

Umeå tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 138
901 04 Umeå

Norrköping
den 16 oktober 2015

Sökande

Sjöfartsverket
202100-0654
Stab styrning och planering
601 78 Norrköping

Företräds av
verksjuristen Lisa Lewander
Tfn: 010-478 60 56
SMS: 0727-24 60 56
E-post: lisa.lewander@sjofartsverket.se

**Tekniskt biträde/
Projektledare**

Tage Edvardsson, Sjöfartsverket

Saken

Ansökan om tillstånd till fördjupning och breddning av farlederna till Luleå hamn, förstäkt farledsutmärkning samt dispens från förbudet mot dumpning av muddermassor till havs. Vidare ansöks om tillstånd för åtgärder som kan påverka Natura 2000-områden och dispens från naturreservatsföreskrifter.



Innehåll

Inledning	4
1 Yrkanden	5
1.1 Vattenverksamhet	5
1.2 Miljöfarlig verksamhet – omhändertagande av muddermassor	6
1.3 Tillstånd för åtgärder som kan påverka Natura 2000-områden och dispens från naturreservatsföreskrifter	7
2 Mark- och miljödomstolens behörighet	8
3 Ansökans utformning	8
4 Höjd- och plansystem	8
5 Redogörelse för ansökan	9
5.1 Bakgrund	9
5.1.1 Syfte med ansökan	9
5.1.2 Ansökans avgränsning till Luleå Hamn AB	13
5.2 Rådighet	15
5.3 Tidigare vattenföretag och övriga tillstånd av betydelse	15
5.4 Planförhållanden	16
5.5 Åtgärder enligt ansökan	16
5.5.1 Vattenverksamhet	16
5.5.2 Dispens för dumpning av muddermassor	20
5.5.3 Natura 2000, naturvårdsföreskrifter och strandskydd	23
5.6 Miljökonsekvensbeskrivning	24
5.6.1 Allmänt	24
5.6.2 Redovisning av alternativ	24
5.6.3 Riksintressen	25
5.6.4 Vattenmiljö	26
5.6.5 Landmiljö	28
5.7 Inverkan motstående intressen	31
5.7.1 Enskilda sakägare	31
5.7.2 Fiskeavgift	31
5.7.3 Ersättning till yrkesfiskare	32

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

6	Förslag till villkor	32
7	Tillsyn och kontrollprogram	34
8	Oförutsedd skada	34
9	Samråd	34
10	Tillåtlighet	35
11	De allmänna hänsynsreglerna	35
12	Ersättningsfrågor	37
13	Arbetstid	37
14	Verkställighetsförordnande	37
15	Ansökningsavgift	38
16	Aktförvarare	38
17	Övrigt	38

Inledning

Sjöfartsverket har ett övergripande ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet inom de svenska kustfarvattnen, våra större svenska sjöar samt kanaler. Ansvaret för de allmänna farlederna löper fram till gränsen för hamnområdet där hamnarnas eller kommunernas ansvar tar vid.

Sjöfartsverket har till uppgift att utveckla sjöfartens infrastruktur i enlighet med de transportpolitiska målen som beslutas av riksdagen. Sjöfartsverket planerar med denna ansökan att utföra kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farlederna till Luleå hamn. Trafikverket konstaterar i Rapport Kapacitetsutvidgning för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn (Åtgärdsvalsstudie 2014-09-01, i fortsättningen ÅVS, bilaga 10) att en utbyggnation av farlederna behöver ske för att en ökning av gods från gruvindustrin ska kunna omhändertas i framtiden. Malmbanan är i dagsläget anpassad till tunga transporter och en övergång till vägtransporter är inte ett realistiskt alternativ.

Av Trafikverkets utredning Luleå hamn kapacitetsbrist farled XSN 300 (Samhällsekonomisk bedömning 2014-03-24, bilaga 3) framgår att projektet är att betrakta som mycket lönsamt, då de samhällsekonomiska intäkterna är större än kostnaderna. Luleå hamn är ett utpekad riksintresse för kommunikationer, men därutöver också en angiven s.k. Core-hamn inom Transeuropeiska Nätverket för Transporter (TEN-T-nätverket). I enlighet med detta är Luleå hamn en av de hamnar som har valts ut som strategiskt prioriterad hamn av EU och projektet får även ekonomiskt stöd av EU.

Den 1 januari 2015 trädde internationella utsläppsregler rörande svavel kraft, det s.k. SECA-direktivet. Direktivet reglerar svaveldioxidutsläpp från fartygsbränsle och syftar till att minska utsläppen. Detta påverkar tyvärr sjöfartens fraktkostnader negativt. För att neutralisera kostnadseffekterna av SECA-direktivet och minska utsläppen behöver större fartyg kunna anlöpa hamnarna eftersom större fartyg rymmer större större lastvolymmer och således minskar både utsläppen per fraktad enhet och kostnaderna per fraktad enhet.

Projekt Malmporten motiveras också av krav på ökad sjösäkerhet enligt de internationella rekommendationerna för farledsdimensionering utgivna av Permanent International Association of Navigation Congress (PIANC). Dessa rekommendationer har Transportstyrelsen även anpassat för svenska förhållanden.

1 Yrkanden

Sjöfartsverket hemställer att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd i enlighet med följande yrkanden.

1.1 Vattenverksamhet

Staten genom Sjöfartsverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Sjöfartsverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att i enlighet med vad som närmare beskrivs i ansökan inom koordinatsatta områden som anges i bilaga 1a genom muddring, borring och sprängning:

- a) bredda och fördjupa farled nr 763 (Sandöleden) i avsnittet från Björnklack till Victoriahamnen till ett ramfritt djup om -16,85 meter i förhållande till referensnivå RH2000;
 - b) fördjupa farled nr 763 (Sandöleden) genom Svartösundet samt vändbassäng Gråsjälsfjärden till ett ramfritt djup om -12,85 meter i förhållande till referensnivå RH2000;
 - c) bredda och fördjupa farled nr 764 (Sandgrönnleden) i avsnittet sydväst om Sandgrönnorna till nordost om Junkön till ett ramfritt djup om -15,20 meter i förhållande till referensnivå RH2000;
 - d) fördjupa hamnbassänger vid Victoriahamnen och Malmhamnen till ett ramfritt djup om -13,5 meter i förhållande till referensnivå RH2000;
 - e) utöka och fördjupa vändbassängen utanför Malmhamnen till ett ramfritt djup om -12,85 meter i förhållande till referensnivå RH2000;
 - f) längs fördjupade områden anlägga erforderliga slänter;
 - g) i anslutning till farleden riva befintliga fasta utmärkningar, utföra ombyggnationer samt uppföra nya fasta utmärkningar inom vattenområdet i enlighet med bilaga 1, 1e och 1f samt
 - h) anpassa befintligt erosionsskydd vid Klubbnäsgenombrottet mot ny bottennivå.
- Sjöfartsverket yrkar vidare att mark- och miljödomstolen
- i) godkänner den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen;

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

j) fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till 10 år från den dag då tillståndsdomen vinner laga kraft;

k) bestämmer tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada på grund av den verksamhet som ansökan avser till 10 år räknat från den tidpunkt då vattenverksamheten har slutförts;

l) föreskriver villkor för verksamheten i enlighet med Sjöfartsverkets förslag som redovisas nedan i kap. 12;

m) med stöd av 6 kap 5 § lag (1998:812) om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet föreskriver att en fiskeavgift ska erläggas med 300 000 kr i ett för allt samt

n) förordnar om att tillståndet ska få tas i anspråk utan att det vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande).

1.2 Miljöfarlig verksamhet – omhändertagande av muddermassor

a) Sjöfartsverket ansöker om dispens enligt 15 kap 33 § miljöbalken att inom de områden som anges i bilaga 1b och i enlighet med vad som anges i ansökan dumpa ca 21,5 miljoner tfm³ M1-muddermassor i havet.

b) Vidare ansöker Sjöfartsverket om dispens enligt 15 kap 33 § miljöbalken att inom särskild djuphåla sydväst Vitfågelskär som anges i bilaga 1b dumpa ca 530 000 tfm³ M2-muddermassor med skyddstäckning.

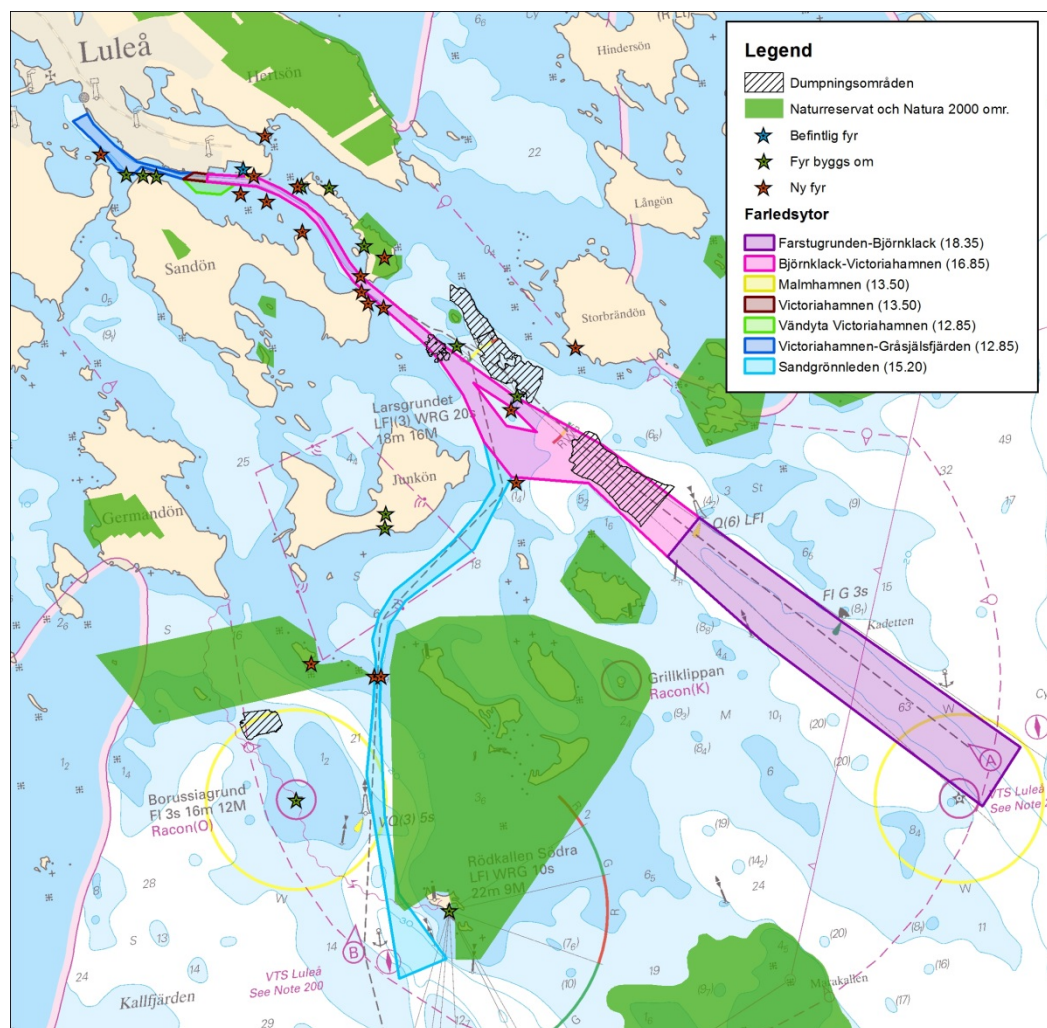
Muddermassorna har i denna ansökan delats in i följande kategorier, där M står för Malmporten:

- **M1**-muddermassor som kan dumpas i föreslagna dumpningsområden utan särskilda restriktioner.
- **M2**-muddermassor som till följd av sitt föroreningsinnehåll kräver särskild hantering.

1.3 Tillstånd för åtgärder som kan påverka Natura 2000-områden och dispens från naturreservatsföreskrifter

a) Sjöfartsverket yrkar tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken för de åtgärder som mark- och miljöödomstolen finner på ett betydande sätt kan påverka miljön inom berörda Natura 2000-områden.

b) Sjöfartsverket ansöker vidare om dispens enligt 7 kap 7 § miljöbalken från föreskrifterna för naturreservaten Bådan (Dnr 231-4319-96) och Likskäret (Dnr 231-4314-97) för ansökta åtgärder.



Figur 1 Översikt yrkanden

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

2 Mark- och miljödomstolens behörighet

Ansökan avser tillstånd för vattenverksamheter enligt 11 kap miljöbalken. Arbetena kommer att ske i Norrbottens län. Mark- och miljödomstolen i Umeå är därför behörig domstol enligt 2 § förordningen (2010:984) om mark- och miljödomstolars domsområde.

Med hänvisning till 21 kap 3§ miljöbalken hemställer Sjöfartsverket att mark- och miljödomstolen även prövar dispens enligt 15 kap 33 § miljöbalken från förbud om dumpning av avfall, dispens enligt 7 kap 7 § miljöbalken från reservatsföreskrifter samt tillstånd enligt 7 kap 28 a § för påverkan på berörda Natura 2000.

3 Ansökans utformning

Denna tillståndsansökan har föregåtts av omfattande arbete och utredningar.

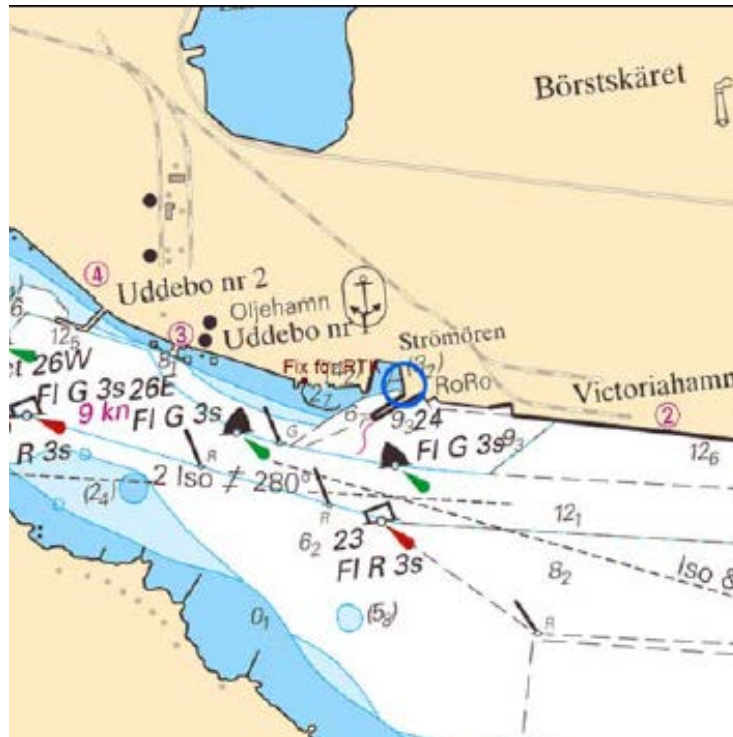
Ansökan innehåller, utöver denna ansökningshandling med teknisk beskrivning (bilaga 1), ritningar, miljökonsekvensbeskrivning (bilaga 2) samt uppgifter om sakägare och berörda fastigheter (bilaga 5), även de underlagsrapporter som bedömts som mest relevanta i målet.

Bilagorna utgör en integrerad del av ansökan och åberopas generellt. Ansökningshandlingen äger dock företräde vid händelse av avvikelser mellan ansökningshandlingen och bilagorna.

4 Höjd- och plansystem

De i ansökan gjorda höjdangivelser hänför sig till Rikets Höjdsystem RH2000 om inte annat särskilt anges. Som huvudfix för verksamheten föreslås Sjöfartsverkets mätpik nr 100, med höjdläge +2,502 meter i RH 2000. Mätspiken är belägen i närheten av den automatiska pegeln vid Luleå lotsstation på Strömören, bilaga 1c-d.

Som plansystem används SWEREF99 TM.



Figur 2 Ur Sjökort 4101, mätspik markerat med blå cirkel

5 Redogörelse för ansökan

5.1 Bakgrund

5.1.1 Syfte med ansökan

Sjöfartsverkets uppgift är att utveckla sjöfartens infrastruktur i enlighet med de transportpolitiska mål som beslutas av riksdagen.

Trafikverket har på regeringens uppdrag utfört en kapacitetsutredning som ligger till grund för propositionen 2012/13:25, Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem. I utredningen framkommer att det är både nödvändigt och möjligt att öka sjötransporterna. Propositionen ligger vidare till grund för den nationella planen.

I den ÅVS som Trafikverket upprättat, konstateras att en utbyggnation av farlederna till Luleå hamn behöver ske för att ökning av gods till och från gruv- och stålindustrin ska kunna omhändertas i framtiden. Malmbanan är i dagsläget

Datum
 2015-10-16

 Vår beteckning
 15-01494

anpassad till tunga transporter och en övergång till vägtransporter är inte ett realistiskt alternativ, se bilaga 10.

Luleå hamn är en allmän hamn som inrymmer flera lastnings- och lossningskajer. Hamnen anlöps varje år av 600-700 fartyg och har en årlig omsättning om cirka 9 miljoner ton gods, i huvudsak bulkgoods. Luleå hamn är Sveriges största hamn för torrbulk och Sveriges fjärde största hamn totalt.

Luleå hamn, farlederna in mot hamnen samt anslutande järnväg är av riksintresse såsom kommunikationsanläggning enligt miljöbalken. Luleå hamn är också angiven s.k. Core-hamn inom Transeuropeiska Nätverket för Transporter (TEN-T-nätverket). I enlighet med detta är det en av de hamnar som har valts ut som strategiskt prioriterad hamn av EU.



Figur 3 Översikt av Luleå Hamn AB och dess sex nuvarande hamndelar

Luleå Hamn AB avser att utöka verksamheten i hamnen för att kunna möta kraven gällande kapacitet och effektivitet på transportlösningar av gods sjövägen till och från Norrbotten. En ny djuphamn planeras för ändamålet inom ramen för Projekt Malmporten, benämnd Skvampens djuphamn. Luleå Hamn AB har tagit fram ett övergripande mål för projektet där Luleå Hamn AB till år 2020 ska kunna nå en transportvolym över kaj på 20 miljoner ton årligen baserat på efterfrågan som lyfts fram i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie. Avseende ansökans gränsdragning mot Luleå Hamn AB hänvisas till kap. 5.1.2 nedan.

För handelssjöfarten finns det två farleder till Luleå hamn: Sandöleden med an-
 göring vid Farstugrunden (farled nr 763) och Sandgrönleden med angöring vid
 Rödkallen (farled nr 764).

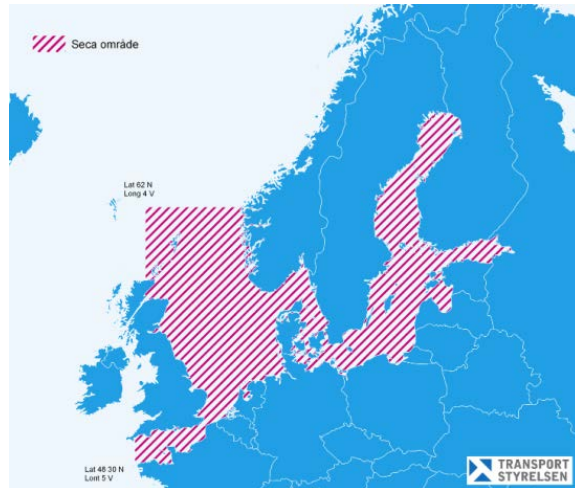


Figur 4 Farledsnummer

Nuvarande farleder till Luleå hamn tillåter fartyg med ett maximalt djupgående av 10,8 meter. För att svensk basindustri ska klara av prognostiserad godsökning från gruv- och stålindustrin, krävs att kapacitetsökande åtgärder vidtas i hamnen och farlederna intill denna, men även på Malmbanan.

Denna tillståndsansökan syftar till att göra det möjligt för större fartygsstorlekar att trafikera farleden, samtidigt som farledens tillgänglighet i mörker förbättras. Genom större fartygsstorlekar sker en ökning av lastvolymen, men även en ökad miljöhänsyn, eftersom större fartyg innebär minskade utsläpp per transporterad godsmängd. Det sistnämnda är också motiverade åtgärder utifrån det nya svavel-direktivet innefattande internationella utsläppsregler inom Sulphur Emission Control Area (SECA-området) dit bland annat hela Östersjön tillhör. SECA-området är beslutat inom ramen för den internationella överenskommelsen International Convention for the Prevention of Pollution From Ships annex IV (MARPOL).

Fördjupning och breddning av farleden in mot Luleå hamn är således nödvändiga åtgärder för att möjliggöra anlop av större fartyg till Luleå hamn och därigenom skapa lägre transportkostnader och bättre ekonomi genom stordriftsfördelar. I annat fall finns risk för att SECA-reglerna snarast kan komma att innebära en försämrad konkurrenskraft för svensk basindustri.



Figur 5 Europeiska SECA-området

Sjösäkerheten kommer att öka genom föreslagna åtgärder, eftersom större marginaler ger en minskad risk för olyckor. Farledens design har utgått från säkerhetsaspekter, särskilt sedan den föreslagna farledsutformningen med breddning, fördjupning och viss korrigerig av farleden skapar bättre inseglingsförutsättningar till Luleå hamn. Farledsdesignen har vidare ägt rum utifrån att minimera muddringsvolymerna.

Åtgärderna i farlederna sker i enlighet med internationella rekommendationer för farledsdimensionering (Permanent International Association of Navigation Congress, PIANC) och farledsutmärkning (International Association of Lighthouse Authorities, IALA). Dessa rekommendationer har Transportstyrelsen även antagit för svenska förhållanden. PIANC-rekommendationerna tar utgångspunkt från fartygens storlek, farledens beskaffenhet och lokala förhållanden för att upprätta olika riktvärden för bredd, djup och farledens linjedragning. Dessa riktvärden skapar tillsammans en god säkerhetsmarginal för det tonnage farleden konstruerats för. Den föreslagna farledsdesignen har också verifierats genom simulering samt samrått av Transportstyrelsen.

Projekt Malmporten är uppdelat i två faser; Farledsutredning/Ansökan (fas 1) och Genomförande (fas 2). I Trafikverkets nationella plan för 2014-2025 har medel till fas 1 av Projekt Malmporten också fastslagits, tillsammans med EU-bidrag (EU-projektnummer 2012-SE-91155-S).

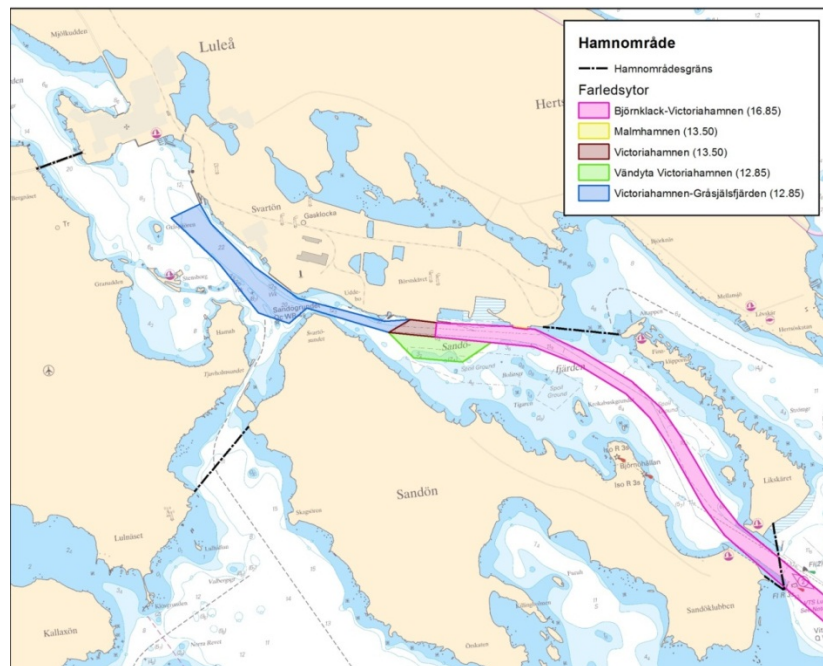
5.1.2 Ansökans avgränsning till Luleå Hamn AB

Som beskrivits ovan är Projekt Malmporten ett gemensamt projekt mellan Sjöfartsverket, Luleå Hamn AB, Luleå kommun och Trafikverket. Trafikverket ansvarar för trafikslagsövergripande frågeställningar, men även frågor om landtrafikinфраstruktur. Landinfrastrukturen som berörs av projektet behandlas dock inte i denna ansökan, utan hänvisning sker till ÅVS bilaga 10.

Sjöfartsverket och Luleå Hamn AB, vars projekt gränsar till varandra, kommer att lämna in separata ansökningar till mark- och miljödomstolen. För Luleå Hamn AB innebär denna ansökan att hamnen måste byggas om och anpassas till den nya farledens kapacitet och vice versa.

Projekt Malmporten är som beskrivits ovan ett samverkansprojekt och anläggningsarbetet avseende vattenverksamhet och dumpning kommer att bedrivas gemensamt. På så sätt kan mudderverk och pråmar som redan finns på plats utnyttjas effektivt och den sammantagna miljöpåverkan begränsas och kontrolleras.

Sjöfartsverkets ansvar för de allmänna farlederna löper fram till hamnområdesgräns där hamnarnas eller kommunernas ansvar tar vid.



Figur 6 Gränsen mellan Luleå hamns område, hamnområdet, och de allmänna farlederna

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

Genom denna ansökan söker Sjöfartsverket tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken i form av fördjupning, breddning och förbättrade sjösäkerhetsanordningar för farleden in mot hamnen, inom hamnområdet samt fram till planerad gräns för nybyggnation av kaj i Luleå hamn. Luleå Hamn AB söker i egen ansökan tillstånd för ombyggnationer i hamnen och utökad hamnverksamhet.

Då denna ansökan även avser åtgärder inom Luleå hamns hamngräns samt att projekten kopplade till varandra, kommer respektive ansökans miljökonsekvensbeskrivning även att behandla frågeställningar om kumulativa konsekvenser.



Figur 7 Avgränsning tillståndsansökningar, gränslinje markerad i röd färg

Sjöfartsverket söker vidare dispens för dumpning av samtliga muddermassor i havet (M1- och M2-muddermassor). Dispensyrkandet omfattar både Sjöfartsverket och hamnens muddermassor. Sjöfartsverket har efter utredning av olika alternativ funnit det vara miljömässigt bäst att dumpa s.k. M2-muddermassor, se nedan kap. 5.5.2, i havet i den s.k. djuphålan sydväst om Vitfågelskär.

Muddermassor med lämpliga geotekniska egenskaper kommer inte att dumpas i havet utan istället användas i Luleå Hamn AB:s anläggningsprojekt för utbyggnation av Skvampen, se ansökan Luleå Hamn AB. Det är emellertid också

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

tekniskt och miljömässigt möjligt att nyttiggöra M2-muddermassorna i Luleå Hamn AB:s anläggningsprojekt i Skvampen, se kap. 5.5.2.

5.2 Rådighet

Sjöfartsverket ansvarar för allmänna farleder och har med hänsyn till 2 kap 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet nödvändig vattenrättslig rådighet.

Vattenområdet innanför Sandöklubben/Lillskär och fram till hamnen är inte allmänt vatten, utan det är Luleå kommun som har rådighet över detta vattenområde enligt SJÖFS 2013:4. Sökanden har erhållit rådighetsmedgivande från Luleå kommun till de områden inom vilka vattenverksamhet enligt denna ansökan avser utföras, se bilaga 6.

Samtliga dumpningsområden är belägna på allmänt vatten (bilaga 1b). I enlighet med instruktion för Kammarkollegiet förvaltas det allmänna vattenområdet av dem (2 § förordningen om instruktion för Kammarkollegiet). Sjöfartsverket har därför hemställt om rådighetsmedgivande från Kammarkollegiet för dumpning av muddermassor, vilket kommer att kompletteras till ansökan som bilaga 7.

5.3 Tidigare vattenföretag och övriga tillstånd av betydelse

Det har företagits omfattande arbete med farleden till Luleå hamn sedan mitten av 1960-talet. Företagen inleddes när LKAB påbörjade arbetet med att anlägga en ny malmhamn samt bygga en ny farled. I samband med detta prövades frågan om tillstånd för verksamheten. I början av 1970-talet flyttade Luleå hamn sina hamnanläggningar från södra hamnen i stadskärnan till ett område utanför Uddebo Oljehamn.

I syfte att iordningställa industrimark i hamnområdet för Norrbottens järnverk AB:s nya stålverksprojekt, Stålverk 80, genomfördes i mitten på 1970-talet nya muddringar med efterföljande återfyllnad. Under mitten av 1990-talet utfördes återigen omfattande muddring med anledning av en ny hamn med kaj för lastning av malm samt i syfte att underlätta för vintersjöfarten med en alternativ led.

Följande relevanta domar och beslut av betydelse för fördjupningen av farleden till Luleå hamn finns sammanfattade under bilaga 8:

- Farledsmålet (A 8/62)
- Uddebomålet (VA 7/72)
- Stålverksmålet (VA 7/72) och (VA 24/74)

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

- Slutprovning av frågor om skador på enskilt fiske, vattenöverdomstolen, TV 1141/92
- Sandskärsmålen (VA 27/93 och VA 4/95)

5.4 Planförhållanden

Av Luleå kommuns översiktsplan framgår att kommunen ska arbeta för att hamnen ska kunna hantera större mängder gods och arbeta för en fördjupning av farlederna. Visst område som muddras omfattas också av Luleå kommuns översiktsplan.

Delar av angränsande landområden i anslutning till nuvarande hamn omfattas av detaljplan, men detta bedöms inte påverka projektet eftersom projektet är planenligt. Planbestämmelserna anger vattenområde eller verksamhet. Ny fyr (F66) uppförs inom detaljplan PL 133 för Sandskärshamnen.

För delar av Sandön finns förslag till detaljplan för Klubbvikens havsbad (Luleå kommun, samrådshandling 2011-04). Förslaget till detaljplanen berör förslag till placering av ny fyr (F62).

Fyren (F32) är en befintlig fyr som är belägen inom gränsen för områdesbestämmelser PL 380 på Sandön. Fyren kommer i projektet att byggas om med bl a nytt fundament. Åtgärden bedöms vara förenlig med områdesbestämmelsernas syfte.

Erforderliga bygglov kommer att sökas.

5.5 Åtgärder enligt ansökan

5.5.1 Vattenverksamhet

Sjöfartsverkets ansökan omfattar tillstånd till breddning och fördjupning av Sandöfarleden (farled nr 763) till s.k. Östersjömax, vilket innebär att den klarar fartyg med ett djupgående om 15 meter (ramfritt djup – 16,85 m), en bredd av cirka 50 meter och en längd av cirka 300 meter samt med en lastkapacitet på ca 160 000 ton. Breddning och fördjupning sker huvudsakligen genom muddring, men också genom borrhning och sprängning, se närmare i den tekniska beskrivningen i bilaga 1.

Som angivits ovan innebär åtgärderna också en anpassning till internationella rekommendationer för sjösäkerhet och farledsutmärkning. Den planerade farledens utformning och utmärkning har verifierats genom testkörningar i simulator vid Chalmers Tekniska Högskola Göteborg. Testkörningarna har även

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

utvärderats av en oberoende part, SSPA, som också utfört en riskanalys, bilaga 2m. Mer om farledens design finns i miljökonsekvensbeskrivningen, kap. 6.2.

Vintertid skapas hårda isvallar i Sandöleden, huvudsakligen i området utanför Farstugrund. Skälet till detta är bl a att den förhärskande vinden i området vintertid är sydvästlig. Handelssjöfarten väljer därför att ta sig fram via den andra farleden, farled nr 764 (Sandgrönleden). För att skapa bättre förhållanden också för vintersjöfarten, föreslås muddringsåtgärder i Sandgrönleden till ett ramfritt djup om -15,20 meter.



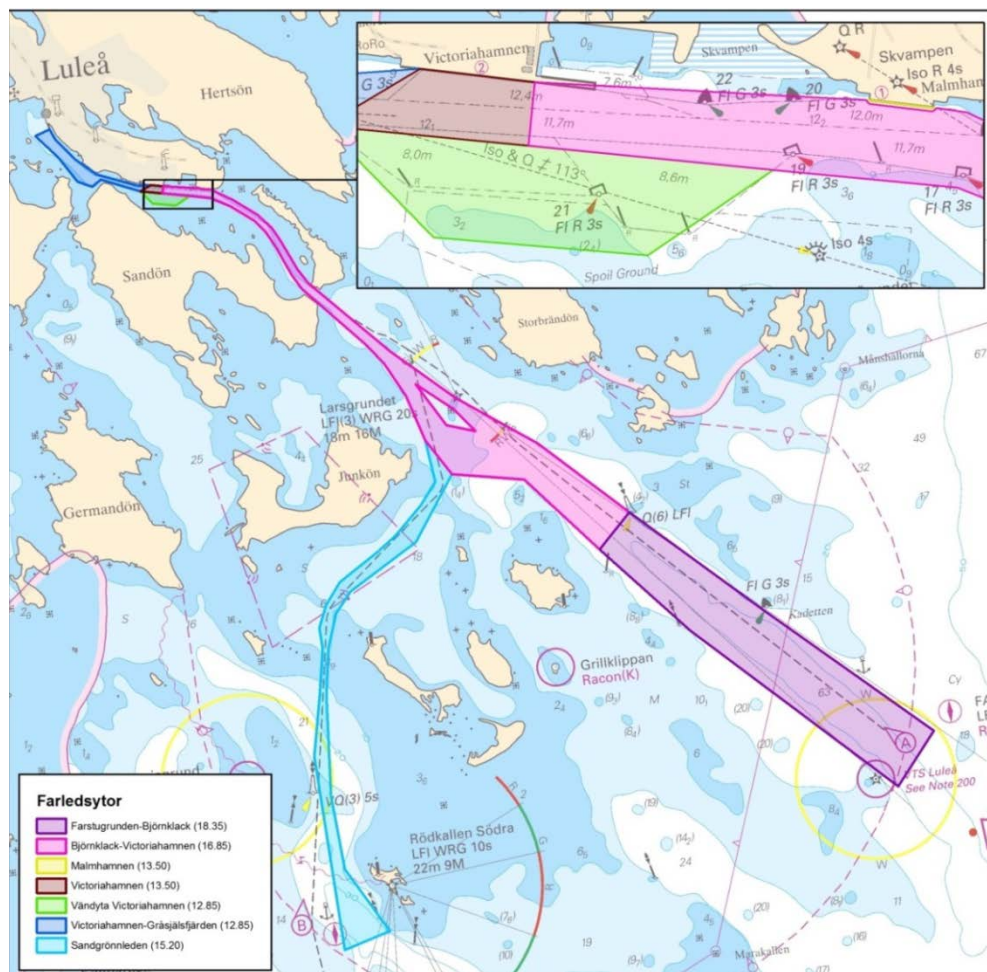
Figur 8 Sjöfart vintertid

Till Luleå hamn anlöper ca 600-700 fartyg per år. För att säkerställa trafikens framkomlighet och sjösäkerhet under anläggningsskedet föreligger behov av åtgärder såsom kommunikationsetablering mellan fartygsenheter, lotsområde, Luleå Hamn AB och UFS (publikation Underrättelse För Sjöfarare) m.m., se teknisk beskrivning kap. 9

Utöver muddringsverksamhet i farlederna kommer även områden inom hamngränsen att beröras, se figur 6 ovan. Sjöfartsverket söker tillstånd för fortsatt muddring av farled nr 763 fram till planerad nybyggnation av kaj. Vidare söks

tillstånd för fördjupning av hamnbassänger vid Victoriahamnen och Malmhamnen till ett ramfritt djup om -13,5 meter samt att fördjupa och utöka vändbassängen utanför Malmhamnen till ett ramfritt djup om -12,85 meter.

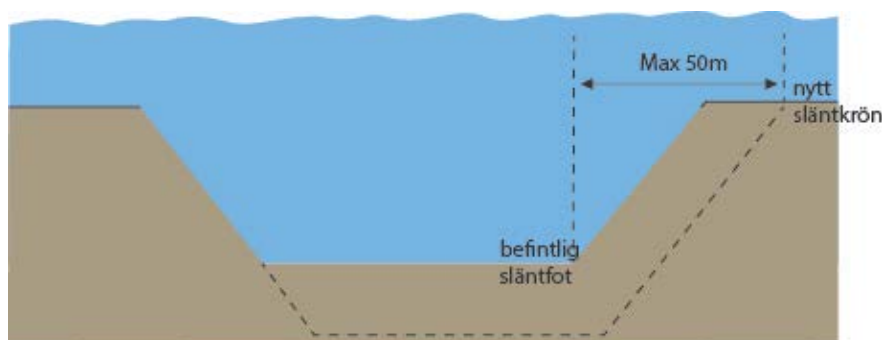
Vid kraftig isbildning kan förhållanden i vändbassängen utanför Malmhamnen påverka möjligheterna att vända fartygen negativt. För att säkerställa vintersjöfartens behov av vändytor, söks därför även tillstånd för fördjupning av farleden genom Svartösund och vändbassäng på Gråsjälsfjärden till ett ramfritt djup om -12,85 m. Den sistnämnda åtgärden kommer dock att företas förrän efter en praktisk utvärdering av dess behov.



Figur 9 Farledsytor

Erforderliga slänter kommer att anläggas längst fördjupade områden. Det särskilda yrkandet därom har framställts för tydlighets skull. Farledens koordinater utgår nämligen endast från slänftotens läge. Slänterna anläggs vid muddring för

att förhindra ras och kommer att sträcka sig utanför farledskanterna i varierande utsträckning beroende på omgivningsmaterialets kvalitet. I friktionsmaterial såsom dy/silt/sand har beräknats en släntlutning av 1:3 och i morän en släntlutning av 1:1.



Figur 10 Typsektion av farled

En anpassning av befintliga erosionsskydd till nytt farledsdjup längs Klubbnäsgenombrottet kommer också att företas.

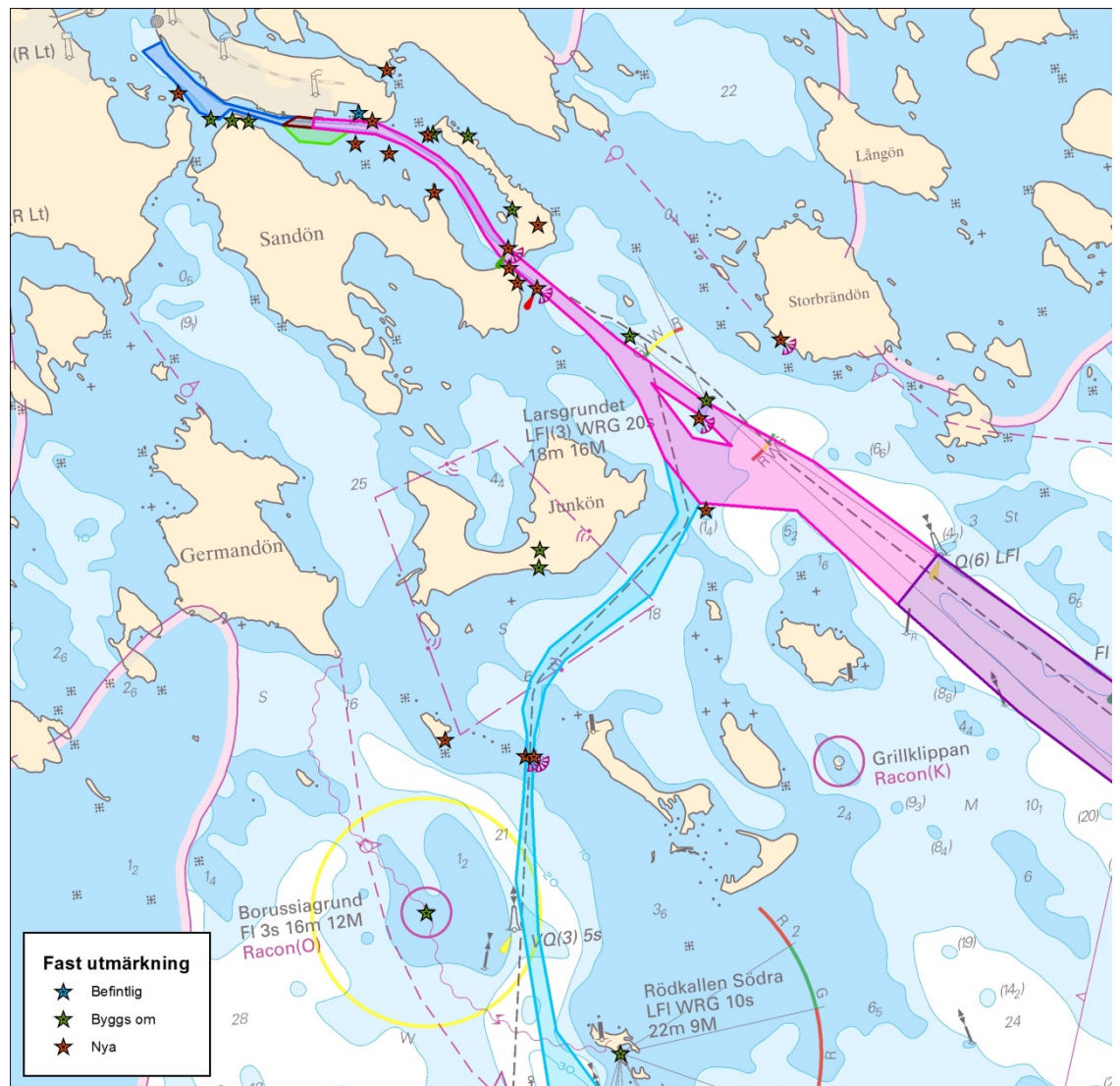
Förutom tillstånd för vattenverksamhet söks också tillstånd för förbättrade sjösäkerhetsanordningar, såväl fasta som flytande utmärkningar i farleden. De befintliga farledernas utmärkning behöver anpassas till rännans nya bredd och förbättrade säkerhetsförhållanden. De fasta utmärkningarna, dvs. fyrar, är belägna såväl i vattnet som på land och består av sektorfyrar och enslinjer, men även kummel.

Inom vattenområdet kommer följande arbeten att utföras genom fasta utmärkningar:

Fast utmärkning	Totalt antal	På land ¹	I vatten	På land, inom vattenområde ²
Nya	18	7	11	2 (F53, F62)
Rivs	12	6	6	1 (X7)
Större ombyggnad	6	5	1	1 (F4)

¹Inom strandskyddsområde

²Definition av vattenområde enligt 11:2 MB



Figur 11 Fyrar i projektet

5.5.2 Dispens för dumpning av muddermassor

Dumpning av muddermassor utgör inte vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken, utan kräver en dispens enligt 15 kap. miljöbalken för s.k. miljöfarlig verksamhet. Dumpningen är dock en integrerad del i den verksamhet som kommer att bedrivas och ingår därför i ansökan och konsekvensbedömningen såsom följdverksamhet.

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

Den totala volymen som behöver muddras beräknas till ca 22 miljoner tfm³ inklusive övermuddring. Huvuddelen är sand, sandig grus och morän. Cirka 1 miljon tfm³ består dock av berg.

Sjöfartsverkets begäran om dispens för dumpning av muddermassor omfattar såväl Sjöfartsverkets egna muddermassor som hamnens muddermassor. Dock kommer muddermassor med lämpliga geotekniska egenskaper att användas av Luleå Hamn AB för utfyllnad vid anläggandet av Skvampens djuphamn (nyttiggörande). Massbehovet specificeras närmare i Luleå Hamn AB:s ansökan.

Beslut om dumpningsdispens får medges endast om avfallet kan dumpas utan olägenhet för människors hälsa och miljö. Muddermassor tippas vanligen till havs och fem havsområden har i detta projekt bedömts vara lämpliga för dumpning av muddermassor, se bilaga 1b. Platserna har, efter kontakt med SGU, valts ut med hänsyn till botten- och strömningsförhållanden. Områdenas lämplighet har också verifierats av DHI, se bilaga 2g. De dumpningsområden som initialt föreslogs korrigerades efter synpunkter från yrkesfiskare vid samrådsförfarandet.

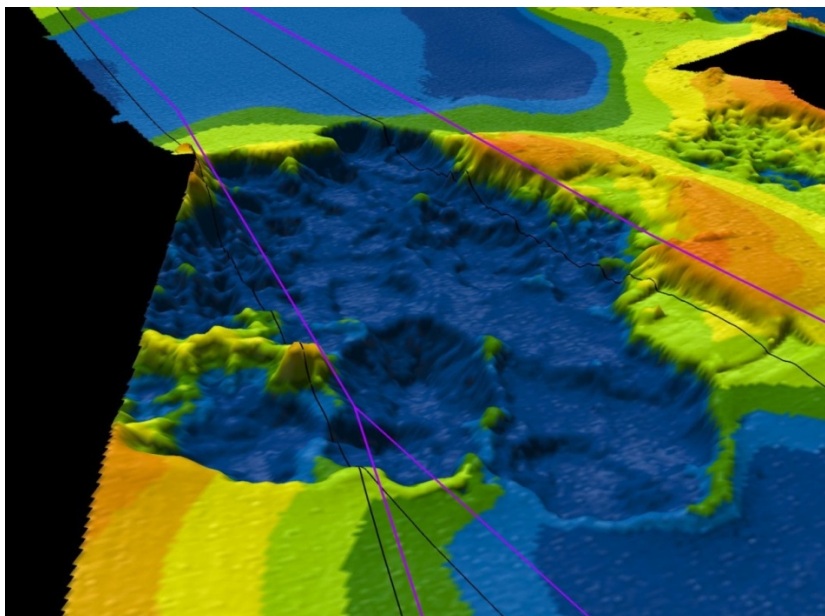
Dumpningsplatserna rymmer totalt drygt 50 miljoner tfm³ och vilket är en större volym än vad som muddras. Avsikten är att behålla en viss flexibilitet från projektets sida för att kunna välja det dumpningsområdet som vid varje tillfälle är mest lämpligt med hänsyn till yttre faktorer såsom sjötrafik, väder, vind, rikt- värden för sedimentspridning m.m.

Sedimentens föroreningsgrad har undersökts inom projektet, se närmare i kap. 5.7.5 nedan. Inom projekt Malmporten har muddermassorna indelats i två kategorier utifrån följande kriterier, där M står för Malmporten:

- **M1**-muddermassor som kan dumpas i föreslagna dumpningsområden utan särskilda restriktioner.
Muddermassor i kategori M1 uppvisar koncentrationer av metaller, PAH-11 och PCB-7 i klass 1-4 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav (Naturvårdsverket, rapport 4914). För TBT är motsvarande koncentration lägre än 100 µg/kg ts.
- **M2**-muddermassor som till följd av sitt föroreningsinnehåll kräver särskild hantering.
I kategori M2 uppträder minst en av följande föroreningar i klass 5 (enligt Naturvårdsverket rapport 4914): metaller, PAH-11 eller PCB-7.
Muddermassor där koncentrationen av TBT överstiger 100 µg/kg ts tillhör också kategori M2.

Av sedimentundersökningar i projektet framgår att det finns ca 530 000 tfm³ M2-muddermassor i projektet. Projektet har undersökt möjligheter att omhändertaga dessa på annat sätt än genom dumpning i havet. Detta följer bl a av den s.k. avfallshierarkin. Sedan ytterligare utredningar vidtagits, är det dock projektet och Sjöfartsverkets uppfattning att det miljömässigt bästa alternativet är att omhändertaga projektets samlade M2-muddermassor genom dumpning i en s.k. djuphåla med skyddstäckning sydväst om Vitfågelskär, se teknisk beskrivning kap. 5. Detta alternativ, tillsammans med andra alternativ, har också diskuterats med samrådande myndigheter.

Alternativet med dumpning M2-muddermassor i djuphålan motiveras i huvudsak av att djuphålan är unik i sitt slag och genom detta särskilt lämplig att nyttja för dumpning. Den är en före detta sandtäkt som skapades av projektet Stålverk 80, då sand sögs upp och transporterades för att fylla ut vid Sandskär. Åtgärderna har inneburit att hålorna i botten har brant sluttande kanter vilket skapar en väl avgränsad djuphåla i förhållande till omkringliggande botten. M2-muddermassorna, som idag huvudsakligen ligger ytligt i området, kommer vid deponering i djuphålan att isoleras från ekosystemet. Detta innebär att varken fysiska eller biologiska processer kan förväntas frigöra föroreningarna eller oxidera sulfiderna på kort eller lång sikt. I syfte att säkerställa att dumpningen kan genomföras helt utan olägenhet för hälsa eller miljön kommer M2-muddermassorna dumpas genom rör hela vägen ner djuphålan och dumpningsområdet kommer att skyddstäckas med M1-muddermassor med en mäktighet om ca 3 meter. Djuphålans unika utformning syns tydligt på bilden nedan.



Figur 12 Djuphåla SV Vitfågelskär

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

M2-muddermassorna förekommer huvudsakligen ytligt i bottensedimenten och för att undvika spridning av dessa kommer muddring att ske genom miljömuddring, se teknisk beskrivning, kap.3. Dumpning ner till djuphålan kommer att ske via rör eller liknande metod, för att minimera kontakten med vattenpelaren och därigenom minska risken för spridning. M2-muddermassorna ska sedan täckas med ca 3 meter s.k. M1-muddermassor för att skapa en skyddstäckning och ett tätt skikt som förhindrar spridning av föroreningar. Denna hantering av M2-muddermassorna i djuphålan säkerställer att förvaringen sker i syrefria förhållanden avskilt från ekosystemet. För närmare beskrivning av förfarandet av hänvisas till teknisk beskrivning, kap. 5.2.

Alternativ till djuphålan är omhändertagande av muddermassor via landdeponering. I detta projekt har utretts att landdeponi inte är praktiskt genomförbart mot bakgrund av att det dels tar stora landarealer i anspråk och innebär omfattande transporter med lastbil, dels utgör risk för oxidering av M2-muddermassornas sulfidinnehåll, se bilaga 2o.

För det fall att mark- och miljödomstolen inte ger tillstånd till dumpningen av M2-muddermassorna i djuphålan, kan dessa istället nyttiggöras inom anläggningsprojektet i Skvampen. Avseende sistnämnda åtgärd lämnar Sjöfartsverket således massorna till Luleå Hamn AB:s förfogande. Nyttiggörandet kommer under sådana förhållanden, dvs. vid avslag av yrkande 1.2 b), att ske inom ramen för det tillstånd som söks av Luleå Hamn AB till anläggande och drift av ny djuphamn, se Luleå Hamn AB:s ansökan, alternativt till annan verksamhet med tillstånd.

5.5.3 *Natura 2000, naturvårdsföreskrifter och strandskydd*

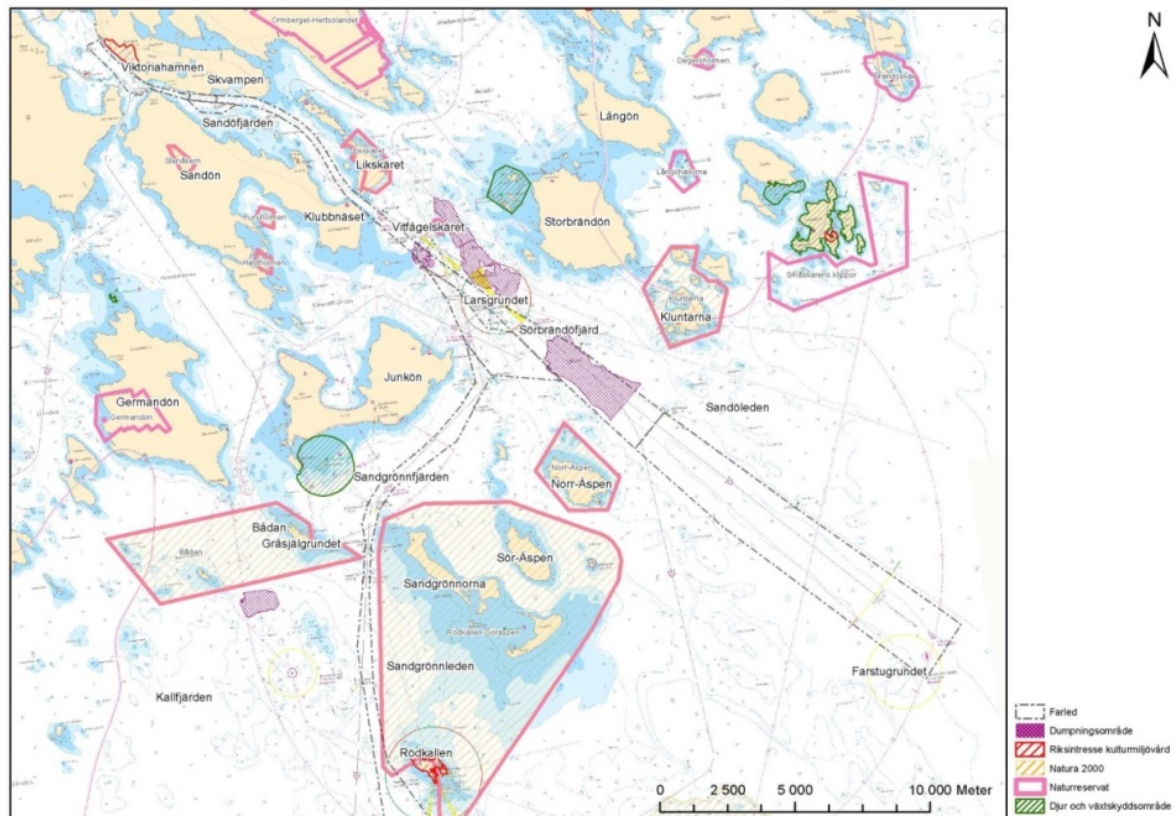
Inom projektområdet förekommer Natura 2000-områden och naturreservaten Bådan och Likskäret, som ska prövas enligt 7 kap miljöbalken. Projektets påverkan på miljön i dessa områden redovisas i ansökans miljökonsekvensbeskrivning, kap. 8.1 samt kap. 5.6.5 nedan.

Av miljökonsekvensutredningen framgår att planerade åtgärder inte påverkar Natura 2000-området och inte heller står i strid med föreskrifterna för naturreservaten, med undantag för störning av arbeten på land under häckningsperiod, se föreslaget villkor 9.

Som beskrivits ovan under 5.6.1 kommer Sjöfartsverket att uppföra nya fasta utmärkningar. Fyrarnas påverkan på landmiljön har utretts och de kommer inte att försämra livsvillkoren för djur- och växtarter, se bilaga 2 kap. 8.3.

De fasta utmärkningarnas funktion och placering är nödvändig för sjösäkerheten och behovet kan inte tillgodoses på annat sätt. Det innebär vidare att

utmärkningarna också är nödvändiga för genomförandet av farledsprojektet. Påverkan på strandskyddets syfte är därmed godtagbara.



Figur 13 Karta Natura 2000 och naturservat

5.6 Miljökonsekvensbeskrivning

5.6.1 Allmänt

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för projektet, bilaga 2. I den redovisas projektets miljöpåverkan och konsekvenser samt alternativ som har utretts. Nedanstående ska endast betraktas som en sammanfattning av denna. Viktigt att understryka är dock att de miljökonsekvenser som projektet kan medföra endast uppstår under anläggningskedet.

5.6.2 Redovisning av alternativ

I miljökonsekvensbeskrivningens kap. 6 finns en närmare redovisning över vilka alternativ som projektet har utrett inom följande områden:

- farledsutmärkning,

Datum
 2015-10-16

 Vår beteckning
 15-01494

- farledskapacitet och design,
- omhändertagande av muddermassor samt
- dumpningsområden.

Trafikverkets ÅVS redovisar olika alternativ avseende förbättringar i farledssystemet och utskeppningshamnar, bilaga 10. Av denna framgår att föreslagna arbeten är det samhällsekonomiskt bästa alternativet. Den farledssträckning som valts är också anpassad till ett s.k. Östersjömax.

Angående val av dumpningsplatser samt omhändertagande av muddermassor hänvisas till kap. 5.5.2 ovan. Att dumpa M2-muddermassor i den särskilt avgränsade djuphålan har ansetts vara det miljömässigt bästa alternativet.

Åtgärderna har i miljökonsekvensbeskrivningen jämförts med ett s.k. nollalternativ. Vid nollalternativet kommer farlederna att behålla nuvarande djup och bredd, vilket innebär en fortsatt begräsning av fartyg som kan anlöpna Luleå hamn. Ökning av godstransporter kan då endast ske genom ökad läktring och tätare trafik, vilket anses vara ett sämre alternativ såväl utifrån konkurrens- som miljömässiga aspekter. En samlad riskanalys har vidare genomförts som visar att de planerade åtgärderna innebär en väsentligt säkrare farled än nollalternativet, se bilaga 2m.

5.6.3 Riksintressen

Projekt Malmporten planeras i ett område där det förekommer flera riksintressen. Någon bestående påverkan av dessa kommer dock inte att äga rum. Nedanstående tabell är en sammanfattning av riksintressen, men för närmare beskrivning av dessa hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen, kap. 7.

Riksintresse	Påverkan
Luleå hamn och farlederna in mot hamnen är riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken.	Projektet innebär en fördjupning och breddning av farlederna samt förbättrad säkerhet och är därför positivt för utvecklingen av riksintresset. En förutsättning för projektet är att befintlig sjöfart inte ska påverkas i anläggningsskedet (villkor 8).
Luleå skärgård och Junkön är av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap 5 § miljöbalken. Hamnen i Lövsjär är utpekad som fiskehamn av riksintresse för yrkesfiske.	Anläggningsarbetet bedöms inte medföra sådana konsekvenser att fisket skadas över tid. För anläggningsskedet har hänsyn tagits till yrkesfiskets intressen och samråd har genomförts med berörda fiskare.

Datum
2015-10-16

 Vår beteckning
15-01494

Riksintresse	Påverkan
Skärgården utanför Lule älvs mynning är utpekad som riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken.	I driftskedet innebär den säkrare farleden minskad risk för utsläpp av olja och andra petroleumprodukter till vattenmiljön inom riksintresseområdet, vilket bedöms som positivt för utvecklingen av riksintresset. Den tillfälliga störning som kan uppstå under anläggningsskedet bedöms inte påverka områdets värden i sådan utsträckning att det kan anses uppstå påtaglig skada på riksintresset.
Norrbottens skärgård är av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken.	Projektet medför inga permanenta konsekvenser för riksintresset. Under anläggningsskedet kommer delar av riksintresset att störas av buller och grumling. Genom föreslagna åtgärder kan dock påverkan reduceras så att påtaglig skada inte bedöms uppstå.
Hela kustområdet och skärgården i Norrbotten från Bondöfjärden till riksgränsen mot Finland omfattas av särskilda geografiska bestämmelser enligt 4 kap 1-2 §§ miljöbalken.	Projektet medför inga permanenta konsekvenser för riksintresset. Under anläggningsskedet kommer delar av riksintresset att störas av buller och grumling. Genom föreslagna åtgärder kan dock påverkan reduceras så att påtaglig skada inte bedöms uppstå.
Rödkallen är av riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap 6 § miljöbalken.	Projektet berör inte Rödkallen direkt.
Järnvägen till Luleå hamn är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken.	En utveckling av järnvägstrafiken ingår i projekt Malmporten och är positivt för utvecklingen av regionen.
Området kring Junkön och skjutfältet är av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap 9 § miljöbalken.	Farlederna finns redan idag och bedöms inte påverka riksintresset ytterligare under drift- eller anläggningsskedet.
På Sandön finns ett kärnområde av riksintresse för rennäringen enligt 3 kap 5 § miljöbalken.	Projektet medför inga konsekvenser för riksintresset.

5.6.4 Vattenmiljö

Norrbottens skärgård utanför Luleå har höga naturvärden och består huvudsakligen av låga sandöar. Vattenkvaliteten har måttlig till god ekologisk status samt generell god kemisk status. Projektet innebär inte någon försämrad

ekologisk status vare sig under anläggnings- eller driftskedet. Inte heller föreligger det någon risk för överträdelse av gränsvärden för kemisk status till följd av planerade åtgärder, se miljökonsekvensbeskrivningen, kap. 8.4.

Medelvattennivån år 2015 för Strömören ligger på +0,059 meter i höjdsystem RH2000. För närmare information om vattenstånd hänvisas till bilaga 1, kap. 8.

Geologi

De sediment som kommer att muddras består till största del av sand och morän. Närmare beskrivning av sedimentmodellerings- och föroreningsgrader hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen kap. 5.

Vid muddring och dumpning sker alltid ett visst spill av sediment i vattenmassan. Sedimentmodellerings- och utifrån bakgrundskoncentrationer, vattenströmningar m.m. I medeltal är koncentrationerna låga utanför muddrings- och dumpningsområdena. Arbeten i vatten ska dock utföras på ett sätt att störande sedimentspridning begränsas samt att halterna av suspenderade ämnen ska mätas och jämföras med motsvarande halter i särskilda referenspunkter (villkor 2).

Projektet har även undersökt sedimentens föroreningsgrad inom det planerade muddringsområdet med 130 provpunkter, vilket har givit en god uppfattning av sedimentens kvalitet. Som beskrivits ovan i kap. 5.5.2 förekommer i projektet två kategorier av utvärderingskriterier av sediment, där M1 avser muddermassor som kan dumpas i föreslagna dumpningsområden utan särskilda restriktioner, medan M2-muddermassor till följd av sitt föroreningsinnehåll kräver särskild hantering.

Vid den planerade muddringen kommer ca 530 000 t m³ M2-muddermassor uppkomma. Föroreningarna består främst av TBT och PCB. Muddermassorna utgörs av siltig sand eller sandig silt och innehåller i varierande grad sulfid. Sulfiden innebär att muddermassorna så långt möjligt bör hanteras utan tillgång till syre, eftersom oxidation kan medföra bildning av syra. Det sistnämnda innebär även, utöver redovisade praktiska bekymmer, att M2-muddermassorna är olämpliga för landdeponering. Muddringen av M2-muddermassor ska ske genom användande av miljököpa eller motsvarande teknik för att minimera spridning av förorenade sediment (villkor 3).

Fisk

Konsekvenser för fisk och yrkesfisket kan uppstå genom sedimentspridning, sprängning och påslamning av fiskeredskap. Dessa bedöms dock vara små till måttliga, se miljökonsekvensbeskrivningen, kap. 8.2 och 8.5, särskilt sedan sedimentspridningskoncentrationen är generellt sett låga utanför muddrings- och dumpningsområdena.

Avseende sik, lax och siklöja kan tillgången på lekområden och uppväxtområden påverkas eftersom arterna leker i den del av skärgården där muddring och dumpning planeras. Berört vattenområde är stort och det är endast ett begränsat område som påverkas av sedimentspridning. Angående sik och siklöja hanteras dessa i särskilt kontrollprogram av länsstyrelsen, se bilaga 9a.

Sprängning kan skada fiskbeståndet negativt. För att undvika detta kan fisken skrämmas bort genom s.k. akustiska signaler innan sprängning, vilket Sjöfartsverket har tillämpat tidigare och även anger som villkor till denna ansökan (villkor 6).

Bottenfauna och undervattensväxter

Bottenfauna och undervattensväxter hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen, kap. 8.2.

Undersökning av bottenfaunan har utförts och påvisar ett art- och individfattigt bottenfaunasamhälle. Några skyddade eller rödlistade arter påträffades inte och några permanenta konsekvenser till följd av projektet bedöms inte uppstå.

Undersökning av undervattensväxter har ägt rum och indikerar näringsfattiga förhållanden med god eller hög status avseende näringsämnen. Sedimentspridning kan påverka undervattensväxternas tillgång till ljus. Koncentrationerna av grumlande partiklar förväntas dock bli låga utanför muddrings- och dumpningsområdena. Några negativa konsekvenser för undervattensväxter bedöms därför inte uppstå.

5.6.5 Landmiljö

Buller

En bullerutredning har utförts i projektet för anläggningsskedet, se miljökonsekvensbeskrivning, kap. 8.6 samt bilaga 2i. Buller uppstår huvudsakligen från mudderverken, vilket innebär att val av mudderteknik påverkar bullernivåerna.

Sjöfartsverket kommer under anläggningstiden att i möjligaste mån följa de riktvärden för buller som fastställs i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15), men kan inte utesluta tillfälliga överträdelser på grund av arbetets karaktär (villkor 7). Under anläggningsskedet riskerar således ett fåtal bostäder att dagtid utsättas för bullernivåer över 60 dBA. Ett antal bostäder riskeras också nattetid utsättas för bullernivåer över 45 dBA. Då mudderverken rör sig utmed farleden begränsas risken för störning till enstaka veckor på respektive plats, varför den samlade påverkan bedöms vara måttlig.

Geografiska områden

Som en konsekvens av kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleden behöver Sjöfartsverket anlägga nya fasta utmärkningar i området. Platser för fasta utmärkningar kommer bl a att ligga inom Natura 2000-områden och naturreservat. Som underlag för anläggandet har en särskild inventering avseende naturtyper och vegetation skett på berörda platser, se miljökonsekvensbeskrivning, kap 8.3. Några konsekvenser för landmiljön kommer inte uppstå på grund av nya fasta utmärkningar, med undantag för de två fyrarna som anläggs på Storbrändön (F9) och Gråsjälgrundet (F53) där naturvärdena är förhöjda samt Likskäret (F19) som ligger inom Natura 2000-område. På grund av den ringa omfattningen av ytan som ianspråkats bedöms de negativa konsekvenserna vara små.

Hela kustområdet och skärgården i Norrbotten från Bondöfjärden till riksgränsen mot Finland omfattas av särskilda geografiska bestämmelser enligt 4 kap 1-2 §§ miljöbalken. Inom detta område ska turismens och friluftslivets intressen, främst det rörliga friluftslivet, särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Som beskrivits ovan under kap. 5.6.3 påverkar projektet inte riksintresset för friluftslivet.

För att natur- och vattenmiljön inte ska skadas till följd av olämplig kemikaliehantering under anläggningsskedet, ska mudderverken som används vid utförandet vara lämpliga att nyttjas i miljöerna samt, i möjligaste mån, ha drivmedel och oljor som är miljöanpassade (villkor 5).

Natura 2000 och naturreservat

Projekt Malmporten planeras i ett område där det förekommer flera Natura 2000-områden, nämligen Furuholmen, Hästholmen, Likskäret, Kluntarna, Norr-Äspen, Rödkallen-Söraspen och Bådan. Som framgår av tabellen nedan bedöms inte Projektet Malmporten påverka några av dessa områden.

Natura 2000 och naturreservat	Påverkan
Furuholmen	Furuholmen är så långt från arbetsområdet att det inte berörs.
Hästholmen	Hästholmen är så långt från arbetsområdet att det inte berörs.
Likskäret	Planerade åtgärder, både de som genomförs i vatten, framförallt muddring av farleden, och de som genomförs på land för de nya fyrarna, bedöms inte i någon del innebära att utpekade naturtyper för Natura 2000-området påverkas över tid.

Datum
2015-10-16

 Vår beteckning
15-01494

Natura 2000 och naturreservat	Påverkan
Kluntarna	Kluntarna är så långt från arbetsområdet att det inte berörs.
Norr-Äspen	Ligger på för stort avstånd från arbetsområdena för att kunna påverkas.
Rödkallen-Söräspen	Rödkallen-Söräspen är så långt från arbetsområdet att det inte berörs.
Bådan	Planerade åtgärder, både de som genomförs i vatten, framförallt muddring av farleden, och de som genomförs på land för de nya fyrarna, bedöms inte i någon del innebära att utpekade naturtyper för Natura 2000-området påverkas över tid.
Endast naturreservat	
Vitfågelskäret	Reservatets restriktioner berörs inte.

Kulturmiljö och marinarkeologi

Delar av Likskäret, Kluntarna, Junkön och Rödkallen ingår i länsstyrelsens kulturmiljöprogram, se miljökonsekvensbeskrivning, kap. 8.9. Någon fysisk påverkan på Rödkallen kommer inte att ske. Överhuvudtaget bedöms konsekvenser ur kulturmiljöperspektiv vara marginella.

Ett antal marinarkeologiska fornlämningar eller indikationer på sådana kommer att påverkas. Att dessa muddras bort eller täcks ger effekter på det kulturhistoriska värdet då lämningarna i de flesta av dessa fall försvinner. Detta får konsekvenser för den marinhistoriska miljön och försämrar förståelsen av denna. Konsekvensen kan till viss del reduceras av att lämningarna undersöks och dokumenteras innan byggstart. Arbetena kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen, vilket kommer att sökas i särskild ordning.

Ornitologi

Skärgården hyser ett rikt fågelliv. Här finns både rödlistade och skyddade arter. Många arter häckar på öarna och såväl sjöfåglar som rovfåglar, exempelvis fiskgjuse och havsörn, får sin föda från de omgivande vattenområdena.

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

Bullernivåer kan påverka fåglar under häckningsperioden. Födösök för fiskätande fågel kan också påverkas av grumlande arbeten genom försämrad sikt. Fåglarna är dock flyttbara och bedöms erfarenhetsmässigt klara den påverkan som uppstår för födosök bra. Varje enskilt område bedöms dock endast påverkas av buller från muddring under en säsong och påverkan bedöms därför inte innebära någon mätbar effekt för skärgårdens bestånd.

Av miljökonsekvensbeskrivningens kap. 8.3 framgår att planerade åtgärder inte störs på ett oacceptabelt sätt och under begränsad tid. Se även villkor 9.

5.7 Inverkan motstående intressen

5.7.1 Enskilda sakägare

Som sakägare i vattenmål avses de fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som direkt berörs av vattenverksamheten genom att mark eller vatten inom aktuell fastighet tas i anspråk för verksamheten. Denna ansökan berör inget enskilt vatten, utan fastigheter som tas i anspråk för projektet är allmänna alternativ tillhör Luleå kommuns rådighet. Avseende rådighet hänvisas till kap. 5.2 ovan.

Som sakägare enligt miljöbalken anses även de fastighetsägare eller nyttjanderättshavare som berörs av ansökt verksamhet genom buller eller liknande. Sjöfartsverket har med hjälp av Lantmäteriet upprättat en fastighetsutredning för att fastställa vilka fastighetsägare som kan omfattas av detta. Fastighetsutredning i sin helhet finns i bilaga 5 och sakägarförteckningen utgår från utredningsområdets utbredning avseende muddrings- och dumpningsområden, nya fasta utmärkningar samt upprättad bullerutredning.

Under anläggningsfasen kommer tre ledningar att behöva flyttas/lyftas/läggas om, se teknisk beskrivning, kap. 10. Kontakter med Luleå Energi AB har inletts i syfte att nå en överenskommelse om flyttningen/ändringen av ledningarna.

5.7.2 Fiskeavgift

Sjöfartsverket har låtit sakkunnig fiskeexpert beräkna skälig fiskeavgift genom en värdering av permanenta och kortsiktiga skador utifrån följande tre bedömningsgrunder: rekryteringsområden, betesbottnar samt försvårande av fiske, bilaga 11. Sjöfartsverket har erbjudit sig att erlægga en särskild avgift om 300 000 kr för främjande av fisket i det vatten som berörs av vattenverksamheten eller inom något angränsande vattenområde, se yrkande 1.1 m).

5.7.3 Ersättning till yrkesfiskare

Yrkesfiskare verksamma i Sandöfjärden och Brändöfjärden kommer att beröras av projektet. I området finns 17 aktiva yrkesfiskare. Av fiskeriutredning framkommer att sökta åtgärder endast kan medföra marginell skada på allmänt fiske, bilaga 2d.

En dialog har påbörjats i syfte att finna en frivillig överenskommelse avseende ersättning till yrkesfiskarna.

6 Förslag till villkor

Allmänt

1. Verksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad Sjöfartsverket angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.

Vattenverksamhet och dumpning

2. Arbeten i vatten ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning begränsas i möjligaste mån. I kontrollpunkter belägna på ett avstånd av ca 500 m från varje muddrings- respektive dumpningsområde ska haltorna suspenderade ämnen i vattenmassan mätas och jämföras med motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt. Om bidraget från verksamheten vid mätningen överstiger 100 mg/l ska åtgärder vidtas så att värdet kan innehållas. Detsamma gäller muddring av M2-muddermassor överstigande ett värde om 50 mg/l. Mätningarna ska utföras på det sätt som framgår av ingivet förslag till kontrollprogram, vilket efter samråd med tillsynsmyndigheten får justeras allteftersom verksamheten fortskrider.
3. Muddring av M2-muddermassor ska ske genom användande av miljökopa eller motsvarande teknik för att minimera spridning av förorenade sediment.
4. Muddermassorna ska dumpas med bottentömmande pråmar och placeras jämnt inom dumpningsområdena. Dumpningen får medföra en minskning av djupet inom respektive dumpningsområde och uppfyllnad får ske upp till nivåer angivna i nedanstående tabell. Ackumulationsförhållandena inom dumpningsområdena ska bibehållas.

Datum
2015-10-16Vår beteckning
15-01494

Område	Nivå(m)	Volym (m ³)	Area (m ²)
O Vitfågelsskäret	20	9 288 000	1 097 000
Junköfjärden	25	7 681 000	2 288 000
SV Vitfågelsskäret	20	1 689 000	397 500
Sörbrändöfjärden	35	32 322 000	4 501 000
V Sandgrönn	15	2 501 000	992 000

Referensnivå RH2000

M2-muddermassor får endast dumpas i djuphålan SV Vitfågelskär, som markerats i den tekniska beskrivningen, kap. 5. Vid dumpningen ska särskilda åtgärder vidtas i syfte att minimera muddermassornas kontakt med vattenpelaren. Efter utförd dumpning ska muddermassorna täckas med en skyddstäckning motsvarande ca tre meter M1-muddermassor. Utökad kontroll kommer att ske i enlighet med förslag till kontrollprogram.

- Sjöfartsverket ska säkerställa att mudderverken som används vid utförandet är besiktade och i övrigt är lämpliga att nyttjas i känsliga natur- och vattenmiljöer. De drivmedel och oljor som används ska i möjligaste mån vara miljöanpassade. Beredskap ska finnas vid olycka genom att saneringsutrustning finns lätt tillgänglig.
- Före sprängning ska åtgärder vidtas i syfte att säkerställa att obehöriga uppehåller sig på säkert avstånd från sprängningen och eventuell fisk ska skrämmas bort från sprängningsområdet genom akustiska signaler.
- Buller från tillståndsgivna vattenarbeten ska i möjligaste mån vid bostäder begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.
- Sjöfartsverket ska i möjligaste mån vidta åtgärder för att sjötrafiken inte ska påverkas under anläggningstiden. Detta innebär att Sjöfartsverket kommer att ombesörja såväl erforderlig tillfällig utmärkning i farleden som information till sjötrafiken om anläggningsarbetet under genomförandet.
- Arbeten på land med fyrrar på Gråsjälgrundet (fyr nr F53), Storbrändön (F9) och Likskäret (fyr nr F19) får inte ske under häckningssäsong för fåglar 1 maj-31 juli.

7 Tillsyn och kontrollprogram

Projekt Malmporten kommer att upprätta en projektorganisation för kontroll av ansökta verksamheter. Vidare kommer anlitate entreprenörer att redovisa kvalitets- och miljöplaner som ska granskas och godkännas av projektorganisationen före arbetets start.

Sjöfartsverket ska senast tre månader innan de tillståndsgivna åtgärderna påbörjas ge in förslag till slutligt kontrollprogram till tillsynsmyndigheten utifrån det kontrollprogram som presenterats i målet, se bilaga 9.

8 Oförutsedd skada

Med vidtagande av de villkor som Sjöfartsverket åtar sig i ansökan bedöms verksamheten inte medföra något intrång av betydelse för sakägarkretsen, med undantag för en ersättning till yrkesfiskarna för utebliven arbetsinkomst. Det sistnämnda kommer att sannolikt att behandlas genom en överenskommelse direkt med fiskarna. Någon ersättning erbjuds därför inte i målet.

Skulle skador uppkomma för någon sakägare på grund av vattenverksamheten bör frågan om ersättning kunna hanteras enligt reglerna om oförutsedd skada. Sökanden föreslår att tiden för framställande av anspråk på grund av oförutsedd skada fastställs till tio (10) år från arbetstidens utgång.

9 Samråd

Samråd har genomförts under hösten 2014 med berörda myndigheter, organisationer och allmänhet. Samrådsmöten har också ägt rum i Luleå 12 november 2014. Vidare har ett särskilt samrådsmöte hållits med yrkesfiskarna i Luleå den 22 januari 2015.

Efter länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har ett kompletterande samråd hållits med berörda myndigheter, allmänhet och yrkesfiskare under maj 2015, med samrådsmöte i Luleå den 6 maj. Samrådsredogörelse i sin helhet finns i bilaga 4.

Utöver de formella samråden har en kontinuerlig dialog ägt rum med länsstyrelsen i Norrbotten, Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket.

10 Tillåtlighet

Trafikverket har i samhällsekonomisk analys, bilaga 3, bedömt projektet som samhällsekonomiskt lönsamt, då det bidrar till en välfärdsökning eftersom intäkterna av projektet överstiger kostnaderna. Det är vidare Sjöfartsverkets uppfattning att föreslagen vattenverksamhet sker i enlighet med 11 kap 6 § miljöbalken, främst med hänsyn till nedanstående.

Vattenverksamheten i Projekt Malmporten har en beräknad investeringskostnad om 1,6 miljarder kr. Trafikverket har i ÅVS, bilaga 10, gjort bedömningen att malmbrytningen kommer att öka i sedan tidigare etablerade områden där malmen redan idag transporteras vid Luleå hamn, men också i områden som ur geografiskt hänseende gör malmtransport via Luleå hamn intressant. Luleå Hamn AB har också tagit fram ett övergripande mål för projektet där hamnen år 2020 ska kunna nå en transportvolym på 20 miljoner ton över kaj årligen, vilket innebär en dryg fördubbling av dagens volymer. Ur såväl kostnads- som miljösynpunkt bedöms vidare sjötransporter vara det bästa alternativet för transport av järnmalm från regionen.

Projekt Malmporten motiveras vidare av en nödvändig anpassning till det s.k. SECA-direktivet som styr fartygens utsläpp av svavel. Direktivet reglerar svaveldioxidutsläpp från fartygsbränsle och syftar till att minska utsläppen, vilket dessvärre påverkar sjöfartens fraktkostnader negativt. För att neutralisera kostnadseffekterna av SECA-direktivet och minska utsläppen behöver större fartyg kunna anlöpa hamnarna. Större fartyg rymmer ökade lastvolymer och således minskar både utsläppen och kostnaderna per fraktad enhet.

Avslutningsvis motiveras Projekt Malmporten också av krav på ökad sjösäkerhet. Genom anpassning till internationella rekommendationer för farledsdimensionering (PIANC) ökar marginalerna i farleden, vilket även minskar risken för olyckor.

11 De allmänna hänsynsreglerna

De allmänna hänsynsreglerna har iakttagits vid utformandet av de planerade åtgärderna.

Sjöfartsverket uppfyller kunskapskravet då verket dels besitter gedigen kunskap internt genom ett antal tidigare farledsprojekt, dels har inhämtat erforderliga utredningar om de planerade åtgärdernas effekter genom konsulter inom miljö, sedimentprovtagning och geoteknik. Framtagna underlag bygger på information

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

från utförda undersökningar inom projektet samt tidigare erfarenheter och forskningsresultat.

Försiktighetsprincipen iakttas i och med att lämpliga skyddsåtgärder föreslås och principen iakttas såväl vid muddringsmetoder och åtgärder vid dumpningsplatserna. Krav på bästa möjliga teknik kommer att ställas vid upphandling av arbetet. De produkter som kan komma att användas för den planerade verksamheten är kemikalier för fordon och fartyg, som bränsle, smörjmedel och rengöringsmedel. Produktvalsprincipen kommer till uttryck genom att krav ställs att entreprenören att införskaffa drivmedel och oljor som i möjligaste mån är miljöanpassade, jämför villkor 5.

Ifråga om hushållnings- och kretsloppsprincipen kommer Sjöfartsverket att använda lokala material vid konstruktion av anläggningar. Vidare kommer muddermassor av rätt geoteknisk kvalitet att nyttiggöras som anläggningsmaterial vid utbyggnation av Skvampen. För att undvika onödiga etableringskostnader och ökade belastningar under anläggningsskedet kommer projekten också att samköras.

Alternativa lokaliseringar i enlighet med lokaliseringsprincipen har diskuterats i miljökonsekvensbeskrivningen för uppläggnings- och dumpningen av muddermassor. Utifrån de överväganden som redovisas där bedöms huvudalternativet med dumpning av muddermassor i befintlig djuphåla att vara det miljömässigt bästa alternativet. Lokaliseringsprincipen har även beaktats vid planering av fasta utmärkningar, vars funktion och placering är nödvändig för sjösäkerheten och behovet kan inte tillgodoses på annat sätt.

Sjöfartsverket avser att genomföra muddringen för att förbättra tillgänglighet, framkomlighet och sjösäkerhet för sjöfarten och näringslivet. Denna ansökan utgör en bra avvägning mellan olika allmänna intressen samt mellan enskilda och allmänna intressen.

Verksamheten kommer att utföras så att skador på miljön minimeras. För att förekomma skador har utredningar gjorts av sedimentens innehåll av föroreningar och geoteknisk stabilitet i området. Om skador trots allt uppkommer är Sjöfartsverket medveten om projektets ansvar för att avhjälpa dessa.

12 Ersättningsfrågor

Åtgärderna bedöms inte förorsaka någon ersättningsgill skada på omgivningen.

Avseende ersättning till yrkesfiske har en dialog inletts för att finna lämplig ersättningsmodell.

13 Arbetstid

Genomförandetiden för ett projekt av denna storlek kan variera betydligt beroende på externa faktorer, såsom väderförhållanden och tillgången till lämplig utrustning, samt de begränsningar som föreskrivs för genomförandet med hänsyn till enskilda och allmänna intressen.

Sjöfartsverket har yrkat fastställelse av arbetstiden för ansökan till 10 år från den dag då tillståndsdomen vinner laga kraft. Arbetet bedöms kunna genomföras under tre-fyra år, med förhoppning om start år 2017. Till grund för yrkandet om 10 års arbetstid åberopas såväl lokala väderförhållanden som frågor om projektets finansiering. Vidare ska eventuellt behov av ytterligare vändbassäng, yrkande 1.1b) ovan, hinna utvärderas.

Projekt Malmporten är vidare uppdelad i två faser; Farledsutredning (fas 1) och Genomförande (fas 2). Denna tillståndsansökan tillhör den första faser. Farledsutredningen har en beräknad totalsumma om 50 mkr, där EU-medel finansierar 50 % av totalkostnaden.

Vattenarbeten i Luleå kan endast utföras under den isfria perioden, som är cirka mitten av maj till mitten av november. Under dessa månader förutsätts arbeten genomföras dygnet runt, se dock förslag till villkor. Arbetena rör sig dock längs farleden, varför enskilda områden bara berörs under en kortare period.

14 Verkställighetsförordnande

Mot bakgrund av vad som anförts ovan angående arbetstiden samt med beaktande av den relativt korta arbetsperioden (maj-november) är det av betydelse för Sjöfartsverket att kunna påbörja de planerade arbetena omedelbart efter dom.

Datum
2015-10-16

Vår beteckning
15-01494

15 Ansökningsavgift

Ansökningsavgift för prövningen av vattenverksamhet ska bestämmas till 400 000 kr enligt 3 kap. 4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

16 Aktförvarare

Såsom aktförvarare föreslås projektadministratören Anneli Töyrä, Luleå Hamn AB, Strömörvägen 9, 974 37 Luleå, tel 0920-456805, e-post anneli.toyra@portlulea.com.

Ansökan med bilagor finns även tillgänglig på Projekt Malmportens hemsida: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Projekt-Malmporten/>

17 Övrigt

Sjöfartsverket hemställer att ansökan handläggs gemensamt med Luleå Hamn AB:s ansökan om mark- och miljödomstolen finner detta lämpligt.

Som ovan



Lisa Lewander