

Mark- och miljödomstolen
Vid Växjö tingsrätt
Box 81
351 03 Växjö

Skickas även med e-post:
mmd.vaxjo@dom.se

Stockholm den 6 maj 2020

Sökande

Sjöfartsverket
Infrastrukturavdelningen
Östra Promenaden 7
601 78 Norrköping

Ombud

Advokat Carina Holmgren
Mobil: 070-871 66 81
E-post: carina@holmgrenhansson.se

Advokat Alexandra Kruse
Mobil: 076- 868 00 84
E-post: alexandra@holmgrenhansson.se

holmgrenhansson ADVOKATBYRÅ AB
Ingmar Bergmans gata 4
114 34 Stockholm

Tekniskt biträde

Jonas Sahlin, miljökonsult och uppdragsledare
Gruppchef ytvatten och marinekologi
E-post: jonas.sahlin@wsp.com
Tel: 010- 722 88 09

Alma Strandmark, biträdande uppdragsledare
Miljökonsult ytvatten och marinekologi
E-post: alma.strandmark@wsp.com
Tel: 010- 722 97 96

WSP Environmental Sverige
121 88 Stockholm

Saken

Ansökan om tillstånd till fördjupning och breddning av allmän farled 237 till Ystad hamn enligt 11 kap. miljöbalken (1998:808) samt dispens från förbudet mot dumpning av muddermassor enligt 15 kap. miljöbalken

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Orientering och avgränsning.....	6
1.1 Ystad hamn	6
1.2 Ystad farled	7
1.3 Ansökans avgränsning mot Ystad hamn.....	8
2. Yrkanden	9
2.1 Vattenverksamhet.....	9
2.2 Miljöfarlig verksamhet	10
3. Höjdsystem.....	10
4. Rådighet	10
5. Tidigare vattenföretag och tillstånd av betydelse	10
6. Planförhållanden	11
6.1 Detaljplan.....	11
6.2 Fördjupad översiktsplan	11
6.3 Förslag till ny översiktsplan	11
7. Åtgärder enligt ansökan.....	12
7.1 Vattenverksamhet.....	12
7.1.1 Utmärkning i farleden	14
7.2 Dumpning av muddermassor	14
8. Redovisning av alternativ	15
8.1 Nollalternativet	15
8.2 Alternativ farledssträckning.....	16
8.3 Alternativ masshantering	16
8.3.1 Strandfodring	17
8.3.2 Utfyllnad Ystad hamn	17
8.3.3 Alternativ dumpningsplats för muddermassorna	18
8.3.4 Hantering av massor på land	18

9.	Miljökonsekvensbeskrivning	19
9.1	Allmänt	19
9.2	Ytvatten/miljö kvalitetsnorm.....	19
9.2.1	Muddringsområde	19
9.2.2	Dumpningsområde.....	19
9.3	Bottenförhållanden och sedimentspridning.....	19
9.3.1	Muddringsområde	20
9.3.2	Dumpningsområdet	21
9.4	Naturmiljö.....	21
9.5	Kulturmiljö	22
9.6	Näringsliv och transporter	22
9.7	Friluftsliv och rekreation.....	22
9.8	Riksstressen och skyddade områden.....	23
10.	Inverkan på motstående intressen	23
10.1	Yrkesfiskare.....	23
10.2	Fiskeavgift.....	24
11.	Skyddsåtgärder och villkor	24
11.1	Skyddsåtgärder	24
11.2	Egenkontroll vid muddring	24
11.3	Förslag till villkor	25
12.	Samråd	26
13.	De allmänna hänsynsreglerna	27
13.1	Kunskapskravet.....	27
13.2	Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik.....	27
13.3	Produktvalsprincipen	28
13.4	Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	28
13.5	Lokaliseringsprincipen.....	28
13.6	Rimlighetsavvägning.....	29

14. Oförutsedd skada	29
15. Arbetstid m.m.....	30
16. Verkställighetstillstånd.....	30
17. Ansökningsavgift.....	31
18. Aktförvarare	31
19. Sammanträdeslokal	31

1. Orientering och avgränsning

På uppdrag av regeringen ansvarar Sjöfartsverket för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det är Sjöfartsverkets uppgift att hålla de allmänna farlederna i Sverige i drift.

Det är Sjöfartsverket som utvecklar och håller farlederna i Sverige öppna, säkra och i gott skick genom exempelvis muddring och breddning samt sköter drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar.

Arbetet med att förbättra och utveckla de svenska allmänna farlederna och sjöfartssektorn är en av Sjöfartsverkets huvuduppgifter. Sjöfartsverket besitter därmed expertkunskap inom sjöfartsrelaterade frågor och har en gedigen erfarenhet och kunskap inom farledsprojekt.

Godstransporterna via sjövägen har ökat i Sverige under senaste åren och förväntas öka ytterligare i framtiden med större fartyg som följd. Dagens farled 237 som leder in till Ystad hamn är idag för smal och för grund för att ta emot större fartyg och farleden uppfyller varken internationella rekommendationer för sjösäkerheten eller Transportstyrelsens nationella rekommendationer. Trafikverket har med anledning av detta gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten för sjöfarten i farleden.

1.1 Ystad hamn

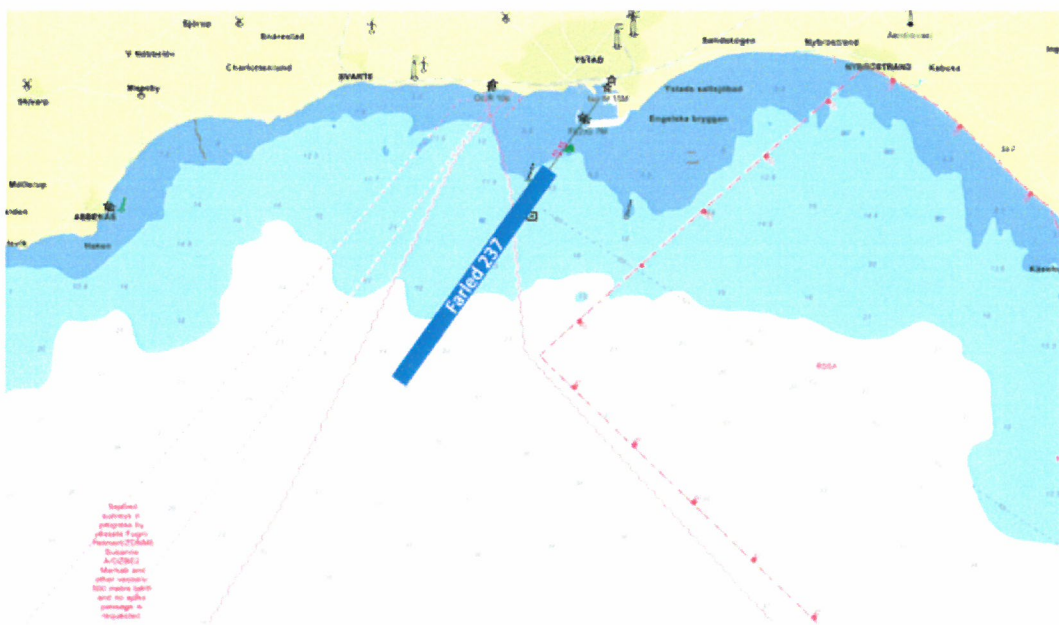
Ystad hamn är Sveriges tredje största färjepassagerarhamn samt den femte största hamnen för lastfordon. Hamnen är i behov av att utöka sin kapacitet för att kunna ta emot större fartyg. Ystad hamn planerar med anledning av detta att uppföra två nya färjelägen i den yttre hamnbassängen och även fördjupa befintlig yttre hamnbassäng.

Ystad hamn har ansökt om ändringstillstånd för hamnverksamheten och mark- och miljödomstolen i Växjö beviljade den 25 augusti 2017 tillstånd till de sökta åtgärderna i mål M 3141-16, se **bilaga 1**. Arbetena med utökningen av hamnen påbörjades den 7 januari 2019 och färdigställandet av projektet är beräknat till slutet av år 2020

1.2 Ystad farled

För att de större fartygen ska kunna anlöp till Ystad hamn krävs det att även farled 237 ökar sin kapacitet på motsvarande sätt.

Trafikverket har med anledning av detta gett Sjöfartsverket i uppdrag att utreda åtgärder för att förbättra sjösäkerheten i farled 237 in till Ystad hamn, se Åtgärdsvalsstudie ("ÅVS") Farled 237 Ystad hamn, **bilaga 2**.



(Schematisk bild av farled 237)

Av ÅVS:en framkommer att dagens farled nr 237 in till Ystad hamn medger passage för fartyg med dimensionerna ca 170 meter lång och 6,7¹ meter djup, motsvarande en maxstorlek på 30 000 GT (bruttodräktighet). Farleden uppfyller idag inte kraven enligt PIANC:s (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) eller Transportstyrelsens

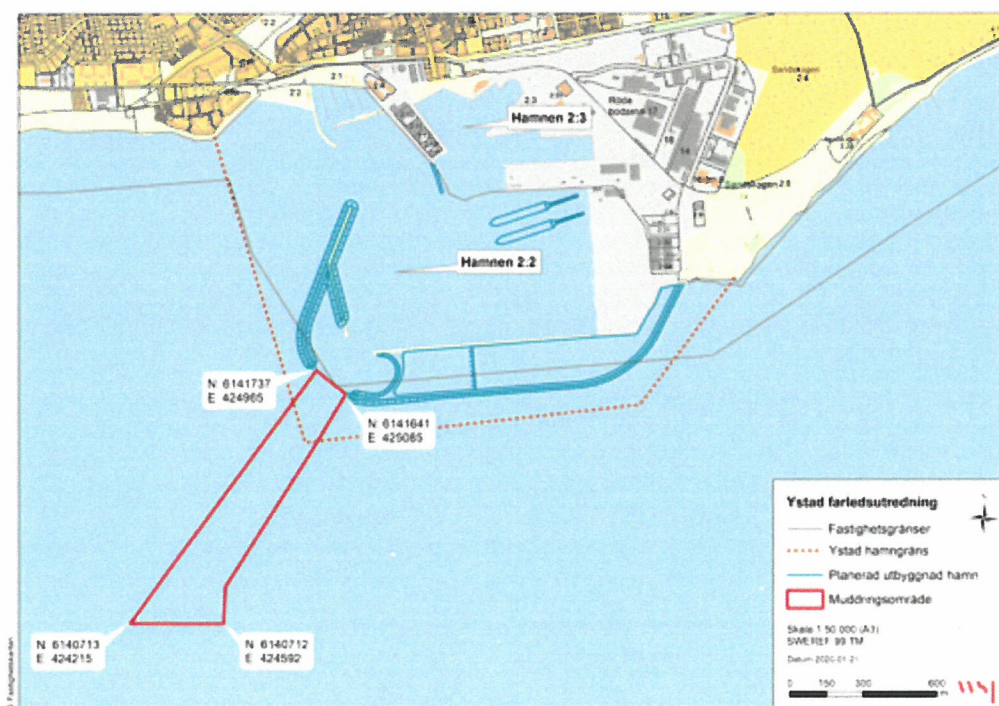
¹ I ÅVS:en framkommer på s. 2 att farleden idag medger passage för fartyg med dimensionen 8,4 m djup. Detta är en felskrivning och farleden är i dagsläget 7,7 m djup och tillåter ett maximalt djupgående om 6,7 m. Sjöfartsverkets avsikt är dock att muddra till 9,5 m för att tillåta ett maximalt djupgående om 8,4.

säkerhetsrekommendationer. Och med ännu större fartyg i farleden skulle sjösäkerhetsnivån enligt ÅVS:en hamna på en oacceptabelt låg nivå eftersom farleden då blir för smal och grund. För att större fartyg ska kunna trafikera farleden krävs därför att farleden fördjupas i enlighet med PIANC:s och Transportstyrelsens säkerhetsrekommendationer.

Trafikverket, Sjöfartsverket, Ystad kommun och Ystad hamn har därför enats om en gemensam målbild för Ystad farled. Den allmänna farleden 237 ska enligt ÅVS:en ha samma kapacitet som Ystad hamn att ta emot större fartyg samt att uppfylla PIANC:s och Transportstyrelsens rekommendationer.

1.3 Ansökans avgränsning mot Ystad hamn

Sjöfartsverkets och Ystad hamns projekt gränsar till varandra. Ystad hamns projekt och ansökan om vattenverksamhet omfattar hamnområdet fram till pirarna. Området mellan pirarna och hamnområdesgränsen fram till allmän farled kommer således omfattas av Sjöfartsverkets tillståndsansökan. Båda verksamhetsutövarna kommer att genomföra sina respektive projekt var för sig. Ystad hamn har som framgår ovan erhållit tillstånd i dom M 3141-16 den 25 augusti 2017 och arbetena pågår.



Genom denna ansökan söker Sjöfartsverket tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken i form av fördjupning och breddning av farled 237 fram till och även till viss del inom Ystad hamns hamnområde. Vidare ansöker Sjöfartsverket om dispens från förbudet mot dumpning av muddermassor enligt 15 kap. miljöbalken enligt nedan.

2. Yrkanden

Staten genom Sjöfartsverket hemställer således att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd i enlighet med följande yrkanden.

2.1 Vattenverksamhet

Sjöfartsverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Sjöfartsverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att i enlighet med vad som närmare beskrivs i ansökan att

a) bredda och fördjupa befintlig farled 237 till ett ramfritt djup om -9,5 meter i förhållande till referensnivå RH 2000;

Sjöfartsverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

b) godkänner den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen;

c) fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till tio år från den dag då tillståndsdomen vinner laga kraft;

d) bestämmer tiden för anmälan av ersättning för oförutsedd skada till fem år räknat från den tidpunkt då vattenverksamheten har slutförts;

e) föreskriver villkor för verksamheten i enlighet med Sjöfartsverkets förslag som redovisas i avsnitt 11.3 till ansökan;

f) fastställer ansökningsavgiften för prövningen av vattenverksamhet till 70 000 kr;

g) förordnar att tillståndet ska få tas i anspråk utan att det vunnit laga kraft (s.k. verkställighetsförordnande);

2.2 Miljöfarlig verksamhet

h) Sjöfartsverket ansöker vidare om dispens mot dumpningsförbudet enligt 15 kap. 29 § miljöbalken för att inom området som anges i bilaga A3 till teknisk beskrivning, **bilaga 3** dumpa ca 71 400 tfm³ (teoretisk fast volym) muddermassor.

3. Höjdsystem

De i ansökan gjorda höjdangivelserna hänför sig till Rikets höjdsystem, RH 2000, om inte annat särskilt anges. Som plansystem används SWEREF 99 TM.

4. Rådighet

Sjöfartsverket ansvarar för allmänna farleder och har med hänvisning till 2 kap. 4 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet erforderlig vattenrättslig rådighet för muddringsområdet i farleden.

En del av muddringsområdet utgör dock en del av Ystad hamns allmänna hamnområde. Sjöfartsverket har med anledning av detta hemställt om rådighetsmedgivande från Ystad kommun och Ystad hamn. Rådighetsmedgivande se, **bilaga 4**.

Det avsedda området för dumpning av muddermassor är beläget i allmänt vattenområde. I enlighet med 2 § st. 2 förordning (2007:824) med instruktion för Kammarkollegiet företräds allmänt vattenområde av Kammarkollegiet.

Sjöfartsverket har fått rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet för att få dumpa muddermassorna på den angivna platsen. Rådighetsmedgivande se, **bilaga 5**.

5. Tidigare vattenföretag och tillstånd av betydelse

Farled nr 237 in till Ystad hamn är en äldre farled och det har inte krävts några tidigare vattenverksamhetsåtgärder eftersom farleden är belägen på öppet vatten. Det finns således inga tidigare tillståndsdomar avseende vattenverksamhet varken i Sjöfartsverkets arkiv eller hos mark- och miljödomstolen.

År 2009 utförde Sjöfartsverket en mindre anmälningspliktig muddring för underhåll av farleden i enlighet med 11 kap. 15 § miljöbalken, se länsstyrelsen beslut, **bilaga 6**. Dessa muddermassor återanvändes inom ett strandfodringsprojekt i Ystad kommun. Underhållsmuddringen begränsades till de områden som hade ett vattendjup mindre än 8,4 meter se figur 15 i miljökonsekvensbeskrivningen, **bilaga 7**.

6. Planförhållanden

6.1 Detaljplan

De aktuella åtgärderna utförs i farleden in till Ystad hamn och omfattas inte av någon detaljplan. Åtgärderna har dock nära koppling till Ystad hamns verksamhet som omfattas av detaljplan för Del av Hamnen 2:2 m.fl. (Yttre hamnen) i Ystad, dnr: SAM 2016/145 som vann laga kraft 8 februari 2018.

Det framgår av planbestämmelserna att Ystad hamn är av riksintresse för sjöfart. Farled 237 är också av riksintresse eftersom den är nödvändig för hamnens funktion. Sökta åtgärder är således förenliga med detaljplanen för Ystad hamn.

6.2 Fördjupad översiktsplan

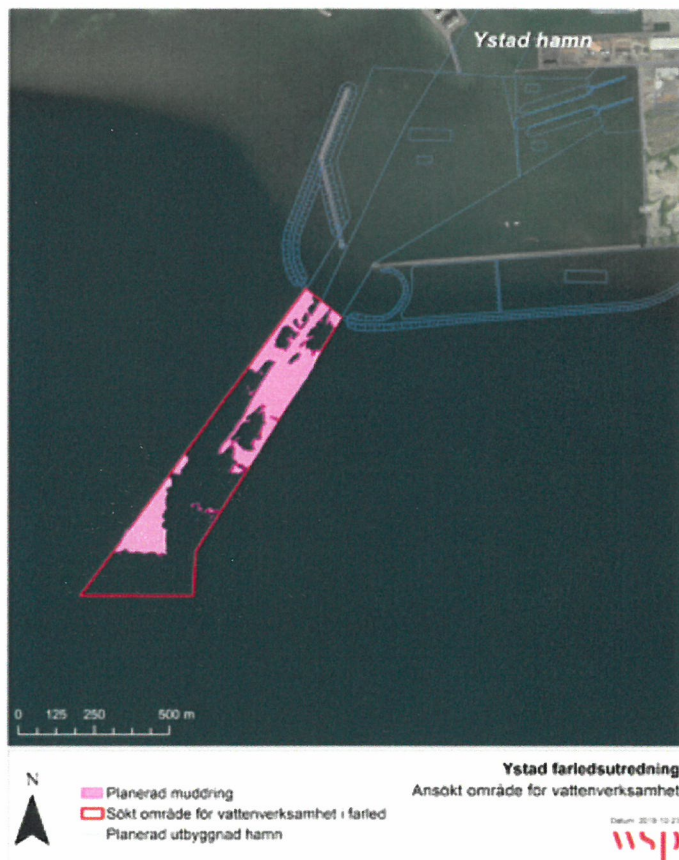
För Ystad stad finns även en fördjupad översiktsplan, "Staden Ystad 2030-Fördjupning av översiktsplanen för Ystads kommun", dnr: KS 2013/273 och SAM 2013/6. Översiktsplanen antogs av Kommunfullmäktige i Ystads kommun 2016-06-15 § 94 och anger att Ystad hamn är utpekad av Trafikverket som av riksintresse för kommunikationer avseende sjöfart. De sökta åtgärderna är således förenliga med den fördjupade översiktsplanens syften.

6.3 Förslag till ny översiktsplan

Det finns även ett förslag på ny översiktsplan, Kommunen Ystad 2030 - översiktsplan för Ystad kommun. Av förslaget till översiktsplan framgår att farled 237 är nödvändig för Ystads hamns funktion och att farleden är av riksintresse för kommunikationen. Kommunen vill skydda riksintresset och pekar även ut farleden i mark- och vattenanvändningskartan. Sjöfartsverket anser således att de sökta åtgärderna även är förenliga med förslaget till ny översiktsplan för Ystad kommun.

7. Åtgärder enligt ansökan

7.1 Vattenverksamhet



Figur 3 i
miljökonsekvensbeskrivning

Sjöfartsverkets ansökan omfattar fördjupning och breddning av befintlig farled 237 in till Ystad hamn till ett ramfritt djup om 9,5 m i syfte att tillåta maximalt djupgående fartyg om 8,4 m. Det ansökta området är beläget ca 175 m utanför befintlig hamnkonstruktion vid gränsen för allmän hamn och sträcker sig ca 1 200 m sydväst ut i Öresund.

Åtgärderna omfattar muddring av ca 71 400 tfm³ massor på en yta omfattande ca 72 200 m², se bilaga A.1 och A.2 till teknisk beskrivning bilaga 3. Beräknad muddervolym uppgår till 64 900

tfm³, vilket inkluderar så kallad övermuddring. Därtill tillkommer en säkerhetsmarginal på 10 % vilket gör att den totala volymen av muddermassor för projektet totalt uppskattas till ca 71 400 tfm³(64 900 tfm³ + 10 %).

Den totala arbetstiden för muddrings- och dumpningsarbetet beräknas preliminärt ta 28 dagar (23 dagar effektiv tid). Detta baserat på att 180 m³ massor per timme muddras och att effektiv muddring sker ca 20 timmar per dygn, dvs 3 600 m³/dag. Utförandeperioden kan dock komma att förlängas då avbrott i muddringsarbetet kan ske på grund av fartygstrafik i farleden och därmed beräknas den totala tiden för arbetet bli ca en månad. Avbrott till följd av ofördelaktiga väderförhållanden eller andra oförutsedda händelser kan ytterligare förlänga den totala tiden för arbetet. Arbetet kommer att ske både nattetid och helger.

Muddermassorna består till största delen av grovt material såsom sand, grus, sten och i vissa områden även block eller större stenar. Valet av metod för muddring styrs av faktorer som muddringsvolym, vattendjup, typ av material och villkor för grumling samt spill i samband med muddringen.

Ett alternativ som Sjöfartsverket undersökt är sugmuddring som genererar lite spill eftersom massorna transporteras i slutna rörledningar och är lämplig framförallt för muddring av lösa och förorenade sediment. I det här fallet består dock muddermassorna av grövre substrat såsom sten, grus och sand med viss inblandning av lera i djupare sedimentlager med låga föroreningshalter. Sugmuddring bedöms inte vara lämpligt i detta fall.

Sjöfartsverket bedömer därför att förutsättningarna medför att grävuddring med ett s.k. enskopeverk är det bästa teknikvalet för muddring av farleden i det här fallet. Detta eftersom muddring med enskopeverk är mycket lämpligt vid muddring av såväl hårt material som sand.

Ett enskopeverk är en grävmaskin monterad på en ponton eller pråm med stödben som ställs på botten. Mudderverkets storlek kommer anpassas efter muddrings- och vattendjup. Muddring med enskopeverk medför ingen stor spridning av partiklar eftersom materialet stannar kvar i skopan eller sjunker snabbt till botten.

Det muddrade materialet lastas därefter på bottentömmande pråm för transport till dumpningsområdet. Avståndet mellan muddringsområdet och dumpningsplatsen är ca 6–8 km

och en enkelresa beräknas ta ca 45 min. För att inte skapa avbrott i muddringsarbetet kommer flera pråmar användas parallellt och transporter sker således löpande under arbetet.

7.1.1 Utmärkning i farleden

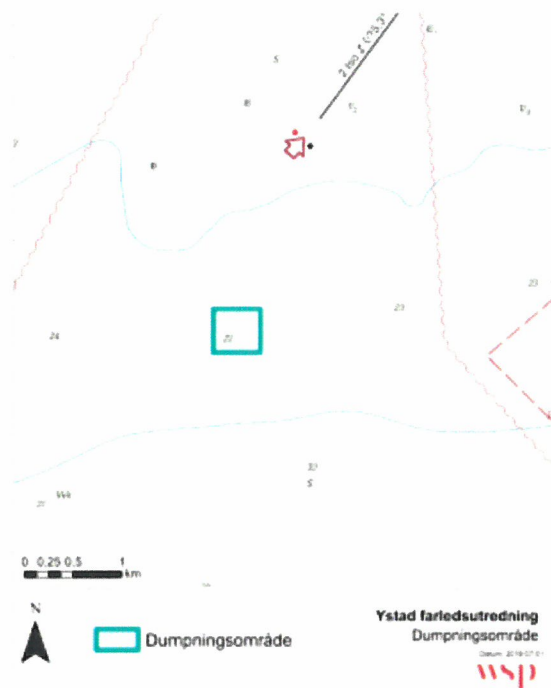
Befintlig utmärkning kommer att användas. Den kommer att flyttas för att anpassas till den nya farledens dimensioner. När den befintliga farleden flyttas kommer även visst underhåll att genomföras som t ex inspektion och eventuellt byte av kätting.

7.2 *Dumpning av muddermassor*

Muddermassorna som generas från farleden planeras att dumpas ute till havs. Den avsedda platsen där muddermassorna ska dumpas är beläget ca 8 km från närmaste strand och ca 6-8 km sydväst om muddringsområdet, se bilaga A.1 och A.3 till teknisk beskrivning bilaga 3.

Dumpningsområdet har en storlek på ca 450 x 500 m och vattendjupet uppmättes till mellan 23- 25 m vid WSP:s fältbesök i maj 2019.

Enligt Havs- och vattenmyndighetens handledning framgår att principen "lika på lika" gäller för dumpning till havs för att minska dumpningens negativa miljöpåverkan. Föroreningshalten i massorna som ska dumpas ska inte heller göra att föroreningshalten i dumpningsområdet ökar eller att miljökvalitetsnormerna inom aktuella vattenförekomst riskerar att påverkas negativt.



Planerat område för dumpning från
bilaga A3 till teknisk beskrivning

Dumpningsområdet utgörs av transportbotten i likhet med muddringsområdet. Detta innebär att finare fraktioner på sikt kommer att transporteras bort från dumpningsområdet. Föroreningshalterna i muddermassorna ligger i nivå med, eller lägre än, bakgrundshalterna på dumpningsplatsen. Detta innebär att risken för spridning av föroreningar till kringliggande vattenmiljöer är näst intill obefintlig. Dumpning av muddermassor kommer att leda till en mindre förändring av vattendjupet, ca + 0,3 m vid jämn fördelning av massorna inom dumpningsområdet.

8. Redovisning av alternativ

8.1 Nollalternativet

Nollalternativet är ett jämförelsealternativ som avser situationen om den ansökta verksamheten inte genomförs. Eftersom farleden i dagsläget inte uppfyller kraven enligt PIANC:s och Transportstyrelsens säkerhetsrekommendationer skulle en utebliven muddring av farleden ge konsekvenser för sjösäkerheten då större fartyg inte kan trafikera den. Detta skulle medföra att den regionala utvecklingen försvåras.

Nollalternativet innebär också att en underhållsmuddring troligtvis skulle behöva genomföras för att bibehålla nuvarande vattendjup. En muddring av farleden enligt ansökan, medför således att behovet av underhållsmuddring minskar eftersom det planerade muddringsdjupet i detta fall är väl tilltaget och ger bättre marginaler mot framtida behov av underhållsmuddring.

8.2 *Alternativ farledssträckning*

En alternativ farledssträckning till sökt huvudalternativ som innebär en vinkling av befintlig farled åt väster har undersökts av Sjöfartsverket inför upprättandet av tillståndsansökan, se p. 5.2.1 i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 7.

Syftet med den alternativa vinklingen var att undersöka om en annan farledssträckning skulle förbättra förutsättningarna för miljön. De två olika lokaliseringsalternativen bedöms dock ge en likartad miljöpåverkan. Detta eftersom storleken på muddringsområdet och mängden massor är detsamma.

Sjöfartsverket har dessutom genomfört en simulering av farleden till Ystad hamn med digitala farledsmodeller i en full-skale-simulering med olika vindförhållanden och analys av farledsutmärkning. Av fartygssimuleringen framgår att den alternativa farledssträckningen åt väster inte är genomförbar. Detta eftersom nivån på sjösäkerheten enligt simuleringen blev alldeles för låg för den typ av fartyg som planeras trafikera farleden enligt internationella rekommendationer.

Eftersom de två alternativen bedöms ge en likartad miljöpåverkan anser Sjöfartsverket, efter genomförd simulering och avvägning, att huvudalternativet i form av befintlig farledssträckning det mest lämpliga ur sjösäkerhetsperspektiv och därmed är det bästa alternativet med hänvisning till människors hälsa och miljön.

8.3 *Alternativ masshantering*

Sjöfartsverket strävar efter att maximera sin resurshållning och har utrett förutsättningarna för att i möjligaste mån omhänderta massor inom projektet för återanvändning i enlighet med avfallshierarkin.

Det framgår av förarbetena till avfallshierarkin (prop. 2015/16:166) att den som behandlar avfall eller är ansvarig för att avfall behandlas ska se till att den behandlingsmetod som är lämpligast används. Med uttrycket lämpligaste metod för behandling, avses enligt propositionen den metod som bäst skyddar människors hälsa och miljön som helhet, om behandlingen inte är orimlig ur t.ex. ett ekonomiskt perspektiv. Vid bedömningen av lämpligheten av en viss behandlingsmetod av avfall är det viktigt att göra en helhetsbedömning av hälso- och miljöaspekterna. De alternativ som utretts för hanteringen av muddermassorna framgår nedan.

8.3.1 Strandfodring

Ystad kommun har enligt dom från mark- och miljödomstolen den 30 oktober 2013 i mål M 2034-13, fått tillstånd att lägga ut sand från muddring av hamnar eller liknande åtgärder såsom strandfodring under förutsättning att denna sand är ren och av likartad kvalitet.

Sjöfartsverket undersökte därför om det fanns möjlighet att inom ramen för Ystad kommuns tillstånd återanvända muddermassorna från farleden i Ystad kommuns strandfodringsprojekt. Detta har dock visat sig inte vara möjligt eftersom botten substratet i farleden utgörs av en blandning av sten, grus och sand. Eftersom materialet i farleden inte är av likartad kvalitet som de stränder som behöver strandfodras kan muddermassorna som genereras i detta projekt inte återanvändas i Ystad kommuns strandfodringsprojekt.

8.3.2 Utfyllnad Ystad hamn

Ett annat alternativ för hantering av muddermassor som Sjöfartsverket har utrett är om de muddermassor som genereras i detta projekt kan återanvändas i Ystad hamns projekt för kapacitetshöjning av Ystad hamn. Ystad hamn har som redovisats ovan, i dom från mark- och miljödomstolen mål M 3141-16 beviljats tillstånd att använda muddermassor för utfyllnad för anläggandsändamål vid utbyggnad av hamnen.

Sjöfartsverket har utrett möjligheten till samordning av omhändertagande av muddermassor med Ystad hamns projekt. Till följd av att Ystad hamns tidplan för muddring och utbyggnad av Ystad hamn har tidigare lagts är samordning för omhändertagande av Sjöfartsverkets muddermassor inte möjlig.

8.3.3 Alternativ dumpningsplats för muddermassorna

Sjöfartsverket har därutöver undersökt ett alternativ med dumpning av muddermassorna på ackumulationsbotten. Närmaste ackumulationsbotten ligger ca 20 km ut från kusten. Dumpning av muddermassorna på ackumulationsbotten skulle dock dels innebära att lika-på-lika-principen skulle frångås samt att transporterna av muddermassorna mer än dubblas jämfört med sökt alternativ. Sjöfartsverkets bedömning är att det inte är hållbart med dumpning på ackumulationsbotten ur ett miljöperspektiv för de muddermassor som uppstår i detta projekt.

Vidare har Sjöfartsverket undersökt dumpning av muddermassorna på transportbotten i ett område som nyttjas för dumpning av Ystad hamn i hamnens projekt i mål M 3141-16. Alternativet har dock inte ansetts vara genomförbart eftersom Ystad hamn nyttjar detta område.

8.3.4 Hantering av massor på land

Sjöfartsverket har även utrett om muddermassorna skulle kunna omhändertas på land. Hantering av uppkomna muddermassor på land kräver dock stora landområden och ett stort antal transporter.

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen skulle hantering av massor på land om 71 400 tfm³ med en höjd om två meter kräva en yta om 35 700 m². En sån stor yta i närheten av Ystad hamn är inte rimlig att ta i anspråk. Transporterna skulle dessutom generera stora utsläpp och omfattande slitage av vägar. Antalet lastbilstransporter uppskattas till ca 4 800 (baserat på en container som rymmer 15 m³) vilket innebär mer än 200 transporter (enkel väg) per dygn (beräknat utifrån ett antagande om 23 dagars muddringsarbete). En sådan åtgärd är inte heller miljömässigt motiverad.

Sjöfartsverkets samlade bedömning är således att hantering av massor på land skulle i praktiken bli så kostsam, utrymmes- och tidskrävande att projektet skulle bli ogenomförbart.

9. Miljökonsekvensbeskrivning

9.1 Allmänt

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i detta projekt, se bilaga 7.

Det kan av miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att den planerade verksamheten ger upphov till måttligt negativa miljökonsekvenser för naturmiljö främst till följd av permanent förlust av bottenhabitat. För övriga miljöaspekter bedöms den sökta verksamheten medföra obetydliga/inga eller positiva konsekvenser.

9.2 Ytvatten/miljökvalitetsnorm

9.2.1 Muddringsområde

Som framkommer av miljökonsekvensbeskrivningen är Sjöfartsverkets bedömning att den sökta verksamheten inte kommer medföra försämring av ekologisk status, kemisk status eller risk för att miljökvalitetsnormer inte kan uppnås för kustvattenförekomsten där muddring sker.

9.2.2 Dumpningsområde

Eftersom dumpningsytan är liten i förhållande till motsvarande miljöer i utsjövattnet och eftersom effekterna bedöms vara tillfälliga och återhämtning sker över tid, bedöms möjligheten att nå/upprätthålla god status för berörda miljökvalitetsnormer inte påverkas av verksamheten. Sammanfattningsvis bedöms ingen negativ konsekvens på ytvattenkvaliteten uppkomma.

9.3 Bottenförhållanden och sedimentspridning

Muddring och dumpning av muddermassor till havs leder till grumling och sedimentspridning under anläggningsskedet. Grumling kommer inte kunna undvikas, däremot påverkas omfattningen av grumling av partikelstorleken hos det muddrade materialet. Eftersom bottensubstratet i muddringsområdet till stor del består av grövre fraktioner såsom sten, grus och sand bedömer Sjöfartsverket att grumlingen kommer bli begränsad i både tid och rum.

9.3.1 Muddringsområde

Som framkommer av avsnitt 7.3 i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 7 samt tillhörande bilaga B3, visar sedimentundersökningen att ytsubstratet utgörs av sand med inslag av grus, sten och block med låg organisk halt och hög torrsubstans.

I ytsedimenten förekommer PCB₇ under laboratoriets rapporteringsgräns i sex av åtta punkter och på en låg eller mycket låg halt i de två andra provpunkterna enligt SGU:s tillståndsklasser (SGU 2017:12), se bilaga B3 till miljökonsekvensbeskrivningen.

I samtliga provpunkter understiger metall- och tributyltenn (TBT) gällande gränsvärden enligt HVMFS 2015:4. Vid en provpunkt (se 19W17 i karta N201 i bilaga B3) förekommer TBT i en halt av 0,0012 mg/kg TS vilket motsvarar en medelhög halt (tillståndsklass 3) enligt SGU 2017:12. Dock är detta fortfarande under gränsvärdet på 0,0018 mg/kg TS.

Sammanfattningsvis är slutsatsen i bilaga B3 att resultaten av provtagningen från muddringsområdet i ytliga och djupa sediment understiger gällande gränsvärden enligt Havs- och vattenmyndighetens författningssamling (HVMFS 2015:4) och anses inte ha en negativ påverkan på vattenmiljön.

I avsnitt 7.2 i miljökonsekvensbeskrivningen bilaga 7, redovisas resultatet av två studier om sedimenttransport kring Ystad. Båda dessa studier pekar på en dominerande långsgående sedimenttransport från väst till öst längs med kusten. I utredningsområdet för farledsmuddringen medför kustmorfologin en dominerande strömriktning åt sydost.

Strömriktningen visar på en sedimenttransport som för partiklarna utåt och därmed är risken för att grumlingen sprider sig till de ålgräshabitat som ligger längs med stranden österut liten. Grumlingen kommer främst påverka habitatet för bottenvegetation och bottenfauna omkring själva muddringsområdet. Inom muddringsområdet är det fysisk förlust av bottenhabitat som är den största effekten. Slutsatsen av utredningarna är att grumling inom själva muddringsområdet kommer att bli relativt omfattande. Detta dock under en mycket kortvarig period.

9.3.2 Dumpningsområdet

Sedimentprovtagningen samt videokarteringen inom dumpningsområdet indikerar en homogen botten. Ytsubstraten utgörs av sand och grus med varierande inslag av sten, se avsnitt 7.3 i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 7 samt tillhörande bilaga B4.

I dumpningsområdet samlades ytsediment in i fem provtagningspunkter. Samtliga prov som analyserades skickades på laboratorium för analys av metaller och för två av proven också av PCB, PAH och TBT. Analysresultaten visade på halter under laboratoriets detektionsgräns för samtliga ämnen vilket motsvarar tillståndsklass 1 (mycket låg halt) enligt SGU 2017:12. Inga ämnen överstiger gällande gränsvärden enligt HVMFS 2015:4.

Sammanfattningsvis innebär detta att sedimenten i både muddrings- och dumpningsområde består av sand med inslag av sten och grus och har en låg organisk halt. Inga gränsvärden överskrids och de uppmätta halterna av samtliga föroreningar i ytsedimenten är mycket låga.

Dumpning av muddermassor från farleden bedöms inte medföra en ökning av föroreningar inom dumpningsområdet. Föroreningshalterna inom dumpningsområdet och i de aktuella muddermassorna bedöms således inte medföra någon olägenhet för människors hälsa eller miljön

9.4 Naturmiljö

Sammanfattningsvis bedöms den planerade verksamheten leda till tidsbegränsade negativa konsekvenser för muddringsområdets marina naturvärden. Framförallt kommer mindre ytor med hög täckningsgrad av makrofyter med måttligt naturvärde att försvinna inom muddringsområdet som en direkt konsekvens av muddringsarbetena.

Långsiktiga positiva konsekvenser på vattenkvaliteten och därmed också makrofythabitaten i farleden kan dock förväntas genom att farleden fördjupas vilket medför att uppgrumling till följd av fartygsrörelser minskar.

9.5 *Kulturmiljö*

Inga registrerade eller på annat sätt kända marina lämningar finns inom påverkansområdet för den sökta verksamheten. En marinarkeologisk utredning av tänkbara marina lämningar är initierad.

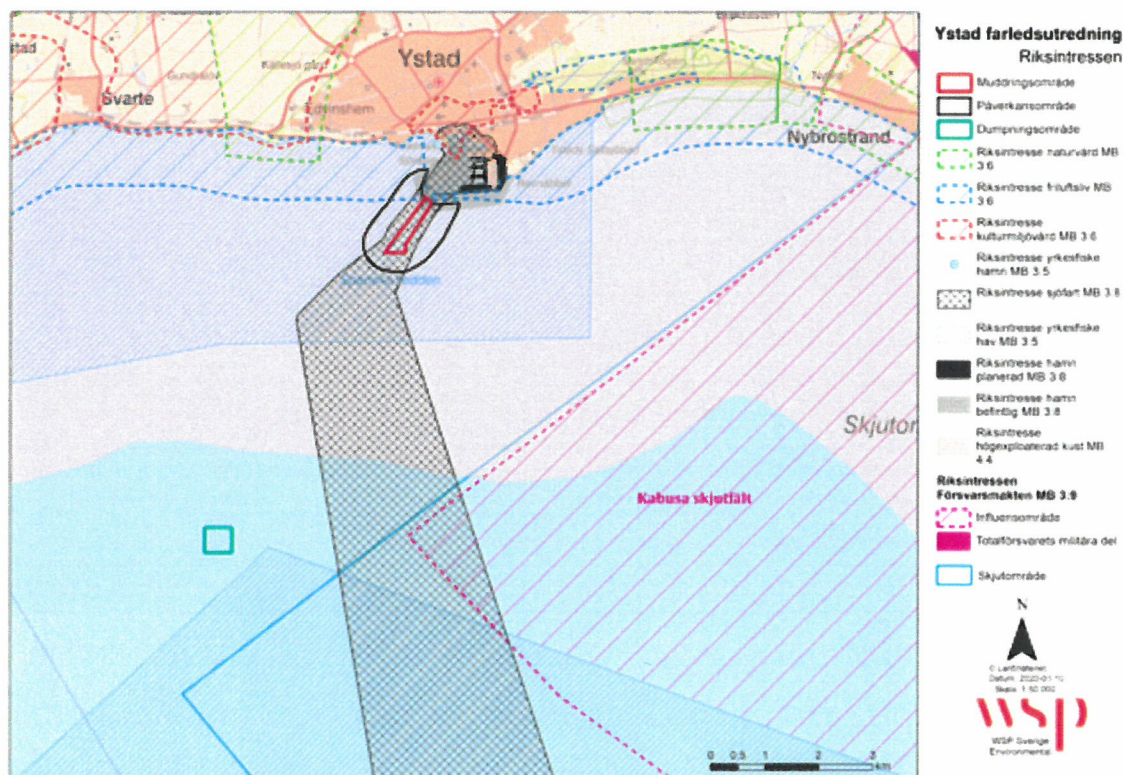
9.6 *Näringsliv och transporter*

Vid en jämförelse med nollalternativet bedöms den planerade verksamheten leda till tillfälliga negativa miljöeffekter under anläggningsskedet. De positiva konsekvenser som driftskedet medför bedöms dock uppväga de tillfälligt negativa effekterna. Sammantaget bedöms planerad verksamhet främja näringsliv och transporter.

9.7 *Friluftsliv och rekreation*

Effekter på friluftsliv och rekreation bedöms främst vara relaterade till en kort inskränkning (ca tre veckor) av den fria utblicken över havet (och därmed av upplevelsevärdet) samt genom något minskad framkomlighet i farledsområdet för fritidsbåtar under anläggningsskedet. Eftersom anläggningsskedet är begränsat tidsmässigt och då Sjöfartsverket planerar att genomföra sökta åtgärder under en period när den biologiska aktiviteten är som lägst bedöms konsekvensen för rekreation och friluftsliv som obetydlig.

9.8 Riksintressen och skyddade områden



Figur 24 i miljökonsekvensbeskrivning

Planerad verksamhet påverkar riksintresset för kommunikation och hamnverksamhet negativt under anläggningsskedet till följd av störningar i farleden. De positiva konsekvenser som driftskedet medför uppväger de negativa tillfälliga konsekvenserna. Inga negativa konsekvenser förväntas uppkomma på skyddade områden.

10. Inverkan på motstående intressen

10.1 Yrkesfiskare

Sjöfartsverket har identifierat fem yrkesfiskare verksamma i området. Ingen av de verksamma yrkesfiskarna fiskar i farleden eftersom det är omöjligt på grund av trafiken. Dock har

yrkesfiskarna framfört att de den föreslagna dumpningsplatsen ligger i ett område där de bedriver fiskeverksamhet.

Det föreslagna dumpningsområdet ligger inte i nära något utpekad fiskrekryteringshabitat och området är inte heller utpekad som viktigt för yrkesfisket.

Av Sjöfartsverkets utredningar framkommer att konsekvensen för yrkesfisket inte kan uteslutas, men konsekvensen bedöms bli liten baserat på att verksamheten är tidsmässigt och rumsligt begränsad. Sjöfartsverket anser därför eventuella skador på fisket får hanteras inom ramen för oförutsedd skada.

10.2 Fiskeavgift

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivning bedöms påverkan på fisket bli liten och Sjöfartsverket kommer såsom redovisat vidta skydds- och kompensationsåtgärder för att minska påverkan på miljön. Sjöfartsverket anser med anledning av detta att det inte behöver utgå någon avgift enligt 6 kap. 5 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

11. Skyddsåtgärder och villkor

11.1 Skyddsåtgärder

Ett förslag på kontrollprogram har tagits fram av Sjöfartsverket, se bilaga B6 till miljökonsekvensbeskrivningen.

11.2 Egenkontroll vid muddring

Som framkommer av Sjöfartsverkets utredningar finns inga skyddsvärda områden vid eller i närheten av dumpningsområdet varför kontrollprogrammet inte kommer reglera kontrollen av grumling under dumpningsarbetet. I egenkontrollen kommer man dock notera hur mycket massor som dumpas, var de dumpas samt datum och klockslag för dumpningen. De aktuella åtgärderna kommer dessutom ske när den biologiska aktiviteten är som lägst. Botten inom dumpningsområdet kommer efter slutförd dumpning att sjömätas.

Enligt kontrollprogrammet kommer en daglig kontroll av grumling i muddringsområdet och närområdet att ske. Vidare ska kontroll av de stationära mätarna utföras och ligga till grund för eventuella behov av kompletterande grumlings- och turbiditetsmätningar. Observationer vid den okulära kontrollen och resultaten från grumlings- och turbiditetsmätningar ska loggas som en del av egenkontrollen, tillsammans med volymen muddrade och dumpade massor, aktuella koordinater samt eventuella avvikelser och incidenter. Loggbok över utförda arbeten i vattenområdet ska föras dagligen av entreprenören under de dagar arbeten i vatten pågår. Dokumentationen av egenkontrollen ska arkiveras och finnas tillgänglig hos Sjöfartsverket.

För att säkerställa att grumlingen inte överstiger de villkor som föreslås i tillståndsansökan kommer mätningar av grumling att utföras i två kontrollpunkter nedströms muddrområdet och jämföras med en referenspunkt uppströms muddrområdet.

Sjöfartsverket föreslår ett begränsningsvärde för suspenderat material om 100 mg/l utöver den rådande bakgrundshalten i referenspunkten. Detta begränsningsvärde ska innehållas vid respektive kontrollpunkt. Sjöfartsverket kommer i villkorsförslaget att precisera detta som suspenderat material i mg/l men kontrollen kommer att ske genom mätning av turbiditet som via omräkningsfaktor som tagits fram översätts till mängd suspenderat material.

Vid risk för överskridande av maximalt tillåten mängd suspenderat material kommer verksamheten avbrytas till dess att värdet sjunkit under åtgärdsvärdet om 80 mg/l (utöver den rådande bakgrundshalten).

11.3 Förslag till villkor

1. *Verksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad Sjöfartsverket angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.*
2. *Vid muddring ska halten suspenderade ämnen i vattenmassan innehållas vid respektive kontrollpunkt. Halten suspenderade ämnen får vid mätning inte överskrida 100 mg/l utöver den rådande bakgrundshalten i referenspunkten.*

Vid risk för överskridande av maximalt tillåten mängd suspenderat material kommer verksamheten avbrytas till dess att värdet sjunkit under åtgärdsvärdet om 80 mg/l (utöver den rådande bakgrundshalten).

Tillsynsmyndigheten får medge högre halter i enskilda fall och för kortare perioder om det kan motiveras av en kortare sammantagen arbetstid, eller andra liknande skäl och avvikelser kan ske utan betydande olägenhet i vattenmiljön.

3. *Massorna ska dumpas med bottentömmande pråmar och placeras jämnt. Botten inom dumpningsområdet kommer att sjömätas för att dokumentera förändringar av bottenprofilen efter att dumpningen av alla massorna avslutats.*
4. *Sjöfartsverket kommer att kommunicera med berörda rederier och ställa tydliga krav på tydlig kommunikation med berörda parter för att minimera störningar av fartygstrafiken i farleden och för att säkerställa att det under muddringsarbetet bibehålls en hög sjösäkerhet.*

Sjöfartsverket kommer under upphandling av entreprenör säkerställa att arbetsområdet märks ut i enlighet med Sjöfartsverkets krav.

5. *Sjöfartsverket kommer ställa krav på entreprenören att Naturvårdsverkets riktvärden för buller vid byggarbetsplatser följs (Naturvårdsverket, 2004:15).*
6. *Sjöfartsverket ska senast tre månader innan åtgärderna påbörjas ge in förslag på ett slutligt kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.*

Tillsynsmyndigheten får göra avsteg från kontrollprogrammet om det visar sig att grumlingen inte medför någon olägenhet för människors hälsa eller miljön.

12. Samråd

Samråd har genomförts under vår och sommar år 2019 med berörda myndigheter, organisationer och allmänheten. Ett första samråd inleddes den 17 april 2019 och Sjöfartsverket har med anledning av detta haft ett öppet samrådsmöte med allmänheten den 29 april 2019, samt samråd med Ystad kommun och Länsstyrelsen i Skåne län den 30 april 2019.

Därefter har kompletterande samråd inletts med Länsstyrelsen i Skåne län den 23 maj 2019 och kompletterande samrådsunderlag översändes därefter till myndigheter, organisationer och särskilt berörda den 4 juli 2019. Samrådsredogörelsen finns i sin helhet i **bilaga 8**.

Utöver de formella samråden har en kontinuerlig dialog förts med Länsstyrelsen i Skåne.

13. De allmänna hänsynsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna har iakttagits vid utformningen av de planerade åtgärderna.

13.1 Kunskapskravet

Sjöfartsverket ansvarar på uppdrag av regeringen för de allmänna farlederna och besitter således expertkunskap inom sjöfartsrelaterade frågor och har gedigen erfarenhet och kunskap inom farleds- och muddringsprojekt.

Som redovisats i det ingivna underlaget har Sjöfartsverket inhämtat erforderliga utredningar och samrått med myndigheter och allmänheten och har således inhämtat fördjupad kunskap om de miljö- och hälsorisker som de sökta åtgärderna kan tänkas ge upphov till.

Sjöfartsverket anser mot bakgrund av detta att kunskapskravet enligt 2 kap. 2 § miljöbalken är uppfyllt.

13.2 Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik

Inför upprättandet av denna ansökan och fortlöpande har Sjöfartsverket låtit utföra ett flertal utredningar i syfte att identifiera risker och olägenheter med de sökta åtgärderna. I ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de åtgärder som ingår för att förhindra eller minska de negativa miljökonsekvenserna av projektet.

Sjöfartsverket har således föreslagit lämpliga skyddsåtgärder vid både muddring och dumpning och tagit fram förslag på hur olägenheter kan undvikas eller begränsas i möjligaste mån. Som framkommer av Sjöfartsverkets utredningar är bedömningen att muddring av farleden primärt bör ske genom grävuddring med enskopeverk eller motsvarande metod enligt principen om bästa möjliga teknik för detta projekt.

Bästa tillgängliga teknik kommer att tillämpas när det gäller val av teknikutförande samt arbetsmaskiner. Den sökta verksamheten kommer att planeras i tid, rum och intensitet för att tillgodose säkerhetsaspekterna och för att minimera påverkan på miljön.

Arbetena kommer att följa den genomförandeplan som tas fram av entreprenören. Krav på bästa möjliga teknik kommer även att ställas på entreprenören vid upphandling av arbetet. Sjöfartsverket anser således att de sökta åtgärderna uppfyller de krav som följer av försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken.

13.3 Produktvalsprincipen

För drift av dieseldrivna fartyg inom projektet ska lågsavlig olja användas. Biologiskt nedbrytbara oljor (smörj- och hydrauloljor) ska användas när det är tekniskt möjligt.

Med hänvisning till ovanstående anser Sjöfartsverket att även produktvalsprincipen enligt 2 kap. 4 § miljöbalken är uppfylld.

13.4 Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Sjöfartsverket strävar efter att maximera resurshållning och det primära valet för omhändertagande av muddermassorna har varit återanvändning. Det har dock visat sig att inget av alternativen för återanvändning eller kompensationsåtgärd i form av återanvändning av block är möjliga att utföra. Det av Sjöfartsverket sökta alternativet med dumpning av icke-förorenade muddermassor bedöms vara det miljömässigt och samhällsekonomiskt mest försvarbara alternativet.

Vidare kommer Sjöfartsverket ställa höga krav på entreprenör för att effektivisera projektet och minska transporter i möjligaste mån. Sjöfartsverket anser således att hushållnings- och kretsloppsprinciperna enligt 2 kap. 5 § miljöbalken är uppfyllda.

13.5 Lokaliseringsprincipen

Alternativa lokaliseringar i enlighet med lokaliseringsprincipen har undersökts av Sjöfartsverket och redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen. Som framgår av alternativredovisningen har Sjöfartsverket undersökt alternativ lokalisering avseende både muddrings- och dumpningsplats.

Avseende muddringsplats är det sökta alternativet i enlighet med den befintliga farleden det sammantaget bästa alternativet ur miljö- och säkerhetssynpunkt.

Sjöfartsverket har dessutom i enlighet med avfallshierarkins bestämmelser undersökt två alternativ för masshantering i form av återanvändning av muddermassor i strandfodringsprojekt eller som utfyllnad i Ystad hamns projekt. Det har dock visat sig att ingen av dessa alternativ är möjligt att genomföra på grund av muddermassornas kvalitet och tidsaspekten i samordningen mellan de två projekten.

Det enda genomförbara alternativ som kvarstår i enlighet med avfallshierarkins bestämmelser är således dumpning av icke förorenade muddermassor på transportbotten i havet ca 8 km utanför Ystad hamn enligt lika-på-lika-principen. Sammantaget anser Sjöfartsverket att lokaliseringsprincipen enligt 2 kap. 6 § miljöbalken är uppfylld.

13.6 Rimlighetsavvägning

Sjöfartsverkets föreslagna skyddsåtgärder, villkorsförslag och andra försiktighetsmått har tagits fram mot bakgrund av den rimlighetsavvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Sjöfartsverket kommer således genomföra projektet med de skyddsåtgärder och anpassningar som är miljömässigt motiverade, ekonomiskt rimliga samt tekniskt möjliga att genomföra.

Som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen kommer de sökta åtgärderna inte att medföra någon negativ påverkan på någon tillämplig miljökvalitetsnorm enligt 2 kap. 7 § st. 2 miljöbalken.

14. Oförutsedd skada

Med vidtagande av föreslagna försiktighetsmått och villkor som Sjöfartsverket åtar sig i enlighet med ansökan bedöms de sökta åtgärderna inte förorsaka någon ersättningsgill skada på omgivningen.

Skulle skador uppkomma för någon sakägare på grund av vattenverksamheten bör frågan om ersättning hanteras enligt bestämmelserna om oförutsedd skada. Sjöfartsverket föreslår med

anledning av detta att tiden för framställande av anspråk på grund av oförutsedd skada fastställs till fem år räknat från den tidpunkt då vattenverksamheten har slutförts.

15. Arbetstid m.m.

Arbetet med de sökta åtgärderna bedöms preliminärt kunna genomföras under vår eller höst år 2021. Den totala arbetstiden för muddrings- och dumpningsarbetet beräknas preliminärt ta 28 dagar.

Genomförandetiden för projektet kan dock komma att påverkas av externa faktorer såsom väderförhållanden, finansieringsmedel och tillgång till lämplig utrustning m.m. Vidare påverkas genomförandetiden av den begränsning och de villkor som föreskrivs i tillståndsdöm med hänsyn till både enskilda och allmänna intressen.

Mot bakgrund av detta har Sjöfartsverket yrkat fastställelse av arbetstiden för den sökta verksamheten till tio år från den dag då tillståndsdömet vinner laga kraft.

16. Verkställighetstillstånd

Som redovisats ovan har Ystad hamn redan beviljats tillstånd för utökning av hamnverksamheten och arbetena påbörjades den 7 januari 2019.

Eftersom utökningen av Ystad hamn har ett direkt samband med sökta åtgärder är det av mycket stor betydelse för Sjöfartsverket att kunna påbörja de sökta åtgärderna omedelbart efter dom.

De föreslagna åtgärderna planeras pågå under en mycket kort arbetsperiod förlagda under en period när den biologiska aktiviteten är som lägst och de sökta åtgärderna kommer dessutom kunna utföras utan att det uppstår några olägenheter för människors hälsa eller miljö.

Sjöfartsverket anser därför att det enligt 22 kap. 28 § miljöbalken finns skäl för mark- och miljödomstolen att förordna att tillståndet kan tas i anspråk utan att domen vunnit laga kraft.

17. Ansökningsavgift

Sjöfartsverket har bedömt att kostnaderna för projektet kommer uppgå till ca 15 miljoner SEK. Ansökningsavgiften bör därför bestämmas till 70 000 kr enligt 3 kap. 4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

18. Aktförvarare

Sjöfartsverkets ansökan kommer finnas tillgänglig hos aktförvarare Åsa Björkman Holmberg på Ystad kommun.

Ystad kommun
Nya Rådhuset
Österportstorg 2
271 80 Ystad

Tel: 0411- 57 70 00 (Vxl)
Mejl: kommunen@ystad.se

19. Sammanträdeslokal

Såsom sammanträdeslokal föreslås Gamla rådhuset i Ystad.

Gamla Rådhuset
Stortorget
271 43 Ystad

Som ovan


Carina Holmgren


Alexandra Kruse

Bilagor

1. Ystad hamns tillståndsdom från mark- och miljödomstolen i mål M 3141-16
2. Åtgärdsvalsstudie ("ÅVS") Farled 237 Ystad hamn
3. Teknisk beskrivning
 - Bilaga A1- Översikt plankarta
 - Bilaga A2 - Muddringsområdet
 - Bilaga A3 – Dumpningsområdet
4. Rådighetsmedgivande från Ystad kommun och Ystad hamn
5. Rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet
6. Länsstyrelsens beslut - Sjöfartsverkets underhållsmuddring år 2009
7. Miljökonsekvensbeskrivning
 - Bilaga B1 – Bedömningsgrunder miljökonsekvensbeskrivning
 - Bilaga B2 – Sjöfartsverket Ystad Hamn Fältgeoteknik
 - Bilaga B3 – Markteknisk sedimentundersökning
 - Bilaga B4 – Miljöteknisk sedimentundersökning
 - Bilaga B5 – Marinbiologisk undersökning
 - Bilaga B6 – Förslag på kontrollprogram
8. Samrådsredogörelse