Naturskyddsföreningen
Strömstad

Naturskyddsföreningen Strömstad – synpunkter i samband med avgränsningssamråd för ansökan om tillstånd för hamn- och vattenverksamhet Kålviks hamn, Strömstads kommun.

Kålviks Hamn AB planerar att anlägga och bedriva en hamnanläggning för havsbaserad vindkraft i Kålvik. Projektet kommer att innebära stora ingrepp och kan få konsekvenser för en miljö som idag inte är kraftigt exploaterad, i närheten av två nationalparker och flera Natura 2000-områden. Projektörernas motivering till varför detta ska ske just i Kålvik, och varför ingrepp ska tillåtas trots att de kan komma att hota så många utpekade miljö-, frilufts och riksintressen, är att det behövs för omställningen till förnybar energi.

Naturskyddsförening anser att havsbaserad vindkraft bör byggas ut för att klara en omställning till förnybar energi (Naturskyddsföreningen 2023[1]). Samtidigt hävdar vi att utbyggnaden måste göras med stor hänsyn till miljön. Detta innebär att utbyggnad av vindkraft, och följaktligen infrastruktur som behövs för att producera vindkraftsverken, i första hand ska ske i redan exploaterade områden. Utbyggnaden ska undvikas bland annat i områden med höga naturvärden, i direkt anslutning till områden som är formellt skyddade, eller i områden där vindkraft eller byggandet av vindkraftsinfrastruktur trots försiktighets- och skyddsåtgärder kan få omfattande negativa konsekvenser för rödlistade arter och livsmiljöer.

Om vi nationellt vill öka produktionen av förnybar energi måste det ske på vissa platser, det är oundvikligt. Dessa platser bör väljas ut med omsorg för att minska miljökonsekvenserna. Är Kålvik en sådan plats? Vi menar att det finns stora frågetecken för detta. Därför menar Naturskyddsföreningen i Strömstad att hela projektet, inklusive dess miljökonsekvenser, måste bedömas mot trovärdigheten i att exploateringen verkligen kommer att leda till ett väsentligt bidrag av förnyelsebar energi.

I inbjudan till samrådet skriver Kålviks hamn AB att:

Samrådet genomförs med syfte att sökanden och berörda parter ska samråda om verksamhetens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning, inför arbetet med bland annat tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.

Verksamhetens lokalisering

I Kålvik finns idag en liten hamn med ett hamntillstånd som i praktiken inte används. Projektet går ut på att spränga bort stora bergmassor, anlägga en betongfabrik, en 900 m lång kaj, plana ut stora områden för lagring av komponenter till vindkraftsproduktion m.m. Enligt samrådshandlingarna ska 1000-2000 personer arbeta här, försörjda av både land- och sjötransporter. Allt detta ska ske för en mycket specifik verksamhet, produktion av havsbaserade vindkraftverk. Varför ska den ske här? Kålviks hamn AB hänvisar till flera utredningar som alla kommit fram till att Kålvik är den bästa platsen för tillverkning av havsbaserade vindkraftsverk i Sverige, kanske i hela Nordsjöområdet. Det är värt att notera att tre utredningar (Kålviks hamn 2024, SWECO 2025, Geosyntecs sammanfattning i

[1] Naturskyddsföreningen (2023): Havsbaserad vindkraft. Ståndpunkter och vägledning.

samrådsunderlaget) som samrådshandlingarna framförallt lutar sig mot är gjorda på uppdrag av Kålviks Hamn AB, medan uppgifterna i Lighthouse-utredningen kommer från projektdeltagarna, dvs bland annat Kålviks hamn AB. Geosyntecs utredning (bilaga 2 i Samrådsunderlaget) skriver att:

Vidare ska utredningen, med utgångspunkt i miljöbalkens bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden och hållbar utveckling identifiera den lokalisering som bäst tillgodoser verksamhetens funktionella och samhällsekonomiska behov samtidigt som påverkan på människors hälsa och miljön minimeras och resurser används på ett långsiktigt hållbart sätt.

Naturskyddsföreningen Strömstad menar dock att slutsatserna i dessa utredningar främst baseras på vad som bäst tillgodoser verksamhetens behov, inte vad som minimerar påverkan på miljön. Det visas t.ex. i tabell 2 och 3, där endast tekniska aspekter bedöms, inga miljö- eller hållbarhetsaspekter.

Utredningen från Sweco 2025 visas inte alls med hänvisning till att den inte är publicerad. Det är därför inte möjligt att bedöma den förvånande slutsatsen att de enda tre potentiella hamnarna för bygge av havsbaserad vindkraft skulle vara Härnösand, Fårö och Kålvik. Utredningen drar slutsatsen att Härnösand och Fårö är olämpliga p.g.a. närheten till Natura 2000-områden, riksintressen obruten kust och områden viktiga för turism, samt de långa avstånden för transport till vindkraftsparker i Nordsjöområdet. Kålvik sägs bland annat vara lämpligt p.g.a. att det inte finns stora intressen för friluftsliv i området, jämfört med Höga kusten och Fårö. Med tanke på att Kålvik ligger i Bohuslän, med närheten till Natura 2000-områden, riksintressen obruten kust och områden viktiga för turism, och inte minst med närhet till Kosterhavet och yttre Hvalers nationalpark, som bägge tillhör de mest besökta naturområdena i respektive land, är rapportens slutsatser förvånande.

Också utredningen från Lighthouse, som redovisas i bilaga 2 i samrådshandlingarna, har en tydlig slagsida till de tekniska fördelarna med olika hamnar, medan miljö- och resurskonsekvenserna knappt diskuteras alls. Även i denna utredning finns glapp i redovisningen som gör den svårbedömd. T.ex. skriver utredningen så här om

Göteborgs hamn:
Hamnen har Nordens största utbud av sjöfartstjänster och med järnvägsanslutna inlandsterminaler som förbinder Sverige med globala marknader fungerar hamnen som ett centralt logistiknav. Hamnen är dessutom Sveriges enda hamn som kan ta emot världens största oceangående fartyg och utgör Nordens största energihubb. Göteborgs hamn ligger 60 km från vindkraftsprojektet Poseidon. Man har potential att genomföra montering, byggnation och installation liksom utföra service på parker för havsbaserad vindkraft.

Om Wallhamn på Tjörn skriver rapporten:
I dag anlöps Wallhamn varje vecka av oceangående fartyg, vilket kopplar samman Sverige med globala logistiknätverk för fordonsindustrin. Hamnområdet omfattar lagerbyggnader och öppna uppställningsytor med en total yta om 57 hektar och över 17 000 parkeringsplatser, vilket ger en omfattande kapacitet för inomhus- och utomhuslagring av gods samt olika logistiktjänster. Hamnen ligger 50 km från vindkraftsprojektet Poseidon. Man har potential att genomföra montering, byggnation och installation liksom utföra service på parker för havsbaserad vindkraft.

Ändå blir den förvånande slutsatsen från Lighthouse rapport att Kålvik är den enda hamn på västkusten som kan erbjuda tillverkning, montering, service och avveckling.

Ingen av lokaliseringsutredningarna tar upp eventuella fördelar med att vindkraftbyggandet ska ske på en plats där det idag finns etablerad service, infrastruktur, vana av industribyggen m.m. Tvärtom framhålls bristen på existerande infrastruktur och industri som en fördel, eftersom det inte finns ”konkurrerande verksamheter”.

Vi menar att alla dessa lokaliseringsutredningar är intressanta, men att slutsatserna från dem verkar inriktade på att framhålla just Kålviks fördelar, utan att på ett utvecklat sätt analysera *"samhällsekonomiska behov samtidigt som påverkan på människors hälsa och miljön minimeras och resurser används på ett långsiktigt hållbart sätt."*

Projektörerna lägger stor vikt vid att projektet har fått erkännande som strategiskt nettonoll-projekt av Tillväxtverket. Ett sådant erkännande har betydelse eftersom det innebär att tillståndsprövningen för projektet inte får överstiga 9 månader. Tillväxtverkets beslut[1] grundas på att projektet uppfyller vissa formella kriterier, främst att havsbaserad vindkraft är en av 19 teknikområde som kan komma ifråga som nettonollprojekt, att EUs del av produktionen av den aktuella komponenten (dvs flytande vindkraftverk) utgör en betydande del av världsproduktionen, och att öka kapaciteten till tillverkning av flytande vindkraftverk kan stärka EUs möjligheter att nå EUs klimatmål. Samtliga dessa kriterier är viktiga ur klimatsynpunkt och ur ekonomisk synpunkt, men vi menar att det inte finns något i Tillväxtverkets godkännande som pekar ut att det är viktigt att projektet ligger just i Kålvik, eller att just detta projekt har speciella fördelar gentemot att tillverkningen sker t.ex. i Göteborgs hamn eller annan plats.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

1) ***att de olika lokaliseringsutredningarna (inklusive Swecos rapport) i sin helhet publiceras som bilaga till MKBn***
2) ***att Geosyntecs sammanfattning av lokaliseringsutredningarna revideras till att på ett tydligare och mer balanserat sätt analysera de tekniska, resursmässiga och miljömässiga konsekvenserna av de olika hamnalternativen***

Verksamhetens omfattning och utformning

Kommer skapandet av en hamn i Kålvik verkligen att leda till att havsbaserade vindkraftsverk kommer att produceras där, eller kommer resultatet bara bli att en stor mängd berg kommer att ha sprängts, och massorna antingen använts för att plangöra området eller sålts till andra projekt? Naturskyddsföreningen i Strömstad menar att det enda skälet som talar för en utbyggnad av Kålviks hamn är just det vattendjup som finns utanför. All annan typ av hamnverksamhet kan lika väl läggas på någon annan plats där infrastruktur redan finns. Vid samrådsredovisningen i Strömstad gymnasium 261014 lade presentatörerna stor vikt vid den s.k. Hamburgdeklarationen, där ett stort antal Nordsjöländer (men inte Sverige) uttalade sitt stöd för utökad havsbaserad vindkraft. Flera deltagare i samrådet frågade hur säkert det är att det verkligen kommer att byggas vindkraftverk i Kålvik. Projektets representanter kunde/ville inte svara på detta alls, med hänvisning att det är affärshemligheter. Naturskyddsföreningen i Strömstad menar att frågan om det kommer bli en vindkraftshamn eller bara en hamn är helt avgörande för bedömningen av hela projektet. Ingen av de ingående parterna i Kålviks Hamn AB (Orvelingruppen, Thon property eller Grimsrud entreprenad) har vad vi vet någon erfarenhet av vindkraftsproduktion. Att från myndigheternas sida bedöma en hamn utan att få några garantier eller sannolikhetsbedömningar till vad den ska användas till, verkar vanskligt. De utlovade 1000-2000 arbetstillfällen är förstås ett kraftfullt argument, men när frågan ställdes vid samrådet kunde projektören bara argumentera för att liknande antal personer arbetar i andra

[1] Tillväxtverket (2026): Beslut om erkännande som strategiskt nettonollprojekt. ÄrendeID 2026-268

vindkraftshamnar. Samtidigt finns flera hamnar i Nordsjöområdet där det idag finns existerande konsortier och samarbeten för vindkraftsutbyggnad. Vad är sannolikheten för att en helt ny plats med en ägarstruktur som är helt ny inom området ska får kontrakt för bygge av vindkraftsverk?

Byggandet av hamnen kommer att kräva sprängning och delvis bortforsling av 7,5 miljoner ton sten. En del av detta kommer att användas till hamnen och industriytorna, men en del (hur mycket är oklart) kommer att säljas. I normala fall är det en komplicerad process att få ett täkt-tillstånd (se t.ex. Naturvårdsverkets vägledning[2]). I presentationen 261014 angav projektörerna att man inte kommer att behöva söka täkttillstånd, med hänvisning till Mark- och miljödomstolens (MÖD) vägledande domar 2004:14 och 2017 M-5100-16. I dessa domar säger domstolen att uttag av berg vars syfte är att bereda plats för t.ex. ett industriområde inte kräver täkttillstånd under förutsättning att ”Uttaget av berg görs enbart i syfte att ge plats för verksamheten. Det primära syftet med uttaget är således inte att avyttra materialet...”. MÖD skriver också att:

Det får anses vara en täkt när brytningen i mer än ringa mån anpassas till själva uttaget och nyttiggörandet av materialet och inte i allt väsentligt styrs av vad som behövs för det samlade arbetsföretaget. Uttag som framstår som nödvändigt för att bereda plats för den primära verksamheten faller utanför. Det uppgivna primära syftet måste framstå som genomförbart inom en överblickbar tid.

Naturskyddsföreningen Strömstad menar därför att frågan om huruvida vindkraftverk verkligen kommer att produceras på platsen är avgörande för om detta ska ses som en tillståndspliktig täkt eller inte. Om inga vindkraftverk byggs var utbyggnaden av hamnen och industriområdet onödig, det finns inga skäl att ge tillåtelse till industri eller hamn här som inte kräver de speciella förhållandena. Om exploateringen i så fall var onödig, behövs inte uttaget och alltså rör det sig om en tillståndspliktig täkt.

I avsnitt 7.5 anges att mängden fast berg som behöver tas ut är i storleksordningen 7,5 miljoner kubikmeter. Det är svårt att föreställa sig hur mycket detta är, men enligt de uppgifter vi har kunnat hitta rör det sig t.ex. om ca 4,5 gånger så mycket sprängsten som för hela västlänksprojektet i Göteborg[3], eller nästan lika mycket som hela projektet förbifart Stockholm. Enligt samrådsunderlaget ska en del av massorna användas för anläggningen, men majoriteten säljas, exporteras och transporteras med båt. Om materialet skulle transporteras per lastbil skulle det krävas ca 650 000 transporter, dvs en lastbil var 5:e minut dygnet runt i drygt 5 år.

Vi kan inte bedöma värdet på sprängstenen, och kostnaderna för sprängning, hantering och transport är givetvis stora, men enligt underlagsmaterialet kommer avsättningen inte att vara ett problem. Som ett exempel kan nämnas att enligt Heidelberg Materials prislista[4] för norden-regionen från januari 2024 så låg priset per ton för bergkross-material på ca 120-170 kr/ton, vilket innebär att de sprängda bergmassorna skulle vara värda mellan 2,4 -3,4 miljarder kr.

[2] Naturvårdsverket (2025): Täktverksamhet – en vägledning vid prövning och tillsyn.
[3] MÖD (2018): M 1808-18. Ansökan om tillstånd för anläggandet av Västlänken och Olskroken planskildhet inom Göteborgs och Mölndals kommuner
[4] Heidelberg Materials (2024): Ballast prislista 1 januari 2024 region Nord

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

3) ***att det i tillståndsansökan finns med en ordentlig analys av sannolikheten att det blir vindkraftverk som byggs i Kålvik, med någon form av redovisning vilka andra typer av företag som måste kunna knytas till projektet.***
4) ***att det i ansökan finns en trovärdig analys av antalet arbetstillfällen, typen av arbetstillfällen som kommer att komma till under olika skeden av projektet.***

Vilket nollalternativ bör projektet jämföras med?

I en MKB ska konsekvenserna av ett föreslaget projekt jämföras med vad som sker om projektet inte genomförs. I samrådsunderlaget görs jämförelsen i de allra flesta fall med dagens tillståndsgivna verksamhet inom Kålviks hamn, dvs hamnverksamhet med lastnings- och lossningskajer och trafikförbindelse med fartyg. Tillståndet omfattar högst 2700 anlöp per år av fartyg med en bruttodräktighet över 1350. Att göra en sådan jämförelse är inte relevant menar vi, eftersom ingen båttrafik till och från Kålvik sker idag, och inte har skett på många år (och då i en mycket mindre omfattning än hamntillståndet). På flera ställen i underlaget skriver projektören att det sker en begränsad hamnverksamhet idag, utan att specificera det mer. Vad vi känner till sker ingen sådan verksamhet idag.

Naturvårdsverket skriver i sin vägledning till Kap 6 i Miljöbalken:
"Naturvårdsverket bedömer att det är de rådande miljöförhållandena på den specifika platsen som ska beskrivas".

Naturvårdsverket skriver också att:
"Naturvårdsverket bedömer att nulägesbeskrivningen inte innebär beskrivningar av vad som kan komma att upprättas på platsen om den tilltänkta verksamheten inte kommer till stånd."

De rådande miljöförhållandena är att ingen hamnverksamhet eller fartygstrafik sker. Att det finns ett hamntillstånd som tillåter något annat ska därför inte användas i den här MKBn.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

5) ***att det nollalternativ som används i MKBn är dagens situation, dvs ingen hamnaktivitet, inte det existerande hamntillståndet.***

Underlagsrapporter

I underlagsmaterialet hänvisas till många underlagsrapporter, t.ex. om flora och fauna, om strömningsförhållanden, om sedimentanalyser mm. Det är viktigt att underlagsrapporterna i sin helhet ligger med som bilagor till MKBn, för att läsaren ska kunna bedöma hur slutsatserna i MKBn relaterar till resultaten av undersökningarna.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

6) ***att alla underlagsrapporter som ligger till grund för MKBn publiceras som bilagor till MKBn***

Påverkan på Kosterhavets och Ytre Hvalers nationalparker

I avsnitt 4 .8 diskuteras projektets påverkan på de två nationalparkerna. I en enda mening sägs om Kosterhavets nationalpark att:

"Då området ligger på ett långt avstånd och inte i den förhärskande strömningsriktningen så bedöms risk för att området berörs av den planerade verksamheten som obetydlig."

Likande skrivning finns t.ex. i avsnitt 6. Vi menar att en så summarisk analys är helt otillräcklig för att på ett objektivt sätt beskriva riskerna för påverkan på nationalparkerna. Hela projektet är t.ex helt beroende av båttrafiken som kommer att gå genom nationalparkerna. I lokaliseringsrapporten från Sweco används närheten till Skuleskogens nationalpark som argument för varför en lokalisering av hamn dit är olämplig, men nu menar projektörerna att Kålviks omedelbara närhet till två marina nationalparker inte spelar någon roll.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

7) ***Att MKBn ska omfatta en analys av möjlig påverkan på de två nationalparkerna i varje typ av miljöpåverkan (buller, ljus, landskapsbild, främmande arter, fartygstrafik, olycksrisker, påverkan på friluftsliv och fritidsbåtar m.m.)***

Våtlagring av fundament

I avsnitt 5.3 nämns att vintersäsongens fundament kommer att lagras flytande i vattnet. Med en föreslagen årstakt på 25 fundament kan det innebära att 12 fundament ska lagras i närområdet. Vi vet inte den exakta storleken på fundamenten, men den tekniska beskrivningen i ansökan för vindkraftsparken Vidar[5] ger en antydan. Där anges att den mest troliga typen av flytande fundament är s.k. semi-submersible-fundament, med en diameter på ca 80-160 meter och ett djupgående på ca 15-20 m. Lagringen ska främst ske i Kålvik men kan enligt projektörerna också ske i Fredrikstad och Halden. Vad blir miljökonsekvenserna, säkerheten för existerande sjöfart, och påverkan av landskapsbilden av en sådan storskalig lagring? Hur ska de komma in till Halden, kommer den nuvarande bredden och djupet vid trösklarna att räcka?

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

8) ***att MKBn ska innehålla en utförlig analys för konsekvenserna av våtlagringen.***

Fartyg och fartygsanlöp

I avsnitt 5.4 ges exempel på möjliga fartygstyper för transporter till och från Kålvik. Det rör sig om stora fraktfartyg av en helt annan dimension än vad som användes vid hamnverksamheten 2008-2009, vilket är ett ytterligare argument för att inte använda det gamla hamntillståndet som ett noll-alternativ. De aktuella fartygstyper som beskrivs i avsnitt 5.4 är i storlek motsvarande Color hybrid-färjan som trafikerar sträckan Strömstad-Sandefjord idag. Summerar man det antal anlöp som behövs för den kontinuerliga driften rör det sig om 160 anlöp per år, dvs 320 fartygrörelser genom nationalparkerna. Till det ska läggas de transporter som behövs för utskeppning av sprängsten från hamnutbyggnaden, enligt avsnitt 7.6 ytterligare ca 100 fartygstransporter (dvs 200 fartygsrörelser) per år under utbyggnaden, plus transporter för våtlagring m.m. Totalt sett alltså mer än en fartygstransport per dygn genom nationalparkerna. Tillsammans kommer alltså fartygsanlöpen genom nationalparkerna att mer än dubbleras jämför med den faktiska situationen idag (250 fartygsanlöp årligen till Halden enligt avsnitt 8.4). Vilken kommer att vara den vanligaste rutten in till Kålvik? Vilka krav på miljöklassning kommer ställas på fartygen? Hur kommer framkomligheten för annan sjötrafik (både kommersiell och fritidsbåtar) i nationalparkerna

[5] Kontiki vind Ab (2024): Energipark Vidar bilaga c – teknisk beskrivning

och Singlefjorden att påverkas? Vi menar återigen att det nuvarande hamntillståndet på 2700 anlöp per år inte är en relevant jämförelse.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

9) ***att MKBn ska innehålla en tydlig analys av miljö- och säkerhetsriskerna med den ökade fartygstrafiken (olycksrisk, luftkvalitet, erosion, buller, spridning av främmande arter landskapsbild m.m) i relation till nationalparkernas förvaltningsplaner***
10) ***att MKBn ska innehålla en tydlig analys av konsekvenserna av fartygens liggtid vid kaj: buller, ljus, utsläpp, energibehov m.m.***

Utsläpp till vatten

Både under anläggningsfasen och under driftsfasen (Avsnitt 6.2) kommer det att ske utsläpp till havet. Enligt underlaget kommer spillvatten att renas så att inga halter av miljöskadliga ämnen kommer att öka, förutom halterna av kväve, fosfor och PAH16. Hur reningen ska gå till framgår inte av samrådsunderlaget, men bör tas fram till MKBn. I texten görs en jämförelse med de tillåtna halterna av dagvatten i Göteborgs stad. Vi har svårt att se varför just de referensvärdena (för dagvatten i en storstad) skulle vara en relevant jämförelse här. I samrådsunderlaget stöder sig projektören på en hydrografisk modell av DHI (se t.ex. avsnitt 4.3), och nämner ”generella” strömriktningar. Vi menar att det inte är så intressant med medelströmriktningar i det här området där strömriktningen varierar kraftigt från dag till dag. Mer relevant hade varit en spridningsmodell som visar hur spridningen ser ut över t.ex. den industriellt aktiva säsongen. I avsnitt 8.3 och figur 22-24 visas på hur spridningen av kväve och partiklar kan komma att se ut, men de halter som visas i bilderna relateras inte till några nationella standards. Är detta höga eller låga värden, och hur relaterar de till de halter som finns idag?

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

11) ***att MKBn innehåller en analys av projektets vattenbehov under anläggnings- och driftsfas, och hur detta kommer att påverka vattenuttaget lokalt och i kommunen.***
12) ***att MKBn innehåller en sammanfattande tabell av förväntade utsläpp (halter eller totalmängder av olika miljöskadliga ämnen under anläggnings- och driftsfas, och att de relateras till relevanta miljöstandards.***
13) ***Att analysen av DHIs ström-modell redovisar på ett mer ingående sätt.***

Energibehov

I avsnitt 5.6 och 6.8 nämns att det krävs omfattande teknisk infrastruktur för utrustning som kräver elanslutning. Effektuttaget kommer ibland att vara så stort att lagringskapacitet i batterier kan bli nödvändigt. Det nämns inte hur mycket energi som gjutningen av betongfundament kommer att kräva. I avsnitt 6.1 nämns att fartygen kommer att ansluta till elnätet på land om möjligt. Begreppet ”om möjligt” rymmer många frågor: hur stor del av fartygen kommer det att fungera för, vilken eleffekt kommer att krävas, hur bullrar/förorenar fartyg som inte kan anslutas till landström?

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

14) ***att MKBn innehåller en analys av projektets energi- och effektbehov under anläggningsfas och driftsfas, och hur dessa behov kan lösas med nuvarande överföringskapacitet i kommunen.***

Hantering av bergmassor i vattnet

I avsnitt 7.4 anges att volymen berg som behöver sprängas bort är ca 1100m^3. Vi kan inte se att det anges tydligt hur dessa bergmassor ska hanteras. Ska de tas upp och användas lokalt/säljas likande vad som planeras för bergmassorna på land, eller ska de användas för uppfyllning/förstärkning av vissa kaj-avsnitt (som antyds i avsnitt 8.3)?

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

15) ***att det i MKBn förtydligas vad som ska ske med bergmassor som sprängs under vattnet. En analys av förväntade bullernivåerna (som nämns i avsnitt 8.5) i vattnet både under anläggningsfasen och under drift är viktig.***

Landskapsbild

I samrådsunderlaget finns inga visualiseringar/fotomontage hur landskapsbilden kommer att förändras under anläggningsfasen och under driftsfasen. I avsnitt 8.1.4 sägs att sådana fotomontage kommer att tas fram.

I presentationen den 14 oktober sades att arbete kommer att pågå både dag och natt, både under anläggningsfas och driftsfas. Arbetsljus, såväl som buller, under natten kan komma att påverka omkringboende och ha ekologiska effekter på djur i området.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

16) ***att det i MKBn tas fram fotomontage som visar på landskapsbilden från olika håll och på olika avstånd, inklusive från nationalparkerna. Visualiseringarna bör visa situationen både under anläggning och under drift, både i dagsljus och i mörker (ljussken av arbetsljus).***

Anslutningar, vägar och reningsverk

I samrådsunderlaget anges att det möjligen kommer att krävas en ny väg söder om Nordby köpcentrum, nya elkablar för kraftförsörjning, och ett nytt reningsverk. Dessa delprojekt ingår inte i den nuvarande MKBn. Om hela projektet är beroende av de här mindre delprojekten bör de läggas in i ansökan, oavsett om de kommer att byggas eller inte. Att dela upp ett projekt i fleras separata ansökningar riskerar ge en felaktig bild av konsekvenserna av det totala hamnprojektet.

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

17) ***att utbyggnad av ny väg, av kabeldragning för kraftförsörjning och bygge av ett nytt reningsverk inkluderas i MKB och ansökan***

Avveckling och återställning

Vi kan inte hitta något i samrådsunderlaget om vad som ska ske om verksamheten avvecklas efter anläggningsfasen om inga vindkraftsverk byggs, eller efter en driftsfas. Kommer området att återställas? Att återställa det bortsprängda berget är naturligtvis omöjligt. Kommer området då att stå kvar som en hamn för allmänna transporter eller annan verksamhet, eller kommer det att återställas till någon form av naturmark? Kommer det att avsättas medel för detta?

Naturskyddsföreningen i Strömstad föreslår därför

18) ***att det i MKBn (eller ansökan) tas fram en plan för vad som ska ske med området efter att projektet avslutats, och hur en avveckling kan finansieras.***

Eva Marie Rödström, ordförande
Naturskyddsföreningen Strömstad

2026-11-11

Kontaktperson: Per Nilsson, talesperson Marina frågor
stromstad@naturskyddsforeningen.se