

Till
Umeå tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

27 januari 2026

Ansökan om tillstånd m. m. enligt miljöbalken

Sökande	Sjöfartsverket, org. nr. 202100-0654
Ombud	Advokaten Agnes Larfeldt och bitr. jur. 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 av de allmänna farlederna 730, 731 och 733 till Umeå hamn, Umeå kommun, Västerbottens län

ORIENTERING

Umeå hamn är en av de största hamnarna i Norra Skandinavien och del av det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Mot bakgrund av nya industrisatsningar i norra Sverige har behovet av godstransporter ökat de senaste åren och förväntas fortsätta öka. Trafikverket har i en åtgärdsvalsstudie rekommenderat åtgärder för förbättrad kapacitet, säkerhet och tillgänglighet.

Farledsprojekt Umeå är ett samverkansprojekt mellan Umeå Hamn AB ('Umeå Hamn') och staten genom Sjöfartsverket, som syftar till att höja kapaciteten och säkerheten i Umeå hamn samt anslutande farleder för att möta det växande behovet av transporter av gods och passagerare. Umeå Hamn ansöker därvid i en separat tillståndsansökan för att utföra åtgärder inom området för allmän hamn och Sjöfartsverket ansöker om tillstånd och utför åtgärder i de allmänna farlederna fram till hamnområdesgränsen. Såväl ingivande av de båda ansökningshandlingarna som planering och utförande av åtgärderna sker dock samordnat. En översikt över de åtgärder som avses utföras inom Farledsprojekt Umeå redovisas i Bilaga 1.

Aktuell ansökan avser således tillstånd enligt miljöbalken till utförande av de åtgärder för vilka Sjöfartsverkets står som verksamhetsutövare i Farledsprojekt Umeå. Åtgärderna syftar till att avhjälpa begränsningar avseende restriktioner av fartygsstorlek, trafik vid mörker och sämre väderförhållanden in till Umeå hamn. Åtgärderna består i muddring för att bredda och fördjupa farlederna 730, 731 och 733 samt justerad farledsutmärkning. Vidare innefattar ansökan dispens för dumpning av muddermassor.

Ansökan har föregåtts av ett stort antal utredningar för att bedöma konsekvenser för miljön och allmänna såväl som enskilda intressen, genom sedimentprovtagning, strömningsutredningar, undersökningar av vegetation och fauna m.m.

Sammanfattningsvis kommer muddringsarbeten att ske inom flera olika delområden och ge upphov till tillfällig omgivningspåverkan genom främst grumling, omgivningsbuller och tidvis försvårad framkomlighet för fartygstrafiken. Respektive område berörs dock under förhållandevis kort tid, från några dagar till som mest ca en månad. Muddring och dumpning kommer att genomföras samordnat med Umeå Hamns åtgärder och under den isfria perioden, vanligtvis från april till och med november, under en till två säsonger. Några varaktiga negativa konsekvenser av arbetena kan inte förutses. I driftskedet bedöms projektet innebära positiva konsekvenser genom ökad säkerhet, förbättrad tillgänglighet och förutsättningar för mer resurseffektiva transporter genom att trafikering med större fartyg möjliggörs.

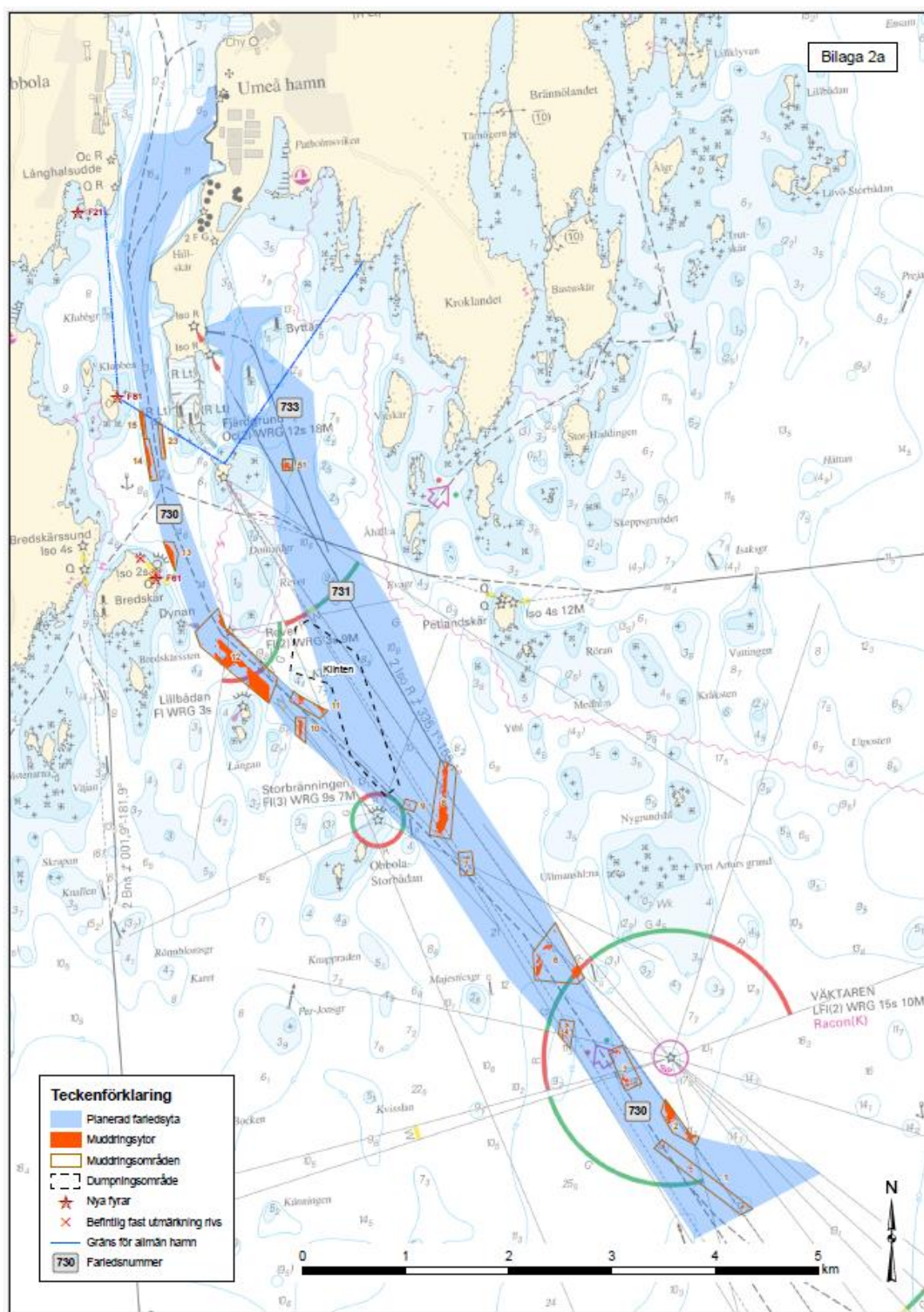


Bild 1, Översiktskarta Sjöfartsverkets ansökta åtgärder, se Bilaga 2a

Innehållsförteckning

ORIENTERING	2
YRKANDEN	7
UTVECKLING AV TALAN	8
1. Bakgrund till ansökan	8
2. Ansökans utformning	8
3. Referenssystem.....	9
4. Rättsliga utgångspunkter	9
4.1 Prövningens omfattning och avgränsning	9
4.2 Tidigare domar och beslut	9
5. Omgivningsbeskrivning.....	10
5.1 Inledning	10
5.2 Planförhållanden	10
5.3 Rikshintressen	10
5.4 Skyddade områden	11
6. Planerade åtgärder	11
6.1 Inledning	11
6.2 Muddring	12
6.3 Masshantering	12
6.4 Farledsutmärkning	13
7. Alternativredovisning	14
7.1 Inledning	14
7.2 Nollalternativ	14
7.3 Alternativ lokalisering.....	14
7.4 Alternativ avseende genomförande	14
7.4.1 Masshantering	14
7.4.2 Dumpningsområden	15
7.4.3 Farledsutmärkning.....	15
8. Samråd	15
9. Miljökonsekvenser.....	15
9.1 Inledning	15
9.2 Fisk	16

9.3 Makrovegetation	16
9.4 Bottenfauna	17
9.5 Marina däggdjur	17
9.6 Fågel.....	18
9.7 Flora och fauna	18
9.8 Yrkesfiske.....	19
9.9 Sjöfart och farled	20
9.10 Kulturmiljö.....	20
9.11 Rekreation, friluftsliv och boende	20
9.12 Miljöövervakningsstationer	22
9.13 Kumulativa effekter.....	22
9.14 Sammanfattning.....	22
10. Påverkan på skyddade områden	23
10.1 Riksintressen	23
10.2 Natura 2000-områden.....	23
10.3 Naturreservat och andra områdesskydd.....	23
11. Miljökvalitetsnormer för vatten	24
11.1 Inledning.....	24
11.2 Statusklassificering och normsättning	24
11.3 Påverkan på miljökvalitetsnormerna	24
12. Förslag till villkor och skyddsåtgärder.....	25
12.1 Inledning	25
12.2 Villkor för tillståndet.....	25
12.3 Allmänt om skyddsåtgärder	26
12.4 Kontrollprogram	26
13. Särskilt för vattenverksamhet.....	26
13.1 Vattenrättslig rådighet.....	26
13.2 Civilrättslig rådighet.....	27
13.2.1 Fastighetsförhållanden	27
13.2.2 Tvångsrätt.....	27
13.3 Enskilda sakägare.....	27
13.4 Ersättningsfrågor	28

13.5 Oförutsedd skada	28
14. Tillåtlighetsbedömning av vattenverksamheten.....	28
14.1 Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)	28
14.2 Försiktighetsmått och teknikval (2 kap. 3 § miljöbalken).....	29
14.3 Produktval (2 kap. 4 § miljöbalken)	29
14.4 Hushållnings- och kretsloppsreglerna (2 kap. 5 § miljöbalken)	29
14.5 Val av plats (2 kap. 6 § miljöbalken)	29
14.6 Rimlighetsavvägning (2 kap. 7 § miljöbalken).....	30
15. Övrigt	30
15.1 Prövningsavgift.....	30
15.2 Tillgång till ansökan	30
15.3 Tidplan och fortsatt handläggning	30

YRKANDEN

1. Staten genom Sjöfartsverket ("Sjöfartsverket") yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Sjöfartsverket tillstånd enligt miljöbalken att, huvudsakligen i enlighet med vad som närmare beskrivs i ansökan med bilagor,
 - a. inom de områden som framgår av Bilaga 2f-1 till 2f-8 utföra erforderliga arbeten för att genom muddring och sprängning bredda och fördjupa de allmänna farlederna enligt följande:
 - i. yttre delen av farled 730 fördjupas till -14,1 m ramfri nivå (muddringsområde 1-9)
 - ii. inre delen av farled 730 fördjupas till -13,0 m (muddringsområde 10-12) resp. -12,5 m ramfri nivå (muddringsområde 13-15 och 23)
 - iii. farled 731 och farled 733 fördjupas till -8,5 m ramfri nivå (muddringsområde 51), samt
 - b. inom de områden som framgår av Bilaga 2g-1 och 2g-2 riva ut tre befintliga fyrar samt uppföra tre nya fyrar
2. Sjöfartsverket yrkar vidare rätt att i enlighet med 28 kap. 10 § miljöbalken ta delar av de fastigheter som framgår av Bilaga 5, i anspråk för att utföra de ansökta verksamheterna.
3. Sjöfartsverket ansöker även om dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken för att inom det område som framgår av Bilaga 2e dumpa högst 165 000 tfm³ muddermassor samt, för det fall förfarandet skulle anses omfattas av dumpningsförbudet enligt 15 kap 27 § miljöbalken, även kvarlämna massor i anslutning till respektive område i samband med sprängning och utjämning inom muddringsområdena 1, 3, 4, 6, 7, 9, 10 och 11.
4. Slutligen yrkar sökanden att mark- och miljödomstolen
 - a. godkänner i målet upprättad miljökonsekvensbeskrivning ("MKB"),
 - b. fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag,
 - c. fastställer arbetstiden för vattenverksamheterna till 7 år från den dag tillståndsdomen vinner laga kraft,
 - d. fastställer tiden för anmälan om oförutsedd skada till fem år räknat från utgången av arbetstiden

UTVECKLING AV TALAN

1. Bakgrund till ansökan

Sjöfartsverket är den myndighet som 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. Farledsprojekt Umeå är ett led i arbetet med att höja säkerheten till sjöss och förbättra tillgängligheten för att förbättra förutsättningar för framtida hållbara godstransporter.

Syftet med de planerade åtgärderna är att Umeå hamn och de allmänna farlederna till hamnen ska uppfylla behoven av ökad kapacitet och kraven på förbättrad säkerhet för att därigenom möjliggöra ökade godsmängder i enlighet med Trafikverkets basprognos för godstransporter. Den årliga godshanteringen i Umeå hamn uppgår till cirka 2,5 miljoner ton och den förväntas öka betydligt.

De åtgärder som ingår i Farledsprojekt Umeå är såväl utbyggnad av ytor och kapacitet i hamnen som för Sjöfartsverkets del en fördjupning och breddning av anslutande farleder i form av muddring samt justerad farledsutmärkning. Vissa av de åtgärder som planeras från hamnens sida omfattas av ett lagakraftvunnet tillstånd (Etapp 1 och 2) medan de ytterligare åtgärder som planeras i området för allmän hamn omfattas av en ny tillståndsansökan från hamnen, som har samordnats med Sjöfartsverkets ansökan. Parternas uppfattning är att de båda ansökningarna lämpligen handläggs samordnat hos mark- och miljödomstolen.

Föreliggande ansökan från Sjöfartsverket avser muddring och sprängning under vattenytan samt utrivning och anläggande av ny farledsutmärkning. Åtgärderna utförs inom en sträcka om ca 10 km. Massor från projektet kommer om lämpligt att nyttiggöras på land, och möjligen inom ramen för hamnens projekt, samt på vissa platser kvarlämnas i anslutning till sprängnings- eller muddringsområdet eller att dumpas inom ett dumpningsområde.

2. Ansökans utformning

Ansökan består av denna ansökningshandling med bilagor. Dessa består av Åtgärdsöversikt Farledsprojekt Umeå ([Bilaga 1](#)), Teknisk beskrivning med bilagor ([Bilaga 2](#)), Miljökonsekvensbeskrivning med underrapporter som bilagor ([Bilaga 3](#)), samråds ([Bilaga 4](#)), Sakägarförteckning och fastighetsuppgifter ([Bilaga 5](#)) samt förslag till kontrollprogram ([Bilaga 6](#)).

Till den tekniska beskrivningen har bilagts ett antal kartor: [Bilaga 2e, 2f1- 2f8 och 2g](#). Av dessa kartor framgår var ansökta åtgärder kommer att utföras, med koordinatsatta ytor, samt fastighetsförhållanden. I kartorna används begreppen muddringsyta, muddringsområde samt arbetsområde med följande innebörd:

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

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

Arbetsområde = Det område som tillfälligt kan komma att tas i anspråk för ansökta arbeten, genom exempelvis uppställning av mudderverk. Arbetsområdet definieras i normalfallet som muddringsområdet + 50 m, och utgör den yttre gränsen för det område som Sjöfartsverket ansöker om att få förfoga över. Arbetsområde kan även innefatta område på land vid farleds-utmärkning.

3. Referenssystem

Som höjdsystem används i denna ansökan med bilagor Sveriges nationella höjdsystem RH2000. För angivelser i plan används SWEREF99 TM. Referenssystemen beskrivs även i teknisk beskrivning, Bilaga 2, avsnitt 3.2.

4. Rättsliga utgångspunkter

4.1 Prövningens omfattning och avgränsning

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

Dumpning av muddermassor är inte en vattenverksamhet, men kräver dispens enligt 15 kap. miljöbalken. Eftersom dumpningen är en integrerad del i den verksamhet som kommer att bedrivas ingår även denna i ansökan och konsekvensbedömningen. Eftersom ansökan även omfattar att lämna kvar och jämna ut sprängstens- och muddermassor i direkt anslutning till det berörda området inkluderas även detta moment i dispensansökan, även om det kan ifrågasättas om det är fråga om dumpning av avfall enligt 15 kap. 27 § miljöbalken då materialet inte tas upp och förs till annan plats.

Tillståndsansökan avser inte fartygstrafiken i farleden. Sjöfartsverket har inte någon självständig rådighet över fartygstrafiken i allmän farled. Fartygstrafikens förändringar till följd av ansökt verksamhet utgör dock en form av följdverksamhet som ingår i tillåtlighetsbedömningen av den ansökta vattenverksamheten och som beskrivs i ansökan. I miljökonsekvensbeskrivningen har även beaktats den något förändrade trafiken i farleden som åtgärderna möjliggör.

4.2 Tidigare domar och beslut

Sjöfartsverket har inte tidigare meddelats tillstånd för åtgärder inom de allmänna farlederna till Umeå hamn.

Det har dock tidigare meddelats tillstånd för åtgärder i anslutning till Umeå hamn, bland annat för muddring. Dessa innefattar bland annat tillstånd för Umeå Hamn den 26 juni 2024 för om- och utbyggnad av Umeå hamn m.m. och dispens från förbudet mot dumpning (se mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätts dom i mål M 3612–20). Åtgärderna innefattade bl.a. utrivning av befintliga kaj- och hamnanläggningar, anläggande av nya kajer, vattenintagsanordningar, utfyllnad av vattenområden, muddring och sprängning m.m. och benämns som Etapp 1 och 2.

5. Omgivningsbeskrivning

5.1 Inledning

Nedan redogörs en övergripande beskrivning av omgivningsförhållanden vid Umeå hamn och berörda farleder. För en mer utförlig beskrivning hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 3, avsnitt 3.

Nu ansökta åtgärder innefattar breddning och fördjupning av farlederna 730, 731 och 733 fram till hamnområdesgränsen för Umeå hamn. Farled 730 sträcker sig från Norra Kvarnen vid gränsen mot Finland till den västra sidan av Umeå Hamn, totalt ca 28 km. Farled 731 delar sig från farled 730 ca 6,5 km från hamnen och går in mot östra sidan av Umeå Hamn, som trafikeras av färjetrafik mellan Umeå och Vasa. Ca 2,5 km från färjeläget delar sig farleden ytterligare och farled 733 går något mer norrut på den östra sidan av Umeå Hamn.

Landskapet och maringeologin är, liksom stora delar av Sverige, präglad av den senaste istiden och den följande landhöjningen. Skärgården runt Umeå hamn består av flera mindre öar och holmar. I miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 3.7 redovisas geologi och sedimentförhållanden. Massor som ska muddras har provtagits och analyserats med hänsyn till innehåll av föroreningar.

5.2 Planförhållanden

I Umeå kommuns översiktsplan är Östra Klubben utpekad som ett viktigt område för friluftslivet.

Ansökta åtgärder ska utföras i områden som inte omfattas av någon gällande detaljplan. Det finns dock en pågående detaljplanprocess för Umeå hamn, vars planområde till viss del överlappar Sjöfartsverkets åtgärdsområde. Nu ansökta åtgärder är förenliga med föreslagen detaljplan, som syftar till att skapa förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder, samt att säkerställa allmänhetens tillgång till färjeläge och kopplingen mellan hamnen och Holmsund.

En fördjupad översiktsplan håller på att tas fram för området Holmsund och Obbola, inom vilket delar av farleden är lokaliserad. Planen gick ut på samråd 2023 och är vid dagens datum ännu inte antagen. I planförslaget anges som syfte bland annat att skapa goda förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling.

5.3 Riksintressen

Trafikverket har pekat ut Umeå hamn samt farlederna 728, 730, 731, 732 och 733 som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Väster om farled 730 finns även ett ankringsområde som är utpekad som riksintresse.

Havs- och vattenmyndigheten har pekat ut området Umeå Skärgård Täftefjärden som riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap. 5 § miljöbalken för dess funktion som fångstområde. Umeå Skärgård Täftefjärden överlappar med de planerade åtgärderna. Vidare är Umeälvens mynningsområde samt Holmön är klassade som riksintressen för yrkesfisket då mynningsområdet är en viktig vandringsväg för lax och skärgården utanför Umeå/Holmsund samt kring Holmön/Ängesön av riksintresse till följd av betydelsefulla fångstområden för främst lax och sik men också andra sötvattensarter.

5.4 Skyddade områden

I anslutning till Umeå hamn och farleder finns Natura 2000-områdena Umeälvens delta och Strömbäck-Kont. Dessa områden beskrivs närmare i Bilaga 3, avsnitt 3.3.2. Umeälvens delta, som ligger ca 4 km norr om åtgärdsområdet, är utpekad enligt både art- och habitatdirektivet och fågeldirektivet. Strömbäck-Kont är beläget på land ca 4 km väster om åtgärdsområdet och utpekad enligt art- och habitatdirektivet.

Umeälvens delta och Strömbäck-Kont är även skyddade som naturreservat och är de enda naturreservaten som är belägna i närheten av planerade områden. Det finns inga naturreservat eller andra områdesskydd (t.ex. fågelskyddsområden) i närheten av farlederna som bedöms kunna påverkas av de planerade åtgärderna.

Längs berörd kuststräcka samt öar gäller strandskydd.

6. Planerade åtgärder

6.1 Inledning

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

Farled 730 är begränsad till fartyg med maximalt mått om 215 meter (längd) x 33 meter (bredd) x 10,2 meter (djupgående) men kan begränsas ytterligare utifrån restriktioner bl.a. gällande mörker, vind och nedsatt sikt. Farleden är i vissa avsnitt relativt smal och har flera girar. Maximalt djupgående i farled 731 är idag 6,3 meter. Maximalt djupgående i farled 733 är 7,1 meter.

Ansökta åtgärder innefattar breddning och fördjupning av farlederna 730, 731 och 733 fram till hamnområdesgränsen för Umeå hamn. Farled 730 dimensioneras för fartyg med storleken 242 m x 35 m x 11 m, utan restriktioner för mörker. Farled 731 samt 733 dimensioneras för färjetrafiken mellan Umeå och Vasa, utifrån ett fartyg med storleken 165 m x 26 m x 6,5 m.

Den planerade farledens utformning har utvärderats i en farledssimulator med avseende på nautiska aspekter i vilken även byggtekniska detaljer och naturmiljövärden har beaktats.

De huvudsakliga arbetsmomenten innefattar muddring (inkl. borrhning och sprängning), dumpning av muddermassor, utrivning av befintlig fast farledsutmärkning samt anläggande av ny fast farledsutmärkning (fyrar).

Den totala arbetstiden för muddringen i Farledsprojekt Umeå, inklusive Umeå Hamns åtgärder, bedöms uppgå till ca 6-10 månader, och kan förhoppningsvis genomföras under en säsong men eventuellt två. Arbeten med fast utmärkning bedöms kunna utföras inom 1-3 månader, och dessa arbeten är inte beroende av övriga arbeten. Under förutsättning att Sjöfartsverket och Umeå Hamn meddelas tillstånd planeras arbetena att kunna påbörjas under 2028.

6.2 Muddring

För att erhålla avsett djup i farleden krävs muddring i 16 olika muddringsområden längs farleden. Den totala muddringsvolymen, inkl. övermuddring, beräknas bli cirka 165 000 tfm³ (teoretiskt fast mått). Av dessa massor är cirka 3 200 tfm³ berg.

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

Det är endast möjligt att utföra muddring under den isfria perioden, vilket bedöms vara från *april till november*. Val av muddringsteknik beror på aktuellt djup och typ av bottenmaterial. Vid muddringen kommer dock huvudsakligen enskopeverk att användas. Vid muddring i berg krävs borrhning och sprängning, vilket bedöms vara aktuellt i minst två muddringsområden (ID 7 och 10). Efter att berget loss hållits via sprängning kan det kvarlämnas eller muddras med ett enskopeverk.

Muddringsarbetena planeras kunna utföras dygnet runt och varje dag i veckan. Sprängning kommer dock endast att utföras mellan 07.00-22.00, medan borrhning kan komma att ske andra tider. Dock kommer arbeten inom muddringsområde 11 och 12 inte att utföras under perioden 1/5-31/7, för att skydda fågel under häckningstid vid fågelskären Obbola Lillbådan.

Vid respektive muddringsområde kommer muddringen att pågå i några dagar till en vecka, förutom i område 12, där arbetena förväntas pågå i ca 1 månad. Muddringsarbetena beräknas ta totalt ca 3–4 månader för Sjöfartsverkets del, men arbeten kommer samordnas med Umeå Hamns åtgärder. Samtliga muddringsarbeten inom Farledsprojekt Umeå (Sjöfartsverkets såväl som Umeå Hamns muddringsarbeten) bedöms kunna genomföras inom 6-10 månader. Tiden för utförande kan variera beroende på bland annat muddringsmetodik, kapacitet på muddringsutrustningen samt väderförhållanden. Arbetena kommer eventuellt kunna genomföras under en säsong men möjligen kan, beroende på bland annat restriktioner vid utförande och väderförhållanden, ytterligare en säsong komma att erfordras.

6.3 Masshantering

Flera sedimentundersökningar har utförts i muddrings- och dumpningsområdena. Resultaten visar att de massor som ska muddras innehåller låga eller inga halter förorenande ämnen (se [Bilaga 3i](#)). I bedömningen har de bedömningskriterier som använts vid provningen av Umeå Hamns redan tillståndsgivna arbeten inom Etapp 1 och 2 använts, vilka grundar sig på Naturvårdsverkets (Naturvårdsverket, 1999) och SGU:s bedömningsgrunder (SGU, 2017). Enligt dessa kriterier motsvarar samtliga muddermassor klass 1–3. Det bedöms därför inte finnas något behov av särskild hantering för att förhindra risk för spridning av föroreningar.

Det har inte i dagsläget kunnat säkerställas något användningsområde för sprängsten eller muddermassor, även om avsikten är att om möjligt nyttja vissa massor för hamnens konstruktion i Fodercentralsviken. I den utsträckning ett nyttiggörande inte är möjligt kommer sprängsten och muddermassor antingen att kvarlämnas på djupare vatten i anslutning till muddringsområdet eller tas upp och transporteras till dumpningsområdet.

Möjlig alternativ masshantering beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen Bilaga 3, avsnitt 5.2.

Vid åtta muddringsområden bedöms det mest lämpligt, med hänsyn till djupförhållanden och bottenstruktur, att lämna kvar utfallande sprängsten och grovkorniga muddermassor i anslutning till området. Genom att kvarlämna massor minimeras transporter till dumpningsområdet och rådande bottenförhållanden bibehålls i större mån. Vid behov kan massorna jämnas ut med användning av enskopeverk eller plog.

De massor som inte kan nyttjas, eller som lämnas kvar, transporteras till dumpningsområdet med täta bottentömmande pråmar. Dumpningen sker jämnt över hela området enligt en i förväg upprättad dumpningsplan.

Sjöfartsverket har utvärderat och utrett flera möjliga områden för dumpning av muddermassor. Baserat på utredningarna har området Klinten valts eftersom området har en bra placering i förhållande till muddringsområdena och då områdets egenskaper lämpar sig bra för dumpning då massorna inte riskerar att spridas från området. Efter dumpning bedöms rådande ackumulationsförhållanden bibehållas.

Sjöfartsverket avser att dumpa högst 165 000 tfm³ muddermassor. Dumpningen sker samordnat med Umeå Hamn, som ansöker om dispens att dumpa högst 277 000 tfm³. Området som dumpningen utförs inom har en yta om ca 283 000 m² och det bedöms finnas utrymme för dumpning av upp till 600 000 m³ massor utan att förändra risken för erosion i området (beaktat svällfaktor). Efter dumpning kommer bottennivån i dumpningsområdet vara som högst ca -26 m (inkl. hamnens massor).

6.4 Farledsutmärkning

Farledsutmärkning utgörs av både fast utmärkning som fyrar, kummel och dykdalber samt flytande utmärkning som bojar eller prickar. I samband med att farledens djup och bredd ändras behöver farledsutmärkningen justeras. I ansökan ingår åtgärder avseende den fasta utmärkningen för farleden. Sammanlagt ska tre fasta utmärkningar uppföras och tre befintliga fasta utmärkningar rivas ut (fyrar). För lokalisering av den fasta utmärkningen se Bilaga 2g-1 och 2g-2.

Utmärkningen kommer att utföras på land på Bredskär, Klubben och vid Obbola båtklubb. Nya fyrar 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 gravitationsfundament eller bergförankring. Den detaljerade utformningen fastställs i projekteringsfasen.

För att uppföra en fyr på land krävs en temporär arbetsyta om ca 35–50 m². Den permanenta anläggningen ianspråktar ett område om ca 2–10 m². Belyst farledsutmärkning försörjs med ström av solceller, därmed behövs inga nya ledningar anläggas.

Byggnation av en fyr tar ca 1-2 veckor, men kan påverkas av bland annat väderförhållanden. Arbeten med farledsutmärkning sker självständigt i förhållande till muddringsarbetena.

7. Alternativredovisning

7.1 Inledning

Inför de nu ansökta åtgärderna har flera olika alternativ utretts avseende omfattningen av muddring, hanteringen av muddermassor, val av dumpningsområden samt farledsutmärkning. Övervägda alternativ samt nollalternativ till ansökta åtgärder redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 3 avsnitt 5 och sammanfattas kort nedan.

7.2 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver förhållandena om ansökta åtgärder inte kommer till stånd och beskrivs som en framtida situation vid prognosåret 2040, med bibehållande av nuvarande fartygsbegränsningar och mörkerrestriktioner. Ingen muddring, dumpning eller annan hantering av muddermassorna kommer att utföras. Inte heller kommer den fasta farledsutmärkningen att justeras.

Detta kommer innebära att tillgängligheten fortsätter vara begränsad i farlederna och nuvarande restriktioner för fartygstrafiken behöver kvarstå. Eftersom framtida transportvolymen bedöms öka men nollalternativet inte möjliggör ökade fartygsstorlekar, förväntas antalet fartygspassager att öka i ett nollalternativ, vilket i sig medför större omgivningspåverkan från fartygstrafik under driftskedet än idag.

7.3 Alternativ lokalisering

Farledsprojekt Umeå syftar till att höja kapaciteten och säkerheten i den befintliga hamnen i Umeå samt anslutande farleder. Med anledning av detta har inte alternativa lokaliseringar utretts. Att anlägga en ny hamn för att möta transportbehovet bedöms medföra större miljöpåverkan och inte vara ekonomiskt rimligt.

7.4 Alternativ avseende genomförande

7.4.1 Masshantering

Flera alternativ avseende masshantering har utretts, i enlighet med vad bestämmelserna om avfall föreskriver.

För att förebygga uppkomst av muddermassor har bottenförhållanden utretts. Möjligheten att använda massor har utvärderats med hänsyn till teknisk genomförbarhet, miljöskydd och ekonomi. Det är ännu inte klarlagt om det finns något behov av massorna, men Sjöfartsverket är positivt till nyttiggörande om möjligt, till exempel till konstruktionen av utfyllnadsområdet i Fodercentralsviken i Umeå hamn.

Sjöfartsverket ansöker om dispens för dumpning av samtliga massor, även om vissa mängder skulle kunna komma att användas istället. Vissa massor avses kvarlämnas vid muddrings- eller sprängningsområdet, eftersom det bedöms vara det lämpligaste alternativet med hänsyn till miljö, teknik och ekonomi.

7.4.2 Dumpningsområden

Fyra potentiella platser för dumpning har utvärderats utifrån djupförhållanden och avstånd till muddringsområden. Efter utredning har konstaterats att Klinten var det mest lämpade dumpningsområdet, då området rymmer samtliga massor, ackumulationsförhållanden råder och bibehålls efter dumpning (se Bilaga 3 avsnitt 5.3).

7.4.3 Farledsutmärkning

Farledsutmärkning är styrd av farledens utformning och utmärkning behöver placeras utmed den linje man planerar att fartyg ska framföras för att den ska fylla avsedd funktion. Placeringen styrs därmed av sjösäkerhetskrav. Ansökta placeringar bedöms inte medföra några betydande konsekvenser för motstående intressen.

8. Samråd

Sjöfartsverket har tillsammans med Umeå Hamn genomfört avgränsningssamråd för Farledsprojekt Umeå under 2025. En samrådsredogörelse finns i Bilaga 4.

Information om samråd har skickats till berörda myndigheter, organisationer, företag samt fastighetsägare och fiskerättsinnehavare till områden som berörs av muddring eller fast utmärkning och ägare av fastigheter som bedöms riskera påverkas av buller från planerade åtgärder. Därutöver har samrådet kungjorts i tidningar lokalt och nationellt. Synpunkter har bland annat inkommit från Länsstyrelsen Västerbottens län, Umeå kommun, Statens fastighetsverk, verksamheter i området, lokala föreningar samt närboende.

9. Miljökonsekvenser

9.1 Inledning

I miljökonsekvensbeskrivningen, Bilaga 3, beskrivs hur ansökt verksamhet förväntas påverka omgivningen samt vad den bedöms medföra för konsekvenser för omgivningen. Åtgärdernas faktiska påverkan beskrivs som påverkansfaktorer, till exempel buller. De delar av omgivningen som bedöms påverkas av verksamheten är s.k. miljöaspekter, till exempel närboende. Genom att bedöma miljöeffekten och miljövärdet för respektive påverkansfaktor och miljöaspekt erhålls en konsekvens för de planerade åtgärderna.

Bedömningarna har föregåtts av flera olika expertbedömningar, undersökningar och modelleringar som biläggs som underbilagor till miljökonsekvensbeskrivningen, Bilaga 3. Sammanfattningsvis medför åtgärderna en permanent påverkan på omgivningen genom att muddring och dumpning medför fysisk förändring av havsbotten och justerad utmärkning medför fysisk påverkan ovan havsytan. Under anläggningsskedet kommer ansökt verksamhet huvudsakligen att tillfälligt påverka omgivningen genom suspenderade sediment och sedimentation, luftburet buller och undervattensbuller, ianspråktagande av områden och fysisk påverkan ovan havsytan. De områden som påverkas av muddring och dumpning bedöms kunna återkoloniserars av bottenfauna inom några år.

För att minimera konsekvenserna kommer skyddsåtgärder att vidtas, till exempel att anpassa arbetstider vid viktiga fågelskär utifrån fåglars häckningsperiod. Nedan sammanfattas nuläge

samt konsekvenser som påverkan från verksamheten bedöms kunna medföra, beaktat åtaganden om försiktighetsåtgärder.

9.2 Fisk

Konsekvenserna för fisk redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.1. Kunskap om förekomst av fisk har inhämtats från databasen KUL och lektidsportalen.

Vid Umeås kustområde finns varmvattenarter, mer eller mindre migrerande kallvattenarter, älvvandrande arter samt periodvis havslevande arter, t.ex. abborre, gädda och sik. Flera av de vandrande fiskarna är rödlistade och några fiskarter är skyddade enligt art- och habitatdirektivet. Fjärden och delat kring Umeälven utgör ett viktigt passageområde för flera vandrande arter. Lekområden för sik, siklöja, strömming och andra arter finns på många ställen i Umeås skärgård och innerfjärdar.

Planerade åtgärder kan påverka fisk genom spridningen av suspenderade sediment och sedimentation, som bland annat kan påverka möjligheten att hitta föda, syresättningen hos fisk och flytkraften hos ägg. Vidare kan spridning av suspenderade sediment medföra att fiskar tillfälligt förflyttar sig från påverkade områden. Effekten av suspenderade sediment beror på koncentration, varaktighet och i vilket livsstadium fisken är i. Den hydrauliska modellberäkningen som gjorts för spridning av spill vid muddring och dumpning, se Bilaga 3g samt Bilaga 3, avsnitt Fel! Hittar inte referenskälla., visar att spridningen av suspenderade sediment är begränsad. Vidare pågår muddring endast korta perioder vid de flesta muddringsområdena.

Fisk kan även påverkas av undervattensbuller. Undervattensbuller kan orsaka stress, medföra störningar i fiskens beteende, samt innebära risk för hörselnedsättning. Buller från muddringsfartyg bedöms vara jämförbart med fraktfartyg i normal hastighet. Planerade arbeten förväntas framförallt orsaka undervattensbuller vid borrhning och sprängning. Borrhning och sprängning kommer att utföras i mycket liten omfattning vid ett fåtal platser. För att minimera negativa konsekvenser för fisk vid borrhning och sprängning ska s.k. ramp up tillämpas innan borrhning och sprängning för att skrämma bort fisk.

Med hänsyn till försiktighetsåtgärder och planerade åtgärders omfattning bedöms projektets sammantagna konsekvens för fisk bli liten.

9.3 Makrovegetation

Konsekvenserna för makrovegetation redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.2. Makrovegetation är synlig undervattensvegetation såsom makroalger eller makrofyter på hård- eller mjukbotten.

Inom ramen för projektet har makrovegetation inventerats genom att havsbotten har filmats längs ett antal transekter inom muddrings- och dumpningsområden, se Bilaga 3b. Vid undersökningen har inga makrofyter påträffats. Eftersom det inte förekommer makrovegetation i de berörda områdena, kommer ingen makrovegetation skadas direkt av muddring och dumpning. Verksamheten kan dock medföra spridning av suspenderade sediment och sedimentation vilket kan påverka makrovegetation i omgivningen genom att begränsa tillgången till solljus. Den mängd suspenderade ämnen som kan spridas till områden där makrovegetation eventuell förekommer bedöms vara begränsad och påverkan pågå under en kort period. Verksamhetens konsekvenser på makrovegetation bedöms därför som försumbar.

9.4 Bottenfauna

Konsekvenserna för bottenfauna redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.3.

Sjöfartsverket har låtit utreda bottenfauna inom de områden som kan påverkas av ansökta åtgärder. De provtagna lokalerna var på ett djup mellan 8–30 meter. Resultaten från undersökningarna visade på en sammansättning av mjukbottenfauna typisk för Bottniska viken. Dumpningsområdet skiljer sig inte nämnvärt från muddringsområdena, men har ett något lägre bottenfaunaindex och saknar nästan helt musslor. Ingen av de observerade arterna är rödlistade eller har något formellt artskydd. Därutöver observerades påväxtalger och svampdjur vid undersökningen av makrofytter.

Planerad verksamhet bedöms kunna påverka bottenfauna under anläggningsskedet genom fysisk påverkan på havsbotten och suspenderade sediment och sedimentation. I de områden som direkt berörs av muddring och dumpning kommer bottenfaunan att försvinna. Efter att arbetena har utförts finns förutsättningar för återkolonisation. Hur snabb en återkolonisation av bottenfauna sker kan variera beroende på muddringsytornas storlek och aktuella arters generationstid och rörlighet, men bedöms kunna ske inom ett till fem år. Planerade åtgärder medför ingen betydande förändring av bottenfaunans sammansättning. Det förändrade vattendjupet bedöms i sig inte heller orsaka några påtagliga förändringar av bottenfaunans förutsättningar eller artsammansättning.

Vid muddring och dumpning kan suspenderade ämnen och sedimentation påverka bottenfaunan genom att frisisimmande arter skräms bort, näringsintaget försvåras för filtrerande arter och arter kan överlagras. Utanför muddrings- och dumpningsområdet bedöms dock spridningen av suspenderade material bli begränsad, avseende såväl koncentration som varaktighet. Vidare bedöms bottenfaunan i området naturligt utsättas för sedimentomlagringar och därför vara relativt tålig mot denna typ av påverkan.

Sammantaget bedöms verksamhetens konsekvenser på bottenfauna vara försumbar.

9.5 Marina däggdjur

Konsekvenserna för marina däggdjur redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.4.

Med marina däggdjur avses sälar och valar, varav gråsäl och vikare är de arter som skulle kunna förekomma i området. Bestånden av såväl gråsäl som vikare bedöms vara livskraftiga. Vikare är mest känsliga för störning från februari till april, under tiden för parning och reproduktion. Gråsäl är mest känsliga för störning mellan februari och juni, som är viktig för reproduktion, diande och parning.

Under anläggningsskedet kan marina däggdjur påverkas av undervattensbuller och suspenderade sediment.

Undervattensbuller kan orsaka stress, medföra beteendestörningar, störa kommunikation och orientering, orsaka hörselnedsättning eller försämra förmågan att upptäcka och identifiera ljud. Borrning och sprängning, som är de mest bulleralstrande arbetena, kommer att utföras i mycket begränsad omfattning. För att minimera negativ påverkan ska skrämselsignal och/eller mjuk uppstart användas innan borrning och sprängning, så att djuren hinner förflytta sig utom räckhåll från skadligt ljud. Sprängning kommer sedan att ske i direkt anslutning till borrning alternativt kommer salskrämma eller liknande användas om för lång tid passerat.

Suspenderande sediment kan tillfälligt påverka marina däggdjur genom försämrad sikt, vattenkvalitet och förändrat beteendemönster. Sälar använder delvis synen men är inte beroende av god sikt. Vidare kan sälar simma bort från förhållanden som är ogynnsamma. Påverkan kommer att vara tillfällig och lokal.

Med hänsyn till arbetenas omfattning, tid på året för utförande samt att försiktighetsåtgärder vidtas bedöms konsekvensen bli försumbar.

9.6 Fågel

Konsekvenserna för fågel redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.5. Information om förekommande fåglar har hämtats från Artportalen.

Inom området har ca 20 kustfågelarter som är med på rödlistan inrapporterats. Av dessa är även sex arter skyddade enligt Fågeldirektivets bilaga 1. I eller i nära anslutning till utredningsområdet häckar sannolikt bottenfödosökande arter.

Det finns inga utpekade fågelskyddsområden inom eller i anslutning till utredningsområdet. Närmaste fågelskyddsområde ligger i Umeälvens deltas naturreservat som är beläget ca 4 km norr om åtgärdsområdet. Även om inga öar i utredningsområdet har något formellt skydd, så har Västerbottens kustfågeltaxering pekat ut tre grupper av öar (Lillbådan, Storbådan och Obbola-stenarna) i området utanför Umeälvens delta som extra skyddsvärda för sitt fågelliv.

I anläggningsskedet kan fåglar påverkas av fysisk påverkan ovan havsytan, suspenderade sediment och sedimentation och luftburet buller. Under tiden arbeten utförs förväntas mudderverk, andra arbetsfartyg och åtgärder med farledsutmärkning kunna störa och skrämja fågel. Arbetena kommer att utföras under en begränsad tid vid respektive område. I driftskedet bedöms inte åtgärderna medföra någon påverkan på fågel.

Spridning av sediment och sedimentation skulle kunna påverka biotoper som är viktiga för fågel. Med hänsyn till att de områden som påverkas mest av planerade åtgärder inte är särskilt stora eller särskilt betydelsefulla födosöksområden för fågel bedöms konsekvensen av verksamheten genom spridning av sediment och sedimentation vara försumbar.

Planerad verksamhet kan påverka fåglar genom luftburet buller. För att minimera störningar för fåglar avser Sjöfartsverket att utföra muddring i det arbetsområde som bedöms vara viktigast för fågel (Lillbådan) utanför häckningsperioden maj- juni, som är den känsligaste perioden.

Sammantaget bedöms planerade åtgärder kunna medföra viss negativ påverkan på fågel under anläggningsskedet. Med hänsyn till arbetenas omfattning och läge samt planerade skyddsåtgärder bedöms verksamhetens konsekvenser för fågel bli försumbara.

9.7 Flora och fauna

Konsekvenserna för flora och fauna redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.6. Flora och fauna på land bedöms främst påverkas av arbeten med justerad farledsutmärkning. Inom ramen för projektet har flora och fauna på land på de platser där farledsutmärkning ska uppföras inventerats, se Bilaga 3c.

En fast utmärkning ska placeras på en befintlig vågbrytare vid Obbola båtklubb. Det bedöms inte finnas några naturvärden på platsen varför denna inte ingått i utredningen. På Bredskär kommer

tre befintliga utmärkningar att utgå och fundament och förankring att kvarlämnas, vilket inte bedöms ge några konsekvenser för miljön.

En fast utmärkning (ledfyr) ska anläggas på berg på Östra Klubben. Östra klubben har en total yta om ca 5,2 hektar. Vid inventeringen påträffades en typisk naturmiljö, inklusive äldre och döda träd och ett fåtal naturvårdsarter i skogsmiljö.

En fast utmärkning (ensfyr) ska anläggas på Bredskär på sten/morän vid stranden. Bredskär har en yta om 31 hektar och är delvis bebyggd. Stora delar av ön är täckt med skog, som utgörs av ung till medelålders tallskog med inslag av gran, asp, rönn, glasbjörk och sälg. Vid inventeringar har garnlav, granticka och vedticka inventerats på ön, dock inte på platsen för den nya fasta utmärkningen.

Under anläggningsskedet kommer områden om ca 35–50 m² temporärt ianspråktagas vid uppförande av ny fast utmärkning. Arbeten förväntas pågå under 1–2 veckor och därefter återställs arbetsområdet. Med hänsyn till att det inte finns särskilt skyddsvärd natur och arbetenas omfattning bedöms planerade åtgärders konsekvens för området bli försumbar. Under driftskedet kommer små ytor fortsättningsvis ianspråktagas för fast utmärkning, uppskattningsvis 2–10 m² per utmärkning.

Sammantaget bedöms den fasta utmärkningen innebära en försumbar konsekvens för flora och fauna.

9.8 Yrkesfiske

Konsekvenserna för yrkesfiske redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.7.

Havs- och vattenmyndigheten har pekat ut ett område som riksintresse för yrkesfiske, vilket överlappar med områdena där ansökta åtgärder ska utföras. I Umeälvens mynning finns ett antal fasta fiskeredskap med förankring i nära anslutning till farleden. Fiske sker även med nät eller mjärddar.

I dagsläget finns fiskelicenser utgivna för fyra verksamhetsutövare med fiskelicens. Fiskarter viktiga för näringen är främst lax, sik, strömming, abborre och siklöja och fisket bedrivs främst från juni till mitten av oktober. För att utreda omfattningen av fisket har data hämtats från Havs- och vattenmyndigheten. Mellan 2023 och 2025 har ca 40 000–47 000 kg fisk tagits upp (lax, strömming, abborre, öring, sik, m.m.).

Under anläggningsskedet kan fisket påverkas genom suspenderat sediment och samt undervattensbuller. Om det förekommer suspenderade sediment kan fiskar undvika dessa områden, vilket kan innebära att ändrat beteende under tiden för muddring och dumpning. Vissa fångstpunkter som påverkas av suspenderade sediment kan således påverkas under den period då grumlande arbeten utförs.

Vidare kan fisk påverkas av undervattensbuller under tiden då arbeten utförs. Höga ljudnivåer kan medföra skada, mortalitet och skrämna fisk, vilket kan påverka fisket. Genom att utföra skyddsåtgärder, såsom ramp-up, bedöms negativ påverkan minska.

Påverkan på fisket kommer att vara tillfällig under den tid då arbeten utförs. Under denna tid kommer det troligtvis inte att gå att fiska som vanligt i påverkansområdet. Efter att arbeten slutförts i respektive område kommer dock fisk kunna återvända och inte längre påverkas av verksamheten. Konsekvenserna för yrkesfisket bedöms sammantaget som liten.

9.9 Sjöfart och farled

Konsekvenserna för sjöfart redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.8.

Trafikverket har pekat ut Umeå hamn och farlederna 728, 730, 731, 732 och 733 som riksintresse för sjöfart. Farleden är strategiskt viktig för industrin och regionen. Det finns restriktioner avseende fartygs längd samt mörkerrestriktioner.

Sjötrafiken i farlederna kommer att fortsätta även under tiden då arbeten utförs. Med hänsyn till att arbetsfartyg kommer ianspråkta områden, kommer framkomligheten i befintliga farleder begränsas något. Information om planerat arbete ska publiceras i Underrättelse för sjöfarare (Ufs) samt fortlöpande kommuniceras till passerande fartyg för att minimera störningar och risken för incidenter.

Efter att ansökta åtgärder utförts kommer projektet endast medföra positiva konsekvenser för sjöfarten, såsom förbättrad tillgänglighet, kapacitet och säkerhet.

9.10 Kulturmiljö

Konsekvenserna för kulturmiljö redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.9.

Information om fornlämningar m.m. har hämtats från Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. Vidare har djupmätningar från muddrings- och dumpningsområden analyserats, men inga lämningar detekterats.

Det finns inga kända lämningar inom de områden där åtgärder vidtas. Vid Lillbådan (utanför muddringsområden) finns en inrapporterad lämning. Lämningen skulle kunna påverkas av sedimentation. Av utförda utredningar framgår dock att förväntad sedimentation i området kommer att vara mycket liten, om ens detekterbar. Sammantaget bedöms verksamheten medföra försumbara konsekvenser på kulturmiljön.

9.11 Rekreation, friluftsliv och boende

Konsekvenserna för rekreation, friluftsliv och boende redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.10

En ledfyr ska anläggas vid Obbola båtklubb. I övrigt bedöms det inte finnas några organiserade besöksmål inom påverkansområdet. Några kilometer från muddringsområden finns dock badplatser, småbåtshamnar m.m.

I kustområdet i anslutning till farlederna finns förutsättningar för friluftaktiviteter och rekreation i anslutning till vattenmiljön, t.ex. fritidssjöfart, bad, fritidsfiske, jakt, paddling och vistelse i naturen. På ön Bredskär finns även privata bryggor, stigar, badplats och naturhamn mm. Österklubben och Västerklubben bedöms av kommunen vara viktiga för friluftslivet, med möjlighet till vistelse, bad m.m. Det bedöms även förekomma fritidsfiske i anslutning till hela farledssträckorna, som dock begränsas vid fredningsområden och vissa bestämmelser om fiskeförbud. Det finns inga kända vattenintag inom påverkansområdet.

Det förekommer fritidsbostäder och permanentbostäder längs kustlinjen på Obbolasidan om farleden. Den bebyggelse som är närmast planerade muddringsarbeten finns på Bredskär, ca 300 till 500 meter från ett muddringsområde.

Rekreation, friluftsliv och närboende bedöms kunna påverkas av planerad verksamhet genom luftburet buller, suspenderade sediment och sedimentation och fysisk påverkan ovan havsytan.

Luftburet buller bedöms främst uppstå vid muddring, som kommer att pågå dygnet runt. Arbeten vid respektive arbetsområde är dock relativt kortvariga, från några dagar till någon vecka. Sprängning kommer inte att utföras nattetid. Byggnadsarbetena med farledsutmärkning på land utförs dagtid och är av sådan tillfällig och begränsad karaktär de inte påverkar bullerbedömningen.

Vid bedömning av bullerpåverkan har Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) beaktats. Bullerutredningen visar att riktvärden för bostäder inomhus bedöms kunna innehållas men att riktvärden för buller utomhus vid fasad riskerar överskridas under kvällar, helger och nattetid vid ett fåtal bostäder på Bredskär. Med hänsyn till de möjligheter till undantag för kortvariga överskridanden som finns i de allmänna råden bedöms dock dessa kunna innehållas.

Den muddring som orsakar mest buller för närboende bedöms dock kunna utföras under två till fyra veckor. Med hänsyn till att varaktigheten är begränsad bör något högre bullervärden kunna accepteras. Vid badplatsen och naturhamnen på nordöstra Bredskär kommer bullernivåer från muddringen kunna uppgå till ca 55–60 dBA under upp till 1 vecka.

Även om riktvärden för byggbuller innehålls kan buller upplevas som störande. Naturhamnen vid Bredskärs badplats bedöms tillfälligt vara mindre attraktiv för camping/övernattning när muddring utförs i det närliggande muddringsområdet. Det finns dock möjlighet att välja annan mindre utsatt naturhamn eller gästhamn. Sammantaget kommer buller endast uppstå under begränsade tidsperioder vid respektive plats och riktvärden bedöms i huvudsak kunna innehållas.

Med hänsyn till ovanstående bedöms planerad verksamhets konsekvens för rekreation, friluftsliv och boende på grund av buller vara liten.

Under anläggningsskedet kan suspenderade sediment och sedimentation påverka vattenkvaliteten, vilket kan påverka förutsättningar för bad och andra vattenaktiviteter. Som ovan angivits, bedöms inte ansökt verksamhet medföra någon omfattande påverkan genom suspenderade sediment utanför muddrings- och dumpningsområdena. Modellberäkningarna visar inga signifikanta förhöjningar av koncentrationen av suspenderade sediment vid Bredviks havsbad och småbåtshamnarna på Obbolasidan. Åtgärderna bedöms inte heller medföra betydande sedimentation i områden där människor vistas. Sammantaget bedöms konsekvensen för rekreation, friluftsliv och boende vara försumbar.

Under anläggningsskedet kommer även planerade åtgärder medföra en fysisk påverkan ovan havsytan. För rekreation, friluftsliv och närboende kan det innebära att utsikten påverkas, att framkomligheten i vatten begränsas och att vissa områden på land där fast utmärkning uppförs ianspråkats. Påverkan sker främst i befintlig farled där fartygsrörelser är vanliga och avstånden till människor förhållandevis stora. Vidare bedöms andra områden än arbetsområdena kunna väljas för fiske, resa med fritidsbåtar mm. Med hänsyn till arbetenas omfattning och begränsade varaktighet samt att det finns alternativa rekreationsområden bedöms konsekvenserna bli försumbara.

Genom att farledssträckningen inte ändras kommer fartyg i farleden passera på samma avstånd till bostäder även framöver. Genom att möjliggöra för större fartyg att passera in till Umeå Hamn förväntas dock färre men större fartyg anlöpa hamnen. Den simulering över bullernivåer som gjorts för fartyg i farleden redovisas sist i [Bilaga 3f](#). Enligt den förväntas inte Trafikverkets riktlinjer överskridas vid något bostadshus även om det sker på nattetid.

9.12 Miljöövervakningsstationer

Konsekvenserna för miljöövervakningsstationer redovisas i Bilaga 3, avsnitt 9.11.

SGU har år 1975 tagit prover av havssediment på en plats längs farleden. Inom undersökningsområdet finns tre provtagningsstationer (UKV2, UKV3 och U10) i kontrollprogrammet för Vindelälvens och Umeälvens avrinningsområden. Stationerna är placerade utanför farlederna och på ackumulationsbottnar. Vid stationerna undersöks vattenkemi och växtplankton samt och provtagningen används för kontroll av påverkan från Umeälven och verksamheter i kustområdet. Undersökningar görs regelbundet under sommaren av Ume- och Vindelälvens vattenvårdsförbund och är en del i egenkontrollen för verksamheter som nyttjar Umeälven och Vindelälven som recipient.

Under anläggningsskedet bedöms värden vid mätstationer kunna påverkas av suspenderade sediment och sedimentation genom att primärproduktionen påverkas. Mätstationerna UKV2 och U10 kan enligt spridningsmodellen påverkas av suspenderade sediment. Denna påverkan är kortvarig och kommer endast pågå under den period då muddringsarbetena pågår. När muddring sker i närheten av stationerna och misstanke om att sediment kan påverka mätserien bör därför provtagning lämpligen förläggas utanför provtagningsperioden för att undvika påverkan.

Sammantaget bedöms verksamhetens konsekvens för miljöövervakningsstationer bli liten.

9.13 Kumulativa effekter

Risken för kumulativa effekter redovisas i Bilaga 3, avsnitt 13.

Ansökta åtgärder avses utföras i samordning med de åtgärder inom hamnområdet som Umeå Hamn ansökt om tillstånd för, och i den omfattning påverkan på en aspekt sker från båda verksamheterna (t. ex. dumpning) har denna beaktats och konsekvensbedömts i Sjöfartsverkets MKB.

Vid bedömning av kumulativa effekter beaktas dock Umeå Hamns pågående utveckling av kajinfrastrukturen (Etapp 1 och 2). De kumulativa effekter som kan uppstå bedöms vara buller samt spridning av suspenderade sediment.

I bullersimuleringarna som har utförts inom ramen för detta projekt har antagits att två mudderverk kan arbeta samtidigt. Även om nu ansökt projekt och Etapp 1 och 2 sker i anslutning till varandra bedöms inte flera mudderverk än två jobba i områdena samtidigt vilket innebär att bullernivåer inte bedöms bli högre än vad som redovisats, men kan komma att sammantaget pågå under en längre tid.

Sammantaget bedöms inga kumulativa effekter avseende suspenderade sediment och sedimentation att kunna uppstå med hänsyn till den geografiska lokaliseringen av åtgärder inom Umeå Hamns projekt Etapp 1 och 2 och nu planerade åtgärder.

9.14 Sammanfattning

Ansökta åtgärder bedöms främst medföra omgivningspåverkan av övergående karaktär under tiden då åtgärderna utförs. Arbetenas omfattning är av begränsad omfattning och det geografiska område som kan påverkas av åtgärderna är relativt litet och inte av särskilt betydelse.

Under driftskedet bedöms ansökta åtgärder medföra mindre negativ omgivningspåverkan jämfört med nollalternativet, eftersom antalet fartygspassager för varje given total mängd transporterat

gods förväntas bli färre. När planerade åtgärder har genomförts blir resultatet en säkrare farled med bättre tillgänglighet och med färre restriktioner.

Sammantaget bedöms ingen betydande konsekvens uppstå och förutsättningar för att nå gynnsam bevarandestatus i Natura 2000-område i närheten bedöms inte påverkas av de planerade åtgärderna. Det finns inga naturreservat eller andra områdesskydd i närheten som bedöms påverkas av planerade åtgärder. Inte heller något av de utpekade riksintressena inom området bedöms kunna påverkas negativt.

De planerade åtgärderna bedöms inte försämra möjligheten att uppnå något av de nationella miljömålen. Projektet bedöms däremot i flera avseenden kunna bidra till uppfyllelse av miljömålen, genom att den ökade kapaciteten och tillgängligheten möjliggör mer hållbara godstransporter. Projektets negativa konsekvenser bedöms till stor del vara temporära och av lokal karaktär och vägas upp av fördelarna med projektet.

10. Påverkan på skyddade områden

10.1 Riksintressen

I miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 3, avsnitt 10.1, beskrivs hur riksintressen påverkas av planerade åtgärder.

Sammanfattningsvis kommer viss påverkan ske under anläggningsskedet på de utpekade riksintressena sjöfart och kommunikation samt yrkesfiske. Påverkan bedöms bli tillfällig och under driftskedet förväntas ingen negativ konsekvens på nämnda riksintressen. Långsiktigt bedöms projektet medföra en positiv konsekvens för sjöfart och kommunikation genom att kapaciteten, tillgängligheten och säkerheten förbättras.

10.2 Natura 2000-områden

Ingen muddring, dumpning eller uppförande av fast utmärkning sker i något Natura 2000-område. Det närmsta Natura 2000-området Umeälvens delta ligger ca 4 km från det närmaste muddringsområdet och Natura 2000-området kan påverkas av mycket låga halter suspenderade sediment, som dock ligger inom ramen för den naturliga variationen. Sammantaget bedöms ingen konsekvens uppstå och förutsättningar för att nå gynnsam bevarandestatus påverkas inte av de planerade åtgärderna.

10.3 Naturreservat och andra områdesskydd

Det finns inga naturreservat eller andra områdesskydd i närheten som bedöms påverkas av de planerade åtgärderna.

Planerade åtgärder kommer att utföras inom område som omfattas av strandskydd. Åtgärdernas påverkan på flora och fauna respektive växter och djur i havet beskrivs i avsnitt 9 ovan.

Åtgärderna kommer inte medföra negativ påverkan på allemansrättslig tillgång till strandområden. Sammantaget bedöms åtgärderna bedöms vara förenliga med strandskyddets syften.

11. Miljökvalitetsnormer för vatten

11.1 Inledning

Information om vattenförekomsterna samt miljökvalitetsnormer för vatten redovisas utförligare i miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 3, avsnitt 11. Sjöfartsverket har låtit utreda planerade åtgärders påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten, vilket redovisas i Bilaga 3j.

Sjöfartsverkets planerade åtgärder berör två vattenförekomster, Fjärdgrundsområdet (WA39177335) och S n Kvarkens kustvatten (WA82865410). Därutöver kommer Umeå Hamn utföra muddring i vattenförekomsten Österfjärden (WA21514236), vilket dock inte beskrivs närmare i denna ansökan.

11.2 Statusklassificering och normsättning

Berörda vattenförekomster har klassificerats som naturliga vattenområden.

Vattenförekomsten Fjärdgrundsområdet bedöms enligt senaste statusklassificeringen ha måttlig ekologisk status. Bedömningen baseras främst på miljögifter, där särskilt förorenande ämnena koppar, krom och zink har måttlig status. Sammantaget bedöms påverkan komma från industri och förorenade områden, men även i viss mån av hydrografiska förändringar. Miljökvalitetsnormen är god ekologisk status år 2027.

Vattenförekomsten S n Kvarkens kustvatten bedöms ha god ekologisk status. Miljökvalitetsnormen är god ekologisk status.

Vattenförekomsterna uppnår inte god kemisk status, vilket delvis beror på atmosfärisk deposition av kvicksilver och bromerade difenyletrar som generellt påverkar Sveriges vattenförekomster. Vattenförekomsten Fjärdgrundet påverkas även av lokalt förhöjda halter av särskilt förorenande ämnen.

11.3 Påverkan på miljökvalitetsnormerna

Den kemiska statusen för berörda vattenförekomster bedöms inte påverkas negativt av planerade åtgärder.

Muddring och bottenutjämning kommer att utföras i båda vattenförekomsterna Fjärdgrundsområdet och S n Kvarkens kustvatten medan dumpningen sker i Fjärdgrundsområdet.

Åtgärderna bedöms främst kunna medföra påverkan på de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna genom påverkan på havsbotten. Påverkan är dock inte av en sådan omfattning att åtgärderna bedöms medföra någon förändring av vattenförekomsternas status.

Planerade åtgärder bedöms även medföra viss tillfällig påverkan på biologiska och fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer under tiden då arbeten utförs. Påverkan bedöms dock inte medföra någon otillåten försämring av kvalitetsfaktorerna. Planerade åtgärder bedöms däremot inte påverka kvalitetsfaktorerna som styr ekologisk status.

De åtgärder som i VISS föreslås för att förbättra vattenförekomsternas status avser åtgärder för att förbättra kemiska parametrar. Ansökta åtgärder påverkar inte möjligheten att utföra de föreslagna åtgärderna och sökanden bedömer inte att möjligheten att nå miljökvalitetsnormen påverkas av nu ansökta åtgärder.

Den kumulativa effekten från både Umeå Hamn och Sjöfartsverkets planerade åtgärder bedöms inte föranleda någon försämrad statusklass eller status för någon norm, enskild ekologisk kvalitetsfaktor eller kemisk faktor. Sammantaget bedöms projektet inte medföra någon otillåten försämring eller äventyra möjligheten att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer.

12. Förslag till villkor och skyddsåtgärder

12.1 Inledning

Med utgångspunkt från tidigare erfarenheter från liknande projekt, de nu aktuella områdesförutsättningarna inklusive resultaten från utredningar, samt den information som erhållits genom samråd och i övrigt, har Sjöfartsverket anpassat utformningen och föreslagna skyddsåtgärder för att minimera negativ omgivningspåverkan. Vissa av skyddsåtgärderna har formulerats som villkor för tillståndet och andra framgår av Bilaga 3, avsnitt 8. De skyddsåtgärder som föreslås har beaktats vid bedömningen av konsekvenser från de planerade åtgärderna.

12.2 Villkor för tillståndet

Allmänt villkor

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

Muddring och dumpning

2. Arbeten med muddring och dumpning ska utföras på ett sådant sätt att grumling begränsas i möjligaste mån och arbeten ska samordnas med Umeå Hamn inom ramen för projektet.
3. Muddermassorna ska dumpas med bottentömmande fartyg och placeras inom dumpningsområdet. Dumpningen får inte medföra att djupnivån i dumpningsområdet höjs över 26 meter under 0-nivån i RH2000.
4. För att minimera påverkan på fågel under häckningstid vid fågelskären Obbola Lillbådan får inga arbeten inom muddringsområde ID 11 och 12 utföras under perioden 1/5-31/7

Borrning och sprängning

5. Borrning och sprängning ska inledas med åtgärder i syfte att skrämma bort eventuella marina däggdjur och fisk som förekommer i området.
6. Sprängning får endast ske mellan 07.00-22.00.

Buller

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

Säkerhet

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

Tillsyn och kontrollprogram

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

12.3 Allmänt om skyddsåtgärder

För att minska negativ påverkan på fåglar kommer arbeten kring viktiga fågelskär begränsas så att de utförs utanför fåglarnas häckningsperiod.

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

Borrning sker initialt med låg intensitet. Varje borrhål ska laddas direkt efter att det borrats och sprängning sker tidsmässigt i anslutning till att borrning och laddning av samtliga hål som ingår i salvan avslutats. En skrämssignal kan också avfyras innan sprängning sker, i syfte att ytterligare skrämja bort djur från aktuellt område.

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

12.4 Kontrollprogram

Sjöfartsverket har tagit fram ett utkast till kontrollprogram för anläggningsskedet, se [Bilaga 6](#).

Sjöfartsverket 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 av Sjöfartsverket 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. De kontroller och den uppföljning som ingår i kontrollprogrammet omfattar skeden innan projektet genomförts, under projektgenomförandet samt efter det att projektets genomförts.

Föreslaget kontrollprogram inkluderar vilka typer av undersökningar som planeras, ungefärlig frekvens av dessa och översiktlig placering av aktuella mätpunkter.

13. Särskilt för vattenverksamhet

13.1 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 den erforderliga vattenrättsliga rådigheten för verksamheten.

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

Sjöfartsverket har även, tillsammans med Umeå Hamn, ansökt om s.k. rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet för att utföra planerade åtgärder. Medgivande har ännu inte erhållits.

13.2 Civilrättslig rådighet

13.2.1 Fastighetsförhållanden

I kartbilagorna (Bilaga 2e-2g) framgår fastighetsförhållanden samt planerade åtgärdsområden. Information om fastigheter och fastighetsägare har hämtats från kartunderlag från lantmäteriet och fastighetsregistret.

Den största delen av planerade muddringsarbeten kommer att utföras på allmänt vatten. Därutöver sker muddring på fastigheterna Umeå Obbola S:50, Umeå Obbola 23:166, Umeå Obbola 23:330 samt Umeå Holmsund 2:65.

Fastigheterna Umeå Obbola 23:333, Umeå Obbola 23:335 och Umeå Obbola 23:166 påverkas av arbeten med rivning av farledsutmärkning och fastigheterna Umeå Obbola 23:166, Umeå Obbola s:50 och Umeå Obbola 23:300 påverkas av anläggande av farledsutmärkning.

Dumpning utförs på allmänt vatten (se Bilaga 2e).

I sakägarförteckningen (Bilaga 5a) sammanställs berörda fastigheter, hur de kommer påverkas samt fastighetsägare. I Bilaga 5b sammanställs fastighetsregisterutdrag för berörda fastigheter.

13.2.2 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.

Sjöfartsverket ansöker om att med stöd av tvångsrätt jämlikt 28 kap. 10 § 1 st. 5 p miljöbalken ta i anspråk delar av de fastigheter som berörs av muddringsverksamheten samt fast utmärkning. Samtliga berörda fastigheter förtecknas i Bilaga 5a. Av förteckningen framgår genom en markering med "X" i högra kolumnen om fastigheten omfattas av yrkandet om tvångsrätt. Tvångsrätten avser det område som är utmärkt som arbetsområde i kartbilagorna i Bilaga 2f-2g.

13.3 Enskilda sakägare

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

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

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, se Bilaga 5a, anges de fastigheter och nyttjanderättshavare som Sjöfartsverket anser utgör vattenrättsliga sakägare. Dessa fastigheter kommer att påverkas genom att arbeten utförs inom fastigheterna, till exempel muddring, arbeten med farledsutmärkning eller om fastigheterna behöver tas i anspråk tillfälligt för att utföra arbetena, till exempel genom uppställning av mudderverk. I kartbilagorna, Bilaga 2e – 2g, redovisas var åtgärderna ska utföras och samt fastighetsgränser, och därmed även vilka delar av fastigheterna som berörs av respektive åtgärd.

Sjöfartsverket har inhämtat information om fiskelicenser i Umeå kommun. De licenshavare som enligt finns registrerade i Umeå kommun och som enligt sökandens bedömning bedöms kunna påverkas av ansökta åtgärder redovisas i sakägarförteckningen, Bilaga 5.

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

Dumpning planeras inom allmänt vattenområde och berör således inte någon enskild fastighet.

13.4 Ersättningsfrågor

Muddring och arbeten med fast utmärkning 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. Ersättning till följd av muddringen erbjuds därför inte i målet.

I fråga om ianspråktagande av mark för uppförande av ny fast utmärkning erbjuds ersättning till enskilda fastighetsägare med de belopp som anges i Bilaga 5.

Inom ramen för Umeå Hamns ansökan om tillstånd för utförande av Etapp 1 och 2 har Umeå Hamn kommit överens med samtliga nu berörda yrkesfiskare om ersättning för den skada och de olägenheter som Umeå Hamns åtgärder i Etapp 1 och 2 bedöms medföra. Avsikten är att samordna genomförandet av Etapp 1 och 2 med åtgärderna inom Farledsprojekt Umeå. Med anledning av att berörda yrkesfiskare kompenserats fullt ut för förlust av fiske under perioden bedöms det inte finnas något ytterligare ersättningsgill skada för yrkesfisket, förutsatt att arbetena sker samma år. För det fall skada skulle uppstå som inte omfattas av ersättning enligt avtalet emotser Sjöfartsverket information om detta från berörda yrkesfiskare.

13.5 Oförutsedd skada

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 Sjöfartsverket att tiden för anmälan om oförutsedd skada ska bestämmas till fem år från utgången av arbetstiden.

14. Tillåtlighetsbedömning av vattenverksamheten

Nedan följer en beskrivning av hur sökanden iakttar miljöbalkens allmänna hänsynsregler i 2 kap. miljöbalken.

14.1 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 motsvarande nu ansökta åtgärder, till exempel Gävle hamn, Norrköpings hamnar, Mälarprojektet och Malmöporten för att

nämna några. Genom de kontroller och uppföljningar som skett inom tidigare projekt besitter Sjöfartsverket gedigen kunskap rörande genomförande av denna typ av projekt samt dess miljökonsekvenser.

I det nu aktuella projektet har omfattande utredningar genomförts med stöd av expertis inom bland annat miljö, geoteknik, nautik m.m. Således har Sjöfartsverket en mycket god kunskap om de planerade åtgärderna samt konsekvenser.

14.2 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 Sjöfartsverket föreslagit skyddsåtgärder vilka redovisats i ansökan samt miljökonsekvensbeskrivningen.

För utförandet av muddringen kommer val av teknik styras av förhållandena i det enskilda fallet, i syfte att arbeta så resurseffektivt som möjligt samtidigt som tiden för påverkan minimeras och de högt satta miljökraven efterlevs.

14.3 Produktval (2 kap. 4 § miljöbalken)

Sjöfartsverket arbetar aktivt med att främja produkter och tjänster med en mindre miljöbelastning och kommer i samband med upphandling och genomförandet att uppställa krav på entreprenörer i detta avseende. Vidare nyttjas solceller för energiförsörjning av fast farledsutmärkning när så är möjligt.

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

En central fråga vid genomförandet av ansökta åtgärder är hanteringen av muddermassor. Genom att kvarlämna muddermassor i anslutning till muddrområden, begränsas transportbehovet och därmed utsläpp. Vidare innebär förfarandet minimal påverkan på sammansättning av bottensubstrat.

Projektet som sådant innebär främjande av sjöfarten, vilket utgör ett energieffektivt transportslag. Genom att bredda och fördjupa farleden kommer projektet även göra det möjligt för större fartyg med högre godsvolymer att trafikera farleden vilket, enligt den förväntade utvecklingen, kommer resultera i färre fartygspassager i farleden vid samma godsvolym. Vidare kommer elförsörjningen till nyetablerade fyrar utmed farleden i största möjliga utsträckning utgöras av förnybar energi genom solceller.

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

Ansökan avser justeringar av sträckningen av 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.

De planerade åtgärderna är förenliga med förekommande översikts- och detaljplaner för berörda områden.

14.6 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 och kontakter har tagits med berörda intressen. 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.

15. Övrigt

15.1 Prövningsavgift

Kostnaden för planerad vattenverksamhet beräknas uppgå till ca 100 – 125 miljoner kronor. Avgiften bör därför bestämmas till 400 000 kronor enligt 3 kap. 4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

15.2 Tillgång till ansökan

Ansökan med underbilagor finns tillgänglig på Sjöfartsverkets hemsida:

https://www.sjofartsverket.se/sv/farledsprojekt/umea_hamn/

15.3 Tidplan och fortsatt handläggning

Sjöfartsverket planerar att påbörja ansökt verksamhet under 2028 vilket förutsätter att tillstånd meddelats för såväl hamnen som Sjöfartsverket och att upphandling och andra förberedande åtgärder kan påbörjas under 2027.

Stockholm som ovan,

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