



Agnes advokater

Till
Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

26 juni 2026

Ansökan om tillstånd m.m. enligt miljöbalken

| | |
|---------|--|
| Sökande | Fortifikationsverket (org. nr. 202100-4607) Sjöfartsverket (org. nr. 202100-0654) |
| Ombud | Advokaten Agnes Larfeldt samt bitr. jurist Lisa Nyman Agnes advokater Finnboda Kajväg 15 131 72 Nacka Telefon: 070 388 38 22 E-post: agnes@agnesadvokater.se Telefon: 070 388 38 17 E-post: lisa@agnesadvokater.se |
| Saken | Tillstånd enligt miljöbalken till muddring m.m. inom Kappelshamn hamn samt den allmänna farleden 387, Gotlands kommun, Gotlands län |

ORIENTERING

Kappelshamns hamn är belägen på den västra sidan av Kappelshamnsviken på norra Gotland. In i viken leder den allmänna farleden 387 som nyttjas huvudsakligen av trafiken till och från hamnarna vid Nordkalk/Storugns industrier, vilka är belägna på vikens östra sida.

Hamnen i Kappelshamn ägs sedan 2016 av Fortifikationsverket. Försvarsmakten ansvarar för hamnverksamheten inom hamnen, vars verksamhet är anmäld till Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM). Kajerna nyttjas emellertid inte av Försvarsmakten i dagsläget då de är i bristfälligt skick och i behov av reparation.

Fortifikationsverket har i uppdrag av Försvarsmakten att senast 2030 utveckla hamnen för att åter kunna nyttjas av Försvarsmakten. Hamnen har även bedömts vara lämplig som reservhamnskapacitet för färjetrafiken till Gotland. Projekt Kappelshamn är således ett samverkansprojekt mellan Fortifikationsverket och Sjöfartsverket, som arbetar på uppdrag av Försvarsmakten, respektive Trafikverket. Projekt Kappelshamn syftar till att möta Försvarsmaktens behov i området samtidigt som Kappelshamn hamn ska kunna utgöra reservhamnskapacitet till Visby hamn för den statligt upphandlade regionaltrafiken.

Aktuell ansökan avser tillstånd enligt miljöbalken till utförande av planerade åtgärder inom Projekt Kappelshamn. Åtgärderna innebär ut- och ombyggnad av hamninfrastrukturen bestående huvudsakligen av anläggande av ny hamnplan, kajer, pir och vågbrytare, muddring i den allmänna farleden fram till kajerna samt justerad farledsutmärkning. Vidare innefattar ansökan dispens för dumpning av de muddermassor som inte kan nyttjas inom projektet.

Ansökan har föregåtts av ett stort antal utredningar för att bedöma konsekvenserna för miljön och allmänna såväl som enskilda intressen, genom sedimentprovtagning, undersökningar av vegetation och fauna, en bullerutredning m.m. Sammanfattningsvis bedöms planerade åtgärder endast leda till en liten konsekvens för samtliga bedömda miljöaspekter, samtidigt som projektet medför en positiv konsekvens för sjöfarten och närliggande verksamheter då muddringen möjliggör att farleden kan nyttjas av fartyg med större längd, bredd och djupgående.

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| ORIENTERING | 2 |
| YRKANDEN | 6 |
| UTVECKLING AV TALAN | 7 |
| 1. Bakgrund till ansökan | 7 |
| 2. Ansökans utformning | 7 |
| 3. Referenssystem..... | 7 |
| 4. Rättsliga utgångspunkter | 7 |
| 4.1 Prövningens omfattning och avgränsning | 7 |
| 4.2 Tidigare domar och beslut | 8 |
| 5. Omgivningsbeskrivning..... | 8 |
| 5.1 Inledning | 8 |
| 5.2 Planförhållanden | 9 |
| 5.3 Riksintressen | 9 |
| 5.4 Skyddade områden | 10 |
| 6. Befintlig hamnanläggning | 10 |
| 7. Planerade åtgärder | 11 |
| 7.1 Inledning | 11 |
| 7.2 Om- och utbyggnation av hamninfrastruktur..... | 11 |
| 7.3 Muddring | 12 |
| 7.4 Hantering av muddermassor | 13 |
| 7.5 Farledsutmärkning..... | 13 |
| 8. Alternativredovisning..... | 14 |
| 8.1 Inledning..... | 14 |
| 8.2 Nollalternativ..... | 14 |
| 8.3 Alternativ lokalisering | 14 |
| 8.4 Alternativ avseende genomförande | 15 |
| 8.4.1 Masshantering..... | 15 |
| 8.4.2 Dumpningsområden | 15 |
| 8.4.3 Alternativa tekniska metoder och utformningar | 15 |
| 9. Samråd | 15 |
| 10. Miljökonsekvenser..... | 16 |

| | |
|---|----|
| 10.1 Inledning | 16 |
| 10.2 Fisk..... | 16 |
| 10.3 Fågel..... | 17 |
| 10.4 Marina däggdjur | 17 |
| 10.5 Bottenflora och fauna..... | 18 |
| 10.6 Naturmiljö på land..... | 19 |
| 10.7 Kulturmiljö..... | 20 |
| 10.8 Närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv..... | 20 |
| 10.9 Risk och säkerhet | 21 |
| 10.10 Kumulativa effekter..... | 22 |
| 11. Påverkan på skyddade områden..... | 23 |
| 11.1 Riksintressen..... | 23 |
| 11.2 Natura 2000-områden | 23 |
| 11.3 Strandskydd..... | 23 |
| 11.4 Naturvårdsområde..... | 23 |
| 12. Miljökvalitetsnormer för vatten..... | 23 |
| 12.1 Klassificering och normsättning..... | 23 |
| 12.2 Påverkan på miljökvalitetsnormerna | 24 |
| 13. Förslag till villkor och skyddsåtgärder..... | 24 |
| 13.1 Inledning..... | 24 |
| 13.2 Villkor för tillståndet | 24 |
| 13.3 Allmänt om skyddsåtgärder | 25 |
| 13.4 Kontrollprogram | 26 |
| 14. Särskilt för vattenverksamhet..... | 26 |
| 14.1 Vattenrättslig rådighet..... | 26 |
| 14.2 Civilrättslig rådighet..... | 27 |
| 14.2.1 Fastighetsförhållanden | 27 |
| 14.2.2 Tvångsrätt..... | 27 |
| 14.3 Enskilda sakägare..... | 27 |
| 14.4 Ersättningsfrågor | 28 |
| 14.5 Arbetstid och oförutsedd skada..... | 28 |
| 15. Tillåtlighetsbedömning | 28 |

| | |
|--|----|
| 15.1 Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken) | 28 |
| 15.2 Försiktighetsmått och teknikval (2 kap. 3 § miljöbalken)..... | 29 |
| 15.3 Produktval (2 kap. 4 § miljöbalken) | 29 |
| 15.4 Hushållnings- och kretsloppsreglerna (2 kap. 5 § miljöbalken) | 29 |
| 15.5 Val av plats (2 kap. 6 § miljöbalken) | 30 |
| 15.6 Rimlighetsavvägning (2 kap. 7 § miljöbalken) | 30 |
| 16. Övrigt | 30 |
| 16.1 Prövningsavgift | 30 |
| 16.2 Tillgång till ansökan | 30 |
| 16.3 Tidplan och fortsatt handläggning | 30 |

YRKANDEN

1. Staten genom Sjöfartsverket och Fortifikationsverket ("sökanden") yrkar att mark och miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att, huvudsakligen i enlighet med vad som närmare beskrivs i ansökan med bilagor,
 - a) inom de områden som markerats i Bilaga B1 bredda och fördjupa den allmänna farleden, vändzon samt områden i anslutning till hamnanläggningen, genom sprängning och muddring av sammantaget högst 540 000 tfm³ muddermassor,
 - b) inom fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 1:91:
 - i. riva ut befintlig kaj, hamnplan, pir samt del av vågbrytare,
 - ii. inom hamnplanen anlägga nya kajer, en integrerad Ro-Ro-ramp samt utöka hamnplanens yta med cirka 3 200 m², samt
 - iii. anlägga en ny pir samt vågbrytare med integrerad kaj,
 - c) inom fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 4:2:
 - i. riva ut del av befintlig vågbrytare samt anlägga en ny flytbrygga
 - d) att i den omfattning detta är möjligt nyttja inom projektet uppkomna massor för utfyllnad av kajkonstruktioner vid hamnplanen och vågbrytaren,
 - e) inom de områden som framgår av Bilaga B4.1 – B4.2 riva ut befintlig samt uppföra ny fast utmärkning i form av fyrar och kummel.
2. Sökanden ansöker om dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken för att inom det område som framgår av Bilaga B2 dumpa högst 530 000 tfm³ muddermassor.
3. Sökanden yrkar även rätt att i enlighet med 28 kap. 10 § miljöbalken ta delar av de fastigheter som framgår av Bilaga E3 i anspråk för att utföra de ansökta verksamheterna.
4. Slutligen yrkar sökanden att mark- och miljödomstolen
 - a) godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB),
 - b) fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag,
 - c) fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till 7 år från den dag tillståndsdomen vinner laga kraft, samt
 - d) fastställer tiden för anmälan om oförutsedd skada till 5 år räknat från utgången av arbetstiden.

UTVECKLING AV TALAN

1. Bakgrund till ansökan

Fortifikationsverket har ansvar för att äga, utveckla och förvalta Sveriges försvarsfastigheter. I uppdraget ingår att leverera robust och säker infrastruktur till totalförsvaret. I Fortifikationsverkets fastighetsbestånd ingår även hamnar.

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. I detta ingår underhåll av farleder och farledsutmärkning, sjömätning och sjökortsframställning samt planering och genomförande av förbättringsåtgärder i de allmänna farlederna.

Syftet med de planerade åtgärderna är att Kappelshamn hamn samordnat ska utvecklas för Försvarsmaktens behov samtidigt som hamnen ska kunna utgöra reservhamnskapacitet till Visby hamn för den statligt upphandlade regionaltrafiken. Åtgärderna innebär även en anpassning av farledsytan för den allmänna farleden 387 och vändzonen till Transportstyrelsens nationella samt PIANC's internationella rekommendationer avseende sjösäkerhet och farledsutformning.

2. Ansökans utformning

Ansökan består av denna ansökningshandling med underbilagor bestående av gällande detaljplan (**Bilaga A**), teknisk beskrivning med bilagor (**Bilaga B**), miljökonsekvensbeskrivning med underrapporter som bilagor (**Bilaga C**), samrådsredogörelse med bilagor (**Bilaga D**), fastighetsuppgifter m.m. (**Bilaga E**) samt förslag till kontrollprogram (**Bilaga F**).

3. Referenssystem

Som höjdsystem används i denna ansökan med bilagor Sveriges nationella höjdsystem RH2000. För angivelser i plan används SWEREF 99 18 45. Referenssystemet beskrivs även i den tekniska beskrivningen, **Bilaga B, avsnitt 5.1**.

4. Rättsliga utgångspunkter

4.1 Prövningens omfattning och avgränsning

Denna ansökan avser de åtgärder som Sjöfartsverket och Fortifikationsverket planerar att vidta inom ramen för Projekt Kappelshamn. Åtgärderna utgörs av muddring (inkl. borring och sprängning) i vattenområde samt utrivning och uppförande av anläggningar i vattenområde (kajer m.m. samt fast farledsutmärkning). Dessa åtgärder bedöms utgöra tillståndspliktig vattenverksamhet. Nyttjande av muddermassor i form av sprängsten och sediment samt rivningsmaterial och schaktmassor i form av sten och betong för utfyllnader i kajer och hamnplan kan ses som återvinning av avfall enligt 9 kap. miljöbalken och ingår därför som ett särskilt yrkande.

Dumpning av muddermassor 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, med hänvisning till 21 kap. 3 § miljöbalken.

Försvarsmaktens hamnverksamhet inom Kappelshamn hamn är sedan tidigare anmäld till Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM) som fattade beslut om försiktighetsmått i

ärendet den 19 december 2022, dnr FIHM2020-1219-19. Med hänsyn till att reservhamnsfunktionen inte bedöms nyttjas mer än vid enstaka extraordinära tillfällen bedöms ansökta åtgärder inte innebära någon ändring av hamnverksamheten i förhållande till gällande beslut. Den aktuella tillståndsansökan omfattar således inte en ansökan om hamnverksamhet. Tillståndsansökan avser inte heller fartygstrafiken i farleden, då sökanden inte har någon självständig rådighet över fartygstrafiken i allmän farled.

Fartygstrafikens förändringar i anslutning till hamnen till följd av ansökt verksamhet utgör dock en form av följdverksamhet som ingår i tillätlighetsbedömningen av den ansökta verksamheten och som beskrivs i ansökan. I miljökonsekvensbeskrivningen har således även beaktats den något förändrade trafiken i farleden samt det förändrade nyttjandet av hamnen som åtgärderna möjliggör.

4.2 Tidigare domar och beslut

Sökanden har såvitt känt inte tidigare meddelats tillstånd för åtgärder inom den allmänna farleden till Kappelshamn eller vid Kappelshamn hamn.

Tillstånd för Kappelshamns fiskehamnsförening att inrätta en hamn inom det område som i denna ansökan med bilagor beskrivs som *småbåtshamnen* samt att för denna utföra i ansökan angivna arbeten meddelades genom Söderbygdens vattendomstols utslag den 12 februari 1940 i mål AD 19/1939.

För Kappelshamn hamn finns äldre tillstånd meddelade för Gotländska Lanthamnsfonden samt Gotlands kommun. Gotländska Lanthamnsfonden erhöll tillstånd att anlägga ett färjeläge i Kappelshamns lanthamn genom Österbygdens vattendomstols dom den 19 januari 1965 i mål Ans.D. 97/1964. I domen framgår bland annat att förslaget innebar att ett landfäste för färjeläget, en vågbrytare samt en pir anlades i vattenområdet öster om den befintliga Kronobryggan. Under 1973 meddelades tillstånd för Gotlands kommun att bland annat fördjupa hamnbassängen, förlänga vågbrytaren och sidokajen, anpassa landfästet till färjan M/S Visbys landbrygga samt dumpa muddermassor i Kappelshamnsviken, se Södertörns tingsrätt, vattendomstolens dom den 30 augusti 1973 i mål VA 42/73.

Det har även tidigare meddelats tillstånd för åtgärder i den allmänna farleden. Dessa innefattar bland annat tillstånd för Nordkalk AB att genom muddring m.m. bredda, räta ut och fördjupa den allmänna farleden in till Storugns djuphamn i Kappelshamnsviken till ett ramfritt djup av 10 meter vid medelvatten samt att i anslutning till hamnområdet anordna en vändyta med en radie av ca 165 meter och ett ramfritt djup vid medelvatten om 7,5 meter, och dispens från förbudet mot dumpning, se Stockholms tingsrätt, miljödomstolens dom den 10 oktober 2006 i mål nr M 33806-05.

5. Omgivningsbeskrivning

5.1 Inledning

Nedan redogörs övergripande för omgivningsförhållanden vid Kappelshamn hamn och den berörda farleden. För en mer utförlig beskrivning hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen, Bilaga C, avsnitt 2 och 3.

Kappelshamn hamn är belägen på nordöstra Gotland på västra sidan av Kappelshamnsviken i anslutning till det mindre samhället Kappelshamn. In i viken leder den allmänna farleden 387, vilken går till öster om hamnen. Samhället är omringat av stränder och hållmarker som präglas av kalksten, och har länge varit ett fiskeläge.

Söder om Kappelshamn hamn finns Kappelshamns småbåtshamn ('småbåtshamnen'). Närmast belägna bostadshus ligger på ett avstånd av ca 140 meter från kajkanten vid hamnens infart från Flenviksvägen och ytterligare bostäder är belägna i nordvästlig respektive sydvästlig riktning bort från hamnen. På östra sidan av viken finns ett kalkbrott och ett kalkbruk.

5.2 Planförhållanden

De områden som berörs av ansökta åtgärder omfattas av Region Gotlands översiktsplan samt byggnadsplan för Kappelshamns samhälle.

Region Gotland antog i februari 2025 en ny översiktsplan, Översiktsplan 2040. Av översiktsplanen framgår bland annat att Kappelshamn hamn ägs av Fortifikationsverket och används av Försvarmakten på Gotland, och att hamnen kommer att nyttjas av marinen året om och i andra hand för civil sjöfart som reservhamn.

Byggnadsplan för Kappelshamns samhälle, 09-HAN-356/09-P-239, vann laga kraft den 2 mars 1973, se [Bilaga A](#). I byggnadsplanen framgår att hamnen är belägen inom ett område avsett för hamnändamål. Den planerade vågbrytaren samt piren sträcker sig dock ut i ett vattenområde som enligt byggnadsplanen inte får utfyllas eller överbyggas. Vid dialog med Region Gotland har dock slutsatsen dragits att det är fråga om en mindre avvikelser från gällande plan.

5.3 Riksintressen

Hela hamnområdet och planerat muddringsområde ligger inom ett område utpekat som riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Kappelshamn hamn är utpekat som ett område av betydelse på land samt som ett påverkansområde för buller eller annan risk. Hamnen samt de planerade muddrings- och dumpningsområdena är även belägna inom ett område utpekat som riksintresse för totalförsvaret i form av MSA-område för Visby flygplats.¹

Vidare är Kappelshamn hamn samt farleden och inloppet till Storugns utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Även Visby flygplats är utpekat som riksintresse för kommunikationer, omfattande ett MSA-område med en radie om 55 km med utgångspunkt i VOR-fyren på flygplatsen, innefattande området för planerade åtgärder.

Hela Gotland är utpekat som riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Området för hamnanläggningen samt en del av muddringsområdet ligger även inom riksintresset för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken.

¹ MSA-områden är ett påverkansområde kring en flygplats som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Militär definition av MSA avser "Minimum Safe Altitude". MSA anger den minimihöjd kring en militär flygplats inom vilken det är säkert att genomföra in- och utflygningar. MSA-området täcker hela norra Gotland med omkringliggande vattenområde.

5.4 Skyddade områden

I anslutning till Kappelshamn hamn finns ett antal Natura 2000-områden, Träskmyr, Blautamyrskogen, Hall-hangvar samt Stora Vikers. Träskmyr ligger 1 km söder om Kappelshamn hamn. Blautamyrskogen och Hall-hangvar ligger på land ca 6 km norr om Kappelshamn. Stora Vikers ligger ca 1 km in på land från det planerade muddringsområdet.

Inom området för planerade åtgärder gäller delvis strandskydd. Strandskyddet är upphävt inom hela det område som omfattas av byggnadsplanen för Kappelshamns samhälle, med hänsyn till att byggnadsplanen antogs innan 1975. Även utmärkningarna LFO1, LFO2 samt EFO1 kommer att uppföras inom områden där strandskyddet är upphävt genom detaljplan. Däremot omfattas delar av områdena för den nya vågbrytaren samt den fasta utmärkningen EFO2 av strandskydd, samt en mindre del av muddringsområdet.

Vidare omfattas i stort sett hela den strandskyddade delen av Gotlands kust av naturvårdsområdet Gotlandskusten.

6. Befintlig hamnanläggning

Befintlig hamnanläggning består av hamnplan, pir, vågbrytare samt kajkanter, se Figur 1.



Figur 1. Befintlig hamnanläggning samt småbåtshamnen till vänster om hamnanläggningen.

Hamnplanen består av en asfalterad yta och har tidigare använts som en mindre färjeterminal. Befintliga anläggningsdelar bedöms ha uppnått sin tekniska livslängd och är idag belagda med nyttjandeförbud för Försvarsmakten.

7. Planerade åtgärder

7.1 Inledning

Ansökan innefattar sammanfattningsvis de åtgärder som behövs för ut- och ombyggnation av hamnområdet, muddring och masshantering samt farledsutmärkning. Befintlig hamnanläggning och farled samt de åtgärder som ska utföras beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen i Bilaga B, avsnitt 6 och sammanfattas kort nedan.

7.2 Om- och utbyggnation av hamninfrastruktur

Syftet med planerad om- och utbyggnation av hamninfrastrukturen är att hamnen ska kunna nyttjas av Försvarsmakten samt möjliggöra en reservhamnskapacitet för den regionala färjetrafiken. I den tekniska beskrivningen, Bilaga B, avsnitt 6.1 samt 6.3 – 6.6 beskrivs planerade åtgärder mer utförligt, men sammanfattas kort nedan.

- Rivning av befintlig hamninfrastruktur. Befintliga kajkanter kommer att rivas, med undantag för betongpelare som kommer att integreras i den nya hamnplanen. En del av den befintliga vågbrytaren kommer att integreras i den nya hamnplanen medan den södra delen delvis kommer att demonteras. Befintlig asfalt och underliggande bärlager i hamnplanen kommer att rivas. Vidare kommer den befintliga piren inom Kappelshamn hamn och den yttersta delen av befintlig vågbrytare inom småbåtshamnen att rivas.
- Byggnation av hamnplan och tillhörande kajkonstruktioner. En ny kajkant kommer att ersätta den befintliga kajkanten vid den västra hamnplanen, i samma linje som befintlig kajlinje. Kajkanten i den västra delen av hamnen utformas med en spontkonstruktion som bakåtförankras i befintlig hamnplan för att minimera schaktarbeten. Hamnplanen mot syd kommer att utökas med cirka 3200 m², med en integrerad Ro-Ro-ramp, och utföras med antingen en spontkonstruktion, L-stöd i betong, betongkassuner eller som en pådäckskaj. Rampen kommer att möta den nya kajen som kommer att integreras i vågbrytaren. Överbyggnaden av hamnplanen dimensioneras efter nyttjande av tyngre trafik och temporär uppställning av gods.
- Byggnation av ny vågbrytare med integrerad kaj. Den nya vågbrytaren kommer att ansluta mot befintlig vågbrytare och sträcka sig totalt cirka 350 m från väst till öst, och kommer att utgöra den norra begränsningen av den nya hamnbassängen. Vågbrytaren kommer att förses med en vågfälla som kommer att sträcka sig cirka 50 m från östra delen av vågbrytaren i nordlig riktning. I nord-sydlig riktning kommer vågbrytaren utföras av stenmaterial i varierande fraktioner, medan den integrerade kajen kommer att utföras antingen med en spontkonstruktion, L-stöd i betong eller som en pådäckskaj.
- Byggnation av ny pir. En ny kajkonstruktion kommer uppföras vid det ungefärliga läget för den befintliga piren. Den nya inre piren som uppförs kommer sträcka sig cirka 115 meter ut från hamnplanen. Konstruktionen utförs på ett sådant sätt att vattenflöde möjliggörs under piren, och utformas med antingen betongkassuner eller som en pådäckskaj.

- Byggnation av ny flytbrygga inom småbåtshamnen. En ny flytbrygga med en vågbrytande funktion kommer att installeras mellan hamnplanen och den befintliga småbåtshamnen. Den nya flytbryggan kommer att vara ca 100 m lång.

Material som uppstår vid rivningen av befintliga anläggningsdelar återanvänds så långt som möjligt i de nya hamnkonstruktionerna, beroende av materialets föroreningshalt och egenskaper. Det material som uppstår vid rivning som inte är möjligt att återanvända, t.ex. stål och asfalt, kommer att omhändertas och transporteras till godkänd anläggning för slutligt omhändertagande eller till energiåtervinning om det är brännbart.

Arbetena med rivning av befintliga anläggningsdelar bedöms pågå under ca 3 månader, medan arbetena med byggnation av nya anläggningsdelar bedöms pågå ca 10–14 månader. Beroende på eventuella restriktioner, t.ex. avseende grumling, arbetsperiod, dygnsarbetstid, kan arbetena för projektet som helhet komma att behöva utföras under mer än en säsong. Tidplanen för genomförandet av planerade åtgärder framgår av Bilaga B, avsnitt 7.

7.3 Muddring

I den tekniska beskrivningen, Bilaga B, avsnitt 6.2, beskrivs planerad muddring mer utförligt och sammanfattas kort nedan.

För att erhålla avsett djup och bredd samt för att avlägsna förorenade sediment krävs muddring inom ett ca 250 000 m² stort område inom farled, vändzon och hamnområden. Den totala muddringsvolymen, inkl. övermuddring och uttag för teoretiska slänter, beräknas bli ca 540 000 tfm³. Av dessa massor är ca 17 000 tfm³ berg.

Muddringen är indelad i 7 delområden (område A – G) med muddringsytor. Inom muddringsytorna ingår även muddringsytor för slänter, vilka generellt avses utföras med lutning 1:2. Släntlutningen kan dock komma att variera beroende på vilket material botten består av. Till ytorna tillkommer även ett arbetsområde med i normalfallet ca 50 m marginal från muddringsytorna. Arbetsområdet tas endast tillfälligt i anspråk och kommer i praktiken endast att nyttjas delvis, exempelvis för temporär uppställning av mudderverk under arbetets genomförande. Muddringsytor, muddringsområden och arbetsområden framgår av Bilaga B1.

Val av muddringsteknik styrs av ett antal faktorer såsom volym, aktuellt djup, jordartsfördelning, toleranskrav, spill, entreprenörens utrustning, etc. De metoder som mest sannolikt kommer att användas inom Projekt Kappelshamn är grävuddring, borrarling samt sprängning (för bergmuddring). Eventuellt kan även sugmuddring bli aktuellt. Inom hamnområdena utgörs muddringsvolymen av ca 11 000 tfm³ sediment i föroreningsklass 4–5. Muddring av dessa massor kommer att ske med miljöskopa för att minska grumling och partikelspridning.

Arbetena med muddring förutsätts kunna utföras dygnet runt och varje dag i veckan. Muddringsarbetena kommer att utföras så att de inte hindrar övrig fartygstrafik i farled och vändzon. Sprängningsarbeten kommer endast att utföras mellan kl. 07:00-22:00 och endast vid god sikt. Borrarling inför sprängning kommer att förekomma dygnet runt. Sprängning utförs i direkt anslutning till borrarling, annars avges akustisk signal innan sprängning.

Muddrings- och dumpningsarbetet beräknas pågå ca 3–6 månader, beroende av muddringsteknik, kapacitet på muddringsutrustningen samt väderförhållanden. I angiven tid ingår etablering/avetablering, muddring av lösa massor och bergmuddring. Beroende på eventuella restriktioner med avseende på t.ex. grumling, arbetsperiod, dygnsarbetstid, bör muddrings-

arbetena kunna utföras på en säsong. Innan arbetena med muddring, sprängning och dumpning inleds upprättas en så kallad genomförandeplan.

7.4 Hantering av muddermassor

Flera undersökningar av sediment har utförts under perioden 2023–2026 inom de områden som berörs av planerade muddringsåtgärder. Resultaten visar att föroreningsituationen varierar inom området, där föroreningsituationen i vändzon och farled är låg, medan sedimenten i hamnområdena påvisar förhöjda halter av förorenade ämnen, se [Bilaga C2](#). Från provpunkternas enskilda klassning har delområdena avgränsats och bedömts till en sammanlagd klassning för hela området. Utifrån denna indelning motsvarar muddermassorna i de fem delområdena vid farled och vändzon muddermassor i klass 1 – 3, medan muddermassorna i de fyra delområdena intill hamnområdena motsvarar muddermassor i klass 4 – 5, enligt Naturvårdsverkets (Naturvårdsverket, 1999) och SGU:s (SGU, 2017) bedömningsgrunder.

Förorenade muddermassor (klass 4 – 5), vilka bedöms uppgå till ca 11 000 t_{fm}³, används i möjligast mån i kajkonstruktionen längs den nya vågbrytaren. Muddermassor som i medelhalt motsvarar klass 4–5 som inte kan användas i konstruktionen kommer att omhändertaras på godkänd mottagningsanläggning på land.

Sprängsten som uppstår vid sprängningarna i vatten kommer så långt det är möjligt att återanvändas som konstruktionsmaterial vid anläggandet av de nya konstruktionerna, exempelvis vid anläggande av vågbrytare eller som utfyllnadsmaterial. Även muddermassor i klass 1–3 kan komma att återvändas som utfyllnadsmaterial, om massorna bedöms lämpade.

De massor i klass 1 – 3 som inte kan nyttjas i de nya konstruktionerna planeras att dumpas inom ett dumpningsområde. Baserat på de utredningar som genomförts har ett dumpningsområde vid Kappelshamnsvikens mynning valts med hänsyn till att området har en bra placering i förhållande till muddringsområdena samt med beaktande av områdets bottenförhållanden, områdets känslighet, förväntade miljöeffekter, motstående intressen m.m. För ytterligare beskrivningar och bedömningar kring dumpningsområdet, se [Bilaga C13](#).

Muddermassor avsedda att dumpas transporteras i täta pråmar till dumpningsområdet. Vid dumpningsområdet avses muddermassorna lossas genom bottentömning för att därefter fördelas jämnt över hela området enligt en i förväg upprättad dumpningsplan. Sökanden avser att dumpa högst 530 000 t_{fm}³ muddermassor, om massorna inte kan nyttiggöras inom projektet. Bottennivån inom dumpningsområdet blir efter slutförd dumpning, inklusive volymökning vid losshållning av massorna, ca -87 till -88 m. Utbredningen av de dumpade massorna inom dumpningsområdet blir ca 300 000 m².

7.5 Farledsutmärkning

I samband med att farledens djup och bredd ändras behöver farledsutmärkning justeras. I ansökan ingår åtgärder avseende den fasta utmärkningen för farleden.

Sammanlagt ska sex fasta utmärkningar uppföras; fyra nya ledfyrrar och/eller ensfyrrar samt två belysta kummel. Tre av fyrrarna kommer att placeras inom industriområdena på östra sidan av Kappelshamnsviken och ersätta befintliga fyrrar, vilket i praktiken innebär att nuvarande objekt rivs och ett nytt byggs på den nya positionen, medan den fjärde uppförs längst in i viken. De två övriga utmärkningarna kommer att placeras på den planerade hamnkonstruktionen. För lokalisering av den fasta utmärkningen se [Bilaga B4](#).

Nya fyror och kummel utförs genom att en prefabricerad överbyggnad monteras på ett betongfundament som uppförs på plats. Vilken grundläggningsmetod som används beror på geotekniska förutsättningar på respektive plats, i detta fall används bergförankring, förankring i befintlig kaj eller gravitationsfundament.

För att uppföra en fyr på land krävs en temporär arbetsyta om ca 50 m². Den permanenta anläggningen ianspråkar ett område om ca 2 – 10 m². Vid anläggning av den fasta utmärkningen EFO2 kan även en temporär väg på land krävas. Den slutliga positionen, utformningen samt storleken på grundläggningen fastställs i projekteringsfasen.

Installationen av den fasta utmärkningen bedöms pågå under ca 1–2 månader. Arbetena med farledsutmärkningen är inte beroende av övriga arbeten utan kan genomföras parallellt.

8. Alternativredovisning

8.1 Inledning

Inför de nu ansökta åtgärderna har flera alternativ utretts för hantering av muddermassor, val av dumpningsområde, val av teknisk konstruktion för hamnanläggningen samt farledsdragning. Övervägda alternativ samt nollalternativ till ansökta åtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga C, avsnitt 6 och sammanfattas nedan.

8.2 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver förhållandena om ansökta åtgärder inte kommer till stånd. För Projekt Kappelshamn innebär nollalternativet att Kappelshamn hamn inte rustas upp enligt planerat, och att hamnen därmed inte kommer kunna användas för avsett ändamål.

Detta innebär att kajerna, som idag är belagda med nyttjandeförbud för Försvarsmakten på grund av det tekniska skicket, sannolikt kommer att fortsätta försämrats och riskera att rasa. Ett försämrat skick kan medföra en säkerhetsrisk för befintlig infrastruktur och miljö. Om inga muddringsåtgärder vidtas kommer vattendjupet även fortsatt att vara otillräckligt för Försvarsmaktens och den regionala färjetrafikens behov.

Nollalternativet innebär sammantaget att Försvarsmaktens hamnverksamhet på Gotland försvåras och att Gotland riskerar att stå utan reservhamnskapacitet för färjetrafiken vilket ökar sårbarheten för de som bor och/eller vistas på ön.

8.3 Alternativ lokalisering

Med hänsyn till att den aktuella platsen redan är ianspråktagen för hamnändamål, ansluter till farled 387 vilket minskar behovet av muddring samt redan idag är påverkad av befintlig fartygs- trafik, saknas rimliga alternativa lokaliseringar för Projekt Kappelshamn.

Farledsutmärkningen är styrd av farledens utformning och behöver placeras utmed den linje man planerar att fartyg ska framföras för att utmärkningen ska fylla avsedd funktion.

Inom ramen för den farledsutredning som genomfördes inför Projekt Kappelshamn har alternativa farledsdragningar simulerats med planerade fartygstyper och storlekar och utmärkningens utformning och lokalisering har studerats noggrant. Utifrån de alternativa farledsdragningar som studerats har den farledsdragning som presenteras i föreliggande ansökan

valts, med hänsyn till bland annat att minimera mängden muddermassor samt ur sjötrafik- och miljösynpunkt.

8.4 Alternativ avseende genomförande

8.4.1 Masshantering

Flera alternativ avseende masshantering har utretts och utvärderats med hänsyn till teknisk genomförbarhet, materialets/massornas föroreningshalt och egenskaper, ekonomi m.m. Alternativen har ytterst bedömts utifrån miljöbalkens avfallshierarki.

Sökanden ansöker om dispens för dumpning av samtliga muddermassor i klass 1 – 3, även om muddermassor avses att återanvändas i den nya hamnkonstruktionen så långt som möjligt. Ett alternativ till dumpning är att hitta en möjlig användning på annan plats och i sista hand att transportera massorna till en mottagningsanläggning på land, vilket emellertid medför ett större utsläpp av växthusgaser än dumpning till havs samt en väsentligt högre kostnad, varför detta alternativ inte bedöms motiverat.

8.4.2 Dumpningsområden

Flera dumpningsområden har utretts inom Projekt Kappelshamn efter hänsyn tagen till rådande djupförhållanden och avstånd till muddringsområdena.

Efter utredningar har konstaterats att nu aktuellt dumpningsområde är det mest lämpade, bland annat då massorna förväntas ligga kvar på platsen efter att dumpningen är genomförd och området bedöms uppfylla kriterier för bottenstrukt. Delar av dumpningsområdet har även nyttjats tidigare av Nordkalk. Det valda dumpningsområdet bedöms säkerställa att dumpningen kan utföras utan olägenhet för människor och miljön.

8.4.3 Alternativa tekniska metoder och utformningar

Kajer respektive vågbrytare utförs antingen som spontkonstruktioner, med L-stöd i betong, betongkassuner eller som påldäckskajer. Sökanden önskar låta entreprenör välja metod förutsatt att funktionskraven för respektive anläggningsdel uppfylls. Detta innebär att det i nuläget inte går att beräkna hur stor del av muddermassorna som kan komma att återanvändas då detta beror på vilken grundläggningsmetod som kommer att väljas.

9. Samråd

Fortifikationsverket och Sjöfartsverket genomförde ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen under vintern 2024. Under hösten/vintern 2025 – 2026 genomfördes ett kompletterande samråd. En samrådsredogörelse finns bifogad till ansökan, se [Bilaga D](#).

Information om det samråd som genomfördes under 2025 – 2026 har skickats till berörda myndigheter, organisationer och särskilt berörda fastighetsägare. Därutöver har samrådet kungjorts i tidningar, både lokalt och regionalt. Samrådsmöten har även genomförts med Länsstyrelsen samt närboende. Synpunkter har bland annat inkommit från Länsstyrelsen Gotland, Region Gotland, SGI, SGU, Riksantikvarieämbetet, Kustbevakningen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten samt närboende.

10. Miljökonsekvenser

10.1 Inledning

I miljökonsekvensbeskrivningen, Bilaga C, beskrivs hur ansökt verksamhet förväntas påverka omgivningen samt vad den bedöms medföra för konsekvenser för omgivningen. Åtgärdernas faktiska påverkan beskrivs som påverkansfaktorer, till exempel spridning av suspenderade sediment. De delar av omgivningen som bedöms påverkas av verksamheten är s.k. miljöaspekter, till exempel marina däggdjur och fisk.

Bedömningen har föregåtts av ett stort antal utredningar som biläggs som underbilagor till miljökonsekvensbeskrivningen. Sammanfattningsvis medför åtgärderna en permanent påverkan på omgivningen genom att muddring och dumpning medför fysiska förändringar av havsbotten och bottenopografin, och den ombyggda hamnanläggningen samt justerade farledsutmärkningarna medför fysisk påverkan ovan havsytan. Under anläggningsskedet kommer ansökt verksamhet huvudsakligen att tillfälligt påverka omgivningen genom grumling och sedimentation, luftburet och undervattensbuller, ianspråktagande av områden samt visuell påverkan.

För att minimera konsekvenserna kommer skyddsåtgärder att vidtas, till exempel anpassning av arbetstider till en tid på året med låg biologisk aktivitet. Nedan sammanfattas nuläge samt konsekvenser under olika rubriker som påverkan från verksamheten bedöms kunna medföra, beaktat åtaganden om skyddsåtgärder.

10.2 Fisk

Konsekvenserna för fisk redovisas i Bilaga C, avsnitt 10.3. Kunskap om förekomsten av fisk har inhämtats från centrala datakällor, myndigheter och tidigare inventeringar.

Sammanlagt har 21 fiskarter dokumenterats i Kappelshamnsviken och närliggande sötvattensmiljöer varav 14 av dessa fiskarter bedöms leka i Kappelshamnsviken. Den rödlistade arten torsk bedöms förekomma regelbundet i området som ungfisk eller vuxen. Kappelshamnsviken har även tidigare pekats ut som ett potentiellt lekområde för arter som abborre, skrubbskädda, och strömming. Flera områden i viken är fredningsområden för öring mellan 1 september och 31 januari. Längs hela Gotlands kust, ut till fyra sjömil, är även gädda och abborre fredade 1 mars till 31 maj. Skrubbskädda är fredad från 15 februari till 15 maj. Viken bedöms dock inte utgöra något kärnområde för de identifierade fiskarterna.

Fisk bedöms huvudsakligen kunna påverkas av muddring genom grumling och sedimentation samt undervattensbuller.

Grumling kan bland annat påverka fiskars beteende, stressnivå och försvåra andningen samt leda till försämrad sikt. Effekten av suspenderat sediment bedöms bero på tidpunkten på året som grumlande arbeten utförs i kombination med mängden suspenderat sediment i vattnet och grumlighetens varaktighet. Vuxna och juvenila fiskar kan flytta sig till andra områden men fiskyngel och fiskägg bedöms inte ha samma mobilitet. För att minska eventuell effekt på fiskyngel och fiskägg kommer regelbundna perioder utan muddrande arbeten att avsättas. Konsekvensen under anläggningsfasen bedöms därmed som liten.

Undervattensbuller kan störa fiskars beteenden, trigga stressreaktioner, innebära risk för hörselnedsättning samt mortalitet. Störning i form av undervattensljud förekommer redan till följd av sjötrafik inom Kappelshamnsviken. Undvikandebeteende kan förväntas i samband med

de olika arbetsmomenten så som muddring, borrning, pålning och sprängning. För att minimera negativa konsekvenser för fisk vid ljudalstrande moment kommer s.k. ramp-up tillämpas vid borrning för att skrämja bort bl.a. fisk från närområdet. Konsekvensen av undervattensbuller bedöms som liten.

Med hänsyn till de skyddsåtgärder som föreslås bedöms planerade åtgärder sammantaget innebära en liten konsekvens för fisk.

10.3 Fågel

Konsekvenserna för fågel redovisas i Bilaga C, avsnitt 10.4.

Det finns inga kända häckningsområden för fåglar i anslutning till eller i närheten av den planerade verksamheten. Flera rödlistade arter har dock noterats vid Kappelshamnsviken under häckningssäsong, men endast ett fåtal av arterna har observerats häckande. Inom förstudieområdet har 181 fågelarter och 88 rödlistade arter rapporterats. De arter som bedöms kunna påverkas av de planerade arbetena i Kappelshamnsviken är arter som antingen häckar, rastar eller övervintrar utmed viken, för vilka högst tätheter främst är rapporterade i den södra delen av Kappelshamnsviken.

Arbetena i hamnområdena och muddringsåtgärderna kan störa fåglar som häckar eller söker föda. Majoriteten av fågelarterna bedöms dock inte påverkas av de planerade åtgärderna, då de är knutna till andra naturmiljöer än just Kappelshamnsviken. Påverkansfaktorer som bedöms som aktuella för miljöaspekten fågel är luftburet buller samt grumling och sedimentation.

Under anläggningsskedet bedöms störningar främst uppstå genom luftburet buller från entreprenadmaskiner och mudderverk. Som skyddsåtgärd kommer därför muddring att ske utanför häckningsperioden april – juli. Konsekvensen för fåglar av luftburet buller bedöms sammantaget som liten.

Muddring medför grumling och sedimentation på botten. De planerade arbetena som bedöms kunna påverka bottenmiljön kan även indirekt påverka fåglars tillgång till föda. Med hänsyn till de skyddsåtgärder som föreslås har konsekvensen till följd av grumling och sedimentation bedömts till liten för bottenflora, bottenfauna samt fisk. Effekten på fåglar bedöms därför också, till följd av detta, som liten och konsekvensen blir därmed liten.

Den sammanvägda konsekvensen för fåglar till följd av påverkansfaktorerna luftburet buller samt grumling och sedimentation bedöms till liten. På lång sikt bedöms konsekvensen för fåglar till följd av planerade åtgärder till obetydlig, eftersom påverkansfaktorerna är temporära i samband med anläggningsskedet.

10.4 Marina däggdjur

Konsekvenserna för marina däggdjur redovisas i Bilaga C, avsnitt 10.2.

Med marina däggdjur avses tumlare, gråsäl, knubbsäl och vikare. Samtliga av dessa arter, men främst gråsäl, har observerats i vatten som omger Gotland och kan därför förekomma även i Kappelshamnsviken. Kappelshamnsviken bedöms däremot inte vara ett värdefullt område varken för tumlare eller gråsäl, varför enbart enskilda födosökande eller förbisimmande individer bedöms kunna påverkas av planerade åtgärder. Både tumlaren och gråsäl bedöms ha ett högt värde. Eftersom arbetsområdet bara tillfälligtvis besöks av knubbsäl och östersjövikare och inte

utgör ett viktigt område för dessa arter, görs heller ingen konsekvensbedömning för dessa arter i miljökonsekvensbeskrivningen.

Marina däggdjur bedöms främst kunna påverkas av undervattensbuller samt grumling och sedimentation.

Undervattensbuller kan medföra beteendestörningar och hörselskador för tumlare och gråsäl. Tumlaren har stor känslighet eftersom arten är känslig för impulsiva ljud (pålning, sprängning) och höga frekvenser, men även lågfrekvent buller kan orsaka störningar. Gråsäl har stor känslighet eftersom arten är känslig för impulsiva ljud (pålning, sprängning) och för störningar under kutperiod (februari–mars) och pälsömsning (maj–juni). Undervattensbuller från planerade åtgärder bedöms ge varierande effekt på tumlare och gråsäl beroende på aktivitet. Det är emellertid troligt att endast ett enstaka individer berörs, och med föreslagna skyddsåtgärder, såsom skrämmsignal och ramp-up, bedöms konsekvensen som liten för tumlare och gråsäl.

Grumling kan orsaka indirekt påverkan på tumlare och gråsäl om siktdjupet och fiskförekomsten påverkas. Både tumlare och gråsäl bedöms dock ha låg känslighet för grumling och spridning av föroreningar, med hänsyn till att påverkan främst är indirekt och långsiktig via födointag. Effekten från den planerade vattenverksamheten bedöms som liten, då grumlingen är lokal och temporär i förhållande till de höga bakgrundsnivåerna i Östersjön, varför konsekvensen bedöms som obetydlig.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder som mest innebära en liten konsekvens för marina däggdjur.

10.5 Bottenflora och fauna

Konsekvenserna för bottenfauna och bottenflora redovisas i [Bilaga C, avsnitt 10.1](#).

Sökanden har låtit utföra en marin naturvärdesinventering inom större delar av Kappelshamnsviken samt en bottenfaunaundersökning inom de områden som kan påverkas av ansökta åtgärder. Därutöver har Länsstyrelsen utfört en kartering av ålgräs längs Gotlands kust, en inventering av kransalger i den inre delen av Kappelshamnsviken samt en inventering och kartering av grunda områden kring Gotland. Undersökningarna visar att det inom Kappelshamnsviken bland annat förekommer ålgräs, kransalger, tångbälten, samt blåmusselbankar.

Såvitt avser bottenfauna så noterades inga arter i dumpningsområdet. Området klassades dessutom till dålig status på grund av indikation gällande syrefattiga/syrefria miljöer. Inom muddringsområdena påträffades sammanlagt 21 arter och artgrupper. Två av arterna, blåmusslor och långfingrad tångräka utgör värdearter, och tre arterna/släktena bedöms som invasiva; havsborstmaskar, nyzeeländsk tusensnäcka och storkräftan. Inga av de identifierade arterna är fridlysta eller rödlistade. Den ekologiska statusen för bottenfaunan inom muddringsområdena bedöms som god.

Till följd av de syrefattiga/fria förhållandena kring dumpningsområdet bedöms konsekvenserna på bottenflora och bottenfauna i dumpningsområdet vara obetydlig, varför miljökonsekvensbeskrivningen enbart innefattar en konsekvensbedömning för bottenflora och fauna inom Kappelshamnsviken. För denna aspekt bedöms påverkansfaktorerna fysisk påverkan på havsbotten, grumling och sedimentation samt utsläpp till vatten som relevanta.

En utbyggnad av hamnen innebär att mindre områden av havsbotten permanent tas bort och nya strukturer uppstår. Förändrad bottenstruktur kommer även att uppstå till följd av muddring,

sprängning och dumpning. Till följd av att det finns gott om omgivande ytor med bottenfauna intill muddringsområdena bedöms sannolikheten för en lyckad naturlig återetablering som hög. Med föreslagna skyddsåtgärder bedöms konsekvensen till följd av fysisk påverkan på havsbotten som liten under anläggningsfasen.

Planerade muddringsåtgärder förväntas ge upphov till grumling samt efterföljande sedimentation. Fina sedimentpartiklar i suspension förväntas grumla vattnet och därmed reducera ljusinsläppet, vilket kan påverka fotosyntetiserande arter negativt. Grumlighet till följd av suspenderat sediment kan även påverka genom att höga halter och/eller långvarig exponering kan täppa igen filtrationsmekanismer. Sedimentering innebär även att stationära arter täcks över. Genom att undvika grumlande arbeten under de månader då den biologiska aktiviteten är som högst bedöms konsekvensen som liten under anläggningskedet.

Bottenflora och fauna kan även påverkas av utsläpp till vatten, bland annat på grund av att organiska miljögifter och metaller kan ackumuleras i organismers vävnader och därmed föras vidare upp i näringsväven. Miljögifter kan även påverka bottenlevande organismer till exempel genom skador på ägg och äggsamlingar och leda till missbildningar hos embryon. Vid planerade muddringsåtgärder kan en viss spridning av miljögifter i sediment ske. Dessa mängder bedöms dock som små. Genom att vidta de skyddsåtgärder som föreslås, bland annat att använda miljöskopa vid muddring av massor i klass 4 – 5, bedöms konsekvensen under anläggningsfasen som obetydlig. På längre sikt bedöms konsekvensen som positiv då muddringen kommer att medföra att förorenade sediment avlägsnas och inte längre vara tillgängliga för organismer inom området.

Sammantagen bedöms planerade åtgärder innebära en liten konsekvens för bottenfloran samt bottenfaunan.

10.6 Naturmiljö på land

Konsekvenserna för naturmiljön på land redovisas i [Bilaga C, avsnitt 10.5](#).

Landområdena som berörs av planerade åtgärder inom Fortifikationsverkets samt Nordkalks fastigheter utgörs av exploaterade ytor som inte bedöms hysa några särskilda naturvärden på land.

För det naturmiljöområde längst in i Kappelshamnsviken som kommer att tas i anspråk för farledsutmärkning har en naturvärdesinventering utförts. Naturvårdsverket har även utfört en våtmarksinventering som omfattar det aktuella området, enligt vilket området som berörs av arbetena med farledsutmärkningen tilldelats högt naturvärde. Från tidigare rapporteringar finns det inga rödlistade eller fridlysta arter dokumenterade inom inventeringsområdet, men under naturvärdesinventeringen påträffades fridlysta nattviol, sankt pers nycklar och tvåblad. Vid inventeringstillfället identifierades även flertalet värdeelement som anses viktiga för biologisk mångfald.

För aspekten naturmiljö på land bedöms påverkansfaktorn fysisk påverkan på land vara aktuell. Vid anläggandet av farledsutmärkningen kan en temporär väg behöva anläggas. Uppförande av fundament kräver vidare en temporär arbetsyta om ca 50 m² medan den permanenta byggnadsytan blir ca 2–10 m². Utmärkningen är permanent men tar ett begränsat markområde i anspråk i relation till både naturvärdesbiotopens storlek och omkringliggande naturmiljö. Vägen och arbetsytan innebär temporära ingrepp, och konsekvensen för naturmiljö på land bedöms sammantaget bli liten till följd av anläggandet av utmärkningen.

10.7 Kulturmiljö

Konsekvenserna för kulturmiljö redovisas i [Bilaga C, avsnitt 10.6](#).

Inom och i nära anslutning till området för planerade åtgärder finns ett flertal kända lämningar registrerade i kulturmiljöregistret. Bland lämningarna finns två kalkugnar, två vrak, platsen för ett medeltida kapell, en milstolpe, två gravfält samt två närliggande stensättningar. De två vraken ligger utanför arbetsområdet för planerade åtgärder, men fornlämningsområdet till det ena vraket (L1975:6608) bedöms kunna påverkas av planerade åtgärder då den inte är antikvariskt avgränsad. En marin arkeologisk bedömning av botten har utförts, se [Bilaga C14](#), enligt vilken det inte går att utesluta förekomsten av lämningar av antikvariskt intresse inom det planerade muddringsområdet. I syfte att utreda frågan närmare avser sökanden att utföra en utredning enligt kulturmiljölagen (1988:950).

Kulturmiljön bedöms kunna påverkas av fysisk påverkan på havsbotten, grumling och sedimentation, fysisk påverkan på land samt visuell påverkan.

Mot bakgrund av att det enligt kulturmiljöregistret inte förekommer uppgifter om lämningar inom arbetsområdet bedöms konsekvensen under anläggningsskedet, utifrån rådande kunskapsläge, som obetydlig såvitt avser fysisk påverkan på havsbotten. Bedömningen kan emellertid komma att uppdateras beroende på vad de ytterligare undersökningarna av de identifierade objekten av antikvariskt intresse resulterar i.

Vraket utanför småbåtshamnen (L1975:6608) bedöms påverkas av den grumling som uppstår vid muddringen. Detta bedöms kunna leda till en pålagring med 20–50 mm. Det bedöms emellertid som mindre troligt att en pålagring om 20–50 mm påverkar vraket och vid övriga fartygsvrak i viken bedöms pålagringen bli mindre. Konsekvensen bedöms således som obetydlig.

Inom och i nära anslutning till Kappelshamn hamns landområde finns ett flertal kända lämningar registrerade i kulturmiljöregistret. Planerade åtgärder bedöms kunna påverka kalkugnarna inom befintlig hamnplan. Dessa lämningar har emellertid status "ingen antikvarisk bedömning" och anges på 1970-talet som borttagna. Noteringar från 1977 anger vidare att "intet syns på platsen". Utifrån rådande kunskapsunderlag är det således osäkert om kalkugnarna finns kvar på platsen. Under förutsättning att kalkugnarna inte finns kvar bedöms konsekvensen för fysisk påverkan på land som obetydlig.

Under anläggningsskedet kommer temporära visuella störningar att uppstå inom arbetsområdena. Känsligheten för kulturmiljö avseende visuell påverkan bedöms dock som låg, då de lämningar som eventuellt påverkas har begränsat visuellt värde, och påverkan är temporär och sker under en tid på året då besökarantalet i området är begränsat. Konsekvensen bedöms därför som liten.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder innebära en liten konsekvens för kulturmiljön.

10.8 Närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv

Konsekvenserna för närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv redovisas i [Bilaga C, avsnitt 10.7](#).

Kappelshamn hamn ligger i ett område utpekad som riksintresse för friluftsliv och rörligt friluftsliv. Samhället är en boendeort för både deltids- och permanentboende, och i närområdet finns bland annat en gästhamn, campingplats samt en badplats. På andra sidan Kappelshamns-

viken bedriver Nordkalk verksamhet. Närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv bedöms kunna påverkas av luftburet buller, grumling och sedimentation samt visuell påverkan.

Närboende, närliggande verksamheter och människor som vistas i närområdet i rekreation- och friluftssyfte bedöms kunna påverkas av buller från planerade åtgärder under anläggningsskedet. Vid bedömning av bullerpåverkan har Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggnadsplatser (NFS 2004:15) beaktats, och en bullerutredning har utförts, se [Bilaga C6](#). Riktvärden för buller inomhus uppfylls för samtliga närliggande fastigheter under hela entreprenaden, men riktvärden för byggbuller utomhus bedöms överskridas vid relativt många fastigheter nattetid samt för ett tiotal fastigheter under dag- och kvällstid. De högsta ljudnivåerna beräknas uppkomma i samband med rivningsarbetet av de befintliga hamnkonstruktionerna då ekvivalent ljudnivå upp mot 69 dBA förväntas utomhus vid närmsta bostadshus. I samband med arbetena kommer även vägtransporter tillfälligt att öka till och från hamnen. Anläggningsskedet är dock begränsat i tid. Genom att vidta de skyddsåtgärder som föreslås, bland annat att utföra merparten av de mest bullrande arbetena under en tid på året då besöksantalet i området förväntas vara lågt och människor vistas inomhus i större utsträckning bedöms konsekvensen för närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv till följd av luftburet buller som liten under anläggningsskedet.

Under anläggningsskedet kommer planerade åtgärder att ge upphov till periodvis förhöjda halter av suspenderat sediment i vattenmassan. Tillfällig grumling kan ge viss visuell störning nära arbetsområdet. I närområdena till arbetsområdena, där besökare oftast vistas, förväntas emellertid påverkan vara liten. Grumling kan även påverka siktdjupet och därmed fiskens beteende, vilket temporärt försämrar förutsättningarna för fritidsfiskare som nyttjar viken. Med hänsyn till att sedimentpåverkan främst förekommer nära arbetsområdet, under korta perioder och utanför semesterperioden bedöms konsekvensen för närboende, närliggande verksamheter och rekreation och friluftsliv till följd av grumling och sedimentation som liten.

Under anläggningsskedet kommer temporära visuella störningar att uppstå genom byggmaskiner, kranar, arbetsplattformar och mudderverk som placeras inom arbetsområdena. För att minska den visuella påverkan avses belysning så långt möjligt begränsas och utformas med låg spridning för att undvika ljusstörningar. Konsekvensen avseende visuell påverkan bedöms bli liten under anläggningsfasen. På längre sikt, efter anläggningsfasen, kommer de nya kajerna och farledsutmärkningarna att utgöra permanenta inslag i landskapsbilden. Närboende och besökare bedöms dock vara vana vid hamnverksamhet och tolerera hamnkaraktären. Konsekvensen utifrån ett längre tidsperspektiv bedöms därför bli obetydlig.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder, med vidtagna skyddsåtgärder, innebära en liten konsekvens för närboende, närliggande verksamheter, rekreation och friluftsliv.

10.9 Risk och säkerhet

Konsekvenserna avseende risk och säkerhet redovisas i [Bilaga C, avsnitt 12](#).

Under anläggningsskedet föreligger en risk för damning vid schaktning, transporter samt avgaser från arbetsmaskiner. Påverkan av damm kan upplevas som störande men påverkan bedöms bli lokal och temporär, varför effekten bedöms som liten.

Marken inom hamnplanen innehåller föroreningar i nivåer som överskrider nivån för farligt avfall och riktvärdet för mindre känslig markanvändning avseende asfalt och underliggande bärlager. Planerad schaktning inom dessa områden kan därför utgöra en risk för spridning av föroreningar till omgivande miljö i samband med hanteringen av de förorenade massorna. Med hänsyn till de skyddsåtgärder och rutiner som avses att vidtas vid planerade schaktarbeten bedöms dock inga negativa effekter uppstå till följd av utsläpp till mark, och på längre sikt bedöms planerade åtgärder innebära en positiv konsekvens då förorenad mark sanerats inom befintlig hamnplan.

I samband med planerade åtgärder föreligger en risk för oväntat spill och/eller läckage av drivmedel och andra kemikalier. Förebyggande skyddsåtgärder kommer att utföras, bl.a. i form av rutiner för underhåll och rondering av mudderverkets utrustning.

Den allmänna farleden 387 är utpekad som riksintresse för sjöfart. Risken för störning för befintlig sjötrafik på grund av planerade åtgärder bedöms som liten då muddringsarbeten i farled till övervägande del utgör en breddning som sker utanför nuvarande farledsyta samt att Sjöfartsverket planerar för att fartygstrafiken ska kunna fortgå som vanligt även under anläggningskedet, genom kommunikation i Underrättelse för sjöfarare (UFS) samt dialog med Nordkalk. I småbåtshamnen bedöms det föreligga en risk för påverkan på eventuell sjötrafik under tiden muddringsarbeten pågår inom detta område. Den tiden är dock begränsad och merparten av arbetet planeras till den tid på året då småbåtshamnen används i begränsad omfattning.

Förbi Kappelshamn hamn löper väg 149 (Kappelshamn – Flenvikevägen), som utgör en viktig förbindelse mellan Visby och Lärbro, där den ansluter till väg 148. Vägen används för lokal trafik samt transporter till och från hamnen. Under anläggningskedet förväntas en ökning av transporter till och från arbetsområdet, både sjövägen och via väg 149, vilket kan leda till försämrad framkomlighet och ökad risk för olyckor. Ökningen i transporter bedöms dock främst ske under vinterhalvåret då trafiksituationen generellt bedöms som mindre ansträngd och effekten bedöms därför inte bli lika kännbar. Projektet kommer även, i den mån det är möjligt, samordna och hålla nere antalet transporter, samt införa tydlig skyltning och tillfälliga hastighetsbegränsningar vid behov för att öka trafiksäkerheten. Dessutom genomförs informationsinsatser riktade till lokalbefolkning och närliggande verksamheter för att informera om planerade arbeten och dess trafikrelaterade effekter.

Planerade åtgärder bedöms ge upphov till klimatrelaterade luftutsläpp. Klimatpåverkande utsläpp kommer emellertid att ske under en begränsad tid och med styrning och krav i entreprenaden, samt de överväganden som gjorts avseende bland annat masshanteringen, bedöms påverkan på klimatet bli begränsad.

Genom att ställa krav i entreprenaden, samt upprätta en riskanalys med handlingsplan inför att arbetena påbörjas, är den samlade bedömningen att planerade åtgärder inte medför några ökade risker och att riskerna under anläggningskedet är små och kan begränsas genom föreslagna åtgärder.

10.10 Kumulativa effekter

Risken för kumulativa effekter redovisas i [Bilaga C, avsnitt 15](#). Kumulativa effekter bedöms främst kunna uppstå i form av buller från planerade åtgärder tillsammans med buller från Nordkalks verksamhet, vilka bedöms som kortvariga och försumbara.

11. Påverkan på skyddade områden

I miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga C, avsnitt 13 och 14 beskrivs hur riksintressen samt skyddade områden påverkas av planerade åtgärder.

11.1 Riksintressen

Sammanfattningsvis bedöms projektet ligga i linje med områdets utpekade riksintressen för totalförsvaret och kommunikation, och innebära positiva konsekvenser för sjöfarten och närliggande verksamheter. Den planerade verksamheten bedöms inte heller påverka riksintressena för rörligt friluftsliv eller högexploaterad kust.

11.2 Natura 2000-områden

Inga planerade åtgärder utförs inom ett Natura 2000-område. Vidare bedöms inte naturvärdena inom de närliggande Natura 2000-områdena påverkas då värdena inte är knutna till vattenmiljön samt med hänsyn till avståndet till den planerade verksamheten.

11.3 Strandskydd

Planerade åtgärder kommer delvis att utföras inom områden som omfattas av strandskydd.

Åtgärdernas påverkan på flora och fauna respektive växter och djur i havet beskrivs i avsnitt 10. Under anläggningsskedet kan allmänhetens tillgång till vattenområdet inom vilket muddring kommer att utföras begränsas. Området som omfattas av strandskydd utgörs emellertid endast av området närmast de tillkommande hamnkonstruktionerna utanför detaljplanlagt område. Vidare bedöms inte den fasta utmärkningen som uppförs inom strandskyddat område påverka strandskyddets syfte, dvs att säkerställa allemansrättslig tillgång till strandområdet samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder vara förenliga med strandskyddets syfte.

11.4 Naturvårdsområde

Naturvårdsområdet Gotlandskusten överlappar i hög utsträckning med strandskyddet, men omfattar enbart den strandskyddade marken, och har i stort samma syften som strandskyddet. Se ovanstående avsnitt om strandskydd för beskrivning av förväntad miljöpåverkan.

12. Miljökvalitetsnormer för vatten

12.1 Klassificering och normsättning

Information om vattenförekomsterna samt miljökvalitetsnormer för vatten redovisas utförligare i miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga C, avsnitt 11 och sammanfattas kort nedan. Sökanden har låtit utreda planerade åtgärders påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten, vilket redovisas i Bilaga C3.

Planerade åtgärder berör två vattenförekomster, Kappelshamnsviken (WA12302763) samt Gotlands n kustvatten (WA97576217).

Båda de berörda vattenförekomsterna bedöms ha måttlig ekologisk status. I båda fallen motiveras den övergripande statusklassningen av försämrad status för den biologiska kvalitetsfaktorn växtplankton, som tyder på övergödningssproblematik. Miljökvalitetsnormerna i vattenföre-

komsterna har satts till God ekologisk status 2027 i Kappehamnsviken och God ekologisk status 2039 i Gotlands n kustvatten.

Vattenförekomsterna uppnår inte god kemisk status, vilket beror på atmosfärisk deposition av kvicksilver och bromerad difenyleter. Utöver detta har Vattenmyndigheten inte klassat några prioriterade ämnen i aktuella vattenförekomster.

12.2 Påverkan på miljökvalitetsnormerna

Muddringsåtgärderna samt om- och utbyggnadsåtgärderna i hamnområdena kommer att utföras inom vattenförekomsten Kappelshamnsviken, medan dumpningen sker inom Gotlands n kustvatten.

De planerade åtgärderna i form av muddring samt om- och utbyggnad av hamnen bedöms endast ge en begränsad och tillfällig tillförsel av näringsämnen, och leder inte till någon försämring av ekologisk status. Verksamheten bedöms inte heller påverka en framtida klassning av särskilda förorenade ämnen. De planerade åtgärderna innebär en viss permanent hydromorfologisk påverkan för vattenförekomsten Kappelshamnsviken, men bedöms inte innebära en otillåten försämring av status avseende hydromorfologiska kvalitetsfaktorer.

Om föreslagna skyddsåtgärder vidtas bedöms inte heller planerade åtgärder påverka kommande klassning av kemisk status.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder inte medföra en otillåten försämring av den ekologiska eller kemiska statusen för de berörda vattenförekomsterna, eller äventyra möjligheten att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer.

13. Förslag till villkor och skyddsåtgärder

13.1 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 sökanden anpassat utformningen och föreslagna skyddsåtgärder för att minimera negativ omgivningspåverkan.

Vissa av skyddsåtgärderna har formulerats som villkor för tillståndet, medan andra framgår av [Bilaga C, avsnitt 8](#). De skyddsåtgärder som föreslås har beaktats vid bedömningen av konsekvenser från de planerade åtgärderna.

13.2 Villkor för tillståndet

Allmänt villkor

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

Muddring och dumpning

2. Arbeten med muddring och dumpning ska utföras på ett sådant sätt att grumling begränsas i möjligaste mån.

3. Muddring av sediment som, baserat på genomförd provtagning och analyserade ämnen, klassificerats som klass 4 eller 5 enligt Naturvårdsverkets rapport 4914 och SGU 2017 ska ske med användande av miljöskopa eller motsvarande teknik.
4. Muddermassorna ska dumpas med botten tömmande fartyg och placeras inom dumpningsområdet. Dumpningen får inte medföra att djupnivån i dumpningsområdet permanent överstiger 87 meter under 0-nivån i RH2000.
5. Muddrings- och dumpningsverksamhet får endast bedrivas under perioden från och med den 1 september till och med den 1 mars.

Borrning och sprängning

6. Borrning ska inledas med åtgärder i syfte att skrämman bort eventuella marina däggdjur och fisk som förekommer i området. Sprängning ska ske i direkt anslutning till borrning, annars ska en akustisk signal användas innan sprängning genomförs.
7. Sprängning får endast ske vid god sikt mellan 07.00-22.00.

Buller

8. Buller från tillståndsgivna arbeten ska begränsas så att ljudnivån inomhus inte överskrider vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.

Säkerhet

9. Sökanden ska ombesörja nödvändig utmärkning för och kommunikation med sjötrafiken under arbetenas genomförande.

Tillsyn och kontrollprogram

10. Sökanden ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas ge in förslag till slutligt kontrollprogram, inklusive kontroller och rapporteringsrutiner, till tillsynsmyndigheten.

13.3 Allmänt om skyddsåtgärder

För att minska negativ påverkan på naturmiljön samt närboende, rekreation och friluftsliv m.m. kommer muddringen att pågå under september - februari, då den biologiska aktiviteten är låg och färre människor vistas utomhus eller besöker området.

Borrning och andra ljudalstrande arbeten i vatten inleds med lägre intensitet, så kallad ramp-up, för att förhindra att fisk och marina däggdjur utsätts för plötsliga skadliga ljudnivåer. Om det har förflutit lång tid mellan borrning inför sprängning och sprängning kommer en akustisk skrämman användas så att fiskar och marina däggdjur hinner avlägsna sig från området.

I syfte att förhindra spridning av föroreningar till mark och vatten kommer tillfälliga upplag av schaktmassor från landområdet i hamnen placeras på tätt underlag och skyddas mot avrinning. Vidare kommer saneringsutrustning finnas tillgänglig inom arbetsområdet i händelse av olycka, spill eller läckage av kemikalier.

Före arbeten utförs ska rapport ske till Underrättelse för sjöfarare (Ufs) för att informera sjötrafik om planerade arbeten och minimera risker för olyckor.

Ianspråktagande av landområden för att uppföra den nya farledutmärkningen kommer att utföras så yteffektivt som möjligt, bl.a. i syfte att begränsa intrånget i naturvårdesbiotoperna.

Sökanden avser att upprätta en kommunikationsplan inför genomförandet för att informera närboende och allmänheten om när och var arbeten kommer att utföras.

13.4 Kontrollprogram

Sökanden har tagit fram ett förslag till kontrollprogram för anläggningsskedet, se [Bilaga F](#).

Sökanden ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas ge in ett slutligt förslag till kontrollprogram, inklusive kontroller och rapporteringsrutiner, till tillsynsmyndigheten baserat på det förslag till kontrollprogram som presenterats i ansökan.

Syftet med kontrollprogrammet är att kunna följa upp verksamheten mot de villkor och övriga bestämmelser som beslutas i tillståndet. Det är också ett verktyg för att dokumentera och uppdatera verksamhetens samlade påverkan på miljön och utgör underlag för att utvärdera att vidtagna skyddsåtgärder fungerar som avsett.

Föreslaget kontrollprogram inkluderar vilka typer av undersökningar som planeras och en beskrivning av genomförandet av dessa undersökningar.

14. Särskilt för vattenverksamhet

14.1 Vattenrättslig rådighet

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 (LSV) den erforderliga vattenrättsliga rådigheten för verksamheten. Sjöfartsverket ansvarar för allmänna farleder och hänvisar till nämnda lagrum till stöd för erforderlig vattenrättslig rådighet.

Fortifikationsverket äger fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 1:91 inom vilken Kappelshamn hamn är belägen, och har därför erforderlig vattenrättslig rådighet för åtgärderna som avser vattenverksamhet inom hamnen.

Småbåtshamnen är belägen inom fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 4:2, inom vilken vissa åtgärder ska utföras, och ägs av Kappelshamns fiskehamnsförening. Företrädare för fiskehamnsföreningen har samtyckt till ansökta åtgärder inom småbåtshamnen och en fastighetsreglering avses att genomföras. En överenskommelse om fastighetsreglering mellan Fortifikationsverket och företrädare för fiskehamnsföreningen biläggs denna ansökan som [Bilaga E5](#).

Sjöfartsverket har även, tillsammans med Fortifikationsverket, ansökt om och beviljats ett s.k. rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet för att utföra planerad dumpning inom allmänt vattenområde. Medgivandet har bilagts denna ansökan som [Bilaga E4](#).

14.2 Civilrättslig rådighet

14.2.1 Fastighetsförhållanden

Till ansökan har bilagts en karta över Kappelshamnsviken där fastighetsförhållandena översiktligt framgår, se [Bilaga E2](#). I kartbilagorna till den tekniska beskrivningen, [Bilaga B1 och B4](#), redovisas var åtgärderna ska utföras samt uppskattade fastighetsgränser, och därmed även vilka delar av fastigheterna som berörs av respektive åtgärd. Information om fastigheter, fastighetsgränser och fastighetsägare har hämtats från kartunderlag från Lantmäteriet, fastighetsregistret samt den fastighetsutredning som sökanden låtit utföra, vilken bilagts denna ansökan som [Bilaga E1](#).

Den största delen av planerade muddringsarbeten kommer att utföras inom fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 1:91, vilken ägs av Fortifikationsverket, samt allmänt vattenområde. Därutöver kommer muddringen även att beröra fastigheterna Gotland Lärbro Stora Vikers 1:95, Gotland Hangvar Flenvike 4:2, Gotland Lärbro Stora Vikers 1:94, Gotland Lärbro Kauparve 1:7 samt eventuellt även Gotland Lärbro Kauparve 1:18.

Utöver Fortifikationsverkets fastighet berörs även fastigheten Gotland Hangvar Flenvike 4:2 av utrivnings- samt anläggandeåtgärder av hamnanläggningar. Vidare kommer, utöver fastigheten som ägs av Fortifikationsverket, fastigheterna Gotland Lärbro Stora Vikers 1:99, Gotland Lärbro Stora Vikers 1:95 samt Gotland Lärbro Stora Källstäde 1:72 alternativt Gotland Lärbro Stora Vikers 6:1 påverkas av arbeten med rivning och/eller anläggande av farledsutmärkning.

Dumpning utförs inom allmänt vattenområde.

14.2.2 Tvångsrätt

Utöver vattenrättslig rådighet krävs även förfoganderätt, d.v.s. civilrättslig åtkomst, till de områden som berörs av vattenverksamheten. Detta kan åstadkommas genom särskilda avtal med berörda fastighetsägare eller genom beslut om rätt att ianspråkta mark med stöd av tvångsrätt enligt 28 kap. 10 § miljöbalken.

Sökanden ansöker om att med stöd av tvångsrätt jämlikt 28 kap. 10 § 1 st. 5 p. miljöbalken att ta i anspråk delar av vissa av de fastigheter som temporärt eller permanent berörs av muddringsverksamheten samt fast farledsutmärkning. Samtliga berörda fastigheter förtecknas i [Bilaga E3](#). Av förteckningen framgår genom en markering med "X" i högra kolumnen om fastigheten omfattas av yrkandet om tvångsrätt.

Såvitt avser fastigheterna Gotland Lärbro Stora Källstäde 1:72 samt Gotland Lärbro Stora Vikers 6:1 kommer fyren EFO2 att anläggas inom någon av dessa fastigheter, varför tvångsrätt reservationsvis yrkas för båda fastigheterna. En utredning avseende placering av fyren pågår under sommaren 2026, och tvångsrättsyrkandet kommer att preciseras under hösten 2026 baserat på utredningen i fråga.

14.3 Enskilda sakägare

En ansökan om tillstånd till vattenverksamhet ska enligt 22 kap. 1 a § 1 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 § LSV.

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.

Som sakägare enligt miljöbalken anses även de fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som berörs av ansökt verksamheten genom buller, vibrationer eller liknande. Denna krets av sakägare är svårare att avgränsa och frågan om vem som utgör sakägare får ofta avgöras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

I den sakägarförteckning som bifogas ansökan, Bilaga E3, anges de fastigheter som sökanden anser utgör vattenrättsliga sakägare. Dessa fastigheter kommer att påverkas genom att arbeten utförs inom fastigheterna, t.ex. muddring och arbeten med farledsutmärkning eller om fastigheterna behöver tas i anspråk tillfälligt för att utföra arbetena, t.ex. genom uppställning av mudderverk.

Dumpning planeras inom allmänt vattenområde och berör således inte någon enskild fastighet, se Bilaga B2.

14.4 Ersättningsfrågor

Muddring, arbeten med fast utmärkning samt anläggningsåtgärder avses utföras inom fastigheter som tillhör enskilda fastighetsägare.

Muddringen sker emellertid inom eller i nära anslutning till redan befintlig allmän farled, och någon ersättningsgill skada för fastighetsägare bedöms inte uppkomma, varför ersättning till följd av muddringen inte erbjuds i målet. Därutöver sker muddring samt anläggningsåtgärder inom småbåtshamnen, vilket parterna nått en överenskommelse om.

I fråga om ianspråktagande av mark för uppförande av ny fast utmärkning erbjuds ersättning till enskilda fastighetsägare med de belopp som anges i Bilaga E3.

14.5 Arbetstid och oförutsedd skada

Den totala arbetstiden för aktuella åtgärder beräknas till ca tre år. Åtgärderna innefattar emellertid flera olika delar och kan därför komma att försenas i något avseende. Med beaktande av detta anser sökanden att arbetstiden för vattenverksamheten bör fastställas till 7 år från den dag tillståndsdomen vinner laga kraft.

I mål om tillstånd till vattenverksamhet ska anges en tid inom vilken berörda kan göra anspråk på ersättning för oförutsedd skada av den tillståndsgivna vattenverksamheten. I detta fall föreslår sökanden att tiden för anmälan om oförutsedd skada ska bestämmas till 5 år från utgången av arbetstiden.

15. Tillåtlighetsbedömning

Nedan följer en beskrivning av hur Sjöfartsverket och Fortifikationsverket iakttar miljöbalkens allmänna hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken.

15.1 Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)

Sjöfartsverket har i uppdrag att förvalta de allmänna farlederna och ett ansvar för säkra sjövägar. Sjöfartsverket har ansökt om tillstånd och genomfört ett flertal projekt i allmänna farleder

motsvarande nu ansökta åtgärder, till exempel Gävle hamn, Norrköpings hamnar samt Mälarpjektet, för att nämna några. Genom de kontroller och uppföljningar som skett inom tidigare projekt besitter Sjöfartsverket gedigen kunskap rörande genomförande av denna typ av åtgärder samt dess miljökonsekvenser.

Fortifikationsverket äger och förvaltar Sveriges försvarsfastigheter, och har som uppdrag att se till att Försvarsmakten har väl fungerande anläggningar, mark och lokaler för sin verksamhet. I uppdraget ingår att leverera robust och säker infrastruktur till totalförsvaret och i fastighetsbeståndet ingår hamnar.

Inom Projekt Kappelshamn har omfattande utredningar genomförts med stöd av expertis inom bland annat miljö, geoteknik, nautik m.m. Vidare genomförs projekt Kappelshamn i samverkan mellan fyra olika myndigheter, dvs Fortifikationsverket, Sjöfartsverket, Trafikverket och Försvarsmakten, vilket bidragit med en mycket bred kunskapsbas som varit till nytta genom hela projektet. Därtill kommer sökanden att förvissa sig om att upphandlad entreprenör för genomförandet av de planerade åtgärderna besitter den kunskap som erfordras för att utföra åtgärderna.

Sammantaget har Sjöfartsverket och Fortifikationsverket en mycket god kunskap om de planerade åtgärderna samt konsekvenser.

15.2 Försiktighetsmått och teknikval (2 kap. 3 § 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 sökanden föreslagit skyddsåtgärder vilka redovisats i ansökan samt miljökonsekvensbeskrivningen.

Bland annat kommer vid utförandet av muddringen 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. Vidare kommer uppställningsplatser, tillfälliga upplag och användandet av maskiner m.m. planeras på ett sätt som inte leder till skada på människa eller miljö.

15.3 Produktval (2 kap. 4 § miljöbalken)

Sjöfartsverket och Fortifikationsverket 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.

15.4 Hushållnings- och kretsloppsreglerna (2 kap. 5 § miljöbalken)

En central fråga vid genomförandet av ansökta åtgärder är hanteringen av muddermassor. Genom hushållning med material och återvinning kan förbrukning av naturresurser för det planerade projektet begränsas.

Rivningsmaterial och muddermassor kommer att återanvändas i ut- och ombyggnaden av Kappelshamn hamn i den utsträckning det är möjligt med hänsyn till materialens föroreningshalt och egenskaper, i syfte att resursoptimera för att minimera mängden avfall som uppstår. Genom att dumpa muddermassor inom ansökt dumpningsområde begränsas även transportsträckan och antal transporter jämfört med om de massorna istället tas omhand på landdeponi belägen på längre avstånd.

15.5 Val av plats (2 kap. 6 § miljöbalken)

De planerade åtgärderna avser ut- och ombyggnaden av en existerande hamn och justeringar av en befintlig farled. Alternativa farledssträckningar har simulerats och noga utvärderats och nu föreslaget alternativ är det bästa sett till sjösäkerhet och tillgänglighet samt med hänsyn till miljöpåverkan.

Ansökta åtgärder är även i huvudsak förenliga med och medverkar till syftet med utpekade riksintressen.

15.6 Rimlighetsavvägning (2 kap. 7 § 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 styrt utformningen av de planerade åtgärderna, vilket har medfört att dessa medför en förhållandevis begränsad negativ påverkan på vattenmiljön samt kringliggande intressen.

16. Övrigt

16.1 Prövningsavgift

Kostnaderna för att genomföra ansökta åtgärder beräknas uppgå till mer än 100 miljoner kronor. Avgiften bör därför bestämmas till 400 000 kronor enligt förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

16.2 Tillgång till ansökan

Ansökan med underbilagor finns tillgängliga på Sjöfartsverkets hemsida:

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

16.3 Tidplan och fortsatt handläggning

Sjöfartsverket och Fortifikationsverket planerar att påbörja ansökt verksamhet under 2028 vilket förutsätter att tillstånd meddelas under 2027 och att upphandling och andra förberedande åtgärder kan påbörjas under början av 2028.

Stockholm som ovan

Fortifikationsverket och Sjöfartsverket, genom




Agnes Larfeldt

Advokat

+ 46 (0)70 388 38 22

agnes@agnesadvokater.se



Lisa Nyman

Bitr. jurist

+ 46 (0)70 388 38 17

lisa@agnesadvokater.se