

Samråd Malmporten i Luleå

Plats: Luleå
 Datum: 2014-11-12
 Lokal: Luleå Hamn, Strömören
 Tid: 09:00–11:00

Närvarande projektgruppen: Tage Edvardsson projektchef Sjöfartsverket, Thomas Åhsberg projektledare miljö Sjöfartsverket, Anders Dahl Bottenvikens lotsområde Sjöfartsverket, Jan Henriksson sjögeografi Sjöfartsverket, Lisa Lewander jurist Sjöfartsverket, Bertil Skoog farleder Sjöfartsverket, Linda Wikman projektledare Luleå hamn, Mikael Hägglöf jurist Luleå hamn, Anders Videnord miljökonsult Reinertsen, Mattias Bååth miljökonsult Ramböll, Johan Linnér miljökonsult Ramböll.

Närvarande inbjudna: Patrik Callgren SWECO, Tomas Bohman SWECO, Anette Schäder Miljökontoret Luleå kommun, Örjan Spansk Miljökontoret Luleå kommun, Jeanette Lestander Tekniska förvaltningen Luleå kommun, Anders Bylund Stadsbyggnadskontoret Luleå kommun, Thomas Hasselborg Länsstyrelsen, Gunilla Edbom Länsstyrelsen, Henrik Larsson länsstyrelsen, Hubert Elming Länsstyrelsen.

Bilaga: Mötespresentationen

1. Tage Edvardsson hälsade välkommen och gick igenom dagordningen. De närvarande presenterade sig. Tage betonade att det är två samråd som genomförs parallellt: Sjöfartsverkets samråd om farlederna och Luleå Hamns samråd om hamnen. Farlederna avser vattenverksamhet och dumpning av muddermassor. Hamnen avser vattenverksamhet och ändrat verksamhetstillstånd.

Inför samrådet hade Sjöfartsverket och Luleå Hamn skickat ut en skriftlig inbjudan. Material hade funnits tillgängligt på hemsida och fanns även i möteslokalen. På kvällen blir det sedan möte för allmänheten i Kulturens Hus. Mötet i Kulturens Hus hade annonserats i lokaltidningen.

Tage fortsatte med att gå igenom bakgrunden till projekt Malmporten samt tidigare åtgärdsvalsstudie. Vidare presenterades tillståndprocessen samt de övergripande hålltiderna för projektet.

Gunilla Edbom påtalade att det även kan bli en prövning enligt kulturmiljölagen (KML).

2. Mattias Bååth presenterade avgränsning och åtgärder på farlederna. Han gick även igenom befintliga riksintressen och kommunal planering som berörs av projektet. Kommande miljökonsekvensbeskrivning görs tillsammans med utförda och planerade undersökningar och dess provplatser.

Thomas Åhsberg påtalade att marinarknologisk undersökning är klar och ska behandlas av länsstyrelsen. Ytterligare undersökningar kan bli aktuella och kontakt tas med Länsstyrelsen inför detta.

3. Linda Wikman beskrev hamnens nuvarande verksamhet och dess förhållande till Sverige och övriga Europa. Hon gav även en beskrivning av planerad verksamhet och gick kort

igenom de framtagna åtgärdsalternativen.

4. Anders Videnord presenterade planerad verksamhet i Skvampens djuphamn med de förändringar i hamnens verksamhet som det innebär. Han gick även igenom utredningsläget, förutsedd miljöpåverkan från projektet och förutsedd miljöpåverkan vid ändring av hamnverksamheten.

5. Linda Wikman visade den fortsatta samrådsprocessen och förslag till fortsatt arbete. Synpunkter önskas senast 1 december.

Hubert Elming påtalade att Länsstyrelsen kommer att inkomma med synpunkter i samband med beslut om betydande miljöpåverkan. Man önskar därför få ta del av övriga synpunkter inför detta.

Tage Edvardsson informerade om att projektet får finansiering från EU.

Linda Wikman förtydligade att projektet innebär två ansökningshandlingar som refererar till varandra.

6. Jan Henriksson demonstrerade farledens utseende med ett särskilt digitalt verktyg som används vid förändring eller nyanläggning av farleder. Farledens nuvarande djupförhållande visades samt den tänkta nya farledens utseende efter muddring. En optimering av den nya farleden för nytt tonnage har gjorts med hjälp av detta program. I detta program har även beräkningar av muddringsvolymerna tagits fram samt hur mycket muddermassor som kan dumpas på varje dumpningsplats.

Tage Edvardsson påtalade att med de förändringar som planeras för farleden kommer nuvarande mörkerrestriktion att tas bort.

Thomas Åhsberg förtydligade att dumpningsområdena är tilltagna i överskott.

7. Frågor och kommentarer från inbjudna:

Jeanette Lestander frågade om LKAB höjer sitt verksamhetstillstånd vid SSAB.

Linda Wikman svarade att man ämnar göra det men att det är en separat process.

Jeanette Lestander informerade om Luleå kommuns intentioner med nya ledningar för VA samt ny väg. Samordning med hamnen behövs kring dessa frågor.

Patrik Callgren önskade ta del av hamnens masshanteringsplan i området Skvampens djuphamn med anledning av samordningen med planerade VA ledningar i området.

Thomas Hasselborg ställde frågor kring utförda fiskundersökningar. Han påtalade även nödvändigheten av kontrollprogram för påverkan på fisk och eventuell påverkan på fiskrekrytering där turbiditet kan vara ett bra kontrollmått. Vidare ansåg han att man inte bara ska studera effekter för yrkesfisket utan även visa vilka effekter projektet kan få på det allmänna fisket.

Thomas Åhsberg svarade att resultaten från utförda fiskundersökningar ännu inte är helt färdiga. När de är klara skickas de till länsstyrelsen för information. Ett förslag till kontrollprogram tas fram och kommer att ingå i ansökan. Vidare kommer spridningsmodeller för sediment att tas fram utifrån bl. a. kornstorlek.

Anders Bylund frågade om nya vändytan är tillräcklig.

Tage Edvardsson svarade både den nya vändytan och den gamla vändytan vid Gråsjälören kommer att behövas.

Jeanette Lestander frågade om hamnen i Likskär kommer att påverkas av muddring.

Tage Edvardsson svarade att den inte ska påverkas.

Anette Schäder frågade om hantering av förorenade massor.

Thomas Åhsberg svarade att man har kriterier att gå efter och att man hittills i uppdraget inte hittat stora mängder förorenade massor. Det pågår idag ett arbete med avskärmningar och hantering kring förorenade massor. Det är tänkbart att massor med hög kontaminering läggs i Skvampen och övertäcks eller läggs i tidigare sughål i skärgården och övertäcks med rena massor. Planering kommer att fortsätta tillsammans med Länsstyrelsen. Utredningen kring föroreningsituationen i bottensedimenten kommer att distribueras när den är helt färdig.

Gunilla Edbom påtalade att processen kring upptäckt av nya vrak tar lång tid och ska hanteras enligt KML.

Thomas Åhsberg replikerade att det är viktigt med samarbete för att vinna tid vid varje enskilt objekt som hittas. En marin arkeologisk utredning är precis klar. Thomas kallar länsstyrelsen till separat möte kring dt fortsatta arkeologiska arbetet.

Hubert Elming påminde om att inte glömma art-, biotop- och fågelskydd i det fortsatta arbetet.

Antecknat av: Johan Linnér



Projekt Malmporten

Samråd kring fördjupning av farleder och ny djuphamn vid Skvampen mm

Medverkande

- Tage Edvardsson, projektchef, Sjöfartsverket
- Thomas Åhsberg, projektledare miljö, Sjöfartsverket
- Anders Dahl, Sjöfartsverket, Bottenvikens lotsområde
- Jan Henriksson, sjögeografi, Sjöfartsverket
- Lisa Lewander, jurist, Sjöfartsverket
- Mattias Bååth, miljökonsult, Ramböll
- Johan Linnér, miljökonsult, Ramböll
- Linda Wikman, projektledare, Luleå Hamn
- Mikael Hägglöf, jurist, Luleå Hamn
- Anders Videnord, miljökonsult, Reinertsen

Dagordning

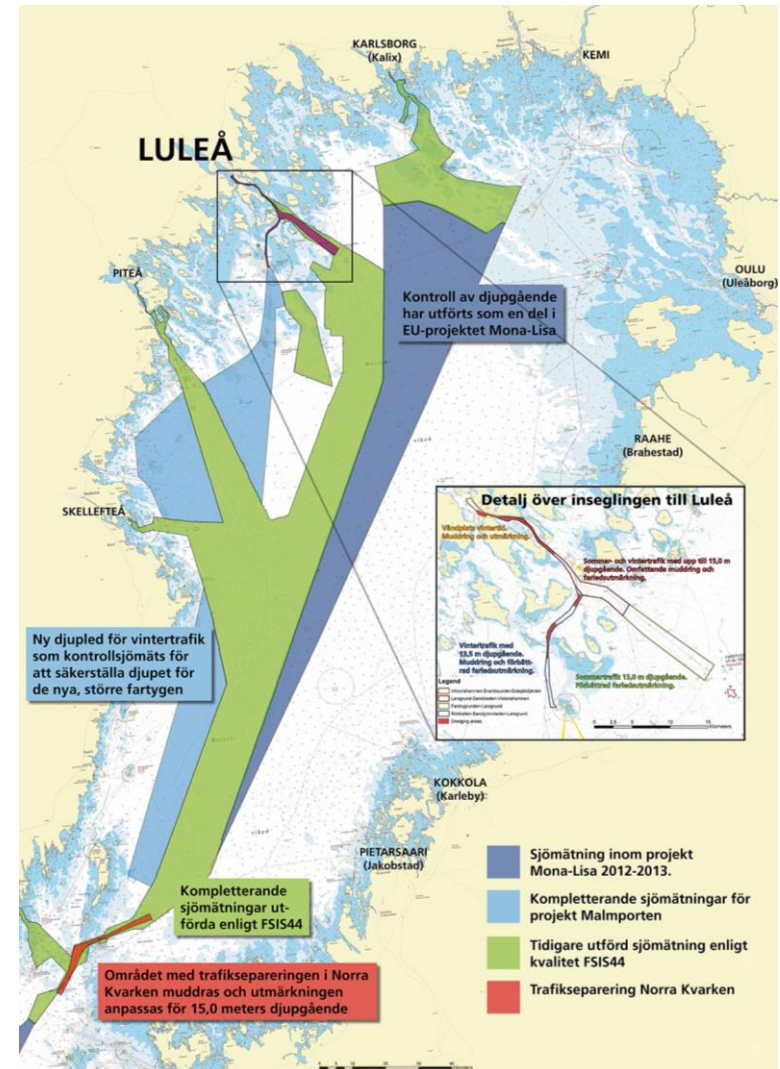
- Bakgrund till projekt Malmporten
- Alternativ, åtgärdsvalsstudie
- Tillståndsprocessen
- Planerade åtgärder, avgränsning och omfattning av MKB
 - Farlederna
 - Luleå Hamn
- Samrådsprocess
- Fortsatt arbete
- Frågor

Bakgrund

- Projekt Malmporten i Luleå är ett gemensamt projekt mellan Sjöfartsverket, Luleå Hamn, Luleå kommun och Trafikverket. Syftet med projektet är att öka tillgänglighet, kapacitet och säkerhet för farlederna till Luleå Hamn och för hamnen.
- Sjöfartsverket ansvarar för farlederna och Luleå Hamn för hamnen. Detta hanteras som separata ansökningar, men samordning sker.
- Trafikverket hanterar anslutande järnväg.
- Detta samråd avser Sjöfartsverkets fördjupning av farlederna mm samt Luleå Hamns nya djuphamnsdel vid Skvampen
- Samrådet avser vattenverksamhet, verksamhetstillstånd för hamnen mm

Bakgrund

- Malm- och mineraltransporterna från gruvorna i Barentsregionen ökar
- Malmbanan till Narvik är mycket hårt belastad
- Utskeppning via Luleå - viktig möjlighet för att klara ökad produktion på malmfälten. LKAB planerar att transportera 30% via Luleå och 70% via Narvik
- Allt tydligare miljökrav inom EU (SECA/NECA)
- Skapa ökad robusthet och redundans i systemet
- Förbättra tillgänglighet, kapacitet och säkerhet



Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

- Trafikverket har tillsammans med Sjöfartsverket genomfört en ÅVS där olika alternativ till förbättringar i systemet och utskeppningshamnar studerades.
- Slutsatsen var att fördjupning av farleden till Luleå och en utveckling av Luleå Hamn var det samhällsekonomiskt bästa alternativet



Rapport Kapacitetsutvidgning för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn

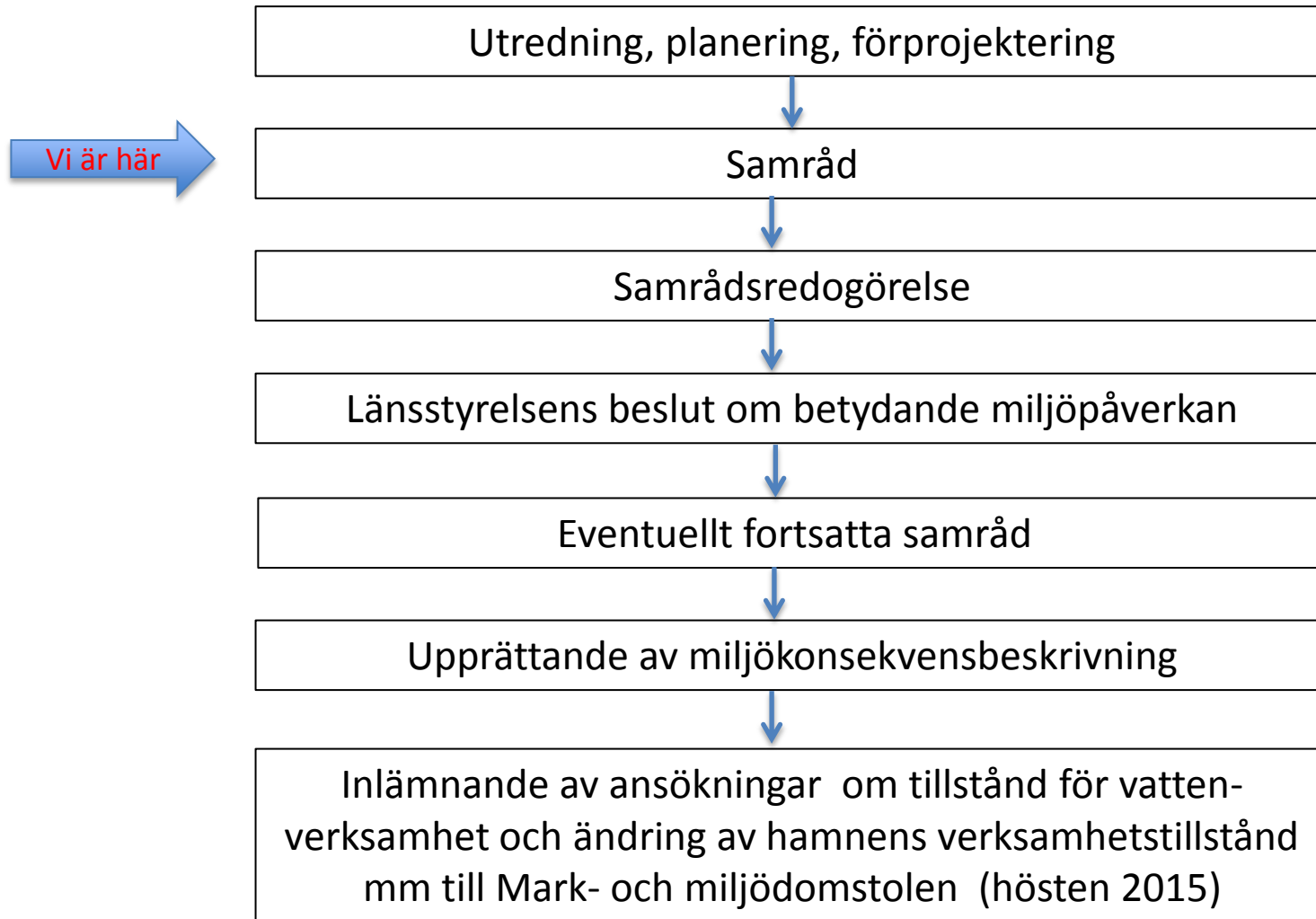
Luleå, Norrbotten

Åtgärdsvalsstudie 2014-09-01

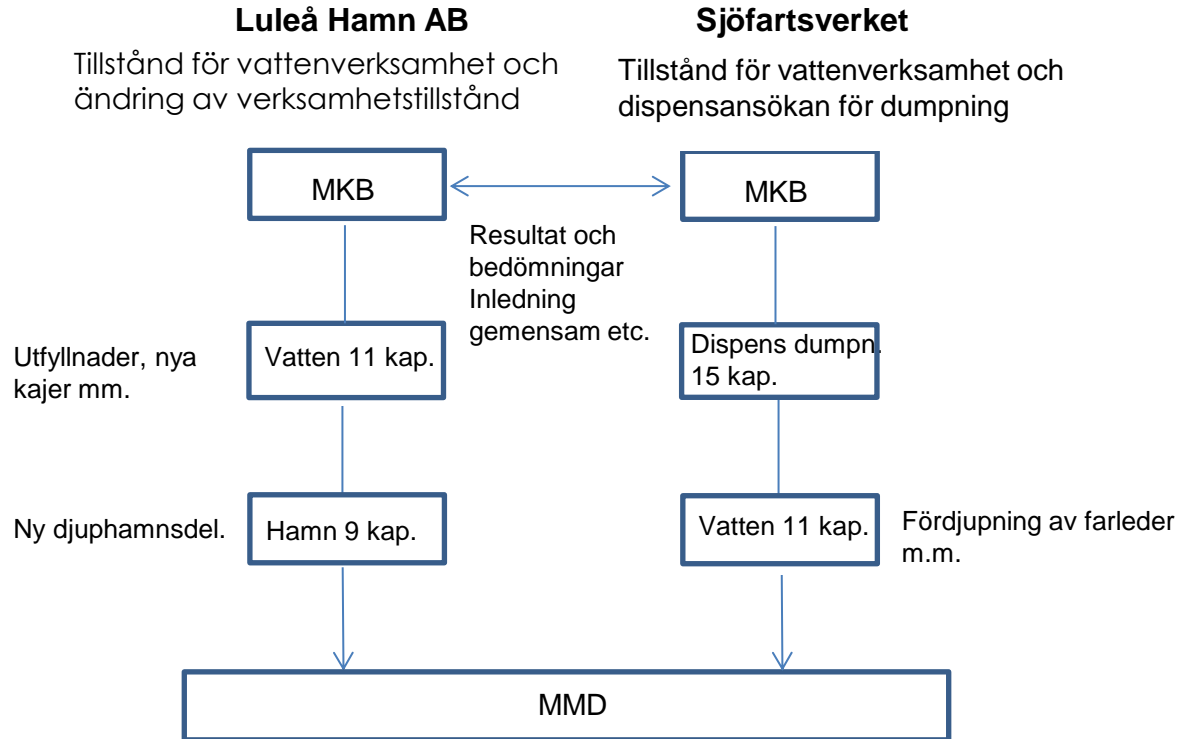


 Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Tillståndprocessen

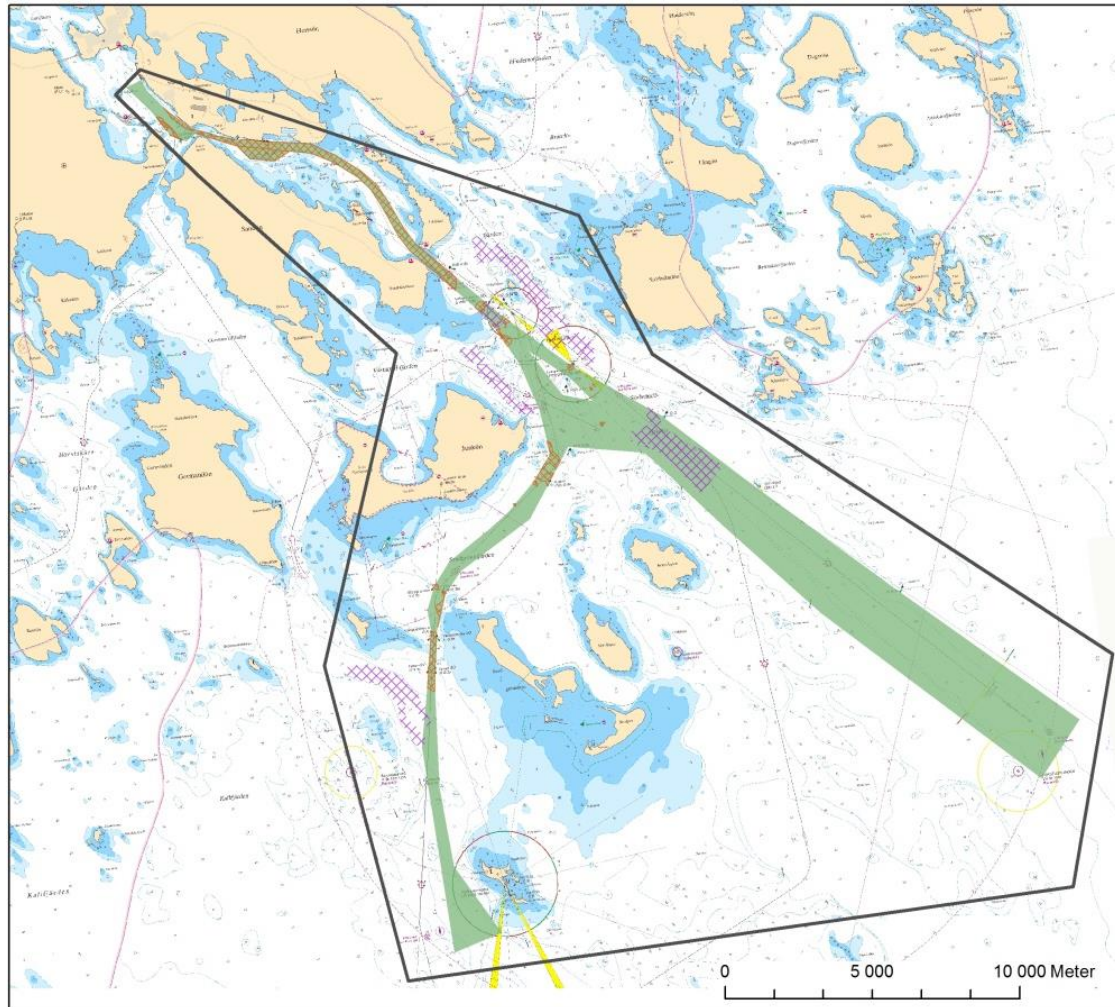






Principskiss ärendehantering



Fördjupning av farleder mm

Avgränsning



-  Farled
-  Utredningsområde
-  Mudderbehov
-  Dumpningsområden

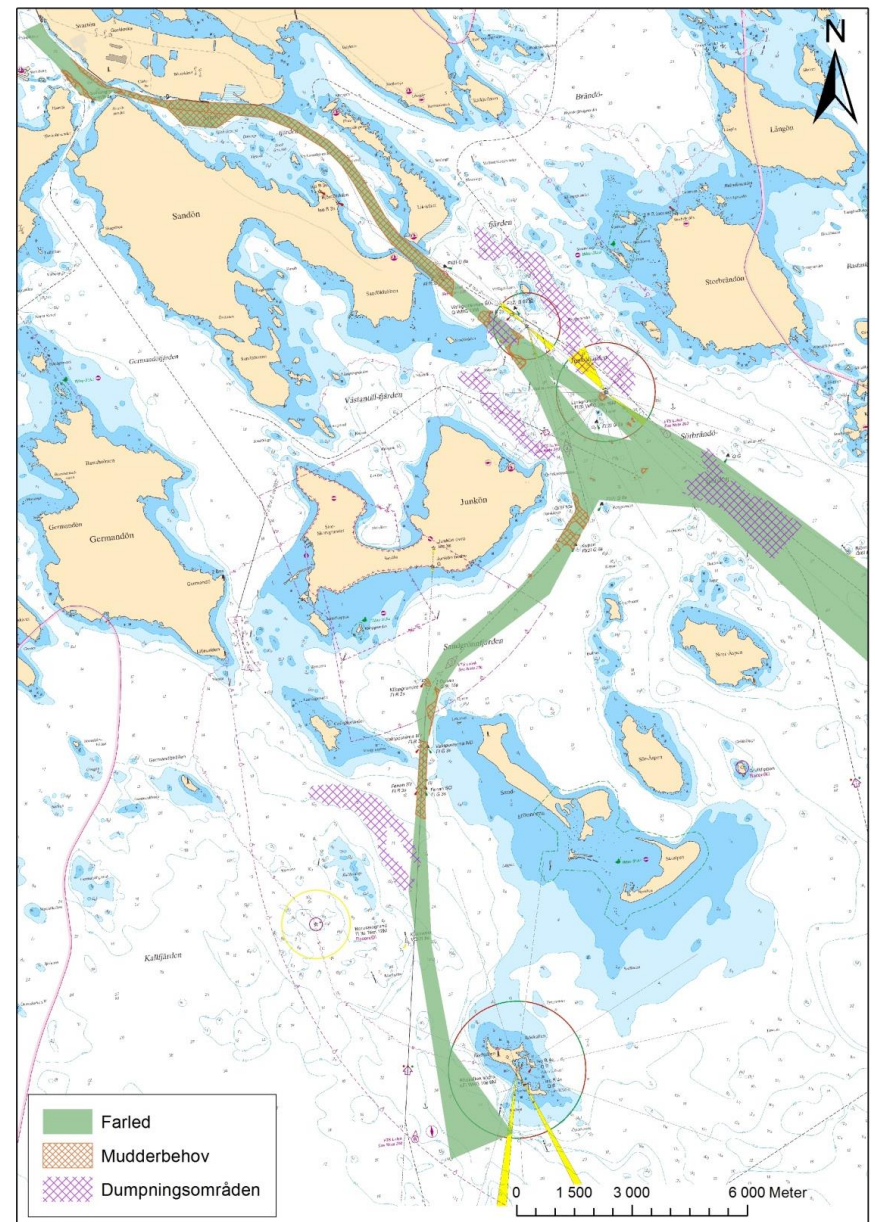
Åtgärder farlederna

- Utöka kapaciteten dvs fördjupning och breddning av farled till Östersjömax
- Djupgående fartyg sommartid 15 m i Sandöleden med fartyg som kan lasta upp till 160 000 ton
- Vintertid 13,5 m i Sandgrönnsleden upp till 80 000 ton
- Nya sjösäkerhetsanordningar
- Uppfylla nationella och internationella riktlinjer



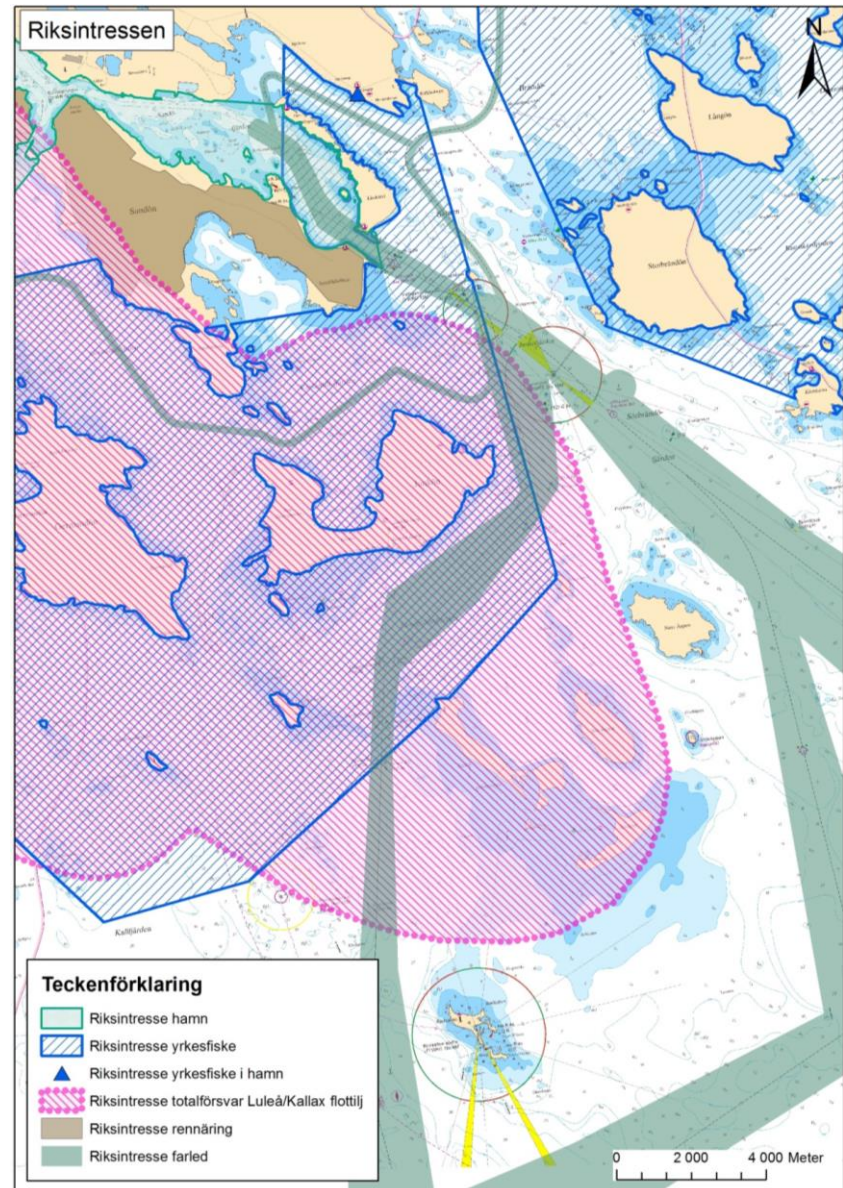
Åtgärder farlederna

- Ca 20 milj m³ muddermassor. Huvuddelen är sand, sandig grus och morän
- Ca 1 milj m³ berg används till spärrvall vid Skvampen
- Ytterligare ca 1 milj m³ för utfyllnad av hamnen
- Resterande massor föreslås dumpas i havet
- Arbetet beräknas ta 3-4 år och påbörjas 2017. Arbeten kan dock bara ske under den isfria perioden mitten av maj – mitten av november.



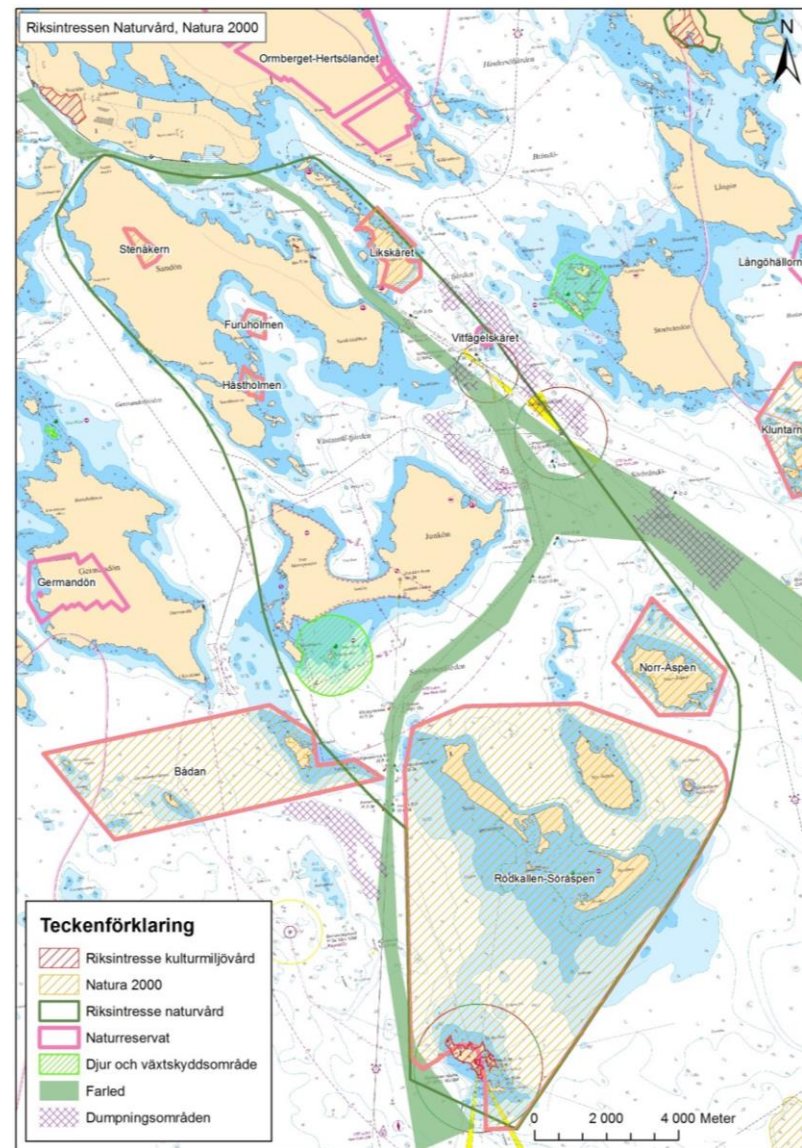
Riksintressen

- Riksintresse hamn
- Riksintresse farled
- Riksintresse yrkesfiske
- Riksintresse totalförsvvar
- Riksintresse rennärning

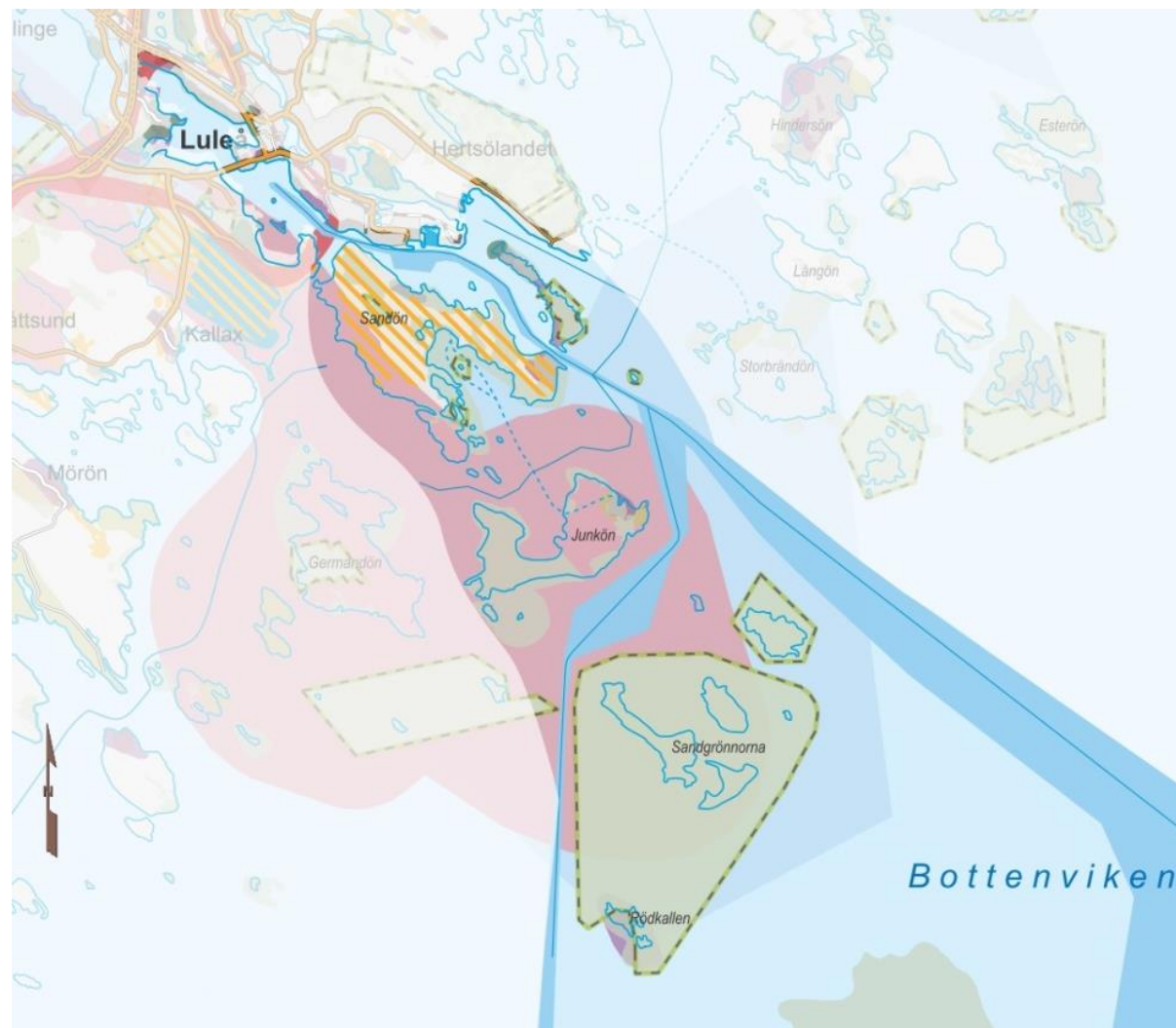


Riksintressen

- Riksintresse MB 4 kap, hela området
- Riksintresse friluftsliv, hela området
- Riksintresse naturvård, stor del av farlederna
- Natura 2000. Flera områden som även är naturreservat



Kommunal planering



- Nytt område för bostäder och arbetsplatser
- Regionala funktioner
- Förtättningsområde för arbetsplatser
- Omvandlingsområde till blandad bebyggelse
- Område för störande verksamhet
- Värdefull natur
- Utredningsområde för naturreservat
- Friluftsområden
- Värdefull kulturmiljö
- Område för stadsnära odling
- Odlingbar jord på landsbygd
- Riksintresse för rennärning
- Zon 1 för förtätning
- Zon 2 för förtätning
- Zon 3 för förtätning
- Zon 4 för förtätning
- Skyddsområde för vattentäkt
- Försvarets utbredningsområde för buller
- Riksintresse för fiske
- Reservat för järnväg
- Reservat för väg
- Reservat för nytt huvudstråk för vatten och avlopp
- Muddringsområde för farled
- Områden för handel
- Naturreservat
- Huvudstråk för motordriven trafik
- Socialt värdefulla stråk
- Sociala stråk som bör förbättras
- Huvudstråk för cykel
- Farled
- Isväg

Miljökonsekvensbeskrivning

MKBn har avgränsats till att i huvudsak belysa:

- Naturmiljö med bland annat Natura 2000 och naturreservat
- Kulturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Landskapsbild
- Förorening av mark och vatten
- Yrkesfiske
- Rennäring
- Utsläpp till luft
- Buller

I övrigt följs MKB-praxis med hantering av alternativ, nollalternativ, avgränsning, kumulativa effekter mm

Genomförda och planerade undersökningar

- Fältundersökningar av fisk, bottenfauna och makrofyter
- Sammanställning av befintligt ornitologiskt material
- Marinarkeologiska undersökningar
- Modellering av sediment- och förorenings-spridning
Erosionsmodellering/simulering från fartygstrafik
- Geotekniska undersökningar och sedimentprovtagning
- Sjömätning
- Spridning av luftföroreningar och buller
- Simuleringar avseende risk för olyckor och behov av säkerhetsåtgärder

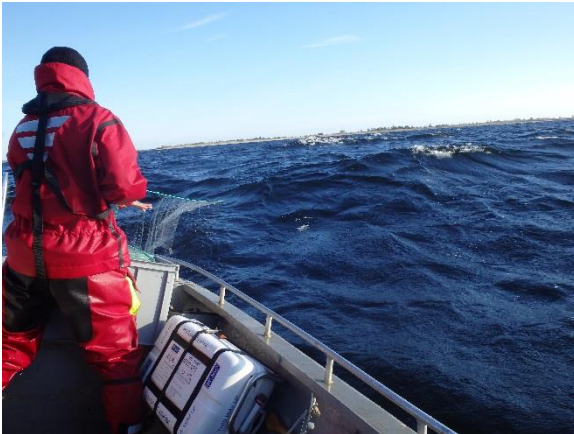
Genomförda marinbiologiska undersökningar

Bottenfauna (sedimenthugg) + Fisk (provfiskenät)

- Prover tagna i muddringsområden, påverkansområden samt i dumpningsområden
- Prover tagna i hamnområdet, inre skärgårdsområdet samt i yttre skärgårdsområdet

Syfte

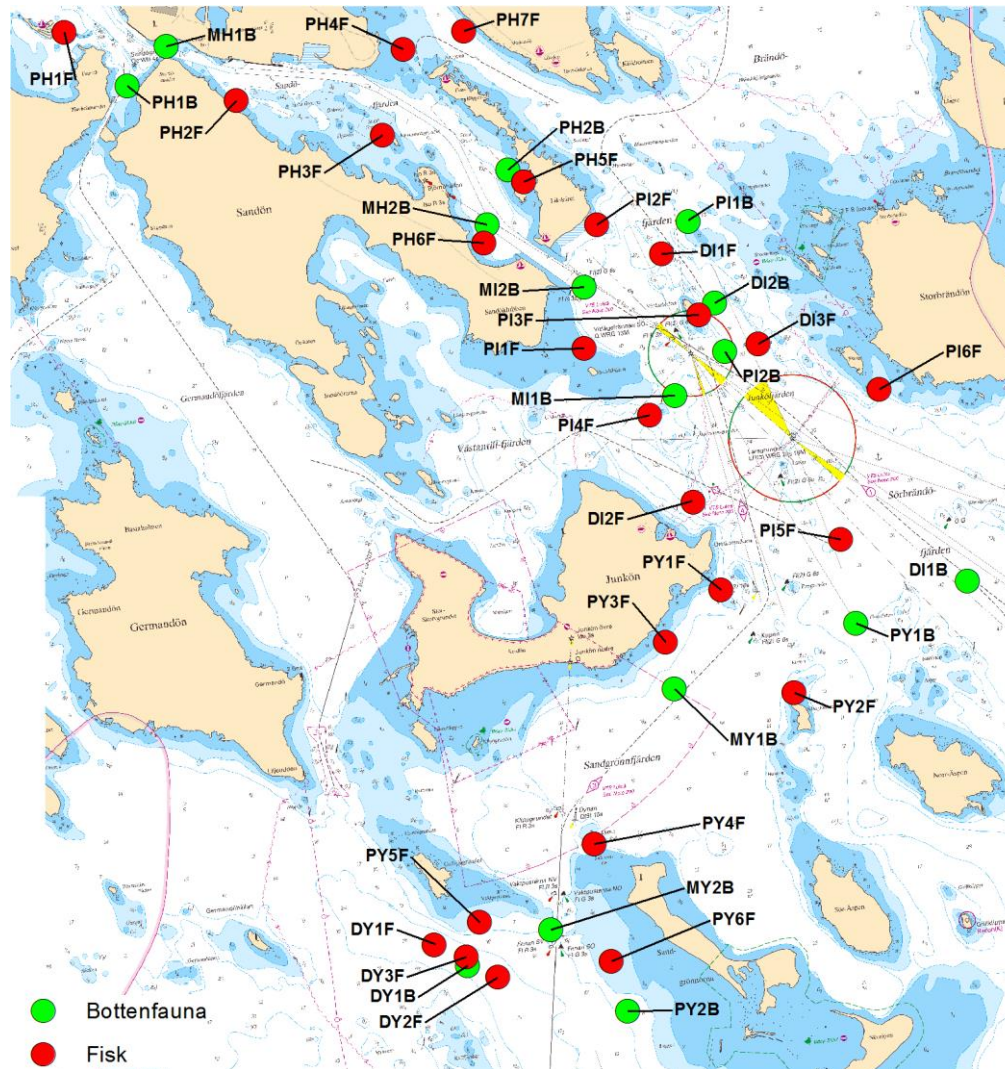
- Att ta fram underlag till konsekvensbedömningar av påverkan
- Att beskriva förekomst av olika arter samt att beskriva artsammansättning i olika områden och på olika djup



Preliminära resultat

- Relativt gott om fisk
- Mest abborre i hamnområdet
- Sälskador förekom sparsamt

Provplatser (bottenfauna och fisk)



Kommande undersökningar

Makrofyter (transekter med undervattensvideo)

- Prover tas i muddringsområden och påverkansområden
- Dumpningsområden är djupa och bedöms sakna makrofyter
- Prover tas i hamnområdet, inre skärgårdsområdet samt i yttre skärgårdsområdet

Syfte

- Att ta fram underlag till konsekvensbedömningar av påverkan på vegetation
- Att beskriva förekomst av olika arter samt att beskriva artsammansättning i olika områden
- Att ta fram underlag för bedömning av påverkan på lek- och uppväxtområden för fisk

Genomförs våren 2015

Ny djuphamnsdel i Luleå Hamn – Skvampens djuphamn

Samråd inför Luleå Hamn AB:s ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och ändrad hamnverksamhet



Foto: Linda Wikström, Norrbottens Kuriren



- Luleå Hamn är Sveriges största bulkhamn
- Luleå Hamn är fjärde största allmänna hamn i Sverige
- Luleå Hamn utgör en viktig länk i systemet gruva till kund
- Luleå Hamn är utpekad av EU som Core-hamn inom TEN-T nätverket (viktig nod i stomnätet i den Bottniska korridoren)



- Luleå Hamn AB
- Godsvolym 9 milj ton/år
- Antal anlöp 650 st/år
- Maxtonnage ca 55 000 DWT
- Antal anställda ca 50
- Omsättning ca 100 MSEK
- 3 st bogserbåtar (Viscaria, Valkyria, Victoria)
- Året runt access

Nuvarande verksamhet i Luleå Hamn

Sandskär (järnmalm)

Victoria (kol, koks, kalk etc)

Strömören (KBV, SjöV)

Uddebo (petrokem)

G:a Malmkajen
Cementa



Planerad verksamhet – Skvampens djuphamn

Förutsättningar Skvampen

- Planlagt som utfyllnadsområde för hamnverksamhet/industri
- Utfyllnadsområdet huvudsakligen konstgjort
- Området är utan skyddsvärden
- Skvampen är en naturlig plats för utbyggnad av Luleå hamn, bra anslutning till bef. järnväg och plats för ny djuphamn

Alternativ

- Tre olika layouter som kan lösa transportbehovet har identifierats.

Alternativ 1

TECKENFÖRKLARING

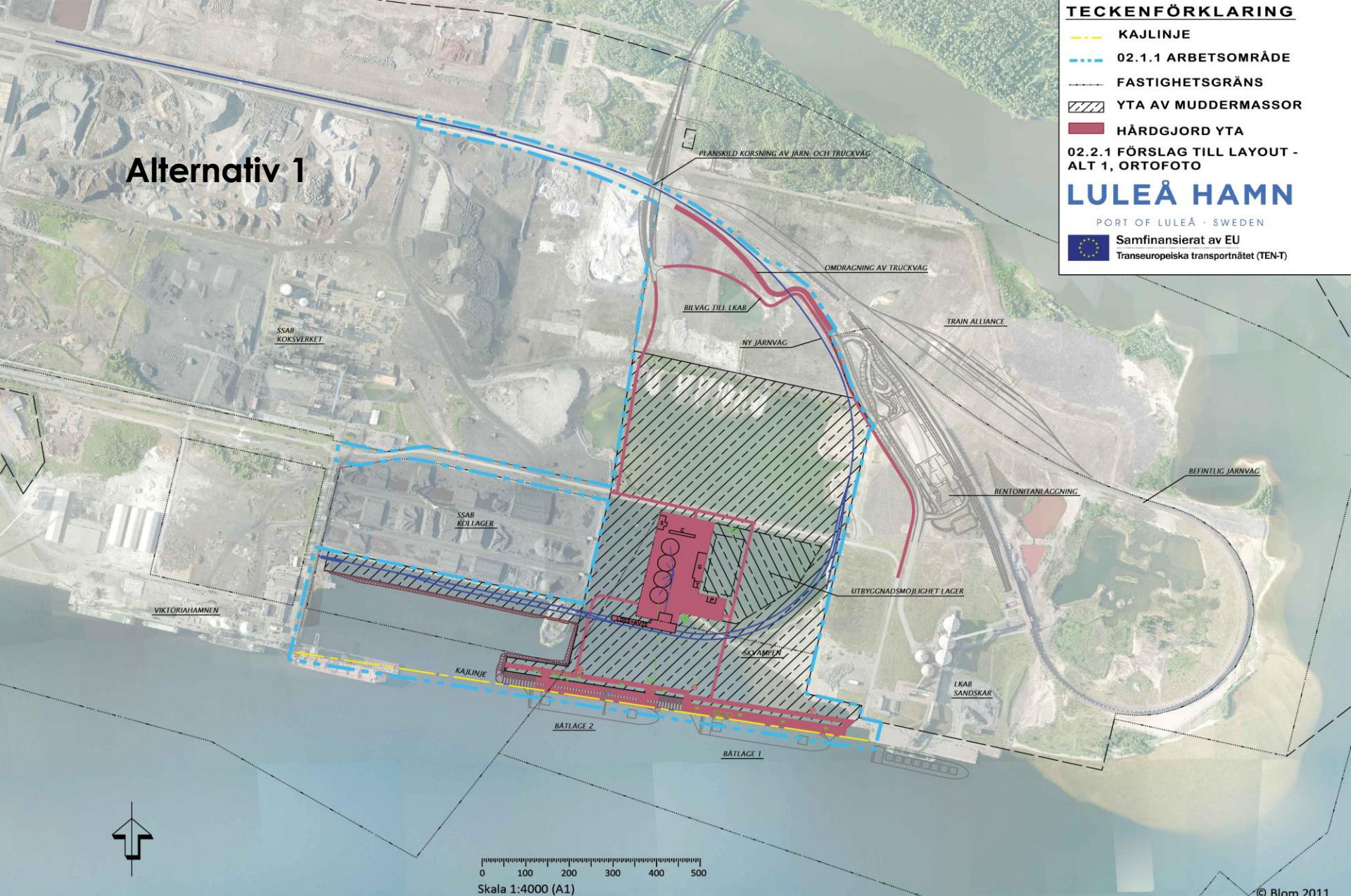
- KAJLINJE
- 02.1.1 ARBETSOMRÅDE
- FASTIGHETSGRÄNS
- YTA AV MUDDERMASSOR
- HÄRDGJORD YTA

02.2.1 FÖRSLAG TILL LAYOUT - ALT 1, ORTOFOTO

LULEÅ HAMN

PORT OF LULEÅ · SWEDEN

Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)



Skala 1:4000 (A1)

© Blom 2011

Alternativ 2

TECKENFÖRKLARING

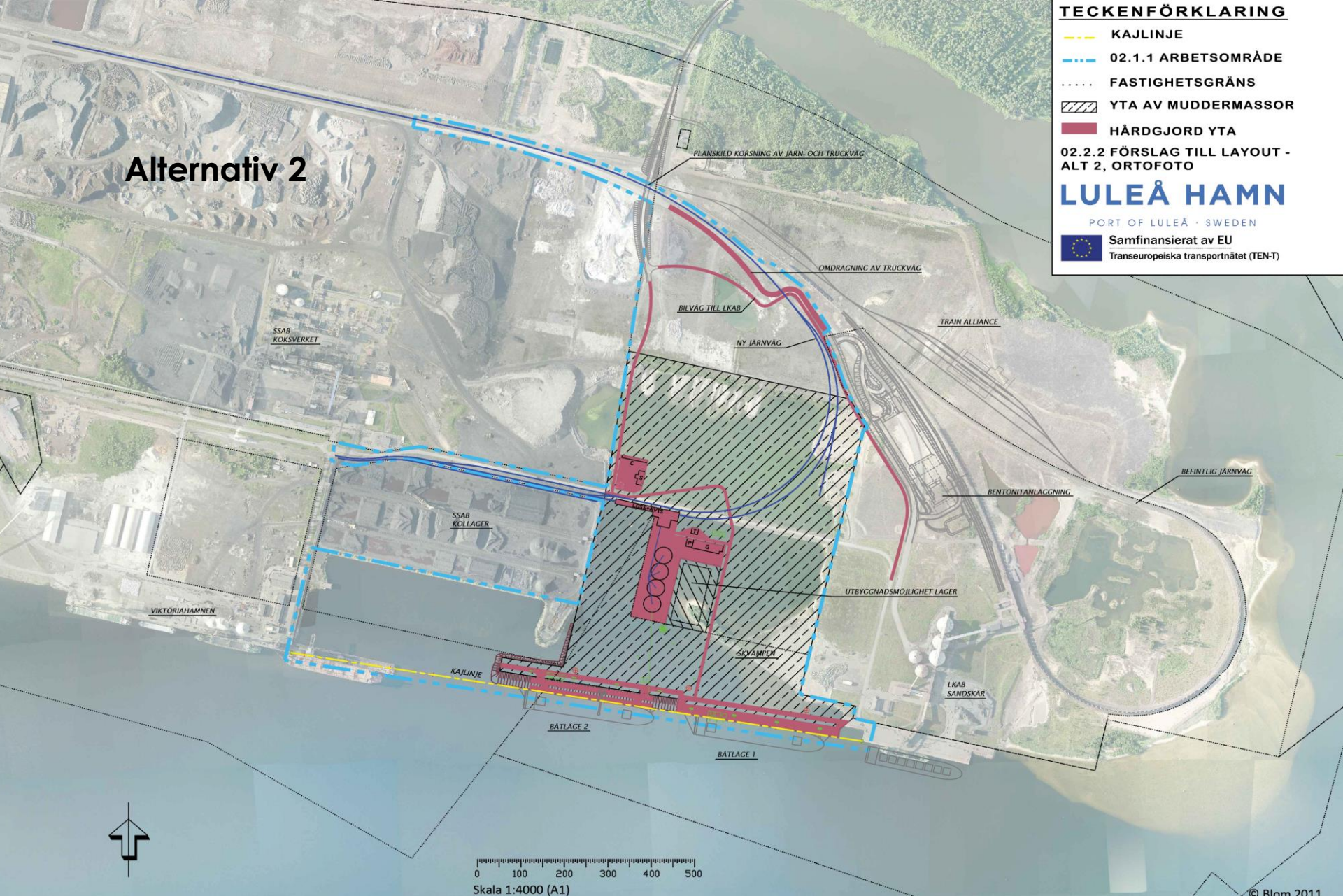
- KAJLINJE
- 02.1.1 ARBETSOMRÅDE
- FASTIGHETSGRÄNS
- YTA AV MUDDERMASSOR
- HÄRDGJORD YTA

02.2.2 FÖRSLAG TILL LAYOUT - ALT 2, ORTOFOTO

LULEÅ HAMN

PORT OF LULEÅ · SWEDEN

Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)



Alternativ 3

TECKENFÖRKLARING

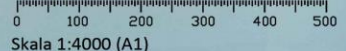
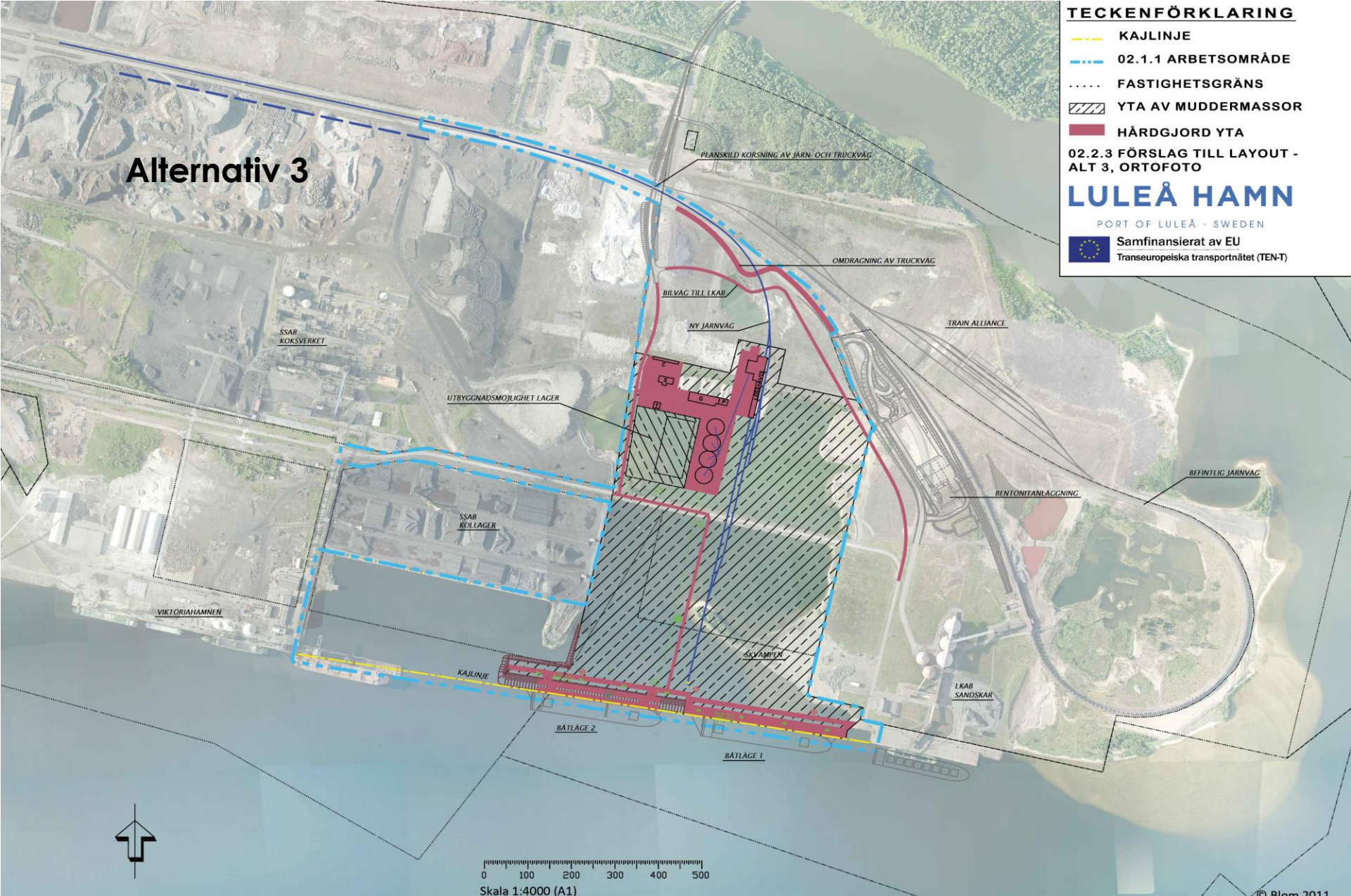
- KAJLINJE
- 02.1.1 ARBETSOMRÅDE
- FASTIGHETSGRÄNS
- YTA AV MUDDERMASSOR
- HÄRDGJORD YTA

02.2.3 FÖRSLAG TILL LAYOUT - ALT 3, ORTOFOTO

LULEÅ HAMN

PORT OF LULEÅ · SWEDEN

Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)



© Blom 2011

För närvarande är det alternativ 2 som sammantaget når högst måluppfyllelse.

- Alternativet möjliggör en framtida utbyggnad till en rundslinga för järnvägen inom Luleå kommuns fastighet och med liten påverkan på andra aktörer/intressenter i området.
- Lagerbyggnaders placering centralt i området och järnvägssträckningen bedöms vara bra ur ett geotekniskt perspektiv med goda grundläggningsförhållanden.
- Måluppfyllelsen blir god för hänsynsmålen gällande minimerad masshantering och för en långsiktigt hållbar verksamhet där en bra kommunikation mellan kaj och lagerbyggnad/lossningsstation kan skapas.

Om denna analys kvarstår efter genomfört samråd och när inkomna synpunkter beaktats avses alternativ 2 ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Möjlig utveckling med alternativ 2 som grund

- En markyta tillskapas söder om befintligt kollager för att möjliggöra ytterligare ett fartygsläge med anslutning till befintlig järnväg och infrastruktur.
- En utfyllnad av den kvarstående vattenspegeln norr om kollagret.

Denna utbyggnad förutsätter dock att överenskommelse kan nås med berörda fastighetsägare.

Möjlig utbyggnad med alternativ 2 som grund

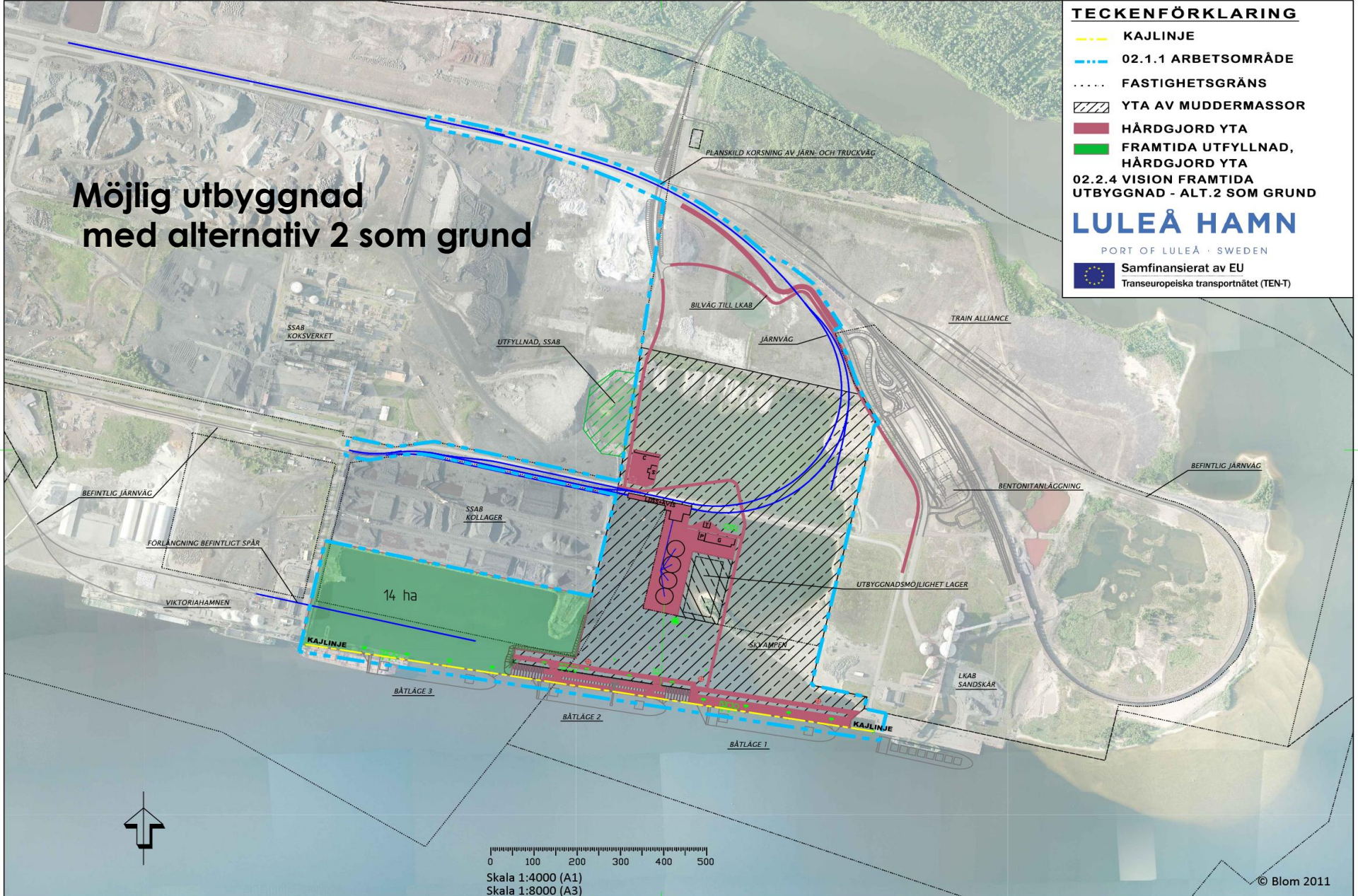
TECKENFÖRKLARING

- KAJLINJE
- 02.1.1 ARBETSOMRÅDE
- FASTIGHETSGRÄNS
- YTA AV MUDDERMASSOR
- HÄRDGJORD YTA
- FRAMTIDA UTFYLLNAD, HÄRDGJORD YTA
- 02.2.4 VISION FRAMTIDA UTBYGGNAD - ALT.2 SOM GRUND

LULEÅ HAMN

PORT OF LULEÅ · SWEDEN

Samfinansierat av EU
Tranuropeiska transportnätet (TEN-T)



0 100 200 300 400 500
Skala 1:4000 (A1)
Skala 1:8000 (A3)

© Blom 2011

Planerad vattenverksamhet

- Muddra delar av Skvampen och använda dessa muddermassor för utfyllnad inom Skvampen.
- Utföra invallning.
- Använda muddermassor eller annat lämpligt material för utfyllnad av Skvampen.
- Tillfälligt lagra muddermassor eller andra material som ska användas för utfyllnad.
- Anlägga kaj.

Planerad ändrad hamnverksamhet

- Bruttodräktigheten för de fartyg som planeras att tas emot vid Skvampens djuphamn planeras att öka och tillståndet behöver i de avseendet ändras till 200 000.
- Den nya djuphamnen innebär även att mängden gods som lastas över kaj för Luleå Hamn som helhet, vilket villkorsreguleras i grundtillståndet, behöver ändras till 20 miljoner ton per år.

Utredningsläget

Inga hinder har framkommit för planerad verksamhet ur miljösynpunkt vid vald lokalisering. Det handlar om val av lämpliga alternativ, metoder och anpassningsåtgärder för genomförande under bygg och drifttid.

- Bullerutredning drifttid för den nya djuphamnen.
- Masshanteringsplan utfyllnader, kvalitet och kvantiteter som kan hanteras.
- Lämpliga alternativ, metoder och åtgärder för genomförande av muddring/utfyllnader
- Finna lämpliga lösningar för fartygsservice etc.

Förutsedd miljöpåverkan vattenverksamhet

Följande aspekter bedöms som relevanta att hantera i miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamheten

Anläggningsskedet

- Risk för störande grumling och spridning av material till omgivande vattenområde Sandöfjärden i samband med muddringsarbeten och utfyllnader.
- Risk för störande buller från anläggningsarbeten till omgivningen.
- Risk för bränsle och oljespill från arbetsredskap och maskiner till mark och vatten.
- Risk för lokalt sämre luftkvalitet på grund av damning i samband med anläggningsarbetena.

Ingen betydande skillnad gällande miljöpåverkan kan förutses avseende genomförandet av redovisade alternativ 1-3. Dock är det klarlagt att genomförande av alternativ 2 innebär en mindre omfattande masshantering genom att de geotekniska förutsättningarna för alternativet är mer gynnsamma ur grundläggningssynpunkt.

Driftskedet

- Risk för påverkan på omgivande vattenområde från utfyllnadsområdet.

Förutsedd miljöpåverkan vid ändring av hamnverksamheten

Driftskedet för den nya hamndelen Skvampens djuphamn.

Följande aspekter bedöms som relevanta att hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen för hamnverksamheten:

- Risk för störande buller.
- Utsläpp till luft.
- Utsläpp till vatten.
- Utsläpp till mark och sediment.
- Avfallshantering.
- Kemikaliehantering.
- Transporter.

Planerade undersökningar och utredningar

- En bullerutredning avseende den planerade hamnverksamheten (drifttid) kommer att göras inför upprättande av miljökonsekvensbeskrivningen.
- En utredning avseende kapacitet och kvalitet för lämpliga utfyllnadsmassor av Skvampens vattenområde är under framtagande.
- Inga ytterligare kultur- eller naturvärdesundersökningar i området för Skvampens djuphamn planeras.

Samrådsprocess och fortsatt arbete

- Möte med länsstyrelse och kommun 12/11
- Möte med föreningar, organisationer och aktörer 12/11. Kallelse enligt separat lista
- Allmänt informationsmöte på kvällen 12/11. Kallelse enligt ovan samt i lokala tidningar
- Möjlighet att lämna synpunkter t o m 1/12
- Sammanställning och underlag för beslut om fortsatt arbete
- Beslut om fortsatt arbete vid årsskiftet
- Fördjupade samråd med berörda under våren
- Ansökningar lämnas in under hösten 2015