

Samrådsunderlag
*avgränsningssamråd inför tillståndsansökan enligt
9 kapitlet miljöbalken för hamnverksamhet
i Donsö Djuphamn*



UPPDRAG

316743, Tillstånd mm. Donsö hamn

Titel på rapport:

Samrådsunderlag för avgränsningssamråd inför tillståndsansökan enligt 9 kapitlet miljöbalken för hamnverksamhet i Donsö Djuphamn

Status:

Slutlig

Datum:

2023-02-24

MEDVERKANDE

Beställare:

Donsö Fiskehamnsförening UPA

Kontaktperson:

Jonas Backman

Konsult:

Robert Eriksson, Tyréns
Emelie Gustafsson, Tyréns
Mandana Farvardini, Tyréns

Uppdragsansvarig:

Robert Eriksson, Tyréns

Kvalitetsgranskare:

Sofia Anfinset, Tyréns

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

Uppdragsansvarig:

Robert Eriksson

Datum: 2023-02-24

Handlingen granskad av:

Sofia Anfinset

Datum: 2023-02-24

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	5
2	BAKGRUND & INLEDNING	5
	2.1 NUVARANDE TILLSTÅND & BESLUT	6
	2.2 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER.....	6
3	TILLSTÅNDSPROCESSEN.....	6
	3.1 AVGRÄNSNINGSSAMRÅD	6
	3.1.1 SAMRÅDSKRETSEN	7
	3.2 SAMRÅDSREDOGÖRELSE	7
	3.3 ANSÖKAN OM TILLSTÅND INKL. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	8
4	BEFINTLIG VERKSAMHET.....	8
	4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR	8
	4.1.1 SYFTE MED BEFINTLIG VERKSAMHET	8
	4.1.2 LOKALISERING	8
	4.1.3 DJUPHAMNENS DISPOSITION & VERKSAMHETSOMRÅDE.....	12
	4.1.4 VATTENDJUP & DJUPGÅENDE ANLÖPANDE FARTYG	13
	4.1.5 VERKSAMHETSROUTIN.....	13
	4.2 VERKSAMHET PÅ LAND.....	13
	4.2.1 VÄGTRANSPORTER.....	13
	4.3 VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET	13
	4.3.1 ANTAL ANLÖP PER ÅR.....	13
	4.3.2 BUNKRING.....	14
	4.3.3 LÄKTRING AV LAST	14
	4.3.4 DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING	14
	4.3.5 AVLOPPSHANTERING - LÄKTRING AV KOMBINATIONSVATTEN	14
	4.3.6 AVFALLSHANTERING	14
	4.3.7 ANSLUTNING TILL LANDSTRÖM	14
5	PLANERAD VERKSAMHET	14
	5.1 FÖRUTSÄTTNINGAR	14
	5.1.1 SYFTE MED PLANERAD VERKSAMHET	14
	5.1.2 LOKALISERING	14
	5.1.3 DJUPHAMNENS DISPOSITION & VERKSAMHETSOMRÅDE.....	15
	5.1.4 VATTENDJUP & DJUPGÅENDE ANLÖPANDE FARTYG	15
	5.1.5 VERKSAMHETSROUTIN.....	16
	5.2 VERKSAMHET PÅ LAND.....	16
	5.2.1 VÄGTRANSPORTER.....	16

5.3 VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET	16
5.3.1 ANTAL ANLÖP PER ÅR.....	16
5.3.2 BUNKRING.....	16
5.3.3 LÄKTRING AV LAST	16
5.3.4 DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING	16
5.3.5 AVLOPPSHANTERING – LÄKTRING AV KOMBINATIONSVATTEN	17
5.3.6 AVFALLSHANTERING	17
5.3.7 ANSLUTNING TILL LANDSTRÖM	17
6 PÅVERKAN PÅ ALLMÄNNA OCH ENSKILDA INTRESSEN, INKL. MILJÖASPEKTER.....	17
6.1 FASTIGHETER	17
6.2 PLANER	19
6.2.1 ÖVERSIKTSPLAN.....	19
6.2.2 DETALJPLAN.....	20
6.3 SKYDDADE OMRÅDEN, RIKSINTRESSEN MM.....	21
6.3.1 SKYDDADE OMRÅDEN.....	21
6.3.2 RIKSINTRESSEN	22
6.3.3 MILJÖKVALITETSNORMER.....	22
6.3.4 MILJÖMÅL	23
6.4 NATURVÄRDEN.....	23
6.4.1 NATURVÄRDEN I HAVET.....	23
6.4.2 NATURVÄRDEN PÅ LAND	23
6.5 BULLER.....	23
6.5.1 BULLER FRÅN VERKSAMHET PÅ LAND.....	23
6.5.2 BULLER FRÅN VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET	24
6.6 UTSLÄPP TILL ATMOSFÄREN.....	25
6.7 RISKHANTERING OCH BEREDSKAP HAVERI/OLYCKA.....	25
6.8 KUMULATIVA EFFEKTER	26
7 FÖRSLAG TILL INNEHÅLL/DISPOSITION I MKB	26

Bilagor

1. Beslut Anmälan om vattenverksamhet
2. Beslut C verksamhet
3. Beslut klassning verksamhetskod
4. Brev inbjudan samråd
5. Annons till GP
6. Samrådsparter
7. Fastighetsförteckning
8. Fastighetskarta

1 SAMMANFATTNING

Donsö Fiskehamnsförening bedriver hamnverksamhet på Donsö. Djuphamnen, som är en del av Donsö hamn, bedrivs idag som en anmälningspliktig s.k. C-verksamhet. För att stadigvarande kunna ta emot fartyg med en bruttodräktighet¹ större än 1350, avser Donsö Fiskehamnsförening att söka tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken för tillståndspliktig s.k. B-verksamhet. Tillståndsprocessen inleds med ett samråd, i detta fall ett avgränsningssamråd, i vilket berörda tillskrivs föreliggande samrådsunderlag med en beskrivning av bl.a. verksamhetens förväntade påverkan på allmänna och enskilda intressen, inkluderande miljöaspekter. Syftet med samrådet är att kommande tillståndsansökan, som också kommer innehålla en Miljökonsekvensbeskrivning, ska få adekvat omfattning och detaljrikedom i förhållande till den tillståndssökta verksamhetens påverkan på nämnda intressen.

2 BAKGRUND & INLEDNING

Donsö hamn, på Donsö i Göteborgs kommun, Västra Götalands län, har anor sedan 1920-talet och är idag Sveriges fjärde största hamn för fiskefartyg med cirka tio fiskefartyg som regelbundet nyttjar hamnen. Hamnen ligger i ett område som är av riksintresse för yrkesfisket, och lokalisering av hamnen är därför väl vald.

Hamnen ägs och förvaltas av Donsö Fiskehamnsförening (nedan kallad "sökanden"). Djuphamnen, som är en del av Donsö hamn, färdigställdes 2018 och har sedan dess bedrivit verksamhet där fartyg med djupgående om cirka 6-7 meter kan lägga till vid pontonbryggan som utgör Djuphamnen.

Verksamheten i Djuphamnen har bedrivits som en anmälningspliktig s.k. C-verksamhet, vilket inneburit att fiskefartyg med en bruttodräktighet mindre än 1350 stadigvarande tagits emot i Djuphamnen. Fartyg med en bruttodräktighet om mer än 1350 har vid enstaka eller fåtal tillfällen tagits emot i Djuphamnen. Nu avser sökanden att stadigvarande ta emot fartyg med en bruttodräktighet om mer än 1350, och därtill även ta emot fartyg ur handelsflottan. Denna förändring medför att sökanden måste ha tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken för s.k. B-verksamhet.

Tillståndsprocessen inleds med ett samråd, i detta fall ett avgränsningssamråd, i vilket berörda tillskrivs föreliggande samrådsunderlag med en beskrivning av bl.a. verksamhetens förväntade påverkan på allmänna och enskilda intressen, inkluderande miljöaspekter. Syftet med samrådet är att kommande tillståndsansökan, som också kommer innehålla en Miljökonsekvensbeskrivning, ska få adekvat omfattning och detaljrikedom i förhållande till den tillståndssökta verksamhetens påverkan på nämnda intressen. Ett inledande samrådsmöte har den 3:e februari 2023 genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götalands län samt Göteborgs Stad Miljöförvaltningen. Nu inleds samrådet med övriga parter och allmänheten.

¹ Bruttodräktighet är en enhetslös storleksangivelse som beskriver ett fartygs totala inneslutna volym, dvs. är ett mått på dess storlek. Det innebär att fartyg med olika bruttodräktighet ändå kan ha samma längd, bredd eller höjd/djupgående.

2.1 NUVARANDE TILLSTÅND & BESLUT

Pontonbryggan som utgör Djuphamnen är Anmäld som vattenverksamhet enligt Länsstyrelsens beslut med diarienummer 535-3063-2017 (se Bilaga 1).

Verksamheten i Djuphamnen bedrivs idag som en s.k. C-verksamhet med verksamhetskoden 63.20, dvs. Fiskehamn för fartyg med en bruttodräktighet <1350, enligt kommunens beslut med diarienummer 2018-19275 (se Bilaga 2).

Verksamheten i Djuphamnen innefattar inte den geografiskt och syftesmässigt skilda verksamheten i Donsö Gästhamn, varför kommunen beslutat om en egen klassning för Djuphamnen (Beslut dnr 2021-5932; se Bilaga 3).

2.2 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Konsultfirman Tyréns har det allmänna uppdragsansvaret och sammanställer handlingarna som ska ligga som bilagor till Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet, inkl. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Advokatfirman Stangdell & Wennerqvist har fått i uppdrag att ta fram handlingen som utgör Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet.

Kontaktuppgifter är sammanställda i tabellen nedan.

Firma	Kontaktpersoner
<u>Sökanden</u> Donsö Fiskehamnsförening UPA, org. nr. 757200-4294 Donsö Hamnväg 35 430 82 Donsö	Jonas Backman, ordförande Epost: jonas.backman@sirusshipping.eu Telefon: 070-8970155
<u>Ombud</u> Advokatfirman Stangdell & Wennerqvist AB Norra Hamngatan 18 411 06 Göteborg	Advokat Ted Wennerqvist E-post: ted@swlaw.se Telefon: 031-151490
<u>Uppdragsansvarig Samrådsprocess & MKB</u> Tyréns AB Lilla Torget 3 441 30 Alingsås	Robert Eriksson, Marin utredare E-post: robert.eriksson@tyrens.se Telefon: 010-4519011

3 TILLSTÅNDSPROCESSEN

3.1 AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

Då planerad verksamhet i Djuphamnen är en s.k. hamnverksamhet enligt 24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen (2013:251), medför verksamheten i juridisk mening per automatik "betydande miljöpåverkan" enligt 6 § första stycket 1 miljöbedömningsförordningen (2017:966). Samrådet genomförs därför direkt som ett s.k. avgränsningssamråd enligt 6 kap. 29 och 30 §§ miljöbalken. Ett inledande undersökningssamråd har således inte genomförts i enlighet med 6 kap. 23 § andra stycket 2 miljöbalken.

Samrådet omfattar en beskrivning av lokalisering, omfattning och utformning av planerad verksamhet, samt dess förväntade påverkan på allmänna och enskilda intressen, inkluderande miljöaspekter. Syftet med samrådet är att tillståndsansökan med MKB ska få

adekvat omfattning och detaljrikedom i förhållande till den tillståndssökta verksamhetens påverkan på nämnda intressen. Samrådet innefattar därför ett remissförfarande där samrådsparterna får komma till tals och presentera synpunkter på planerad verksamhet och de underlag som ska ingå i tillståndsansökan och MKB.

3.1.1 SAMRÅDSKRETSEN

Tillståndsprocessen inleds med ett samråd, i detta fall ett avgränsningssamråd, i vilket länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten, kommuner, och övriga berörda myndigheter samt intresseorganisationer tillskrivs föreliggande samrådsunderlag.

Fastighetsägare, nyttjanderättshavare, företag/verksamheter samt enskilda tillskrivs en inbjudan till samråd (se Bilaga 4), med instruktion om var föreliggande samrådsunderlag går att ladda ned från hemsida eller erhållas via e-post. Denna del av samrådskretsen begränsas geografiskt till de parter som har, eller kan tänkas ha, intressen i området vid Djuphamnen samt upp till cirka 500 meter från den. Samfälligt ägda fastigheter inom 500 meter från Djuphamnen har också delgivits inbjudan till samråd enligt Bilaga 4 förutsatt att de har registrerad kontaktinformation i fastighetsregistret.

Fastighetsägare, nyttjanderättshavare, företag/verksamheter, samfälligheter samt enskilda som finns längre bort än cirka 500 meter från Djuphamnens centrumpunkt bedöms, mot bakgrund av nedan beskriven förväntad påverkan på allmänna och enskilda intressen inkl. miljöaspekter, inte bli berörda av planerad verksamhet och är därför inte inkluderade i det skriftliga samrådsutskicket.

Kårholmen ekonomiska förening, som äger fastigheten Donsö 1:283, har inkluderats i samrådet trots att de ligger mer än 500 meter från Djuphamnens centrumpunkt. Detta eftersom fastigheten har fri siktlinje till Djuphamnen och dessutom ligger nära farled nr. 178.

Allmänheten och övriga får del av samrådet kring verksamheten genom annons i dagspressen (se Bilaga 5). Samfälligt ägda fastigheter utan registrerad kontaktinformation anses delgivna genom nämnda annonsering.

En sökning på webbtjänsten Ledningskollen.se har genomförts i syfte att identifiera ägare av infrastruktur såsom kablar på havets botten i området i och vid Djuphamnen. Dessa infrastrukturägare är inkluderade i samrådskretsen.

Samtliga skriftliga samrådsparter är sammanställda i Bilaga 6 och 7. Korrespondens med samrådsparterna sker i första hand genom epost-utskick, i andra hand genom fysiskt post-utskick.

3.2 SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Efter genomfört samråd sammanställs de inkomna synpunkterna i en samrådsredogörelse, som kommer att biläggas MKB, som i sin tur utgör bilaga till ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet. Inkomna synpunkter bemöts i samrådsredogörelsen och behandlas vid behov i kommande MKB.

3.3 ANSÖKAN OM TILLSTÅND INKL. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Efter genomfört samråd lämnas ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet inkl. MKB in till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Därefter utreder Miljöprövningsdelegationen/länsstyrelsen behovet av eventuella kompletteringar, och sökanden kompletterar handlingarna i erforderlig omfattning. När myndigheten anser att ansökningshandlingarna, inkl. MKB, är kompletta kommuniceras ansökan med berörda remissinstanser m fl. Efter avslutad kommunikering fattar Miljöprövningsdelegationen beslut om tillstånd till sökt verksamhet ska medges och vilka villkor som ska gälla för verksamheten. Beslutet går att överklaga till Vänersborgs tingsrätt, mark- och miljödomstolen.

4 BEFINTLIG VERKSAMHET

Befintlig verksamhet beskrivs i löptext i föreliggande kapitel.

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1.1 SYFTE MED BEFINTLIG VERKSAMHET

Verksamheten i Djuphamnen består i att upplåta kajplats vid pontonbryggan som utgör Djuphamnen.

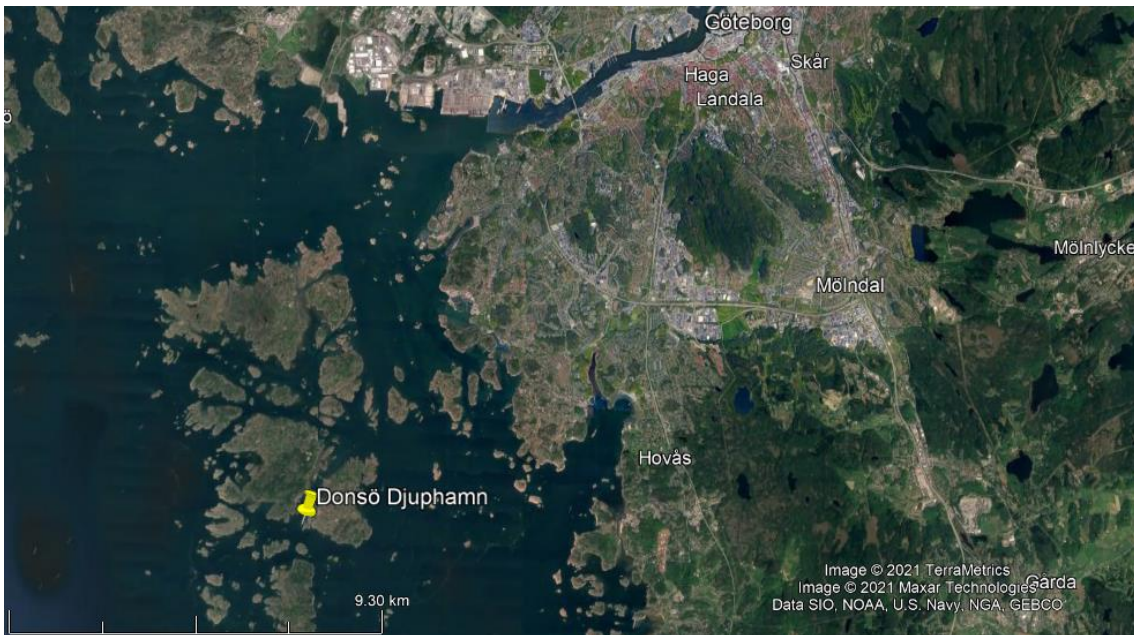
Befintlig verksamhet inkluderar inte verksamheten i Donsö Gästhamn, vilken är både geografiskt och syftesmässigt särskild från verksamheten i Djuphamnen.

4.1.2 LOKALISERING

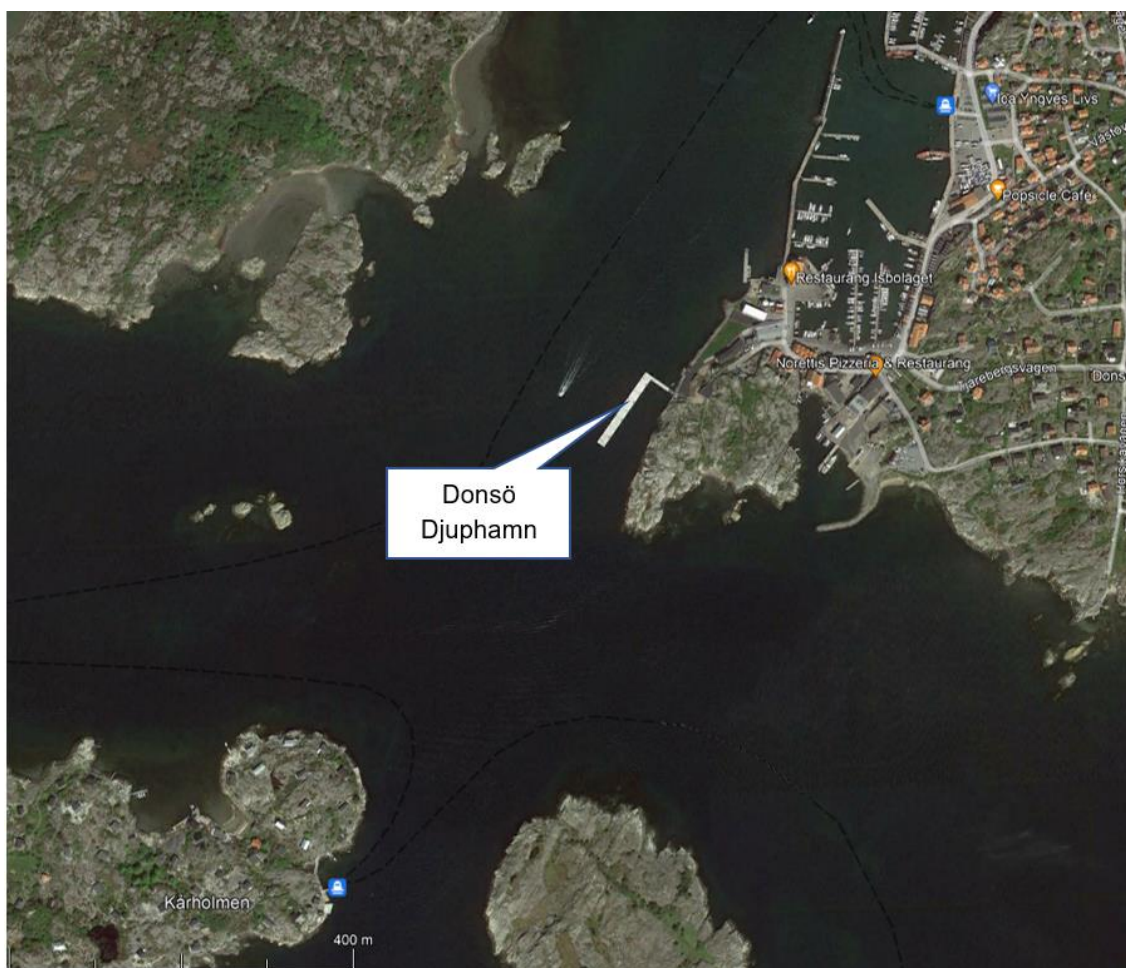
Ungefärlig centrumposition för pågående verksamhet i Djuphamnen är 6388344, 308034 (SWEREF99 TM). Vattenförekomsten som berörs kallas för Styrso-Vrångöområdet (SE573547-114617).

Översiktlig lokalisering beskrivs i Figur 1 nedan, medan detaljerad lokalisering över Djuphamnen beskrivs i Figur 2 nedan. Pågående verksamhet berör fastigheterna Göteborg Donsö S:27 samt 53:4, vilket beskrivs i Figur 3 nedan. Bägge fastigheter ligger i Göteborgs kommun, Västra Götalands län.

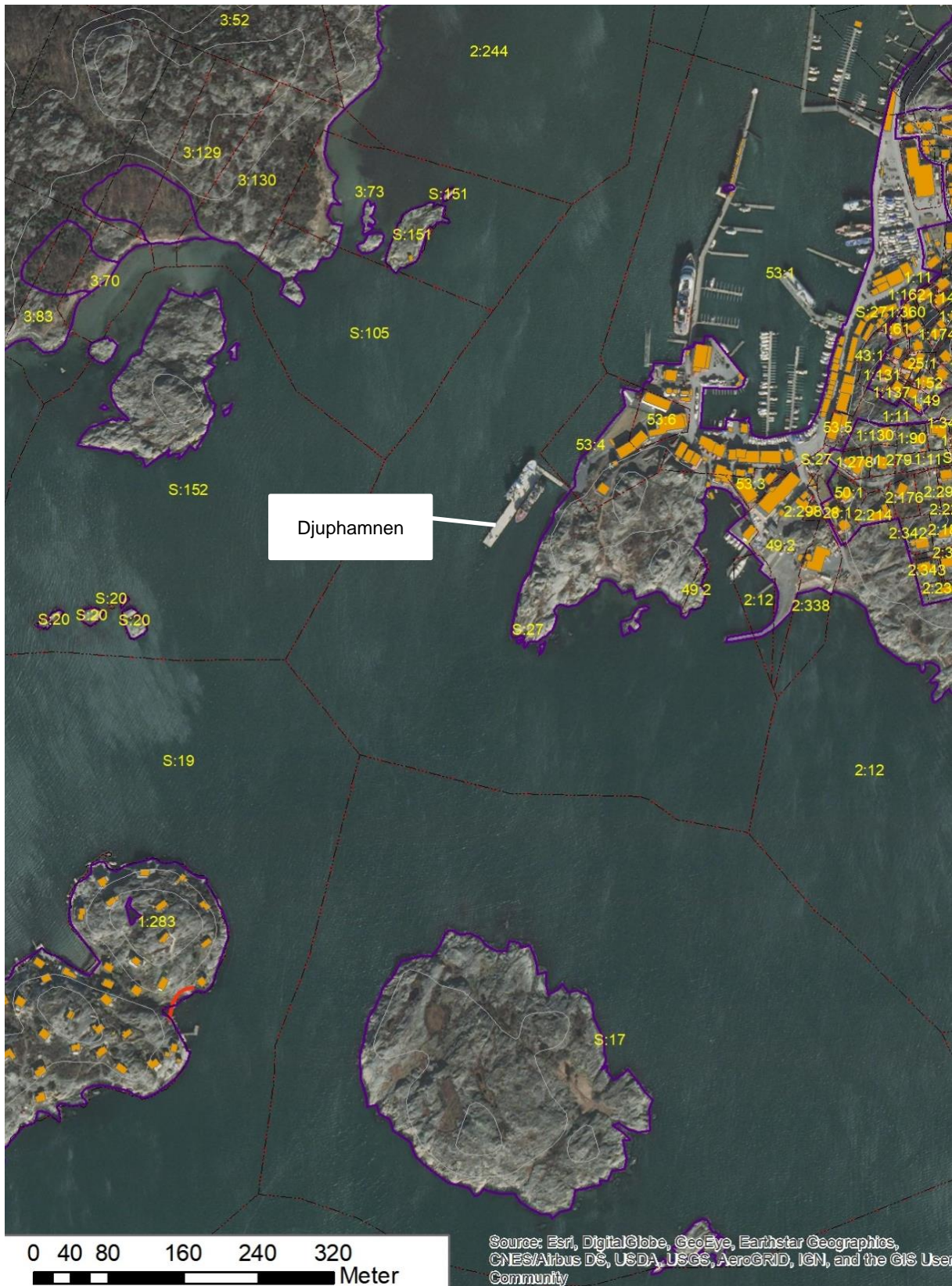
Fartygen som anlöper Djuphamnen nyttjar allmän farled nr. 178 för sin insegling. Det finns två inseglingsvägar till/från Djuphamnen: östra respektive södra rutten (vilka bägge berör farled nr. 178). Den östra rutten går från Donsö huvud till Djuphamnen, medan den södra rutten går från Donsö Svartskär till Djuphamnen, vilket illustreras i Figur 4 nedan.



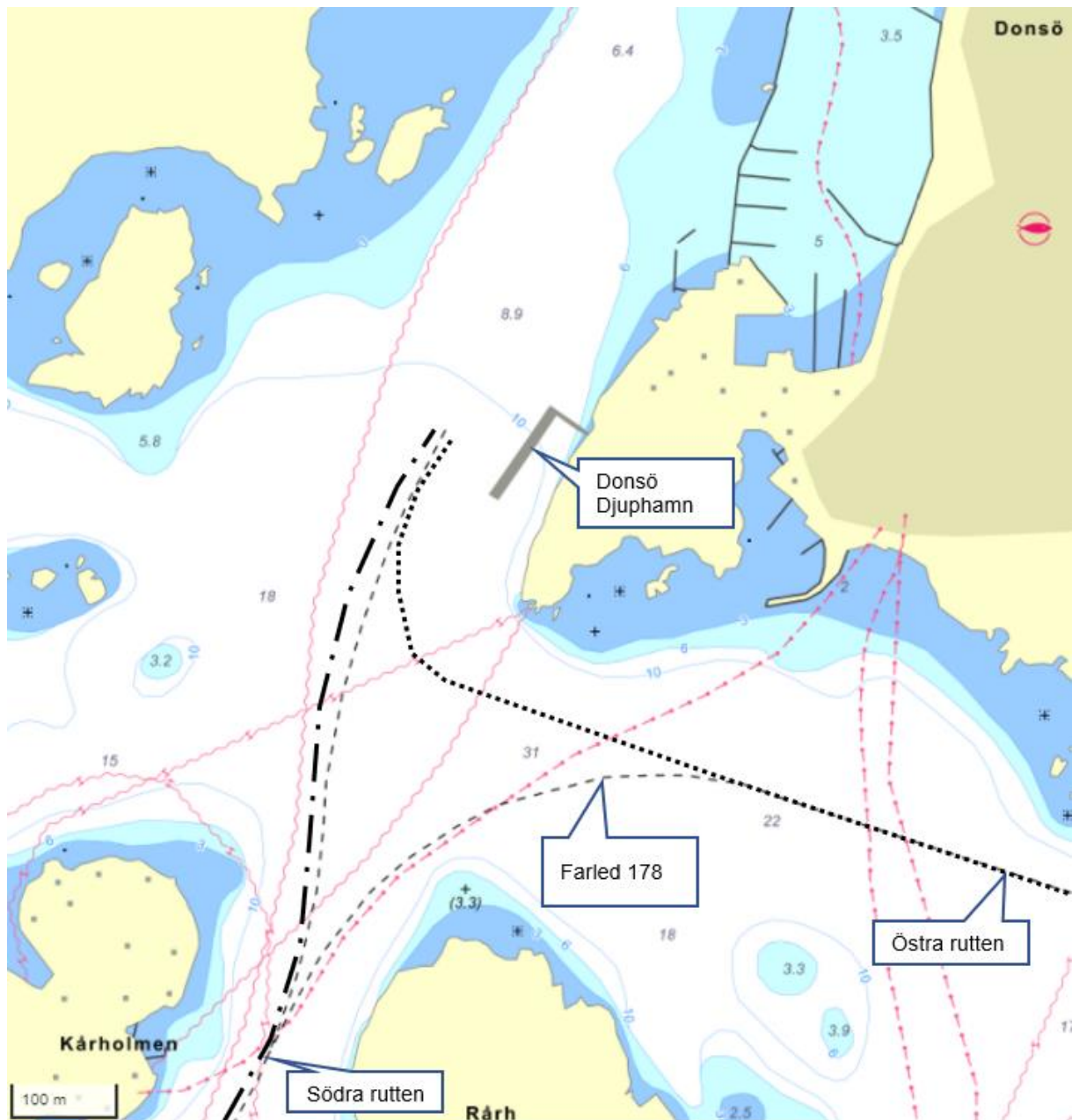
Figur 1. Översiktsfigur. Djuphamnens lokalisering i förhållande till Göteborgs tätort. Norr är uppåt i figuren. Kartunderlag från Google Earth Pro. Överlagd grafik: Tyréns.



Figur 2. Detaljfigur över Djuphamnen med omnejd. Styrö ligger väst om medan Kårholmen ligger sydväst om Djuphamnen. Norr är uppåt i figuren. Kartunderlag från Google Earth Pro. Överlagd grafik: Tyréns.



Figur 3. Fastighetskarta med Djuphamnen indikerad. Norr är uppåt i figuren. Överlagd grafik: Tyréns.

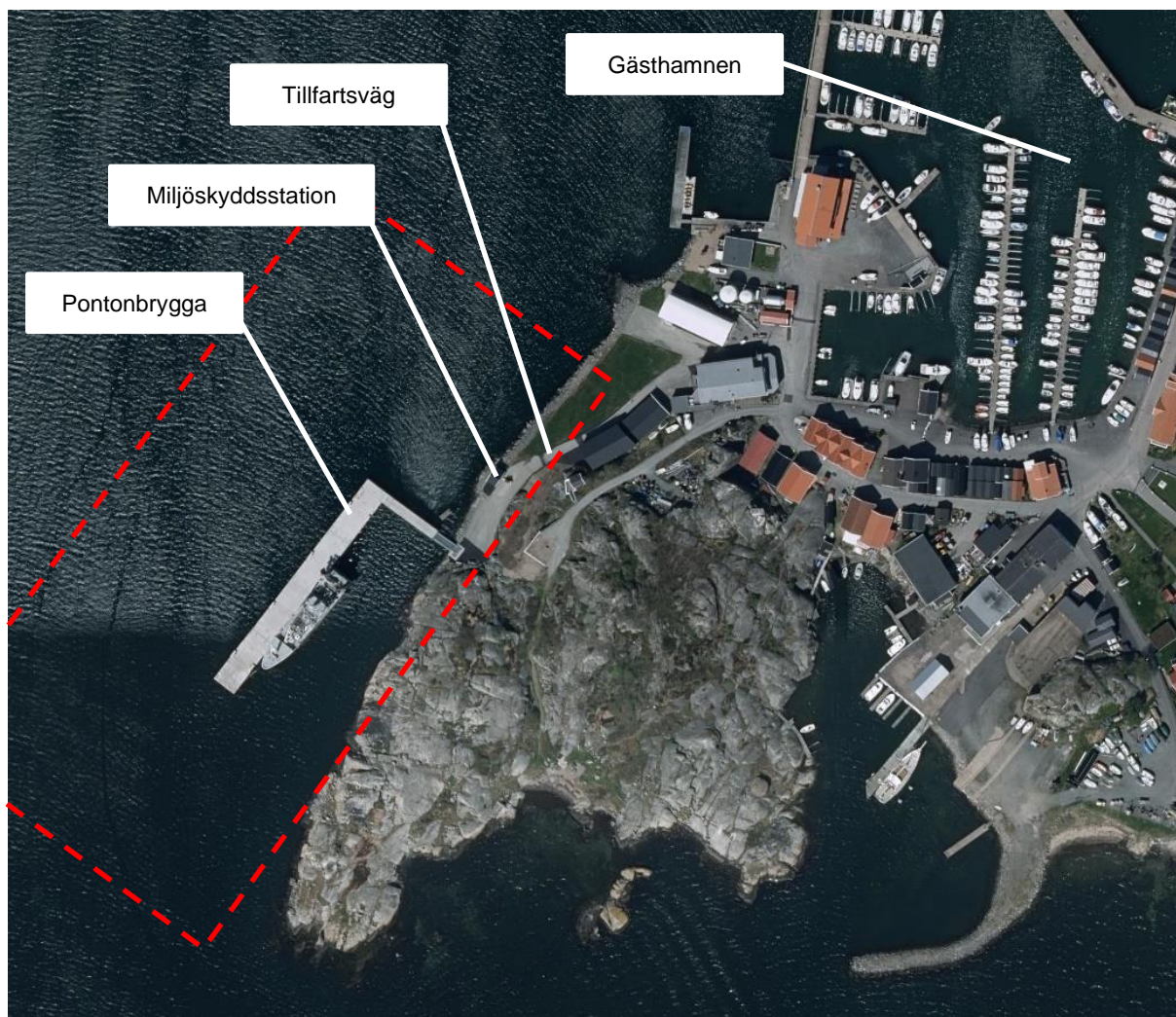


Figur 4. Sjökortstrag över insegelingsväg till Donsö Djuphamn. Det finns två rutter till/från Djuphamnen. Östra respektive södra rutten är indikerade med svart punktad linje respektive svart punkt-streckad linje. Bägge rutterna berör den allmänna farleden nr. 178 (Donsö Svartskär-Donsö huvud) såsom indikerad av grå streckad linje. Norr är uppåt i figuren. Kartkälla: Eniro sjökort. Överlagd grafik: Tyréns.

4.1.3 DJUPHAMNENS DISPOSITION & VERKSAMHETSOMRÅDE

Djuphamnen består av en pontonbrygga a 100x10 meter, till vilken en mindre pontonbrygga a 25x5 meter ansluter i vinkel. Till dessa konstruktioner tillhör förankring i form av bottenankare och förankring i berg ovan och under vattenytan. Från den mindre pontonbryggan ansluter en landgång a 8x2 meter till landområdet. Landområdet har en tillfartsväg samt en miljöskyddsstation (bod). I övrigt saknar Djuphamnen andra anläggningar i vattnet eller på land.

Verksamhetsområdets utformning är inte överensstämmande med fastighetsgränserna. Djuphamnens verksamhetsområde begränsas till en yta om cirka 100-150 meter från pontonbryggan. Härvidlag innefattar verksamhetsområdet i huvudsak vattenområde. Observera att Djuphamnens verksamhetsområde är geografiskt skilt från verksamhetsområdet för Donsö Gästhamn. Figur 5 nedan beskriver Djuphamnens disposition samt verksamhetsområdets utformning.



Figur 5. Djuphamnens disposition och verksamhetsområdets utformning. Verksamhetsområdet för Djuphamnen är ungefärligt indikerat med röd streckad linje. Pontonbryggan är indikerad liksom tillfartsväg och miljöskyddsstation. Närliggande byggnader hör inte till Djuphamnen. Gästhamnen, som är en egen verksamhet, och som inte prövas inom ramen för föreliggande tillståndsansökan, är indikerad. Kartunderlag från Metria. Överlagd grafik: Tyréns. Norr är uppåt i figuren.

4.1.4 VATTENDJUP & DJUPGÅENDE ANLÖPANDE FARTYG

Vattendjup i hamn och farled illustreras i sjökortet i Figur 4 på sidan 11. Djuphamnen är en av få hamnar i Sverige som har ett naturligt djup där muddring inte krävs. Vattendjupet vid Djuphamnen är cirka 10 meter. Strax söder om Djuphamnen är vattendjupet avsevärt större (>30 meter).

Sjöfartsverket har nyligen arbetat för att förbättra farlederna till/från Donsö. Den södra rutten har ett leddjupgående om 6 meter, medan den östra rutten har ett leddjupgående om 7 meter. Det största djupgående ett fartyg som anlöper Djuphamnen kan ha är med andra ord 7 meter, men det förutsätter anlop via östra rutten.

4.1.5 VERKSAMHETSROUTIN

Befintlig verksamhet i Djuphamnen styrs av Djuphamnens verksamhetsrutin. I rutinen beskrivs hamnens standardiserade arbetssätt gällande de arbetsmoment som utförs i hamnen, bland annat dricksvattenförsörjning, avloppshantering, avfallshantering, anslutning till landström samt riskhantering och beredskap för haveri/olycka.

4.2 VERKSAMHET PÅ LAND

Djuphamnen har ingen hamnverksamhet på land. Med verksamhet på land menas lastning och/eller lossning av gods, rangering av gods, förvaring av gods, bunkring, läkring av last, hantering av bränsle eller andra kemikalier. Fartygen som anlöper Djuphamnen köper denna typ av tjänster i annan hamn. Härvidlag är Djuphamnen, för att göra en jämförelse i vägtrafiktermer, en intermittert parkeringsplats för anlöpande fartyg.

4.2.1 VÄGTRANSPORTER

Inga vägtransporter sker i Djuphamnens befintliga verksamhet. Trafik av mopeder, elektriska mopedbilar eller liknande privatägda fordon kan dock ske i samband med att besättning mönstrar av eller på.

4.3 VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET

4.3.1 ANTAL ANLÖP PER ÅR

Nu pågående verksamhet i Djuphamnen sker enligt kommunens beslut med diarienummer 2018-19275 (se Bilaga 2). Beslutet anger ingen begränsning i antal anlop per år. Djuphamnen har under normala år (dvs. år som inte varit under Covid-pandemin) tagit emot cirka 20 planerade anlop per år av fartyg med en bruttodräktighet mindre än 1350 och färre än 10 planerade anlop per år av fartyg med en dräktighet större än 1350.

Utöver ovanstående har även enstaka eller fåtal fartyg ur handelsflottan samt myndighetsfartyg anlöpt hamnen. Dessa anlop har bland annat rört anlop som skett i samband med Donsö Shipping Meet ("DSM") som är en sjöfartsmässa som sker vartannat år (med avbrott under Covid-pandemin). Syftet med mässan är att informera om sjöfart, inklusive fiskerinäringen, som yrke för kommande generationers sjöpersoner och landpersonal.

4.3.2 BUNKRING

Ingen bunkring sker i Djuphamnen. Med bunkring menas tankning av petroleumprodukt för det mottagande fartygets drift.

4.3.3 LÄKTRING AV LAST

Ingen läktring av last sker i Djuphamnen. Med läktring av last menas överföring av petroleumprodukt som last från ett fartyg till ett annat.

4.3.4 DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING

Anlöpande fartyg har möjlighet att erhålla dricksvatten från kommunens dricksvattennät. Detta sker genom inkoppling i brunn i pontonbryggan.

4.3.5 AVLOPPSHANTERING – LÄKTRING AV KOMBINATIONSVATTEN

Anlöpande fartyg har möjligheten att läktra avloppsvatten ("kombinationsvatten") till kommunens avloppsnät. Detta sker genom inkoppling till brunn i pontonbryggan.

4.3.6 AVFALLSHANTERING

Anlöpande fartyg har möjligheten att lämna visst avfall direkt till avfallstransportör/mottagare för omedelbar transport till mottagningsanläggning utanför hamnens verksamhetsområde. Ingen mellanlagring eller annan avfallshantering sker på land i Djuphamnens verksamhet.

4.3.7 ANSLUTNING TILL LANDSTRÖM

Anlöpande fartyg har möjligheten att ansluta till landström. Anslutning till landström sker genom inkoppling i elskåp på pontonbryggan.

5 PLANERAD VERKSAMHET

Planerad verksamhet beskrivs i löptext i föreliggande kapitel.

5.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

5.1.1 SYFTE MED PLANERAD VERKSAMHET

Planerad verksamhet i Djuphamnen består i att upplåta kajplats vid pontonbryggan som utgör Djuphamnen. Härvidlag är syftet med verksamheten densamma som för nu pågående verksamhet.

Planerad verksamhet inkluderar inte, precis som för nu pågående verksamhet, verksamheten i Donsö Gästhamn, vilken fortsatt kommer vara både geografiskt och syftesmässigt särskild från verksamheten i Djuphamnen.

5.1.2 LOKALISERING

Planerad verksamhet har samma lokalisering som nu pågående verksamhet (se kapitel 4.1.2 Lokalisering). Lokaliseringen bedöms sammantaget uppfylla kraven på val av plats i 2 kap 6 § MB enligt nedan.

Enligt gällande översiktsplan är området för Djuphamnen avsett för hamnändamål (se kapitel 6.2.1 Översiktsplan). Området är av riksintresse för "yrkesfisket hamn" (se kapitel 6.3.2 Riksintressen). Planerad verksamhet är således explicit nämnd och i linje med gällande Översiktsplan och Fördjupad detaljplan samt riksintresset yrkesfiske.

Gällande detaljplan (Byggnadsplan 1480K-XIV-2200) anger att vattenområdet är avsett för industriella vattenbyggnader, medan landområdet är avsett för industriändamål (se kapitel 6.2.2 Detaljplan). Det är sökandens uppfattning att nu pågående liksom planerad verksamhet även är i linje med byggnadsplanen. För det fall pontonbryggan eller planerad verksamhet inte anses vara i linje med planens bestämmelser så är avvikelsen i vart fall mindre och därmed acceptabel i sammanhanget. Detta resonemang fördes även av Länsstyrelsen i beslut efterföljande Anmälan om vattenverksamhet inför anläggande av pontonbryggan; Bilaga 1 sidan 9 sista stycket).

Alternativa lokaliseringar och utformningar för planerad verksamhet har undersökts, bland annat i samband med Anmälan om vattenverksamhet. Eftersom Djuphamnen är en redan pågående hamnverksamhet med erforderligt vattendjup (utan behov av fördjupningsmuddring), synes platsen mycket väl lämpad för planerad verksamhet. Annan lokalisering bedöms som mindre lämplig för ändamålet eftersom sådan skulle kräva en nyetablering av brygganläggning/kajer, eller en utökning av där befintliga brygganläggning/kajer, samt sannolikt också fördjupningsmuddring. Därmed skulle en alternativ lokalisering innebära större kostnader och större påverkan på allmänna och enskilda intressen inkluderande miljöaspekter, än nu planerad verksamhet. Sammanfattningsvis anses planerad verksamhets lokalisering vara lämplig med hänsyn till miljöbalkens mål och även innebära god hushållning av mark- och vattenområden (kap 3 och 4 MB).

5.1.3 DJUPHAMNENS DISPOSITION & VERKSAMHETSOMRÅDE

Planerad verksamhet avser ingen förändring av Djuphamnens disposition eller verksamhetsområdets utbredning. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet i denna aspekt. Figur 5 på sidan 12 beskriver Djuphamnens disposition och verksamhetsområde.

5.1.4 VATTENDJUP & DJUPGÅENDE ANLÖPANDE FARTYG

Vattendjupet är adekvat i Djuphamnen och farleden. Ingen muddring planeras därför. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende vattendjup.

De anlöpande fartygens djupgående begränsas av de förutsättningar som råder i farleden, dvs. leddjupgående om maximala 7 meter samt farledens bredd. Generellt² innebär detta att fartyg med ett djupgående om 7 meter kan anlöpa Djuphamnen, men det förutsätter att sådant fartyg anlöper östra ruttan från Donsö huvud. Ett fartyg som blott har djupgående 6

² Även fartygets bredd samt aktuell havsvattennivå är faktorer som påverkar huruvida ett fartyg kan anlöpa Djuphamnen.

meter kan även anlöpa södra ruten från Donsö Svartskär (se Figur 4 på sidan 11 för illustrering av farledernas lokalisering).

5.1.5 VERKSAMHETSROUTIN

Planerad verksamhet i Djuphamnen ska fortsatt styras av Djuphamnens verksamhetsrutin i likhet med nu pågående verksamhet. I rutinen ska standardiserade arbetssätt gällande de arbetsmoment som utförs i hamnen (dricksvattenförsörjning, avloppshantering, avfallshantering mm.) inkl. beredskap för haveri/olycka beskrivas. Bedömningar, analyser och åtaganden som framkommer inom ramen för tillståndsprocessen kommer att arbetas in i verksamhetsrutinen.

5.2 VERKSAMHET PÅ LAND

Ingen verksamhet avses ske på land i planerad verksamhet. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende verksamhet på land. Djuphamnen är med andra ord, för att göra en jämförelse i vägtrafiktermer, fortsatt en intermittert parkeringsplats för fartyg.

5.2.1 VÄGTRANSPORTER

Inga vägtransporter avses ske i planerad verksamhet. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende vägtransporter. Trafik av mopeder, elektriska mopedbilar eller liknande privatägda fordon kan dock ske i samband med att besättning mönstrar av eller på.

5.3 VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET

5.3.1 ANTAL ANLÖP PER ÅR

Inom ramen för planerad verksamhet förväntas det ske cirka 40-60 anlöp av fiskefartyg <1350 och cirka 20-40 anlöp av fiskefartyg med en dräktighet >1350 per år. Utöver ovanstående förväntas även fartyg ur handelsflottan samt myndighetsfartyg anlöpa hamnen. Dessa uppskattas till cirka 10-15 anlöp av fartyg <1350 och cirka 10-15 anlöp av fartyg med en dräktighet >1350 per år. Det förväntade totala antalet anlöpande fartyg blir härvidlag 50-75 för fartyg med bruttodräktighet <1350, och 30-55 för fartyg med bruttodräktighet >1350.

5.3.2 BUNKRING

Ingen bunkring avses ske i planerad verksamhet. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende bunkring.

5.3.3 LÄKTRING AV LAST

Ingen läktring av last avses ske i planerad verksamhet. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende läktring av last.

5.3.4 DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING

De anlöpande fartygen har fortsatt möjlighet att erhålla vatten från kommunens dricksvattennät. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende vattenförsörjning.

5.3.5 AVLOPPSHANTERING – LÄKTRING AV KOMBINATIONSVATTEN

De anlöpande fartygen har fortsatt möjlighet att läktra avloppsvatten ("kombinationsvatten") till kommunens avloppsnät. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende avloppshantering.

5.3.6 AVFALLSHANTERING

De anlöpande fartygen har fortsatt möjlighet att lämna visst avfall direkt till avfallstransportör/mottagare för omedelbar transport till mottagningsanläggning utanför djuphamnens verksamhetsområde. Planerad verksamhet avses ej heller innefatta mellanlagring eller annan avfallshantering på land i Djuphamnens verksamhet. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende avfallshantering. Trots ökat antal anlöp, bedöms den planerade verksamheten ej medföra en ökad avfallsmängd som hanteras inom ramen för Djuphamnens verksamhet. Detta eftersom fartygen generellt lämnar sitt avfall i annan hamn innan anlöp till Djuphamnen.

5.3.7 ANSLUTNING TILL LANDSTRÖM

De anlöpande fartygen har fortsatt möjlighet att ansluta till landström. Härvidlag är den planerade verksamheten samma som nu pågående verksamhet avseende anlöpande fartygs anslutning till landström.

6 PÅVERKAN PÅ ALLMÄNNA OCH ENSKILDA INTRESSEN, INKL. MILJÖASPEKTER

Nedan beskrivs förväntad påverkan på allmänna och enskilda intressen, inklusive miljöaspekter till följd av planerad verksamhet. Nedanstående rubriker avses ingå i kommande MKB. För vissa av nedanstående rubriker kommer MKB att innehålla fördjupade bedömningar och/eller analys av påverkan. Där så avses, anges det särskilt. Förslag till innehåll i kommande MKB beskrivs sammanfattande i kapitel 7 Förslag till innehåll/disposition i MKB.

6.1 FASTIGHETER

Planerad verksamhet berör fastigheterna Göteborg Donsö S:27 samt 53:4, dvs. samma fastigheter som idag påverkas av redan pågående verksamhet. Ingen fastighetsreglering eller annan fastighetsrättslig åtgärd avses ske i samband med planerad verksamhet. Ingen tillkommande påverkan på fastigheter kommer därför ske i samband med planerad verksamhet.



Figur 6. Fastighetskarta. Planerad verksamhet berör fastigheterna Göteborg Donsö S:27 samt 53:4. Gul cirkel indikerar cirka 500 meter från Djuphamnens centrum, vilket överensstämmer med huvudsaklig geografisk samråds-krets. Fastighetskartan återfinns i större format i Bilaga 8. Norr är uppåt i figuren. Kartkälla: ESRI m.fl. Överlagd grafik: Tyréns.

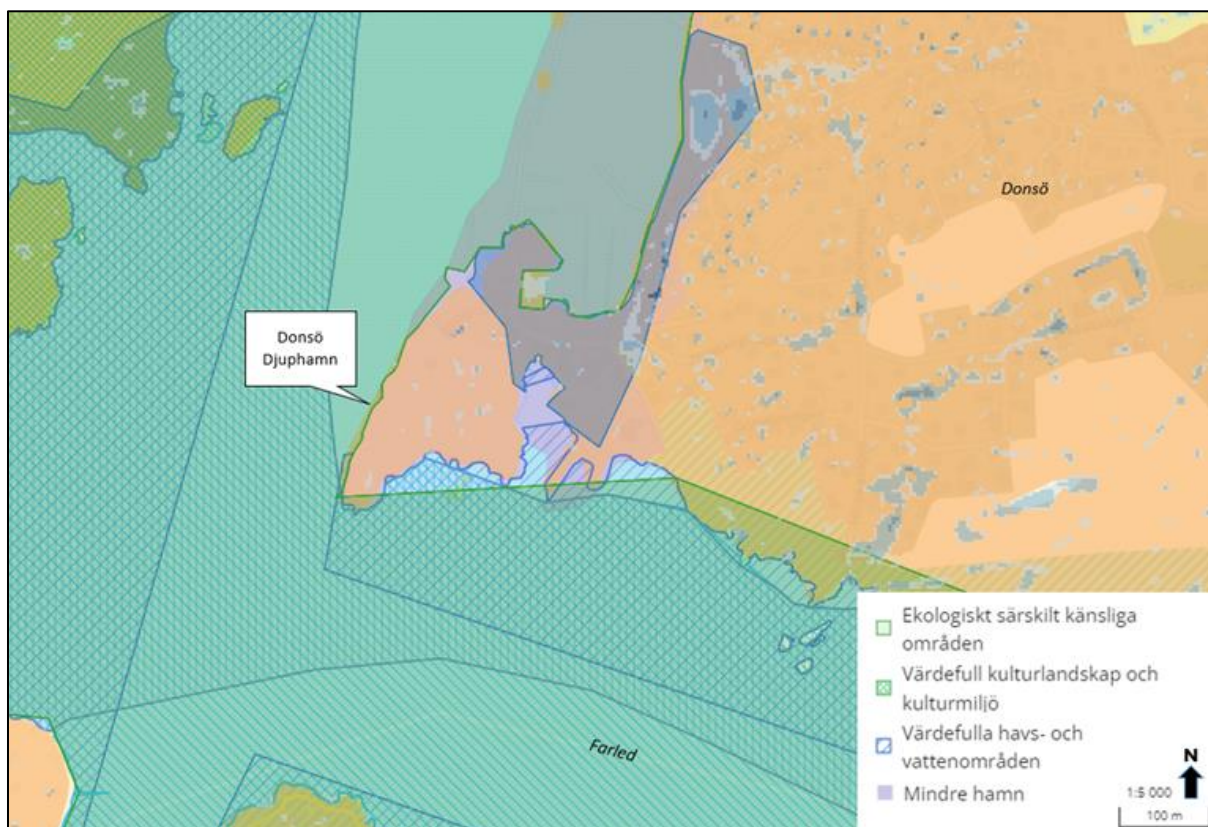
6.2 PLANER

6.2.1 ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplan (ÖP) för Göteborg daterad 2022-05-19 gäller för Donsö. Djuphamnen ligger inom ett havsområde och är utpekad som "Ekologiskt särskilt känsliga områden". Se Figur 7 nedan för utdrag ur ÖP.

Rekommendation i enlighet med ÖP är att mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Vid förändring inom området ska särskild hänsyn tas till områdets ekologiska värde. Rekommendation för det aktuella vattenområde Djuphamnen ligger inom är att främja ett levande hav och att fiske, friluftsliv, båtliv, besöksnäring och vattenbruk ska utvecklas med hänsyn till den marina landskapsbilden och havet som naturmiljö.

Planerad verksamhet bedöms vara i enlighet med ÖP och inte heller på annat sätt medföra negativa konsekvenser för värden som ÖP avser att skydda.

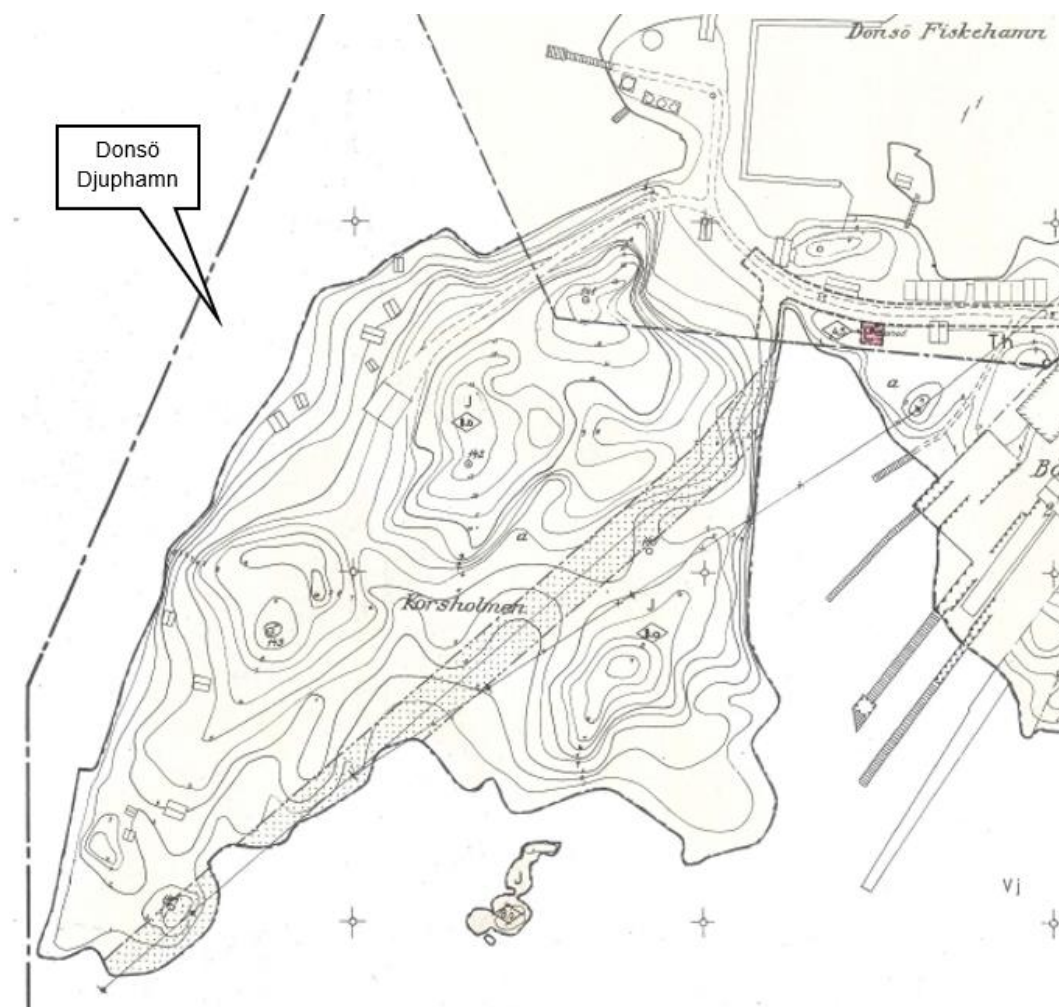


Figur 7. Utdrag från Översiktsplan för Göteborg kommun daterad 2022-05-19. Kartan redovisar ungefärligt läge för Djuphamnen på Donsö och att området är utpekad som "Ekologiskt särskilt känsliga områden". Kartkälla: ÖP 2022-05-19, överlagd grafik: Tyréns.

6.2.2 DETALJPLAN

Byggnadsplanen "Donsö Faggegården nr 1 och Donsö Nedergården nr 2..." med aktbeteckning 1480K-XIV-2200, gäller som detaljplan för området vid Djuphamnen. Planen, som är från år 1965, visar ett vattenområde markerat med "Vj", dvs. vattenområde som får bebyggas med industriella vattenbyggnader, medan landområdet är markerat med "J", dvs. område för industriändamål. Detta illustreras i Figur 8 nedan.

Det är sökandens uppfattning att planerad verksamhet är i linje med byggnadsplanen och inte heller på annat sätt medföra negativa konsekvenser för värden som planen avser att skydda. För det fall planerad verksamhet inte anses vara i linje med planens bestämmelser så är avvikelserna i vart fall mindre och därmed acceptabel i sammanhanget (se resonemang som Länsstyrelsen förde i beslut efterföljande Anmälan om vattenverksamhet; Bilaga 1 sidan 9 sista stycket).



Figur 8. Del ur blad nr. 4 från byggnadsplanen för "Donsö Faggegården nr 1 och Donsö Nedergården nr 2...". Vattenområdet vid Djuphamnen är markerat med "Vj" dvs. vattenområde som får bebyggas med industriella vattenbyggnader. Landområdet är markerat med "J", dvs. område avsett för industriändamål. Läge för Djuphamnen är ungefärligt markerat. Norr är uppåt i figuren. Överlagd grafik: Tyréns.

6.3 SKYDDADE OMRÅDEN, RIKSINTRESSEN MM.

6.3.1 SKYDDADE OMRÅDEN

Strandskydd råder delvis för hamnområdet; se Figur 9 nedan. En större del av pontonbryggan ligger inom strandskyddsområde. I samband med anmälan om vattenverksamhet för uppförandet av pontonbryggan var sökanden i kontakt med Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs Stad som då uppgav att strandskyddsdispens inte krävdes så länge bryggan enbart används för fiskefartyg, då denna situation enligt 7 kap. 16 § 1 miljöbalken är undantaget från förbuden i 7 kap. 15 § miljöbalken. Donsö Fiskehamnsförening ansökte därför inte om strandsskyddsdispens i samband med uppförandet av pontonbryggan. Med anledning av att pontonbryggan nu även ska användas av andra fartyg än fiskefartyg får prövningen av strandskyddsfrågan ske inom ramen av tillståndsprövningen för den miljöfarliga verksamheten.

Förutsättningar för strandskyddsdispens bedöms finnas då området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, då området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området, då området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området samt då området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Anläggningen bedöms inte strida mot strandskyddets syften.

Inga andra områdesskydd gäller för området kring Djuphamnen såvitt sökanden känner till.



Figur 9. Strandskyddat område vid Djuphamnen. Strandskydd råder delvis vid Djuphamnen (grönt raster indikerar). Kartkälla Google Earth. Strandskydds raster från Länsstyrelsens geodatakatalog 2022-05-05.

6.3.2 RIKSINTRESSEN

Området för Djuphamnen är av riksintresse för högexploaterad kust, yrkesfisket hamn, friluftsliv, totalförsvaret samt kulturmiljövård. Planerad verksamhet bedöms inte påverka något riksintresse negativt. Riksintresset för yrkesfisket hamn påverkas positivt.

6.3.3 MILJÖKVALITETSNORMER

Nedan beskrivs eventuell påverkan på miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten Styrö-Vrångö. Planerad hamnverksamhet i Donsö Djuphamn bedöms ej påverka närliggande vattenförekomst Askimsfjorden. Påverkan på miljökvalitetsnormerna från planerad verksamhet beskrivs i kommande MKB.

Ekologisk status

Den ekologiska statusen bedöms som måttlig, där kvalitetsfaktorerna *Näringsämnen*, *Morfologiska förändringar och kontinuitet* samt *Flödesförändringar* är styrande. Vattenförekomsten ska uppnå god status, men kvalitetsfaktorn *Hydrografiska villkor i kustvatten och vatten i övergångszon* är undantaget från tidskraven på grund av påverkan från sjöfart. Hydrografiska villkor beskrivs som det tillstånd en ytvattenförekomst uppvisar avseende tidvattenmönster, de dominerande strömmarnas riktning och styrka samt vågexponering i relation till referensförhållandet. Skälet till tidsfristen år 2027 är att det inte är tekniskt möjligt att nå god status tidigare.

Planerad verksamhet bedöms inte försämra den ekologiska statusen eller äventyra uppnåendet av fastställd miljö kvalitetsnorm.

Kemisk status

Den kemiska statusen för ytvattnet uppnår ej god status vad gäller kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE). Att uppnå god kemisk status för kvicksilver och PBDE anses som tekniskt omöjligt varför årtal för uppnående av god status ej bestämts. De nivåer som fanns 2015 ska dock ej öka.

Planerad verksamhet bedöms inte försämra den kemiska statusen inkl. kvicksilver och PBDE eftersom ingen direkt eller indirekt hantering av nämnda kemikalier sker inom planerad verksamhet.

6.3.4 MILJÖMÅL

Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som det nationella miljöarbetet ska leda till. Av dessa miljö mål är det framför allt målet ”Hav i balans samt levande kust och skärgård” som berör planerad, liksom pågående verksamhet. Syftet med miljö målet är att Västerhavet ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar. Påverkan på måluppfyllelsen samt hur verksamheten arbetar för klimatanpassning beskrivs i kommande MKB.

6.4 NATURVÄRDEN

6.4.1 NATURVÄRDEN I HAVET

En marinbiologisk undersökning har genomförts under sommaren 2021 i syfte att identifiera de naturvärden som kan komma att påverkas till följd av planerad verksamhet. Preliminära resultat visar att områden med skyddsvärda naturvärden, såsom ålgräs, finns i de grunda områdena framförallt vid Styrösö, vilket är >250 meter från Djuphamnen. Resultaten från den marinbiologiska undersökningen och eventuell påverkan på marina naturvärden samt eventuell påverkan på bottenförhållanden orsakade av propellerströmmar beskrivs i kommande MKB.

6.4.2 NATURVÄRDEN PÅ LAND

Då planerad verksamhet inte har någon verksamhet på land förväntas ingen påverkan på naturvärden på land, förutom påverkan av buller (se kapitel 6.5 Buller).

6.5 BULLER

6.5.1 BULLER FRÅN VERKSAMHET PÅ LAND

Planerad verksamhet, liksom nu pågående verksamhet, har ingen verksamhet på land. Inga bullerkällor finns därför på land hänförliga till den planerade verksamheten.

Buller från följdverksamheter på land

Transporter för personbefordran kan ske som en följd av verksamheten i samband med att besättning på anlöpande fartyg mönstrar av. Denna trafik kan medföra visst buller. Eftersom Djuphamnen inte har rådighet över denna trafik beskrivs den inte ytterligare i föreliggande tillståndsprocess.

6.5.2 BULLER FRÅN VERKSAMHET I VATTENOMRÅDET

Buller från verksamheten i vattenområde kommer att ske då fartygen manövrerar i samband med anlop och avgång. Det bedöms, oavsett storlek på fartyg, att den bullrande perioden vid anlop/avgång kan uppgå till cirka 1h vid anlop och lika lång tid vid avgång. Djuphamnens fasta kunder har stor erfarenhet kring anlop och avgång till och från sin hemmahamn och därmed är det sannolikt att bullringstiden vid anlop/avgång är mindre än den angivna uppskattade tiden. Antalet tillkommande fartygsrörelser till och från Djuphamnen i de befintliga farlederna är få jämfört med totala antalet fartygsrörelser i farlederna (t.ex. kollektiv färjetrafik).

Det buller som förväntas ske kommer från huvudmaskin/er, hjälpmaskin/er samt fläktar för ventilation. Så snart fartyget angjort Djuphamnen kopplas landström och huvudmaskin/er och hjälpmaskin/er stängs av, vilket gör att bullernivån avsevärt minskas eller upphör helt. Det buller som då sker kommer från fläktar för ventilation.

Pågående verksamhet har en begränsning avseende buller enligt beslut följandes C-anmälan (kommunens diarienummer 2018-19275):

”... Buller från verksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån, beräknad vid bostäder eller andra närliggande lokaler där människor vistas längre stunder, som riktvärde inte överskrider:

40 dBA nattetid (klockan 22-06)

45 dBA kväll (klockan 18-22) samt lördag, söndag och helgdag (klockan 06-18)

50 dBA dag (klockan 06-18)

Maximala ljudnivåer (LFmax>55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22-06 annat än vid enstaka tillfällen...”

Moderna fartyg (oavsett storlek) byggs enligt standarden IMO Resolution MSC 337 (91) för att säkerställa god arbetsmiljö ombord avseende buller. Tack vare denna standard begränsas också buller utanför fartyget. Det förväntade bullret utanför ett fartyg bedöms därför vara detsamma för fartyg med en bruttodräktighet <1350 liksom för fartyg med en bruttodräktighet >1350. Ingen ytterligare bullerpåverkan på omgivningen förväntas därför i och med planerad verksamhet.

Bullerberäkningar för dimensionstypiska fartyg med en bruttodräktighet >1350 kommer att genomföras i kommande MKB, och beskrivning av påverkan på allmänna och enskilda intressen görs i relation till befintliga bullerbegränsningar.

Buller från följdverksamheter i vattenområdet

Inga följdverksamheter i vattenområdet förväntas i samband med planerad verksamhet.

6.6 UTSLÄPP TILL ATMOSFÄREN

Då fartygen anlöper/avgår Djuphamnen sker utsläpp till atmosfären i form av avgaser från förbränningsmotorer ombord fartygen. En beräkning av uppskattade utsläpp genomförs i kommande MKB.

Precis som för pågående verksamhet, kommer utsläpp till atmosfären minimeras i och med inkoppling på landström så snart ett fartyg ligger förtöjt i hamnen.

6.7 RISKHANTERING OCH BEREDSKAP HAVERI/OLYCKA

Eftersom Djuphamnen inte har någon verksamhet på land är risken för haveri/olycka enbart kopplad till: 1) de anlöpande fartygens egen verksamhet, 2) de fall då anlöpande fartyg ska fylla på dricksvatten, lämna avloppsvatten, lämna avfall eller koppla landström, samt 3) pontonbryggans funktion.

Anlöpande fartyg har alla en egen beredskap och rutin för att hantera de haverier/olyckor som kan ske i samband med fartygets egen verksamhet. Detta regleras i klassningsällskapens föreskrifter samt exempelvis i fartygssäkerhetslagen (2003:364) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart (TSFS 2017:26). Dessa föreskrifter gäller både då fartyget ligger förtöjt vid pontonbryggan samt då fartyget anlöper/avgår Djuphamnen.

Djuphamnens verksamhetsrutin beskriver hur de anlöpande fartygen ska gå till väga för att fylla på dricksvatten, lämna avloppsvatten, lämna avfall och koppla landström. Syftet med rutinen är att minimera risk för haveri/olycka och konsekvensen av eventuellt haveri/olycka, samt att säkerställa att fartygen de facto har egen beredskap för haveri/olycka i samband med dessa moment. Vissa moment kräver notifiering till hamnkaptens varvid en viss beredskap även finns från Djuphamnens sida.

Pontonbryggan och dess tillhörande konstruktioner såsom bottenankare, kättingar, förtöjningar, pollare etc. kontrolleras regelbundet enligt Djuphamnens verksamhetsrutin. Syftet är att minimera risken för haveri/olycka till följd av slitage på nämnda konstruktioner. Verksamhetsrutinen beskriver också beredskap för eventuellt haveri/olycka.

För det fall en miljöolycka skulle ske, har hamnen ordnat med en miljöskyddsstation i en bod vid pontonbryggan (se Figur 5 på sidan 12 för lokalisering). I denna bod finns miljöskyddsutrustning såsom absorbent och länsor. Denna miljöskyddsutrustning är att anse som ett komplement till fartygens egen miljöskyddsutrustning. Den senare är anpassad för den verksamhet som pågår ombord på respektive fartyg och är lagstadgad enligt ovan angivna lagrum.

Risk för haveri/olycka samt konsekvenser av dem kommer att, med utgångspunkt i planerad verksamhet, utredas i MKB. Förslag till reducering av risk och konsekvens av haveri/olycka samt beredskap för haveri/olycka beskrivs i kommande MKB och inarbetas i verksamhetsrutinen för Djuphamnen.

6.8 KUMULATIVA EFFEKTER

Djuphamnen ligger inom bedömt påverkansområde för buller tillhörande totalförsvarets verksamheter. Övriga bullrande verksamheter finns på Donsö i hamnens närområde liksom på Styrso. Även buller från fartygstrafik (som inte är kopplad till Djuphamnens verksamhet förekommer). Härvidlag kan kumulativa effekter avseende buller uppstå. Bedömning av eventuella kumulativa effekter avseende buller görs i kommande MKB.

Sökanden känner inte till andra pågående eller planerade verksamheter som kan få kumulativa effekter tillsammans med planerad verksamhet. För det fall andra kumulativa effekter förväntas, beskrivs de i kommande MKB.

7 FÖRSLAG TILL INNEHÅLL/DISPOSITION I MKB

Kommande MKB föreslås innehålla följande rubriker/innehåll:

1. Icke teknisk sammanfattning
2. Bakgrund & inledning
 - a. Nuvarande tillstånd och beslut
 - b. Administrativa uppgifter
3. Tillståndsprocessen
 - a. Genomfört samråd
 - b. Samrådsredogörelse
 - c. Ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet
 - d. Ansökan om dispens från strandskyddet
4. Befintlig verksamhet
 - a. Förutsättningar
 - i. Syfte med befintlig verksamhet
 - ii. Lokalisering
 - iii. Djuphamnens disposition & verksamhetsområde
 - iv. Vattendjup & djupgående anlöpande fartyg
 - v. Verksamhetsrutin
 - b. Verksamhet på land
 - i. Vägtransporter
 - c. Verksamhet i vattenområde
 - i. Antal anlöp per år
 - ii. Bunkring
 - iii. Läktring av last
 - iv. Dricksvattenförsörjning
 - v. Avloppshantering – läktring av kombinationsvatten
 - vi. Avfallshantering
 - vii. Anslutning till landström
5. Planerad verksamhet
 - a. Förutsättningar
 - i. Syfte med planerad verksamhet
 - ii. Lokalisering inkl. alternativa lokaliseringar och utformning på planerad verksamhet samt nollalternativet
 - iii. Djuphamnens disposition & verksamhetsområde
 - iv. Vattendjup & djupgående anlöpande fartyg
 - v. Verksamhetsrutin
 - b. Verksamhet på land
 - i. Vägtransporter
 - c. Verksamhet på i vattenområde

- i. Antal anlöp per år
 - ii. Bunkring
 - iii. Läktring av last
 - iv. Dricksvattenförsörjning
 - v. Avloppshantering – läktring av kombinationsvatten
 - vi. Avfallshantering
 - vii. Anslutning till landström
6. Påverkan på allmänna och enskilda intressen inkl. miljöaspekter
 - a. Fastigheter
 - b. Planer
 - i. Översiktsplan
 - ii. Detaljplan
 - c. Skyddade områden, riksintressen mm.
 - i. Skyddade områden
 - ii. Riksintressen
 - iii. Miljö kvalitetsnormer
 - iv. Miljömål
 - d. Naturvärden
 - i. Naturvärden i havet
 - ii. Naturvärden på land
 - e. Buller
 - i. Buller från verksamhet på land
 - ii. Buller från verksamhet i vattenområdet
 - f. Utsläpp till atmosfären
 - i. Klimatpåverkan
 - g. Riskhantering och beredskap haveri/olycka
 - h. Kumulativa effekter
7. Samlad påverkansbedömning
8. Förslag till kontrollprogram
9. Avgränsning av MKB
10. Uppfyllande av miljöbalkens allmänna hänsynsregler