

Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen

ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökande: Svensk Kärnbränslehantering AB, org. nr 556175-2014
Box 250, 191 24 Stockholm

Ombud: Advokaterna Per Molander, Bo Hansson och Felicia Ullerstam
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB
Box 1711, 111 87 Stockholm
Tfn: 08-595 060 00
E-post: per.molander@msa.se; bo.hansson@msa.se;
felicia.ullerstam@msa.se

Saken: Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet vid Forsmarks hamn, Forsmark, Östhammars kommun, Uppsala län (24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen, verksamhetskod 63.10)

YRKANDEN

- A Svensk Kärnbränslehantering AB (**SKB**) yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar SKB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid industrihamnen i Forsmark bedriva den hamnverksamhet som motiveras av den kärntekniska verksamheten i Forsmarksområdet och därtill relaterad verksamhet.
- B. SKB yrkar att mark- och miljödomstolen – för det fall sådant tillstånd krävs – lämnar tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken att bedriva den i punkten A. angivna verksamheten med den påverkan som beskrivs i ansökan;
- C. SKB yrkar att den till ansökan fogade miljökonsekvensbeskrivningen (Bilaga TB och MKB) godkänns.

Beträffande SKB:s förslag till villkor för tillståndet, se avsnitt 4 nedan.

SKB:s TALAN

1. Bakgrund och syfte med ansökan

SKB ägs av den svenska kärnkraftsindustrin¹ och svarar på deras uppdrag för att kärnavfall och använt kärnbränsle från de svenska kärnkraftverken hanteras och slutförvaras på det säkra sätt som samhället kräver.

Driften av kärnkraftverken ger avfall dels i form av högaktivt använt kärnbränsle, dels andra typer av radioaktivt avfall som är antingen låg- eller medelaktivt. Det ingår i SKB:s uppdrag att ta hand om allt detta avfall så att människors hälsa och miljön skyddas, nu och i framtiden. SKB har idag ett fungerande system för att ta hand om såväl använt kärnbränsle som kärnavfall. SKB äger och driver **Clab** i Simpevarp i Oskarshamns kommun som är ett centralt mellanlager för använt kärnbränsle och **SFR** som är en bergförlagd anläggning i Forsmark i Östhammars kommun för slutförvaring av kortlivat radioaktivt avfall. Anläggningarna anlades i mitten av 1980-talet. I SKB:s system ingår även ett transportsystem med bl.a. SKB:s fartyg m/s Sigrid. Baserat på avtal tar SKB även emot radioaktivt avfall från andra svenska anläggningar och verksamheter (t.ex. från sjukvård och industri).

SKB svarar även på uppdrag av sina ägare för sådant forsknings- och utvecklingsarbete rörande hanteringen av kärnavfall som föreskrivs i 11 och 12 §§ lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet.

SKB har för tillfället två pågående ansökningsmål hos mark- och miljödomstolen;

- Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till uppförande och drift av anläggningar som ingår i ett sammanhängande system för slutförvaring av använt kärnbränsle. Ansökan omfattar Clab i Simpevarp, en inkapslingsanläggning i anslutning till Clab och ett i berg förlagt slutförvar i Forsmark (**Kärnbränsleförvaret**). Ansökan handläggs hos domstolen under mål **M 1333-11**.
- Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till utbyggnad av **SFR** för fortsatt och utökad slutförvaring av kortlivat radioaktivt avfall (drifts- och rivningsavfall). Ansökan handläggs hos domstolen under mål **M 7062-14**.

¹ Ägarna är Vattenfall AB, Forsmarks Kraftgrupp AB, OKG AB och Sydkraft Nuclear Power AB.

Syftet med denna ansökan är att få till stånd ett samlat tillstånd till befintlig och framtida hamnverksamhet för de behov som kommer att föreligga för den kärntekniska verksamheten i Forsmark. Såväl utbyggnaden av SFR som anläggande och drift av Kärnbränsleförvaret innebär bland annat att bergmassor kommer att behöva transporteras bort från Forsmarksområdet. Sådan borttransport kan ske med vägtransporter eller med sjötransporter. I båda målen finns underlag för konsekvensbedömning av vägtransporter och sjötransporter av bergmassor.

Denna ansökan avser att möjliggöra alla framtida sjötransporter till och från Forsmarks hamn, inklusive transporter av radioaktivt och annat material till och från båda anläggningarna liksom borttransport av bergmassor från båda anläggningarna. Den sökta hamnverksamheten har således samband med både mål M 1333-11 och M 7062-14. Detta innebär att domstolen är behörig att pröva denna ansökan, trots att hamnverksamheten i sig utgör B-verksamhet, jfr. 21 kap. 3 § miljöbalken.

Denna ansökan omfattar, förutom detta ansökansdokument, en teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning för hamnverksamheten i Forsmarks hamn (Bilaga TB och MKB) och en utförlig samrådsredogörelse.

2. Hamnverksamheten

2.1 Industrihamnen i Forsmark

Industrihamnen i Forsmark (hamnen) är belägen på ön Stora Asphällan. Verksamhetsområdet för hamnen angränsar till verksamhetsområdet för SFR.

Hamnen ägs och drivs idag av Forsmarks Kraftgrupp AB (**FKA**) och används nästan uteslutande för transporter av radioaktivt material med SKB:s fartyg m/s Sigrid. Det är i huvudsak fråga om uttransport av använt kärnbränsle från Forsmarks kärnkraftverk för mellanlagring i Clab och intransport av radioaktivt avfall för slutförvaring i SFR. Hamnen används även för vissa bränsle- och materialtransporter till kärnkraftverket. Verksamheten vid hamnen omfattas av kärnkraftverkets miljötillstånd.² Vattendom för anläggande av hamnen med kaj och vågbrytare samt farledsmuddring lämnades 1971.³

² Se Nacka tingsrätts, miljödomstolen, deldom 2008-08-21 i målen M 1666-07 och M 5786-07.

³ Se Österbygdens vattendomstols dom 1971-10-21, i mål AD 77/70.

FKA har samtyckt till att SKB ansöker om tillstånd till verksamheten vid hamnen på det sätt som görs i denna ansökan.

Hamnen består av en 55 meter lång kaj, med två ramper för anslutning av Roll on Roll off (Ro/Ro)-fartyg. Under 2013 genomfördes muddring i hamnområdet till ett djup om sex meter. Hamnens tekniska utformning beskrivs närmare i Bilaga TB och MKB, avsnitt 5.

Hamnens förutsättningar gör att storleken på de fartyg som kan komma att användas för transporter av bergmassor ligger inom ett spann om 80-100 meters längd, 13-19 meters bredd och maximalt 4,5 meters djupgående. Lastkapaciteten kan variera från 2 000 till 6 000 dwt (ton dödvikt). Bedömningen av vilka fartyg som kan användas för transport av bergmassor från Forsmarks hamn baseras på de fartyg som bedöms komma att användas för motsvarande transporter i projekt *Förbifart Stockholm*.

Området för hamnen berörs av flera riksintressen. Riksintresset för hamnen sammanfaller till stor del med riksintresset för sjöfart som omfattar farleden in till hamnen. Hamnområdet utgör också riksintresse för slutlig förvaring av använt kärnbränsle och kärnavfall. Den planerade hamnverksamheten ligger i linje med dessa riksintressen.

2.2 Närmare om planerad hamnverksamhet

Som närmare redovisats i mål M 7062-14 (SFR-utbyggnaden) avser SKB att nyttja hamnen för uttransport av bergmassor som uppkommer vid utbyggnaden av SFR och som inte nyttiggörs inom projektet. En del av bergmassorna kommer att användas till anläggningsarbeten m.m. under utbyggnaden av SFR och för Kärnbränsleförvaret; dels som utfyllnadsmaterial vid verksamhetsområdena, dels som vägmaterial och betonginredning i tunnelsystemet. Bergmassorna kommer även att användas till överdäckning av den nya tunnelpåfarten för SFR och återfyllnad kring de tätvallar som anläggs runt tunnelpåslaget för att skydda mot höga vattenstånd.

I ansökan i SFR-målet redovisas att utsprängda bergmassor som avyttras för nyttiggörande på annan plats kommer att transporteras bort via fartyg/pråm i den utsträckning det är möjligt och ekonomiskt försvarbart.⁴

När det gäller uttransport av bergmassor från det planerade Kärnbränsleförvaret har SKB tidigare planerat för vägtransporter, vilket har redovisats och konsekvensbedömts inom ramen för

⁴ Tillståndsansökan SFR i mål nr M 7062-14, sid. 24.

mål M 1333-11. Flera remissinstanser, däribland kommunstyrelsen i Östhammars kommun⁵, har emellertid framställt önskemål om att alternativa transportsätt, inklusive fartygstransporter, ska nyttjas som ett sätt att avlasta det lokala vägnätet. SKB har därför genomfört fördjupade utredningar om förutsättningarna för att använda hamnen även för gods- och materialtransporter till och från Kärnbränsleförvaret.

Utredningarna visar att förutsättningarna för transport av bergmassor med fartyg mellan olika destinationer i regionen har förbättrats på senare tid. En bidragande orsak till detta är regeringens krav på att bergmassor som uppkommer vid anläggandet av trafikleden Förbifart Stockholm ska transporteras bort sjövägen⁶. I den fortsatta prövningen av Förbifartsprojektet har Trafikverket medgett tillstånd till anläggande och drift av tre provisoriska hamnar för borttransport av bergmassor från Förbifartsprojektet.⁷ Detta har i sin tur resulterat i att miljö tillstånd har sökts, och i flera fall beviljats, för ett antal mottagningshamnar för utsprängda bergmassor i regionen.⁸ Den fartygsrelaterade infrastruktur som håller på att byggas upp för bergmassor i regionen baseras på mindre fartyg vilka skulle kunna angöra hamnen i Forsmark utan krav på att kajer m.m. byggs om. Utredningarna visar alltså att bergmassor från anläggandet av Kärnbränsleförvaret och utbyggnaden av SFR skulle kunna transporteras sjövägen till lämpliga mottagare, utan ombyggnad av hamnanläggningen, och på så sätt nyttiggöras. Inga tillståndspliktiga åtgärder i vatten behövs således för att möjliggöra den sökta hamnverksamheten.

Det ovan anförda innebär att SKB bedömer att det över tid kan komma att finnas möjlighet till avsättning via fartygstransporter av utsprängda bergmassor från Kärnbränsleförvaret och SFR inom regionen. SKB avser därför att med denna tillståndsansökan skapa förutsättningar för att kunna använda hamnen i Forsmark för transport av bergmassor och annat material till och från Kärnbränsleförvaret och SFR, som ett möjligt komplement och alternativ till vägtransporter.

Hamnen kommer även framdeles att nyttjas för de i avsnitt 2.1 redovisade fartygstransporterna till SFR och till och från Forsmarks kärnkraftverk. Transporterna av kortlivat avfall till SFR kommer att öka i omfattning när rivning av kärnkraftverken påbörjas och rivningsavfall transporteras till SFR. I framtiden kommer hamnen också att nyttjas för transporter av kapslar inne-

⁵ Aktbil. 400 i mål nr M 1333-11.

⁶ Villkor 4 i regeringens beslut 2009-09-03 om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av projektet Förbifart Stockholm (ärende M2008/2447/F/M, M2008/4571/F/M och M2008/4824/F/M).

⁷ Se exempelvis tillståndet avseende Sätra varv, Stockholms kommun, MMD Nackas tillstånd 2014-12-17 i mål nr M 3345-11 och MÖD 2015-12-04 i mål M 11835-14.

⁸ Se exempelvis tillståndet avseende Underås, Södertälje kommun, MMD Nackas dom 2012-06-19 i mål nr M 3724-10 respektive tillståndet avseende Löten, Ekerö kommun, MMD Nackas dom 2016-01-26 i mål nr M 4816-14

hållande använt kärnbränsle och kärnavfall från Simpevarp till Kärnbränsleförvaret. När det gäller bergmassor från SFR kommer uttransport främst att ske under byggskedet, som bedöms uppgå till ca sex år. När det däremot gäller bergmassor från Kärnbränsleförvaret kommer uttransport att ske under såväl uppförandet som drifttiden (ca 50 år), eftersom utbyggnaden av deponeringstunnlar i Kärnbränsleförvaret kommer att ske successivt som en del av driften.

Sammanfattningsvis kommer hamnen att nyttjas för följande transporter:

1. *Tillkommande hamnverksamhet relaterad till Kärnbränsleförvaret*; främst transporter av kapslar med använt kärnbränsle, transporter av bergmassor och transporter av annat material.
2. *Befintlig och tillkommande hamnverksamhet relaterad till SFR*; främst transporter av radioaktivt drift- och rivningsavfall, transporter av bergmassor och transporter av annat material.
3. *Befintlig och tillkommande övrig hamnverksamhet*; främst transporter från Forsmarks kärnkraftverk för bl.a. mellanlagring i Clab samt transporter till kärnkraftverket av bränsle och icke-radiologiskt material.

Hamnverksamheten bedöms som mest komma att omfatta ca 15 fartygsanlöp per vecka under 24-42 veckor om året med hänsyn tagen till att ingen utskeppning får ske när m/s Sigrid anlöper hamnen (för närvarande cirka 15 dygn per år). Hamnverksamheten kan endast svårigen bedrivas under isläggning (vanligen januari–mars) och även under annan tid kan väderförhållandena medföra att verksamheten hindras eller begränsas. Sammantaget innebär detta att hamnen bedöms ha maximal kapacitet för utlastning av 720 000-1 300 000 ton bergmassor per år.

Bergupplaget för Kärnbränsleförvaret ligger ca två km från hamnen. Transport av bergmassor från detta upplag till hamnen kan ske på väg eller via transportband. SFR-utbyggnadens bergupplag ligger ca 200 m nord-nordväst om hamnområdet och alltså i anslutning till detta.

De bergmassor som ska skeppas ut via hamnen och som har transporteras dit från bergupplagen för SFR-utbyggnaden respektive Kärnbränsleförvaret hanteras inom hamnområdet med hjälp av arbetsfordon (hjullastare eller bandtraktor). I väntan på utskeppning kan massorna komma att temporärt placeras på en upplagsyta inom hamnområdet.

Lastningen på fartygen kan komma att ske på olika sätt. Framförallt kommer lastning att ske med transportör, dvs. ett kort transportband som normalt är rörligt i sidled och höjdlid. Lastning

kan även komma att ske med fordon. Vidare kan arbetsfordon som hjullastare och bandtraktorer komma att användas för omlastning och hantering av bergmassorna. Beroende på lastnings- och fartygslogistiken kan upp till två fartygslaster med bergmassor ligga vid kaj i avvaktan på lastning.

3. Miljöpåverkan

3.1 Buller

3.1.1 Buller – allmänt

SKB har låtit beräkna bullret från den planerade hamnverksamheten. I beräkningen har beaktats en hantering som innebär att bergmassor läggs upp temporärt på en upplagsyta inom hamnområdet i avvaktan på lastning. Det har även beaktats att arbetsfordon som hjullastare och bandtraktorer kommer att användas för omlastning och hantering av bergmassorna och att lastning framför allt kommer att ske med transportör. Vidare har svag medvind åt alla håll förutsatts för att ge långväga ljudutbredning. I verkligheten kommer ljudnivån att bli lägre än beräknat när det blåser sidvind eller motvind.

Fartyg kan alstra lågfrekvent buller. Vid hamnen finns dock elanslutning som kan erbjudas fartyg som anlöper hamnen. SKB råder dock inte över om alla fartyg kan elanslutas. För fartyg som elansluts uppstår inget lågfrekvent buller när fartyget ligger vid kaj.

Beräkningarna redovisas i Bilaga TB och MKB. Beräkningarna visar att buller från hamnverksamheten inte kommer att överstiga de riktvärden för industribuller som anges i Naturvårdsverkets vägledning.⁹

3.1.2 Buller – naturmiljö

Verksamheten i hamnen kommer endast att beröra en mindre del av det område som utgör potentiella häckningsmiljöer för kuthäckande fågel och bedöms därför medföra obetydliga negativa konsekvenser för naturmiljön, se Bilaga TB och MKB, avsnitt 7.1 och 8. För att i möjligaste mån undvika störningar för häckande fågel kommer även bulleralstrande arbeten i hamnen inte att påbörjas under perioden mellan 1 april – 31 juli. Om buller introduceras i området utanför häckningsperioden har fåglarna möjlighet att förhålla sig till detta och anpassa häck-

⁹ Naturvårdsverkets rapport 6538, april 2015.

ningen till de nya förhållandena. Motsvarande åtagande återfinns vad gäller bulleralstrande arbeten i mål nr M 7062-14.

För frågan om risken för bullerpåverkan på Natura 2000-områden hänvisas till avsnitt 5.3 nedan.

3.2 Riskbedömning

En riskbedömning till följd av bergtransport på fartyg eller pråm har genomförts, där miljörisker, risker för tredje man och behov av riskreducerande åtgärder har analyserats och värderas. Olyckshändelser som kan leda till negativa konsekvenser för människa och naturmiljö i närområdet är grundstötning samt kollision med kaj, annat fartyg eller fritidsbåt. Riskbedömningen beskrivs närmare i Bilaga TB och MKB, avsnitt 7.2.

Sammanfattningsvis bedöms olycksriskerna vara obetydliga och inget behov av riskreducerande åtgärder bedöms föreligga.

3.3 Påverkan på vattenmiljöer

De bergmassor som ska skeppas ut via hamnen kan, i väntan på utskeppning, komma att placeras temporärt på en upplagsyta i anslutning till hamnen. Partiklar och eventuellt kväve från dessa bergmassor och från spill vid berglastning kan därmed röra sig till havet eller ned i marken på de grusbelagda ytorna. SKB utreder om behov av skyddsåtgärd finns för att förhindra kväveläckage till vattnet från upplagsytan för bergmassor inför utskeppning, och vilken åtgärd som i så fall är lämplig. Det kan till exempel handla om att samla in och rena vatten som avrin- ner eller säkerställa att bergmassor som läggs på upplagsytan är rena från kväve.

Påverkan på vattenmiljön av den sökta verksamheten bedöms inte medföra risk för att någon tillämplig kvalitetsfaktor försämras till en lägre klass eller att någon relevant miljökvalitetsnorm inte kan följas.

Ökat antal fartygsrörelser längs farleden till Forsmarks hamn kan medföra mer svall. Svall kan leda till vattenomsättning, grumling och erosion längs farledens botten och längs strandlinjen. Hamnen och farleden har funnits sedan 70-talet och de fartyg som är aktuella att trafikera hamnen och farleden bedöms vara relativt små och hålla låg hastighet. Sökt hamnverksamhet bedöms därför inte medföra betydande förändring av de vattenområden som kan komma att påverkas.

3.4 Utsläpp till luft, damning

Ökad hamnverksamhet i form av direktutsläpp från fartyg och utsläpp från arbetsmaskiner kan ge upphov till ökat utsläpp till luft av svaveldioxid, kväveoxider, koldioxid, växthusgaser och kolväten (HC). Inga miljö kvalitetsnormer för luft bedöms dock överskridas.

Det finns möjlighet till elanslutning vid hamnen vilket kan erbjudas de fartyg som anlöper hamnen. Vid elanslutning minskar utsläppen till luft eftersom det möjliggör att fartygen kan drivas på el istället för fartygsbränsle när de lastas.

Hantering av bergmassor i hamnområdet kommer att medföra damning. Damningen är av lokal karaktär och huvudsakligen en arbetsmiljöfråga för dem som arbetar i hamnen. Möjliga skyddsåtgärder är t ex vattenbegjutning av bergmassorna och sådana skyddsåtgärder kommer vid behov att utredas och vidtas. SKB avser att upprätta en rutin för att förebygga dammspridning.

3.5 Resursförbrukning/Energi

Resursförbrukningen i hamnen, främst för el och drivmedel, bedöms öka med fler arbetsmaskiner och fler fartyg i hamnen.

Hamnen möjliggör elanslutning för fartyg och anlöpande fartyg kommer att erbjudas elanslutning när de ligger vid kaj.

Forsmarks hamn är inte utrustad med fasta anordningar för att tanka fartyg. Tankning från tankbil kan komma att ske, men SKB har inte några planer på att uppföra utrustning för lagring av drivmedel inom hamnområdet. I hamnverksamheten används inte heller kemikalier och detta bedöms inte heller ske i framtiden trots att sökt verksamhet medför att fler fartyg trafikerar hamnen. Skulle kemikalier trots allt komma att användas i hamnen kommer de att förvaras så att spill och läckage till såväl icke hårdgjorda som hårdgjorda ytor förebyggs.

Avfall kommer att hanteras enligt gällande regelverk.

3.6 Friluftsliv och rekreation

Värdet för friluftslivet i Forsmarksområdet ligger framför allt i den orörda naturen, djurlivet och fågellivet. Friluftslivet i området är mindre utbrett än längs med andra delar av ostkusten då marken runt kärnkraftverket länge var ganska svårtillgänglig. Forsmarks industriområde är dock ett skyddsobjekt, vilket innebär att obehöriga inte har rätt att beträda området.

Vattnen kring Forsmark nyttjas av fritidsbåtar. I omgivningen finns två gästhamnar; Ängskärsklubb och Öregrund. Vattnen nyttjas till viss del även för fritidsfiske och paddling. Den ökade trafiken i farleden, med som mest cirka 30 fartygsrörelser i veckan, kan medföra påverkan på båtliv och fritidsfiske genom att området upplevs som mer trafikerat. De fartyg som kommer att trafikera hamnen är dock relativt små och håller låg hastighet varför påverkan bedöms bli liten.

4. Villkorsförslag

Mot bakgrund av ovanstående föreslår SKB att följande villkor meddelas för det sökta tillståndet.

Allmänt villkor

1. Om inte annat framgår av nedan angivna villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad SKB uppgett eller åtagit sig i målet.

Buller

2. Buller från hamnverksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder i omgivningen än

Dagtid vardagar (06.00-18.00)	50 dBA
Nattetid (22.00–06.00)	40 dBA
Övrig tid	45 dBA

Ekvivalentvärdena ska baseras på de tidsperioder som anges i föregående stycke.

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 55 dB(A) vid närmaste bostäder får inte utföras nattetid (22.00–06.00).

Kontroll ska ske genom omgivningsmätning eller genom närfältsmätning i kombination med beräkning. Kontroll ska ske dels när transporter av bergmassor inleds, dels vid större förändringar i verksamheten som kan påverka bullerförhållandena. Resultatet av kontrollerna ska redovisas till tillsynsmyndigheten. Därutöver ska kontroll ske i enlighet med kontrollprogram för hamnverksamheten.

Om kontroll visar att någon av bullernivåerna ovan överskrids, ska tillsynsmyndigheten underrättas och uppföljande kontroll utförs inom sex månader. Vid den uppföljande kontrollen får det aktuella värdet inte överskridas.

Damning

3. SKB ska vidta åtgärder för att förebygga damning från verksamheten. Uppstår störningar i omgivningen till följd av damning ska motåtgärder vidtas efter samråd med tillsynsmyndigheten. Dammbindning ska ske med vatten eller med dammbindningsmedel som anmälts till och godkänts av tillsynsmyndigheten.

Kontrollprogram

4. För verksamheten ska finnas kontrollprogram med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. SKB ska ge in ett förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan åtgärder som omfattas av kontrollprogrammet vidtas.

5. Tillåtlighet enligt miljöbalken

5.1 Tillåtlighet enligt 2 kap. miljöbalken

5.1.1 Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)

SKB nyttjar redan idag hamnen för sitt transportsystem för radioaktivt avfall. Uttransport av bergmassor kommer att rymmas inom den befintliga hamnanläggningen. Genom upprättandet av denna ansökan och MKB:n liksom genom genomförandet av samråd i enlighet med 6 kap. miljöbalken har SKB skaffat sig ytterligare kunskap om de risker från miljö- och hälsosynpunkt som den planerade hamnverksamheten kan förutses ge upphov till.

SKB har ett integrerat ledningssystem för kvalitet och miljö som är uppbyggt enligt kraven i ISO 9001 och ISO 14001. Enligt dessa standarder finns rutiner för att säkerställa och utveckla den kompetens som verksamheten behöver, både på kort och lång sikt och med hänsyn tagen till både interna mål och myndigheternas krav.

För att säkerställa fortsatt kunskap om den planerade verksamhetens miljöpåverkan kommer verksamheten att kontrolleras enligt ett vid varje tid aktuellt kontrollprogram.

Sammanfattningsvis anser SKB att kunskapskravet är väl uppfyllt.

5.1.2 Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik (2 kap. 3 § MB)

Ansökan avser befintlig och framtida hamnverksamhet i en befintlig hamn för de behov som kommer att föreligga för den kärntekniska verksamheten i Forsmark. Som anges ovan erbjuder hamnen elanslutning samt är i övrigt utrustad och utformad i enlighet med gällande teknik. SKB kommer att tillse att transportererna bedrivs på ett sätt som uppfyller de krav som följer av försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik.

5.1.3 Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § MB)

Den sökta verksamheten föranleder ingen användning av kemiska produkter eller biotekniska organismer och produktvalsprincipen är således inte tillämplig på verksamheten.

5.1.4 Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (2 kap. 5 § MB)

Ansökan syftar till att möjliggöra sjötransporter av utsprängt bergmaterial för att detta ska kunna nyttiggöras på andra platser. Ansökan syftar också till att möjliggöra sjötransporter av radioaktivt material och annat material till och från anläggningarna i Forsmark. Sådana transporter ligger väl i linje med miljöbalkens hushållnings- och kretsloppsprinciper. Som anges ovan erbjuder hamnen elanslutning för fartyg.

5.1.5 Val av plats (2 kap. 6 § första stycket MB)

Hamnverksamheten måste bedrivas i anslutning till anläggningarna i Forsmark då syftet med den planerade verksamheten är att åstadkomma en flexibilitet i valet mellan vägtransporter och sjötransporter och därmed öka förutsättningarna att finna lämplig avsättning för det bergmaterial som frigörs. Någon alternativ plats för den sökta verksamheten är därför inte aktuell. SKB har dock även övervägt möjligheten att nyttja Hargshamns hamn, men funnit att detta inte skulle uppfylla ändamålet med verksamheten eftersom det skulle förutsätta vägtransporter samt omlastning vilken den sökta verksamheten syftar till att begränsa.

5.1.6 Rimlighetsavvägning (2 kap. 7 § MB)

Kraven enligt de principer som anges i avsnitt 5.1.1 – 5.1.5 ovan ska leda till rimliga resultat vid en avvägning mellan bl.a. nyttan av skyddsåtgärder och kostnaderna för att genomföra dem. SKB:s överväganden och förslag i fråga om skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder samt

villkorsförslag m.m. har skett mot bakgrund av den avvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

I enlighet med kraven i 2 kap. 7 § miljöbalken redovisar miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga TB och MKB de nuvarande och planerade åtgärdernas påverkan på tillämpliga miljökvalitetsnormer (avseende utsläppen av kväve). Med vidtagande av eventuell skyddsåtgärd enligt avsnitt 3.3 ovan bedöms det inte föreligga någon risk för att sökt verksamhet leder till att någon tillämplig kvalitetsfaktor försämras till en lägre klass eller till att någon tillämplig miljökvalitetsnorm inte kan följas. Detta gäller även när kumulativa effekter från Kärnbränsleförvaret och utbyggnaden av SFR tas i beaktande.

5.2 Tillåtlighet enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. MB

De riksintressen som berörs av ansökan har beskrivits i avsnitt 2.1 ovan. Den sökta verksamheten ligger i linje med dessa riksintressen.

5.3 Tillåtlighet enligt 7 kap. MB

Det buller som genereras vid lastning på fartyg och vid sjötransport med fartyg utmed befintlig farled skulle kunna påverka kringliggande Natura 2000-områden och dess typiska arter.

I hamnens närhet finns Natura 2000-områdena Forsmarksbruk, Kallriga och Skaten-Rångsen. De aktuella Natura 2000-områdena är utpekade dels för att skydda fåglar (Forsmarksbruk), dels för att skydda livsmiljöer (rast- och häckningsmiljöer) där olika fågelarter utgör typiska arter (Kallriga och Skaten-Rångsen). Bedömningen av påverkan ser således olika ut för de olika områdena.

De bullernivåer som beräknas uppstå från hamnverksamheten och sjötransporter kommer inte att vara kontinuerliga utan uppstå periodvis, men ändå med en viss regelbundenhet. Lastning av bergmassor för sjötransport kommer att vara av en mer direkt karaktär med en plötslig ljudnivå medan sjötransporterna är mer kontinuerliga med en gradvis stigande och sedan avtagande ljudnivå. Inom berörda Natura 2000-områden beräknas bullret inte överstiga 40 dBA, varför fåglar inom dessa områden inte bedöms påverkas negativt.

SKB bedömer sammanfattningsvis att risken för påverkan på Natura 2000-områdena, med de skyddsåtgärder som SKB åtagit sig beträffande buller, är liten och att miljön i områdena i vart fall inte riskerar att påverkas på ett betydande sätt. SKB bedömer därför att verksamheten inte kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken. För det fall mark- och miljödomstolen ändå

skulle anse att ett sådant tillstånd behövs, har SKB framställt ett yrkande om sådant tillstånd och ansökan omfattar även fullgott underlag för bedömning av påverkan på Natura 2000-områdena.

Detta underlag innefattar även en bedömning av eventuell kumulativ påverkan av buller från hamnverksamheten med den tillståndssökta verksamheten i mål nr M 1333-11 respektive M 7026-14, se vidare Bilaga TB och MKB.

5.4 Sammanfattning tillåtlighet

SKB anser sammanfattningsvis att hamnverksamheten är förenlig med miljöbalkens syften och uppfyller alla tillämpliga tillåtlighetskrav i miljöbalken. Tillstånd till verksamheten ska därför lämnas. När det gäller villkoren för tillståndet hänvisar SKB till sammanställningen och förslagen i avsnitt 4 ovan.

6. Samråd

Yrkandet om tillstånd till hamnverksamhet har varit föremål för föreskrivet samråd enligt miljöbalken under perioden 15 juli-9 september 2016. Samrådsmöte ägde rum i Östhammar den 24 augusti 2016. Närmare information om samrådet finns i den samrådsredogörelse som utgör särskild bilaga till denna ansökan. Vad som framkommit vid samrådet har beaktats vid upprättandet av miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga TB och MKB.

7. Målets handläggning

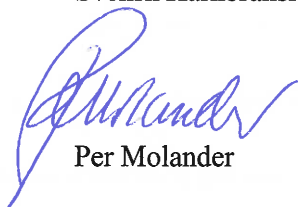
SKB hemställer att denna ansökan om hamnverksamhet kungörs och remissbehandlas snarast möjligt, förslagsvis samtidigt som SKB:s bemötande och kompletterande utredningsunderlag i mål nr M 1333-11 översänds till berörda remissinstanser. SKB föreslår sedvanlig remisstid på 4-6 veckor för yttrande över ansökan.

SKB är inställd på att ansökan därefter kan behandlas vid huvudförhandling i mål nr M 1333-11 under mars-april 2017, i enlighet med domstolens planering i aktbil. 416 i det målet. SKB är därför berett att ge in ett eventuellt bemötande så snart som möjligt efter det att SKB fått del av remissutfallet och i vart fall i god tid före nämnda huvudförhandling. Med hänvisning till vad som sägs ovan föreslår SKB att domstolen tills vidare handlägger denna ansökan samordnat med mål M 1333-11.

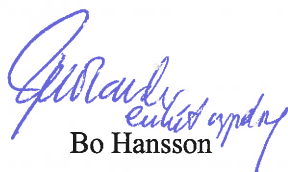
Som aktförvarare föreslås Kommunkansliet, Östhammars kommun, Stångörsgatan 10, Box 66, 742 21, Östhammars kommun, tel. 0173-86 000.

Stockholm den 17 oktober 2016

Svensk Kärnbränslehantering AB, genom



Per Molander



Bo Hansson



Felicia Ullerstam

Bilagor

Bilaga TB och MKB – teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning för hamnverksamheten i Forsmarks hamn.

Bilaga Samrådsredogörelse