamnen bor i närområdet. Det finns två hamnar i närheten där toalettankar kan tömmas. Kommunen har tagit beslut om att

bygga en miljöstation. Det finns antagligen toaletter i terminalbyggnaden. Sökandena kan leverera en avfallsplan innan anläggningen tas i bruk.

Rättegångskostnader

Käringötrafiken AB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 121 800 kr enligt kostnadsräkning.

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 16 800 kr motsvarande 21 timmars arbete á 800 kr.

Sökandena har medgett länsstyrelsens ersättningsanspråk och överlämnat åt domstolen att avgöra skäligheten av Käringötrafikens anspråk.

DOMSKÄL

Miljökonsekvensbeskrivning

Ingiven miljökonsekvensbeskrivning, tillsammans med kompletteringar under målets handläggning, uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken och kan därmed godkännas.

Rådighet

Sökandena har erforderlig rådighet för den ansökta anläggningen så länge arrendeavtalet består.

Strandskydd

Inom strandskyddsområde får inte anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt. Inte heller får åtgärder vidtas om de väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter (7 kap. 15 § 2 och 4 miljöbalken). Dispens från förbudet får meddelas under vissa förutsättningar.

Enligt 7 kap. 16 § första stycket 2 miljöbalken undantas verksamheter eller åtgärder som omfattas av tillstånd enligt miljöbalken från förbudet. Av propositionen till

miljöbalken framgår att det vid sådan tillståndsprövning ska beaktas om verksamheten skall bedrivas i strandskyddsområde. Om så är fallet ska samma förutsättningar vara uppfyllda som gäller för dispens. Samma proposition anger att syftet med undantaget från kravet på dispens när verksamheten ska bedrivas i strandskyddsområde är att undvika en dubbelprövning (prop. 1997/98:45 del 2, s. 88). I rättsfallet NJA 2008 s. 55 prövade Högsta domstolen frågan om hur förbuden enligt 7 kap. miljöbalken ska tillgodoses vid en prövning av ansökan om tillstånd att bedriva vattenverksamhet och drog härvid slutsatsen att det måste anses stå domstolarna fritt att allt efter omständigheterna bestämma formerna för hur strandskyddet ska beaktas i ansökningsärendet, under förutsättning att prövningen av ansökan sker med beaktande av strandskyddsreglerna i 7 kap. miljöbalken.

För att få meddela strandskyddsdispens måste det finnas ett särskilt skäl (7 kap. 18 b § miljöbalken). Dessa framgår av 7 kap. 18 c § miljöbalken. Endast de skäl som framgår där kan ligga till grund för en dispens. Om det finns särskilda skäl ska det dessutom prövas om en dispens är förenlig med strandskyddets syften, 7 kap. 26 § miljöbalken. Strandskyddets syften är dels att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, dels att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Enligt 7 kap. 25 § miljöbalken gäller också följande. Vid prövning av frågor om skydd av områden enligt detta kapitel skall hänsyn tas även till enskilda intressen. En inskränkning i enskilds rätt att använda mark eller vatten som grundas på skyddsbestämmelse i kapitlet får därför inte gå längre än som krävs för att syftet med skyddet skall tillgodoses.

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man enligt 7 kap. 18 c § första stycket miljöbalken beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,

2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Den tilltänkta småbåtshamnen ligger inom riksintresseområde för friluftsliv och naturvård enligt 3 kap. miljöbalken samt inom högexploaterad kust enligt 4 kap. samma balk. Vid området omfattar strandskyddet, land- och vattenområdet, 300 m intill vattenlinjen. I detaljplanen är strandskyddet inte upphävt inom vattenområdet för den tilltänkta småbåtshamnen, vilket innebär att anläggningen nu måste prövas i förhållande till strandskyddsbestämmelserna.

De särskilda skäl som åberopas av sökandena är de i punkterna 1, 3 och 4 i 7 kap. 18 c §. Allmänt kan sägas att rättspraxis är restriktiv när det gäller möjligheterna att få strandskyddsdispens.

Skäl 1

Den sökta verksamheten kommer medföra att vattenområden ianspråk tas som idag är allemansrättsligt tillgängliga. Det befintliga bryggdäcket utefter land upptar endast en liten yta. Den planerade brygganläggningen kommer att medföra en begränsning av allmänhetens möjlighet att färdas fritt i vattenområdet. Domstolen gör därmed bedömningen att skäl 1 inte är tillämpligt.

Skäl 3

Domstolen konstaterar att en brygga utgör en sådan anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet. Det räcker dock inte att konstatera att brygganläggningen måste ligga vid vattnet. Skälen för att anlägga småbåtshamnen måste bedömas mot

strandskyddets syften och för att tillstånd ska kunna lämnas måste det finnas så starka skäl för anläggningen att de allmänna intressen som strandskyddet syftar till att tillgodose får stå tillbaka.

Orust kommun har i målet uppgett att en småbåtshamn på platsen är viktig för kommunens framtida intäkter och möjligheter att bygga ut Tuvesviksområdet på det sätt som är intentionen enligt detaljplanen. Det har inte framkommit i målet att brygganläggningen är nödvändig för boende på öarna kring Tuvesvik, dvs. Gullholmen och Käringön m.fl. Det går kollektivtrafik till dessa öar vilken utförs av Käringötrafiken AB. Domstolen drar slutsatsen utifrån vad som framkommit i målet att den sökta småbåtshamnen i första hand är avsedd för boende i Tuvesvik och för fritidsändamål. I vart fall visar utredningen i målet inte något annat. T.ex. uppger sökandena i inlagan till domstolen den 13 april 2020 (aktbilaga 34) i näst sista stycket på s. 3 att ”Ägarna till de lägenheter som byggs i planområdet intill hamnen är de som i första hand kommer att ha sina båtar i hamnen”. Detta gör sig rimligen gällande ännu starkare eftersom domstolen ur sjösäkerhetssynpunkt endast kan godta den mindre småbåtshamnen med färre antal båtplatser, det s.k. alternativ 2, se vidare nedan under rubriken Sjösäkerhet. Att det i och för sig råder en stor efterfråga på båtplatser på västkusten ifrågasätter inte domstolen. Domstolen bedömer emellertid att omständigheterna är sådana att anläggningen får anses tillgodose enskilda intressen som väger lättare än strandskyddets syften. Såsom angetts ovan är vattenområdet idag allemansrättsligt tillgängligt för att t.ex. färdas på vattnet. En småbåtshamn i området kommer också att påverka djur- och växtlivet så att det förändras, låt vara att denna påverkan inte blir påtagligt stor där vattendjupet är stort, men det finns t.ex. en del ålgräs på grundare vatten nära land. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen så sluttar botten relativt brant ned till 15 m djup. Närmast stranden utgörs botten av berg och grovt sediment och några meter längre ut övergår botten i allt finare sediment. Stora delar av grundare sedimentbotten hyser strängar eller fläckar med ålgräsvegetation. Berg och stenbotten nära stranden hyser en välutvecklad algflora med blåstång *Fucus vesiculosus*, sågtång *F. serratus* och kelpen *Laminaria saccharina*. Vid synen observerades också knöltång. På berghällar nära ytan som inte hyser tång- eller

kelpvegetation finns en kort men tät påväxt av trådformade rödalger. På några meters djup finns fingrenade rödalger. Djurlivet utgörs av mossdjur, sjöpungar blåmusslor, havstuplaner och rörmaskar. De planerade flytbryggorna kommer att bilda en artificiell hårbotten som först kommer att kolonieras av alger, havstuplaner och blåmusslor. Senare tillkommer fler arter. Efter att botten-samhällena växer till lossnar en del och faller till botten. Det kommer bildas nya flora- och faunasamhällen på och under bryggorna enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Ålgräs är nytillkommet i 2020 års rödlista jämfört med 2015 års rödlista. Arten är klassad som hotad inom kategorin sårbar, VU, beroende på populationsminskning kriterium A i rödlistan. Ålgräs är en biotop som identifierats som skyddsvärd i flera EU-direktiv och internationella konventioner, se SOU 2020:83 s 1112. I Bohuslän har den areella utbredningen minskat med över 60 procent sedan 1980-talet. Tillbakagången anses bero på övergödning, överfiske men även kustexploatering och fritidsbåtar bidrar till minskningen, se SOU 2020:83 s 1113. Mark- och miljödomstolen bedömer att den tilltänkta småbåtshamnen skulle kunna medföra en väsentlig förändring av livsvillkoren för ålgräsvegetationen på de ytor som skulle komma att skuggas av bryggor och båtar. Påverkan från småbåtshamnen är i en särskilt känslig biotop i och med att det finns ålgräs där. Utbredningen av ålgräs har minskat starkt i Bohuslän och kvarvarande biotoper är skyddsvärda. Sammantaget konstaterar domstolen att den tilltänkta småbåtshamnen innebär att livsvillkoren förändras för växt- och djurlivet på platsen.

Det kan i sammanhanget också påpekas att platsen ligger inom riksintresseområde för friluftsliv och naturvård enligt 3 kap. miljöbalken samt inom högexploaterad kust enligt 4 kap. samma balk. Mark- och miljödomstolen anser sammantaget att det inte finns så starka skäl för sökt anläggning att de allmänna intressen som strandskyddet syftar till att tillgodose ska stå tillbaka.

Skäl 4

Domstolen bedömer att skäl 4 inte är tillämpligt då det inom området inte finns någon pågående verksamhet i form av småbåtshamn på tilltänkt plats. Söder om tänkt lokalisering inom detaljplaneområdet finns en hamn för färjetrafik samt

brygga som nyttjas av sjöräddningen. Nordost om tilltänkt småbåtshamn, i Kalsvikekile, inom detaljplanen finns bryggor för mindre båtar samt Lavö hamn. Nu sökt anläggning har inte sådant samband med dessa anläggningar att dispens kan ges från strandskyddet.

Intresseprövning m.m.

Domstolen finner att en intresseprövning enligt 7 kap 25 § miljöbalken inte leder till att sökt anläggning kan tillåtas och att det inte är oproportionerligt att inte tillåta anläggningen av strandskyddskäl.

Domstolen konstaterar att det heller inte finns någon annan dispensgrund i 7 kap. 18 c § miljöbalken som medför att förutsättningar för strandskyddsdispens föreligger.

Sammanfattningsvis anser alltså domstolen att strandskyddsbestämmelserna medför hinder mot att meddela tillstånd till den ansökta vattenverksamheten. Därmed ska ansökan avslås. Domstolen prövar dock nedan målet även i övriga delar.

Sjösäkerhet

Domstolen bedömer att sökandenas förstahandsyrkande, det s.k. alternativ 1, inte är förenligt med sjösäkerhetsaspekter. Domstolen ifrågasätter inte de uppgifter som Karingötrafiken har lämnat om det säkerhetsavstånd som krävs samt orsakerna till det och som bekräftas i förhöret med B. T. . Även Sjöfartsverket, som är expertmyndighet på området, har ställt sig bakom Karingötrafikens ståndpunkt. Lokaliseringen av alternativ 1 är alltså olämplig.

Domstolen bedömer att alternativ 2 medger tillräckligt säkerhetsavstånd för färjetrafiken. Karingötrafiken har inga invändningar mot det alternativet. Inte heller Sjöfartsverket har invändningar. Detta alternativ kan alltså godtas ur sjösäkerhets-synpunkt.

Övrigt

Domstolen har ovan funnit att varken alternativ 1 eller 2 kan ges tillstånd med hänsyn till strandskyddsbestämmelserna och att alternativ 1 inte heller kan ges tillstånd med hänsyn till sjösäkerhetsaspekterna. Ansökan ska alltså avslås.

Domstolen anser också att anläggningen i den sökta utformningen innebär att viss del av bryggorna närmast land kommer för nära botten vilket medför att ett villkor om minst fem meters djup för bryggorna såsom länsstyrelsen föreslagit inte kan genomföras. Anläggningen i sökt utformning är därför olämpligt lokaliserad vad gäller detta. I övrigt anser emellertid domstolen, utifrån de tillåtlighetsregler som är tillämpliga, att det inte finns hinder mot att tillåta sökt anläggning om tillståndet förenas med villkor i enlighet med vad länsstyrelsen har föreslagit.

Skäl saknas att ändra den i målet tidigare bestämda prövningsavgiften. Avgiften är betald.

Rättegångskostnader

Sökandena har medgett länsstyrelsens rättegångskostnadsyrkande om 16 800 kr vilket därför ska bifallas.

Käringötrafiken har yrkat ersättning för rättegångskostnader med totalt 121 800 kr. Av beloppet utgör 96 600 kr ombudsarvode avseende 37,75 timmars arbete enligt en ingiven arbetsredogörelse. För ombudsarvode för inställelse till huvudförhandling och syn har dessutom yrkats ersättning med 22 500 kr. Slutligen har yrkats ersättning för ombudets reskostnader med 1 170 kr för resa Strömstad – Tuvesvik tur och retur under målets handläggning och för reskostnader med 1 530 kr för resa Strömstad – Vänersborg - Tuvesvik tur och retur i samband med huvudförhandlingen.

Käringötrafiken AB har i egenskap av sakägare i målet avseende vattenverksamhet rätt till ersättning för rättegångskostnader i den mån dessa varit skäligen påkallade för tillvaratagande av partens rätt.

Mark- och miljödomstolen finner vid en genomgång av arbetsredogörelsen att den innefattar arbete som sökandena i målet inte alls, eller endast i begränsad omfattning, bör vara ersättningskyldiga för. Det handlar om t.ex. kontakter, möten och yttranden med Orust kommun. Domstolen anser heller inte att det varit nödvändigt för ombudet att under målets handläggning ta del av förhållandena på plats i Tuvesvik genom att åka dit. Vid en samlad bedömning med hänsyn till målets art och omfattning i relevanta delar finner domstolen att sökandena ska ersätta Karingötrafiken med skäliga 71 530 kr, varav 70 000 kr avser ombudsarvode och 1 530 kr reskostnader.

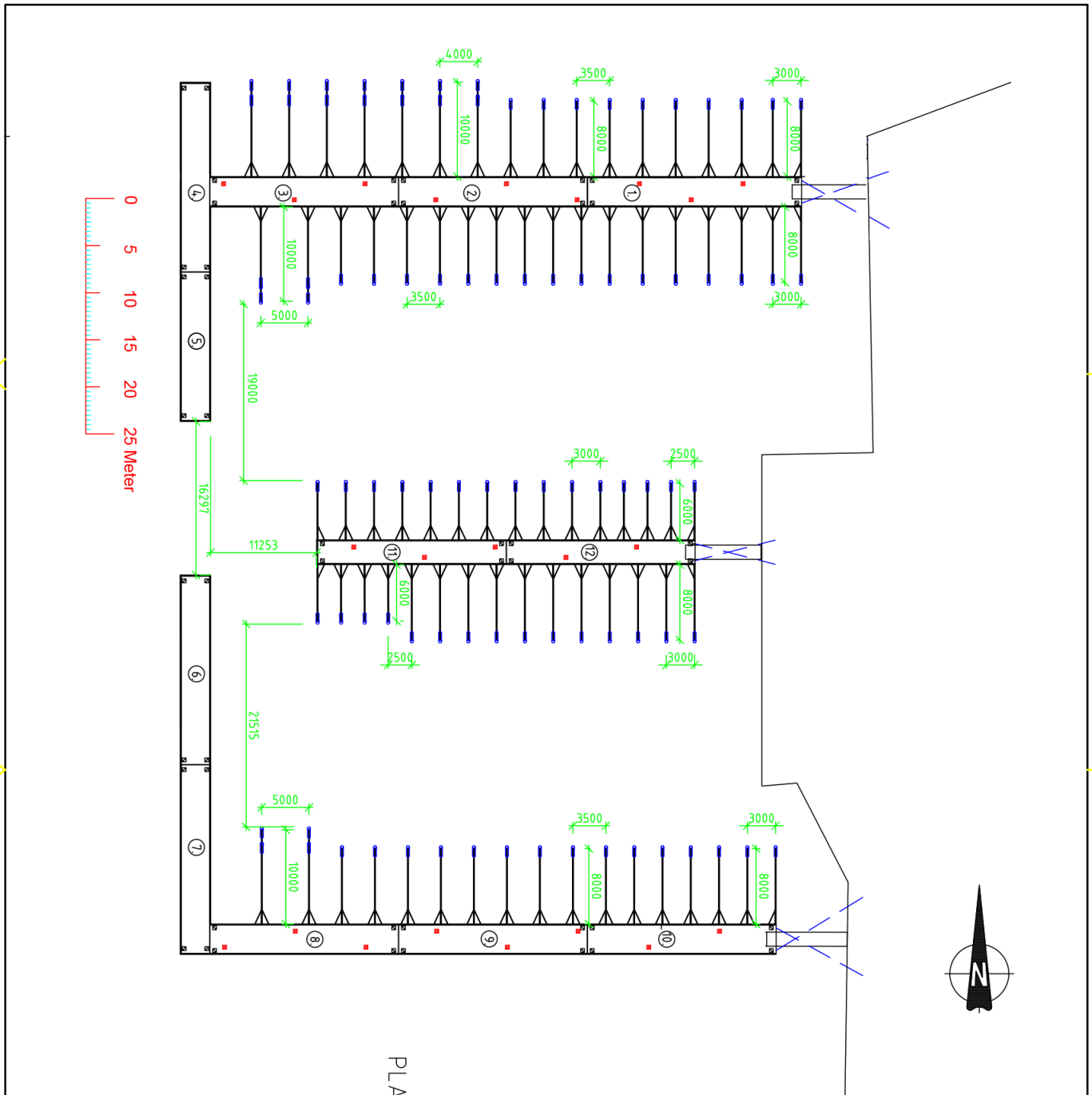
HUR MAN ÖVERKLAGAR, se domsbilaga 3 (MMD-01)

Överklagande senast den 15 oktober 2021.

På mark- och miljödomstolens vägnar

Stefan Mattsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Stefan Mattsson, ordförande, och tekniska rådet Magnus Eklund Fellerfeldt samt de särskilda ledamöterna Stefan Andersson och Håkan Falck.



PLAN

FÖRESKRIFTER

BETONG: C40 / 50 Vc1 0,4 LUFT 6%
 EXPONERINGSKLASS: XS3 XF4 XC4
 ARMERING: Nps 50, B500BT
 CELLPLAST: 80 Kpa
 INGJUTNINGSGODS: VARMFÖRZINKAT
 VIRKE: TRYCK IMP NTR-A

FÖRKLARINGAR

ANBUDSRITNING



PROJ NR	BETÄLJ/KONSTR AV	HANDLAGGARE
2020-03-20 TW	TW	TW
TUVESVIK ORUST KOMMUN		
BRYGGOR		
PLACERING		
SKALA	NUMMER	BET
	TUVI-20001-AN	

BET	AMT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
-----	-----	-----------------	-------	------

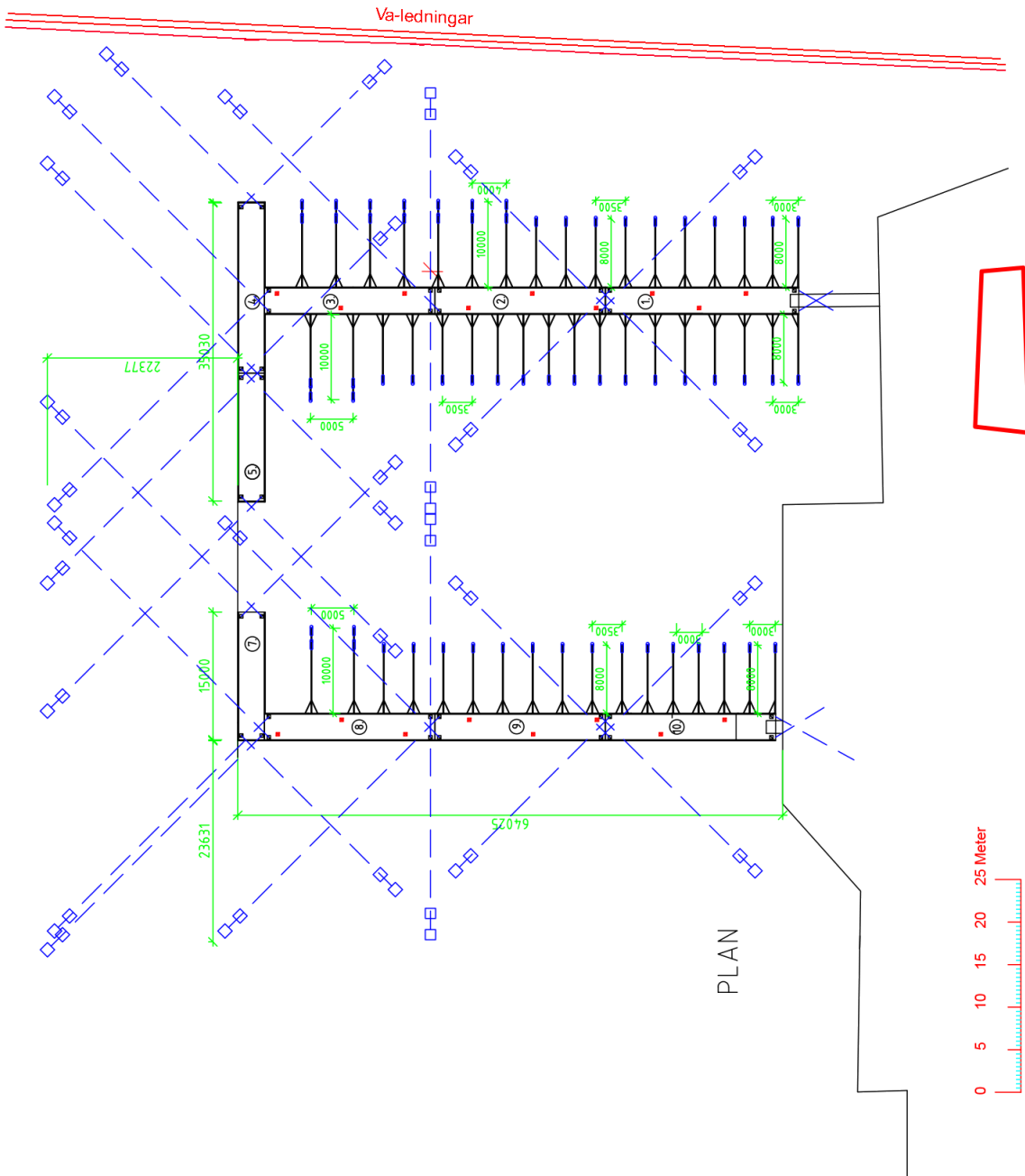
FÖRESKRIFTER

BETONG: C40 / 50 Vct 0.4 LUFT 6%
 EXPONERINGSKLASS: XS3 XF4 XC4
 ARMERING: Nps 50, B500BT
 CELLPLAST: 80 Kpa
 INGJUTNINGSGODS: VARMFÖRZINKAT
 VIRKE: TRYCK IMP NTR-A

FÖRKLARINGAR



BET	ANT	ÄNDRINGEN AVSEER	DATUM	SGN
ANBUDSRITNING				
PONTECH				
PROJ NR	RT AD/KONSTR AV	HANDLAGGARE		
	TW	TW		
DATUM	ANSVARIG			
2021-08-16	TW			
TUVESVIK - ÖRUST KOMMUN				
SMÅBÅTSHAMN				
PLACERING				
SKALA	NUMMER	BET		
	TUVI-21001-AN	3		



ALTERNATIV 2