Författare
2022-07-11 Therese Myhrberg
Kvalitetssäkring
2022-10-07 Emma Breitholtz (Godkänd)

Samrådsredogörelse

Tillkommande samråd enligt miljöbalkens 6:e kapitel avseende tillstånd till vattenverksamhet samt hamnverksamhet i Forsmarks hamn

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Innehåll

1 Inledning ... 3

2 Samrådets genomförande ... 3
2.1 Inbjudan till samråd ... 4
2.2 Samrådsmöte ... 4

3 Inkomna synpunkter ... 5
3.1 Samrådets påverkan på MKB:n ... 5

4 Sammanställning av inkomna synpunkter samt SKB:s svar ... 6
4.1 Länsstyrelsen i Uppsala län ... 6
4.2 Östhammars kommun ... 7
4.3 Sjöfartsverket ... 8
4.4 Transportstyrelsen ... 10
4.5 Strålsäkerhetsmyndigheten ... 11
4.6 Privatpersoner ... 11

Bilagor

1. Samrådsunderlag (SKBdoc 1971594)
2. Inbjudan till samråd (SKBdoc 1974757)
3. Annons (SKBdoc 1977658)
4. Presentation – samrådsmöte 3/5 (SKBdoc 1979770)
5. Protokoll – samrådsmöte 3/5 (SKBdoc 1980371)
6. Inkomna yttranden

Samtliga dokument finns på SKB:s webbplats, *www.skb.se*.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

1 Inledning

Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) har genomfört tillkommande avgränsningssamråd avseende vattenverksamhet och hamnverksamhet i Forsmarks hamn i Östhammars kommun. Samrådet har genomförts som ett avgränsningssamråd i enlighet med kapitel 6 i miljöbalken och avser prövning enligt miljöbalken.

Denna samrådsredogörelse är en underbilaga till den tillkommande ansökan enligt miljöbalken i befintligt ärende om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn (Mål nr M 6009-16), vilket i och med kompletteringen även innefattar en tillståndsansökan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Syftet med ansökan om hamnverksamhet är att få ett samlat tillstånd för befintliga och framtida behov gällande fartygstransporter för såväl byggande som drift av de kärntekniska verksamheterna i Forsmark.

Befintlig ansökan om tillstånd enligt miljöbalken om hamnverksamhet lämnades in 2016 (samråd inom ramen för ansökan hölls juli-september 2016). Det tillkommande samrådet rör åtgärder som har blivit aktuella efter det att den tidigare ansökan lämnades in. Åtgärderna rör i korthet reparationsarbeten av befintlig kaj och erosionsskydd, samt nya kajlägen för transportfartyg av bland annat bergmassor.

2 Samrådets genomförande

Samrådet har genomförts under perioden 14 april – 13 maj 2022. SKB bedömde att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan varför samrådet genomfördes i form av ett avgränsningssamråd. Inför samrådet togs ett samrådsunderlag fram som beskriver de planerade åtgärderna och förväntad miljöpåverkan från beskrivna åtgärder. Samrådsunderlaget återfinns som Bilaga 1.

Samråd har genomförts genom ett samrådsmöte med berörda myndigheter samt Forsmarks Kraftgrupp AB (FKA) i egenskap av nuvarande ägare till hamnområdet och närliggande verksamhet till SKB. Samråd har även hållits skriftligt med berörda myndigheter och organisationer samt med allmänheten (via annonsering i lokaltidningar). I Tabell 2-1 anges vilka som ingått i samrådskretsen samt om de var inbjudna till samrådsmöte eller skriftligt samråd.

Tabell 2-1. Samrådskrets kompletterande samråd.

Samrådspart	Samrådsmöte	Skriftligt samråd
Länsstyrelsen	X	
Östhammars kommun	X	
Havs- och vattenmyndigheten	X	
Sjöfartsverket	X	
Strålsäkerhetsmyndigheten	X	
Forsmarks Kraftgrupp (FKA)	X	
Transportsstyrelsen		X
Naturvårdsverket		X
Kammarkollegiet		X
MSB		X
Kustbevakningen		X
Roslagens ornitologiska förening		X
Allmänheten (via annonsering)		X

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

2.1 Inbjudan till samråd

Inbjudan till skriftligt samråd respektive samrådsmöte skickades ut via mejl den 14 april 2022. Inbjudan som skickades ut återfinns i Bilaga 2. Samrådsunderlaget, se Bilaga 1, bifogades inbjudan.

En annons med inbjudan till samrådet publicerades i tidningarna Annonsnytt och Östra Uppland den 12 respektive 14 april 2022. För annonsen hänvisas till Bilaga 3. I annonsen angavs att man kunde ladda ner samrådsunderlaget via SKB:s hemsida, alternativt att man kunde begära ut det via SKB:s kontaktperson.

I inbjudan, annons och i samrådsunderlaget angavs att synpunkter måste vara SKB tillhanda senast den 13 maj 2022, för att kunna beaktas i samrådet. Det gav mottagarna en tid på ca fyra veckor för att lämna synpunkter.

2.2 Samrådsmöte

Samrådsmötet hölls digitalt via Teams den 3 maj 2022, klockan 09.00-11.00. Deltagande på mötet var (utöver SKB) Länsstyrelsen i Uppsala län, Östhammars kommun, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Forsmarks Kraftgrupp AB.

Följande huvudsakliga frågor och synpunkter ställdes på mötet:

- Ansökans omfattning och avgränsning gentemot tidigare ansökan om hamnverksamhet respektive SKB:s andra pågående tillståndsprövningar diskuterades.
- Sjöfartsverket tillstyrkte användande av kajplats vid insidan av piren, men motsatte sig kajalternativ med kaj mitt i hamnbassängen.
- Sjöfartsverket hade frågor gällande användande av siltgardiner ur riskperspektiv.
- Länsstyrelsen hade frågor gällande bland annat teknisk försörjning till hamnen, föroreningar och utsläpp till vatten samt undervattensbuller.
- Kommunen hade frågor gällande behovet av färskvatten för hamnverksamheten och hur det ska tillgodoses.

Presentationen som hölls under mötet bifogas som Bilaga 4, och protokollet från mötet med framförda frågor och synpunkter samt SKB:s bemötanden återfinns i Bilaga 5.

Samtliga synpunkter som togs upp på mötet har även lyfts i remissinstansernas skriftliga yttranden och besvaras i avsnitt 4.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

3 Inkomna synpunkter

Inbjudan till skriftligt samråd och samrådsmöte skickades ut till totalt 12 instanser (exkl. allmänheten). Av inbjudna myndigheter och organisationer svarade totalt 7 skriftligen och 4 av dem framförde frågor och synpunkter, se Tabell 3-1. Utöver detta inkom synpunkter/frågor från en (1) privatperson via telefonsamtal.

Tabell 3-1. Sammanställning av vilka instanser som lämnat synpunkter i det skriftliga samrådet.

Instans	Svar
Länsstyrelsen	Lämnat synpunkter
Östhammars kommun	Lämnat synpunkter
Havs- och vattenmyndigheten	-
Sjöfartsverket	Lämnat synpunkter
Strålsäkerhetsmyndigheten	Inga nya synpunkter
Forsmarks Kraftgrupp (FKA)	-
Transportsstyrelsen	Lämnat synpunkter
Naturvårdsverket	Avstår att yttra sig
Kammarkollegiet	-
MSB	Avstår att yttra sig
Kustbevakningen	-
Roslagens ornitologiska förening	-
Allmänheten (via annonsering)	Lämnat synpunkter

3.1 Samrådets påverkan på MKB:n

Diskussionerna på samrådsmötet och inkomna synpunkter har påverkat utformningen av MKB:n och den tekniska beskrivningen. Framförallt handlar det om att ett avsnitt om klimatpåverkan har lagts till i MKB:n, och att den tekniska beskrivningen innehåller uppgifter om teknisk försörjning av hamnen. Även ett av utformningsalternativen gällande kajutformning har fallit bort sedan genomförandet av samrådet.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

4 Sammanställning av inkomna synpunkter samt SKB:s svar

Samtliga instanser som lämnat synpunkter har även lämnat synpunkter i den redan ingivna ansökan och hänvisar i sina samrådsyttranden till tidigare lämnande synpunkter.

4.1 Länsstyrelsen i Uppsala län

4.1.1 Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen särskilt bör beskriva de kumulativa effekterna från den planerade verksamhetens anläggningsarbeten och den förändring som följer av förändrade driftsförhållanden relativt den industriella verksamheten som bedrivs i området av SKB och Forsmarks kraftgrupp.

Svar: De kumulativa effekterna av verksamheten beskrivs i MKB:n, kopplat till befintliga tillståndspliktiga verksamheter i området.

4.1.2 I övrigt anser Länsstyrelsen att provtagning bör ske av hamnbassängens botten med avseende på parametrar som är reglerade genom miljökvalitetsnormerna för vatten. Vidare bör man föra ett resonemang om eventuell spridning av föroreningar från andra närliggande miljöfarliga verksamheter medför att ytterligare parametrar än branschspecifika ska ingå i provtagningen.

Svar: Provtagning i hamnbassängen har genomförts och resultatet av detta beskrivs i MKB. Länshållningsvatten från SFR provtas regelbundet och redovisas i miljörapporten inom ramen för SKB:s egenkontroll.

4.1.3 Resultatet av genomförda provtagningar ska redovisas och hanteras på så sätt att planerade arbeten med fördjupningar och muddringar av hamnen beaktar eventuell förekomst av förorenade sediment i hamnen.

Svar: Eventuell förekomst av förorenade sediment kommer att hanteras under anläggningsskedet i enlighet med föreslagna försiktighetsmått och framtagen kontrollplan. Någon muddring av hamnbassängen planeras inte.

4.1.4 Dagvattenbehandling bör beskrivas och utformas efter de föroreningar som finns och kan förväntas av tillståndssökt verksamhet. Åtgärder som minimerar spridning och uppkomst av förorenat dagvatten till recipient bör eftersträvas. Utrustning för hantering av föroreningar behöver beskrivas i ansökningshandlingarna, t.ex. typ och placering av oljeavskiljare samt utrustning för övervakning av dess funktion.

Svar: Befintlig och planerad dagvattenhantering och behov av åtgärder beskrivs i ansökningshandlingarna.

4.1.5 Förutsättningen för elanslutning av angörande fartyg behöver beskrivas, dels för de fartyg som transporterar bergmassor, dels även för fartyg som används för transport av radioaktivt avfall. I händelse av att det kommer att finnas begränsningar för att försörja fartygen vid kaj med el från det fasta elnätet på land, ska konsekvenserna av detta redovisas samt vilka åtgärder som krävs för att nå en högre grad av nyttjande av el via kabel från kaj i stället för elförsörjning via el som genereras från fartygens hjälpmotorer.

Svar: Förutsättningar för elanslutning vid både M/S Sigrids kajplats och kajplats för utlastning av bergmassor kommer att finnas och beskrivs i teknisk beskrivning.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

4.1.6 Miljökonsekvensbeskrivningen bör också innehålla ett avsnitt som ger en samlad bild av klimatpåverkan från sökt verksamhet, dels under perioden för anläggande av ny kaj dels det efterföljande driftskedet för hamnen. Vidare bör miljökonsekvensbeskrivningen visa vilka åtgärder som har störst effekt för att verksamheten ska nå netto-noll utsläpp avseende klimatpåverkan till år 2030 respektive 2040.

Svar: Ett särskilt avsnitt angående klimatpåverkan ingår i MKB:n.

4.2 Östhammars kommun

4.2.1 Östhammars kommun vill inledningsvis betona att kommunen är positiv till att SKB söker tillstånd för hamnverksamhet som möjliggör för sjötransport av bergmassor. Transport av bergmassor sjövägen innebär minskad tung trafik på vägarna till och från Forsmark vilket är viktigt för att minimera trafikrelaterade störningar för boende längs vägarna.

Svar: Synpunkten noteras.

4.2.2 SKB föreslår i sin ansökan två alternativ för ny kajplats. Östhammars kommun förordar att SKB väljer ett alternativ innan den kompletterande ansökan lämnas in. Kommunen anser att en ansökan innehållande båda alternativen riskerar att skapa otydligheter i vad ansökan avser samt svårigheter i tolkningen av den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och vid kravställning gällande skyddsåtgärder och villkor. När det finns tillräckligt underlag för att komplettera ansökan i denna del bör, enligt kommunens bedömning, SKB ha det underlag som krävs för att välja alternativ.

Svar: SKB har valt att i ansökan gå vidare med ett av alternativen som beskrevs i samrådet.

4.2.3 Östhammars kommun ser positivt på att arbeten i vatten enligt samrådsunderlaget ska göras innanför grumlingsskydd samt att en inventering av naturvärden ska genomföras under sensommaren. Det är viktigt att det i MKB:n tydliggörs hur man säkrar grumlingsskyddet samt hur inventeringsresultatet eventuellt påverkar utformningen och genomförandet.

Svar: Utformningen av grumlingsskyddet samt eventuella säkerhetsåtgärder och anpassning till naturmiljön beskrivs på övergripande nivå i MKB:n.

4.2.4 I den ursprungliga ansökan anges att det planeras för en upplagsyta vid hamnen för bergmassor inför utskeppning, huvudsakligen för bergmassor som uppkommer vid Kärnbränsleförvaret Vid samrådsmötet den 3 maj meddelade SKB att denna del utgår och att frågan om eventuellt upplag för bergmassor från Kärnbränsleförvaret kommer att utredas i samband med prövningen av det Slutförvaret. Östhammars kommun ställer sig frågande till att denna fråga skjuts på framtiden. Kommunen anser att verksamheten i sin helhet bör omhändertas i ansökan och i den medföljande MKB:n och att det hade varit önskvärt med ett tydliggörande från SKB gällande eventuellt behov av upplagsytor för bergmassor från Kärnbränsleförvaret. Kommunen uppfattar att bergupplagen som ingår i SKB:s ansökan om utbyggnad av SFR är för bergmassor

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

från SFR och inte för upplag av bergmassor från Kärnbränsleförvaret inför utskeppning via hamnen.

Svar: SKB planerar i och med den kompletterade ansökan inte längre att tillfälligt lagra bergmassor inom hamnområdet. Den tidigare beskrivna upplagsytan/logistikytan kommer istället att förläggas i anslutning till hamnområdet, men inom SFR:s verksamhetsområde. Logistikytan kommer att kunna användas för exempelvis bergmassor från SFR-utbyggnad och bergmassor från kärnbränsleförvaret, inför utlastning till hamnområdet. Förändringen kommer även att tydliggöras i målet för SFR-utbyggnad.

4.2.5 Den sökta verksamheten innebär att fler fartygstransporter kommer att anlända till hamnen, vilket finns beskrivet i MKB:n som SKB lämnade in med ansökan 2016. När fartygen ligger i hamnen kan det finnas behov av att fylla på dricksvatten och/eller tömma avloppsvatten. Tillgången på färskvatten är generellt begränsad i Östhammars kommun. Östhammars kommun önskar ett tydliggörande av vilka mängder vatten det kan bli aktuellt att försörja fartyg i hamnen med och hur detta vattenbehov avses att lösas. Kommunen anser även, vilket framfördes redan i kommunens yttrande över ansökan 2017, att omhändertagandet av avloppsvatten från fartyg och dess eventuella påverkan på avloppsreningsverket i Forsmark bör beskrivas.

Svar: Synpunkten noteras, detta beskrivs i teknisk beskrivning.

4.2.6 De nu tillkommande ändringarna av verksamheten innebär att det kommer att utföras arbeten i vatten som till exempel kan orsaka grumling. Östhammars kommun vill betona vikten av att kumulativa effekter beskrivs i kompletteringen av ansökan. Både utbyggnaden av SFR och etableringen av anläggningar för det sökta uttaget av havsvatten riskerar att sammanfalla i tid med arbetena i hamnen.

Svar: De kumulativa effekterna av verksamheten med annan samtidig verksamhet i Forsmark beskrivs i MKB:n.

4.3 Sjöfartsverket

4.3.1 Sjöfartsverket har utifrån underlaget inget att erinra mot vattenverksamheterna, men har synpunkter på ett av de föreslagna kajlägena.

<u>Alternativ 1 - Kajplats 3 på insidan av piren</u>
Sjöfartsverket anser att det går bra med föreslagen kajplats på insidan av piren.

<u>Alternativ 2 - Kajplats 3 och 4 i hamnbassängen</u>
Sjöfartsverket avråder från kajplatser i hamnbassängen, pga. att fartyg vid ankomst/avgång till/från kajplats 2 inte kommer att kunna vända runt i hamnbassängen, utan måste vända runt utanför hamnbassängen. Det är dock ett begränsat vattenområde även utanför hamnbassängen, vilket innebär att åtgärder kan behövas för att möjliggöra för fartyg att vända runt, exempelvis att utöka vattenområdet genom muddring inklusive förändring av befintlig utmärkning.

Svar: Synpunkten noteras, alternativ 2 med två kajplatser mitt i hamnbassängen har utgått från ansökan sedan samrådet.

4.3.2 En maritim riskanalys bör upprättas där eventuella maritima risker finns kartlagda och utredda, för att säkerställa val av nytt kajläge. En maritim riskanalys bör också

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

upprättas för de maritima risker som arbetet kan medföra och som kan väntas uppstå under anläggningsfasen samt förebyggande riskreducerande åtgärder som ska tillämpas under arbetet. Riskanalyserna ska visa på om det kan finnas risker såsom risk för påkörning och kollision och om dessa kan anses acceptabla eller inte samt om eventuella riskreducerande åtgärder kan/behöver vidtas etc.

Svar: En maritim riskanalys har tagits fram som underlag till kompletteringen av ansökan. Framtagen utredning bifogas MKB:n.

4.3.3 Sjöfartsverket önskar fortsatt samråd kring behovet av lotsning.

Svar: Fortsatt samråd kring lotsning kommer att hållas med Sjöfartsverket inför att transporterna ökar.

Sjöfartsverket lämnade därutöver ett antal villkorsförslag och synpunkter kopplat till anläggningsfasen vilka sammanfattas nedan och bemöts samlat i slutet (avsnitt 4.3.4-4.3.11).

4.3.4 Villkor - Information Ufs-redaktionen (Underrättelser för sjöfarande)

Senast tre (3) veckor före arbetet påbörjas, ska detta meddelas till Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen för information till sjöfarten via sjöfartens informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över område, omfattning (inklusive eventuella dykarbeten), tidplan och kontaktuppgifter (till ansvarig enhet eller arbetsledning som utför arbetet och VHF anropskanal till arbetsfartyg) samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken, angivande av koordinater i SweRef 99 TM.

När byggnationen färdigställts ska koordinater på förändringar rapporteras till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort. Koordinaterna ska levereras i SweRef 99 TM och eventuellt ritningsunderlag levereras i DWG-format eller shape-fil. Förändringar, såsom utmärkning, strandlinje och djup som medför förändring av sjökortsinformationen ska positionsbestämmas, sjömätning enligt internationell standard FSIS-44, och rapporteras för uppdatering av sjökort. Om arbetet avslutas tidigare än planerat ska detta meddelas Sjöfartsverket, Ufsredaktionen samt övriga berörda.

Ufs-redaktionen
0771-63 06 05
ufs@sjofartsverket.se

4.3.5 Villkor - Information VTS (Vessel Traffic Services)

Ansvarig arbetsplatsledning ska informera VTS vid första arbetsdagens början respektive sista arbetsdagen då arbetena har avslutats samt också vid eventuella förändringar eller uppkomna problem. Informera VTS när någon oförutsedd händelse inträffar, exempel hinder, incident eller olycka, som kan påverka säkerheten för sjötrafiken som trafikerar området. Denna information ska också delges Ufs-redaktionen.

VTS Stockholm

VHF kanal 73
0771-63 06 65
vtsec@sjofartsverket.se

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

4.3.6 Vid planering av byggnationers utformning bör hänsyn tas till bl.a. svallpåverkan från förekommande sjötrafik. Detta gäller även svallpåverkan under anläggningsfasen.

4.3.7 Sjöfartsverket förutsätter att byggnationer förses med säkerhetshöjande åtgärder; belysning och reflexer med lämpligt intervall, för att underlätta upptäckt i mörker och nedsatt sikt och därmed förhindra påkörning. Belysning utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

4.3.8 Åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan på sjöfartens framkomlighet under arbetet. Arbetsområdet bör tydligt märkas ut för att förhindra påkörning. Arbetsbelysning utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

4.3.9 Användning av skyddslänsar och siltgardiner kan innebära en påkörningsrisk och placering av dessa bör ske i samråd med Sjöfartsverket så att de inte är ett hinder för den sjötrafik som trafikerar området. Skyddslänsar och siltgardiner bör märkas ut tills att de tas bort när arbetena är avslutade.

4.3.10 För alla förändringar som flyttning, indragning eller nyetablering av utmärkning för sjöfarten, även tillfälliga under anläggningsfasen ska tillstånd sökas hos Transportstyrelsen, sjofart@transportstyrelsen.se.

4.3.11 Om behov av avlysning av vattenområde föreligger ska detta sökas hos Länsstyrelsen.

Svar: Synpunkterna ovan (4.3.4-4.3.11) noteras och beaktas i fortsatt planering.

4.4 Transportstyrelsen

4.4.1 Vid utformning av farleder och hamnar bör Transportstyrelsen riktlinjer för farledsutformning (TSS 2019-2204) beaktas. Utgångspunkten för design och dimensionering av kaj och omgivande hamnbassäng bör vara det största representativa fartyg som planeras att angöra hamnen.

Svar: Synpunkten noteras och beaktas i fortsatt planering.

4.4.2 Förtöjningsanordningar som pollare, dykdalber och landgångar konstrueras med utgångspunkt från den planerade trafiken. Förslaget bör samrådas med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Svar: Utformning av åtgärderna ovan kommer att samrådas med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen inför anläggningsskedet.

4.4.3 Sjöfartsrelaterade risker avseende anläggnings- och driftsfas bör analyseras och tas upp som en del av handlingarna i tillståndsprocessen. Vid nyetablering eller betydande ombyggnation av kajer rekommenderar vi att en fartygssimulering genomförs som en del i riskutvärderingen för att utvisa om

- **hamn och kaj är utformad och dimensionerad för den planerade sjötrafiken**
- **farledsutmärkningen är optimerad i förhållande till sjötrafiken**
- **det finns behov av restriktioner för sjötrafiken dvs. vind- och siktgränser, behov av bogserbåtar eller övrig trafikreglering.**

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Svar: En maritim riskanalys har tagits fram som underlag till ansökan. Någon fartygssimulering har inte gjorts i detta skede då den nya kajen och fartygstrafiken planeras att hållas inom nuvarande begränsningar för hamn och farled. Om man skulle vilja ändra restriktionerna framöver, för att tillåta större fartyg, kommer en ansökan om detta i så fall att ställas till Transportstyrelsen och Sjöfartsverket enligt gällande regelverk och sannolikt skulle en sådan ansökan kräva simuleringar för farleden och en fördjupad riskanalys.

4.4.4 Projektet bör i ett tidigt skede utreda om tillfartslederna till den nya hamnen är dimensionerade och utformade för den planerade sjötrafiken. Detta bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Svar: En bedömning av farledens lämplighet för de fartygstyper som planeras att användas för hamnverksamheten har gjorts i framtagen maritim riskanalys och resultatet redovisas i ansökan.

4.4.5 Då utformning av kajer, hamnbassäng och tillfartsleder beror av de fartyg som ska trafikera hamnen bör dessa redovisas inklusive dess dimensioner.

Svar: Förslag på fartygstyper som planeras att användas redovisas i framtagen maritim riskanalys, men kommer slutligen att bestämmas efter projektering.

4.5 Strålsäkerhetsmyndigheten

4.5.1 Myndigheten har tagit del av innehållet i det underlag som skickades ut och noterar att SKB anger att de planerade förändringarna gentemot tidigare inlämnad ansökan (huvudsakligen avseende hamninfrastruktur) ”medför inte någon ändring av tidigare redovisad hamnverksamhet”.

Mot denna bakgrund drar SSM slutsatsen att det aktuella kompletterande samrådet inte berör några frågor som har med strålsäkerheten att göra. Myndigheten har därför inte för avsikt att delta vid det samrådsmöte som är planerat till den 3 maj.

SSM skulle vilja dock ta tillfället i akt och erinra om myndighetens yttrande till mark- och miljödomstolen över SKB:s ursprungliga ansökan enligt miljöbalken avseende utökad hamnverksamhet (SSM2016-5420-2), där SSM bedömde att den sökta verksamheten ”inte leder till negativa konsekvenser för strålsäkerheten så länge de planerade transporterna av bergmassorna kan hållas skilda från transporterna av radioaktivt material, både på land och till sjöss”.

Svar: SKB vill förtydliga att den enda förändringen som är aktuell kopplat till driften av hamnen (hamnverksamheten) är att denna kommer att få ett nytt kajläge jämfört med tidigare beskriven hamnverksamhet. Transporterna av bergmaterial kommer fortsatt att hållas skilda från transporter med radioaktivt material med M/S Sigrid. Under tiden vid lastning och lossning av M/S Sigrid kommer det inte pågå någon lastning av bergmassor vid kajplats 3.

4.6 Privatpersoner

Privatperson (telefonsamtal 2022-04-13)

4.6.1 Innebär ombyggnationen av hamnen att allt material nu kommer att gå sjövägen? Om transporter ska gå även på väg 76 behöver vägen byggas om och breddas, den är alldeles för smal och krokig för stora lastbilstransporter i nuläget.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Svar: Det i särklass mest omfattande transportbehovet avser de bergmassor som uppkommer i projektet och som inte ska användas för konstruktionsändamål inom Forsmarks industriområde. SKB avser att så långt möjligt transportera bort dessa bergmassor sjövägen genom utskeppning från Forsmarks hamn. Fortsatta utredningar har bekräftat att förutsättningarna för sådana sjötransporter är goda. Även annat gods till eller från Forsmark skulle kunna skeppas via industrihamnen. Målet med ansökan är att få ett tillstånd som möjliggör dessa fartygstransporter för att kunna minska mängden vägtransporter samt för att åstadkomma en flexibilitet och därmed öka förutsättningarna att finna lämplig avsättning för överskottet av det bergmaterial som frigörs.

PDF rendering: DokumentID 1979294, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Kompletterande samrådsunderlag – för tillståndsprövning enligt miljöbalken

Hamnverksamhet i Forsmarks hamn

April 2022

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

1 Inledning

Detta är ett kompletterande underlag för samråd enligt 6 kap miljöbalken och avser tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Svensk Kärnbränslehantering AB planerar att anlägga slutförvar för använt kärnbränsle (Kärnbränsleförvaret) och att bygga ut befintligt slutförvar för kortlivat radioaktivt avfall (SFR) i Forsmark. Forsmarks hamn ligger i direkt anslutning till SFR:s ovanjordsanläggning och nära det planerade Kärnbränsleförvaret. Hamnen är inte allmän och används i dag nästan uteslutande av SKB för transporter av radioaktivt avfall och använt kärnbränsle med fartyget m/s Sigrid, men även för enstaka transporter för kärnkraftverkets (Forsmarks Kraftgrupp AB:s) behov.

SKB:s planerade anläggningsprojekt i Forsmark kommer att generera bergmassor och överskottet planeras att transporteras bort sjövägen via Forsmarks hamn. Verksamheten i Forsmarks hamn prövas i en separat tillståndsprövning enligt miljöbalken. Målet med ansökan om hamnverksamhet är ett tillstånd som gör det möjligt att ta emot och hantera planerade fartygstransporter för såväl byggande som drift av de kärntekniska verksamheterna i Forsmark. Möjlighet till sjötransporter är viktigt för att kunna minska mängden vägtransporter samt för att åstadkomma en flexibilitet för borttransporten och därmed öka förutsättningarna att finna lämplig avsättning för det bergmaterial som frigörs.

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet lämnades in 2016 (samråd inom ramen för ansökan hölls juli-september 2016). Ansökan om hamnverksamhet vilandeförklarades av mark- och miljödomstolen 2018 i avvaktan på att regeringen skulle fatta beslut om tillåtlighet för SKB:s planerade slutförvar. Regeringen fattade beslut om tillåtlighet i december 2021 respektive i januari 2022.

Arbetet med utformningen av hamnverksamheten har sedan 2016 fortgått och SKB avser nu att genomföra vissa åtgärder i vattenområdet i eller i anslutning till hamnen som inte har tagits upp i den tidigare ansökan. Ansökan behöver därför kompletteras. Kompletteringarna, som utgörs av åtgärder i vattenområdet, s.k. ”vattenverksamhet” enligt 11 kap miljöbalken, beskrivs närmare i avsnitt 2. Åtgärderna bedöms vara av sådan omfattning att ett kompletterande samråd enligt 6 kap. miljöbalken behöver hållas.

Detta är ett fortsatt avgränsningssamråd med utgångspunkt i det samråd som hölls 2016. Fokus i detta samrådsunderlag är förändringar i hamnens utformning gentemot vad som presenterades i det tidigare samrådet. För beskrivning av lokalisering, närområdet, transporter samt hamnverksamhetens miljöpåverkan i stort hänvisas till miljökonsekvensbeskrivning och annat tidigare framtaget underlag för ansökan om hamnverksamhet. Detta går att läsa om på SKB:s hemsida: https://skb.se/, där finns även detta kompletterande samrådsunderlag tillgängligt.

Synpunkter på det kompletterande samrådsunderlaget kan lämnas skriftligen via e-post till: registrator@skb.se. Ange ”Samråd hamnverksamhet” i titeln på mejlet.

För frågor rörande samrådet eller den planerade verksamheten, kontakta Therese Myhrberg via telefon 072 – 205 69 09 eller e-post: therese.myhrberg.konsult@skb.se.

Synpunkter måste vara SKB tillhanda senast fredagen den 13 maj 2022 för att kunna beaktas i samrådet. Kompletteringen av ansökan planeras att lämnas in sommaren 2022.

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

2 Planerade ändringar av hamnverksamheten

I underlaget till tillståndsansökan från 2016 presenterades att befintlig kajanläggning kan användas för den framtida hamnverksamheten, och att det inte krävs några åtgärder i vatten som skulle kräva tillstånd. SKB har sedan dess identifierat att en optimerad hamninfrastruktur för planerad verksamhet förutsätter åtgärder som utgör vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

De planerade förändringarna gentemot tidigare inlämnad ansökan rör i korthet reparationsarbeten av befintlig kaj och erosionsskydd, samt tillskapande av nya kajplatser. Arbetena för att genomföra åtgärderna bedöms totalt ta ca 1 år. Förändringarna medför inte någon ändring av tidigare redovisad hamnverksamhet (t.ex. transportflöden) utan rör endast hamnens utformning.

2.1 Reparation av befintlig kaj och erosionsskydd

Efter undersökning av den befintliga hamnanläggningen i Forsmark har det konstaterats att hamnen är i slutet av sin tekniska livslängd och därför behöver vissa reparations- och underhållsarbeten genomföras. Reparationsarbeten innefattar:

- **Reparation av strandlinje och erosionsskydd**
  Under årens lopp har delar av strandlinjen eroderats bort och behöver ersättas av nya bergmassor. Arbetena innefattar utfyllnad av bergmassor i vattenområdet längs strandlinjen inom samt strax väster om hamnområdet, se Figur 2-1.

- **Reparation av kajplats 2 och Ro-Ro-ramper**
  Kajplats 2 (se Figur 2-1) används för lastning och lossning av fartyget m/s Sigrid, som används för transporter av använt kärnbränsle och radioaktivt avfall. SKB bedömer att kajplatsen skulle kunna användas även för utlastning av annat material, till exempel borttransport av bergmassor, under tillfällen när m/s Sigrid inte ligger i hamn. För detta krävs vissa reparationsarbeten av kajen, vilket innefattar att ta bort skadad betong, eventuellt byta skadad armering, samt gjuta ny betong. Arbetsmomenten kan antingen komma att utföras under vatten eller i torrhet med hjälp av spont och länspumpning innanför sponten.

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Figur 2-1. Område som visar var arbeten i vatten utförs. Befintliga samt ev. tillkommande kajplatser är markerade.

Orange zon: Reparation av erosionsskador
Blå zon: Reparation av kajplats 2 inklusive ro-ro ramper
Grön zon: Nybyggnation av kajplats 3 på insidan av piren (Alternativ 1)
Röd zon: Nybyggnation av kajplats 3 och 4 i hamnbassängen (Alternativ 2)

2.2 Ny kajplats

I tidigare underlag till tillståndsansökan för hamnverksamhet angavs att bergmassor skulle lastas ut vid befintlig kajplats 1 i norra delen av hamnbassängen. Den kajplatsen har därefter konstaterats vara olämplig, bland annat på grund av svårigheter att lägga till. Istället bedöms kajplats 2 kunna användas under de tider när m/s Sigrid inte anlöper hamnen för transporter av radioaktivt material. För att klara utlastningskapaciteten av bergmassor vill SKB ansöka om ett komplement till kajplats 2. Två alternativ utreds för detta, varav SKB förordar genomförande av alternativ 1.

- **Alternativ 1 - Kajplats 3 – insidan av piren**
  Alternativet innebär tillägg av en ny kajplats (kajplats 3) på insidan av befintlig pir/vågbrytare, se Figur 2-2. Utlastningsplatsen anläggs på fyra dykdalber, vilka anläggs ca 15-20 meter ut i vattenområdet genom borrad pålning ner i berggrunden). Dykdalberna sammanlänkas ovan vattnet med en stålkonstruktion där ett rörligt transportband går. Även arbeten i strandzonen vid piren kan bli aktuella. En däckskaj planeras att anläggas, vilken vilar på pålar som borras ner i sedimenten i strandzonen. I skvalpzonen gjuts friktionsplattor och ovanpå friktionsplattorna fylls det på med bergmassor till en höjd som motsvarar kajdäckets översida. Alternativet innebär en ny lastningsplats.

- **Alternativ 2 - Kajplats 3 och 4 – inne i hamnbassängen**
  Alternativet innebär att en ny pir byggs inne i hamnbassängen, (se Figur 2-3) vilket ger två fartygsplatser som ligger skyddade innanför vågbrytaren. Piren anläggs på en linje med fyra dykdalber, vilka anläggs i vattenområdet (genom

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

borrad pålning ner i berggrunden). En övertäckt bandgång, som kan lasta fartyg på båda sidorna, förläggs ovanpå dykdalberna.

Figur 2-2. Läge för kajplats 3 i alternativ 1.

Figur 2-3. Illustration av m/s Sigrid vid kajplats 2 och fartyg för bergmassor vid kajplats 3 och 4 i alternativ 2.

3 Miljökonsekvenser av förändrad utformning

SKB:s preliminära bedömning är att miljökonsekvenserna till följd av de planerade åtgärderna är mycket begränsade. Arbeten i vattenområdet planeras att genomföras innanför grumlingsskydd (siltgardiner) vilket innebär att arbetena inte bedöms medföra någon störande grumling. Provtagning av sediment kommer att genomföras för att undersöka om föroreningar förekommer i de bottnar där arbeten planeras. Resultaten kommer att presenteras i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) för hamnverksamheten. Därutöver kommer en inventering av naturvärden på de berörda bottnarna att genomföras. Då denna inventering är årstidsberoende och lämpligen utförs under sensommaren kommer SKB att komplettera MKB:n med resultaten av inventeringen i början av hösten 2022.

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Arbeten i vattenområdet samt förflyttning av utlastningsplats längre ut på piren innebär en viss förändring av bullerpåverkan jämfört med tidigare beskriven verksamhet. Bullerpåverkan från verksamheten kommer att utredas och resultaten beskrivas i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska tas fram för hamnverksamheten. Bullerpåverkan kommer även att bedömas kumulativt mot verksamheten vid utbyggnaden av SFR.

Arbeten i hamnområdet samt ytterligare kajplatser innebär en viss förändring av riskbilden kopplat till hamnverksamheten. En uppdatering av tidigare genomförd miljöriskanalys kommer därför genomföras, och resultatet beskrivas i kompletterande MKB för hamnverksamheten.

PDF rendering: DokumentID 1971594, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Författare
Therese Myhrberg
Er referens

Inbjudan till kompletterande avgränsningssamråd om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn

Forsmarks hamn ägs idag av Forsmarks Kraftgrupp AB (FKA) och trafikeras idag främst av SKB:s fartyg m/s Sigrid som transporterar radioaktivt avfall och använt kärnbränsle.
Vid framtida planerad verksamhet genom utbyggnad av Slutförvaret för kortlivat radioaktivt avfall (SFR) och Kärnbränsleförvaret kommer det finnas ett behov av att även transportera bort bergmassor. Nyttjande av hamnen möjliggör bland annat uttransport av bergmassor sjövägen som ett alternativ till vägtransporter.

Den planerade hamnverksamheten prövas i ett separat tillståndsärende (Mål nr M 6009-16) och har tidigare varit ute på samråd år 2016. SKB planerar nu att genomföra vissa åtgärder som inte har tagits upp i det tidigare samrådet och ansökan. Åtgärderna rör i korthet reparationsarbeten av befintlig kaj och erosionsskydd, samt nya kajlägen för transportfartyg av bland annat bergmassor. Åtgärderna innebär genomförande av s.k. vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Förändringarna medför inte någon ändring av tidigare redovisade transporter utan rör endast hamnens utformning.

SKB bjuder nu in till avgränsningssamråd enligt miljöbalken angående de planerade åtgärderna. Inkomna synpunkter kommer att redovisas och besvaras i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivning som kommer bifogas den kompletterande ansökan.

Samrådsmöte

Ett samrådsmöte planeras att hållas digitalt den 3 maj 2022 kl. 9.00-10.30. Inbjudna är Länsstyrelsen, Östhammars kommun, Strålsäkerhetsmyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket.

Underlag för samråd

Det underlag som tagits fram inför samrådet kommer att översändas senast den 14 april 2022 och finns tillgängligt på SKB:s webbplats, www.skb.se.

Samrådssynpunkter kan lämnas vid mötet eller skriftligen via e-post till registrator@skb.se eller följande adress: SKB, Box 250, 101 24 Stockholm. Märk e-post eller brev med ”Samråd hamnverksamhet”. Synpunkter måste vara SKB tillhanda senast den 13 maj 2022 för att kunna beaktas i samrådet.

PDF rendering: DokumentID 1974757, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Inbjudan till kompletterande samråd

skb.se

Foto: Lasse Modin

Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) bjuder in till kompletterande samråd enligt 6 kap. miljöbalken angående åtgärder i Forsmarks hamn, Östhammars kommun.

Vid framtida planerad verksamhet genom utbyggnad av Slutförvaret för kortlivat radioaktivt avfall (SFR) och Kärnbränsleförvaret planerar SKB att använda Forsmarks hamn för bland annat uttransport av bergmassor. Den planerade hamnverksamheten prövas i ett separat tillståndsärende och var ute på samråd år 2016. SKB planerar nu att genomföra vissa åtgärder som inte har tagits upp i det tidigare samrådet och ansökan. Åtgärderna rör i korthet reparationsarbeten av befintlig kaj och erosionsskydd, samt förändrat kajläge för transportfartyg av bergmassor. Åtgärderna innebär genomförande av s.k. vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Förändringarna medför inte någon ändring av tidigare redovisade transporter utan rör endast hamnens utformning.

SKB bjuder nu in till avgränsningssamråd enligt miljöbalken angående de planerade åtgärderna. Inkomna synpunkter kommer att redovisas och besvaras i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivning som kommer bifogas ansökan.

Ett samrådsunderlag där den planerade verksamheten beskrivs närmare finns att läsa på SKB:s hemsida: *www.skb.se*. Det går även bra att begära ut samrådsunderlaget från SKB:s kontaktperson, se kontaktuppgifter nedan.

Synpunkter

För frågor rörande samrådet eller den planerade verksamheten, kontakta Therese Myhrberg:
tel. 072 205 69 09, eller therese.myhrberg.konsult@skb.se.

Samrådssynpunkter lämnas skriftligen via e-post till: registrator@skb.se. Ange ”Samråd hamnverksamhet” i titeln på brevet.

Synpunkter på eller frågor om den planerade ansökan kan lämnas skriftligen senast den 13 maj 2022 för att kunna beaktas i samrådet.

Följ oss på:

Svensk Kärnbränslehantering AB har som uppdrag att ta hand om och slutförvara radioaktivt avfall från de svenska kärnkraftverken på ett säkert sätt.

PDF rendering: DokumentID 1977658, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Kompletterande Samrådsmöte Hamnverksamhet i Forsmarks hamn 2022-05-03

Dagordning

- Presentation av deltagare
- Tidigare inlämnad ansökan och status i ”Hamnmålet”
- Kompletteringens omfattning och avgränsning
- Planerad verksamhet
- Alternativ utformning
- Preliminär bedömning av miljöeffekter och planerade utredningar
- Preliminärt innehåll i den kompletterande MKB:n

Syftet med hamnansökan

- Syftet med hamnansökan är att:
  - Skapa förutsättningar även för de transporter som behövs från och till SKB:s kommande verksamheter
  - Minska antalet tunga transporter i vägnätet samt störningar och miljöpåverkan från dessa

Bakgrund Forsmarks hamn

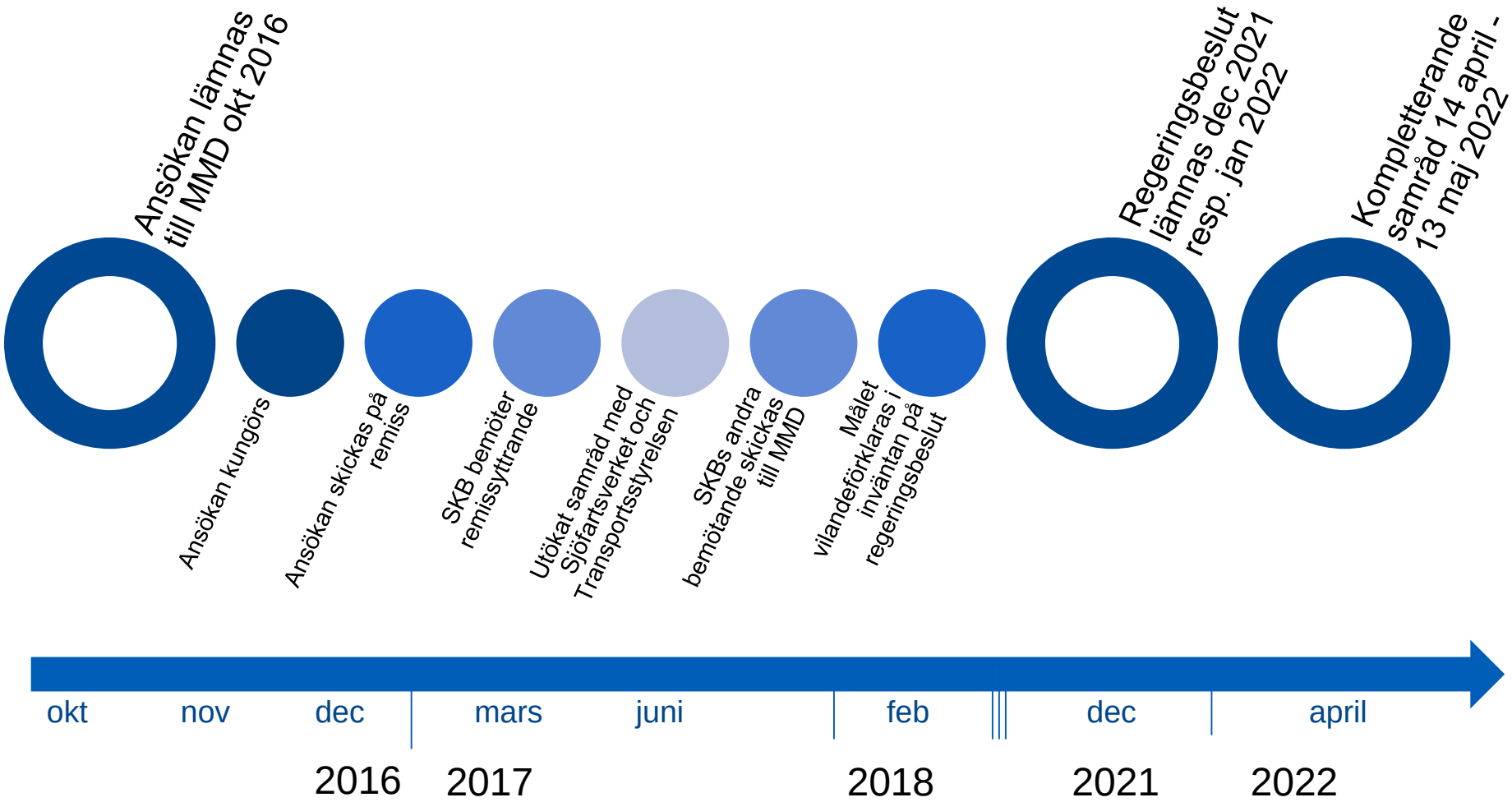
- Industrihamn som ägs och drivs av Forsmarks Kraftgrupp AB (FKA). FKA innehar det gällande tillståndet, men SKB ska överta det nya sökta tillståndet samt överta ägandet och driften av hamnen från FKA.
- 90 m lång kaj
- 2 ramper för Roll on Roll off-fartyg (Ro/Ro-fartyg)
- Vågbrytare/pir för att skydda mot sjögång och ispressning från norr
- Länk i transportsystemet för använt kärnbränsle och radioaktivt avfall
- Trafikeras idag nästan uteslutande av m/s Sigrid

Forts. bakgrund Forsmarks hamn

Hamnens syfte i framtiden – med nytt tillstånd för hamnverksamhet

- Fortsätta nuvarande verksamhet
- Ta emot inkapslat använt kärnbränsle (till Kärnbränsleförvaret)
- Ta emot rivningsavfall från svenska kärntekniska anläggningar (till SFR)
- Borttransport av bergmassor från uppförande och drift av Kärnbränsleförvaret samt utbyggnaden av SFR
- Ev. övriga transporter för de kärntekniska verksamheterna i Forsmark

Bakgrund - Historik över hamnansökan



Syfte med kompletteringen

Planeringen för den framtida hamnverksamheten har utvecklats

- Enligt inlämnad ansökan (2016) gällde följande:
  - Utlastning av bergmassor skulle ske via befintlig kajplats
  - Bergmassor skulle transporteras via fordon till hamnområdet och lagras på tillfälligt bergupplag i hamnområdet
  - Inget behov av åtgärder i hamnen, dvs. inget behov av vattenverksamhet

Förutsättningarna ovan har förändrats och ansökan behöver därför kompletteras

Avgränsning/omfattning av komplettering

Förändringar av ansökan genom kompletteringen, som bl a medför behov av vattenverksamhet

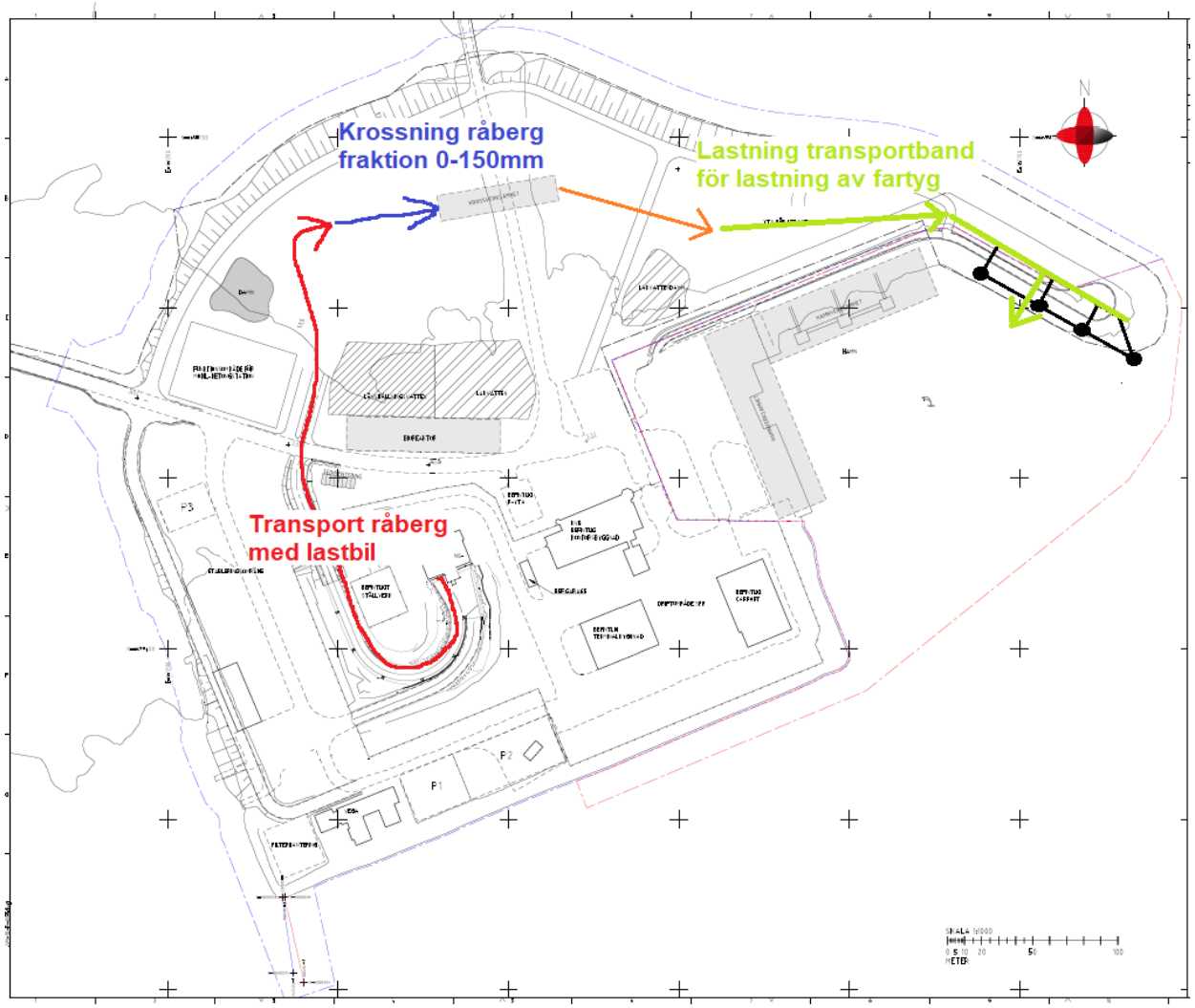
- Reparationsarbeten av befintliga kajer och erosionsskydd
- Tillskapande av ny utlastningsplats för bergmassor
- Lagring av bergmassor inom hamnens område utgår

I övrigt bedöms inte de ändrade förutsättningarna eller kompletteringen av ansökan påverka den tidigare redovisningen av hamnverksamhetens eller transporternas karaktär, omfattning eller konsekvenser

Tillkommande arbeten genom kompletteringen

Orange zon: Reparation av erosionsskador
Blå zon: Reparation av kajplats 2 inklusive ro-ro ramper
Grön zon: Nybyggnation av kajplats 3 på insidan av piren (Alternativ 1)
Röd zon: Nybyggnation av kajplats 3 och 4 i hamnbassängen (Alternativ 2)

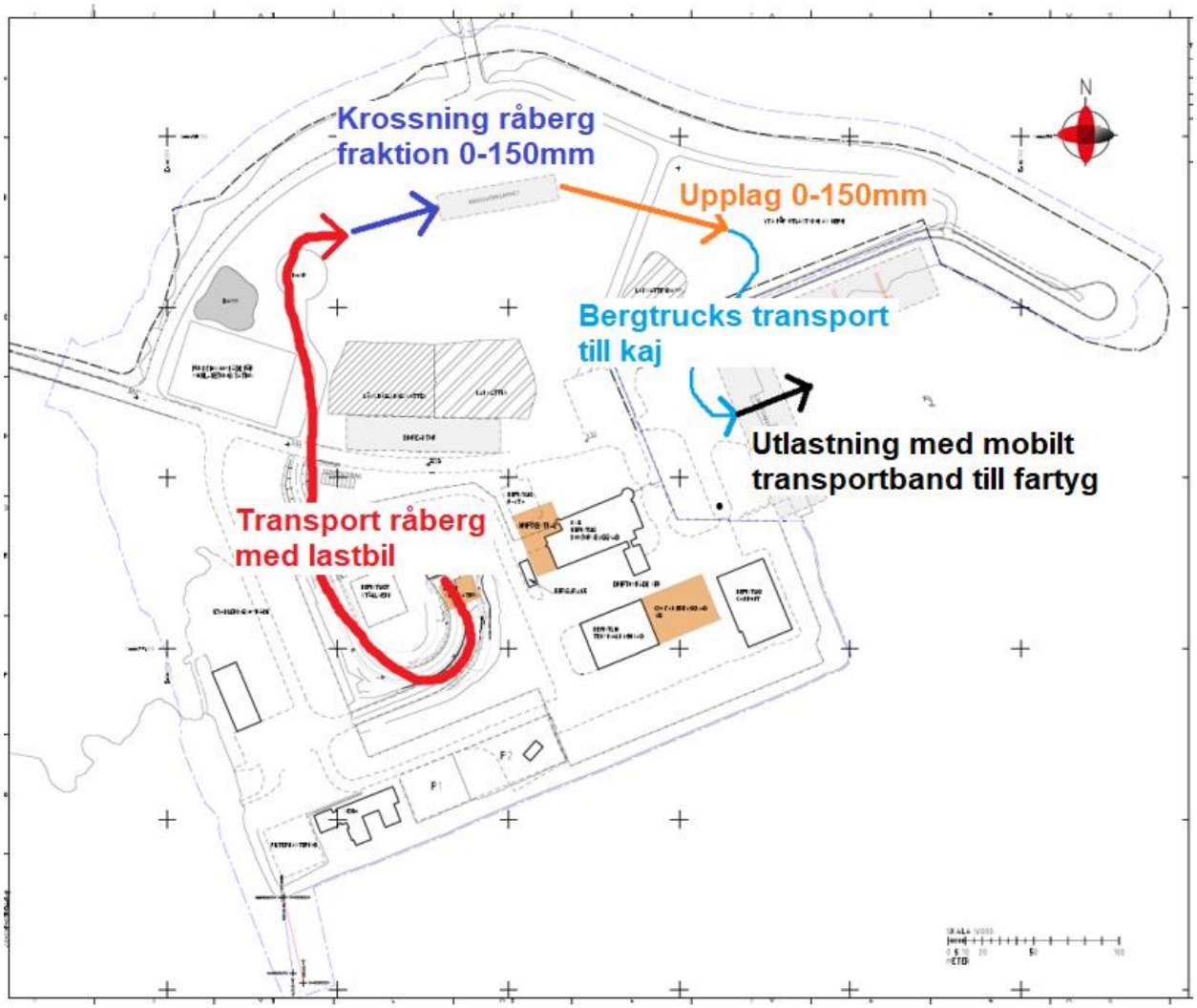
Ändrat transportflöde till hamnen



Ändringar:

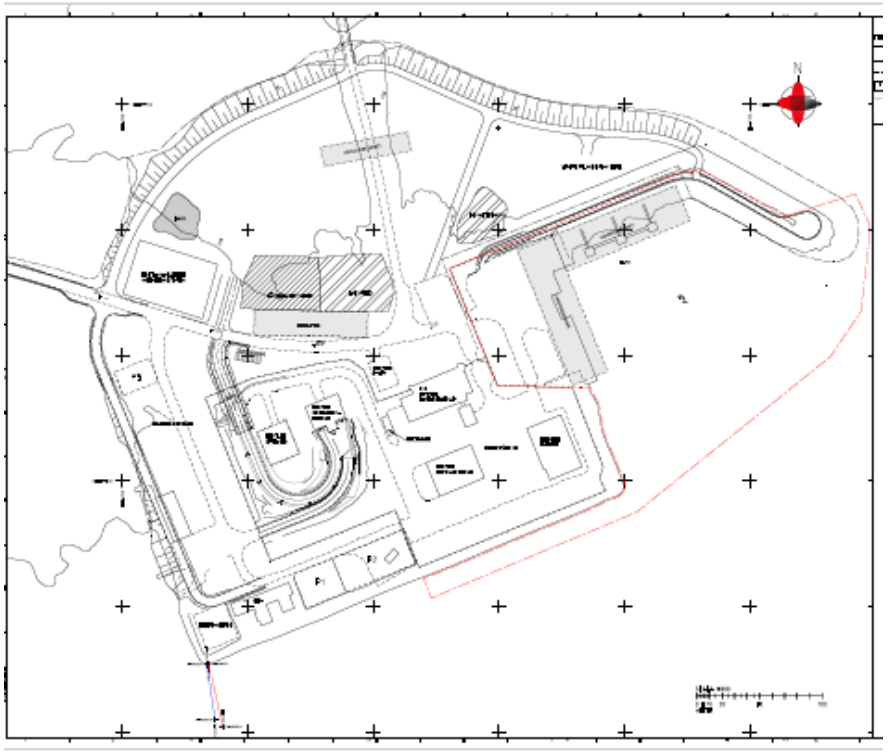
- Bergmassor planeras nu att transporteras via täckt transportband till hamnen
- Inget tillfälligt bergupplag behövs längre i hamnen

Ändrat transportflöde till hamnen

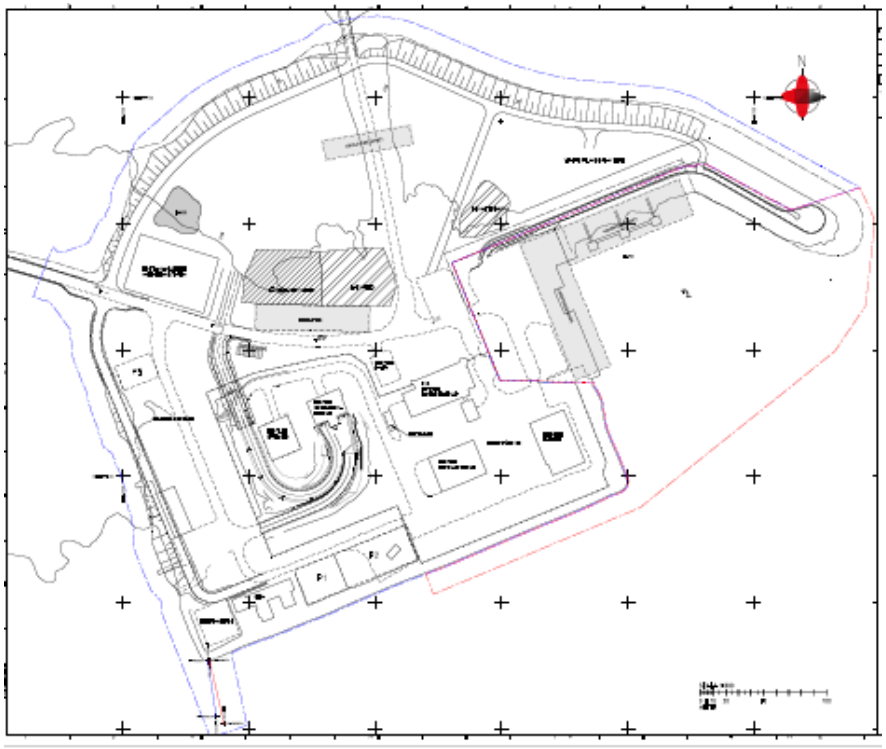


Verksamhetsområde

Verksamhetsområde Hamnen



Verksamhetsområde Hamnen och SFR-utbyggnad



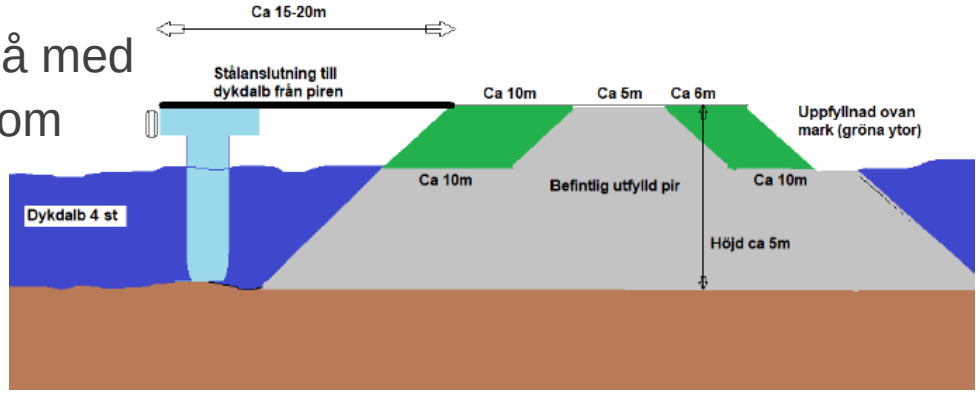
Planerade reparationsarbeten

- Reparation av strandlinje/erosionsskydd
  - utfyllnad med stenkross i vattenområdet, orange zon
- Reparation av kajplats 2 och Ro-Ro-ramper
  - Borttagande av skadad betong (bilning) samt gjutning av ny betong
  - Arbetsmomenten kan utföras antingen under vatten av dykare eller med hjälp av spont och länspumpning

Ny kajplats/kajplatser – alternativ 1

<u>En ny kajplats - Kajplats 3 – insidan av piren</u>

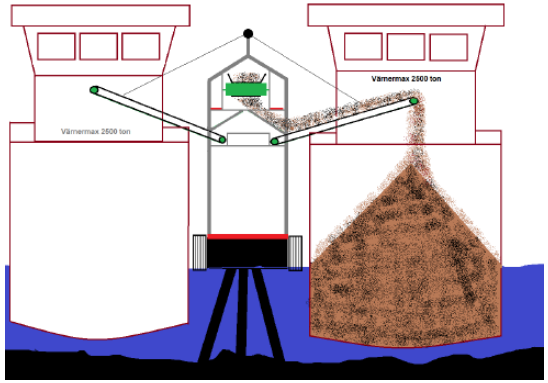
- Utlastningsplats anläggs på 4 dykdalber, ca 15-20 m ut i vattenområdet (borras ner i berggrunden)
- På piren anläggs en ny däckskaj.
  - Pålar borras ned i sedimenten i strandzonen
  - I skvalpzonen gjuts friktionsplattor
  - Ovanpå friktionsplattorna fylls det på med bergmassor till motsvarande höjd som kajdäckets översida



Ny kajplats/kajplatser – alternativ 2

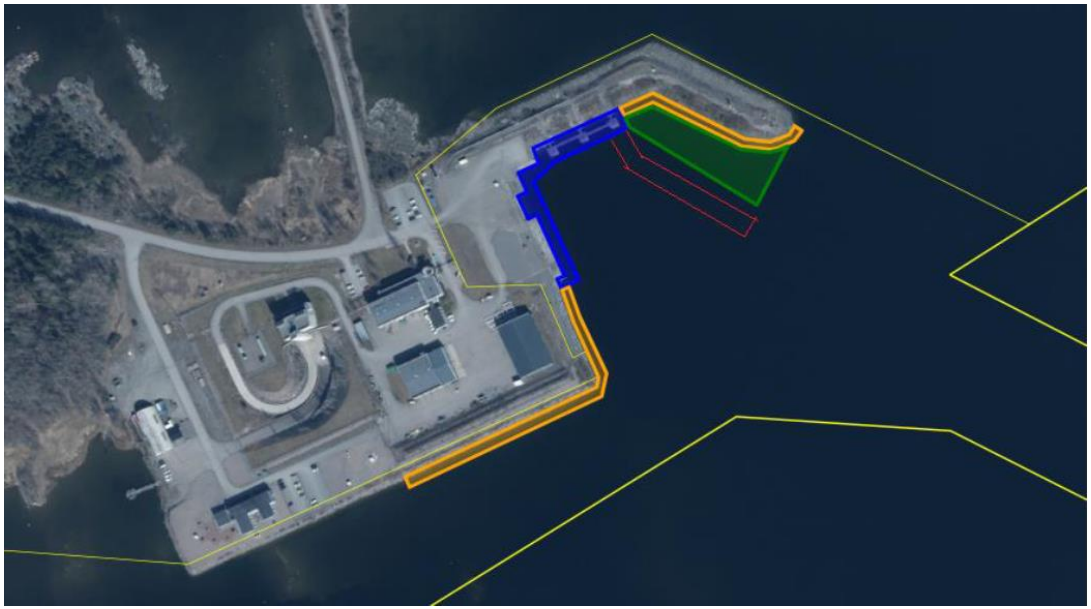
<u>Två nya kajplatser 3 &4 – inne i hamnbassängen</u>

- Ett alternativ till kajplats 3 som har utretts är att anlägga en transportlösning på dykdalber inne i hamnbassängen
  - 4 dykdalber anläggs genom borrad pålning ner i berggrunden
  - En övertäckt bandgång, som kan lasta fartyg på båda sidorna, förläggs ovanpå dykdalberna



Skyddsåtgärder och tider

- Siltgardin planeras att användas under hela genomförandetiden för att minimera risken för att grumling sprider sig från hamnbassängen
- Vid arbeten utanför hamnbassängen används siltgardin vid behov
- Skyddsåtgärder för att förhindra att ev. oljespill och kemikalier rinner ut i hamnområdet under anläggningstiden.
- Arbetena bedöms totalt ta ca 1 år



Preliminär bedömning av miljöeffekter

Naturmiljö och vattenkvalitet

- I samband med arbeten som pålning och utfyllnad med bergmassor i vattenområdet kan grumling temporärt uppstå. Grumling är negativt för naturmiljön genom att uppgrumlade partiklar täcker flora och fauna på botten.
- Hamnområdet bedöms preliminärt inte ha några betydande naturvärden på grund av den hamnverksamhet som bedrivs. Botten i hamnbassängen muddrades senast år 2014.
- Siltgardiner kommer läggas vid inloppet till hamnbassängen för att förhindra att eventuellt grumlande partiklar sprider sig. Vid arbeten utanför hamnbassängen används siltgardin vid behov.

Planerade utredningar

- Sedimentprovtagning för undersökning av ev. föroreningar på de berörda bottnarna (genomförs i maj)
- Inventering av naturvärden på de berörda bottnarna (genomförs i aug)

Preliminär bedömning av miljöeffekter

Risker

- Risker kopplat till hamnverksamheten och sjötransporter samt miljörisker till följd av detta har tidigare utretts i inlämnat underlag till ansökan (Miljöriskanalys av Structor Riskbyrån 2016)
- Riskbilden bedöms preliminärt vara likvärdig med redan beskriven verksamhet, dock tillkommer vissa risker till följd av arbetena i vattenområdet, samt förändrat kajläge

Planerade utredningar

- Miljöriskanalys för planerade arbeten
- Riskanalys för fartygstransporter till följd av förändrat kajläge

Preliminär bedömning av miljöeffekter

Buller

- I samband med arbetena kan byggbuller från arbetsmaskiner uppstå, i synnerhet från bilning av betong och pålning. Arbetena är temporära och den totala perioden där bullrande arbeten kan uppstå uppgår till ca ett år.
- Förändringen av kajläge från kajplats 1 till längre ut på piren (kajplats 3) innebär även en något förändrad bullerpåverkan jämfört med tidigare beskriven verksamhet.

Planerad utredning

Bullerutredning ska tas fram som bedömer påverkan från byggbuller samt industribuller med avseende på lastning/lossning från kajplats 3.

Buller bedöms även kumulativt med verksamhet vid SFR-utbyggnad

Påverkan på fåglar ingår i bedömningen

Förslag till innehåll i kompletterande MKB

- Icke-teknisk sammanfattning
- Inledning och bakgrund
- Förändringar gentemot tidigare ansökan
- Avgränsning
- Planerade åtgärder
- Miljöpåverkan och -konsekvenser
  - Vattenmiljö och miljökvalitetsnormer
  - Risker
  - Buller
- Alternativredovisning
- Samlad bedömning

Frågor och synpunkter?

Skriftliga synpunkter kan skickas senast den 13 maj till registrator@skb.se.

Tack för visat intresse!

Protokoll - kompletterande samrådsmöte hamnverksamhet

Deltagare:

Namn	*Organisation*
Emma Breitholtz *(EB)*	SKB
Erik Setzman *(ES)*	SKB
Klas Källström *(KK)*	SKB
Sara Norden *(SN)*	SKB
Benjamin Rönne-Petersen *(BR)*	SKB
Sven Jönsson *(SJ)*	SKB
Staffan Holmberg *(SH)*	SKB
Therese Myhrberg *(TM)*	Konsult SKB
Bernt Forsberg *(BF)*	Länsstyrelsen i Uppsala län
Madelene Krantz Frid *(MK)*	Länsstyrelsen i Uppsala län
Gudrun Robinsson *(GR)*	Länsstyrelsen i Uppsala län
Daniel Melin *(DM)*	Länsstyrelsen i Uppsala län
Emilia Wolfhagen *(EW)*	Länsstyrelsen i Uppsala län
Marie Berggren *(MB)*	Östhammars kommun
Anna Bergsten *(AB)*	Östhammars kommun
Johan Gustafsson *(JG)*	Östhammars kommun
Sofie Gisslen Telning *(SG)*	Östhammars kommun
Samuel Sundin *(SS)*	Östhammars kommun
Mattias Nyström *(MN)*	Östhammars kommun
Per Stenhammar *(PS)*	Sjöfartsverket
Jennifer Ferccaine *(JF)*	Sjöfartsverket
Lennart Sorby *(LS)*	Havs- och vattenmyndigheten
Rebecca Laitinen (RL)	Forsmarks Kraftgrupp AB
Viktor Veiksaar (VV)	Forsmarks Kraftgrupp AB
Robert Larsson (RL)	Forsmarks Kraftgrupp AB

Tid: 2022-05-03, kl. 09.00–11.00
Plats: Teamsmöte

Agenda:

- Presentation av deltagare
- Inledning: tidigare samråd och behov av komplettering
- Kompletteringens omfattning och avgränsning
- Planerad verksamhet
- Alternativredovisning
- Preliminär bedömning av miljöeffekter
- Planerade utredningar och preliminärt innehåll i kompletterande MKB

Till mötet hölls en powerpoint-presentation.

PDF rendering: DokumentID 1980371, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

1 Inledning

ES beskriver syftet med hamnansökan, vad hamnen används till idag och planerat syfte med hamnverksamheten framöver – med nytt tillstånd för hamnverksamhet. Historiken över hamnansökan och planerat kompletterande samråd beskrivs (Bild 1-6 i presentationen).

Länsstyrelsen (BF): Länsstyrelsen yttrade sig senast februari 2017 över kompletteringsbehov för hamnansökan. Det är längesen det initiala samrådet ägde rum (hösten 2016). Det finns synpunkter som kan beröra det tidigare inlämnade materialet vilket skapar en risk för en gråzon när vi nu lämnar synpunkter. Det kan därför vara en möjlighet att uppdatera ansökan nu även efter tidigare synpunkter så att ansökan blir up-to-date.
EB: Det är bara bra om ni framför era synpunkter i en helhetsbild. Vi ser positivt på det.

2 Kompletteringens omfattning och avgränsning

ES beskriver avgränsningen av kompletteringen och vad den planeras omfatta (Bild 7-8 i presentationen).

Inga frågor.

3 Planerad verksamhet

SJ redogör för vilka vattenområden som planeras tas i anspråk för de nu planerade arbetena.
SJ beskriver fortsatt de ändrade transportflödena till hamnen, ändringen av verksamhetsområde för hamnen samt vilka reparationsarbeten som planeras. (Bild 9-13 i presentationen).

Länsstyrelsen (DM): Har ni redan nu uteslutit alternativet att använda spont för vattenarbeten?
SJ: Vi är i analysfasen nu och utreder olika alternativ. Vi ser svårigheter med att använda spont men kommer att beskriva båda alternativen i ansökan.
Länsstyrelsen (DM): Man kommer väl att villkorsreglera olika beroende på vilket val det blir?
ES: Ja men man kommer kunna villkorsreglera båda lösningarna/teknikerna.

Länsstyrelsen (BF): Är det för tidigt att utreda om det kommer finnas en kross?
KK: Det är inget vi söker för nu, det ligger inom ramen för SFR-ansökan, inte hamnen.

Östhammar kommun (AB): Ni har ju i ansökan ändrat så att det inte är något bergupplag i hamnen, men massor som kommer från kärnbränsleförvaret skulle väl kunna behöva mellanlagras i hamnen? Så att det inte blir något problem där när man är färdiga med SFR och hamnen och inte har ansökt om ett tillfälligt bergupplag.
EB: I bästa fall hoppas vi kunna tillgodogöra oss massorna inom området.
KK: När SFR-utbyggnad är klar kommer man ha även ha det bergupplaget fritt, så det kan bli så att man kan nyttja det för kärnbränsleförvarets behov.

SJ går igenom alternativen för nya kajplatser (Bild 14-15 i presentationen).

Sjöfartsverket (JF): Lotsområdet har varit i samråd angående de två alternativen, och vi har åsikter redan nu angående de alternativa kajplatserna. Vi avråder från genomförande av alternativ 2 (kajplats mitt i hamnbassängen), men det ser bra ut med kajplats 3 på insidan av piren.
KK: Vad bra, det är vårt huvudalternativ. Vad är era anledningar till detta?
Sjöfartsverket (PS): Det handlar om utrymme för att vända fartygen. Skulle man anlägga en pir enligt alternativ 2 skulle det bli svårt att gå in med ett fartyg som behöver vända. Man kan även notera att om man behöver vända fartyg utanför hamnbassängen så är det begränsat om utrymme för detta, och kan kräva åtgärder som muddring eller dylikt.

PDF rendering: DokumentID 1980371, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

SJ beskriver planerade skyddsåtgärder. Siltgardin planeras att användas vid arbeten inom hamnbassängen. Vid arbeten utanför hamnbassängen planeras det att användas om det behövs. (Bild 16 i presentationen)

Länsstyrelsen (DM): Vad är det för djup i hamnbassängen?
SJ: Cirka 5 meter.

Sjöfartsverket (JF): Siltgardiner innebär en risk när m/s Sigrid ska gå in i hamnen. Det kan vara nautiskt farligt.
SJ: Lotsar bör kunna svara på detta. Antalet transporter med m/s Sigrid är hemligt, men det rör sig bara om ett fåtal. Under tiden för arbetena kommer det inte heller finnas behov av sjötransporter av bergmassor.
Sjöfartsverket (JF): Det handlar inte om det, utan om placeringen av siltgardinerna. Det är viktigt att de inte kommer för nära m/s Sigrid. Det finns risker både med siltgardiner och skyddslänsar, särskilt när vattenområdet är begränsat kan det bli trångt.
SJ: Vi har inte detaljprojekterat detta än, men vi tar med oss det.

Länsstyrelsen (BF): Kan fartyg komma att lägga till på m/s Sigrids lastplats tillfälligt?
SJ: Vi kommer bara ta in ett fartyg åt gången då det är begränsat i farleden, så det kan blir så att fartyg lägger till temporärt på m/s Sigrids plats.

Länsstyrelsen (BF): Hur ordnar ni med spill- och gråvatten?
SJ: Det ordnar vi på m/s Sigrids plats där det finns utrustning för detta.

Länsstyrelsen (BF): Kommer det finnas elanslutning på den nya kajplatsen?
SJ: Det kommer finnas på båda kajplatserna. Det blir troligen 63 ampers anslutning.
Länsstyrelsen (BF): Gäller det även för m/s Sigrid?
SJ: Vi får kolla upp detta.

Länsstyrelsen (BF): Kommer det finnas förutsättningar för att ta emot avfall i hamnen?
EB: Ja, vi kommer att belysa det.

4 Preliminära miljöeffekter och innehåll i kompletterande MKB

SN beskriver preliminära miljöeffekter. De som bedöms vara aktuella rör naturmiljö och vattenkvalitet, risker samt buller. Förslaget till upplägg för kompletterande MKB visas (Bild 17-20 i presentationen).

Länsstyrelsen (EW): Påverkan på fåglar kommer ingå i bedömningen, kan det bli påverkan på fisk också? Alltså från undervattensbuller till följd av pålning?
SJ: Det kommer vara skruvpålning som inte är lika bullrande, men vi tar med oss det.

Länsstyrelsen (DM): Det kommer ju bli gjutning av betong i vattenområdet, det kan innebära en risk för förhöjt pH och spridning av detta i vattnet.
SN: Vi tar med oss det.

Länsstyrelsen (DM): När ni provtar föroreningar i sediment är det bra att tänka på vilka parametrar ni använder, kopplat till miljökvalitetsnormer.
SN: Det har vi tänkt på och kommer att göra.

PDF rendering: DokumentID 1980371, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

Länsstyrelsen (BF): Ni hade ju tänkt ha utsläpp för spill- och gråvatten bara vid kajplats två, men kajplats 3 kommer väl att nyttjas mest frekvent. Ni bör därför överväga möjligheten att även ta emot spill- och gråvatten vid kajplats 3.
SJ: Vi tar till oss det, får diskutera och återkomma.
Länsstyrelsen (BF): Om ni inte bedömer det som möjligt får ni redovisa skälen för det i miljökonsekvensbeskrivningen.

Länsstyrelsen (DM): Var tänkte ni ta upp skyddsåtgärder i MKB:n?
SN: Det kan vara en egen punkt, det kommer tas med.
Sjöfartsverket (JF): Även vilka riskreducerande åtgärder som vidtas bör vara med.

Länsstyrelsen (EW): Påverkan på närliggande Natura 2000-områden och artskydd bör vara med.
SN: Vi tar med det.

Länsstyrelsen (BF): Kommer kontrollprogram tas upp i MKB:n?
EB: Vi beskriver att det kommer att tas fram ett kontrollprogram, men det tas ej fram i samband med ansökanshandlingarna.
Länsstyrelsen (BF): Vi är inte så förtjusta i yrkanden om att godkänna ett kontrollprogram. Det är bättre att det formuleras som att det ska tas fram i samråd med oss innan verksamheten påbörjas.
EB: Ja, vi tar med oss det.

Länsstyrelsen (BF): Det finns planer på att bygga ut en anläggning för tillverkning av elektrobränsle i Forsmark som väl är ganska transportintensiv. Kan det vara så att hamnen upplåts för denna typ av transporter?
EB: Den här ansökan omfattas inte av det. De har precis initierat sin samrådsprocess.

Östhammar kommun (AB): Ingår kumulativa effekter i MKB:n?
EB: Ja det ingår.

Östhammar kommun (AB): Kommer hamnverksamheten (fartygen) kräva ett ökat behov av färskvatten?
KK: Vi vet ej hur fartygens behov av färskvatten ser ut. Men vi tar med oss den frågan och ser till att det finns täckning för det behovet.

Länsstyrelsen (BF): Dagvatten - kommer ni att beskriva det?
EB: Ja, det kommer beskrivas i handlingarna.

Länsstyrelsen (BF): Kommer ni skicka ut anteckningar från dagens möte?
EB: Normalt lämnas det in som en bilaga till samrådsredogörelsen. Men vi kan lösa det.

SKB tackar för värdefulla synpunkter.
Mötet avslutas.

Vid protokollet // Therese Myhrberg

PDF rendering: DokumentID 1980371, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Öppen

LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

2022-05-19

Dnr: 551-7536-2016
Anl: 0382-60-004

Svensk Kärnbränslehantering AB
Box 250

101 24 Stockholm

registrator@skb.se

Kompletterande avgränsningssamråd om bedrivande av hamnverksamhet inom fastigheten Forsmark 6:8 i Östhammars kommun

Bakgrund

Svensk Kärnbränslehantering AB, org nr 556175-2014, (SKB) har inkommit med ett samrådsunderlag för hamnen i Forsmark och efterfrågat Länsstyrelsens synpunkter. Länsstyrelsen har tidigare yttrat sig i februari 2017 över kompletteringsbehov för SKB:s hamnansökan till Mark- och miljödomstolen i mål M6009-16.

SKB har genomfört ett kompletterande samrådsmöte den 3 maj 2022 och har därefter översänt ett protokoll från samrådsmötet. Detta yttrande tar sin utgångspunkt i att synpunkter som antecknats i protokollet tas i beaktande och att detta yttrande därför ska ses om ett förtydligande och en komplettering av tidigare lämnade synpunkter.

Länsstyrelsens bedömning av vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen särskilt bör beskriva de kumulativa effekterna från den planerade verksamhetens anläggningsarbeten och den förändring som följer av förändrade driftsförhållanden relativt den industriella verksamheten som bedrivs i området av SKB och Forsmarks kraftgrupp.

I övrigt anser Länsstyrelsen att provtagning bör ske av hamnbassängens botten med avseende på parametrar som är reglerade genom miljökvalitetsnormerna för vatten. Vidare bör man föra ett resonemang om eventuell spridning av föroreningar från andra närliggande miljöfarliga verksamheter medför att ytterligare parametrar än branschspecifika ska ingå i provtagningen. Resultatet av genomförda provtagningar ska redovisas och hanteras på så sätt att planerade arbeten med fördjupningar och muddringar av hamnen beaktar eventuell förekomst av förorenade sediment i hamnen.

Dagvattenbehandling bör beskrivas och utformas efter de föroreningar som finns och kan förväntas av tillståndssökt verksamhet. Åtgärder som minimerar spridning och uppkomst av förorenat dagvatten till recipient bör eftersträvas.

POSTADRESS 751 86 Uppsala GATUADRESS Bäverns gränd 17
TELEFON 010-22 33 000 FAX 010-22 33 010
E-POST uppsala@lansstyrelsen.se WEBBPLATS www.lansstyrelsen.se/uppsala

PDF rendering: DokumentID 1982179, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Utrustning för hantering av föroreningar behöver beskrivas i ansöknings-handlingarna, t.ex. typ och placering av oljeavskiljare samt utrustning för övervakning av dess funktion.

Förutsättningen för elanslutning av angörande fartyg behöver beskrivas, dels för de fartyg som transporterar bergmassor, dels även för fartyg som används för transport av radioaktivt avfall. I händelse av att det kommer att finnas begränsningar för att försörja fartygen vid kaj med el från det fasta elnätet på land, ska konsekvenserna av detta redovisas samt vilka åtgärder som krävs för att nå en högre grad av nyttjande av el via kabel från kaj i stället för elförsörjning via el som genereras från fartygens hjälpmotorer.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör också innehålla ett avsnitt som ger en samlad bild av klimatpåverkan från sökt verksamhet, dels under perioden för anläggande av ny kaj dels det efterföljande driftskedet för hamnen. Vidare bör miljökonsekvensbeskrivningen visa vilka åtgärder som har störst effekt för att verksamheten ska nå netto-noll utsläpp avseende klimatpåverkan till år 2030 respektive 2040.

De som deltagit i beslutet

Beslut om yttrande i detta ärende har fattats av enhetschef Ida Lindén med miljöskyddshandläggare Bernt Forsberg som föredragande. I beslutet har miljöskyddshandläggare Madelene Krantz Frid deltagit

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

PDF rendering: DokumentID 1982179, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Verksamhet Växande
Anna Bergsten

Svensk Kärnbränslehantering AB
(registrator@skb.se)

Samrådssynpunkter – kompletterande samråd för hamnverksamhet i Forsmarks hamn

Svensk kärnbränslehantering AB (SKB) genomför under perioden den 14 april till den 13 maj 2022 ett kompletterande samråd för tillståndsprövningen enligt miljöbalken för hamnverksamheten i Forsmarks hamn. SKB har meddelat att de har för avsikt att lämna in en komplettering av ansökan sommaren 2022. Den ursprungliga ansökan om hamnverksamhet lämnades in i oktober 2016 men har varit vilandeförklarad i avvaktan på regeringens tillåtlighetsbeslut om utbyggnad av slutförvaret för låg- och medelaktivt avfall (SFR) och slutförvaret för använt kärnbränsle (Kärnbränsleförvaret). Regeringen fattade beslut om tillåtlighet i december 2021 och i januari 2022.

I samband med att SKB meddelade att de inleder kompletterande samråd skickades ett samrådsunderlag ut. Det kompletterande samrådsunderlaget innehåller en översiktlig beskrivning av de planerade ändringarna av hamnverksamheten jämfört med den ursprungliga ansökan och av miljökonsekvenserna av den förändrade utformningen.

Ett digitalt samrådsmöte genomfördes den 3 maj 2022. Vid mötet deltog representanter från SKB, Östhammars kommun, Länsstyrelsen i Uppsala län, Sjöfartsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Forsmarks kraftgrupp AB (FKA). Från Östhammars kommun deltog representanter från verksamhet Växande kommun, Miljöenheten, Byggenheten och Planenheten.

Bakgrund

Hamnen i Forsmark ägs och drivs idag av FKA och används nästan uteslutande för transporter av radioaktivt material med SKB:s fartyg m/s Sigrid. Hamnverksamheten omfattas idag av kärnkraftverkets miljötillstånd. SKB:s planerade anläggningsprojekt i Forsmark (SFR och Kärnbränsleförvaret) kommer att generera stora mängder bergmassor och överskottet planeras att i möjligaste mån transporteras bort sjövägen.

Syftet med ansökan om hamnverksamhet är att få till stånd ett samlat tillstånd till befintlig och framtida hamnverksamhet för de behov som kommer att föreligga för all den kärntekniska verksamheten i Forsmark. Två stora och viktiga behov är för transporter av radioaktivt material och utskeppning av bergmassor.

PDF rendering: DokumentID 1981594, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Arbetet med utformningen av hamnen har fortsatt sedan ansökan lämnades in 2016. SKB avser nu att genomföra vissa åtgärder i vattenområdet i eller i anslutning till hamnen som inte ingick i den tidigare ansökan. Ansökan behöver därför kompletteras och ett nytt samråd genomföras.

De ändringar i hamnansökan som SKB redovisar för i samrådshandlingarna är reparation av befintlig kaj och erosionsskydd samt en ny kajplats. Förändringarna rör endast hamnens utformning och innebär inte någon ändring i till exempel transportflöden.

Östhammars kommuns synpunkter

Östhammars kommun framförde i huvudsak sina synpunkter på samrådsmötet den 3 maj 2022 men vill med detta skriftliga yttrande komplettera tidigare framförda synpunkter samt betona och förtydliga redan framförda synpunkter.

Östhammars kommun vill inledningsvis betona att kommunen är positivt till att SKB söker tillstånd för hamnverksamhet som möjliggör för sjötransport av bergmassor. Transport av bergmassor sjövägen innebär minskad tung trafik på vägarna till och från Forsmark vilket är viktigt för att minimera trafikrelaterade störningar för boende längs vägarna.

Ny kajplats

SKB föreslår i sin ansökan två alternativ för ny kajplats. Östhammars kommun förordar att SKB väljer ett alternativ innan den kompletterande ansökan lämnas in. Kommunen anser att en ansökan innehållande båda alternativen riskerar att skapa otydligheter i vad ansökan avser samt svårigheter i tolkningen av den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och vid kravställning gällande skyddsåtgärder och villkor. När det finns tillräckligt underlag för att komplettera ansökan i denna del bör, enligt kommunens bedömning, SKB ha det underlag som krävs för att välja alternativ.

Arbeten i vatten

Östhammars kommun ser positivt på att arbeten i vatten enligt samrådsunderlaget ska göras innanför grumlingsskydd samt att en inventering av naturvärden ska genomföras under sensommaren. Det är viktigt att det i MKB:n tydliggörs hur man säkrar grumlingsskyddet samt hur inventeringsresultatet eventuellt påverkar utformningen och genomförandet.

Bergupplag

I den ursprungliga ansökan anges att det planeras för en upplagsyta vid hamnen för bergmassor inför utskeppning, huvudsakligen för bergmassor som uppkommer vid Kärnbränsleförvaret. Vid samrådsmötet den 3 maj meddelade SKB att denna del utgår och att frågan om eventuellt upplag för bergmassor från Kärnbränsleförvaret kommer att utredas i samband med prövningen av det slutförvaret.

Östhammars kommun ställer sig frågande till att denna fråga skjuts på framtiden. Kommunen anser att verksamheten i sin helhet bör omhändertas i ansökan och i den medföljande MKB:n och att det hade varit önskvärt med ett tydliggörande från SKB gällande eventuellt behov av upplagsytor för bergmassor från Kärnbränsleförvaret. Kommunen uppfattar att bergupplagen som ingår i SKB:s

PDF rendering: DokumentID 1981594, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

ansökan om utbyggnad av SFR är för bergmassor från SFR och inte för upplag av bergmassor från Kärnbränsleförvaret inför utskeppning via hamnen.

Vattenförsörjning
Den sökta verksamheten innebär att fler fartygstransporter kommer att anlända till hamnen, vilket finns beskrivet i MKB:n som SKB lämnade in med ansökan 2016. När fartygen ligger i hamnen kan det finnas behov av att fylla på dricksvatten och/eller tömma avloppsvatten. Tillgången på färskvatten är generellt begränsad i Östhammars kommun.

Östhammars kommun önskar ett tydliggörande av vilka mängder vatten det kan bli aktuellt att försörja fartyg i hamnen med och hur detta vattenbehov avses att lösas. Kommunen anser även, vilket framfördes redan i kommunens yttrande över ansökan 2017, att omhändertagandet av avloppsvatten från fartyg och dess eventuella påverkan på avloppsreningsverket i Forsmark bör beskrivas.

Kumulativa effekter
De nu tillkommande ändringarna av verksamheten innebär att det kommer att utföras arbeten i vatten som till exempel kan orsaka grumling. Östhammars kommun vill betona vikten av att kumulativa effekter beskrivs i kompletteringen av ansökan. Både utbyggnaden av SFR och etableringen av anläggningar för det sökta uttaget av havsvatten riskerar att sammanfalla i tid med arbetena i hamnen.

Marie Berggren
Verksamhetschef Växande kommun

PDF rendering: DokumentID 1981594, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

PDF rendering: DokumentID 1981594, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

SJÖFARTSVERKET
Maritim Samverkan och Utveckling

Handläggare, direkttelefon
Jennifer Ferccaine, 010-478 52 39

Datum
2022-05-04

Vår beteckning
22-02161

Ert datum
2022-04-14

Er beteckning
1974757

Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för mark- och vattenskydd

Sjöfartsverkets yttrande - Samråd hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Östhammars kommun.

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten.
Verksamheten bedrivs med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten.
Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas.
Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.
I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat samråd.

Kompletterande avgränsningssamråd för hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Östhammars kommun.

Den planerade hamnverksamheten prövas i ett separat tillståndsärende.

SKB planerar att genomföra vissa åtgärder som inte har tagits upp i tidigare samråd och ansökan för att möjliggöra att kunna ta emot och hantera planerade fartygstransporter för byggande och drift av de kärntekniska verksamheterna.

Åtgärder är vattenverksamheter såsom reparationsarbeten av befintlig kaj och erosionsskydd, samt nya kajlägen för transportfartyg av bland annat bergmassor.

- *Reparation av strandlinje och erosionsskydd.*
- *Reparation av kajplats 2 och ro-ro ramper.*
- *Alternativ 1 på nytt kajläge: Kajplats 3 på insidan av piren.*
- *Alternativ 2 på nytt kajläge: Kajplats 3 och 4 i hamnbassängen.*

Förändringarna medför inte någon ändring av tidigare redovisad hamnverksamhet, transporter utan rör endast hamnens utformning.

PDF rendering: DokumentID 1980691, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Leveransadress
af Pontins väg 6

Postadress
115 21 STOCKHOLM

Telefon
0771 63 00 00

Organisationsnummer
202100-065401

E-post
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Yttrande

Sjöfartsverket har utifrån underlaget inget att erinra mot vattenverksamheterna, men har synpunkter på ett av de föreslagna kajlägena.

Alternativ 1
Kajplats 3 på insidan av piren

Sjöfartsverket anser att det går bra med föreslagen kajplats på insidan av piren.

Alternativ 2
Kajplats 3 och 4 i hamnbassängen

Sjöfartsverket avråder från kajplatser i hamnbassängen, pga. att fartyg vid ankomst/avgång till/från kajplats 2 inte kommer att kunna vända runt i hamnbassängen, utan måste vända runt utanför hamnbassängen.

Det är dock ett begränsat vattenområde även utanför hamnbassängen, vilket innebär att åtgärder kan behövas för att möjliggöra för fartyg att vända runt, exempelvis att utöka vattenområdet genom muddring inklusive förändring av befintlig utmärkning.

Maritima riskanalyser

En maritim riskanalys bör upprättas där eventuella maritima risker finns kartlagda och utredda, för att säkerställa val av nytt kajläge.

En maritim riskanalys bör också upprättas för de maritima risker som arbetet kan medföra och som kan väntas uppstå under anläggningsfasen samt förebyggande riskreducerande åtgärder som ska tillämpas under arbetet.

Riskanalyserna ska visa på om det kan finnas risker såsom risk för påkörning och kollision och om dessa kan anses acceptabla eller inte samt om eventuella riskreducerande åtgärder kan/behöver vidtas etc.

Framtida behov av lotsning

Sjöfartsverket önskar fortsatt samråd kring behovet av lotsning.

Villkor och synpunkter vid fortsatt ansökan

Inför anläggningsfasen har Sjöfartsverket nedanstående villkor och synpunkter.

PDF rendering: DokumentID 1980691, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Villkor

Information Ufs-redaktionen (Underrättelser för sjöfarande)

Senast **tre (3)** veckor före arbetet påbörjas, ska detta meddelas till Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen för information till sjöfarten via sjöfartens informationsvägar.

Informationen ska innehålla uppgifter över område, omfattning (inklusive eventuella dykarbeten), tidplan och kontaktuppgifter (till ansvarig enhet eller arbetsledning som utför arbetet och VHF anropskanal till arbetsfartyg) samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken, angivande av koordinater i SweRef 99 TM.

När byggnationen färdigställts ska koordinater på förändringar rapporteras till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort.

Koordinaterna ska levereras i SweRef 99 TM och eventuellt ritningsunderlag levereras i DWG-format eller shape-fil.

Förändringar, såsom utmärkning, strandlinje och djup som medför förändring av sjökortsinformationen ska positionsbestämmas, sjömätning enligt internationell standard FSIS-44, och rapporteras för uppdatering av sjökort.

Om arbetet avslutas tidigare än planerat ska detta meddelas Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen samt övriga berörda.

Ufs-redaktionen
0771-63 06 05
ufs@sjofartsverket.se

Information VTS (Vessel Traffic Services)

Ansvarig arbetsplatsledning ska informera VTS vid första arbetsdagens början respektive sista arbetsdagen då arbetena har avslutats samt också vid eventuella förändringar eller uppkomna problem.

Informera VTS när någon oförutsedd händelse inträffar, exempel hinder, incident eller olycka, som kan påverka säkerheten för sjötrafiken som trafikerar området.

Denna information ska också delges Ufs-redaktionen.

VTS Stockholm
VHF kanal 73
0771-63 06 65
vtsec@sjofartsverket.se

PDF rendering: DokumentID 1980691, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Synpunkter

Konstruktioner och utformning

Vid planering av byggnationers utformning bör hänsyn tas till bl.a. svallpåverkan från förekommande sjötrafik.

Detta gäller även svallpåverkan under anläggningsfasen.

Säkerhetshöjande åtgärder

Sjöfartsverket förutsätter att byggnationer förses med säkerhetshöjande åtgärder; belysning och reflexer med lämpligt intervall, för att underlätta upptäckt i mörker och nedsatt sikt och därmed förhindra påkörning.

Belysning utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

Arbete i vattenområde

Åtgärder vidtas för att minimera negativ påverkan på sjöfartens framkomlighet under arbetet.

Arbetsområdet bör tydligt märkas ut för att förhindra påkörning.

Arbetsbelysning utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation.

Skyddslänsar inklusive siltgardiner

Användning av skyddslänsar och siltgardiner kan innebära en påkörningsrisk och placering av dessa bör ske i samråd med Sjöfartsverket så att de inte är ett hinder för den sjötrafik som trafikerar området.

Skyddslänsar och siltgardiner bör märkas ut tills att de tas bort när arbetena är avslutade.

Utmärkning

För alla förändringar som flyttning, indragning eller nyetablering av utmärkning för sjöfarten, även tillfälliga under anläggningsfasen ska tillstånd sökas hos Transportstyrelsen, sjofart@transportstyrelsen.se.

Avlysning

Om behov av avlysning av vattenområde föreligger ska detta sökas hos Länsstyrelsen.

PDF rendering: DokumentID 1980691, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Sjöfartsverkets tidigare yttranden

Utdrag från Sjöfartsverkets tidigare yttranden angående ansökan från Svensk Kärnbränslehantering AB om tillstånd till hamnverksamhet vid Forsmarks hamn.

Samråd daterat 2016-09-09, kungörelse daterat 2016-12-12 och underrättelse daterat 2017-07-17.

Används fartyg, för transport av bergmassor, enligt de dimensioner som anges i underlaget, innebär det att dessa är lotspliktiga. Uppgår antalet anlöp till de 10 – 16 per vecka som anges i underlaget innebär det en kraftig ökning av trafiken till och från Forsmarks hamn vilket leder till ökat behov av lotsning och att lotsningsresurserna måste anpassas därefter.

Skulle antalet anlöp upp gå till 16 per vecka krävs fyra lotsar för att tillgodose detta behov. Att rekrytera och utbilda en lots tar minst två år. En förutsättning för att transporten av bergmassor ska fungera så som beskrivits i underlaget är därför att fortsatt samråd söks med Sjöfartsverket under tillståndsprocessen, samt underrättas omgående när det står klart att fartygsanlöpen kommer att öka till och från Forsmarks hamn.

För information så finns möjligheten för befälhavare på fartygen att söka ledanknuten lotsdispens, vilket görs hos Transportstyrelsen.

Sjöfartsverket lämnar upplysningsvis följande information:

I handlingarna anges maximalt djupgående 4,5 meter.

Korrekt uppgift är att tillåtet maximalt djupgående är 4,9 meter för fartyg enligt de restriktioner som finns idag.

Ärendet har handlagts av Infrastruktursamordnare Maritim Samverkan och Utveckling, Jennifer Ferccaine i samråd med Lotsområdeschef Stockholm, Per Stenhammar.

PDF rendering: DokumentID 1980691, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Datum
2022-05-13

Dnr/Beteckning
TSS 2022-1462

Svensk Kärnbränslehantering AB
registrator@skb.se

Yttrande över kompletterande samråd – Hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Östhammars kommun

Bakgrund

Svensk Kärnbränslehantering AB har bjudit in Transportstyrelsen till att kompletterande samråd för hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Östhammars kommun. Det kompletterande samrådet är en fortsättning på samråd som hölls 2016 där Transportstyrelsen svarade genom ärende TSS 2016-2775. Det kompletterande samrådet avser ombyggnation samt förstärkning av kajer och erosionsskydd, tillfartsleden till hamnen omnämn inte i underlaget.

Yttrande

Transportstyrelsens yttrande är ur sjöfartsynpunkt.

Vi hänvisar till Transportstyrelsens tidigare yttrande i ärendet samt ger följande kompletterande synpunkter.

Vid utformning av farleder och hamnar bör Transportstyrelsen riktlinjer för farledsutformning (TSS 2019-2204) beaktas. Utgångspunkten för design och dimensionering av kaj och omgivande hamnbassäng bör vara det största representativa fartyg som planeras att angöra hamnen.

Förtöjningsanordningar som pollare, dykdalber och landgångar konstrueras med utgångspunkt från den planerade trafiken. Förslaget bör samrådas med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Sjöfartsrelaterade risker avseende anläggnings- och driftsfas bör analyseras och tas upp som en del av handlingarna i tillståndsprocessen. Vid nyetablering eller betydande ombyggnation av kajer rekommenderar vi att en fartygssimulering genomförs som en del i riskutvärderingen för att utvisa om

TS1004, v04.00, 2021-03-12

PDF rendering: DokumentID 1981754, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping
Besöksadress
Olai kyrkogata 35, Norrköping

Telefon 0771-503 503
Telefax 011-185 256

transportstyrelsen.se
sjofart@transportstyrelsen.se

Joakim Lindvall
Infrastrukturenheten
Sektionen för sjötrafik
joakim.lindvall@transportstyrelsen.se
010-495 65 24

- hamn och kaj är utformad och dimensionerad för den planerade sjötrafiken
- farledsutmärkningen är optimerad i förhållande till sjötrafiken
- det finns behov av restriktioner för sjötrafiken dvs. vind- och siktgränser, behov av bogserbåtar eller övrig trafikreglering.

Projektet bör i ett tidigt skede utreda om tillfartslederna till den nya hamnen är dimensionerade och utformade för den planerade sjötrafiken. Detta bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Då utformning av kajer, hamnbassäng och tillfartsleder beror av de fartyg som ska trafikera hamnen bör dessa redovisas inklusive dess dimensioner.

Ärendet har avgjorts av sektionschef Johan Skogwik. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog nautiska handläggare Joakim Lindvall, föredragande.

Johan Skogwik
Sektionen för Sjötrafik

PDF rendering: DokumentID 1981754, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Maria Berg Estra

Från: SKB Registrator
Skickat: den 25 maj 2022 09:45
Till: SKB Registrator
Ämne: VB: Inbjudan till kompletterande avgränsningssamråd om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn i Östhammars kommun (SSM2022-3295-1) /1980157

Från: Egan, Michael <Michael.Egan@ssm.se>
Skickat: den 27 april 2022 19:01
Till: Erik Setzman <Erik.Setzman@skb.se>
Ämne: SV: Inbjudan till kompletterande avgränsningssamråd om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn i Östhammars kommun (SSM2022-3295-1)

This e-mail is from an external source - be cautious and only click links or open attachments if you trust the sender.

Hej,

Tack för inbjudan till och underlag för SKB:s kompletterande samråd enligt miljöbalken avseende Forsmarks hamn. Myndigheten har tagit del av innehållet i det underlag som skickades ut och noterar att SKB anger att de planerade förändringarna gentemot tidigare inlämnad ansökan (huvudsakligen avseende hamninfrastruktur) ”*medför inte någon ändring av tidigare redovisad hamnverksamhet*”.
Mot denna bakgrund drar SSM slutsatsen att det aktuella kompletterande samrådet inte berör några frågor som har med strålsäkerheten att göra. Myndigheten har därför inte för avsikt att delta vid det samrådsmöte som är planerat till den 3 maj.
SSM skulle vilja dock ta tillfället i akt och erinra om myndighetens yttrande till mark- och miljödomstolen över SKB:s ursprungliga ansökan enligt miljöbalken avseende utökad hamnverksamhet (SSM2016-5420-2), där SSM bedömde att den sökta verksamheten ”*inte leder till negativa konsekvenser för strålsäkerheten så länge de planerade transporterna av bergmassorna kan hållas skilda från transporterna av radioaktivt material, både på land och till sjöss*”.

Med vänlig hälsning
Michael Egan

Michael Egan
Strålsäkerhetsmyndigheten
Swedish Radiation Safety Authority

Enheten Tillståndsprövning kärnteknik
Department for Licensing of Nuclear Facilities

Avdelningen Beredskap och tillståndsprövning
Emergency Preparedness, Security and Licensing Division

SE-171 16 Stockholm
Solna strandväg 96

Tel: + 46 8 799 43 14
Mobil: + 46 739 87 79 15
Fax: + 46 8 799 40 10
Web: stralsakerhetsmyndigheten.se

Från: Erik Setzman <Erik.Setzman@skb.se>
Skickat: den 14 april 2022 11:28
Till: 'uppsala@lansstyrelsen.se' <uppsala@lansstyrelsen.se>; 'osthammardirekt@osthammar.se' <osthammardirekt@osthammar.se>; 'havochvatten@havochvatten.se' <havochvatten@havochvatten.se>;

PDF rendering: DokumentID 1982622, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

'sjofartsverket@sjofartsverket.se' <sjofartsverket@sjofartsverket.se>; Registrator <Registrator@ssm.se>; 'Forsberg Bernt' <bernt.forsberg@lansstyrelsen.se>; Berggren, Marie <Marie.Berggren@osthammar.se>; 'Malin Hemmingsson' <malin.hemmingsson@havochvatten.se>; Bratt, Annika <Annika.Bratt@ssm.se>
Kopia: SKB Registrator <registrator@skb.se>; Therese Myhrberg <therese.myhrberg.konsult@skb.se>
Ämne: Kompletterande samråd enligt 6:e kap miljöbalken - Hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Östhammars kommun

Hej,

I bifogade filer finner Ni inbjudan till och underlag för vårt rubricerade och kompletterande samråd enligt miljöbalken avseende Forsmarks hamn i Östhammars kommun.

En särskild inbjudan/kallelse med möteslänk till det i bifogad samrådsinbjudan aviserade samrådsmötet, som kommer att hållas digitalt tisdagen den 3 maj kl 9-11, kommer att sändas till Er via e-post efter påskhelgen.

Med vänlig hälsning

Erik Setzman, miljösamordnare

Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB)
Box 3091
169 03 SOLNA
08 – 459 84 00 växel, 459 84 98 direkt
070 – 227 28 03 mobil
erik.setzman@skb.se

Så här behandlar myndigheten dina personuppgifter:
Behandling av personuppgifter

PDF rendering: DokumentID 1982622, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Maria Berg Estra

Från: Lennart Sorby <lennart.sorby@havochvatten.se>
Skickat: den 4 maj 2022 14:39
Till: SKB Registrator; Erik Setzman
Kopia: Havs- och vattenmyndigheten
Ämne: Samråd enligt miljöbalken om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn

This e-mail is from an external source - be cautious and only click links or open attachments if you trust the sender.

HaV dnr: 02530-2016

Samråd enligt miljöbalken om bedrivande av hamnverksamhet i Forsmarks hamn, Östhammars kommun, Uppsala län

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i ärendet.

Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Lennart Sorby
Verksamhetsutvecklare
Miljöprövningsenheten
Havs- och vattenmyndigheten
+46106986013

Gullbergs Strandgata 15, 411 04 Göteborg
Box 11930, SE-404 39 Göteborg
lennart.sorby@havochvatten.se
www.havochvatten.se

Havs- och vattenmyndigheten behandlar dina personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen och myndighetens dataskyddspolicy, läs mer på www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter

SwAM processes your personal data in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) and our Data Protection Policy, see www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter

PDF rendering: DokumentID 1980670, Version 2.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern

Maria Berg Estra

Från: Anna.Lindberg@Naturvardsverket.se
Skickat: den 28 april 2022 13:17
Till: SKB Registrator
Ämne: Samråd hamnverksamhet

This e-mail is from an external source - be cautious and only click links or open attachments if you trust the sender.

Naturvårdsverket har beretts tillfälle att lämna synpunkter i kompletterande samråd för hamnverksamhet vid Forsmarks hamn i Östhammars kommun (Naturvårdsverket ärende NV-04724-22.

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter.

Hälsningar Anna Lindberg

ANNA LINDBERG
Miljöjurist

NATURVÅRDSVERKET
Industrienheten
BESÖK: Virkesvägen 2, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
TELEFON: 010-698 16 50
INTERNET: naturvardsverket.se
FACEBOOK: facebook.com/naturvardsverket

Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

PDF rendering: DokumentID 1980118, Version 1.1, Status Preliminärt, Sekretessklass Företagsintern

Helen Åkerlund Stylin

Från: Ryen Pär <Par.Ryen@msb.se>
Skickat: den 22 april 2022 10:06
Till: SKB Registrator
Ämne: Samråd hamnverksamhet

This e-mail is from an external source - be cautious and only click links or open attachments if you trust the sender.

Till Svensk Kärnbränslehantering (SKB)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har mottagit samrådsunderlag från Svensk Kärnbränslehantering AB (SKB) rörande kompletterande samråd enligt 6 kap. miljöbalken angående åtgärder i Forsmarks hamn i Östhammars kommun.

MSB avstår från att yttra sig.

MSB:s dnr 2022-05855

Pär Ryen
Handläggare

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för hantering av industriella risker
651 81 KARLSTAD

Växel: 0771-240 240
010-240 54 01

E-post: par.ryen@msb.se
www.msb.se

PDF rendering: DokumentID 1979509, Version 1.0, Status Godkänt, Sekretessklass Företagsintern