

FRONT ADVOKATER

Till
Vänersborgs tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

Göteborg den 22 december 2020

ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökande Staten genom Sjöfartsverket, org. nr 202100-0654

Ombud Advokaten Maria Paijkull
Front Advokater
Kungstorget 2
411 17 Göteborg
Tel: 031-10 76 00 (vx)
E-post: maria.paijkull@front.law

Saken Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för fördjupning och breddning av farled till Göteborgs hamn m.m., och dispens enligt 15 kap. miljöbalken för dumpning av muddermassor m.m.

FRONT ADVOKATER

Undertecknad får som ombud för Sjöfartsverket anföra följande.

1 YRKANDEN

Sjöfartsverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken

- att inom de vattenområden som framgår av Bilaga A, genom muddring, borring och sprängning, fördjupa och bredda farled med nummer 161 och 166

- a) ner till ett ramfritt djup om -20,50 meter*) fram till Torshamnen i de delar som avser Måvholmskröken och Måvholmsskären – Skalkorgarna,
- b) ner till ett ramfritt djup om -19,40 meter*) i den del som avser Dynan fram till Älvsborgs fästning,
- c) ner till ett ramfritt djup om -19,25 meter*) fram till 50 meter från Skandiahamnens kaj inkluderande en utökning av befintlig vändyta utanför Skandiahamnen,

*) samtliga djup angivna i förhållande till referensnivå RH 2000

- att i anslutning till farleden uppföra en (1) ny kantfyr, samt flytta elva befintliga fasta farleds-utmärkningar genom att riva ut dem och uppföra elva nya fasta utmärkningar, på ny plats eller samma plats med större djup, inom de vattenområden som framgår av Bilaga A, samt

- att anlägga nya hårbottenmiljöer genom utläggande av åtminstone cirka 25 000 – 75 000 tfm³ sprängsten inom det vattenområde som framgår av Bilaga A1.

Sjöfartsverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar dispens enligt 7 kap. miljöbalken för åtgärder inom strandskyddat område markerat i Bilaga A2.

Sjöfartsverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar dispens enligt 15 kap. miljöbalken att inom de vattenområden som framgår av Bilaga B och i enlighet med vad som anges i ansökan dumpa cirka 13 miljoner tfm³ muddermassor, varav cirka 400 000 tfm³ utgör berg.

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan jämte bilagor samt vad Sjöfartsverket i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

FRONT ADVOKATER

Sjöfartsverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

- a) medger Sjöfartsverket rätt att på de fastigheter som anges i Bilaga F, i enlighet med 28 kap. 10 § miljöbalken, utföra anläggningar eller åtgärder inom fastigheter som tillhör annan och ta i anspråk mark eller annat utrymme för detta,
- b) fastställer arbetstiden, inom vilken sökt vattenverksamhet ska vara utförd, till tio (10) år från den dag tillståndsdomen vinner laga kraft,
- c) fastställer tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada till tio (10) år (räknat från arbetstidens utgång),
- d) fastställer villkor för verksamheten i enlighet med Sökandens förslag nedan, samt
- e) godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen.

2 BAKGRUND OCH ORIENTERING

2.1 Inledning

Projekt Skandiaporten är ett samverkansprojekt mellan Sjöfartsverket, Trafikverket och Göteborgs Hamn AB ("GHAB"). För genomförandet ansvarar Sjöfartsverket (åtagande nedan omnämns "Farledsåtgärder") och GHAB (åtagande nedan omnämns "Kajåtgärder"), vilka därmed är sökande för miljötillstånd för sitt respektive åtagande.

Projekt Skandiaporten är ett namngivet objekt i nationell plan för transportsystemet 2018-2029, fastställd av regeringen (nedan "Nationell plan").

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att inrätta och hålla miljöanpassade och säkra sjövägar som tillgodoser sjöfartens behov. I det större perspektivet har Trafikverket på uppdrag av regeringen att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med sjöfart, med utgångspunkt i regeringens beslut om Nationell plan och regeringens godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. GHAB, som ägs av Göteborgs stad, har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett starkt, effektivt och hållbart skandinaviskt godsnav.

2.2 En strategiskt viktig transportfunktion för svenskt näringsliv

Göteborgs hamn är en viktig port in till och ut från den svenska och skandinaviska marknaden, och är den enda svenska hamn som idag kan erbjuda transocean direktsjöfart inom containersegmentet. Den transocean direktsjöfarten innebär att Sverige, genom Göteborgs hamn, har ett

FRONT ADVOKATER

stopp på de globala rederiernas transportslingor mellan Europa och Sydostasien, Kina och Japan där endast en handfull hamnar per kontinent ingår. Dessa slingor trafikeras av de allra största fartygen i den globala containerflottan.

Stoppet i Göteborg innebär en möjlighet för stora, medelstora och mindre export- och importföretag över hela Sverige att transportera containers till och från i första hand Kina, Japan, Sydkorea och Singapore så effektivt som möjligt. I praktiken undviks en fördyrande och tidskrävande omlastning i någon av de större hamnarna på kontinenten (däribland Rotterdam, Antwerpen, Bremerhaven eller Hamburg). De transportmöjligheter som denna direktsjöfart innebär, utgör en strategiskt viktig transportfunktion, som stärker konkurrenskraften för svensk långväga export och import.

Göteborgs hamn, med terminaler för container, ro-ro, bilar, passagerare samt olja och andra energiprodukter, hanterar för närvarande omkring 50 procent av den totala containervolymen i svenska hamnar. Hamnen med dess farleder är utpekad som riksintresse för kommunikation och som Core-hamn inom Europeiska Unionens transeuropeiska transportnätverk (TEN-T).

Göteborgs hamn har ett i princip rikstäckande upptagningsområde, genom ett järnvägssystem med dagliga avgångar till och från över 20 terminaler i Sverige och även i Norge. Med detta järnvägsupplägg kan företag över i princip hela Sverige dra nytta av direktsjöfarten. I dagsläget transporteras omkring 60 procent av samtliga containers som hanteras i Göteborgs hamn till eller från Göteborg med järnväg. Med den pågående utbyggnaden av Hamnbanan, se nedan, kommer denna andel att kunna öka ytterligare.

Det svenska näringslivet har ett stort behov av effektiva och tillförlitliga transporter. Den samhällsekonomiska analysen påvisar att effekterna av detta transportupplägg innebär lägre transportkostnader, kortare transporttid och ökad kvalitet för transportköparen, samt en minskad samlad miljöpåverkan från dessa transporter.

2.3 Utvecklingen inom den globala containerflottan

Utvecklingen inom sjöfarten går generellt mot allt längre, bredare och mer djupgående fartyg, som därmed får en större lastkapacitet.

FRONT ADVOKATER

Syftet med större fartyg är främst att kunna effektivisera transportererna med fler containrar per fartyg. Detta innebär en minskad transportkostnad samt en minskad energiförbrukning och miljöpåverkan per transporterad container.

Utvecklingen går fort. Under de senaste 20 åren har lastkapaciteten mer än fördubblats. Detta innebär att fartygen vuxit på både längden och bredden, men främst på djupet, vilket i sin tur ställer krav på ökat djup och manöverutrymme i farleder och hamnar.

Mot denna bakgrund utgör dagens maximala djupgående på 13,5 meter i Göteborgs hamn med anslutande farled och vändyta en begränsning för de moderna containerfartygen. I dagsläget kan dessa fartyg inte anlöpa Göteborg med full last, utan är endast lastade till omkring hälften. Detta innebär en ineffektivitet i transportsystemet samt minskar Göteborgs hamns konkurrenskraft som anlöp på de interkontinentala transportslingorna. På sikt bedöms även dagens maximalt tillåtna längd och bredd på fartygen (400 meter respektive 60 meter) bli en begränsning.

2.4 Motiv för planerade åtgärder

Det övergripande syftet med planerade åtgärder är att bibehålla och framtidssäkra tillgängligheten för Sveriges näringsliv till direktanlöp med den globala containersjöfarten. Projektet säkerställer därigenom en strategisk försörjningsfunktion för svensk utrikeshandel och bidrar till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft.

Syftet uppfylls genom att anpassa den anslutande farleden, vändytan samt kajkonstruktionen längs Skandiahamnens södra kaj till att kunna ta emot anlöp med den moderna, globala containerflottan.

Farled, vändyta och kajkonstruktion dimensioneras för fartyg som mäter (längd x bredd) 430 x 65 meter och med ett maximalt djupgående för fartygen på upp till 17,5 meter, dvs containerfartyg som i detta fall är dimensionerande fartygstyp. Dagens farled är ursprungligen utformad för fartyg som mäter 350 x 50 meter och med 13,5 meter maximalt djupgående. Beslutet om dimensionerande fartygsstorlek är baserat på den omvärldsanalys som genomförts, vilken studerar såväl den globala containertrafikens framtida rutter som fartygens utveckling. Dimensionerade fartygsstorlek har valts utifrån att Göteborgs hamn fortsatt och under överskådlig tid ska kunna vara ett stopp på transportslingorna mellan Europa och Sydostasien, Kina och Japan för direktsjöfarten.

FRONT ADVOKATER

Skandiaporten är därtill en investering i infrastruktur som bör ses tillsammans med ytterligare statliga och kommunala investeringar. För att under överskådlig tid säkerställa den anslutande järnvägsinfrastrukturen till Göteborgs hamn genomför Trafikverket sedan 2014 en utbyggnad till dubbelspår av Hamnbanan, ett projekt med en total investeringskostnad på omkring tre miljarder kronor. Omfattande investeringar har även skett inom Göteborgs hamn och containerterminalen, främst avseende järnvägsinfrastruktur, omlastningsterminaler och kranhanteringsutrustning.

I Nationell plan ingår även omfattande investeringar i det statliga vägnätet som direkt ansluter till Göteborgs hamn. Objekten E6.20 Hisingsleden, södra delen och E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden summerar till knappt tre miljarder kronor och genomförs under den första halvan av 2020-talet.

Skandiahavnen ligger dessutom i direkt anslutning till Göta älv och är därigenom en potentiell strategisk nod för sjötransporter med inre vattenvägar. Detta är en typ av sjöfart som är väletablerad i Europa och under uppstart i Sverige. En sådan trafik skulle då kunna utnyttjas för att sjövägen ska kunna genomföra containertransporter till/från Vänerregionen och Bohuskusten.

Skandiaporten utgör på så sätt den sista länken i ett hållbart och effektivt transportsystem som gör att export- och importföretag över i praktiken hela Sverige kan dra nytta av den transoceana direktsjöfarten i Göteborg.

2.5 Planerade Farledsåtgärder

Ett flertal stegvisa fartygssimuleringar har genomförts i syfte att studera förutsättningarna för en säker in- och utsegling av ett framtida containerfartyg av dimensionerande fartygstyp med fullt djupgående till och från Skandiahavnen via det som i ansökningshandlingarna generellt benämns som Norra farleden, dvs. farlederna med nummer 161 (North Channel) och 166 (SJÖFS 2013:4). Mer specifikt har syftet med simuleringarna varit att finna rätt dimensioner för farledens utformning för en bibehållen säker passage från sträckan Trubaduren till Skandiahavnen och att optimera farledens design/utformning i syfte att minimera muddringsbehovet och därigenom göra så små ingrepp i naturen som möjligt. Dimensioneringen har skett i enlighet med Transportstyrelsens nationella riktlinjer samt PIANCs¹ internationella rekommendationer avseende sjösäkerhet. Föreslagen farledsdesign har samrått med Transportstyrelsen.

¹ Permanent International Association of Navigation Congress

FRONT ADVOKATER

Planerade åtgärder innefattar muddring av farled ner till ramfri nivå om -20,50 meter fram till Torshammen (Dyran), -19,40 meter fram till Älvsborgs fästning, och resterande del in till 50 meter från Skandiahamnens kaj -19,25 meter. Muddringsarbetena föranleder att elva befintliga farledsutmärkningar behöver flyttas till nytt eller djupare läge tillsammans med anläggandet av en (1) ny kantfyr vid Vipeskär. Beräknad muddringsvolym uppgår till cirka 13 miljoner tfm³, varav cirka 400 000 tfm³ utgör berg. Genererade muddermassor avses dumpas till havs.

Dagens utformning av farleden är resultatet av motsvarande arbeten som nu planeras och som genomfördes under 2002 – 2004, då de båda farlederna, med dåvarande benämningar Torshamnsleden (nu North Channel) och Böttöleden (nu South Channel), fördjupades, breddades och rätades i syfte att öka säkerheten för de transoceaniska fartyg som vid denna tidpunkt förväntades trafikera Torshammen och Skandiahammen. Projektet benämndes projekt Säkrare Farleder. I samband med projektet gjordes även erforderliga kajförstärkningar i Skandiahammen. I projektet uppkom cirka 12 miljoner tfm³ muddermassor och cirka 400 000 tfm³ sprängsten. Projektet kunde, i enlighet med övervakning och uppföljning, genomföras utan några bestående negativa effekter.

3 ANSÖKANS OMFATTNING OCH AVGRÄNSNING

3.1 Ansökta åtgärder

Denna ansökan avser tillstånd för Sjöfartsverket att bedriva vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken i form av fördjupning och breddning av farleden in till Skandiahammen inklusive dess vändyta, samt anpassningar av farledsutmärkningar i farleden. Dessa åtgärder omnämns generellt i ansökan som Farledsåtgärder². Ansökan avser även utläggning av sprängsten, som uppkommer i Farledsåtgärdena, på en plats invid Måvholmskröken för att skapa nya hårdbottenmiljöer.

Ansökan avser även dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken för dumpning av muddermassor till havs. Dispensyrkandet omfattar endast de muddermassor som uppkommer i ovan beskrivna Farledsåtgärder.

² *Farledsåtgärder*: avser muddring och sprängning i farleden och vändytan till Entreprenadgräns, samt anpassning av farledsutmärkning, för att uppnå beslutat maximalt fartygsdjupgående.

Entreprenadgräns: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj.

FRONT ADVOKATER

Planerad vattenverksamhet berör delvis områden som omfattas av strandskydd (Skalkorgarna, Måvholmsskären/Ränneskär, Knippleholmarna, Nya Älvsborg och Hundeskär). Det generella förbudet mot verksamheter inom strandskyddat område gäller inte verksamhet till vilken tillstånd har lämnats enligt miljöbalken. Strandskyddsfrågan ska alltså beaktas inom ramen för nu aktuell prövning.

3.2 Avgränsning mot andra verksamheter

Projekt Skandiaporten är, som nämnts, ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och GHAB.

GHAB ger in en separat ansökan om tillstånd för förstärkning av Södra kajen vid Skandiahamnen samt fördjupning invid kaj. Dessa åtgärder omnämns generellt Kajåtgärder³. GHAB söker även en separat dispens för dumping av de muddermassor som uppkommer i anledning av dessa Kajåtgärder. Avgränsningen mellan Farleds- och Kajåtgärderna och därmed också ansvarsförhållanden mellan Sjöfartsverket och GHAB går vid 50 meter från kaj.

Trafikverket ansvarar för trafikslagsövergripande frågeställningar och även frågor om landtrafikinfrastruktur. Relevant för Skandiaporten är exempelvis hur Trafikverket genomför en etappvis utbyggnad av Hamnbanan med dubbelspår, vilken kommer att utveckla och förbättra möjligheterna till ökade andelar godstransporter med järnväg till och från Göteborgs hamn. Denna landtrafik och infrastruktur behandlas inte i denna ansökan.

För driften av hamnverksamheten i Skandiahamnen ansvarar en organisatoriskt självständig och specialiserad terminaloperatör, APM Terminals Gothenburg. Gällande tillstånd för miljöfarlig verksamhet, dvs. hamnverksamheten, bedöms inte påverkas av planerade Farleds- och Kajåtgärder. Det noteras att planerade kapacitetshöjande åtgärder i farled och vid kaj syftar till att framtidssäkra förutsättningarna för de transoceaniska direktanlöpen. Även om godsvolymen enligt Trafikverkets prognos för 2040 bedöms öka, förväntas fartygsrörelserna med direktanlöpen inte öka nämnvärt. Den ökade godsvolymen hanteras istället genom att en större godsvolym än idag kan hanteras på varje direktanlöp, vilket innebär en ökad effektivitet, såväl miljömässig som ekonomisk. Denna ansökan avser därför inte någon prövning av driften av hamnverksamheten

³ *Kajåtgärder*: avser muddring och sprängning till Entreprenadgräns utmed Skandiahamnens södra kaj, samt förstärkning av Skandiahamnens södra kaj med bakomliggande terminalyta, för att uppnå beslutat maximalt fartygsdjupgående.

Entreprenadgräns: avser en gräns i vatten, 50 m söder om och utmed Skandiahamnens södra kaj.

FRONT ADVOKATER

med tillhörande fartygstrafik, dvs. de delar som utgör miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken.

3.3 Ingivna ansökningshandlingar

Mot bakgrund av att Projekt Skandiaporten är ett samverkansprojekt har parterna i enlighet härmed gemensamt genomfört erforderliga samråd hänförliga till Farleds- och Kajätgårderna samt även gemensamt tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning. På detta sätt fångas de kumulativa miljökonsekvenserna av exempelvis dumpning av muddermassor upp. Vid genomförandet kommer anläggningsarbetet med avseende på muddring och dumpning samordnas efter en gemensam tidplan och ett tidsmässigt gemensamt färdigställande, även om Farleds- och Kajätgårderna inte har något betydande beroende till varandra. För genomförande av Kajätgårderna krävs emellertid en längre byggtid och GHAB måste därför påbörja anläggningsarbetena tidigare för att båda projekten, Farleds- och Kajätgårderna, ska kunna vara färdigställda vid en och samma tidpunkt. Parterna har därför bedömt det vara angeläget med separata tillstånd för deras respektive åtgärder, varför separata ansökningar och tekniska beskrivningar har upprättats för Farleds- respektive Kajätgårderna eftersom det rör sig om olika verksamhetsutövare. Med tillstånden följer en rättskraft som är kopplad till respektive verksamhetsutövare med rätten att bedriva viss verksamhet. Med separata tillstånd tydliggörs ansvarsförhållanden på så sätt att det tydligt utpekats vem som har den faktiska skyldigheten att säkerställa att tillstånd med dess villkor efterlevs, och vem som också har kontrollen över detta.

4 TIDIGARE DOMAR

Västerbygdens vattendomstol meddelade genom dom 1958-05-21, A 23/1957, Göteborgs stad tillstånd att genom muddring och sprängning fördjupa den allmänna farleden över Dane- och Hakefjordarna norr om Dynan till i höjd med Lilla Billingen i stadens hamn. I domen föreskrevs att farleden mellan Lilla Billingen och Knippleholmarna ska ha en bredd av 150 meter och ett djup av 12,3 meter (vid fast berg 12,9 meter) och att rännan väster om Knippleholmarna ska vara 200 meter bred och 13 meter (vid berg 13,6 meter) djup.

Genom vattendomstolens dom 1963-12-21, A 59/1963, fick staden bland annat rätt att – delvis i samma sträckning som den allmänna farleden från Dana fjord till Lilla Billingen – utföra en

FRONT ADVOKATER

inseglingssäns från Dana fjord till Torshammen med en bredd av mellan 300 meter och 150 meter samt ett djup av 18, 17,2 respektive 16,75 meter.

Genom vattendomsstolens dom 1967-11-07, A 66/1967, fick Göteborgs Stad tillstånd att genom muddring och sprängning fördjupa och bredda dels farleden från Dana fjord till Torshammen till 20,7 meters djup, dels hamnbassängen i Torshammen till 19,8 meters djup.

Genom miljödomstolens dom 2001-08-31, mål nr M 41-01, fick Sjöfartsverket, Göteborgs stad och GHAB tillstånd att genom muddring och sprängning rätta och bredda Torshamnnsleden (nu North Channel) till ett ramfritt djup om 20,5 meter (maximalt djup 1 meter större) samt fördjupa Böttöleden (nu South Channel) och Göteborgs hamnområde till ramfria djup om 14,7 och 15,8 meter (maximala djup 1 meter större) samt även uppföra 38 kantfyror i farlederna.

5 FASTIGHETS-, ÄGANDE- OCH RÅDIGHETSFÖRHÅLLANDEN

Farledsätgärden kommer att utföras inom områden för allmän farled. Sjöfartsverket har låtit utföra en särskild lantmäteriutredning för att fastställa vilka fastigheter som berörs av planerade verksamheter. Åtgärden berör allmänt och enskilt vatten på dels fastigheterna Syrååla 765:193, 765:34 och 765:254, Arendal 764:283, 764:376 och 764:723, Rödjan 727:5 samt Ålvsborg 855:746 och 855:752, dels samfälligheterna Amhult S:21, Arendal S:65 och Arendal S:66. Fastighetsägare till berört enskilt vatten finns uppräknade i Bilaga F och fastigheterna redogörs på karta i Bilaga F1.

5.1 Processuell rååighet

Av 2 kap. 4 § p. 4 lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet följer att den som vill bedriva vattenverksamhet har den rååighet som avses i 1 § nämnda lag, om vattenverksamheten innebär verksamhet som behövs för allmän farled och allmän hamn. Vad gäller utläggning av sprängsten i syfte att skapa hårdgjorda bottnar följer av 2 kap. 5 § samma lag att staten har rååighet för att bedriva såådan vattenverksamhet som är önskvärd från allmän miljösynpunkt eller som främjar fisket.

Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket erforderlig processuell rååighet över planerad vattenverksamhet.

5.2 Civilrättslig rådighet

Gränsen mellan allmän farled och allmän hamn går, enligt SJÖFS 2013:4, från Dynan vid Torshamnen in mot Skandiahamnen. Parterna, dvs Trafikverket, Sjöfartsverket och GHAB, har enats om att staten, genom Trafikverket, finansierar Farledsåtgärderna, medan GHAB finansierar Kajåtgärderna. Det är således Sjöfartsverket som kommer att utföra och ansvara för Farledsåtgärdernas genomförande inklusive dumpning av genererade muddermassor. Nämda ansvarsfördelning finns nedtecknad i en avsiktsförklaring mellan parterna. Avsiktsförklaringen har även godkänts genom beslut i kommunfullmäktige. För god ordnings skull framhålls att den nämnda ansvarsfördelningen mellan Sjöfartsverket och GHAB endast gäller aktuellt projekt Skandiaporten, och påverkar således inte rådande ansvarsfördelning för exempelvis framtida underhåll av farled respektive hamnområde mellan Sjöfartsverket och GHAB. Inför framtagandet av denna ansökan har, av processuella skäl, ett dokument upprättats som ger Sjöfartsverket erforderlig rådighet att genomföra Farledsåtgärderna, Bilaga C1.

För övrigt framgår av bifogad fastighetskarta i Bilaga F1 att Farledsåtgärderna huvudsakligen kommer att utföras inom allmänt vattenområde, som Sjöfartsverket får anses ha rätt att förfoga över enligt nedan angivna lagrum, och som i mindre delar kommer att utföras inom enskilt vatten, dvs. fastigheter som tillhör annan fastighetsägare eller samfälligheter. Främst på grund av det stora antalet delägare i samfälligheterna finns svårigheter att träffa frivilliga överenskommelser om åtkomst till dessa områden. Sökanden yrkar därför särskild tvångsrätt med stöd av 28 kap. 10 § p. 5 miljöbalken för att få genomföra erforderliga anläggningar eller åtgärder och ta i anspråk mark för detta samt bibehålla anläggningar inom dessa områden.

Utläggning av sprängsten kommer att ske i syfte att skapa nya hårbottenmiljöer med syfte att främja hårbottenlevande arter och den biologiska mångfalden i stort. Utläggnings av sten kommer att ske inom allmänt vatten invid Måvholmskröken. Sjöfartsverket åberopar i denna del 28 kap. 10 § p. 1 miljöbalken som ger staten rätt att bedriva sådan vattenverksamhet som är önskvärd från allmän miljösynpunkt eller som främjar fisket.

Mot denna bakgrund har Sjöfartsverket civilrättslig rådighet över planerad vattenverksamhet.

FRONT ADVOKATER

5.3 Övrigt

Utpekade dumpningsområden för Skandiaporten är belägna inom allmänt vatten. Allmänt vattenområde förvaltas av Kammarkollegiet. Kammarkollegiet har medgett Sjöfartsverket rådighet över aktuellt allmänt vattenområde, Bilaga C2.

6 TEKNISK BESKRIVNING

Teknisk beskrivning för planerade verksamheter återfinns i Bilaga D. I denna redovisas förutsättningar för arbetenas utföranden såsom bl.a. hydrologiska och klimatologiska förhållanden rörande exempelvis karakteristiska vattenstånd, förhärskande vindriktning och beskrivning av strömmar samt geotekniska förhållanden. I denna beskrivs även det flertal simuleringar som har genomförts i syfte att optimera utförandet med hänsyn till att minimera muddringsbehovet och att erhålla god säkerhet med dimensionerande fartygstrafik. Utförandet av Farledsåtgärderna är anpassade efter Transportstyrelsens nationella riktlinjer och PIANC's internationella rekommendationer avseende sjösäkerhet.

De höjduppgifter som förekommer hänför sig till rikets höjdsystem år 2000 (RH 2000). Aktuellt koordinatsystem för angivelser i plan är SWEREF 99 TM.

Sammanfattningsvis kan följande nämnas om den planerade verksamheten.

6.1 Farledsåtgärder

Planerade Farledsåtgärder innefattar fördjupning och breddning av befintlig farled genom muddring av lösa och fasta massor. På sträckan fram till Torshammen (Dynam) bibehålls befintligt ramfritt djup (20,50 meter) och breddning sker vid Måvholmskröken samt på sträckan Måvholmsskären – Skalkorgarna. På sträckan fram till Älvsborgs fästning fördjupas farleden till ramfritt djup -19,40 meter (nuvarande 14,70 meter) med viss breddning vid Dynam. På resterande sträcka fram till 50 meter från Skandiahavnens kaj fördjupas farleden till ramfritt djup -19,25 meter (nuvarande 14,2 meter) och vändytan utökas genom breddning med som mest cirka 65 meter. Farleden anläggs med en ungefärlig släntlutning på 1:2, förutom vid berg där slänter utförs 8:1.

I samband med att farledens djup och bredd ändras behöver befintliga farledsutmärkningar justeras. En (1) ny kantfyr kommer anläggas vid Vipeskår. Längs farleden mellan

FRONT ADVOKATER

Måvholmskröken och Älvsborgs fästning kommer elva befintliga kantfyrar att flyttas och anläggas på ny plats, eller anläggas på nytt på samma plats men på större djup efter att fördjupning skett. Grundläggning sker med ståndarrör på tre typer av bottenar; berg, berg överlagrat med lera och lera. På bottenar med lera placeras av stabilitetsskäl en rund stålform, indelad i fack, som fylls med sten, ett "kvarnhjul". Kvarnhjul krävs inte då ståndarröret installeras på berg eller då berget ligger grunt. Angivna koordinater i Bilaga A avser fyrlyktans planerade position vid farledsgräns. Själva grundläggningen, ståndarröret, hamnar cirka 10 meter från denna position utanför farledsgränsen. Slutlig position fastställs i projekteringsfasen och kan beroende på grundläggningsförhållandena vid avsedd position komma att förskjutas en mindre sträcka längs med farledsgränsen för att förenkla grundläggningen, men fyrlyktans position skall alltid markera farledsgräns.

Muddring av lösa massor kommer till övervägande del ske med sugmudderverk. Enskopeverk kommer användas huvudsakligen vid schakt av hårt material, dvs. material med stort innehåll av sten/block, t.ex. morän, men kan även användas vid slänter längs farled, lägen för nya fyrar samt områden grundare än 7 meter där sugmudderverken har begränsad åtkomst. Muddring av fasta massor (berg) kommer ske genom borrhning och sprängning från en plattform, som är utrustad med borrhigg och sprängmedel och som står stadigt på stödben i plattformens hörn, så kallad Jack-up rigg. Borrhningen sker i ett mönster med hål- och radavstånd beräknade med hänsyn till pallhöjd, styckefall, vibrationsgränser etc. Förfarandet vid borrhning och sprängning har ett cykliskt förlopp; positionering – borrhning – laddning – sprängning. Massorna tas upp med enskopeverk. I de områden där föroreningar har påträffats i varierande halter kommer muddring ske med miljöskopa eller annan tätslutande gripskopa som efterlämnar en horisontell botten och sluter tätt för att få med sig ett minimum av vatten och begränsa grumling.

6.2 Hantering av massor

Planerade Farledsåtgärder beräknas generera cirka 13 miljoner tfm³ muddermassor, varav cirka 400 000 tfm³ utgör berg. Den övervägande volymen lösa muddermassor, huvudsakligen lera, utgörs av opåverkade massor i betydelsen att massorna är från en sådan tid att de är avsatta före industrialismen. Volymen som sådan omöjliggör en hantering på land, varför dumpning föreslås ske till havs och på en sådan plats att dumpning kan ske utan olägenheter för människors hälsa eller miljön. En mindre del avses användas för utfyllnad i anläggningsprojekt av extern aktör. En del av den totala volymen, cirka 285 000 tfm³ muddermassor, innehåller antropogena

FRONT ADVOKATER

föroreningar och kommer muddras inledningsvis i projektet för att därefter dumpas i botten av djuphålor för att därefter överlagras med ett minst 10 meter tjockt lager av opåverkade preindustriella muddermassor. För en närmare beskrivning av massornas föroreningsinnehåll hänvisas till avsnitt 5.2.2 i bilagd miljökonsekvensbeskrivning, Bilaga E. Se även avsnitt 7.3.2 nedan.

Sprängstenen som genereras av planerade åtgärder kommer i möjligaste mån att nyttiggöras inom exempelvis närliggande infrastruktur- eller anläggningsprojekt och/eller för att anlägga nya hårdbottenmiljöer invid farleden vid Måvholmskröken. För att ta höjd för en oförutsedd händelseutveckling avseende nyttiggörande av sprängsten i anläggningsprojekt eller tillskapande av hårdgjorda bottnar, så kommer all eller resterande mängd sprängsten att dumpas i ett område där stenen kan förstärka områdets karaktär av hårdbotten (dumpningsyta G-K). För det fall dumpning inte medges inom detta område avses sprängstenen istället dumpas tillsammans med lermassorna i syfte att bibehålla detta områdes karaktär av mjukbotten (dumpningsyta F), se Bilaga B.

6.3 Dumpningsmetodik

Dumpningsmetodiken styrs av muddringsmetodiken. Vid användning av enskopeverk lastas muddermassorna på täta och botten-tömmande pråmar, som fraktas till dumpningsplatsen. Vid sugmuddring lastas massorna inuti mudderverket, som likt pråmarna är täta och botten-tömmande.

Dumpning kommer ske i enlighet med en på förhand upprättad dumpningsplan i syfte att säkerställa att dumpning av både lösa och fasta massor sker kontrollerat med avseende på volymer, typ av massor och positionering. Vid dumpning ligger pråmen/mudderverket still. Dumpningsplanen säkerställer att dumpade massor sprids jämnt över botten och på rätt plats. Dumpningsplanen syftar även till att säkerställa att områdets karaktär av ackumulations- och mjukbotten bibehålls (i dumpningsyta markerat F). Dumpningsplatsen kommer sjömätas löpande för verifiering av dumpade massors läge.

FRONT ADVOKATER

7 MILJÖBEDÖMNING

En miljökonsekvensbeskrivning för planerade verksamheter återfinns i Bilaga E.

Sammanfattningsvis anges följande.

7.1 Samråd

En omfattande samrådsprocess har genomförts med en bred krets av intressenter. Samråd har genomförts både skriftligt och muntligt, och genom annonsering. Genomförandet av processen och inkomna synpunkter finns redovisat i Bilaga E1. Muddring av farled är en sådan typ av verksamhet som enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Sjöfartsverket har, tillsammans med GHAB, tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning, se Bilaga E, vari de synpunkter som framförts under samrådsprocessen har beaktats.

7.2 Farledsåtgärder

7.2.1 Grumling och sedimentation

Grumling uppkommer från spill i samband med muddring. Den största mängden spill genereras vid sugmuddring. Metoden används vid muddring i opåverkade sediment i betydelsen att sedimentet är avsatt före industrialismen. Vid muddring i identifierade områden med föroreningar används en tätslutande miljöskopa (grävuddring). Risken för spridning av förorenade sediment bedöms därmed vara liten.

Grumling kan orsaka exempelvis sämre ljusinsläpp och pålagring. En spridningsmodellering, se Bilaga E4, har utförts i syfte att visa vilka koncentrationer av suspenderat material utöver bakgrundnivå som kan uppstå vid muddringsåtgärder (halter), hur ofta koncentrationen är över en viss nivå i olika områden (varaktighet) samt i vilken omfattning och var suspenderat material sedimenterar.

Beräkningarna visar att spillet i ytan sprids med ytströmmarna i farleden och späds relativt snabbt. Detta innebär att utanför farledsområdet är koncentrationer av spill relativt begränsade i ytvattnet. Medelkoncentrationen är här lägre än 5 mg/l. Det spill som transporteras i ytvattnet och som kan påverka grunda områden (0-5 meter) sedimenterar till viss del i närområdet.

FRONT ADVOKATER

Sedimentationshastigheten är dock låg, några tiondels millimeter per dygn under muddringsperioden, och är under 2 centimeter i hela området förutom i farlederna och dess omedelbara närhet.

Vid botten är den maximala grumlingen och medelgrumlingen högre än i ytan. Detta beror delvis på att en del av partiklarna sjunker mot botten och sedimenterar redan i närområdet, men är också en effekt av att strömmarna i djupvattnet är mycket svagare och utspädningen därmed lägre. Dessutom fångas spillet i farledsfördjupningen och naturligt djupa områden, vilket begränsar både spridning och spädning.

7.2.2 Marina habitat och bottenfauna

Marinbiologiska utredningar (kunskapssammanställning och kompletterande undersökningar) har genomförts och redovisas i Bilaga E7. Hänvisning görs även till avsnitt 5.2.3 i Bilaga E. De negativa konsekvenser som uppkommer är lokalt avgränsade till själva farleden och dess närområde. Med undantag för vissa mindre områden med blåmusslor samt hårdbottnar med mossdjur och kelpalger så förväntas den omgivande miljön återhämta sig. Ett antal förebyggande skyddsåtgärder kommer att vidtas i syfte att minska påverkan på naturmiljön.

En blåmusselbank av högsta naturvärdesklass har identifierats vid Knippleholmarna och en del av denna kommer att tas i anspråk för breddning av farleden. Innan muddring genomförs kommer en del av blåmusselbanken att flyttas till en plats med liknande naturliga förutsättningar. Det kan även bli aktuellt att efter muddring lägga tillbaka musslor på södra sidan av Knippleholmarna. Arbetena kommer att ske i samråd med marinbiologisk expertis. Före- och efterkontroll planeras inom ramen för kontrollprogram. Den del av blåmusselbanken som ligger utanför muddringsområdet bedöms kunna skyddas med siltgardin eller liknande åtgärd för att minimera sedimentation på blåmusslorna.

Åtgärder föreslås även för att utvärdera möjligheterna att lägga ut skal från döda blåmusslor på lämplig plats vid den nya farledskanten för att skapa hårt substrat för rekrytering av mussellarver. Förutom behovet, så är det väsentligt att utreda vad som är praktiskt genomförbart och säkerställa att effekten är god.

Återskapande av hårdbottenmiljöer planeras genom utläggning av sten inom område med sedimentbotten (naturvärdesklass 4). Sedimentbotten finns inom samma djup och med samma strömförhållanden som de dokumenterade hårdbottnarna, och sedimentbotten är

FRONT ADVOKATER

överrepresenterad inom området. Det finns därmed utrymme att återskapa de hårdbottenytor som tas bort genom att lägga ut sprängsten. Hårdbottenmiljön anpassas i djupled så att förutsättningar finns för att de habitat som försvinner har möjlighet att så långt möjligt kunna återskapas för återetablering. Området med planerad utplacering av sten är markerad på karta i Bilaga A1. Det lämpliga område som har identifierats omfattar cirka 15 hektar. Arean på den hårdbottenmiljö som försvinner genom muddringsåtgärder är beräknad till cirka 1,5 hektar och bedöms utgöra ca 25 000 – 75 000 tfm³ berg. I projektet finns tillräckligt med sprängsten och mängden hårdbotten skulle kunna utökas till ännu större ytor om det bedöms lämpligt och fördelaktigt ur ett nytto- och hållbarhetsperspektiv. Yrkandet om volym kan i sådant fall komma att justeras. Närmare precisering av plats för anläggande av nya hårdbottenmiljöer kommer att ske i samråd med marinbiologisk expertis och tillsynsmyndighet. Före- och efterkontroll planeras inom ramen för kontrollprogram.

Ålgräsängar har kartlagts genom kunskapssammanställningar och inventeringar. Bedömningen är att grumling och sedimentation inte kommer att uppkomma i sådan halt och varaktighet att ålgräsängar riskerar att påverkas på ett bestående sätt. Kontroll planeras vid ett antal representativa ålgräsängar med ett urval av kontrollpunkter som utgår från resultaten i genomförd spillmodellering, se förslag till villkor och avsnitt 10.1.2 om kontroll i Bilaga E.

7.2.3 Fisk och marina däggdjur

För påverkan på fisk och marina däggdjur hänvisas till avsnitt 5.2.4 och 5.2.5 i Bilaga E. En vedertagen metod vid anläggningsarbeten i vatten (främst vid sprängning av berg) för att få fisk och marina däggdjur att simma bort och hålla avstånd från projektområdet är att använda så kallade pingers eller annan akustisk metod. Sprängningsarbetena kan också planeras så att sprängserier inom ett delområde synkroniseras så att de utförs med korta mellanrum.

7.2.4 Fåglar

Påverkan på fåglar beskrivs i avsnitt 5.2.6 i Bilaga E. Flera värdefulla fågelområden finns på öar i farledsnära vatten. Ett viktigt område för fågellivet i Göteborgs skärgård, dock inte inom bedömt påverkansområde, är Torslandaviken med Natura 2000-området Torsviken. Utpekade fågelskyddsområden finns på så stora avstånd att exempelvis häckande fåglar inte bedöms störas. För födosökande fåglar, exempelvis havslevande dykänder, kan grumling utgöra en tillfällig lokal

FRONT ADVOKATER

störning liksom habitatförändring som exempelvis borttagande av blåmusselbankar. För blåmusslorna planeras dock vissa skyddsåtgärder, se ovan avsnitt 7.2.2.

7.3 Dumpning

7.3.1 Dumpningsplatsen

Omfattande utredningar har genomförts i syfte att finna lämpliga platser för dumpning av muddermassor, se Bilaga E11. Dumpning av lösa muddermassor, men även fasta massor om ingen annan avsättning går att finna eller bedöms lämplig, föreslås huvudsakligen ske inom dumpningsplats Skandiaporten och dumpningsyta markerad F på karta i Bilaga B. Denna dumpningsyta är ett cirka 3,6 km² stort område beläget 2,5 nautiska mil (cirka 4,5 km) väster om Vinga fyr. Dumpningsytan består av en flackare yta med större djuphålor och är tillräckligt stor för att den samlade volymen muddermassor ska kunna dumpas jämnt över ytan och anpassas till befintlig, närliggande mjukbotten med en jämn och naturlig anslutning. Bottenförhållandena har utretts tillsammans med dess föroreningsinnehåll, se underbilagor 3-5 till Bilaga E11, i syfte att säkerställa att dumpningen inte orsakar förhöjda halter i området och dess närområde.

Utredningar har utförts för att säkerställa att det rör sig om botten med ackumulationsförhållanden, i syfte att säkerställa att dumpning kan ske på erforderliga djup där dumpat material inte eroderar och sätts i rörelse, se underbilaga 2 till Bilaga E11. Djupet inom dumpningsytan varierar mellan 65 och 92 meter. Gränsen för förändrad erosionsrisk bedöms ligga vid cirka 50 meters djup. Under detta djup är varken våggenererad ström eller havsströmmar tillräckligt starka för att åstadkomma längre perioder med erosion. Viss erosion kan förekomma, men är då begränsad till enstaka tillfällen med kortvarig stark ström som under loppet av några timmar kan erodera de översta millimetrarna av sedimenten.

Den primära dumpningsytan för fasta muddermassor, dvs. sprängsten, för det fall inga andra avsättningsmöjligheter går att finna genom infrastruktur- eller anläggningsprojekt eller genom anläggande av nya hårbottenmiljöer invid Måvholmskröken, är en yta som i Bilaga B markeras G-K med karaktär av hårbottenområde. En genomförd marinbiologisk undersökning visar att djurlivet på hårbotten är mer sparsamt jämfört med andra hårbottenar i området, och att bottenarna är påtagligt översedimenterade. Dumpningen av sprängsten kommer att ske genom att stenen dumpas i anslutning till de höjdryggar som finns i form av uppstickande berg och upp till

FRONT ADVOKATER

dessa höjdryggar nivå och i dess strömningsriktning i syfte att inte förändra strömklimatet. Dumpning kommer härmed utöka och förstärka områdets karaktär av hårdbotten.

7.3.2 Sedimentets miljö kvalitet

I projektet har sökanden gjort en uppdelning av muddermassorna utifrån massornas ursprung, dvs. om sedimenten är avsatta före industrialismen eller om de är antropogena, dvs. påverkade av mänsklig aktivitet. Av cirka 12 600 000 t_{fm}³ lösa massor utgör cirka 12 300 000 t_{fm}³ preindustriella sediment som är opåverkade av mänsklig aktivitet. Dessa massor föreslås dumpas utan särskilda restriktioner.

Ett omfattande provtagningsprogram har genomförts i syfte att fastställa sedimentens miljö kvalitet, se Bilaga E5. Resultatet av detta visar att cirka 285 000 t_{fm}³ muddermassor är antropogent förorenade. Varierande föroreningshalter förekommer på olika djup i respektive delområden i en sådan blandning av klass 1-5, enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 och SGU:s rapport 2017:12, att massor i de olika klasserna inte går att vertikalt särskilja och separera vid genomförandet av muddring. Massorna i respektive delområde föreslås därför hanteras homogent och kommer att muddras med miljöskopa, eller motsvarande teknik. Detta förfarande innebär att i beräknad totalvolym om 285 000 t_{fm}³ ingår även föroreningar i lägre klasser än klass 5. För en närmare beskrivning av föroreningssituationen hänvisas till avsnitt 5.2.2 i Bilaga E. Massorna föreslås dumpas i ovan nämnda djuphålur för att därefter överlagras med dumpning av ett minst 10 meter tjockt lager av opåverkade massor, huvudsakligen lera.

7.3.3 Grumling och sedimentation

Det muddrade materialet består främst av kohesiva sediment (lera). Vid grävuddring håller materialet ihop väl i större klumpar. Under transporten till dumpningsplatsen kan klumparna delvis slås sönder i mindre klumpar vid hårt väder, men faller inte isär i enskilda partiklar. I samband med dumpning sjunker merparten av muddermassorna till botten. På vägen ner genom vattenkolumnen suspenderas en del av sedimentet i det omgivande vattnet genom så kallad medrivning. Det suspenderade materialet, spillet, består främst av enskilda små fina partiklar som bildar en passiv plym i vattenmassan som sprids och späds med strömmarna i området. Beräkningar i genomförd spridningsmodellering, se Bilaga E4, visar att grumlingen snabbt avtar i vattenmassan och i medeltal är under 1 mg/l för hela dumpningsperioden. Vid botten där

FRONT ADVOKATER

strömmarna är svagare är grumlingen något högre, men i medeltal under 5 mg/l för hela dumpningsperioden.

I medeltal är grumlingsnivåerna mycket låga utanför dumpningsplatsen. Vid enstaka tillfällen kan högre koncentrationer förekomma och då främst sydsydost om dumpningsplatsen eftersom bottenströmmarna oftast är sydgående. Varaktigheten för koncentrationer över 50 mg/l är i storleksordningen några timmar utanför dumpningsområdet, sett över hela dumpningsperioden. Den största depositionen av spill uppstår inom dumpningsområdet. Utanför dumpningsområdet är depositionen i storleksordningen några centimeter.

Vid dumpning av förorenade sediment ligger massorna under en kort period exponerade på botten i djuphålan. Djuphålorna ligger cirka 20 meter under omkringliggande bottennivå. Det finns inga naturliga processer (strömmar) som kan sätta materialet i rörelse när det väl dumpats och därmed föreligger ingen risk för att materialet förflyttas och föroreningar sprids från dumpningsplatsen. Underlagsutredningar liksom genomförda sedimentundersökningar visar att det råder långsiktigt goda ackumulationsförhållanden i området. Det finns därför ingen fysisk möjlighet för att den mycket omfattande täckningen skulle erodera. Föroreningstransport via molekylär diffusion genom täckningen bedöms ta flera tusen år. Sammanfattningsvis kan någon spridning av föroreningar från de förorenade sedimenten efter täckning inte förutses varken på kort eller lång sikt. Ovan nämnt suspenderat sediment, spill, vid dumpningstillfället kommer innehålla föroreningar. Muddring av de förorenade massorna kommer ske tidigt i projektet. Spillet från dumpning av icke förorenade massor är cirka 50 gånger större än spillet från förorenade massor. Spillet från de icke förorenade massorna kommer således att överlagra även spillet från förorenade massor, se avsnitt 7.2.2 i Bilaga E.

7.3.4 Marina habitat och bottenfauna

En marinbiologisk undersökning av området har genomförts, se underbilaga 1 till Bilaga E11 och redovisning i avsnitt 7.2.3 i Bilaga E.

Resultaten från bottenfaunaundersökningen visar på en mjukbotten med ett diverst artsamhälle som bedöms ha alla förutsättningar att återkolonisera och syresätta ett stort område inom en relativt kort tidsperiod. Detta bekräftas av uppföljningen av projekt Säkrare Farleder, då cirka 12 miljoner tfm³ muddermassor dumpades på dumpningsplats SSV Vinga. Effekterna av dumpningen konstaterades i huvudsak vara begränsade till dumpningsområdet och dess

FRONT ADVOKATER

närområde. Undersökningsstationer i närområdet till dumpningsplatsen visade att nypålagrat sediment (cirka 10 centimeter) var återkoloniserat och syresatt efter sex månader. På själva dumpningsplatsen, där stora mängder sediment dumpades, var effekterna något mer långvariga, men efter cirka ett år noterades att faunan hade omblandat sedimentet och därigenom syresatt sedimentet på flera centimeters djup. En bidragande orsak till den relativt snabba återhämtningen av botten bedömdes sannolikt vara att området kännetecknades av ackumulationsförhållanden. Detta stärktes även av resultaten från videoundersökningen på den befintliga deponin, där havskräfta samt flertalet juvenila sjöpennor observerades i direkt närhet till dumpade muddermassor. Förhållandena är motsvarande vid dumpningsplats Skandiaporten (dumpningsyta F) och bedömningen är att motsvarande återlokalisering och syresättning förväntas ske.

Genomförd marinbiologisk undersökning visar på en artfattig miljö med låga individtätheter inom dumpningsyta G-K. Genomförd bottenfaunaundersökning visar också att bottenarna i denna del av utredningsområdet är kraftigt översedimenterade, och det är troligt att artfattigdomen är en följd av sedimentationen. Uppstickande höjdryggar i en annars huvudsakligen mjukbottenmiljö kan även vid låg artdiversitet vara viktiga spridningslänkar, så kallade ”stepping stones”, mellan artrikare miljöer då de är belägna på en strategiskt viktig plats i landskapet. Dumpning av sten upp till anslutande höjdryggar kommer utöka och förstärka områdets karaktär av hårdbotten.

8 KONTROLL

I miljökonsekvensbeskrivningen, Bilaga E, föreslås ett upplägg till kontrollprogram för planerade verksamheter. Den slutliga utformningen av kontrollprogrammet föreslås bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten efter meddelat tillstånd.

En projektorganisation kommer att upprättas för kontroll av ansökta verksamheter. Kontrollprogrammet kommer att utgöra villkor för anlitade entreprenörer och konsulter inför arbetenas påbörjande. Vidare kommer anlitade entreprenörer att redovisa kvalitets- och miljöplaner som ska granskas och godkännas av projektorganisationen före arbetets start.

FRONT ADVOKATER

9 TILLÅTLIGHET

9.1 Tillåtlighet enligt 2 kap. miljöbalken

Nedan följer en bedömning över hur Sjöfartsverket anser att miljöbalkens allmänna hänsynsregler iaktas i den mån de är relevanta för planerad vattenverksamhet.

9.1.1 Kunskapskravet

Sjöfartsverket besitter gedigen kunskap efter genomförandet av ett flertal tidigare farledsprojekt. Sjöfartsverket har även inhämtat erforderliga utredningar om de förutsättningar som gäller för aktuellt område för att kunna bedöma och hantera de miljö- och hälsoeffekter som planerade åtgärder kan ge upphov till. Framtagna underlag bygger på information från utförda undersökningar och utredningar samt tidigare erfarenheter från projekt Säkrare Farleder. Kunskapskravet är således uppfyllt.

9.1.2 Försiktighetsprincipen

I framtagen miljökonsekvensbeskrivning, Bilaga E, framgår en rad försiktighetsmått, skyddsåtgärder och begränsningar som föreslås i syfte att begränsa negativa konsekvenser av planerad verksamhets miljö- och hälsoeffekter, hänvisning görs även till föreslagna villkorsförslag. Några exempel är följande. Muddrings- och sprängningsarbeten kommer att planeras i tid och intensitet i syfte att begränsa störningar på friluftslivet, vilket innebär att begränsade arbeten föreslås under sommartid. Begränsningen i intensitet kommer även vara positivt för den marina miljön. En vedertagen metod vid anläggningsarbeten i vatten för att få fisk och marina däggdjur att simma bort och hålla avstånd från projektområdet är användandet av så kallade pingers, eller annan akustisk metod, vilket kommer tillämpas främst vid sprängning i berg. Bullrande arbeten kommer att planeras genom kravställning på entreprenören, vilket säkerställer erforderlig begränsning av arbetstider för muddring i vändytan i syfte att undvika att riktvärden för buller från byggplatser överskrids vid bostäder. Delar av en identifierad blåmusselbank vid Knippleholmarna (naturvärdesklass 1) föreslås flyttas till en ny plats, medan den del av blåmusselbanken som ligger helt utanför muddringsområdet bedöms kunna skyddas med siltgardin eller liknande åtgärd för att minimera sedimentation på blåmusslorna. I syfte att vidta fiskefrämjande åtgärder och återskapa hårdbottenmiljöer som sprängs bort föreslås utläggning av sprängsten som kan bli nya substrat eller miljöer åt hårdbottenlevande arter.

FRONT ADVOKATER

Sjöfartsverket kommer sammantaget att vidta de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

9.1.3 Produktvalsprincipen

De arbetsmaskiner som kommer att användas drivs med lågsvavlig olja. I övrigt kommer hanteringen av kemiska produkter att vara mycket begränsad.

9.1.4 Hushållningsprincipen

Den sprängsten som uppkommer i projektet kommer i möjligaste mån att göras tillgänglig för infrastruktur- eller anläggningsprojekt. Åtminstone cirka 25 000 – 75 000 tfm³ berg som loss görs genom sprängning kommer att kunna användas för att genomföra åtgärder som främjar hårbottenlevande arter och fisk, och därmed bidra till att främja den biologiska mångfalden.

9.1.5 Lokaliseringsprincipen

Farledsåtgärderna rör en befintlig allmän farled där åtgärderna har bestämts utifrån genomförda fartygssimuleringar i syfte att optimera farleden för att erhålla god säkerhet med dimensionerande fartygstrafik och för att minimera behovet av muddring.

En lokaliseringstudie har genomförts i syfte att finna en lämplig plats för dumpning av muddermassor. En bred ansats har gjorts där områden med alltför grunda (inre skärgården) och alltför djupa (Norska rännan och Djupa rännan) vattendjup har valts bort, vilket har lämnat ett smalt område som löper längs kusten i det yttre vattenområdet i nord-sydlig riktning från norska gränsen i norr till i höjd med danska Läsö i söder. Det identifierade utredningsområdet, som benämns Västerhavet, är beläget i Skagerrak och de nordligaste delarna av Kattegatt. Inom utredningsområdet har flera lämpliga platser för dumpning identifierats, där den slutliga lokaliseringen är dumpningsytorna F och G-K inom vad som generellt benämns dumpningsplats Skandiaporten. För lokaliseringstudie med underbilagor hänvisas till Bilaga E11 och avsnitt 7.3.1 ovan.

Sammanfattningsvis bedömer Sjöfartsverket att föreslagen lokalisering är den som är mest lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

FRONT ADVOKATER

9.2 Tillåtlighet enligt 3 kap. miljöbalken

Göteborgs hamn och dess farleder är utpekade av Trafikverket som riksintresse för kommunikation. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet samt anslutande vägar och järnvägar.

För en fördjupning och beskrivning av hamnens och farledernas värde och funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv hänvisas till preciseringen av riksintresset i rapport 2009:67 *Riksintresset Göteborgs hamn*. Preciseringen togs fram gemensamt av Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Västra Götaland 2009, och när Trafikverket bildades 2010 ansåg Trafikverket att preciseringen var alltjämt gällande. Syftet med preciseringen är att detta underlag ska utgöra underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning, samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Utpekandet som riksintresse innebär att hamnen, farlederna och dess omgivning anses ha en sådan viktig och nödvändig funktion i samhället att det finns ett lagstiftat skydd som innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av den, 3 kap. 8 § miljöbalken. Riksintresset syftar således till att skydda viktiga hamnfunktioner så att dess förutsättningar och utvecklingsmöjligheter inte försvåras.

Genom Romfördraget beslutades att transeuropeiska nätverk ska utvecklas för att göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser. TEN, TransEuropean Networks, knyter ihop EU:s medlemsländers nätverk inom transport-, telekommunikations- och energisektorn. I TEN-T, transeuropeiska transportnäten, ingår infrastruktur såsom bland annat vägar, inre vattenvägar, järnvägar och hamnar. Genom en samordnad uppbyggnad av infrastrukturen inom EU ska möjligheterna till samverkan och effektivisering av transporter förbättras och målet är att stimulera personers och varors fria rörlighet genom en högkvalitativ infrastruktur.

EU-kommissionen har, genom TEN-T, även pekat ut Göteborgs hamn som en "Core Port", av särskild betydelse för transportsystemen inom EU och därmed även för den fria rörligheten för personer och varor. Utnämmandet av Göteborgs hamn till Core Port innebär att den fortsatta utvecklingen av hamnen och dess farleder även är av stor betydelse för den europeiska infrastrukturen.

FRONT ADVOKATER

Mot denna bakgrund finns således ett allt överskuggande allmänintresse av att planerad vattenverksamhet tillåts, då verksamheten kommer att tillgodose och främja utvecklingen för hela Göteborgsregionen och även få återverkningar ur ett nationellt och internationellt perspektiv.

I miljökonsekvensbeskrivningen, se avsnitt 8.3 i Bilaga E, konstateras att även om det finns flera utpekade riksintressen i planerade farleds- och dumpningsåtgärders närhet såsom kulturmiljö (Älvsborgs fästning), friluftsliv, totalförsvaret och yrkesfiske så bedöms inte nämnda intressen påverkas i sådan grad att planerad verksamhet inte ska tillåtas. Dumpningsområdet utgör en mindre del av hela det område som utgörs av utpekat riksintresse för yrkesfiske och även om det kommer innebära en temporär störning den tid som dumpning utförs så är bedömningen att det inte rör sig om någon risk för påtaglig skada av riksintresset. Dumpningsplats Skandiaporten kommer att återkoloniserats. Den sten som dumpas i område G-K kommer att medföra en förstärkning av existerande hårbottenmiljö, vilket bedöms kunna gynna de hårbottenlevande arterna.

9.3 Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken

Det aktuella projektet medför miljöeffekter som gör det relevant att bedöma projektets eventuella påverkan på miljö kvalitetsnormer för ytvatten, havsmiljö, fisk- och musselvatten samt luft. Efter en sådan bedömning har det konstaterats att projektet sammantaget inte bedöms bidra till att någon miljö kvalitetsnorm inte följs, se närmare om detta i avsnitt 9.1 i Bilaga E, samt nedan en kortfattad sammanfattning av det som framgår därav.

9.3.1 Ytvatten

Delar av projektet (planerade Farledsåtgärder) kommer att ge upphov till tillfälliga effekter och fysisk förändring inom vattenförekomsterna Dana fjord och Rivö fjord. Projektet bedöms dock inte medföra någon försämring av status hos vattenförekomsterna, och inte heller äventyra möjligheterna att uppnå den status vattenförekomsterna ska ha enligt gällande miljö kvalitetsnormer.

9.3.2 Havsmiljö

Delar av projektet kommer att genomföras i områden som omfattas av miljö kvalitetsnormer för havsmiljön (dumpningsplatsen och delar av muddringsområdena). Planerade åtgärder medför effekter och fysisk förändring i havsmiljön som gör det relevant att bedöma projektets eventuella

FRONT ADVOKATER

påverkan på en del av dessa miljö kvalitetsnormer. Den samlade bedömningen är dock att projektet inte kommer att påverka miljö kvalitetsnormerna eller bidra till att någon miljö kvalitetsnorm inte följs, inte heller vad avser det övergripande målet om god miljöstatus.

9.3.3 Fisk- och musselvatten

Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten gäller i områden närliggande de områden där planerade åtgärder avses utföras. Ingen verksamhet planeras dock inom områden där sådana miljö kvalitetsnormer gäller, och projektet bedöms inte heller påverka miljö kvalitetsnormerna.

9.3.4 Luft

De planerade åtgärderna medför utsläpp till luft som gör det relevant att bedöma projektets eventuella påverkan på miljö kvalitetsnormer avseende kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10). Genomförda utredningar visar att det inte finns risk för att de planerade åtgärderna skulle medföra att miljö kvalitetsnormerna inte följs.

9.4 Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken

Planerad vattenverksamhet berör delvis områden som omfattas av strandskydd (Skalkorgarna, Måvholmsskären/Ränneskär, Knippleholmarna, Nya Älvsborg och Hundeskär). Skäl för dispens föreligger om berört område behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga i vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

Genom planerad vattenverksamhet breddas befintlig farled inom nämnda områden. Breddningen, tillsammans med farledsutmärkningen, är ett resultat av genomförda fartygs-simuleringar och är således nödvändig för att garantera fartygens sjösäkerhet. Som beskrivits ovan har stegvisa simuleringar skett för att minimera både farledsytan och muddringsbehovet. Farleden till Göteborg är vidare ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Arbetena med att bredda och fördjupa farleden kommer företrädesvis att styras till de områden som omfattas av strandskyddet under tid på året då det rörliga friluftslivets intresse av berörda vattenområden är begränsat. Beträffande påverkan på växt- och djurliv i vatten hänvisas till upprättad miljökonsekvensbeskrivning. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning utgör strandskyddsbestämmelserna inte något hinder mot att tillstånd meddelas.

FRONT ADVOKATER

10 FÖRSLAG TILL VILLKOR

Sjöfartsverket föreslår att följande villkor föreskrivs det blivande tillståndet.

1. Verksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad Sjöfartsverket angivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

2. Muddermassor som är opåverkade i betydelsen att de är preindustriella ska klassas som massor av kategori SO (där S står för Skandiaporten och O står för opåverkad).

Muddermassor, som är antropogent förorenade, och där minst en av föroreningarna metaller, PAH-11, PCB-7 eller TBT uppmäter halter i klass 5 enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 och SGU:s rapport 2017:12, ska klassas som massor av kategori SA (där S står för Skandiaporten och A står för antropogent).

3. Muddring av SA-massor ska ske genom användande av miljöskopa eller motsvarande tätslutande skopa.
4. Dumpning av SA-massor ska ske med bottentömmande pråmar i djuphålorna inom dumpningsplats Skandiaporten markerad med F i Bilaga B. Efter genomförd dumpning ska dessa SA-massor täckas med ett minst 10 meter tjockt lager SO-massor.
5. Dumpning av SO-massor ska ske med bottentömmande pråmar och mudderverk. Muddermassorna ska fördelas jämnt inom dumpningsplats Skandiaporten och yta markerad med F i Bilaga B, enligt en på förhand upprättad dumpningsplan. Dumpning ska ske så att mjukbotten kan bibehållas och ackumulationsförhållanden ska upprätthållas inom dumpningsområdet.
6. Uppkomna sprängstensmassor ska i möjligaste mån tillgodogöras. I annat fall får dumpning av sprängsten ske inom dumpningsplats Skandiaporten och markerade ytor inom område G-K i Bilaga B upp till anslutande höjdryggars nivå, eller yta markerad med F i Bilaga B tillsammans med lösa massor i syfte att bibehålla mjukbotten.
7. Efter slutförd dumpning och/eller utläggning av sprängsten ska området sjömätas och uppgifter inlämnas till Sjöfartsverkets Sjökartavdelning för upprättande av sjökort.
8. Muddrings- och sprängningsarbeten ska begränsas under sommarperioden på följande sätt.

FRONT ADVOKATER

- a) Uppehåll görs under tiden 15 maj – 15 augusti.
 - b) Begränsade grumlande arbeten, såsom vid grundläggning av kantfyrar eller borrhning och fyllning av sten eller vid putsning av slänter, får genomföras även under tid som anges i föreslagen villkorspunkt 8a). Vid muddring får muddringsvolymerna uppgå till högst 4 000 tfm³ per dygn, räknat som fylld pråmvolym eller motsvarande.
9. Vid muddring får halten suspenderade ämnen i vatten på ett avstånd av 500 meter från arbetsområdet som riktvärde inte överstiga 100 mg/l exkl. bakgrunds-nivån. Halten suspenderade ämnen i vatten får som riktvärde inte överstiga 50 mg/l exkl. bakgrunds-nivån, mätt vid gränsen till de närmaste lokalerna av ålgräsängar, i riktning mot muddringsområdet.
- Om det finns risk för att riktvärdena överskrids ska sökanden tillfälligt avbryta arbetet eller, i samråd med tillsynsmyndigheten, vidta åtgärder för att minska grumlingspåverkan.
- Tillsynsmyndigheten får i förväg medge högre halter i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid eller andra liknande skäl och avvikelserna kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.
10. Kontroll ska ske genom mätningar och uppföljning av grumling ska utföras i de mätpunkter och intervaller som fastställs i det kontrollprogram som föreslås i villkorspunkt 15. I de fall det kan konstateras att muddringsarbetena inte föranleder grumling i den omfattning som avses i villkorspunkt 9 får tillsynsmyndigheten medge att kontroll inte behöver utföras.
11. Före sprängning ska åtgärder vidtas i syfte att säkerställa att obehöriga uppehåller sig på säkert avstånd från sprängningen. Eventuell fisk samt marina däggdjur ska skrämmas bort från sprängningsområdet genom akustisk metod. Sprängserier inom ett delområde ska synkroniseras så att de utförs med korta mellanrum.
12. Buller från tillståndsgivna arbeten ska begränsas så att det inte överskrider vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.
- Tillsynsmyndigheten får medge undantag från villkoret.
13. Kemikalier och oljor som används under anläggningsskedet ska lagras och hanteras på sådant sätt att spill och läckage undviks eller kan fångas upp, så att skada eller olägenhet inte uppstår. Vid alla arbeten i anslutning till vatten ska åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner eller dylikt.
14. Sjöfartsverket ska ombesörja nödvändig utmärkning för sjötrafiken i anslutning till arbetsområdet under arbetets genomförande.

FRONT ADVOKATER

15. Ett förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas. I kontrollprogrammet ska bland annat anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder. Kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas.
16. Efter färdigställande ska anläggningens utformning och läge hydrologiskt och geodetiskt bestämmas och Sjöfartsverkets Sjökartavdelning informeras för upprättande av sjökort.

11 ÖVRIGT

11.1 Sakägare

I Bilaga F finns en förteckning över de sakägare som bedöms vara berörda av planerad vattenverksamhet.

11.2 Arbetstid

Sjöfartsverket, Trafikverket och GHAB har i ovan nämnd avsiktsförklaring enats om att planera projekt Skandiaporten efter en gemensam tidplan och ett tidsmässigt gemensamt färdigställande av Farleds- och Kajåtgärderna till våren 2025 alternativt våren 2026. Anläggningsarbetena kan som tidigast påbörjas hösten 2023 (Q3). Muddrings- och dumpningsarbetena beräknas pågå under två säsonger i cirka 14 – 16 månader. Uppskattningen i tidsåtgång baseras på faktorer såsom muddringsmetodik (där muddring/sprängning av berg och förorenade massor är de mest tidskrävande momenten), kapacitet på muddringsutrustning och väderförhållanden. För att ta höjd för oväntade händelser och förseningar föreslår Sjöfartsverket att arbetstiden för vattenverksamheten fastställs till tio (10) år från lagakraftvunnen dom.

11.3 Oförutsedd skada

Sjöfartsverket föreslår att tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada bestäms till 10 år räknat från arbetstidens utgång.

11.4 Kostnader

Kostnad för utförandet av planerad vattenverksamhet beräknas till drygt 1 miljard kronor. Grundavgiften bör därför bestämmas till 400 000 kronor, enligt förordningen (1998:940) om avgifter för provning och tillsyn enligt miljöbalken. Tilläggsavgift är inte aktuell.

FRONT ADVOKATER

11.5 Aktförvarare

Sjöfartsverket föreslår att akten finns tillgänglig hos Patrik Benrick, Trafikverket, Region Väst, 405 33 Göteborg, e-post: patrik.benrick@trafikverket.se.

11.6 Lokal

Bokning av lokal för sammanträde i målet kan ske genom undertecknad.

12 HANDLÄGGNING

Mot bakgrund av att projekt Skandiarporten är ett samverkansprojekt och denna ansökan är nära förknippad med GHAB:s inlämnade ansökan, eftersom verksamheterna har flera beröringspunkter exempelvis gällande hantering av muddermassor och påverkan på recipient, hemställer Sjöfartsverket att ansökan handläggs gemensamt med GHAB:s ansökan.

Göteborg dag som ovan

För Sjöfartsverket



Maria Paijkull

FRONT ADVOKATER

Bilagor

- A. Karta med koordinater Farledsåtgärder
 - 1. Karta över plats för nya hårbottenmiljöer
 - 2. Karta över strandskyddade områden
- B. Karta med koordinater dumpningsplatser
- C. Rådighetsmedgivande
 - 1. Rådighetsmedgivande från Göteborgs Hamn AB
 - 2. Rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet
- D. Teknisk beskrivning
 - 1. Planritning över farledsområde
 - 2. Farledssimulering
 - 3. PM Geoteknik
 - 4. Riskanalys vibrationsalstrande arbeten
 - 5. Nautisk riskanalys (FSA)
 - 6. Planritning, koordinatsatt dumpningsområde
 - 7. Planritning, muddring förorenade massor
- E. Miljökonsekvensbeskrivning
 - 1. Samrådsredogörelse Skandiaporten
 - 2. Metodbeskrivning MKB
 - 3. Kartor över riksintressen och områdesskydd
 - 4. Beräkning av spridning av spill vid muddring och dumpning. Hydrodynamisk modellering, Tyréns
 - 5. Sedimentprovtagning Farled, Tyréns
 - 6. Avsänkning från fartyg, Tyréns
 - 7. Marinbiologisk kunskapsmanställning & kompletterande undersökningar inkl. delrapport A-C, Marine Monitoring

FRONT ADVOKATER

8. Arkeologisk utredning, Bohuslän Museum
 9. Byggbuller Skandiporten, WSP
 10. Luftemissioner Skandiporten, Tyréns
 11. Lokaliseringsutredning dumpningsplats inkl. bilagor 1-5, Tyréns
 12. Byggbuller pålning Kajätgärder, Tyréns
- F. Sakägarförteckning
1. Karta berörda fastigheter
 2. Utdrag ur fastighetsregistret