

# LULEÅ HAMN

PORT OF LULEÅ · SWEDEN



PROJEKT MALMPORTEN – SKVAMPENS DJUPHAMN

**Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av ny djuphamn och ändring av verksamheten vid Luleå hamn i Luleå kommun, Norrbottens län**

Oktober 2015



**Samfinansierat av EU**

Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

**INNEHÅLL**

YRKANDEN .....	4
FÖRSLAG TILL VILLKOR .....	6
BAKGRUND .....	8
TIDIGARE PRÖVNING.....	9
UTVECKLING AV ANSÖKAN.....	13
1 Orientering .....	13
1.1 Ansökan.....	13
1.2 Omgivningsförhållanden.....	14
1.3 Planeringsförutsättningar m.m. ....	17
1.4 Höjdsystem m.m. ....	17
2 Rådighet .....	17
3 Verksamhetsbeskrivning .....	18
3.1 Allmänt .....	18
3.2 Anläggningskedet .....	18
3.2.1 Inledning .....	18
3.2.2 Anläggande och rivning av tillfällig kaj .....	19
3.2.3 Utrivning av kolpir .....	19
3.2.4 Muddring, borrar och sprängning .....	19
3.2.5 Invallning .....	21
3.2.6 Landbyggnad .....	22
3.2.7 Anläggande av kajer.....	22
3.2.8 Övrigt.....	23
3.3 Driftskedet .....	23
3.3.1 Allmänt.....	23
3.3.2 Exemplifiering av verksamhetens omfattning .....	24
3.3.3 Fartygsservice.....	25
4 Inverkan på enskilda fastigheter .....	25
5 Ersättning till sakägare .....	26
6 Miljöpåverkan och försiktighetsmått .....	26
6.1 Inledning .....	26
6.2 Anläggningsskedet.....	26
6.2.1 Vattenmiljön .....	26
6.2.2 Luft .....	27
6.2.3 Buller och vibrationer .....	28
6.2.4 Kemikalier och avfall.....	28

6.2.5	Övrigt.....	29
6.3	Driftskedet .....	29
6.3.1	Utsläpp till luft .....	29
6.3.2	Utsläpp till vatten och mark .....	30
6.3.3	Buller .....	31
6.3.4	Avfall.....	31
6.3.5	Transporter.....	31
7	Tillåtlighet .....	32
7.1	2 kap miljöbalken .....	32
7.1.1	Kunskapskravet.....	32
7.1.2	Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik.....	32
7.1.3	Produktvalsprincipen .....	32
7.1.4	Hushållnings- och kretsloppsprincipen .....	32
7.1.5	Lokaliseringsprincipen.....	33
7.1.6	Skälighetsregeln (2 kap. 7 § miljöbalken).....	33
7.2	11 kap. miljöbalken .....	33
7.3	16 kap. miljöbalken .....	34
7.3.1	Tidsbegränsning av tillståndet (16 kap. 2 § första stycket miljöbalken) .....	34
7.3.2	Tidigare misskötsel (16 kap. 6 § miljöbalken).....	34
8	Kontroll .....	34
9	Samråd .....	34
10	Tidplan m.m. ....	34
11	Underlag för beräkning av ansökningsavgift för vattenverksamheten.....	35
12	Övrigt.....	35
	BILAGOR .....	36

Till

Umeå tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen

### **SÖKANDE**

Luleå Hamn AB, org.nr. 556148-1028, Strömörvägen 9, 947 37 Luleå

**Ombud:** Advokat Mikael Hägglöf, Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB Sveavägen 17, 111 57 Stockholm, tel. 08-662 79 40, fax 08-662 79 41, e post: [mikael.hagglof@froberg-lundholm.se](mailto:mikael.hagglof@froberg-lundholm.se)

### **SAKEN**

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av ny djuphamn och ändring av verksamheten vid Luleå Hamn i Luleå kommun, Norrbottens län

---

### **YRKANDEN**

1. Luleå Hamn AB (bolaget) ansöker om tillstånd enligt miljöbalken till att, i enlighet med vad som närmare beskrivs i ansökan, inom fastigheterna Svartön 18:17, Hertsön 11:1 och Svartöstad 13:36, Luleå kommun,
  - a. anlägga och riva ut tillfälliga kajer,
  - b. riva ut den s.k. kolpiren,
  - c. genom muddring, borring och sprängning avlägsna högst 1 000 000 m<sup>3</sup> (tfm) sediment, morän och bergmassor för kajer, invallning och landbyggnad enligt nedan,
  - d. utföra invallning av den s.k. Skvampen och vattenområdet innanför kolpiren,
  - e. fylla ut vattenområdet innanför invallningen, inklusive det mindre vattenområdet norr om Skvampen (den s.k. Gölen), med muddermassor eller annat lämpligt material, samt
  - f. anlägga högst tre permanenta kajer, var och en dimensionerad för fartyg av Östersjömax, och vidta de utfyllnads- och anläggningsåtgärder som behövs för detta ändamål,

allt enligt markeringar på kartbilden i bilaga A.

## 2. Bolaget ansöker vidare om

- a. tillstånd till ändring av verksamheten vid Luleå hamn innebärande anläggande och drift av en ny djuphamnsdel inom fastigheterna Svartön 18:17 och Hertsön 11:1 (*Skvampens djuphamn*) samt ökning i förhållande till vad som gäller enligt Miljöprövningsdelegationens vid Länsstyrelsen i Norrbottens län beslut 2010-01-27, dnr 551-571 (*grundtillståndet*), av bruttodräktigheten hos de fartyg som får tas emot vid Skvampens Djuphamn till maximalt 150 000, samt
- b. ändring av villkor 5 i grundtillståndet så att det föreskrivs att maximalt 20 000 000 ton gods får hanteras över kaj per år.

## 3. Bolaget yrkar vidare

- a. att arbetstiden för den med ansökan avsedda vattenverksamheten bestäms till tio år från det att tillståndsdomen har vunnit laga kraft;
- b. att tiden för igångsättande av den med ansökan avsedda miljöfarliga verksamheten bestäms till tio år från det att tillståndsdomen har vunnit laga kraft;
- c. att tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten bestäms till fem år räknat från arbetstidens utgång;
- d. att Mark- och miljödomstolen förordnar att blivande tillstånd får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande);
- e. att villkor för verksamheten föreskrivs i enlighet med de förslag som redovisas nedan;
- f. att den ändrade hamnverksamheten i övrigt får bedrivas enligt villkoren i grundtillståndet med den ändring av villkor 5 som yrkas i punkt 2.b ovan;
- g. att Mark- och miljödomstolen godkänner den vid ansökan fogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n); samt
- h. att Mark- och miljödomstolen fastställer prövningsavgiften enligt förordningen (1998:9409) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken till 400 000 kr.

## FÖRSLAG TILL VILLKOR

Bolaget föreslår att det blivande tillståndet – utöver villkoren i grundtillståndet – förenas med följande slutliga villkor.

### Allmänt

1. Om inte annat följer av nedan angivna villkor ska arbeten och verksamhet utföras och bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i målet.

### Vattenverksamhet

2. Arbeten i vatten ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning begränsas i möjligaste mån. I en kontrollpunkt belägen på ett avstånd av ca 500 meter från arbetsområdet ska halterna av suspenderade ämnen i vattenmassan mätas och jämföras med motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt. Om bidraget från verksamheten vid mätning överstiger 100 mg/l, ska åtgärder vidtas så att värdet kan innehållas. Vid muddring av M2-massor<sup>1</sup> är motsvarande värde 50 mg/l.
3. Muddring av M2-massor ska ske genom användande av miljökopa eller motsvarande teknik för att minimera spridning av förorenade sediment.
4. Muddermassor som inte kan nyttiggöras inom Skvampen ska omhändertas av verksamhetsutövare med för ändamålet erforderliga tillstånd och dispenser.
5. Före sprängning ska åtgärder vidtas i syfte att säkerställa att obehöriga uppehåller sig på säkert avstånd från sprängningen och fisk ska skrämmas bort från sprängningsområdet med hjälp av akustiska signaler.
6. Buller från tillståndsgivna arbeten i vatten ska vid bostäder begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.
7. De drivmedel och oljor som används vid muddring ska i möjligaste mån vara miljöanpassade. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig i händelse av spill eller läckage.
8. Bolaget ska i möjligaste mån vidta åtgärder för att sjötrafiken inte ska påverkas under anläggningstiden. Bolaget ska för detta ändamål ombesörja erforderlig utmärkning i anslutning till arbetsområdet och information till sjötrafiken om anläggningsarbetet under genomförandet.

---

<sup>1</sup> Begreppet definieras i avsnitt 3.2.3 nedan.

9. Bolaget ska senast två månader innan vattenverksamheten påbörjas upprätta ett kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten.

#### Hamnverksamhet

10. Villkor 16 i grundtillståndet ska gälla även för hamnverksamheten i Skvampens djuphamn.

Bolaget föreslår vidare att Mark- och miljödomstolen med stöd av 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken överlåter åt tillsynsmyndigheten att föreskriva närmare villkor i följande avseenden.

- a) Skyddsåtgärder och försiktighetsmått vid utsläpp av dagvatten från Skvampens djuphamn.
- b) Kontroll av vattenverksamheten.

Yrkande 2.b under rubriken *Yrkanden* ovan innebär att villkor 5 i grundtillståndet bör ges följande lydelse.

5. Vid verksamheten får maximalt hanteras 20 000 000 ton gods över kaj per år. Om ny typ av gods ska hanteras i hamnen, eller om hanteringen av befintliga godsslag förväntas öka avsevärt, ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan hanteringen startar. Anmälan behöver dock inte göras om det är uppenbart att den typ av gods som avses hanteras inte kan orsaka någon hälso- eller miljöpåverkan vid hanteringen.
-

## BAKGRUND

Malmtransporterna från gruvorna i norra Sverige och Finland närmar sig sitt kapacitetstak, bl.a. på grund av att Malmbanan till Narvik är mycket hårt belastad. Luleå hamn är Sveriges största bulkhamn men kan för närvarande inte ta emot tillräckligt stora fartyg för att kunna erbjuda gruvnäringen ett lämpligt alternativ till hamnen i Narvik.

För att kunna anlöpa Luleå hamn måste de tyngst lastade fartygen antingen lossa en del av sin last på djupt vatten (med hjälp av mindre fartyg) eller dellossas i Oxelösund. Detta är tidskrävande och medför en större miljöpåverkan än vad ett direkt fartygsanlop skulle göra.

För att möjliggöra anlop av fartyg med 15 meters djupgående, s.k. Östersjömax, måste en ny djuphamnsdel anläggas inom Luleå hamn och farlederna in till hamnen, Sandöleden och Sandgrönleden, måste fördjupas. Den nya djuphamnen benämns nedan *Skvampens djuphamn*. Vidare krävs en järnväg till den nya hamndelen för att effektivisera landtransporterna till och från hamnen. Bolaget har därför tillsammans med Sjöfartsverket och Trafikverket inlett ett projekt som utöver den nya djuphamnsdelen innefattar fördjupning av farlederna till hamnen och anläggande av ny järnväg till hamnen. Projektet, som delvis finansieras med EU-medel, går under benämningen *Projekt Malmporten*.

Projekt Malmporten är ett resultat av en åtgärdsvalsstudie som har utförts av Trafikverket i syfte att utreda möjligheten att klara en omfattande ökning av gods från gruvindustrin i Norrbottensregionen. Trafikverket har funnit att övergång till vägtransporter inte är ett realistiskt alternativ samt att Luleå hamn är det bästa alternativet till Narvik av åtta studerade hamnar. Åtgärdsvalsstudien har i sin helhet bifogats Sjöfartsverkets ansökan om tillstånd till fördjupning av farlederna m.m. som denna dag har getts in till Mark- och miljödomstolen.

Såväl anläggandet av den nya djuphamnen som fördjupningen av farleden är tillståndspliktiga åtgärder enligt miljöbalken. Järnvägen omfattas emellertid inte av tillståndsplikt enligt balken. Det gör däremot hamnverksamheten i den nya djuphamnen. Denna tillståndsansökan avser således anläggande och drift av den nya djuphamnen. Som har nämnts ovan ger Sjöfartsverket samtidigt in en ansökan som avser verkets del av Projekt Malmporten.

Bolagets och Sjöfartsverkets ansökningar har en tydlig koppling till varandra i så måtto att den nya djuphamnen förutsätter en fördjupad farled för att fungera som avsett och vice versa. De båda ansökningarna är emellertid tydligt avgränsade i förhållande till varandra. Sjöfartsverket ansvarar för muddring utanför den blivande kajlinjen och all kvittblivning av muddermassor som inte kan nyttiggöras vid anläggandet av Skvampens djuphamn medan bolaget ansvarar för samtliga konstruktionsåtgärder (landbyggnad och kajer och därtill kopplad muddring m.m.). Landbyggnaden utförs huvudsakligen med muddermassor.



## TIDIGARE PRÖVNING

De *vattenverksamheter* som ansökan avser har inte prövats enligt miljöbalken eller tidigare gällande miljölagstiftning. Dåvarande Vattendomstolen vid Luleå tingsrätt har meddelat följande vattendomar som berör Skvampens djuphamn.

Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt har genom dom 2014-02-12, mål M 83-13, lämnat Lövskärs småbåtshamn förening tillstånd till muddring i Lövskärs hamn samt uppläggning av ca 3 500 m<sup>3</sup> muddermassor i vattenområde inom fastigheten Svartön 18:17, den s.k. Skvampen, m.m. Bolaget och Lövskärs småbåtshamn förening har träffat en överenskommelse som kommer att styra samordningen mellan utfyllnadsprojektet och småbåtshamn föreningens uppläggning av muddermassor. Enligt överenskommelsen åtar sig småbåtshamn föreningen att följa bolagets anvisningar beträffande uppläggning av muddermassor. Kopia av överenskommelsen kan ges in vid behov.

Dåvarande Vattendomstolen vid Luleå tingsrätt har genom deldom 1994-05-25, mål VA 27/93, lämnade Luleå kommun tillstånd att på Yttre Sandskär uppföra en 250 meter lång kajanläggning av sandfyllda betongkassuner, utföra vissa muddringsarbeten samt att deponera muddermassor i vattenområdet mellan kolhamnen och den nya Sandskärshamnen. De nu planerade åtgärderna bedöms inte påverka Vattendomstolens deldom 1994-05-25 eller de åtgärder som har tillåtits genom deldomen.

Dåvarande Vattendomstolen vid Luleå tingsrätt har genom dom 1981-02-13, mål VA 7/80, lagligförklarat Svenskt Stål AB:s anordningar för bortledning av vatten från Sandöfjärden till koksverket samt lämnat bolaget tillstånd att bortleda 5000 m<sup>3</sup> vatten per timme. Bolaget kommer att, i nära samråd med Svenskt Stål AB, vidta skyddsåtgärder för att säkerställa att vattentaget inte på något betydande sätt ska påverkas av planerade åtgärder i vatten.

Dåvarande Vattendomstolen vid Luleå tingsrätt har i omgångar lämnat Luleå kommun tillstånd till utvidgning av hamnanläggningarna samt till utfyllnad av vattenområden på och i anslutning till Svartön. Den kolpir som bolaget nu ansöker om tillstånd till att riva ut har kommit till stånd med stöd av Vattendomstolens deldom 1972-09-26, mål VA 7/72 samt deldomarna 1974-06-07 och 1975-05-21 i samma mål. Tillstånden, som även omfattar ett flertal andra åtgärder, har lämnats till Luleå kommun.

Det finns ett flertal andra avgöranden från Vattendomstolen vid Luleå tingsrätt som gäller olika typer av muddring och konstruktionsåtgärder i närheten av Skvampen. Något ytterligare avgörande som direkt berör det område som omfattas av denna ansökan bedöms emellertid inte föreligga.

Miljöprövningsdelegation vid Länsstyrelsen i Norrbottens län har genom beslut 2010-01-27, dnr. 551-571-10 lämnat Luleå kommun, hamnstyrelsen, tillstånd att bedriva hamnverksamhet vid Victoriahamnen, Uddebo oljehamn, Cementakajen, Svartön (gamla malmkajen), Malmhamnen Sandskår samt Strömören på fastigheterna Svartön 18:1, 18:15, 18:17, 18:18, 18:19, 18:20, 18:25, 18:26, 18:27, 18:28 och 18:32 samt Hertsön 11:1 i Luleå kommun. Verksamheten begränsas till mottagning av fartyg med en bruttodräktighet på maximalt 100 000. För tillståndet gäller följande villkor.

1. Om inte annat följer av detta beslut ska anläggningen utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luleå hamn angivit i ansökan och i övrigt åtagit sig i ärendet.

*Hantering och lagring av gods, kemiska produkter och farligt avfall vid samtliga hamndelar*

2. Utrustning för tätning av dagvattenbrunnar ska finnas lättillgängligt i anslutning till ytor där flytande kemiska produkter hanteras.
3. Häls- och miljöfarliga kemiska produkter ska förvaras i täta behållare eller under tak på ytor som är täta och beständiga mot de produkter som lagras, samt hanteras så att spridning av förorening förhindras. Är produkterna flytande ska de dessutom förvaras inom invallning som rymmer den största behållarens volym plus 10 procent av volymen av övriga behållare inom samma invallning. Invallningen ska innesluta förekommande rör- och ventilanslutningar till behållarna.
4. Farligt avfall som består av eller innehåller flytande hälso- eller miljöfarliga ämnen ska förvaras på en tät yta och så att de farliga ämnena inte kan föroreana mark, vatten eller luft och inte heller nå spill eller dagvattennätet.
5. Vid verksamheten får maximalt hanteras 12 000 000 ton gods över kaj per år. Om ny typ av gods förväntas hanteras i hamnen, eller om hanteringen av befintliga godsslag förväntas öka avsevärt, ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan hanteringen startar. Anmälan behöver dock inte göras om det är uppenbart att den typ av gods som avses hanteras inte kan orsaka någon hälso- eller miljöpåverkan vid hanteringen.

Anmälan till tillsynsmyndigheten ska också göras om trafiken med kryssningsfartyg förväntas öka avsevärt i jämförelse med vad som anges i ansökan.

*Särskilda villkor för hantering av oljehaltiga och andra kemiska produkter samt för ofasystemet vid Uddebo oljehamn*

6. Vid lastning och lossning av oljehaltiga och andra kemiska produkter ska skyddslänsar och sorptionsmedel finnas lättillgängligt för att minska risken för spridning i mark- och vattenområdet vid eventuellt spill.
7. Pumpar ska vid lastning och lossning, eller vid annat tillfälle då produkt kan läcka ur installationerna, vara försedda med spillskydd som samlar upp eventuellt spill. Villkoret gäller från och med den 1 januari 2011.

8. Ytor där oljehaltiga produkter hanteras ska vara hårdgjorda, täta och invallade. Dagvattnet från dessa ytor ska samlas upp och avledas till ledningssystemet för oljeförorenat avloppsvatten (ofa-systemet) med efterföljande erforderlig rening.
9. Obehandlat dräneringsvatten från oljedepåernas cisterner får inte tas emot till ofa-systemet.

*Särskilt villkor för lagring av gods vid Victoriahamnen*

10. I händelse av att gods som är förorenat av olja ska lagras i Victoriahamnen, ska erforderliga skyddsåtgärder vidtas som förhindrar att olja kan förorena mark eller vatten.

*Damning vid samtliga hamndelar*

11. Verksamheten ska bedrivas så att risken för störande damning minimeras. I detta syfte ska regelbunden sopning och städning utföras av hamnplanen i Victoriahamnen. Sopning och städning ska utföras i övriga hamnområden vid behov. Uppkommer olägenheter av damning från verksamheten ska erforderliga åtgärder skyndsamt vidtas så att olägenheterna upphör.

*Buller från Malmhamnen Sandskär, Cementkajen, Svartön samt Strömören*

12. Den ekvivalenta ljudnivån från verksamheten vid Cementkajen, Svartön, Malmhamnen Sandskär samt Strömören, får utomhus vid bostäder inte överstiga följande begränsningsvärden.

50 dB(A)	vardagar utom lördagar	kl. 07.00-18.00
45 dB(A)	lördagar, söndagar och helgdagar	kl. 07.00-18.00
45 dB(A)	kvällstid alla dagar	kl. 18.00-22.00
40 dB(A)	nattetid alla dagar	kl. 22.00-07.00

Ifall ljudet innehåller hörbara tonkomponenter ska begränsningsvärden som är 5 dB(A)-enheter lägre än ovanstående värden tillämpas. Momentana ljud från verksamheten får nattetid vid bostäder inte överstiga 55 dB(A) utomhus vid bostäder.

De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom immissionsmätningar eller närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges ovan. Mätningar och beräkningar ska utföras enligt generella anvisningar från Naturvårdsverket. En första kontroll ska göras inom fem år från dagen för detta beslut. Kontroll ska även göras så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra att föreskrivna bullernivåer överskrids.

*Efterbehandling vid samtliga hamndelar*

13. I god tid innan hela eller delar av verksamheten upphör ska en anmälan göras och en efterbehandlingsplan inlämnas till tillsynsmyndigheten. Planen ska beskriva hur undersökning av mark, vattenområden och byggnader ska genomföras samt hur kemiska produkter, farligt avfall och förorenad utrustning ska omhändertas. Planen ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten som också får avgöra om planen kan godkännas.

Följande villkor har föreskrivits efter ett prøvotidsförfarande genom Miljöprövningsdelegationens beslut 2014-12-02, dnr. 551-8453-12:

*Utsläpp till vatten i Uddebo oljehamn*

14. Halten olja, mätt som oljeindex, får inte överstiga 5 mg/l som årsmedelvärde i dagvatten samt i utgående vatten från den centrala reningsanläggningen. Kontroll ska ske genom provtagning av respektive vattenflöde minst en gång per månad.

Halten aromatiska kolväten, analyserad med gaskromatografi/masspektrometri, får inte överstiga 1 mg/l i dagvatten samt i utgående vatten från den centrala reningsanläggningen. Kontroll ska ske genom provtagning av respektive vattenflöde minst en gång per år under perioden från maj till och med augusti. Om en halt över 1 mg/l i något av vattenflödena konstateras, ska nödvändiga åtgärder vidtas. En förnyad provtagning ska utföras inom tre månader från konstaterat överskridande. Halten aromatiska kolväten får då inte överstiga 1 mg/l.

15. Cisternventiler samt vid lågpunkter och luftare ska vara försedda med spillskydd. Tillfälliga spillskydd ska anordnas i samband med reparations- eller underhållsarbeten.

*Buller från Victoriahamnen och Uddebo oljehamn*

16. Den ekvivalenta ljudnivån från verksamheten vid Victoriahamnen och Uddebo oljehamn får utomhus vid bostäder inte överstiga:

55 dB(A)	vardagar utom lördagar	kl. 07.00-18.00
50 dB(A)	lördagar, söndagar och helgdagar	kl. 07.00-18.00
50 dB(A)	kvällstid alla dagar	kl. 18.00-22.00
45 dB(A)	natttid alla dagar	kl. 22.00-07.00

För det fall ljudet innehåller hörbara tonkomponenter ska begränsningsvärden som är 5 dB(A)-enheter lägre än ovanstående värden tillämpas. Momentana ljud från verksamheten får natttid vid bostäder inte överstiga 55 dB(A) utomhus vid bostäder.

De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom immissionsmätningar eller närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för de tidsperioder som anges ovan. Mätningar och beräkningar ska utföras enligt generella anvisningar från Naturvårdsverket. Kontroll ska ske minst en gång per år eller efter begäran av tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten har bemyndigats att meddela föreskrifter om skyddsåtgärder vid hantering av ny typ av gods, avsevärt ökade mängder gods, eller ökning av trafik med kryssningsfartyg enligt villkor 5.

## UTVECKLING AV ANSÖKAN

### 1 Orientering

#### 1.1 Ansökan

Denna ansökan avser tillstånd enligt miljöbalken till genomförande av en utbyggnad av Luleå hamn med en ny djuphamnsdel, *Skvampens djuphamn*, i syfte att förbättra villkoren för sjötransport till och från Norrbotten. Skvampens djuphamn kommer att anläggas genom att en spärrvall placeras mot sjösidan i den nuvarande viken Skvampen och innanför den befintliga kolpiren, varefter vattenområdet innanför spärrvallen fylls igen (landbyggnad) med bl.a. muddermassor från den fördjupning av farlederna som kommer att utföras av Sjöfartsverket. Utanför spärrvallen anläggs tre nya kajer.

För handelssjöfarten finns två farleder till Luleå hamn. Det är dels Sandöleden med angöring vid Farstugrunden (farled nr 763), dels Sandgrönleden med angöring vid Rödkallen (farled nr 764). Sandöleden, som främst används vid isfria förhållanden, kommer att fördjupas så att fartyg med s.k. Östersjömax (15 meters djupgående) kan gå in till Luleå hamn. Detta innebär att Sandöleden ges ett ramfritt djup om -16,85 meter. Sandgrönleden som främst används vintertid kommer att muddras till ett ramfritt djup om ca -15,20 meter. Muddring av farlederna utförs av Sjöfartsverket, som denna dag har gett in ansökan om tillstånd till muddring m.m. till Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt.

När djuphamnen har anlagts och farlederna har fördjupats kommer fartyg med Östersjömax att kunna tas emot vid Luleå hamn. En förutsättning för detta är att gällande tillstånd för hamnverksamheten i Luleå hamn enligt miljöbalken ändras så att det medger mottagning av fartyg med en bruttodräktighet om högst 150 000 vid Skvampens djuphamn. (För övriga hamndelar kommer den nuvarande begränsningen till fartyg med en bruttodräktighet om högst 100 000 att fortsätta att gälla.) Vidare måste villkor 5 i tillståndet ändras så att det medger hantering av 20 000 000 ton gods över kaj (jämfört med dagens 12 000 000 ton). En sådan ändring kan göras med stöd av 16 kap. 2 § och 24 kap. 5 § andra stycket miljöbalken.

Ansökan innefattar således vattenverksamhet i form av landbyggnad i vattenområde och kajkonstruktion m.m. och miljöfarlig verksamhet i form av drift av den ändrade hamnanläggningen. När det gäller den ändrade hamnverksamheten avser denna ansökan ett sådant tillstånd som avses i 16 kap 2 § första stycket, ett s k *ändringstillstånd*. Den aktuella bestämmelsen trädde i kraft den 1 augusti 2005. I motiven (prop. 2004/05:129) anges att lagändringens syfte är att förenkla tillståndsprövningen av angelägna och brådskande ändringar samt att undvika att prövningen belastas med frågor som avser delar av verksamheten som från miljösynpunkt inte

har något samband med ändringen. Verksamheten vid Skvampens djuphamn utgör ett typexempel på åtgärder som 16 kap 2 § tredje stycket är avsedd att underlätta:

- Miljökonsekvenserna av ändringen är begränsade och ändringen kan ske utan nu gällande villkor behöver mildras.
- Grundtillståndet meddelades så sent som år 2010 och inga ändringstillstånd eller förelägganden har meddelats sedan dess.
- Inte heller har det skett någon teknisk utveckling i branschen eller några förändringar i verksamhetens omgivning som kan påverka förutsättningarna för ändringstillstånd.
- Bolaget har också i den samrådsprocess som föregått denna ansökan redogjort för förslag till avgränsning av ansökan och MKB. Synpunkter på föreslagna avgränsningar har särskilt beaktats vid upprättandet av ansökningshandling och MKB.

Sammantaget anser bolaget att den planerade ändringen är väl lämpad för ett ändringstillstånd.

Enligt 1 kap 6 § och 24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen (2013:251) ska en ansökan om tillstånd till hamnverksamhet prövas av länsstyrelsen. Eftersom den planerade ändringen av hamnverksamheten hänger samman med planerade muddrings- och anläggningsarbeten får dock Mark- och miljödomstolen enligt 21 kap. 3 § miljöbalken handlägga bolagets ansökan om tillstånd till såväl vattenverksamhet som miljöfarlig verksamhet inom ramen för samma mål.

En karta över utfyllnadsområdet med kajer redovisas i bilaga A. En närmare beskrivning av planerade arbeten i vatten och den planerade hamnverksamheten finns i den tekniska beskrivningen med underbilagor, bilaga B, medan verksamheternas miljökonsekvenser jämte förslag till försiktighetsåtgärder redovisas i MKB:n med underbilagor, bilaga C. Bilaga D utvisar fixpunktens läge.

Bilagorna utgör en integrerad del av ansökan och åberopas generellt. I den mån avvikelser förekommer mellan ansökningshandlingen och bilagorna, äger ansökningshandlingen företräde.

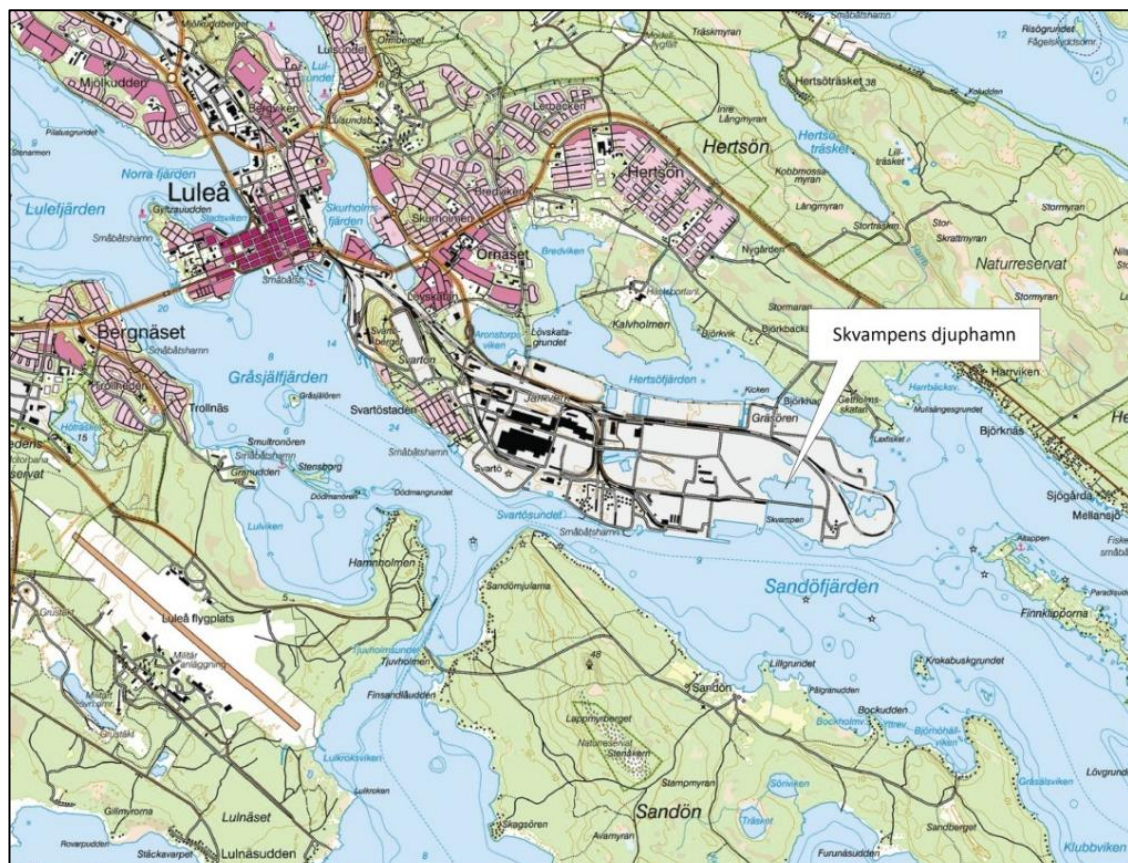
Denna ansökningshandling innehåller de uppgifter som krävs enligt 22 kap. 1 § första stycket 8 miljöbalken.

## 1.2 Omgivningsförhållanden

Skvampens djuphamn kommer att ligga vid Sandöfjärden i det vattenområde som i dag går under benämningen Skvampen (namnet kan härledas från en ö med samma namn som tidigare

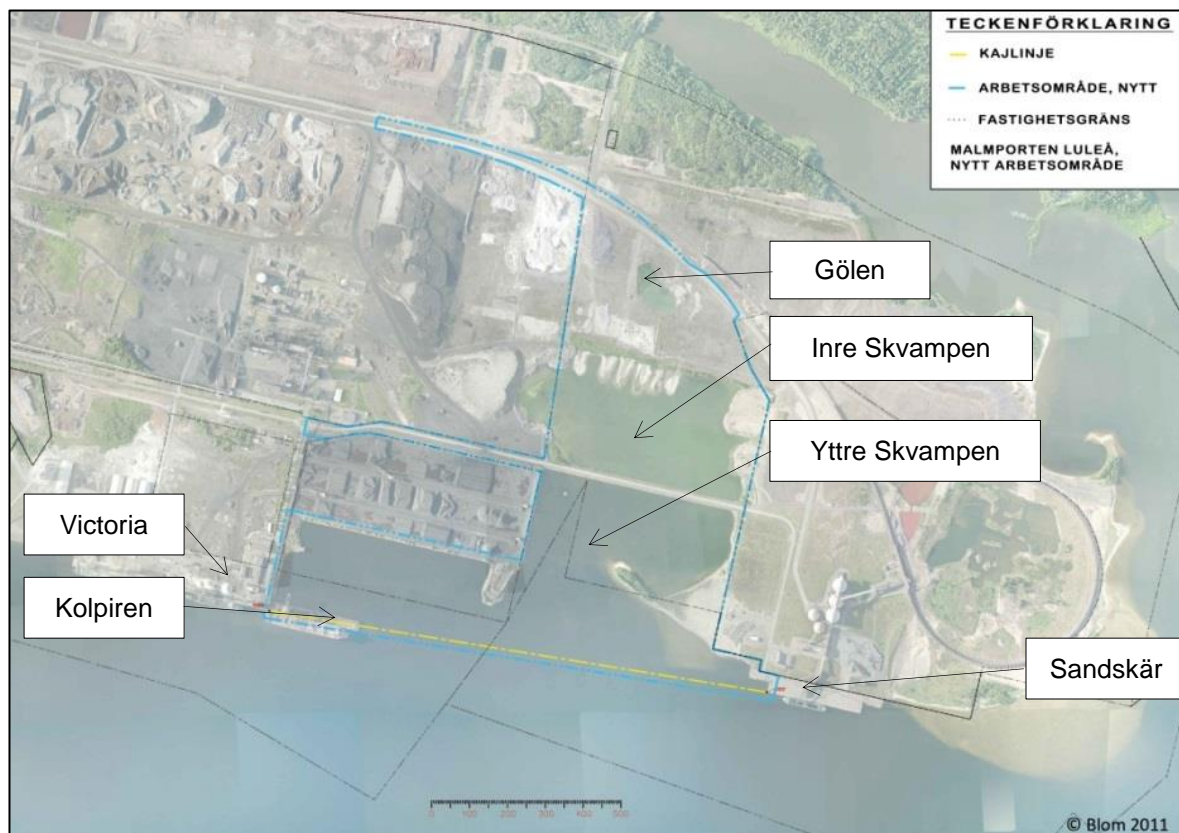
fanns i viken). Väster om Skvampen ligger Victoriakajen medan Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolags (LKAB:s) nuvarande verksamhetsområde för järnmalmshantering vid Sandskär är beläget öster om viken.

Såväl befintlig som planerad hamnverksamhet är belägen på halvön Svartön, sydost om centrala Luleå, se närmare kartbilden nedan.



Det område inom vilket utfyllnads- och konstruktionsåtgärder kommer att utföras omfattar ca 76 hektar och har markerats med blå linje på nästföljande sida. Den blivande kajlinjen markeras med gul linje.

På kartbilden anges även beteckningar på tre av utfyllnadsområdena som förekommer i ansökan jämte bilagor (Yttre Skvampen, Inre Skvampen och den s.k. Gölen). Slutligen markeras lägena för kolpiren, malmhamnen Sandskär och Victoriahamnen.



Närmast belägna bostadshus (permanentbostad) finns på 1 850 meters avstånd från den planerade kajen vid Skvampen.

Skvampen är belägen inom ett område som är utpekad som riksintresse för friluftsliv (Norrbottens skärgård). Området sträcker sig genom hela länet och omfattar allt öster om Europaväg 4. Skvampen utgör en mycket begränsad del av detta område. Närheten till tung industri, aktiviteterna vid närliggande kajer och farled samt det begränsade vattendjupet innebär att Skvampen inte representerar något av de värden som ligger till grund för utpekandet av riksintresset för friluftsliv.

Såväl järnvägen som farleden och Luleå hamn är av riksintresse för kommunikationer. Luleå hamn är utpekad som s.k. Core-hamn inom det Transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T-nätverket). Det innebär att Luleå hamn är en strategiskt prioriterad hamn inom EU.

Området ingår vidare i ett område av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken (Norrbottens kust och skärgård). Eftersom den planerade verksamheten utgör en del av en befintlig tätort och utgör riksintresset dock inte hinder för verksamheten 4 kap 1 § andra stycket miljöbalken.



Inget Natura 2000-område, naturreservat eller annat skyddsområde finns i närheten av Skvampen.

### **1.3 Planeringsförutsättningar m.m.**

För utfyllnadsområdet vid Skvampens djuphamn gäller en detaljplan som har antagits av Luleå kommun och vunnit laga kraft den 25 april 1994. För den närbelägna malmhamnen gäller en detaljplan som har antagits och vunnit laga kraft samma dag som planen för Skvampens djuphamn. Arbetsområdet berörs även av en detaljplan för ett nytt järnvägscentrum norr om Skvampen. Planen vann laga kraft den 24 juni 2015. Endast detaljplanen för Skvampens djuphamn och i viss begränsad utsträckning den kommande planen för etablering av ett Järnvägscentrum är relevanta för planerade åtgärder och verksamheter. Relevanta planhandlingar återfinns som underbilaga 9 till den tekniska beskrivningen.

Utöver ovanstående gäller en kommunal översiktsplan från den 27 maj 2013, enligt vilken Skvampen och Svartön utgör lämpliga områden för kraftigt störande verksamhet.

Sammantaget är såväl den planerade utfyllnaden som hamnverksamheten förenlig med rådande planeringsförutsättningar. Denna bedömning har förankrats med Stadsbyggnadskontoret, Luleå kommun.

### **1.4 Höjdsystem m.m.**

Höjdangivelserna i denna ansökan och bilagor hänför sig, om inget annat anges, till höjdsystem RH 2000. Fixpunktens läge anges närmare i bilaga D.

Som plansystem används SWEREF99 TM, se avsnitt 2.2 i den tekniska beskrivningen.

## **2 Rådighet**

Utfyllnaden och kajerna kommer att förläggas i vattenområden tillhöriga fastigheterna Luleå Svartön 18:17, Luleå Hertsön 11:1 och Luleå Svartöstaden 13:36. De båda förstnämnda fastigheterna ägs av Luleå kommun medan den sistnämnda ägs av SSAB Emea AB. Luleå kommun och SSAB Emea AB har skriftligen medgett att bolaget fyller ut Skvampen och anlägger Skvampens djuphamn m.m., se bilaga E. Bolaget har således rådighet över berörda vattenområden.

### 3 Verksamhetsbeskrivning

#### 3.1 Allmänt

Verksamhetsbeskrivningen avser dels konstruktionsåtgärder i vatten (benämns nedan anläggningsskedet), dels drift av den utvidgade hamnanläggningen (benämns nedan driftskedet). I denna ansökningshandling redovisas planerade åtgärder och verksamheter översiktligt. En mer detaljerad redovisning av anläggningsskedet finns i den tekniska beskrivningen och MKB:n.

#### 3.2 Anläggningskedet

##### 3.2.1 Inledning

I anläggningskedet kommer en sprängstensvall att placeras ca 60 meter norr om den blivande kajlinjen. Vattenområdet innanför invallningen kommer att fyllas ut med muddermassor och andra lämpliga massor. Muddermassorna kommer att hämtas från Sjöfartsverkets planerade muddring av farlederna. Även massor från bolagets muddring inom hamnområdet kan komma att användas. På invallningens sjöside anläggs kajer. För att muddermassor m.m. ska kunna tas in för användning i landbyggnaden krävs en tillfällig kaj. Arbetet med landbyggnaden kommer även att föregås av utrivning av den kolpir som i dag är belägen i den västra delen av arbetsområdet som markeras i bilaga A.

I avsnitt 5 i den tekniska beskrivningen redovisas olika alternativ för utbyggnad av Luleå hamn. Utgångspunkten är att den nya djuphamnen ska medge tre fartygslägen för lastning och lossning över nya kajer med en sammanhållen kajlinje om ca 1,3 km samt att ett nytt landområde om ca 50 ha ska skapas för vägar och anslutande järnväg m.m. Detta utgör det fullständiga ansökta alternativet i föreliggande ansökan och benämns *utbyggnadsalternativet*.

I avsnitt 5.1.1 i den tekniska beskrivningen redovisas tre alternativa anslutningar för järnvägen. De enda skillnaderna mellan de tre alternativen är placeringen av byggnader, järnvägsdragningen och placeringen av hårdgjorda ytor.

Det ska framhållas att utbyggnadsalternativet förutsätter att Svenskt Stål AB (SSAB) kan er hålla erforderliga tillstånd för att flytta den intagsledning för kylvatten som är belägen strax norr om den befintliga kolpiren, se under rubriken *Tidigare prövning* ovan samt avsnitt 6.9.1 i den tekniska beskrivningen. Hur utbyggnaden sker påverkas också av de behov som de blivande aktörerna inom det nya hamnområdet kommer att ha. Fartygsläget i mitten (fartygsläge 2) kan med anledning härav komma till stånd något eller några år efter det att övriga fartygslägen har färdigställts. Det kan också hända att kajer för endast två fartygslägen genomförs.

### 3.2.2 *Anläggande och rivning av tillfällig kaj*

Syftet med den tillfälliga kajen är att möjliggöra mottagning av muddermassor vid landbyggnaden. I ett inledande skede kommer en tillfällig anöringsplats med pålar eller dykdalber att förläggas strax öster om Skvampen, i anslutning till den befintliga kajen i Sandskärshamnen. När spärrvallen har anlagts, helt eller delvis, kan den tillfälliga kajen komma att flyttas västerut för att skapa bättre förutsättningar för mottagning av sprängsten. För sistnämnda ändamål fordras en kraftigare kaj (troligen en spontkaj). Innan de permanenta kajerna konstrueras kommer de tillfälliga anöringsplatserna att avlägsnas.

En närmare beskrivning av arbetet med de tillfälliga anöringsplatserna finns i avsnitt 6.2 i den tekniska beskrivningen.

### 3.2.3 *Utrivning av kolpir*

Den befintliga kolpiren är ca 240 meter lång och 25 meter bred. Den utgör i dag en del av Victoriahamnen, strax väster om Skvampen. Piren består av ett betongdäck som bärs upp av betongpelare och betongkassuner. Kolpiren är grundlagd ca 13 meter under vattenytan. Utrivningen görs genom att betong- och stålkonstruktioner sågas, bilas eller klipps till lämpliga storlekar för därefter kunna sorteras och transporteras till en mottagare med för ändamålet erforderliga tillstånd. Arbetena kommer att utföras dels från pråm, dels från land.

För närvarande används kolpiren för lossning av kol och koks till SSAB:s verksamhet på Svartön. Den verksamheten kommer under projektiden att tillfälligt flyttas till Victoriahamnen eller annan lämplig plats. Bolaget hänvisar till avsnitt 6.3 i den tekniska beskrivningen.

### 3.2.4 *Muddring, borrar och sprängning*

Den planerade kajen, invallningen och landbyggnaden kräver muddring för att en stabil undergrund ska erhållas. Totalt bedöms drygt 800 000 m<sup>3</sup> (teoretiskt fast mått, tfm) massor behöva grävas upp. Som brukligt innefattar den ansökta muddringsvolymen en marginal för osäkerhet i utförda uppskattningar. Merparten av dessa massor (ca 510 000 m<sup>3</sup> tfm) utgörs av lösa sediment. Omkring 270 000 m<sup>3</sup> (tfm) beräknas bestå av morän och ca 25 000 m<sup>3</sup> (tfm) utgörs av bergmassor.

På Svartön har industriell verksamhet bedrivits under lång tid, vilket har medfört viss föroreningsförekomst framför allt i de lösa sedimenten. Bolaget har i samråd med Sjöfartsverket funnit att föroreningsförekomsten i sedimenten bör styra omhändertagandet av dessa. För detta ändamål har sedimenten delats in i följande kategorier utifrån Naturvårdsverkets rapport 4914 (1999) Bedömningsgrunder för miljö kvalitet – Kust och hav (NV-rapport 4914):

M1 Muddermassor som kan dumpas i de av Sjöfartsverket föreslagna dumpningsområdena utan särskilda restriktioner. Massor i kategori M1 uppvisar koncentrationer av metaller,

PAH-11 och PCB-7 i klass 1-4 enligt NV 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 NV-rapport 4914: metaller, PAH-11 eller PCB-7. Massor där koncentrationen av TBT överstiger 100 µg/kg ts tillhör också kategori M2.

I områden där M2-massor förekommer avser bolaget att utföra s.k. miljömuddring, dvs. muddring med enskopeverk med en gripskopa som efterlämnar en horisontell botten och som sluter sig helt för att föra med sig ett minimum av vatten. En sådan gripskopa benämns vanligen *miljöskopa*. Utförda undersökningar visar att miljömuddring kommer att behöva utföras inom en area om 85 000 m<sup>2</sup>, se närmare figur 6.4.3.1 i den tekniska beskrivningen. Mängden M2-massor inom sistnämnda område har uppskattats till i storleksordningen 50 000 m<sup>3</sup> (tfm).

Som har angetts ovan är syftet med muddring och sprängning att skapa förutsättningar för säker och stabil grundläggning av kaj, spärrvall och landbyggnad. Behovet av muddring för respektive konstruktion beskrivs närmare i avsnitt 6.4.1 i den tekniska beskrivningen.

Valet av muddringsteknik styrs av ett flertal faktorer, däribland, typ av bottenmaterial, toleranskrav, risk för spill m.m. För hårt material som morän eller sediment med ett stort innehåll av sten och block aktualiseras endast grävuddring. I Projekt Malmporten kommer sannolikt enskopeverk att användas vid muddring inom och i anslutning till Skvampen. Vid muddring av lösa sediment samt silt och sand kan sugmuddring komma i fråga. Olika tekniker för sugmuddring redovisas i avsnitt 6.4.2. i den tekniska beskrivningen. Vid muddring av M2-massor förutses, som nämnts, att enskopeverk med s.k. miljöskopa kommer att användas.

Vid sprängning under vattenytan sker arbetet från en plattform som är utrustad med en borrhög och sprängmedel. Sprängning utförs efter en riskanalys som identifierar det område inom vilket byggnader och anläggningar kan utsättas för vibrationer. Gränsvärden beräknas för identifierade objekt och vibrationsmätare monteras för kontroll av att nämnda värden kan innehållas. Inför sprängning borrar berget i ett mönster med hål- och radavstånd som anpassas till förutsättningarna vid sprängning (bl.a. styckefall och vibrationsbegränsningar). Borrhålen laddas med patronerat eller flytande sprängmedel. Före sprängning säkerställs att obehöriga håller säkerhetsavstånd och eventuell fisk skräms bort med akustiska signaler.

Muddrade massor kommer i huvudsak att omhändertas av Sjöfartsverket genom dumpning. Som nämnts ovan har Sjöfartsverket denna dag gett in ansökan om dispens från förbudet i 15 kap. 31 § miljöbalken. Sjöfartsverkets dispensansökan omfattar såväl M1- som M2-massor. För invallning och landbyggnad kommer geotekniskt lämpliga berg- och muddermassor från bolagets muddring i Skvampenområdet eller Sjöfartsverkets muddring av farlederna att användas.

Vid behov kan dock M2-massor användas för konstruktionsändamål inom Skvampen, se avsnitt 3.2.6 nedan.

### 3.2.5 Invallning

Skvampen är i dag ett vattenområde som delas i två delar av en vägbank som korsar området i öst-västlig riktning. Området norr om invallningen benämns *inre Skvampen* medan områden söder om invallningen benämns *yttre Skvampen*. Den befintliga vägbanken kommer att nyttjas som invallning mot yttre Skvampen och vid behov förstärkas. I vägbanken finns avvattande trummor som vid behov kommer att förses med siltgardiner när inre Skvampen fylls ut med muddermassor.

I den östra delen av inre Skvampen kommer Luleå kommun att anlägga en ny väg (se avsnitt 6.5.2 i den tekniska beskrivningen). Vägbanken kommer att begränsa utfyllnaden av inre Skvampen mot väster, längs gränsen mellan fastigheterna Luleå Svartön 18:17 och Luleå Svartöstaden 13:36.

Utanför yttre Skvampen och SSAB:s verksamhetsområde norr om kolpiren kommer en ny spärrvall av sprängsten (sjöberg) att anläggas. Spärrvallen kommer att bli totalt ca 1 430 meter lång med en krönbredd om ca sju meter på nivån två meter över havet. Innan spärrvallen anläggs kommer lösa massor att avlägsnas genom muddring i syfte erhålla stabila grundläggningsförutsättningar, se avsnitt 3.2.4 ovan.

De djupare belägna delarna av spärrvallen (under ca fem meters djup) kan komma att anläggas genom tippning med självtömmande pråmar medan specialpråmar eller grävmaskiner och dumprar kommer att användas för grundare liggande delar. Tippade massor fördelas ut med grävmaskin.

Materialbehovet för spärrvallen har beräknats till ca 312 000 m<sup>3</sup> (tfm) sprängsten från muddringsarbetena (bolagets egna och/eller Sjöfartsverkets) och bergkross.

Som utvecklas i avsnitt 3.2.6 nedan kan hela Skvampen komma att förberedas för delvis utfyllnad med sulfidhaltiga muddermassor. Om så sker bör grundvattenytan efter utfyllnad hållas på en så hög nivå som möjligt. För detta ändamål kommer invallningarna (dvs. den befintliga vägbanken mellan inre och yttre Skvampen samt spärrvallen mellan yttre Skvampen och hamnbassängen) att tätas så att en lägsta grundvattennivå om +0,5 meter kan hållas i området, se närmare avsnitt 6.5.4 i den tekniska beskrivningen. Bolaget hänvisar i övrigt till avsnitt 6.5 i den tekniska beskrivningen vad avser utförandet av invallningen.

### 3.2.6 Landbyggnad

Syftet med landbyggnaden är att tillskapa nya markytor för byggnader, vägar och järnvägar m.m. Den yta som ska fyllas ut är ca 56 ha – ca 12 000 m<sup>2</sup> i den s.k. Gölen, ca 143 000 m<sup>2</sup> i inre Skvampen, ca 220 000 m<sup>2</sup> i yttre Skvampen, ca 99 000 m<sup>2</sup> innanför kolpiren och ca 83 000 m<sup>2</sup> i området mellan sprängstensvall och kaj (den blivande hamnplanen). Utfyllnaden kräver totalt i storleksordningen 3 miljoner m<sup>3</sup> (tfm) fyllnadsmassor. Merparten av fyllnadsmassorna kommer att utgöras av bergmassor och sand.

Som utgångspunkt planerar bolaget för användning av geotekniskt lämpligt material från bolagets egna och Sjöfartsverkets muddringar. Med hänsyn till att det förekommer förorenade muddermassor såväl inom Skvampenområdet som i farlederna har bolaget utarbetat detaljerade kvalitetskriterier i syfte att minimera landbyggnadens påverkan på människors hälsa och miljö. Kvalitetskriterierna gäller totalhalter av metaller, PAH, TBT, DBT och MBT samt lakbarhet vad avser metaller, TBT, DBT och MBT, se närmare avsnitt 6.6.2 i den tekniska beskrivningen.

Bolagets och Sjöfartsverkets utredningar visar att samtliga M2-massor i Skvampenområdet och i farlederna klarar kvalitetskriterierna för återanvändning av muddermassor inom Skvampen. Det är med andra ord möjligt att vid behov använda M2-massor för konstruktion av landbyggnaden. Eftersom M2-massorna innehåller sulfider i varierande grad, bör användning av dessa endast ske under grundvattenytan. Med de tätningsåtgärder som omnämns i avsnitt 3.2.5 ovan skulle grundvattenytan som lägst ligga på nivån +0,5 meter. Inga M2-massor bör därför (för erhållande av en säkerhetsmarginal) placeras på en högre nivå än +0 meter. Ovanför grundvattenytan bör endast massor med låg sulfidhalt användas (t.ex. sand, morän eller liknande).

Såväl bolaget som Sjöfartsverket anser emellertid att det *miljömässigt bästa* alternativet är att dumpa M2-massor med särskilda skyddsåtgärder och en efterföljande skyddstäckning (på sätt som utvecklas närmare i Sjöfartsverkets ansökningshandlingar).

Inom delar av landbyggnaden kommer överlast att användas för att skynda på sättningsförloppet. För detta ändamål behövs ca 200 000 m<sup>3</sup> (tfm) massor, som efter användning kan nyttiggöras för vägkonstruktioner och upplagsytor m.m.

För en närmare beskrivning av den planerade landbyggnaden hänvisas till avsnitt 6.6 i den tekniska beskrivningen.

### 3.2.7 Anläggande av kajer

I utbyggnadsalternativet planeras tre kajplatser, var och en dimensionerad för fartyg av Östersjömax. Kajerna ska kunna användas för lastning och lossning av bulkgoods med spårbunden lossare/lastare. Det ska emellertid också vara möjligt att hantera containrar vid kajerna.

De kajtyper som kan aktualiseras är *stödmurskaj* eller *påldäckskaj*. I båda fallen krävs en fördjupning av befintlig botten som består av berg och morän, se avsnitt 3.2.4 ovan.

En *stödmurskaj* konstrueras med förtillverkade L-formade stödmursegment som är drygt 17 meter höga och placeras på en makadambädd med hjälp av en pontonkran. Därefter placeras skivelement mellan stödmursegmenten. När stödmurs- och skivelement har placerats ut utförs en utfyllnad mellan spärrvallen och kajen. Avståndet mellan spärrvallens krön och kajlinjen kommer att vara ca 60 meter. Utfyllnaden görs med sprängsten från Sjöfartsverkets arbete med fördjupning av farleden. Fyllnadsbehovet för tre stödmurskajer uppgår till drygt 800 000 m<sup>3</sup> (tfm). På toppen av de prefabricerade elementen gjuts en krönbalk som utformas som ett rektangulärt tråg. När kajen är klar kommer endast krönbalken att synas ovan vattenytan.

Om en *påldäckskaj* aktualiseras, pålas eller borrar grova stålrörspålar ner i botten. Ett kajdäck byggs upp kring två längsgående kranbalkar och en landbalk. Balkarna gjuts sedan ihop med tvärgående betongbalkar, se närmare figur 6.7.2.2 i den tekniska beskrivningen. Slänterna mellan kajerna kommer att erosionsskyddas. För erosionsskyddet behövs, om tre fartygslägen med påldäckskajer skulle aktualiseras, ca 400 000 m<sup>3</sup> (tfm) sprängsten.

Kajkonstruktionerna beskrivs närmare i avsnitt 6.7 i den tekniska beskrivningen.

### 3.2.8 Övrigt

Den tillkommande järnvägen och de särskilda åtgärder som behövs för att genomföra anläggningsprojektet beskrivs i avsnitt 6.8-6.9 i den tekniska beskrivningen.

## 3.3 Driftskedet

### 3.3.1 Allmänt

Den nya djuphamnsdelen kommer att göra det möjligt för flera aktörer att hantera råvaror i hamnen, t.ex. malm- och kolprodukter eller andra typer av bulk gods. Hamnen kan dock också komma att användas för lastning och lossning av containrar. Exakt hur verksamheten kommer att se ut i driftskedet beror i mycket hög grad på vilka aktörer som kommer att nyttja Skvampens djuphamn och vilka önskemål dessa har. De uppgifter som redovisas i detta avsnitt är således övergripande till sin natur och avser delvis verksamheter för vilka andra utövare kommer att ansvara enligt miljöbalken.

Samtliga tre kajlägen kommer att utformas för att kunna ta emot fartyg med ett djupgående som motsvarar Östersjömax, dvs. 15 meter, kommer att kunna angöra vid kajerna. Detta kommer sammantaget att öka Luleå hamns kapacitet för hantering av gods över kaj från 12 till 20 miljo-

ner ton årligen. Hela ökningen kommer att ske vid den nya djuphamnsdelen. I praktiken förväntas uppemot 12 miljoner ton årligen kunna hanteras i Skvampens djuphamn. En del av sistnämnda volym hanteras i dag vid kolpiren respektive inom ramen för LKAB:s hanteringstillstånd vid Sandskär, dvs. det är inte fråga om 12 miljoner ”nya” ton utan delvis en omfördelning av hantering som redan i dag sker inom Luleå hamn. Övriga delar av Luleå hamn berörs inte av den planerade produktionsökningen på annat sätt än genom den ovan nämnda omfördelningen. Den befintliga hamnverksamheten beskrivs i avsnitt 4 i MKB:n.

Godshantering över kaj planeras ske via en ny järnvägsanslutning, en ny lossningsstation samt nya transportband och skeppslastare. Bolaget planerar för en hög grad av inbyggnad av godshantering. Endast verksamheten vid kajerna kommer dock att ingå i bolagets verksamhet. Övrig verksamhet inom djuphamnsområdet kommer att bedrivas av andra utövare. Som exempel kan anges att LKAB kan komma att nyttja delar av Skvampens djuphamn för lastning av malmprodukter via skeppslastare samt att SSAB kan komma att använda andra delar av djuphamnen för hantering av kolprodukter.

Eftersom det ännu inte är klarlagt vilka aktörer som kommer att bedriva verksamhet i Skvampens djuphamn har de slutliga utformningarna av kajerna inte bestämts. Klart är dock att den nya hamnplanen kommer att omfatta markytor och kaj med infrastruktur i form av järnväg, lossningsstation, skeppslastare, vägar, vatten och avlopp, transportband och lagringsutrymmen. Inom området kommer även att finnas en personalbyggnad och parkeringsytor. Driften av verksamheten bedöms kunna hanteras av en personalstyrka på ca 20 personer med skiftgång.

Dagvatten kommer att samlas upp från hårdgjorda ytor och vid behov behandlas innan det leds till recipient. Vilken behandlingsteknik som aktualiseras beror på vattnets karaktär. Tänkbara tekniker är sedimentation eller infiltrering. Bolaget har med hänsyn till utfyllnadens relativa genomsläpplighet och behovet av att hålla grundvattenytan i området på en viss nivå i första hand utrett förutsättningarna för infiltration, se närmare härom avsnitt 7.2.2 i den tekniska beskrivningen.

### 3.3.2 *Exemplifiering av verksamhetens omfattning*

I syfte att få en uppfattning om hamnverksamhetens omfattning i olika scenarier har bolaget, efter samråd med berörda intressenter, utfört ett antal räkneexempel med antagandet att bulkprodukter (malm) kommer att hanteras över kaj. Under isfria förhållanden kommer fartyg med en lastkapacitet om ca 160 000 dödviktston att kunna tas emot. Vintertid kommer fartygen att vara mindre (ca 75 000 dödviktston). En årsvolym om 10 miljoner ton kräver således att 60-70 fartyg av Östersjömax anlöper hamnen årligen. Antalet fartygsanlöp blir givetvis större om flera mindre fartyg används. Samma mängd gods ger ett järnvägstransportbehov om ca 2 700 tågset per år eller 7-8 dubbelturer per dag.



Närmare uppgifter om beräkningen redovisas i avsnitt 7.3 i den tekniska beskrivningen.

### 3.3.3 Fartygsservice

Inkommande fartyg behöver service i form av mottagande av olika typer av spillvatten (s.k. svart- och gråvatten, länsvatten och spolvatten), elförsörjning och bunkring av bränsle.

Svart- och gråvatten kommer från toaletter samt tvätt och disk ombord på fartygen. Vattnet kan tryckas till det kommunala reningsverket via tryckgropar eller transporteras dit med tankbil. Länsvatten är oljehaltigt vatten från fartygens maskinrum och kommer att tas hand med tankbilar för vidare transport till en för ändamålet godkänd anläggning för omhändertagande. Spolvatten uppkommer vid renspolning av lastutrymmen. Spolvatten som enligt lastägarens klassificering anses vara skadligt för den marina miljön måste kunna omhändertas i hamnen. I befintliga hamndelar tas sådant spolvatten emot med tankbilar. En motsvarande service planeras för den nya djuphamnsdelen.

Bolaget avser att förbereda Skvampens djuphamn för elanslutning av fartyg. I dag är efterfrågan på elanslutning relativt begränsad men bolaget förbereder sig på att detta förhållande kan komma att förändras.

I den befintliga hamnen sker bunkring av bränsle endast i begränsad omfattning. Fartygen nyttjar i allmänhet större och billigare bunkringsanläggningar i Baltikum. Bolaget förväntar sig inte att detta förhållande kommer att förändras i den nya djuphamnen men kommer att ha en beredskap för att tillhandahålla bränsle med hjälp av tankbilar.

Fast avfall kommer att hanteras enligt bolagets avfallshanteringsplan. Det innebär att avfall tas emot i containrar eller andra typer av behållare för brännbart, restavfall, plast, returpapper, metall, glas, batterier och farligt avfall. För fartygen ingår kostnaden för avfallshantering i hamnavgiften. Avfallet omhändertas av företaget med för ändamålet nödvändiga tillstånd.

## 4 Inverkan på enskilda fastigheter

Vattenverksamheten i anläggningsskedet bedöms kunna komma att påverka följande fastigheter.

Fastigheter	Fastighetsägare
Luleå Svartön 18:17	Luleå kommun, 971 85 Luleå
Luleå Hertsön 11:1	Luleå kommun, adress som ovan
Luleå Svartösten 13:36	SSAB Emea AB, 971 88 Luleå
Luleå Sandön 8:5	Statens fastighetsverk, Box 2263, 103 16 Stockholm

Övriga för bolaget kända rättighetshavare är Luleå Energi AB, Box 50100, 973 23 Luleå, som innehar en ledningsrätt i vägbanken genom Skvampen (25-F1995-244.1). Även Luleå kommun har en ledningsrätt i samma område (25-F1981-225.1).

Ovan angivna fastighetsägare och rättighetshavare bör betraktas som sakägare vid prövningen enligt 11 kap miljöbalken.

## **5 Ersättning till sakägare**

Att bolaget har den vattenrättsliga rådighet som krävs enligt 2 kap 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet har beskrivits i avsnitt 2.

Bolaget bedömer att verksamheten inte medför någon beaktansvärd påverkan på motstående intressen, som skulle ge rätt till skade- eller intrångsersättning enligt 31 kap miljöbalken. Skulle verksamheten ändå visa sig medföra skador på någon fastighet, eller för någon rättighetshavare, bör frågan om ersättning hanteras enligt reglerna om oförutsedd skada.

## **6 Miljöpåverkan och försiktighetsmått**

### **6.1 Inledning**

I MKB:n redovisas miljökonsekvenser av planerade åtgärder och verksamhet under såväl anläggnings- som driftskedet i Skvampens djuphamn. Miljökonsekvenserna redovisas genom att förändringar mellan nollalternativet och det ansökta alternativet beskrivs och bedöms. MKB:s nollalternativ gäller miljöpåverkan från Luleå hamn vid maximalt utnyttjande av grundtillståndet med utnyttjande av befintliga anläggningar.

### **6.2 Anläggningsskedet**

#### *6.2.1 Vattenmiljön*

En viss risk för sedimentspridning föreligger i samband med muddring, anläggande och rivning av den tillfälliga kajen, rivning av kolpiren, etablering av invallningen samt vid anläggande av kajer. Även om risken för sedimentspridning vid samtliga dessa åtgärder är jämförelsevis begränsad, anser bolaget att det är lämpligt att föreskriva villkor till skydd för omgivande vatten. Bolaget föreslår ett villkor som motsvarar vad som tidigare har föreskrivits för Sjöfartsverkets muddringsverksamhet på olika platser i Sverige (se villkor 2). Det innebär att arbeten i vatten ska utföras på ett sådant sätt att störande sedimentspridning i möjligaste mån begränsas samt att halterna av suspenderade ämnen i vattenmassan ska mätas och jämföras med motsvarande halter i en opåverkad referenspunkt. Mätningen ska ske i en kontrollpunkt belägen på ett avstånd av ca 500 meter från arbetsområdet. Om bidraget från verksamheten vid mätning överstiger

100 mg/l, ska åtgärder vidtas så att värdet kan innehållas. Vid muddring av M2-massor ska motsvarande värde vara 50 mg/l. Av praktiska skäl bör grumlingen mätas som turbiditet med ett direktvisande instrument, en s.k. turbiditetsmätare. Den sistnämnda bör således kalibreras mot suspenderat material. Även i övrigt ställer villkoret särskilda krav på egenkontrollen, som redovisas i avsnitt 6.4.4 i den tekniska beskrivningen.

När det gäller muddring av M2-massor föreslår bolaget ett villkor med innebörden att muddring ska ske genom användande av miljöskopa, eller motsvarande teknik för att minimera spridning av förorenade sediment (villkor 3).

En stor volym muddermassor kommer att kunna nyttiggöras i den planerade landbyggnaden. Bolagets strävan är att massor med så geotekniskt lämpliga egenskaper som möjligt ska användas. I syfte att minimera risken för föroreningsläckage från utfyllnaden har bolaget också låtit utarbeta de kvalitetskriterier för mottagning som omnämns i avsnitt 3.2.6 ovan. Om M2-massor av någon anledning måste användas för landbyggnaden kommer sulfidhaltiga M2-massor att placeras under grundvattenytan. Härigenom bedöms påverkan på omgivande vattenmiljö kunna minimeras till godtagbara nivåer.

Oavsett vilka massor som används är det från resurshushållningssynpunkt positivt att muddermassor används för utfyllnad i stället för jungfruligt material. Samtidigt kommer det inte att vara möjligt att använda alla muddermassor för landbyggnaden. De massor som inte används kommer att omhändertas av Sjöfartsverket och dumpas på de platser som enligt verkets utredningar är lämpliga för ändamålet. Bolagets förslag till villkor 4 reflekterar ovanstående överväganden.

Vid sprängning bör bl.a. obehöriga hållas på säkert avstånd från sprängningen och eventuell fisk skrämmas bort från sprängningsområdet (villkor 5).

När det slutligen gäller SSAB:s intagsledning för kylvatten som är belägen i vattenområdet mellan den nuvarande kolpiren och land torde särskilda grumlingsbegränsande åtgärder krävas för att säkerställa kylvattnets kvalitet. För detta ändamål kan en siltgardin vara en lämplig skyddsåtgärd. Bolaget åtar sig att i samråd med SSAB utarbeta förslag till lämpliga skyddsåtgärder för kylvattenintaget och redovisa dessa i det förslag till kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten enligt bolagets förslag till villkor 7.

Bolaget hänvisar vidare till avsnitt 6.4.1-6.4.8 i MKB:n.

## 6.2.2 Luft

I anläggningskedet sker utsläpp till luft främst från arbetsmaskiner. Utsläppen bedöms vara försumbara i förhållande till projektets omfattning i övrigt. Inte heller damning torde aktuali-

seras med hänsyn till att muddermassor med högt vatteninnehåll kommer att användas för utfyllnad av Skvampen. Om damning ändå skulle uppstå, kommer bolaget att ha beredskap för att minimera olägenheter (t.ex. vattenbegjutning eller liknande), se närmare avsnitt 6.4.7 i MKB:n.

I grundtillståndet regleras damning i villkor 11. Där föreskrivs att hamnverksamheten ska bedrivas så att risken för störande damning minimeras. I detta syfte ska regelbunden sopning och städning utföras av hamnplanen i Victoriahamnen. Sopning och städning ska utföras i övriga hamnområden vid behov. Uppkommer olägenheter av damning från verksamheten ska erforderliga åtgärder skyndsamt vidtas så att olägenheterna upphör. Bolaget bedömer att villkor 11 kan tillämpas även i anläggningsskedet och anser således att någon ytterligare reglering inte är nödvändig.

### 6.2.3 Buller och vibrationer

Buller i anläggningsskedet genereras främst av mudderverk, borring och arbetsmaskiner. Eventuella vibrationer kommer att vara begränsade till borring, sprängning och transporter till och från arbetsområdet. Buller från anläggningsprojektet kommer så långt som möjligt att begränsas i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från bygplatser, se närmare avsnitt 6.4.7 i MKB:n. Bolaget föreslår ett villkor med denna innebörd, se villkor 6 under rubriken *Förslag till villkor* ovan. Risken på påverkan genom vibrationer hantearas genom en särskild riskanalys på sätt som anges i avsnitt 3.2.4 ovan.

### 6.2.4 Kemikalier och avfall

I anläggningsskedet kommer drivmedel till arbetsmaskiner att användas. I övrigt kommer ingen hantering av kemikalier att ske. Avfall kommer att förvaras och omhändertas enligt bolagets avfallshanteringsplan (se bilaga 5 till MKB:n) och Luleå kommuns föreskrifter härom.

Bolaget anser att frågan om avfallshantering under anläggningsskedet inte behöver villkorsregleras.

När det gäller kemikalier föreslår bolaget ett villkor med innebörden att de drivmedel och oljor som används vid muddring i möjligaste mån ska vara miljöanpassade samt att saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig i händelse av spill eller läckage (villkor 7).

Bolaget får vidare påminna om att villkor 3 i grundtillståndet föreskriver att hälso- och miljöfarliga kemiska produkter ska förvaras i täta behållare eller under tak på ytor som är täta och beständiga mot de produkter som lagras, samt hanteras så att spridning av förorening förhindras. Det föreskrivs också i villkor 4 att farligt avfall som består av eller innehåller flytande hälso- eller miljöfarliga ämnen ska förvaras på en tät yta och så att de farliga ämnena inte kan förorena mark, vatten eller luft och inte heller nå spill eller dagvattennätet. Bolaget bedömer att villkor 3 och 4 i grundtillståndet vid behov kan tillämpas i anläggningsskedet.

### 6.2.5 Övrigt

I övriga frågor rörande miljökonsekvenserna i anläggningskedet hänvisas till MKB:n.

## 6.3 Driftskedet

### 6.3.1 Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från hamnverksamhet uppkommer bl.a. från arbetsmaskiner, transporter inom hamnområdet, värmepannor, serviceverkstäder, pumpar, rörlänsar, ventiler och liknande utrustning där råolja, oljeprodukter, kemikalier och gaser hanteras i bulk. Vid hantering av bulk-gods finns även en risk för damning. Utsläpp till luft genereras även av fartygens motorer när fartygen ligger vid kaj samt vid anlop och avgång. Sistnämnda utsläpp består huvudsakligen av kolväten, kväveoxider, svaveloxider, koldioxid, kolmonoxid och partiklar. Omfattningen av utsläppen från fartygen beror på fartygens motorer, bränslets svavelinnehåll och fartygens ligg-tider i hamnen. Det är således svårt att kvantifiera utsläppen.

Vid Skvampens djuphamn tillkommer arbetsmaskiner, vissa interna transporter samt ytterligare lagringsytor där risk för damning kan föreligga. Däremot kommer inga oljeprodukter eller kemikalier att hanteras i bulk. De interna transporterna och användningen av arbetsmaskiner begränsas genom att ett elektrifierat järnvägsspår kommer att finnas långt in på hamnområdet. Utsläppsökningen kommer därför inte att bli proportionell i förhållande till produktionsökningen. I syfte att undvika damning kommer bolaget att se till att hårdgjorda ytor sopas samt att eventuell damning som ändå uppstår bekämpas med vattenbegjutning eller andra dammbindande åtgärder.

Det är inte givet att det ökade antalet fartygsanlop kommer att medföra ökade utsläpp till luft. Den nya djuphamnsdelen möjliggör anlop av betydligt större fartyg än i dag, vilket i sig innebär att utsläppen per ton transporterad produkt kommer att bli mindre än i dag. Större fartyg är i allmänhet också bättre utrustade med utsläpps begränsande utrustning än mindre fartyg. Enligt direktiv 1999/32/EG om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG, får vidare endast bränslen med en svavelhalt om högst 0,1 procent användas i Östersjön. Dessa regler har trätt i kraft under 2015. Slutligen ska nämnas att bolaget avser att förbereda Skvampens djuphamn för att erbjuda elanslutning till anlopande fartyg, vilket kan minska behovet av att köra fartygens motorer när de ligger i hamnen.

I grundtillståndet regleras utsläpp till luft i form av damning i villkor 11 (se härom avsnitt 6.2.2 ovan). Bolaget anser att detta är en lämplig reglering även för den framtida verksamheten i Skvampens djuphamn.

### 6.3.2 *Utsläpp till vatten och mark*

Från hamnområdet kan utsläpp till vatten förekomma i form av dagvatten, lokalt behandlat avloppsvatten från personalbyggnader m.m., oljeförorenat avloppsvatten (s.k. OFA) samt eventuella spill av drivmedel eller gods. Vid Victoriahamnen finns en oljeavskiljare för rening av avloppsvatten från verkstaden där. I Uddebo Oljehamn finns ett särskilt OFA-nät som är anslutet till en gravimetrisk oljeavskiljare och en filteranläggningen. Utsläppen från oljehamnen regleras i ett särskilt villkor i grundtillståndet. Även dagvatten från rena ytor i oljehamnen passerar en oljeavskiljare innan vattnet når recipienten. Vidare kontrolleras grundvattnet i området kontinuerligt. Vid Strömören finns en verkstad vars avloppsvatten passerar en oljeavskiljare innan det släpps ut på det kommunala avloppsnätet. I övriga hamndelar sker inga utsläpp till vatten.

Skvampens djuphamn kommer, när det gäller utsläpp till vatten, att uppvisa likheter med Malmhamnen Sandskår, dvs. inga utsläpp förväntas uppstå från verksamheten på kajen. Beroende på vilken typ av verksamhet som etableras inom djuphamnsområdet i övrigt och vilket gods som kommer att hanteras i dessa verksamheter kan dock denna bedömning komma att förändras. Som utgångspunkt ska tillkommande verksamheter ansvara för eventuell rening av dagvatten om ett sådant behov uppstår. För att frågan inte ska lämnas oregerad i det blivande tillståndet kan dock bolaget åta sig att samla upp eventuellt dagvatten som kan medföra föroreningsrisker och behandla detta genom sedimentation, infiltrering eller på annat lämpligt sätt. Bolaget föreslår att frågan om eventuell villkorsregelring av dagvattenhanteringen i Skvampens djuphamn överläts till tillsynsmyndigheten genom ett särskilt bemyndigande (se bemyndigande a under rubriken *Förslag till villkor ovan*).

I en hamnverksamhet finns vidare alltid en viss risk för spill av exempelvis bränsle. Som har angetts ovan planerar dock bolaget inte för någon tankningsanläggning i den nya djuphamnsdelen. Inte heller planeras för någon annan typ av kemikaliehantering. Risken för spill är således begränsad. Bolaget kommer dock att säkerställa att spill från hårdgjorda ytor kan samlas upp och omhändertas. Uppsamlat vatten kommer att passera en oljeavskiljare innan det släpps ut till recipienten.

Bolaget hänvisar vidare till avsnitt 6.5.2-6.5.3 i MKB:n.

I grundtillståndet föreskrivs i villkor 2 att utrustning för tätning av dagvattenbrunnar ska finnas lättillgängligt i anslutning till ytor där flytande kemiska produkter hanteras. Vidare föreskrivs i villkor 3 att hälso- och miljöfarliga kemiska produkter ska förvaras i täta behållare eller under tak på ytor som är täta och beständiga mot de produkter som lagras. Produkterna ska hanteras så att spridning av förorening förhindras. Farligt avfall som består av eller innehåller flytande hälso- eller miljöfarliga ämnen ska förvaras på en tät yta och så att de farliga ämnena inte kan förorena mark, vatten eller luft och inte heller nå spill eller dagvattennätet. Bolaget anser att

dessa villkor utgör en lämplig reglering även för den planerade verksamheten i Skvampens djuphamn. Frågan om skyddsåtgärder vid utsläpp av dagvatten bör dock, som nämnts ovan, delegeras till tillsynsmyndigheten.

### 6.3.3 Buller

Buller från Victoriahamnen och Uddebo oljehamn regleras i villkor 16 i grundtillståndet. Bolaget har låtit utföra en bullerutredning som visar att gällande villkor innehålls vid närmaste bostäder både i nollalternativet och i ansökt alternativ. Bullerutredningen har utförts utifrån ett s.k. värstafallscenario, dvs. full användning av samtliga tillkommande kajer, skeppslastare, containerhantering, lastning av containrar, kran på kaj, tågtransport samt lossningsstation för tåg. Bolaget anser mot ovanstående bakgrund att det bör föreskrivas att villkor 16 i grundtillståndet ska gälla även för Skvampens djuphamn.

Bolaget hänvisar vidare till avsnitt 6.5.4 i MKB:n.

### 6.3.4 Avfall

Bolaget hänvisar till avsnitt 3.3.3 ovan. Det är svårt att uppskatta de framtida avfallsmängderna innan det har klargjorts vilka aktörer som kommer att bedriva verksamhet vid Skvampens djuphamn. Under 2013 uppkom ca 11,5 ton farligt avfall i verksamheten medan motsvarande siffra för 2014 var ca 41,5 ton på grund av en tillfälligtvis omfattande latrinhantering. Mängden övrigt avfall som uppkommer i verksamheten brukar uppgå till i storleksordningen 1 100 m<sup>3</sup>.

När det gäller villkoren i grundtillståndet beträffande avfallshantering m.m. hänvisas till avsnitt 6.2.4 ovan.

### 6.3.5 Transporter

Den absoluta merparten av godstransporterna på land till Skvampens djuphamn kommer att ske med tåg. Som har angetts ovan beräknas 7-8 tågset per dag anlända hamnen vid utskeppning 10 miljoner ton malm per år. Lastbilstransporterna kommer att vara begränsade till hamnverksamhetens egna förnödenheter. Interna transporter inom hamnområdet kommer främst att ske med arbetsmaskiner och truckar. Bolaget hänvisar vidare till avsnitt 6.5.7 i MKB:n.

Något transportvillkor finns inte i grundtillståndet och det saknas enligt bolagets mening skäl att göra en annan bedömning för det blivande tillståndet.

## 7 Tillåtlighet

### 7.1 2 kap miljöbalken

#### 7.1.1 Kunskapskravet

Kunskapskravet innebär att personal som arbetar med miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet ska ha den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Omfattande utredningar har genomförts exempelvis för att säkerställa att maskiner med rätt kvalitet används för utfyllnaden av Skvampen. I bolagets projektorganisation finns en projektledare och för ändamålet anlitate konsulter med erfarenhet av landbyggnads- och kajkonstruktioner. Det är projektorganisationens ansvar att upphandla en eller flera entreprenörer som kan uppfylla projektets krav. Upphandling av entreprenad kommer att ske parallellt med prövningen av denna ansökan. Vid upphandlingen kommer bolaget att särskilt ta fasta på kunskapskravet. När det gäller hamnverksamheten har bolaget en mångårig erfarenhet inom sin egen organisation. Bolaget gör med anledning härav gällande att kunskapskravet uppfylls.

#### 7.1.2 Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik

Den nya djuphamnsdelen kommer att utformas så att kravet på bästa möjliga teknik kan uppfyllas. Som exempel kan anges att hamnområdet kommer att förberedas för elförsörjning till fartyg, att lastnings- och lossningsverksamheten så långt möjligt kommer att vara inbyggd samt att detaljerade kvalitetskriterier har utarbetats för de muddermassor som kommer att användas för utfyllnad av Skvampen. Kravet kommer givetvis att följas upp i alla delar.

Det finns inga BAT-slutsatser som är tillämpliga på befintlig eller planerad verksamhet.

#### 7.1.3 Produktvalsprincipen

Produktvalsprincipen innebär att bolaget i rimlig omfattning ska undvika att använda potentiellt miljö- och hälsopåverkande kemiska produkter (eller varor som innehåller eller har behandlats med sådan kemisk produkt) om produkten/varan kan bytas ut mot en mindre miljö- och hälsopåverkande produkt/vara.

Kemiska produkter kommer inte att användas i någon nämnvärd omfattning i den planerade verksamheten. De produkter som används kommer att dokumenteras i en produktförteckning. Bolaget kommer att ställa krav på entreprenörer att följa produktvalsprincipen och entreprenörer kommer att vara förhindrad att använda kemiska produkter som inte godkänts av bolaget.

#### 7.1.4 Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Miljöbalkens hushållningsprincip innebär att lösningar som minimerar förbrukningen av ändliga resurser och gynnar återvinning ska prioriteras. Bolaget kommer vid de förestående upp-



handlingarna att premiera entreprenörer som kan begränsa energianvändningen och användningen av icke förnyelsebara naturresurser. Vidare kräver bolaget att avfall som uppkommer i samband med entreprenadarbeten och hamnverksamhet källsorteras i enlighet med Luleå kommuns föreskrifter om avfallshantering.

#### 7.1.5 Lokaliseringsprincipen

Inom ramen för en åtgärdsvalsstudie har Trafikverket utrett möjligheterna att genom kapacitetshöjande åtgärder för järnväg och sjöfart i norra Sverige. I dag transporteras merparten av den malm som bryts i Norrbotten med järnväg för utskeppning i Narvik. För att industrin inte ska bli alltför beroende av en utskeppningshamn fordras realistiska alternativ med tillräcklig kapacitet. Trafikverket har studerat möjligheterna att använda hamnarna i Murmansk, Kemi, Kalix, Piteå, Skellefteå, Umeå, Luleå, Narvik och Göteborg. Endast Narvik och Luleå har dock en järnväg som kan klara tillräckligt tunga transporter. Luleå hamn har således befunnits vara det enda realistiska alternativet för transportbehovet i regionen. Inom hamnen är utrymmet för ytterligare verksamhet begränsat, varför det inte finns någon alternativ lokalisering i hamnområdet för den nya djuphamnsdelen. Sistnämnda slutsats grundas på en särskild studie som bolaget har utfört enligt samma modell som Trafikverkets åtgärdsvalsstudie.

Enligt 2 kap 6 § tredje stycket miljöbalken får tillstånd inte ges i strid med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900). Som har angetts ovan kommer planerade åtgärder och verksamheter att vara förenliga med gällande planeringsförutsättningar.

#### 7.1.6 Skälighetsregeln (2 kap. 7 § miljöbalken)

Bolagets överväganden och förslag i fråga om skyddsåtgärder och försiktighetsmått m.m. har skett och kommer att ske mot bakgrund av skälighetsregeln i 2 kap. 7 § miljöbalken.

Varken den planerade utfyllnaden av Skvampen eller den ändrade hamnverksamheten kommer att medverka till att någon miljö kvalitetsnorm överträds, se närmare avsnitt 6.4.3, 6.4.5, och 6.5.1 i MKB:n.

## 7.2 11 kap. miljöbalken

Kostnaden för vattenverksamheten kan uppskattas till ca 850 miljoner kr. Nyttan med en ny djuphamnsdel i Luleå hamn är av nationalekonomisk betydelse eftersom syftet med verksamheten är tillskapa ett alternativ till hamnen i Narvik för bl.a. malm- och koltransporter från och till regionen. Trafikverket har utfört en samhällsekonomisk analys av Projekt Malmporten som helhet och verkets bedömning är att den ökade robusthet i transportsystemet som projektet medför tillsammans med dess miljöförbättringar (minskade svavelutsläpp och totalt sett minskad bullerpåverkan) har ett samhällsekonomiskt värde som överstiger projektets totala investeringskostnader. Kostnaden som är förknippade med vattenverksamheten i bolagets del av pro-

jektet är blygsam i förhållande till den samlade kostnaden för Projekt Malmporten. Nyttan av vattenverksamheten måste således anses överstiga kostnaden. Något hinder mot verksamheten enligt 11 kap 6 § miljöbalken kan inte anses föreligga.

### **7.3 16 kap. miljöbalken**

#### *7.3.1 Tidsbegränsning av tillståndet (16 kap. 2 § första stycket miljöbalken)*

Det finns enligt bolagets mening inte skäl att tidsbegränsa det blivande tillståndet.

#### *7.3.2 Tidigare misskötsel (16 kap. 6 § miljöbalken)*

Enligt 16 kap. 6 § miljöbalken kan tidigare dokumenterad misskötsel av allvarligt slag påverka förutsättningarna för att meddela tillstånd. Bolaget gör gällande att det inte föreligger omständigheter som avses i bestämmelsen.

## **8 Kontroll**

Bolaget kommer att kontrollera verksamheten enligt tillämpliga bestämmelser om egenkontroll och kommer att ge in ett förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

## **9 Samråd**

Denna ansökan har föregåtts av ett samrådsförfarande enligt 6 kap. miljöbalken. En samrådsredogörelse finns i avsnitt 2.2.2 i MKB:n och dess underbilaga 1-3. Vad som har framkommit vid samråden har beaktats vid utformningen av projektet, upprättandet av MKB:n och denna ansökan.

## **10 Tidplan m.m.**

I syfte att nå det övergripande målet att till 2020 kunna nå en transportvolym om 20 miljoner ton per år över kaj har bolaget behov av att påbörja de arbeten som omfattas av denna ansökan under första halvan av 2017. Bolagets tidplan förutsätter således att verkställbart tillstånd föreligger i början av 2017.

Erfarenhetsmässigt finns en risk för förseningar som kan påverka tidplanen, varför bolaget begär en arbetstid för vattenverksamheten och en igångsättningstid för den miljöfarliga verksamheten om tio år. Tid för anmälan av oförutsedd skada på grund av de ansökta vattenverksamheterna bör bestämmas till fem år räknat från arbetstidens utgång.

Som har angetts ovan är det angeläget att verksamheten kan komma igång så snart som möjligt. Skäl för verkställighetsförordnande föreligger således.

## 11 Underlag för beräkning av ansökningsavgift för vattenverksamheten

Enligt bolagets beräkningar kommer kostnaden som avser vattenverksamheten att uppgå till ca 850 miljoner kr. Avgiften för prövning av vattenverksamheten bör därför sättas till 400 000 kr enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Någon tilläggsavgift ska inte utgå.

## 12 Övrigt

Som aktförvarare föreslås projektadministratören Anneli Töyrä, Luleå Hamn AB, Strömörvägen 9, 974 37 Luleå, tel 0920-45 68 05, e-post [anneli.toyra@portlulea.com](mailto:anneli.toyra@portlulea.com).

Besked om lämplig lokal för huvudförhandling lämnas senare vid behov.

Den planerade verksamheten omfattas inte av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Bolaget behöver därför inte ge in säkerhetsrapport.

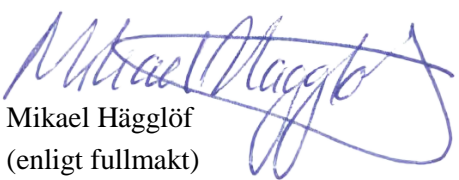
Kontaktperson hos bolaget är Linda Wikman, Luleå Hamn AB, Strömörvägen 9, 974 37 Luleå, tel 070-263 33 75, e-post [linda.wikman@portlulea.com](mailto:linda.wikman@portlulea.com).

Bolaget hemställer att ansökan handläggs gemensamt med Sjöfartsverkets ansökan om tillstånd till fördjupning av farlederna m.m., om Mark- och miljödomstolen finner detta lämpligt.

---

Stockholm den 16 oktober 2015

LULEÅ HAMN AB

  
Mikael Hägglöf  
(enligt fullmakt)

**BILAGOR**

- A. Karta över arbetsområdet
- B. Teknisk beskrivning, jämte bilagor
- C. Miljökonsekvensbeskrivning, jämte bilagor
- D. Fixpunkt
- E. Rådighetsmedgivanden