

Senaste nytt från



Förhandling i Mark- och miljööverdomstolen

Mark- och miljööverdomstolen kommer att pröva frågan om hantering av de förorenade muddermassorna i projektet Malmporten. Huvudförhandlingen äger rum i Luleå den 30-31 januari 2018.

Bakgrunden är att staten genom Sjöfartsverket planerar för att bredda och fördjupa farleden till Luleå, samt att Luleå hamn planerar att anlägga en ny djuphamnsdel inom ramen för projekt Malmporten.

Vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen 2016 underströk Sjöfartsverket och Luleå hamn att det mest miljövänliga alternativet på både kort och lång sikt var att placera de förorenade muddermassorna till havs i djuphålan efter Stålverk 80, sydsydväst Vitfågelskäret.

De förorenade massorna, cirka 600 000 kubikmeter, planeras att läggas längst ned i djuphålan och ovanpå det ett tre meter tjockt skyddstäckte av rena massor.

Andrahandsalternativet enligt Sjöfartsverkets och Luleå hamns ansökan var vattenområdet Skvampen, ett blivande nytt landområde i anslutning till den nya



djuphamnen i Luleå. Totalt handlar det om cirka 22 miljoner kubikmeter massor som ska hanteras i projekt Malmporten, eller nästan 37 Globenarenor.

Domstolen beviljade dispens för förstahandsalternativet: dumpning i djuphålan av de förorenade massorna, men halverade gränsvärdet för dessa utifrån Sjöfartsverket respektive Luleå hamns ansökan.

Havs- och vattenmyndigheten överklagade domstolens dispens för hantering av de förorenade massorna och fick prövningstillstånd av Mark- och miljööverdomstolen. Myndigheten bedömer att de massorna istället bör användas för utfyllnad av vattenområdet Skvampen, alternativt läggas upp i landdeponi.

– Våra experter har gjort en fördjupad utredning utifrån överklagan. Den stärker vår tidigare uppfattning om att vårt första alternativ är bäst för miljön. Vi vill dock inte föregå förhandlingen som väntar utan välkomnar en överprövning, säger Bertil Skoog, projektledare, Sjöfartsverket.

Bara förorenade massor berörs

Projektledare Linda Wikman, Luleå hamn, understryker Bertil Skoogs uppfattning.

– Projekt Malmporten är tillstyrkt i sin helhet. Överklagan omfattar endast placeringen av de cirka 600 000 kubikmeter förorenade massorna. De specifika förutsättningar som finns i detta projekt med djuphålan är unikt. Vi anser fortfarande att detta är det miljömässigt bästa alternativet på både kort och lång sikt, säger Linda Wikman.



Farleden in till Luleå hamn. Foto: Sjöfartsverket.

Världsunik bogserbåt beställd av Luleå hamn

Luleå hamn har beställt en världsunik bogserbåt med isbrytande kapacitet och hybriddrift. Miljöutsläppen minskar med cirka 20 procent vid vanliga uppdrag.

Luleå hamns vd Henrik Vuorinen besökte nyligen det spanska varvet Astilleros Gondan som fick kontraktet i hård konkurrens med 16 övriga varv. Ordern är värd cirka 150 miljoner kronor och leverans väntas våren 2019.

Bogserbåten är anpassad för is och kyla, samt klarar isbrytning av 1 meter tjock is i 3 knops hastighet. Den drivs av hybriddrift, det vill säga diesel i kombination med elektricitet.

En bogserbåts kapacitet mäts i Bollard Pull. En av Luleå hamns andra isbrytare, Viscaria, har en kapacitet på 64 ton. Den nya får en kapacitet på cirka 100 ton.

– Inga bestämmelser fanns som gjorde att vi var tvungna att satsa på hybriddrift, men vi valde ändå att betala cirka 15 miljoner extra för den möjligheten och sätta miljön i främsta rummet. I dag finns ingen motsvarande bogserbåt i hela världen, säger Henrik Vuorinen.

– Varvet i Spanien har erfarenhet av att bygga innovativa båtar, bland annat för drift med naturgas. Personalen på bogserbåtarna i Luleå har också kommit med värdefulla synpunkter i sammanhanget, fortsätter Vuorinen.

Affären görs utifrån behovet av större bogserkapacitet när hamnen och farleden muddras till ett djup av 15 meter i farledsprojekt Malmporten som Luleå hamn planerar genomföra i samarbete med staten, genom Sjöfartsverket.

I projektet har Luleå hamn ansökt om att bygga upp till tre djupkajer och kunna ta emot större mängder gods.

Det innebär att fartyg kan tas emot på drygt 300 meters längd med 160 000- till 200 000 tons lastkapacitet, att jämföras med dagens 55 000 ton. Höjd säkerhet med ytterligare farledsmarkeringar innebär att fartygen kan gå ut och in i hamnen dygnet runt.

Vintertid är detta i dag bara möjligt ungefär fem- sex timmar per dag.



Finansdirektör Luis Cotarelo vid varvet Astilleros Gondan och Henrik Vuorinen, VD Luleå Hamn AB.

LKAB ökar utskpeppningen från Luleå

LKAB planerar nästa år för ökad utskpeppning från Luleå hamn.

Ökningen rör sig om ungefär 800 000 ton, från 4- till cirka 5 miljoner ton för 2018. En ökning med cirka 70 000 ton per månad under 2018. Målsättningen är en årlig produktionsökning med fem procent under lika många år, något som ligger i LKAB:s strategiplan.

– Framförallt under 2019 kan det bli problem att få ut volymerna via Narvik på grund av bristande järnvägskapacitet. Godsfördelningen mellan Narvik -Luleå är 70/30, säger Anders Björnström, som är LKAB:s logistikchef och VD för LKAB Malmtrafik.

Företagets produktion för i år väntas uppgå till 1,5 miljoner ton mer jämfört med 2016. Sammanlagt rör det sig om 27,5 miljoner ton.

– Malmpriser går väldigt mycket upp och ned men förnärvarande ligger de på en bra nivå, faktiskt lite över våra egna prognoser, fortsätter Björnström.

För att klara den ökade utskpeppningen från hamnen planerar LKAB för ett- till två oceangående Panamax fartyg i månaden under 2018.

I januari är två sådana fartyg bokade, men i februari-mars sker leveransen i stället över Narvik då LKAB har ledig kapacitet där. Sedan är tanken att återgå till utskpeppning från Luleå enligt plan.

Men Panamax fartygen kan inte lasta mer än cirka 50 000 ton i hamnen eftersom den inte är tillräckligt djup.

Möjlighet finns att använda mindre fartyg som lastar i hamnen och sedan går ut för att lasta om, läktra, till Panamax-fartyget för att uppnå full last på cirka 80 000 ton.

Denna problematik är ett av skälen till att Luleå hamn vill bygga en ny djuphamn med tre permanenta kajer om vardera 15 meters djupgående, något som blir aktuellt när farledsprojekt Malmporten blir verklighet.

Den senaste tioårsperioden har LKAB investerat cirka 60 miljarder kronor för att öka den totala kapaciteten.

Kort om Malmporten

I projekt Malmporten ska farleden breddas och fördjupas in till Luleå hamn. Hamnen kommer likaså att fördjupas. Möjlighet att ta emot större fartyg innebär: Bättre konkur-

rensvillkor för näringen, lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp. Sjösäkerheten anpassas till internationella riktlinjer. Luleå har utvalts till en strategiskt prioriterad hamn av EU,

som stöttar projektet ekonomiskt. Läs mer på: www.sjofartsverket.se/malmporten Har du frågor om projektet är du välkommen att höra av dig till lulea@sjofartsverket.se