



Agnes advokater

Till
Växjö tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

30 juni 2026

Ansökan om tillstånd m.m. enligt miljöbalken

Sökande Sjöfartsverket, org. nr. 202100-0654

Ombud Advokaten Agnes Larfeldt och bitr. jurist Era Gurgule
Agnes advokater
Finnboda Kajväg 15
131 72 Nacka
Telefon: 070 388 38 22
E-post: agnes@agnesadvokater.se
Telefon: 070 388 38 73
E-post: era@agnesadvokater.se

Saken Tillstånd enligt miljöbalken till muddring m.m. av den allmänna farleden 271, Karlskrona kommun, Blekinge län

ORIENTERING

Karlskrona hamn på Verkö är en betydelsefull hamn för gods- och passagerarflöden till östersjöregionen och hamnen ingår i ett större transportstråk med väg- och järnvägsnät som knyter ihop Sverige med Centraleuropa. Farled 271 utgör den allmänna farleden till Karlskrona hamn.

Farledsprojekt Karlskrona syftar till att förbättra sjösäkerheten i farled 271. Farleden uppfyller i dagsläget inte fullt ut kraven enligt gällande säkerhetsrekommendationer och behoven av säkerhetshöjande åtgärder ökar i takt med allt större fartygsstorlekar och ökande tidtabellsbunden färjetrafik som trafikerar farleden. Trafikverket har i en åtgärdsvalsstudie rekommenderat åtgärder för att säkerställa säkerhetsmarginaler i farleden, samt tillgodose nuvarande och framtida krav på framkomlighet.

Aktuell ansökan avser således tillstånd enligt miljöbalken till utförande av planerade åtgärder inom Farledsprojekt Karlskrona. Åtgärderna syftar till att uppnå satta säkerhets- och tillgänglighetsmål och består i muddring för att bredda och räta ut farleden samt justerad farledsutmärkning. Vidare innefattar ansökan även dispens för dumpning av rena muddermassor.

Ansökan har föregåtts av ett antal utredningar för att bedöma omgivningspåverkan av de planerade åtgärderna och konsekvenser för miljön såväl som enskilda intressen, genom sedimentprovtagning, undersökningar av naturvärden och påverkan på marina däggdjur och fisk m.m.

Sammanfattningsvis kommer muddringsarbeten att ge upphov till en fysisk påverkan av botten, en tillfällig omgivningspåverkan främst genom omgivningsbuller samt en tidvis försvärad framkomlighet för fartygstrafiken. Muddring och dumpning bedöms kunna genomföras under cirka sex veckor effektiv tid från oktober till april. Planerade åtgärder bedöms endast medföra en måttlig konsekvens för akvatisk naturmiljö och marina däggdjur samt en liten eller ingen konsekvens för övriga bedömda miljöaspekter. Projektet medför samtidigt en positiv effekt för sjöfarten och närliggande verksamheter då muddringen möjliggör ökad säkerhet och tillgänglighet.

Innehållsförteckning

ORIENTERING	2
YRKANDEN	5
UTVECKLING AV TALAN	6
1. Bakgrund till ansökan	6
2. Ansökans utformning	6
3. Referenssystem.....	6
4. Rättsliga utgångspunkter	7
4.1 Prövningens omfattning och avgränsning	7
4.2 Tidigare domar och beslut	7
5. Omgivningsbeskrivning.....	7
5.1 Inledning	7
5.2 Planförhållanden	7
5.3 Riksintressen	8
5.4 Skyddade områden	8
6. Planerade åtgärder	9
6.1 Inledning.....	9
6.2 Muddring	9
6.3 Masshantering	10
6.4 Farledsutmärkning	10
7. Alternativredovisning	10
7.1 Inledning	10
7.2 Nollalternativ	10
7.3 Alternativ lokalisering.....	11
7.4 Alternativ avseende genomförande	11
7.4.1 Masshantering	11
7.4.2 Dumpningsområden	11
7.4.3 Farledsutmärkning	12
8. Samråd	12
9. Miljökonsekvenser.....	12
9.1 Inledning	12
9.2 Naturmiljö	12

9.3 Fisk.....	13
9.4 Marina däggdjur	13
9.5 Fågel.....	14
9.6 Boendemiljö och rekreation.....	14
9.7 Kulturmiljö.....	15
9.8 Pågående verksamheter.....	15
9.8.1 Yrkesfiske	15
9.8.2 Transporter	15
9.8.3 Totalförsvaret.....	16
9.9 Kumulativa effekter	16
10. Miljö kvalitetsnormer för vatten.....	17
10.1 Inledning	17
10.2 Statusklassificering och normsättning.....	17
10.3 Påverkan på miljö kvalitetsnormerna.....	17
11. Förslag till villkor och skyddsåtgärder	18
11.1 Inledning.....	18
11.2 Villkor för tillståndet	18
11.3 Skyddsåtgärder	18
12. Särskilt för vattenverksamhet.....	19
12.1 Vattenrättslig rådighet m m.....	19
12.2 Fastighetsförhållanden.....	19
12.3 Enskilda sakägare och ersättning.....	19
13. Tillåtlighetsbedömning av vattenverksamheten.....	20
14. Övrigt	21
14.1 Prövningsavgift.....	21
14.2 Tillgång till ansökan	21
14.3 Tidplan och fortsatt handläggning.....	21

YRKANDEN

1. Staten genom Sjöfartsverket ("Sjöfartsverket") yrkar att mark och- miljödomstolen lämnar Sjöfartsverket tillstånd enligt miljöbalken att
 - a) inom de områden som framgår av Bilaga 2d utföra erforderliga arbeten för att genom muddring och sprängning bredda och fördjupa den allmänna farleden 271 för att säkerställa ett maximalt djupgående om 10,0 m, samt
 - b) på de platser som framgår av Bilaga 2f bygga om befintlig samt anlägga ny sjösäkerhetsanordning.
2. Sökanden ansöker även om dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken för att inom det område som framgår av Bilaga 2e dumpa högst 90 000 tfm³ muddermassor som uppkommer i projektet.
3. Slutligen yrkar sökanden att mark- och miljödomstolen
 - a) godkänner i målet upprättad miljökonsekvensbeskrivning ("MKB"),
 - b) fastställer villkor i enlighet med sökandes förslag,
 - c) fastställer arbetstiden för vattenverksamheterna till 5 år från den dag tillståndsdomen vinner laga kraft,
 - d) fastställer tiden för anmälan om oförutsedd skada till 3 år räknat från utgången av arbetstiden

UTVECKLING AV TALAN

1. Bakgrund till ansökan

Sjöfartsverket är den myndighet som ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss och är infrastrukturhållare för de allmänna farlederna fram till allmän hamn. I detta ingår underhåll av farleder och farledsutmärkning, sjömätning och sjökortsframställning samt planering och genomförande av förbättringsåtgärder i de allmänna farlederna. Farledsprojekt Karlskrona är ett led i arbetet med att höja säkerheten till sjöss och förbättra tillgängligheten samt skapa förutsättningar för framtida hållbara gods- och passagerarflöden.

Syftet med de planerade åtgärderna är att förbättra sjösäkerheten i farled 271, till Karlskrona hamn. Föreliggande ansökan från Sjöfartsverket avser muddring och sprängning under vattenytan samt anläggande och ombyggnation av farledsutmärkning. Åtgärderna utförs i ett område söder om sundet mellan Aspö och Tjurkö och massor från området kommer i den mån de inte kan nyttiggöras att placeras inom ett bottenområde i närhet till muddringsområdet.

Maximalt djupgående¹ i farleden är idag 10,0 m och kommer inte att förändras men för att uppnå rekommenderade marginaler krävs att ett minsta djup om 12,0 m säkerställs inom huvuddelen av farledsytan samt 12,5 m i den yttre delen.

2. Ansökans utformning

Ansökan består av denna ansökningshandling med underbilagor. Dessa utgörs av en översiktskarta [Bilaga 1](#), teknisk beskrivning med bilagor [Bilaga 2](#), miljökonsekvensbeskrivning med underrapporter [Bilaga 3](#), och samrådsredogörelse med bilagor [Bilaga 4](#).

Till den tekniska beskrivningen har bilagts ett antal kartor: [Bilaga 2d–2f](#). Av dessa kartor framgår mer i detalj var ansökta åtgärder kommer att utföras, med koordinatsatta ytor. I ansökan används begreppen muddringsyta, muddringsområde samt arbetsområde med följande innebörd.

Muddringsyta= det område där muddring eller sprängning krävs för att erhålla önskat minsta djup.

Muddringsområde= ett större område som omfattar en eller flera muddringsytor samt områden som kan behöva tas i anspråk för slänter. Muddringsområdet kan ses som en generalisering av muddringsytorna för att möjliggöra en förenklad och överskådlig koordinatsättning.

Arbetsområde= Det område som tillfälligt kan komma att tas i anspråk för ansökta arbeten, genom exempelvis uppställning av mudderverk. Arbetsområdet definieras i normalfallet som muddringsområdet + 50 m.

3. Referenssystem

Som höjdsystem används i denna ansökan med bilagor Sveriges nationella höjdsystem RH2000. För angivelser i plan används SWEREF99 TM.

¹ Det största djupgående som ett fartyg kan ha vid medelvattenstånd för att kunna framföras i farleden

4. Rättsliga utgångspunkter

4.1 Prövningens omfattning och avgränsning

Denna ansökan avser de åtgärder som Sjöfartsverket planerar att vidta inom ramen för Farledsprojekt Karlskrona och som utgör vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken, eller har ett nära samband med vattenverksamheten. Åtgärderna utgörs av muddring (inkl. borrhning och sprängning) i vattenområde samt uppförande av fast utmärkning och ombyggnation av befintlig fast utmärkning.

Dumpning av muddermassor är inte en vattenverksamhet, men kräver dispens enligt 15 kap. miljöbalken. Eftersom dumpningen är en integrerad del i den verksamhet som kommer att bedrivas ingår även denna i ansökan och konsekvensbedömningen. I första hand kommer möjlig användning av muddermassorna att övervägas och dumpning väljas om sådan inte finns tillgänglig.

Tillståndsansökan avser inte fartygstrafiken i farleden, och denna förväntas inte heller förändras med anledning av ansökan.

4.2 Tidigare domar och beslut

De aktuella åtgärderna avser ett område som såvitt känt inte berörs av några gällande tillstånd enligt miljöbalken eller äldre vattenrättslig lagstiftning.

5. Omgivningsbeskrivning

5.1 Inledning

Nedan redogörs övergripande för omgivningsförhållanden vid berörd farled. För en mer utförlig beskrivning hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen i [Bilaga 3, avsnitt 3](#).

Nu ansökta åtgärder innefattar breddning och fördjupning av farled 271 i ett område söder om sundet Aspösund mellan Aspö och Tjurkö samt förstärkning av farledsutmärkningen i anslutning till området. Farleden trafikeras huvudsakligen av tidtabellsbunden färjetrafik från gods- och persontrafik. Viss trafik med handelsfartyg och kryssningsfartyg förekommer och även mindre båtar och Försvarmaktens över- och undervattensfartyg trafikerar farleden.

Inseglingen till Karlskrona i dagens farled sker genom en gir där farleden samtidigt är relativt smal. Den nya farledsdesignen innebär att farleden i detta avsnitt görs rakare och nästan dubbelt så bred, vilket ökar säkerheten och ger större möjligheter för fartyg att mötas i farleden.

5.2 Planförhållanden

Ansökta åtgärder ska utföras i områden som inte omfattas av någon gällande detaljplan eller områdesbestämmelser.

De områden som berörs av ansökta åtgärder omfattas av översiktsplan 2050 för Karlskrona kommun. Av översiktsplanen framgår att Karlskrona har en central geografisk position i Östersjöregionen som en länk mellan väst och öst. Verkö (Karlskrona hamn) beskrivs som en viktig industrihamn och utgör en viktig resurs för regionens utveckling.

Områden som berörs av ansökta åtgärder omfattas även av havsplan för Blekinges havsområde. Havsplanen vann laga kraft i december 2019. I havsplanen framgår bland annat att sjöfartens godsvolymer ska öka mer än dubbelt från 2020 till 2050. Sjöfarten beskrivs som ett prioriterat intresse som finns utpekade genom riksintresse inom stora delar av havsområdet. Runt muddringsområdet bedöms Försvarmaktens intressen ha prioritet men av havsplanen framgår det även att riksintresseanspråk för sjöfart i form av bland annat farleden in till Karlskrona ska värnas. Planerat dumpningsområde ligger i direkt anslutning till ett i havsplanen utpekade dumpningsområde.

5.3 Riksintressen

Farled 271 och Karlskrona hamn på Verkö utgör riksintresse för kommunikationer. Hamnen och farleden är en del av det Transeuropeiska nätverket (TEN), vilket knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transporttelekommunikations- och energisektorn.

Stora delar av skärgården utanför Karlskrona är utpekade som riksintressen för totalförsvaret. Sveriges marinbas ligger i Karlskrona och i området finns även bland annat Karlskrona Örlogshamn och Karlskrona inre skärgårds övningsfält. Stora delar av havsområdet i Karlskrona skärgård omfattas även av övnings- och skjutområden, ansökta åtgärder ligger i huvudsak i närheten av område för Bollö och Tjurkö skjutfält.

Saltö fiskhamn som är belägen på ön Saltö är utpekad som fiskhamn av riksintresse för yrkesfiske. Söder om det planerade dumpningsområdet finns riksintresset Rosenklintsgrunden Utklippan Västöver som är utpekade som fångstområde för torsk, strömning och skarpsill.

Väster om muddringsområdet finns ett utpekade riksintresse för naturvård, Aspö. Området har pekats ut med hänsyn till dess skogliga värden. Öster om farleden finns ett utpekade riksintresse för naturvård, NK 23 Torhamns skärgård. Området är av betydelse för det marina livet, som t.ex. lekplatser för sill och inom området finns Torhamns udde som utgör en viktig sträckfågellokal.

Den östra skärgården är utpekade som riksintresse för friluftslivet, FK 06 Hallarumsviken-Torhamns skärgård. Naturvärdena i området möjliggör för vattenanknutna friluftaktiviteter som bad, båtliv, kanot, fritidsfiske och sälskådning.

Farleden ligger även inom riksintresse för högexploaterad kust.

5.4 Skyddade områden

Närmast belägna marina Natura 2000 områden samt naturreservat finns i den östra och västra skärgården. Väster om farleden finns naturreservatet Ronneby blåmusselbankar. Öster om farleden finns Natura 2000 området Ronnekläppen samt Natura 2000 området och naturreservatet Uttorp. Nordväst om Aspö finns Natura 2000 området Tromtö-Almö. Ca 2 km öster om farleden finns även fågelskyddsområdena Musaskär och Torrskär.

Längre ut sydöst om inseglingen till farleden finns Utklippans naturreservat.

6. Planerade åtgärder

6.1 Inledning

Befintlig farled samt de åtgärder som ska utföras beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen i Bilaga 2, och sammanfattas kort nedan.

Maximalt djupgående i farleden är idag 10,0 m. Ansökta åtgärder innebär ingen förändring i maximalt djupgående. För att uppnå rekommenderade marginaler (UKC) krävs dock att ett minsta djup om 12,0 m säkerställs inom huvuddelen av den definierade farledsytan samt 12,5 m i den yttre delen. Ansökta åtgärder innefattar därmed breddning och fördjupning av farleden till ett minsta djup om 12,0 meter. För att uppnå minsta djup enligt farledsdesignen krävs muddring, men endast i de delar där farledsytan förändras eftersom det maximala djupgåendet bibehålls.

Efter framtagande av en preliminär design har farledens utformning och utmärkning verifierats genom testkörningar i simulator. Vid simulering användes ett RoPax-fartyg med 240 m längd och 6,3 m djupgående samt ett kryssningsfartyg med 253 m längd och 7,4 m djupgående, fartyg som är representativa för dagens trafik i leden.

6.2 Muddring

I den tekniska beskrivningen, Bilaga 2, avsnitt 4.1, beskrivs planerad muddring mer utförligt och sammanfattas kort nedan.

För att erhålla avsett djup i farleden krävs muddring inom två definierade muddringsområden. Den totala muddringsvolymen, inkl. övermuddring och slänter, beräknas bli knappt 90 000 tfm³. Av dessa massor utgörs drygt cirka 7 000 tfm³ av berg.

Varje muddringsområde omfattar flera muddringsytor, som utgörs av de ytor som är grundare än önskat minsta djup i respektive farledsavsnitt. Muddringsområdena är en generalisering av muddringsytorna för att förenkla koordinatsättning och innefattar även teoretiska slänter (1:2) under vatten. Därutöver definieras för varje muddringsområde även ett arbetsområde, vilket i normalfallet innefattar en 50 m marginal från muddringsområdets yttre kant.

Den största delen av muddringen planeras ske i det norra muddringsområdet, öster om nuvarande farled, strax söder om sundet mellan Aspö och Tjurkö. Det södra muddringsområdet ligger i den yttre delen av farleden och utgörs av en mindre grundtopp. Utbredning och lokalisering av muddringsområden, muddringsytor och arbetsområden redovisas i Bilaga 2d.

Inom båda muddringsområdena krävs det sprängning av berg för att uppnå tillräckligt djup i farleden. Inom det norra muddringsområdet har bergnivåer över önskad ramfri nivå konstaterats inom framför allt två mindre områden och i södra muddringsområdet bedöms hela grundtoppen utgöras av berg.

Val av muddringsteknik beror på aktuellt djup, jordartsfördelning, toleranskrav, spill etc. För ansökta åtgärder kommer sannolikt enskopeverk användas för de grävbara massorna. Vid muddring i berg krävs borring och sprängning. Arbetet kommer ske från en plattform som vid borring står stadigt på botten med stöbben i plattformens hörn, en så kallad Jack up rigg.

Muddringsarbetet förutsätts kunna utföras dygnet runt och varje dag i veckan, med undantag för sprängningsarbeten som endast planeras utföras dagtid mellan 07:00-22:00 och endast vid god sikt. Borring kan komma att ske andra tider. Den totala genomförandetiden för muddring,

sprängning och dumpning beräknas vara ca 4–6 veckor, under angivna förutsättningar och med gynnsamma väderförhållanden.

6.3 Masshantering

Flera sedimentundersökningar har utförts i muddrings- och dumpningsområdena se [Bilaga 3e](#). Samtliga muddermassor bedöms kunna hanteras som icke förorenade massor som lämpar sig för dumpning. Lösa massor och sprängt berg avses hanteras på samma sätt.

Den samlade bedömningen utifrån miljömässiga, tekniska och ekonomiska aspekter är att dumpning till havs är det lämpligaste alternativet om inget lämpligt ändamål för avsättning av massorna kan identifieras. Det har i dagsläget inte kunnat säkerställas något användningsområde för massorna. Möjlig alternativ masshantering beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen [Bilaga 3, avsnitt 6.3](#).

Sjöfartsverket har utrett och utvärderat fem potentiella områden för dumpning av muddermassor, med hänsyn till bland annat fysiska och logistiska förutsättningar, ekologiska förhållanden och omgivande miljö. Valt område framgår av [Bilaga 2a och 2e](#) och har bedömts som mest lämpligt med hänsyn till sammansättningen av bottenmaterialet som i stort motsvarar muddermassornas sammansättning.

Sjöfartsverket avser att dumpa högst 90 000 tfm³. Området som dumpningen utförs inom har en yta om ca 138 000 m³. Djupet i området för dumpning är omkring 30 m och vid dumpning jämnt fördelat över hela denna yta beräknas bottennivån höjas maximalt ca 1 m. De dumpade massorna över ytan förväntas sjunka något med tiden.

6.4 Farledsutmärkning

Farledsutmärkning utgörs av både fast utmärkning som fyror, kummel och dykdalber samt flytande utmärkning som bojar eller prickar. I samband med att farledens djup och bredd ändras behöver farledsutmärkningen justeras. I ansökan ingår åtgärder avseende den fasta utmärkningen för farleden. En ny ledfyra ska uppföras på grundet Ällebådan och det befintliga äldre kumlet Tjurkö sten kommer att byggas om på land. För lokaliseringen av den fasta utmärkningen se [Bilaga 2a och 2f](#).

De permanenta anläggningarna ianspråkar ett område på ca 2–10 m². Arbetet med den fasta utmärkningen bedöms ta cirka 1 till 2 veckor per objekt.

7. Alternativredovisning

7.1 Inledning

Inför de nu ansökta åtgärderna har flera olika alternativ utretts avseende omfattningen av muddring, hanteringen av muddermassor, val av dumpningsområden samt farledsutmärkning. Övervägda alternativ samt nollalternativ till ansökta åtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen [Bilaga 3, avsnitt 6](#) och sammanfattas kort nedan.

7.2 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver förhållandena om ansökta åtgärder inte kommer till stånd, vilket innebär att ingen fördjupning och breddning av farleden eller övriga säkerhetshöjande åtgärder genomförs.

Utgångspunkten är att den framtida trafiksituationen i huvudsak är densamma som idag. Med hänsyn till att farleden i dagsläget inte fullt ut uppfyller kraven enligt PIANCS:s och Transportstyrelsens riktlinjer bedöms dock en situation med en utebliven fördjupning och breddning ge fortsatta konsekvenser för sjösäkerheten och framkomligheten. Större fartyg som trafikerar fartygsleden kan inte mötas vilket leder till en reducerade kapacitet i farleden som påverkar säkerheten, miljön samt tidstabellstyrd fartygstrafik. Den regionala utvecklingen bedöms även försvåras till följd av begränsade möjligheter till expansion för företag i området. Nollalternativet bedöms vara negativt ur samhällsekonomisk synpunkt, se [Bilaga 3, avsnitt 6.1](#).

7.3 Alternativ lokalisering

Farledsprojekt Karlskrona syftar till att höja kapaciteten och säkerheten i den befintliga farleden. Alternativa sjövägar till hamnen saknas. En teoretisk alternativ utformning är en breddning av farleden på västra sidan. En sådan breddning innebär fler grunda områden som ger upphov till en större mängd muddermassor. Den alternativa utformningen bedöms innebära liknande miljökonsekvenser som för valt alternativ men huvudalternativet bedöms lämpligare ur ett avfallsförebyggande perspektiv. Den alternativa utformning framstår även som mindre lämplig med hänsyn till att en justering västerut skulle innebära att farleden får fler girar eller en skarpare gir, snarare än att rätas ut.

7.4 Alternativ avseende genomförande

7.4.1 Masshantering

Flera alternativ avseende masshantering har utretts, i enlighet med vad bestämmelserna om avfall föreskriver, alternativ för masshantering beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen [Bilaga 3, avsnitt 5.3](#).

Massorna bedöms bestå av friktionsmaterial med låg föroreningshalt samt lågt innehåll av organiskt material. Således bedöms de kunna utgöra lämpliga fyllnadsmassor vid anläggningskonstruktioner. Sjöfartsverket har fört en dialog med Försvarmakten, Karlskrona hamn och Karlskrona kommun om eventuellt nyttjande av massorna, men ingen av parterna har uttryckt ett sådant behov och samtliga har avböjt mottagande av massorna. Deponering av massor på land bedöms inte vara ett lämpligt alternativ då muddermassorna består av icke-förorenat grovkornigt friktionsmaterial som normalt lämpar sig för dumpning.

Sjöfartsverket ansöker om dispens för dumpning av samtliga massor.

7.4.2 Dumpningsområden

Fem potentiella platser för dumpning presenterades som aktuella för vidare utredning vid utfört samråd. Platserna har därefter utretts utifrån avstånd, logistik, djup, batymetri, geologi och ekologi. Efter utredning har det konstaterats att ett område i anslutning till område H2 är det mest lämpade dumpningsområdet, då området saknar växtlighet, ligger logistiskt lämpligt till i förhållande till andra dumpningsområden samt i stort motsvarar muddermassornas sammansättning, se [Bilaga 3, avsnitt 5.3](#).

7.4.3 Farledsutmärkning

Farledsutmärkning är styrd av farledens utformning och utmärkning behöver placeras utmed farledssträckningen för att den ska fylla sin funktion. Placeringen styrs av sjösäkerhetskrav och ansökt placering har utvärderats ur en miljö- och ekonomisk synpunkt.

8. Samråd

Sjöfartsverket har genomfört ett samråd för farledsprojekt Karlskrona under 2021 och har även inhämtat ytterligare synpunkter under 2025. En samrådsredogörelse finns i [Bilaga 4](#).

Information om genomförda samråd har skickats till berörda myndigheter och enskilda samt annonserats i tidningar lokalt och regionalt. Samrådsmöte har även genomförts med Länsstyrelsen Blekinge och en fördjupad dialog har förts med Försvarmakten. Synpunkter har bland annat inkommit från Försvarmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelsen Blekinge, SGI, SMHI, Transportstyrelsen samt lokala föreningar.

9. Miljökonsekvenser

9.1 Inledning

I miljökonsekvensbeskrivningen, [Bilaga 3](#), beskrivs hur ansökt verksamhet förväntas påverka omgivningen samt vad den bedöms medföra för konsekvenser för omgivningen. Åtgärdernas faktiska påverkan beskrivs som påverkansfaktorer, till exempel buller. De delar av omgivningen som bedöms påverkas av verksamheten är s.k. miljöaspekter, till exempel marina däggdjur. Genom att bedöma miljöeffekten och miljövärdet för respektive påverkansfaktor och miljöaspekt erhålls en konsekvens för de planerade åtgärderna. Bedömningarna har föregåtts av flera olika expertbedömningar, undersökningar och modelleringar som biläggs som underbilagor till miljökonsekvensbeskrivningen, [Bilaga 3](#). Sammanfattningsvis medför åtgärderna en permanent påverkan på omgivningen främst genom att muddring och dumpning medför fysisk förändring av havsbotten. Under anläggningsskedet kommer ansökt verksamhet att tillfälligt påverka omgivningen genom främst undervattensbuller, luftburet buller samt ianspråktagande av områden. Risken för störande grumling från projektet bedöms som försumbar med hänsyn till bottenmaterialets sammansättning, se [Bilaga 3, avsnitt 8](#).

För att minimera konsekvenserna kommer skyddsåtgärder att vidtas, till exempel genomförs muddring och sprängningarna under vinterhalvåret. Nedan sammanfattas de konsekvenser som påverkan från verksamheten bedöms kunna medföra, beaktat åtaganden om försiktighetsåtgärder.

9.2 Naturmiljö

Konsekvenserna för naturmiljö redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.1](#). Inom ramen för projektet har en naturvärdesinventering utförts, se [Bilaga 3a](#).

Muddringsområdet har avgränsats som ett naturvärdesobjekt som klassas som naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Området har potential som födosöksområde för ett antal fiskarter samt som lek område för sill och bedöms kunna inhysa de rödlistade arterna ål som bedöms vara akut hotade och torsk som bedöms vara nära hotad. Även marina däggdjur skulle kunna utnyttja

området för födosök. Området bedöms dock sannolikt inte utgöra ett viktigt område för tumlare med hänsyn till rådande fartygstrafik och övningsverksamhet som bedrivs av Försvarmakten.

Inom muddringsområdet är täckningsgraden av flora och fastsittande fauna varierade betydligt. Bottenområden inom naturvärdesobjekt som är på mer än tio meters djup har sparsam förekomst av vegetation och de ekologiska funktionerna bedöms vara begränsade. I dumpningsområdet är djupet stort, 25 - 30 meter, vilket gör att växtlighet saknas. Den ekologiska funktionen bedöms vara relativt begränsad, antalet arter av bottenfauna förväntas vara lågt och sannolikheten att någon rödlistad art finns inom dumpningsområdet liten.

Planerad verksamhet bedöms kunna påverka bottenfauna under anläggningsskedet genom fysisk påverkan på havsbotten. För de områden som direkt berörs av muddring och dumpning kommer planerade åtgärder innebära en habitatförlust. Samtliga arter och funktioner som biotoperna uppfyller bedöms kunna återetableras inom ett år. Sammantaget bedömd planerade åtgärder innebära en måttlig konsekvens på naturmiljön.

9.3 Fisk

Konsekvenserna för fisk redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.2](#). Förekomsten samt påverkan och effekter för fisk har utretts särskilt, se [Bilaga 3c](#).

I ytterskärgården är arter som t.ex. sill, torsk, abborre, smörbult, skarpsill och skrubbskädda vanligt förekommande. Andra arter som t.ex. storspigg, tångspigg, sik och ål har detekterats och arter som t.ex. flodnejonöga, lax och nors bedöms förekomma sporadiskt. Av nämnda arter är ål rödlistad som "akut hotad" och torsk "nära hotad" medan siken och flodnejonögat är upptagna i artskyddsförordningen.

Planerade åtgärder kan påverka fisk genom att eventuellt födounderlag i form av t.ex. bottenfauna eller vegetation slås ut inom muddrings- och dumpningsområdet. Den fysiska påverkan på havsbotten kan även påverka fiskens rekrytering och lek. En återkolonisering i området bedöms dock kunna ske inom ett år.

Fisk kan även kortvarigt påverkas av undervattensbuller vid muddring som kan leda till ökad stress, försämrad kommunikation samt sänkt fiskproduktion inom det bullrande området. Detonation kan innebära risk för beteendeförändringar och mortalitet. Med de skrämselåtgärder som planeras kan dock mängden fisk som får permanenta fysiska skador inom detta område minimeras.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära en försumbar konsekvens på fisk.

9.4 Marina däggdjur

Konsekvenser för marina däggdjur redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.3](#). Förekomst samt påverkan och effekter har utretts särskilt, se [Bilaga 3c](#).

Med marina däggdjur avses tumlare, gråsäl och knobbsäl som är de arter som bedöms kunna förekomma i området. Östersjöntumlaren rör sig i hela södra Östersjön men vissa områden nyttjas mer än andra och ett område som nyttjas särskilt året om är bland annat området kring Hanöbukten. Ur ett populationsekologiskt perspektiv bedöms tumlare vara särskilt känsliga under sommarmånaderna och Östersjöpopulationen bedöms som akut hotad. Populationen av gråsäl bedöms vara livskraftig och Karlskrona skärgård bedöms inte utgöra något av gråsälens

viktigaste områden. Populationen av knobbsäl kategoriseras som livskraftig medan populationen i Kalmarsund är listad som sårbar.

Marina däggdjur kan påverkas direkt av påverkansfaktorer som buller och indirekt genom att födosök påverkas av effekter på fiskpopulationen. Undervattensljud kan orsaka stress, medföra beteendestörningar, störa kommunikation och orientering samt orsaka hörselnedsättning. Sprängning bedöms vara det mest bulleralstrande arbetet. För att minimera negativ påverkan ska skrämmsignal användas innan sprängning för att mota bort tumlare, säl och fisk. Tumlare kan motas bort från det område som kan förorsaka skador på djurens hörsel med hjälp av sk. ”pingers” som avger en lägre ljudnivå som sedan följer av sälskrämmor som avger högre ljudnivåer. Laddningsvikt för sprängladdningar har anpassats till vad som tidigare har accepterats i det aktuella området utan krav på artskyddsdispens, se [Bilaga 3g, avsnitt 3.2](#).

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära en måttlig konsekvens för marina däggdjur.

9.5 Fågel

Konsekvenserna för fågel redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.4](#).

Karlskrona skärgård utgör en betydelsefull miljö för både häckande och rastande sjöfåglar. Den marina miljö fungerar främst som ett födosöksområde för kustfågelfaunan. Ett antal utpekade fågelskyddsområden och fågellokaler finns öster och söder om farleden. Flera rödlistade arter bedöms kunna förekomma i Karlskrona skärgård som även bedöms kunna födosöka vid muddringsområdet. Avståndet till fågelskyddsområden eller andra viktiga lokaler för flyttfåglar bedöms dock vara stort.

Fågellivet kan påverkas både direkt av påverkansfaktorer som buller och indirekt genom att födosök påverkas av effekter på bottenfauna och fisk. I anläggningsskedet kommer buller vid farleden som idag redan är bullerutsatt, öka i styrka och varaktighet som kan leda till stresspåslag för fåglar. Ökat buller kan leda till stresspåslag för fåglar som kan påverka häckningen negativt. De planerade åtgärderna kommer att genomföras utanför majoriteten av fåglarnas häckningsperiod och med hänsyn till att avståndet till fågelskyddsområden eller andra viktiga fågellokaler är stort bedöms störningen vara begränsad. Påverkansområdet bedöms även som mycket litet med hänsyn till arternas mobilitet.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära en försumbar konsekvens för fågel.

9.6 Boendemiljö och rekreation

Konsekvenserna för boendemiljö och rekreation redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.5](#).

Närmaste bebyggda områden är öarna Aspö och Tjurkö. Huvudsakligen består bebyggelsen av fritidshus men det finns även permanentboende. Den fasta befolkningen uppgick år 2020 till omkring 550 personer på Aspö och 160 personer på Tjurkö. I och med att arbetena förläggs utanför den huvudsakliga semesterperioden bedöms de flesta av fritidsboende inte påverkas. Närmaste avståndet mellan muddringsytan och bebyggelse är ca 1200 meter, under huvuddelen av muddringen bedöms dock avståndet vara större.

Vid bedömning av bullerpåverkan har Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) beaktats. Riktvärden för maximala ljudnivåer berörs inte och det bedöms att det inte är sannolikt att maxnivån är mer än 15 dBA högre än ekvivalentnivån. För byggverksamhet som pågår i högst två månader bör 5 dBA högre värden kunna tillåtas. När mudderverk

befinner sig i den norra delen av muddringsområdet kan riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad nattetid om 45 dBA potentiellt överskridas för bostäder belägna närmast strandkanten. Sammantaget bedöms varaktigheten vara tillfällig och påverkan liten.

Med anledning av Försvarmaktens verksamhet, vid södra delen av Tjurkö som används som övningsskjutfält, bedöms havsområdet runt farleden ha begränsad betydelse för rekreation och friluftsliv. Längre sydöst ligger utpekade riksintresset för friluftsliv, Hallarumsviken-Torhamns skärgård. Med anledning av avståndet till bland annat riksintresset för friluftsliv samt tidpunkten på året som verksamheten kommer bedrivs bedöms påverkan på friluftslivet vara försumbart.

Sammantaget bedöms konsekvensen på boendemiljö och rekreation med anledning av planerade åtgärder vara försumbar.

9.7 Kulturmiljö

Konsekvenserna för kulturmiljö redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.9.

Riksintressen för kulturmiljövård med tillhörande byggnadsminnen återfinns bland annat i Karlskrona stad. Områdena är dock belägna på ett stort avstånd och bedöms därmed inte påverkas av ansökta åtgärder.

Information om fornlämningar m.m. har inhämtats från Riksantikvarieämbetets register för fornlämningar och byggnader. Det finns flera identifierade fartygs-/båtlämningar i omgivningarna. Ingen registrerad fornlämning har dock påträffats inom områden för planerade åtgärder.

Eftersom det saknas konstaterade fornlämningar inom muddrings- och dumpningsområdena kommer fysisk påverkan på havsbotten inte ge några miljöeffekter på intresset.

Sammantaget bedöms konsekvensen för kulturmiljö med anledning av planerade åtgärderna vara försumbar.

9.8 Pågående verksamheter

9.8.1 Yrkesfiske

Konsekvenserna för yrkesfiske redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.6.

Utpekat riksintresse för yrkesfiske ligger cirka 8 km söder om planerat dumpningsområde, Karlskrona-Saltö är utpekad som fiskehamn av riksintresse. Fiske sker inom muddringsområdet men det finns inga rapporterade fångster inom det planerade dumpningsområdet. Fiske i och i närheten av farleden begränsas av trafik i farleden.

Under anläggningsskedet bedöms fisket tillfälligt kunna påverkas direkt och indirekt av under-vattensbuller. Beroende på ljudstyrka och avstånd kan skada, mortalitet eller skrämsel av fisk som befinner sig i närheten förekomma. Förlusten med anledning av mortalitet kommer vara liten i förhållande till volymerna i det storskaliga fisket, därför bedöms den påverkan endast kunna ge försumbara effekter. Att mudderverket uppehåller sig i farleden bedöms inte ha någon påverkan på yrkesfisket som redan begränsas av trafik i farleden.

Sammantaget bedöms konsekvensen på yrkesfiske som försumbar.

9.8.2 Transporter

Konsekvenserna för transporter redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.7.

Farleden och hamnen på Verkö är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Farleden trafikeras av diverse mindre båtar samt Försvarens fartyg och U-båtar. Under perioden då åtgärderna vidtas kommer flera arbetsfartyg att uppehålla sig i och omkring farleden för att utföra de planerade arbetena. Muddringen sker dock till stor del utanför befintlig farledsyta och kommer att utföras med fartyg som flyttas vid behov och möjliggöra för trafik att ta sig förbi. De ansökta åtgärderna bedöms dock innebära vissa inskränkningar för ordinarie båttrafik.

Genomförandet kommer att ske under en relativt kort period. Sjöfartsverket har en stor erfarenhet av att samordna muddringsentreprenader med ordinarie trafik och det finns bland annat en etablerade samverkansformer som t.ex. trafikeringmöten. Allt arbete kommer att publiceras i Underrättelse för sjöfarare (Ufs) samt fortlöpande kommuniceras till passerande fartyg vilket minskar risken för incidenter och störningar.

Sammantaget bedöms konsekvensen för sjöfarten som liten.

9.8.3 Totalförsvaret

Konsekvenserna för totalförsvaret redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 9.8](#).

Försvarens makt har flera riksintresseanspråk i Karlskrona skärgård. Vissa riksintresse finns öppet tillgängliga och vissa redovisas inte av försvarsskäl öppet. Någon fullständig bedömning av åtgärdernas påverkan på områdets militärstrategiska betydelse har inte kunnat göras mot bakgrund av tillgänglig information. Ett antal områden för övningsverksamhet redovisas öppet.

Sjöfartsverket har under samrådsskedet haft en dialog med Försvarens makt avseende olika justeringar kring utformningen av åtgärderna och bedömer att åtgärderna är förenliga med riksintresset för totalförsvaret. Den fasta utmärkningen är av mindre omfattning och dimension och bedöms inte utgöra något hinder för militär verksamhet.

För att minska risken för påverkan på militära övningar planeras åtgärder som exempelvis god framförhållning och tydlig kommunikation med Försvarens makt. Även temporära skyddszoner kan exempelvis tillämpas kring arbetsfartyg för ökad säkerhet. Påverkan på totalförsvaret förväntas uppstå under perioden som muddrings- och dumpningsverksamheten genomförs och effekterna bedöms bli tillfälliga.

Sammantaget bedöms konsekvensen för totalförsvaret som försumbar.

9.9 Kumulativa effekter

Risken för kumulativa effekter redovisas i [Bilaga 3, avsnitt 11](#).

Ingen kumulativ effekt bedöms kunna uppstå med annan verksamhet i de fall ingen eller en försumbar konsekvens bedömts. Verksamhetens bidrag till kumulativa effekter i samband med andra planerade verksamheter i närområdet bedöms som icke betydande, då planerade åtgärder inte tidsmässigt överlappar med några andra kända planerade projekt i närområdet.

Försvarens kommande sprängövningar är inte på förhand kända. Om sprängning i föreliggande projekt sker samtidigt kan det teoretiskt innebära att samtida skrämrelätgärder skär av ett stort område för marina däggdjur eller att djur skräms in i ett sprängområde.

10. Miljökvalitetsnormer för vatten

10.1 Inledning

Information om vattenförekomsterna samt miljökvalitetsnormer för vatten redovisas utförligare i miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 3, avsnitt 10. Sjöfartsverket har låtit utreda planerade åtgärders påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten, vilket redovisas i Bilaga 3b.

Vattenförekomsten som i huvudsak berörs av planerad verksamhet är Östra Blekinges kustvatten (WA99727116).

10.2 Statusklassificering och normsättning

Kvalitetskraven för vattenförekomsten är God ekologisk status 2027. Krav på kemisk ytvattenstatus är god kemisk ytvattenstatus med undantag för mindre stränga krav för bromerad difenyleter och kvicksilver.

Geografiskt kommer verksamheten bedrivs där havsmiljöförvaltningen överlappar vattenförvaltningen. Det område som berörs är 9 Blekinge skärgård och Kalmarsund, yttre kustvatten.

10.3 Påverkan på miljökvalitetsnormerna

Möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna i berörd vattenförekomst Östra Blekinges kustvatten (WA99727116) bedöms inte äventyras för kemisk status eller för ekologisk status, se Bilaga 3, avsnitt 10.

Verksamheten bedöms inte påverka klassningarna av kvalitetsfaktorerna eller de underliggande parametrarna för kemisk status. Planerade åtgärder innefattar inte tillförsel av prioriterade ämnen i vattenförekomsten och sedimentens egenskaper är sådana att de inte innehåller föroreningar.

Planerade åtgärder bedöms främst kunna medföra påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer genom fysisk påverkan på havsbotten. Påverkan är dock inte av en sådan omfattning att åtgärderna bedöms medföra någon förändring av vattenförekomsternas status.

Åtgärderna kan även medföra viss tillfällig påverkan på biologiska och fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer, främst genom grumling, sedimentation och en obetydlig kvävetillförsel. Påverkan bedöms dock vara liten, lokal och tillfällig och inte medföra någon otillåten försämring av berörda kvalitetsfaktorer.

Möjligheterna att uppnå tillämpliga miljökvalitetsnormen för havsmiljöförordningen (2010:1341) i berört område Blekinge skärgård och Kalmarsund, yttre kustvatten bedöms inte äventyras med anledning av planerade åtgärder.

11. Förslag till villkor och skyddsåtgärder

11.1 Inledning

Med utgångspunkt från tidigare erfarenheter från liknande projekt, de nu aktuella områdesförutsättningarna inklusive resultaten från utredningar, samt den information som erhållits genom samråd och i övrigt, har Sjöfartsverket anpassat utformningen och föreslagna skyddsåtgärder för att minimera negativ omgivningspåverkan.

11.2 Villkor för tillståndet

Allmänt villkor

1. Verksamheten ska utföras och bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgett eller åtagit sig i ansökningshandlingarna och målet i övrigt.

Muddring och dumpning

2. Muddermassorna ska dumpas med bottentömmande fartyg och placeras jämnt inom dumpningsområdet.
3. Muddrings- och dumpningsverksamhet får ej bedrivas under perioden från och med 1 maj till 30 september.

Sprängning

4. I syfte att undvika skada på marina däggdjur och fisk ska effektiva skyddsåtgärder vidtas i god tid inför sprängning för att skrämman bort de marina däggdjur och fisk som förekommer i området.
5. Sprängning får endast ske mellan kl. 07.00-22.00.

Säkerhet

6. Sjöfartsverket ska ombesörja nödvändig utmärkning för och kommunikation med sjötrafiken under arbetenas genomförande.

Tillsyn och kontrollprogram

7. Sjöfartsverket ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas ge in förslag till slutligt kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

11.3 Skyddsåtgärder

För att minska ljudpåverkan kommer skyddsåtgärder att vidtas. Sprängsalvor kommer att detoneras med en viss förskjutning för att minska den maximala tryckvågen, sprängladdningarna kommer även att anläggas minst 0,5 m under bottenytan, vilket dämpar tryckvåg och ökar energieffektiviteten i sprängning. Borrhålerna kommer att fyllas igen innan sprängning (fördämning), vilket dämpar tryckvåg och ökar energieffektiviteten.

Inför sprängning kommer åtgärder att användas i syfte att skrämman bort eventuella marina däggdjur och fisk som förekommer i området. Olika åtgärder är möjliga. Vid borrning kan så kallad ramp-up tillämpas, vilket innebär att borrningens intensitet stegvis ökas med syfte att

förhindra att fisk och marina däggdjur utsätts för plötsligt skadliga ljudnivåer. Detta kan kombineras med eller ersättas av användning av akustiska signaler för att ytterligare skrämman bort individer från arbetsområdet inför sprängningen. Tumlare kan motas bort från området med hjälp av "pingers" som avger ljud i lägre ljudnivå. Detta följer av sälskrämmor som avger högre ljudnivåer som skrämmar bort säl samt tumlarna på ett längre avstånd än pingers.

12. Särskilt för vattenverksamhet

12.1 Vattenrättslig rådighet m m

För att bedriva vattenverksamhet krävs rådighet över berört vattenområde. Den som vill bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän farled har enligt 2 kap. 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet den erforderliga vattenrättsliga rådigheten för verksamheten.

Sjöfartsverket ansvarar för allmänna farleder och hänvisar till nämnda lagrum till stöd för erforderlig vattenrättslig rådighet.

Dumpning utgör inte vattenverksamhet och kravet på vattenrättslig rådighet gäller därmed inte. Kammarkollegiet anses vara den myndighet som representerar staten i fråga om rätt att nyttja allmänt vattenområde, men då den valda dumpningsplatsen är belägen inom område för allmän farled bör Sjöfartsverket anses kunna ha erforderlig förfoganderätt. Medgivande från Kammarkollegiet kommer dock även att inhämtas.

12.2 Fastighetsförhållanden

I kartbilaga framgår planerade åtgärdsområden, se [Bilaga 2a](#). Samtliga åtgärder kommer att utföras på allmänt vatten.

Fast farledsutmärkning kommer att utföras på Ällebåden och befintligt kummel att byggas om på Tjurkö Sten, se [Bilaga 2a](#). Sjöfartsverket äger, efter överlåtelse från Försvarmakten befintligt kummel på Tjurkö Sten.

12.3 Enskilda sakägare och ersättning

En ansökan om tillstånd till vattenverksamhet ska enligt 22 kap. 1 § 2 st 1 p miljöbalken innehålla en förteckning över de fastigheter som tas i anspråk för vattenverksamheten med uppgift om ägare och berörda innehavare av särskild rätt till fastigheterna. Vilka fastigheter som ska anses berörda av en vattenverksamhet framgår av 9 kap. 2 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Som sakägare i vattenmål anses i första hand de fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som direkt berörs av vattenverksamheten genom att mark eller vatten inom aktuell fastighet tas i anspråk för verksamheten eller som orsakas skada av verksamheten.

I det aktuella fallet saknas såvitt känt enskilda sakägare, då åtgärderna bedrivs inom allmänt vattenområde på stort avstånd från enskilda fastigheter. Yrkesfiske bedrivs inom muddringsområdet, men på allmänt vatten. Sjöfartsverket har inhämtat uppgifter om fiskelicenser från Länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten, och inom ramen för samrådet kommunicerat med fiskeintressen, men har inte uppmärksammat att det finns någon enskild yrkesfiskare med särskild anknytning till området som kan antas påverkas av ansökta åtgärder.

Det finns inga kända ledningar som bedöms påverkas av ansökta åtgärder.

Sjöfartsverket bedömer således att planerade åtgärder inte riskerar att medföra någon ersättningsgill skada.

13. Tillåtlighetsbedömning av vattenverksamheten

Nedan följer en beskrivning av hur Sjöfartsverket avser att iakta miljöbalkens allmänna hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken.

Sjöfartsverket har i uppdrag att förvalta de allmänna farlederna och ansvarar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss och är infrastrukturhållare för de allmänna farlederna fram till allmän hamn. Sjöfartsverket har ansökt om tillstånd och genomfört ett flertal projekt motsvarande nu ansökta åtgärder, till exempel Gävle hamn, Norrköpings hamnar, Mälarprojektet och Malmporten för att nämna några. Genom de kontroller och uppföljningar som skett inom tidigare projekt besitter Sjöfartsverket gedigen kunskap rörande genomförande av denna typ av projekt samt dess miljökonsekvenser. Kunskapskravet bedöms därmed uppfyllas enligt 2 kap. 2 § miljöbalken.

De utredningar som föregått denna ansökan har syftat till att identifiera påverkan från planerade åtgärder och eventuella risker samt förslag på hur dessa kan undvikas. Med stöd av utredningarna har Sjöfartsverket föreslagit skyddsåtgärder vilka redovisats i ansökan samt miljökonsekvensbeskrivningen. För utförandet av muddringen kommer val av teknik styras av förhållandena i det enskilda fallet, i syfte att arbeta så resurseffektivt som möjligt samtidigt som tiden för påverkan minimeras och de högt satta miljökraven efterlevs. Kravet på försiktighetsmått och teknikval, enligt 2 kap. 3 § miljöbalken, bedöms uppfyllas.

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att främja produkter och tjänster med en mindre miljöbelastning och kommer i samband med upphandling och genomförandet att uppställa krav på entreprenörer i detta avseende. Verksamheten bedöms uppfylla produktkravet enligt 2 kap. 4 § miljöbalken.

En central fråga vid genomförandet av ansökta åtgärder är hanteringen av muddermassor. Genom att dumpa muddermassor inom ansökt dumpningsområde begränsas transportsträckan och antal transporter jämfört med om de massorna i stället tas omhand på landdeponi belägen på längre avstånd. Projektet innebär främjande av sjöfarten, vilket utgör ett energieffektivt transportslag. Genom att bredda och fördjupa farleden skapas även förutsättningar för framtida hållbara gods- och passagerarflöden. Hushållnings- och kretsloppsreglerna enligt 2 kap. 5 § miljöbalken bedöms därmed tillgodoses.

Ansökan avser justeringar av sträckningen av befintlig farled. Alternativa farledssträckningar har noga utvärderats och nu föreslaget alternativ är det bästa sett till sjösäkerhet och tillgänglighet samt med hänsyn till miljöpåverkan. Val av plats bedöms därmed uppfyllas enligt 2 kap. 6 § miljöbalken.

Vid genomförande av åtgärder enligt miljöbalken ska skyddsåtgärder för verksamheten vidtas så långt dessa kan anses befogade vid en jämförelse mellan kostnaden och nyttan av dessa. Under de utredningar som skett inför ansökan har de huvudsakliga miljöaspekterna kunnat identifieras. Skyddsåtgärder har inkluderats i ansökan och skyddsaspekter har styrts utformningen av de

planerade åtgärderna, vilket har medfört att dessa medför en förhållandevis begränsad negativ påverkan på vattenmiljön samt kringliggande intressen.

14. Övrigt

14.1 Prövningsavgift

Kostnaden för planerad vattenverksamhet beräknas uppgå till ca 48 miljoner kronor. Avgiften bör därmed bestämmas till 70 000 kr enligt 3 kap. 4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

14.2 Tillgång till ansökan

Ansökan med underbilagor finns tillgänglig på Sjöfartsverkets hemsida:

<https://www.sjofartsverket.se/sv/farledsprojekt/karlskrona/>

14.3 Tidplan och fortsatt handläggning

Sjöfartsverket planerar att påbörja ansökt verksamhet under vinterperioden 2028/29.

Stockholm som ovan

Sjöfartsverket, genom



Agnes Larfeldt

Advokat

+ 46 (0)70 388 38 22

agnes@agnesadvokater.se



Era Gurgule

Bitr. jurist

+ 46 (0)70 388 38 73

era@agnesadvokater.se

