

Samråd Malmporten i Luleå

Plats: Luleå
 Datum: 2014-11-12
 Lokal: Luleå hamn, Strömören
 Tid: 13:00–15:00

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

Närvarande inbjudna: Johan Söderholm Laponia Rederi AB, Kjell Eriksson Luleå skärgårdsförening, Leif Åberg Hindersöns hembygdsförening, Tina Nilsson Bottenvikens skärgård, Katarina Kylefors SSAB, Anders Jonsson Nordkalk, Anders Bylund Stadsbyggnadskontoret Luleå kommun, Björn Lagerkvist Getholmskatans båthamn, Folke Pil Getholmskatans båthamn, Göran Agnér Getholmskatans båthamn, Anna-Lena Forslund Getholmskatans båthamn, Roger Berggren Luleå Energi, Anders Nilsson Shorelink, Ida Kristoffersson Shorelink, Mikael Strömberg Shorelink.

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

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

2. Mattias Bååth presenterade avgränsning och åtgärder på farlederna. Han gick även igenom befintliga riksintressen och kommunal planering som berörs av projektet. Kommande miljökonsekvensbeskrivning görs tillsammans med utförda och planerade undersökningar och dess provplatser.
3. Linda Wikman beskrev hamnens nuvarande verksamhet och dess förhållande till Sverige och övriga Europa. Hon gav även en beskrivning av planerad verksamhet och gick kort igenom de framtagna åtgärdsalternativen.
4. Anders Videnord presenterade ~~huvudalternativet~~ planerad verksamhet i Skvampens djuphamn med de förändringar i hamnens verksamhet som det innebär. Han gick även igenom utredningsläget, förutsedd miljöpåverkan från projektet och förutsedd miljöpåverkan vid ändring av hamnverksamheten.

Katarina Kylefors undrade om en utfyllnad kommer att ske utanför kollagret.

Linda Wikman svarade att ingen utfyllnad är planerad för närvarande men att det kan

- komma att ske överenskommelse kan nås med berörda fastighetsägare.
5. Linda Wikman visade den fortsatta samrådsprocessen och förslag till fortsatt arbete.
 6. Jan Henriksson demonstrerade farledens utseende med ett särskilt digitalt verktyg som används vid förändring eller nyanläggning av farleder. Farledens nuvarande djupförhållande visades samt den tänkta nya farledens utseende efter muddring. En optimering av den nya farleden för nytt tonnage har gjorts med hjälp av detta program. I detta program har även beräkningar av muddringsvolymerna tagits fram samt hur mycket muddermassor som kan dumpas på varje dumpningsplats.
 7. Frågor och kommentarer från inbjudna:

Björn Lagerkvist undrade hur arbetena kommer att påverka existerande anlöp till hamnen.

Tage Edvardsson och Bertil Skoog svarade att det inte ska påverka sjöfarten. Det finns två leder om det skulle uppstå hinder under arbetena. Fritidsbåttrafiken ska inte påverkas alls.

Kjell Eriksson frågade om vilka miljögifter som hittats under provtagning och hantering av förorenade massor.

Thomas Åhsberg svarade PCB, PAH, TBT och arsenik. En klassning görs av massor mellan 1-5 där massor i klass 5 hanteras separat. Dessa kan t ex användas i Skvampen och övertäckas med rena massor. Massor i klass fyra och lägre dumpas. I sughållet finns möjlighet att dumpa massor i klass fem och överlagra dem med rena massor. Muddringsmetoder som kommer att användas är sugning och grävning. För förorenade massor kan miljököpa bli aktuellt.

Kjell Eriksson undrade över erosion i den nya farleden och eventuell ersättning för erosions-skador.

Thomas Åhsberg svarade att erosionsstudier kommer att göras av DHI där olika parametrar finns med som båtstorlek och vågor. Vad gäller erosions-skador kommer denna fråga att hanteras efter att erosionsstudierna är gjorda.

Kjell Eriksson frågade hur möjligheten att ta sig till Rödkallen förändras med nya farleden.

Bertil Skoog svarade att trafiken kommer att öka och att rännen vintertid blir något bredare.

Roger Berggren undrade hur man gör vid korsning av kablar.

Tage Edvardsson och Bertil Skoog svarade att man flyttar befintliga kablar och påtalade att Luleå Energi kommer att kontaktas i egenskap som sakägare för vidare planering vid genomförandet och omläggningar av ledningar.

Johan Söderholm undrade om damningen i kajområdet kommer att öka.

Linda Wikman svarade att de nya anläggningarna för lossning och lastning som ska tas i drift är till så stor del som möjligt slutna, varför damning inte bör öka.

Kjell Eriksson frågade om eventuella muddringar för Norrbottniabanan ingår i detta projekt.

Bertil Skoog svarade att det inte gör det.

Björn Lagerkvist frågade om det nya hamnområdet primärt ska nyttjas för järnmalm.

Linda Wikman svarade att initialt är ändamålet järnmalmshantering men framtida planer kan komma att inrymma containerhantering.

Kjell Eriksson frågade om projektet som helhet finansierat.
Tage Edvardsson svarade att det pågår finansieringsdiskussioner mellan de olika aktörerna. Ansökan finansieras av EU och det kan även bli aktuellt med viss EU-finansiering i genomförandeskedet.

Antecknat av: Johan Linnér