

Avgränsningssamråd avseende befintlig och utökad hamnverksamhet vid Luleå hamn, Svartön Luleå

Anja Hänninen

Klara Petrisi

Jennifer Wiklund

Klara Eriksson

Maja Nilsson

Amanda Johansson

2024-03-26



AFRY
AF PÖYRY

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Samrådets syfte och frågan om miljöpåverkan.....	2
1.2 Om Luleå Hamn AB	2
1.3 Gällande tillstånd och beslut	2
2 Lokalisering	4
2.1 Planförhållanden	6
2.2 Riksintressen.....	7
3 Avgränsning	8
3.1 Geografisk avgränsning	8
3.2 Verksamhetsavgränsning	8
3.3 Avgränsning av påverkansområde	8
3.4 Övriga avgränsningar.....	9
3.5 Nollalternativ	9
4 Nuvarande och planerad verksamhet	9
4.1 Luleå Hamns verksamhet	9
4.2 Cementakajen	10
4.3 Svartökajen	11
4.4 Uddebohamnen	11
4.5 Strömören	12
4.6 Victoriahamnen	12
4.7 Skvampens djuphamn	13
4.8 Malmhamnen Sandskår	13
4.9 Infrastruktur	13
5 Omgivningsförhållanden och förutsedd påverkan	19
5.1 Ytvatten	19
5.2 Naturmiljö	20
5.3 Kulturmiljö	21
5.4 Markförhållanden	22
5.5 Buller	24
5.6 Luftmiljö.....	24
5.7 Rennäring.....	24
5.8 Övriga intressen	24
5.9 Närliggande verksamheter.....	25
6 Utformning av miljökonsekvensbeskrivning	26
7 Fortsatt samråd	27

Administrativa uppgifter

Sökande:	Luleå Hamn AB Strömörvägen 9 974 37 Luleå Org.nr: 556148-1028
Kontaktperson:	Johanna Kangas Tel. 072 236 87 62 E-post: johanna.kangas@portlulea.com
Fastigheter:	Den nuvarande och framtida verksamheten bedrivs inom fastigheterna Svartön 18:15, 18:17, 18:18, 18:20, 18:21 18:25, 18:26, 18:27, 18:59, 18:32 och 18:60 samt Luleå Innerstaden 2:1 och Hertsön 11:1 i Luleå kommun

1 Inledning

Luleå Hamn AB (Luleå Hamn) avser att ansöka om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken (MB) för nuvarande och utökad hamnverksamhet på Svartön, Luleå kommun. Luleå Hamn är sedan 2014 ett helägt kommunalt bolag.

För hamnverksamheten gäller ett grundtillstånd som meddelades av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbottens län genom beslut 2010-01-27, d.nr. 551-571-10. Det har därefter beslutats om ändringar och tillägg, vilka sammanfattats i avsnitt 1.3 nedan.

Den gröna omställningen, som svar på de pågående klimatförändringarna, driver utvecklingen snabbt mot en fossilfri framtid och genererar en omställning från nuvarande fossilberoende produktionsmetoder till ett flertal nya industrietableringar fokuserade på grön produktion med mål att eliminera fossilt bränslenyttjande. Regionens olika tillgångar bedöms av omvärlden som så värdefulla att ett antal nya etableringar redan planeras i Norrbotten. Samtidigt ställer även nuvarande verksamhetsutövare inom hamnområdet om sin verksamhet och de nya fossilfria produktionsmetoderna medför krav på nya lösningar för lossning, lastning och transport genom hamnen. Fram till år 2030 planeras nya landytor på 750 000 kvadratmeter ge plats för en logistikpark, lagringsytor, utbyggd infrastruktur och nya industrisatsningar. Farleder och hamnar fördjupas, fler kajer anläggs och infrastrukturen stärks. Till 2030 behöver Luleå Hamn ha kapacitet att frakta upp till fyra gånger så mycket gods som i dag, ta emot fyra gånger så mycket fartygstrafik och stå redo att hantera helt nya godstyper. Som ett steg i utökningen av hamnens kapacitet initierades Projekt Malmporten. Genom Projekt Malmporten fördjupas farlederna in till Luleå hamn och en ny djuphamn, Skvampens djuphamn, etableras på Svartön.

I Trafikverkets åtgärdsvalsstudie "Kapacitetsutvidgning för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn" pekas Luleå hamn ut som en viktig nod i hela systemet gruva till kund. Luleå hamn är även utsedd till corehamn av EU, en av fem i Sverige, vilket

innebär att den ingår i ett "Core Network" över transportleder i Europa. För Luleå Hamns del är det nu viktigt att säkerställa att kapacitet och infrastruktur tillgängliggörs för att tillsammans med Projekt Malmporten möta marknadens behov och minska industrins klimatpåverkan.

I samband med den övergripande översynen av verksamheter och logistiklösningar som det aviserade kundbehovet har initierat har Luleå Hamn även sett ett behov av ett nytt verksamhetstillstånd som i första hand medger större godsvolymer.

1.1 Samrådets syfte och frågan om miljöpåverkan

Nuvarande och planerad hamnverksamhet är en sådan som alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966). Enligt 6 kap. 28 § miljöbalken, om att göra en specifik miljöbedömning, ska den som avser bedriva verksamhet där betydande miljöpåverkan föreligger samråda om hur miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas, ett så kallat avgränsningssamråd. Föreliggande samrådsunderlag avser därmed ett avgränsningssamråd för den planerade verksamheten.

Samrådet för de planerade åtgärderna kommer att omfatta myndigheter, intresseorganisationer och andra särskilt berörda. Luleå Hamn planerar även att samråda med en vidare krets av organisationer och med allmänheten genom annonsering i dagspressen.

Syftet med samrådet är dels att ge berörda tillfälle att lämna synpunkter angående planerad verksamhet och åtgärder, dels att inhämta synpunkter från myndigheter gällande ansökans och kommande MKB:s omfattning mm. Inkomna synpunkter kommer att sammanställas och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet inför inlämnandet av tillståndsansökan till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbotten län.

1.2 Om Luleå Hamn AB

Luleå Hamn är sedan januari 2014 ett helägt kommunalt bolag. Luleå Hamn arbetar aktivt med att ständigt förbättra sin verksamhet med avseende på miljö- och miljöpåverkan, säkerhet, kvalitet och arbetsmiljö. Detta görs genom olika interna revisioner, övningar samt löpande inspektioner och skyddsronder. Det innebär arbete med att undersöka möjligheterna att minska miljöpåverkan exempelvis genom att ansluta anlöpta fartyg till elnätet, vilket medför minskade luftemissioner och minskat buller från fartygen. Utöver detta har Luleå Hamn AB kvalitetscertifierat sitt ledningssystem enligt ISO 9001 och varit certifierade sedan 2012. En mer utförlig beskrivning av hamnens verksamhet finns under kapitel 4.1.

1.3 Gällande tillstånd och beslut

För hamnverksamheten gäller ett grundtillstånd som meddelades genom Miljöprövningsdelegation vid Länsstyrelsen i Norrbottens län genom beslut 2010-01-27, d.nr. 551-571-10. Tillståndet ger Luleå Hamn rätt att bedriva hamnverksamhet vid Victoriahamnen, Uddebohamnen, Cementakajen, Svartökajen, Malmhamnen Sandskär samt Strömören inom 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 bruttodräktighet¹ på maximalt 100 000 och 12 000 000 ton gods över kaj per år.

Grundtillståndet ändrades genom Mark- och miljödomstolens vid Umeå tingsrätt dom 2017-04-18, mål M 2414-15, enligt vilken bruttodräktigheten hos de fartyg som tas emot vid Skvampens djuphamn får uppgå till 150 000 och mängden gods över kaj ökades till 20 000 000 ton per år. Genom samma dom lämnades tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheterna Svartön 18:17, Hertsön 11:1 och Svartöastaden 13:36 anlägga Skvampens djuphamn genom bl.a. muddring, utfyllnad av vattenområde och anläggande av kajer dimensionerade för fartyg av Östersjömax. Vissa villkor för tillståndet ändrades genom Mark och Miljööverdomstolens dom 2018-04-11, mål M 4684-17.

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Norrbottens län har genom beslut 2020-06-08 D551-15739-18, 2580-149, ändrat villkor 14 och 15 i grundtillståndet.

Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt har genom dom 2023-12-05, mål M 3706-22, lämnat Luleå Hamn tillstånd att inom fastigheterna Svartön 18:17 och 18:20 inom Luleå kommun riva ut del av den s.k. Strömörpiren, riva ut eller förstärka del av den s.k. Victoriakajen, genom muddring avlägsna högst 150 000 m³ (tfm) sediment och andra massor för fartygslägen, kajer, terminalytor och anslutning till farled, genom grävning tillskapa vattenområden för fartygslägen, anlägga högst tre permanenta kajer, var och en dimensionerade för fartyg av Handy-max-storlek och en mindre kaj dimensionerad för tjänstefartyg, samt vidta de utfyllnads- och anläggningsåtgärder som behövs för detta ändamål, avvattna muddermassor och andra massor, samt återanvända överskottsmassor vid anläggande av kajer och allvädsterminal m.m.

Under 2024 har Luleå Hamn också ansökt om anläggande av ny torrbulkaj och bränslekaj i Uddebohamnen. Ansökan handläggs av Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt under mål nr M 353-24.

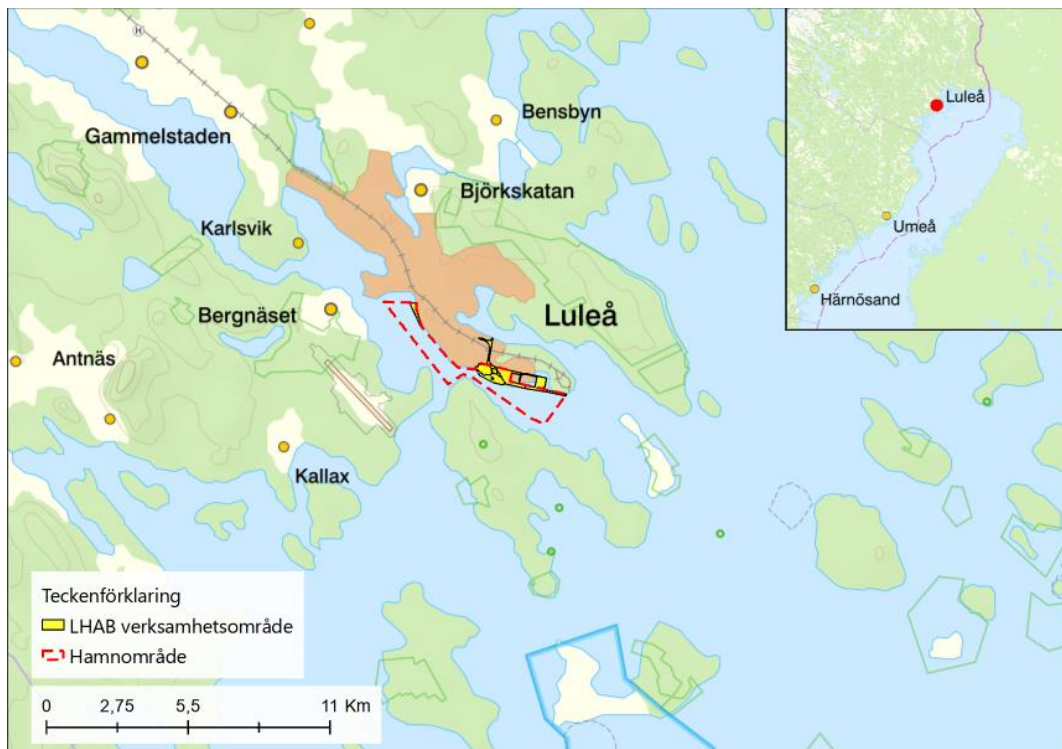
Det nya verksamhetstillståndet kommer att innefatta samtliga ändringar och tillägg till nuvarande grundtillstånd.

¹ Bruttodräktighet (GT) baseras på fartygets totala inneslutna volym. Dräktighet är en term som används inom sjöfarten för att ange ett fartygs storlek. Brutto- och nettodräktighet är två enhetslösa jämförelsetal: Nettodräktigheten (NT) baseras på lastutrymmenas volym.

2 Lokalisering

Hamnverksamheten bedrivs inom Svartöns industriområde i Luleå kommun, ca. 5-6 km sydöst om centrala Luleå, se Figur 2-1. Luleå Hamn AB arrenderar markområden inom fastigheterna Svartön 18:17, Svartön 18:20 och Hertsön 11:1 av Luleå kommun. Detta arrendeavtal gäller från och med den 1 januari 2014 och i tjugofem (25) hela kalenderår. Arrendetiden förlängs därefter med tio (10) år i sänder. Den nuvarande och framtida verksamheten bedrivs inom fastigheterna Svartön 18:15, 18:17, 18:18, 18:20, 18:21 18:25, 18:26, 18:27, 18:59, 18:32 och 18:60 samt Luleå Innerstaden 2:1 och Hertsön 11:1 i Luleå kommun, se Figur 2-2 och Figur 2-3.

Hamnverksamhet bedrivs vid Victoriahamnen, Uddebohamnen, Cementakajen, Svartökajen, Malmhamnen Sandskär samt Strömören.



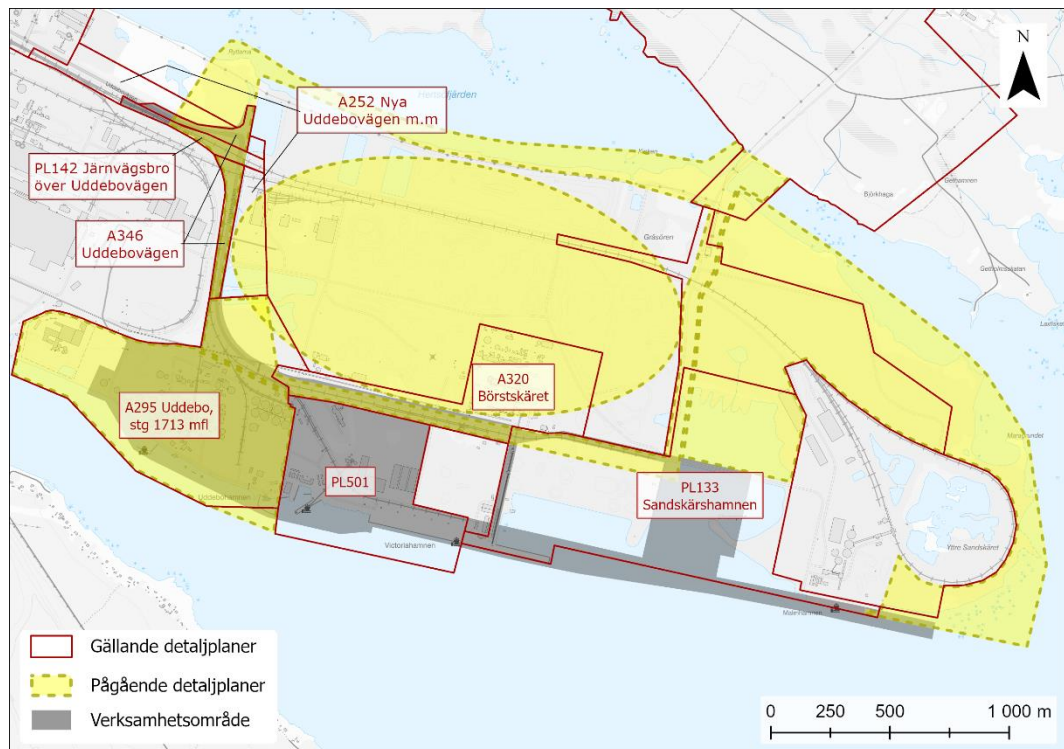
Figur 2-1 Översiktskarta över Luleå med området för hamnens verksamhetsområde markerat.
Källa: Lantmäteriet terrängkarta 2023.

På Sandön, ca 400 m i sydlig riktning från hamnen i Uddebo, återfinns närmsta bebyggelse. Bebyggelsen består mestadels av fritidshus men även permanentboende återfinns på ön. I nordväst, ca 500 m, om Cementakajen/Svartökajen ligger Södra hamnen med flerfamiljshus med permanentboende. Mellan Cementakajen och Uddebohamnen ligger två bostadsområden, Svartöbrinken och Svartöstaden. Avståndet från hamnverksamheten till bebyggelsen är som närmast ca 700 m. Norr om Cementakajen/Svartökajen ligger bostadsområdet Malmudden, på ett närmaste avstånd om ca 700 m.

2.1 Planförhållanden

Enligt Luleå kommuns gällande översiktsplan är området Svartön lämpligt för hamnverksamhet och industri. Området är avsett för verksamheter med säkerhetsrisker som kräver större skyddszon, d.v.s. tung och störande industri.

Luleå kommun har med anledning av den gröna omställningen och som en del av satsningen på Luleå industripark påbörjat arbetet med nya detaljplaner för stora delar av Svartön. I Figur 2-4 ses Luleå hamn gällande och pågående detaljplanearbeten. Området kring Cementakajen är inte detaljplanlagt.



Figur 2-4 Översiktsskarta som visar gällande och pågående detaljplaner vid Svartön. Gränser för gällande detaljplaneområdena markerade med röda linjer (Luleå kommun 2024).

2.1.1 Befintliga detaljplaner

- Uddebo, A295. Planen kommer i huvudsak att ersättas av *Utveckling av industri- och hamnområde, Uddebo*, se pågående detaljplaner nedan. Delvis kommer Uddebo A295 att ingå i *Svartön Infrastruktur SBF 2022/848*. Antagen 1970-11-05.
- Detaljplan för del av Svartön, del av Svartön 18:7 m.fl. Luleå Hamn, Victoriahamnen, PL501. Planen avser uppförande av en ny allvädersterminal med tillbyggd lagerbyggnad. Detta för att möjliggöra en transportkedja av gods utan påverkan av väder. Inkommande gods på järnväg kommer att kunna direktanslutats in i lagerbyggnaden för vidare omlastning till fartyg inne i terminalen. Antagen 2023-10-23.
- Nya Uddebovägen m m, A252. Syftet med planen var att lösa industriförbindelsen mellan NJA:s (numera SSAB) industriområde och Stålverk

80 med väg och järnväg på broar över järnvägsområdet och nya läget av Uddebovägen. Antagen 1965-09-08.

- Sandskärshamnen, LKAB, PL133. Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för utflyttning av verksamheten vid nuvarande malmupplag och malmkaj på Svartön till ett nytt läge öster om SSAB och koksverket. Planen säkerställer även mark för en framtida utvidgning av hamnverksamhet i området mellan den planerade malmhanteringsanläggningen och Victoriahamnen resp koksverket. Antagen 1994-04-25.
- Börstskäret (se också PL 124 och PL 189), A320. Syftet med planen är att möjliggöra industrimark och kommunikationsstråk. Planen kommer i huvudsak att ersättas av *Svartön Infrastruktur SBF 2022/848*, se pågående detaljplaner nedan. Antagen 1974-04-26.
- Järnvägsbro över Uddebovägen, PL142. Planens syfte är att ge planmässiga förutsättningar för framdragande av järnvägsspår mot den nya malmhamnen samt utförande av bro över Uddebovägen. Planen kommer i huvudsak att ersättas av *Svartön Infrastruktur SBF 2022/848*, se pågående detaljplaner nedan. Antagen 1994-10-28.
- Uddebovägen, A346. Planändringen tillkom för att lösa industriförbindelsen mellan NJA (numera SSAB) och Stålverk 80 med väg och järnväg på broar över järnvägsområdet och nya läget av Uddebovägen. Planen kommer i huvudsak att ersättas av *Svartön Infrastruktur SBF 2022/848*, se pågående detaljplaner nedan. Antagen 1975-10-30.

2.1.2 Pågående detaljplaner

- *Utveckling av industri- och hamnområde, Uddebo*. Förslag till detaljplan för del av Svartön, del av Svartön 18:20 m.fl. Uddebo, KLF 2023-1101 (SBF 2023-311). Planen syftar till att möjliggöra förtätning med nya verksamheter men även att aktualisera planbestämmelser och säkerställa planenlighet för befintlig markanvändning och byggnadsverk.
- *Svartön Infrastruktur SBF 2022/848*. Planens syfte är möjliggöra ett genomförande av en samordnad infrastruktur genom att säkerställa mark- och vattenområden. Infrastrukturen ska säkerställa att kapaciteten för hamnens logistik- och godshantering uppfyller behoven för den gröna omställningen och satsningen på Luleå industripark.

I Figur 2-4 ovan visar gul färg de områden som omfattas av Luleå kommuns pågående arbete med nya detaljplaner.

2.2 Riksintressen

Järnvägen, flyget och farleden med Luleå Hamns område är av riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB). Luleå hamn utgör även ett riksintresse för kommunikationer tack vare sin funktion som allmän hamn, vilken ingår i det europeiska nätverket TEN-T.

Området, som är en del av Norrbottens kust och skärgård, omfattar även ett riksintresse för turism och friluftsliv och då främst det rörliga friluftslivet (4 kap 2 § MB).

Vattenområdet i sig utgör en begränsad del av ett mycket stort område som ingår i riksintresse för friluftsliv (3 kap 6 § MB) och det rörliga friluftslivet. Hamnområdet ligger

även inom riksintresse för naturvård (3 kap 6§ MB). I området ingår riksintresse för Försvarsmaktens totalförsvaret (3 kap. 9 § MB), med avseende på område med särskilt behov av hinderfrihet.

Verksamhetens påverkan på olika riksintressen beskrivs under kapitel 5 nedan.

3 Avgränsning

3.1 Geografisk avgränsning

Luleå hamns verksamhetsområde avgränsas till de områden som redovisas i Figur 2-2 och Figur 2-3, vilket även innefattar kajnära vattenområden.

Ansökan om tillstånd avser Luleå hamns nuvarande och planerade verksamheter på land, dvs hantering och mellanlagring av gods samt mottagning av fartyg som anlöper hamnen.

3.2 Verksamhetsavgränsning

Det finns idag ett antal externa verksamhetsutövare som arrenderar ytor av Luleå Hamn. Dessa verksamhetsutövare ansvarar för sina egna verksamheter och har egna miljötillstånd, där det krävs. Verksamheter som bedrivs av Luleå Hamns arrendatorer kommer därför inte att omfattas av ansökan.

Ansökan kommer att omfatta hamnverksamheten inom de delar av verksamhetsområdet som inte arrenderas ut.

Luleå Hamn avser att teckna avtal med en koncessionspart avseende drift av delar av befintlig och tillkommande verksamhet i hamnen. Koncessionsparten kommer under avtalets löptid (ca 30 år) att bedriva aktuella delar av hamnverksamheten självständigt, dvs. koncessionsparten kommer att ha faktisk och rättslig rådighet att utveckla verksamheten, vidta erforderliga skyddsåtgärder och därmed vara verksamhetsutövare i miljöbalkens mening. Det innebär att det kommer att finnas två självständiga verksamhetsutövare som driver olika delar av vad som i dag är en samlad hamnverksamhet. Det kan därför bli aktuellt att Luleå Hamn ansöker om tillstånd till driften av vissa delar av hamnverksamheten och att koncessionsparten ansöker om ett separat tillstånd till övriga delar av verksamheten.

Luleå hamn ansvarar i dagsläget för sidospår för tågtrafik samt interna vägar inom verksamhetsområdet.

3.3 Avgränsning av påverkansområde

Utsläppen till luft som sker som en följd effekt av hamnverksamheten avgränsas i kommande ansökan till sträckan mellan hamnen och Klubbnäsgenombrottet för fartygstrafik. Vad gäller lastbilstrafik avgränsas beskrivning av påverkan till sträckan mellan hamnplan och rondellen vid Svartövägen/ Hertsövägen. För tågtrafik avgränsas påverkansområdet till sträckan mellan hamnplan och Trafikverkets spår vid Luleå Malmbangård.

Påverkan på vatten avgränsas till de utsläpp av dagvatten, OFA² och spillvatten som sker från Luleå hamns verksamheter på land. Eventuella utsläpp av barlastvatten ingår inte i hamnens verksamhet utan regleras genom barlastvattenlagen (2009:1165).

3.4 Övriga avgränsningar

Planerad verksamhet omfattas inte av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor.

3.5 Nollalternativ

Om den sökta verksamheten inte blir av, det så kallade nollalternativet, kan hamnverksamheten fortsätta i enlighet med gällande tillstånd. Detta innebär att hamnen inte kan tillmötesgå kommande kunders behov av godshantering, vilket direkt eller indirekt drabbar näringslivet och planerade industrisatsningar i regionen.

Skillnaden mellan den sökta verksamheten och nollalternativet är framför allt den ökade mängden gods och förändrade typer av gods, vilket leder till ökade bullernivåer samt ökade utsläpp till luft till följd av den ökade godshanteringen.

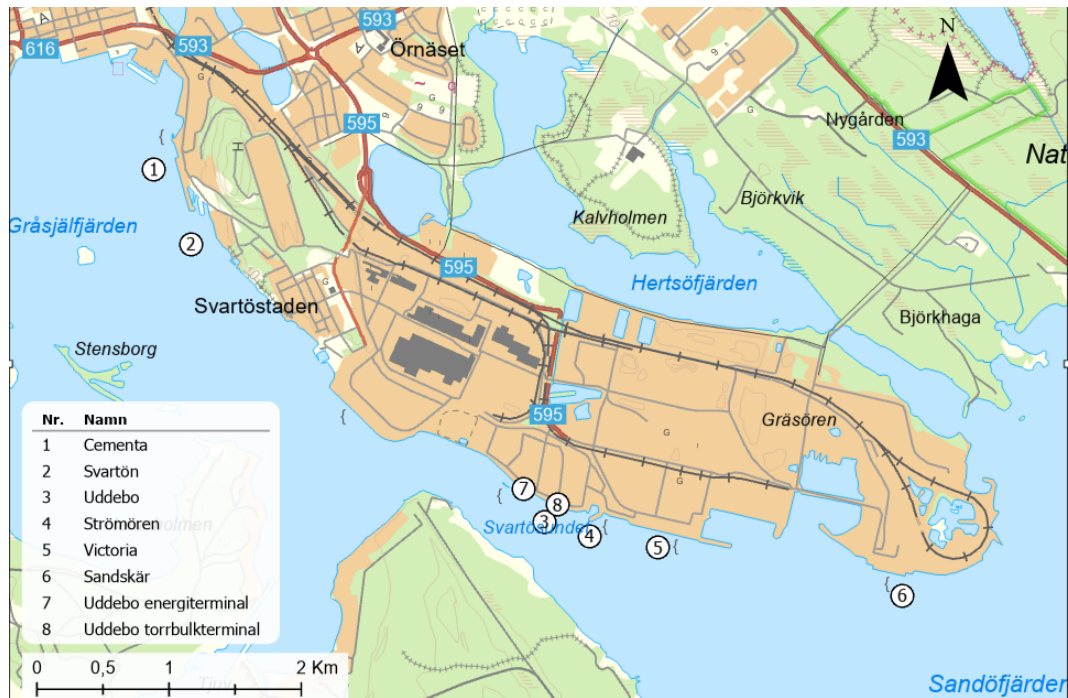
4 Nuvarande och planerad verksamhet

4.1 Luleå Hamns verksamhet

Luleå Hamn är en allmän hamn, ca 5 km sydost om Luleå centrum, med undantag av Cementa- och Svartökajen som är belägna ca 1,5 km sydöst om Luleå centrum. Hamnen består av flera hamndelar, vilka i sin tur inrymmer flera lastnings- och lossningskajer. En översiktskarta som visar de olika hamndelarna tillhörande Luleå Hamn redovisas i Figur 4-1. Inom hamnområdet finns två allmänna kajer, Victoriahamnen för torrbulk och Uddebo energiterminal för flytande produkter, samt två industrikajer, Cementas anläggning för lossning av cement och LKAB:s utlastningskaj för järnmalm vid Sandskär, Svartökajen, invid Cementakajen, används i dagsläget till isbrytarna och vid enstaka tillfällen per år angör kryssningsfartyg kajen. Strömören, som ligger mellan Uddebohamnen och Victoriahamnen, används bland annat som förtöjningsplats för Sjöfartsverkets lotsbåtar, kustbevakningen och Luleå Hamns bogserbåtar.

Årligen omsätts mellan 8,5 och 9 miljoner ton gods, i huvudsak bulkgoods, vilket befäster Luleås plats som en av landets största hamnar och Sveriges största hamn för torrbulk. När Projekt Malmporten har genomförts kommer upp till 20 miljoner ton gods att kunna hanteras i hamnen enligt gällande tillstånd.

² OFA = oljeförorenat avloppsvatten



Figur 4-1 Översikt av Luleå Hamns nuvarande hamnverksamheter på Svartön, Luleå. Källa: Lantmäteriet geodatasamverkan

Verksamheten pågår normalt under två-skift men det förekommer även drift dygnet runt.

I avsnitt 4.2-4.9 nedan beskrivs den befintliga och den ansökta verksamheten närmare. Den ansökta verksamheten är till stora delar lik den befintliga verksamheten, det som skiljer är mängden gods som ska hanteras årligen samt vilket gods som kommer att hanteras vid vilka hamndelar.

I Luleå Hamns arbete med att klargöra vilka åtgärder som kan vara aktuella för att möta det ökade transportbehovet har olika potentiella layouter av hamnens verksamhet arbetats fram för att studera genomförbarhet och påverkan på omgivningen. Då finansieringen är tänkt att lösas med en koncessionspart, dvs. extern part som finansierar och sköter driften av del av Luleå hamn, finns det idag ingen klar och beslutad layout för kommande etableringar. Det är därmed inte möjligt att i detta skede bedöma i vilken utsträckning rivningsarbeten (utöver de som aktualiseras i samband med anläggandet av nya kajer) kan komma att ske.

Mer detaljerade beskrivningar kommer att redovisas i kommande ansökningshandlingar.

4.2 Cementakajen

Cementakajen ligger vid Cementa ABs anläggning för hantering och lagring av lös cement. Vid kajen lossas årligen 150 000 – 200 000 ton lös cement. Luleå Hamn är verksamhetsutövare för kajen och ansvarar för fartygstrafiken till och från Cementakajen, cirka 30 fartyg per år.

Ingen förändring planeras vid denna kaj och Luleå Hamns verksamhet kommer även i framtiden endast omfattar själva kajen, Cementakajen.

4.3 Svartökajen

Svartökajen ägs av LKAB som hyr ut kajen till Luleå Hamn. Hamnen hyr i sin tur ut den till Sjöfartsverket som använder den för statsisbrytarna. Avtalet mellan Sjöfartsverket och Luleå Hamn tillåter att kajen vid behov utnyttjas för förtöjning av kryssningsfartyg. Luleå Hamn är verksamhetsutövare för själva kajen, Svartökajen. Inget gods hanteras över Svartökajen idag och ingen förändring planeras i framtiden. Verksamheten vid Svartökajen kommer även fortsättningsvis att drivas av Luleå Hamn.

4.4 Uddebohamnen

Uddebohamnen består i dagsläget av en terminal, Uddebo energiterminal. Ansökan om anläggande av en ny terminal för hantering av torrbulk, Uddebo torrbulkterminal handläggs förnärvarande vid Mark- och miljödomstolen. Mer detaljerade beskrivningar av Uddebohamnen i avsnitt 4.4.1 och 4.4.2 nedan.

4.4.1 Uddebo energiterminal

Uddebo energiterminal består i dagsläget av två kajer, Uddebo 1 och Uddebo 2. Årligen lossas och lastas totalt cirka 400 000 ton flytande produkter fördelade på cirka 50 fartyg. Kajplatserna används i huvudsak för lastning av tjära och bensen samt lossning av petroleumprodukter.

Innanför strandlinjen ligger ett markområde på cirka 900 x 400 meter, vilket tillhör Luleå Hamn, men som till största delen är uthyrt till ett antal företag som i huvudsak bedriver oljelagring och distribution. Området är inhägnat med staket och inte öppet för allmänheten. Inom energihamnsområdet är Luleå Hamn ägare till de rörledningarna som går från kajerna till respektive oljebolags staket. Luleå Hamn är även ägare till de järnvägsspår som finns inom Uddebo-området.

För att ta hand om det oljespill som kan uppstå vid hanteringen finns inom området ett särskilt avloppsnät för oljeförorenat avloppsvatten, ett så kallat OFA-nät. Dessa ledningar är anslutna till en reningsanläggning där avloppsvattnet renas innan det släpps ut. Anläggningen ägs av Luleå Hamn.

Merparten av de oljeprodukter som lossas från tankfartyg i oljehamnen distribueras med tankbilar men det sker även lastning och lossning av järnvägsvagnar inom området. Lastning av tankfartyg med tjära, bensen och spillolja förekommer också.

I hamnen finns en miljöstation för mottagning av avfall från verksamheten och fartyg.

PLANERAD FÖRÄNDRING

En tillståndsansökan avseende rivning och ombyggnad av Uddebo 1 har getts in till Mark- och miljödomstolen i februari 2024. Den nya kajen planeras i huvudsak att användas som en ny drivmedelskaj för bränsle till tjänstebåtar och motorfordon. Vid Uddebo 1 hanteras idag stenkolstjära, vilken hantering kommer att flyttas till Uddebo 2, som också fortsättningsvis kommer användas till flytande bulkprodukter. Uddebo energihamn kommer även fortsättningsvis att drivas av Luleå Hamn.

4.4.2 Uddebo torrbulkterminal

En tillståndsansökan för utbyggnad av en ny kajdel för hantering av torrbulk vid Uddebohamnen har getts in till Mark- och miljödomstolen i februari 2024. Uddebo

torrbulkkaj kommer att anläggas antingen av Luleå Hamn eller av en koncessionspart som också kan komma att sköta driften vid kajen.

4.5 Strömören

Hamndelen Strömören omfattar flera verksamheter kopplade till sjöfart och hamnverksamhet. Inget gods hanteras över kaj vid denna hamndel. Här finns tjänstebåtshamn med förtöjningsplats för lotsbåtar, kustbevakningen, F21 samt Luleå Hamns arbetsbåt. Vid tjänstebåtshamnen finns en tankstation för bensin och diesel som främst används för de båtar som använder tjänstebåtshamnen. Från Strömören utgår Kustbevakningens och Sjöfartsverkets båtar samt kustbevakningens svävere.

I övrigt finns kontors-, personal- och lagerbyggnader samt verkstadslokaler som används för Luleå Hamns, Sjöfartsverkets och Kustbevakningens verksamheter med flera. Verkstadslokalen är kopplad till oljeavskiljare och ansluten till det kommunala VA-nätet. Strömören kommer även fortsättningsvis att drivas av Luleå Hamn.

4.5.1 Planerad förändring

Tankningsstationen planeras att flyttas till nuvarande Uddebo 1, se avsnitt 0, och med tanke på den platsbrist som råder i området kan även Strömören komma att användas för lastning, lossning samt lagring av gods.

4.6 Victoriahamnen

Västra delen av Victoriahamnen består av en 500 meter lång kassunkaj. Östra delen av kajen är en 240 meter lång pir som även medger förtöjning på pirens insida och används i huvudsak för lossning av stenkolsprodukter. Därför benämns denna östra kajdel som ligger i vattenområdet Skvampen för kolpiren. Vid kolpiren lossas cirka 1,8 miljoner ton gods årligen fördelade på cirka 20 – 25 fartyg. I dagsläget lossas och lastas årligen cirka 2,5 miljoner ton gods fördelade på cirka 200 fartyg i Victoriahamnen som helhet. I anslutning till kajen finns en hamnplan med 60 000 m² asfalterad yta.

Hela området är inhägnat och inte öppet för allmänheten. Inom området lagras de godsslag som hanteras under kortare eller längre tid. Luleå Hamn har även en verkstad i Victoriahamnen för underhåll av kranar och andra maskiner. I den sker svetsning och reparationer av den utrustning som används i verksamheten. Avloppen i verkstaden är anslutna till oljeavskiljare. I hamnen finns även en 20 meter bred Ro-ro-ramp.

Det gods som huvudsakligen hanteras i Victoriahamnen är så kallat bulk gods, det vill säga gods som hanteras i oförpackad form. Godset kan exempelvis bestå av kol, dolomitkalk, järnskrot, legeringar och manganslagg, koks, stålämnen och energipellets. Även sågspån och brännflis förekommer. Övrigt gods utgörs bland annat av gatsten, tegel, glödskal, malm, kvartsit, maskindelar, träfiberplattor och sågtimmer. Lastrester från hamnplan samlas upp och körs regelbundet till Sunderby avfallsupplag.

4.6.1 Planerad förändring

Byggnationen av en allvädersterminal (AVT) vid Victoriakajens västra del är planerad att påbörjas under 2024. AVT-lösningen innebär att fartyg kan anlöpa och förtöjas inne i en byggnad samtidigt som fartygets lastutrymme får väderskydd från byggnaden.

Utöver byggnationen av allvædersterminalen kan mängden gods som hanteras vid Victoriakajen komma att öka.

4.7 Skvampens djuphamn

Det planerade anläggandet av Skvampens Djuphamn kommer att göra det möjligt för flera aktörer att hantera råvaror, exempelvis malm- och kolprodukter, skrot eller andra typer av bulk gods i Luleå hamn. Djuphamnen kan även komma att användas för lastning och lossning av annat gods, exempelvis containrar. Skvampens djuphamn planeras stå klar efter 2028.

Totalt beräknas Skvampens djuphamn komma att hantera 10 miljoner ton gods, vilket motsvarar ca 60-70 fartyg av Östersjömaxstorlek årligen.

Den östra delen av Skvampens djuphamn, båtläge 1, kommer främst nyttjas av LKAB för lastning malmprodukter från bolagets anläggning. Såvitt nu är känt kan det komma att röra sig om ca 2,6 miljoner ton malmprodukter årligen. Båtläge 1 utgörs av en 400 meter lång kaj. I ett senare skede kan båtläge 1 komma att avyttras till LKAB.

Väster om båtläge 1 planeras båtläge 2 som i tidigare utredningar förutsatts behandla malmprodukter över kaj och drivas av en koncessionspart.

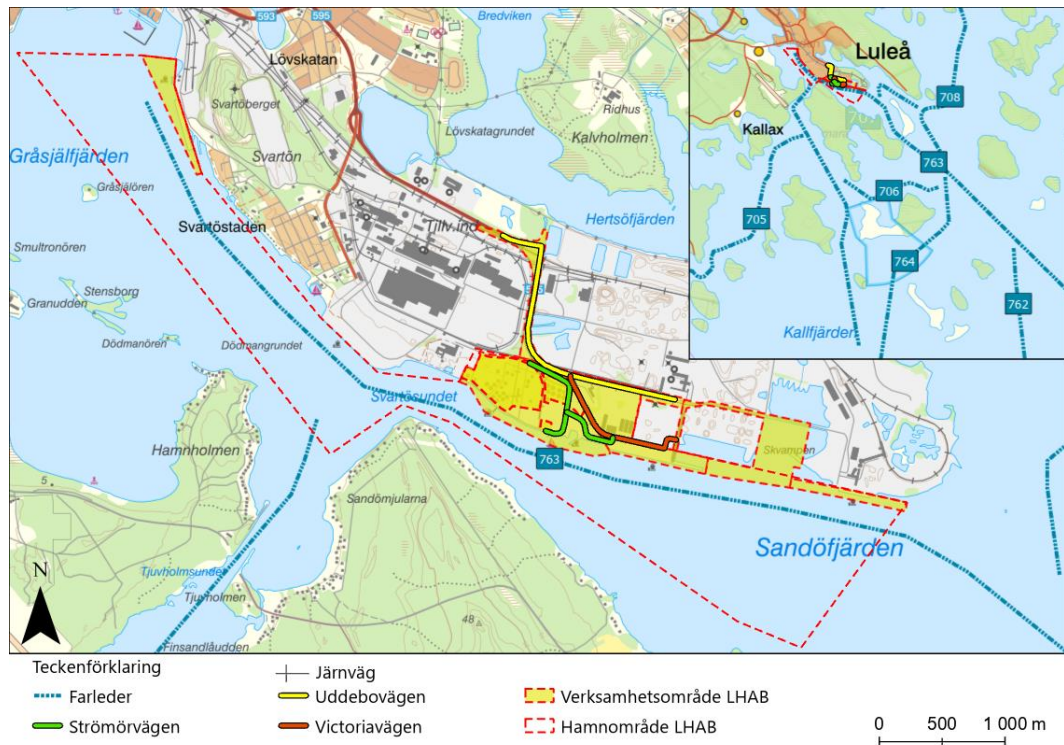
4.8 Malmhamnen Sandskär

Malmhamnen Sandskär är LKAB:s utlastningshamn för järnmalm. Via skeppslastare hanteras i årligen 5-6 miljoner ton järnmalmsprodukter ombord på cirka 300 fartyg och pråmar. Kajens längd är 250 m. LKAB ansvarar för driften vid malmhamnen men Luleå Hamn äger själva kajen och ansvarar för fartygstrafiken till och från malmhamnen, mängden gods som lastas över kajen till fartyg vid Malmhamnen Sandskär omfattas av Luleå Hamns nuvarande tillstånd för hamnverksamhet. Luleå hamn ansvarar också över hanteringen av avfall från fartygen. Tillsviare kommer kajen ingå i Luleå Hamns verksamhet och inga större förändringar avseende godsmängder över kaj eller fartygsanlöp planeras. Ett alternativ är dock att LKAB även förvärvar denna kaj i framtiden samt inkluderar hamnverksamhet i sitt tillstånd.

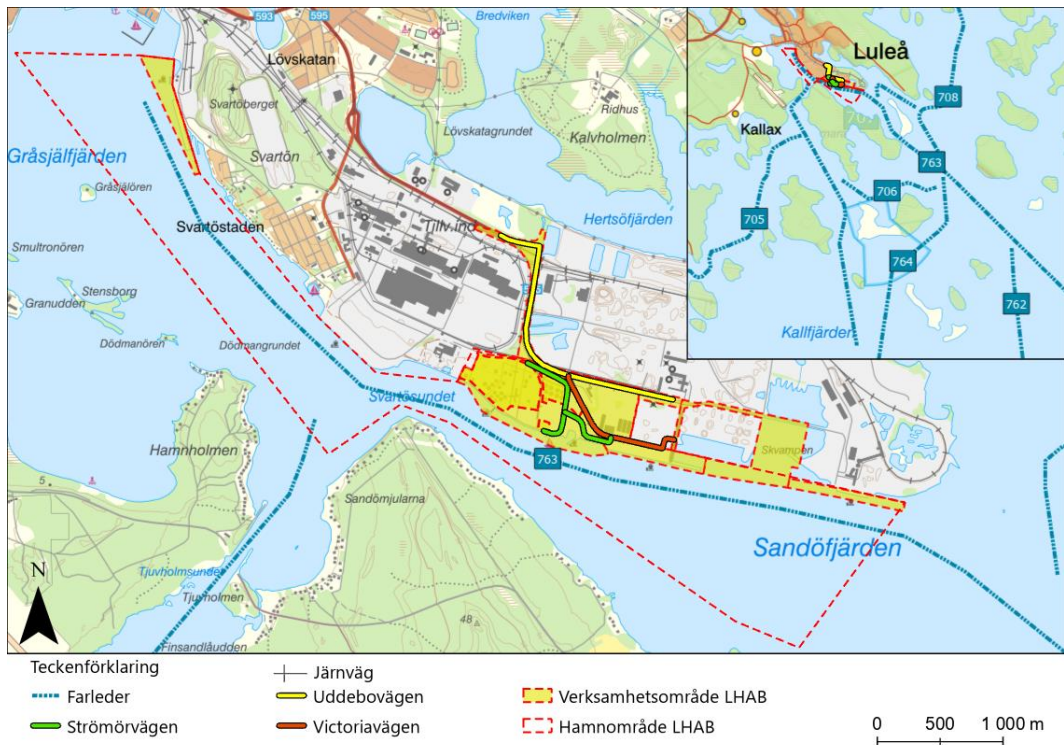
4.9 Infrastruktur

4.9.1 Farleder

Det finns fem allmänna farleder som passerar i närheten av Luleå Hamn. Sandöleden och Sandgrönleden tillhör de allmänna farleder som ska muddras under Projekt Malmporten, se



Figur 4-2. Farled 763 är Sandöleden som är huvudfarled in till Luleå Hamn, den går mellan hamnen och Farstugrundet. Sandgrönnleden (farled 764) går från Norströmsgrundet utanför Piteå och ansluter till Sandöleden i höjd med Larsgrundet, mellan Junkön och Storbrändön. Farled 761 är den gamla huvudfarleden in till Luleå. På grund av landhöjningen samt de allt större skeppen blev leden för grund under 1900-talet och därför flyttades huvudfarleden till Sandöleden. Farled 708 går från Rånöfjärden utanför Töre och ansluter till Sandöleden vid Vitfågelskäret. Farled 707 är en kort led, belägen strax öster om hamnen, som går mellan farled 708 och Sandöleden, via Finnklipporna. Farlederna ingår i Sjöfartsverkets ansvarsområde. Inom ramen för projektet Malimporten planeras en omfattande muddring i syfte att fördjupa farlederna in mot Luleå hamn.

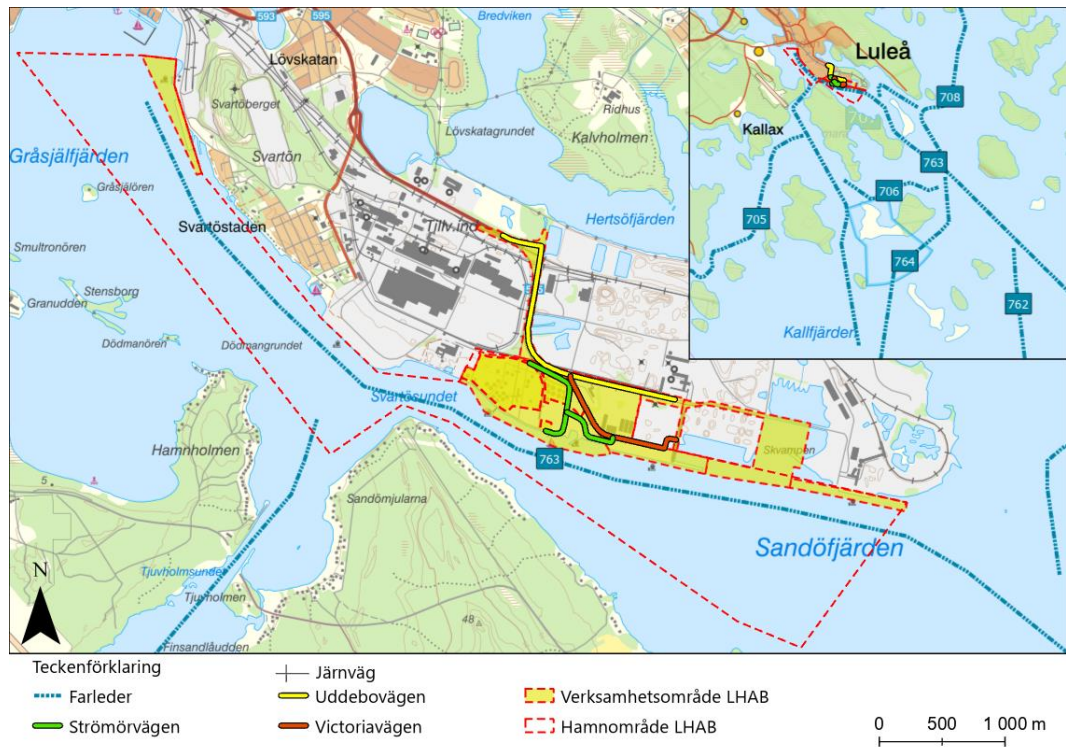


Figur 4-2 Översiktskarta med farleder, järnvägar samt vägar vid Luleå hamn.

Luleå Hamn har rådighet över den allmänna farleden som är inom hamnområdesgränsen. Dessutom är hamnen ägare av och ansvarar för de sjösäkerhetsanordningar (SSA) som finns i farleden inom hamnområdesgränsen. Det innefattar flytande SSA:er såsom prickar och bojar samt fasta SSA:er, exempelvis enslinjer. I ansvaret ingår drift och underhåll av SSA:erna samt kontroll av djupförhållanden.

4.9.2 Järnväg

Luleå Hamn ansvarar för cirka 6,5 kilometer sidospår inom hamnområdet. Järnvägsanläggningen består av spår vid Uddebo, Victoriahamnen och koksverk samt anslutningsspår från Trafikverkets bangård i Luleå, se

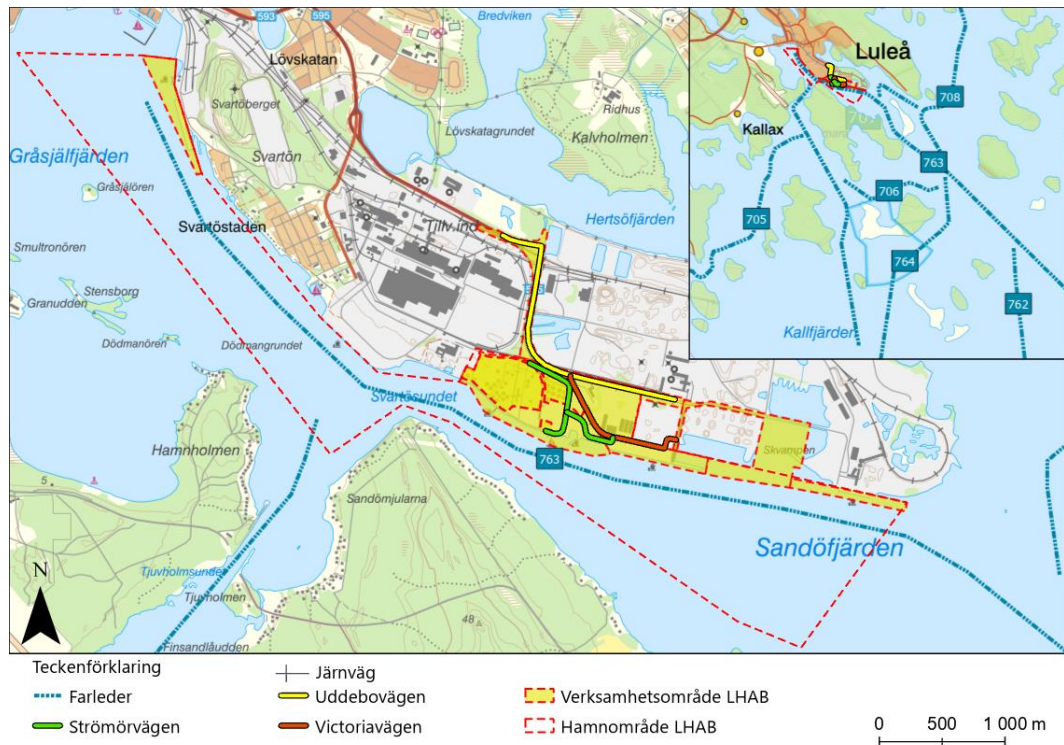


Figur 4-2.

Spåret till Victorihamnen korsar, liksom Victoriavägen, området där AVT:n och tillhörande lagerbyggnad planeras och kommer därför att flyttas inför kommande anläggningsarbete. I samband med moderniseringen av hamnen planeras en stärkning av infrastrukturen med en ny järnväg som ansluter till Södra Malmbanan och det övriga järnvägsnätet i regionen. Detta beräknas skapa ett bättre godsflöde mellan hamnen i Luleå och Norrbottens viktiga industrier.

4.9.3 Väg

Den huvudsakliga in- och utfartsvägen till Luleå Hamn är Uddebovägen som sträcker sig mellan SSAB:s koksverk och påfarten till Svartövägen, se



Figur 4-2. Mindre vägar, som Victoriavägen, Strömörvägen och Oljehamnsvägen, leder till hamnens olika delar och ansluter alla till Uddebovägen. Victoriavägen går mellan Uddebovägen och Victoriakajen, och korsar genom området som planeras för AVT:n och tillhörande lagerbyggnad och Victoriavägen kommer behöva flyttas. Även delar av Strömörvägen korsar genom kommande arbetsområde.

4.9.4 Energi

Användning av energi till Luleå Hamns verksamhetsområde utgörs i huvudsak av fjärrvärme för uppvärmning av diverse byggnader samt el från Luleå Energis lokala 10kV elnät som försörjer anläggningarna på områdena Strömören, Victoriahamnen, Uddebo energihamn, Malmhamnen Sandskår, Cementakajen och Svartökajen samt arrendatorers anläggningar inom Luleå Hamns fastigheter.

Expansionen av Luleå Hamn med utökad verksamhet som inkluderar landströmsanslutningar till fartyg medför behov av ny tillkommande 20kV elanslutning från Luleå Energis lokala elnät.

4.9.5 Vatten och avlopp samt avfall

Från hamnområdet sker utsläpp till ytvatten i form av dagvatten, OFA och spillvatten.

I OFA-systemet samlas vatten från ytor där oljehaltiga produkter hanteras. Utsläpp till vatten regleras med särskilda villkor i gällande tillstånd.

Spillvattnet leds till det kommunala spillvattennätet och vidare till Uddebo avloppsreningsverk.

Enligt Luleå kommuns dagvattenplan ska dagvatten i första hand omhändertas lokalt. Inom hamnens verksamhetsområde finns dagvattensystem för uppsamling och avledning av dagvatten från en del av verksamhetsytorna medan avrinningen från Victoriahamnen

sker direkt till recipienten genom hål i kajen. I samband med den förtätning som sker inom området kommer andelen hårdgjorda ytor att öka vilket i sin tur medför att dagvattennätet kan komma att förändras. Hur dagvatten ska hanteras och behov av eventuell rening kommer att utredas inom ramen för arbetet med kommande tillståndsansökan.

Genom hamnens verksamhetsområde löper en vattenledning för intag av vatten till SSAB:s verksamhet.

Vattenförsörjningen till hamnens verksamhet sker via det kommunala VA-nätet. Att tillhandahålla rent vatten till fartyg vid kaj ingår som en del i hamnens ansvarsområde. Hamnen ansvarar även för att möjliggöra hantering avloppsvatten från ineliggande fartyg.

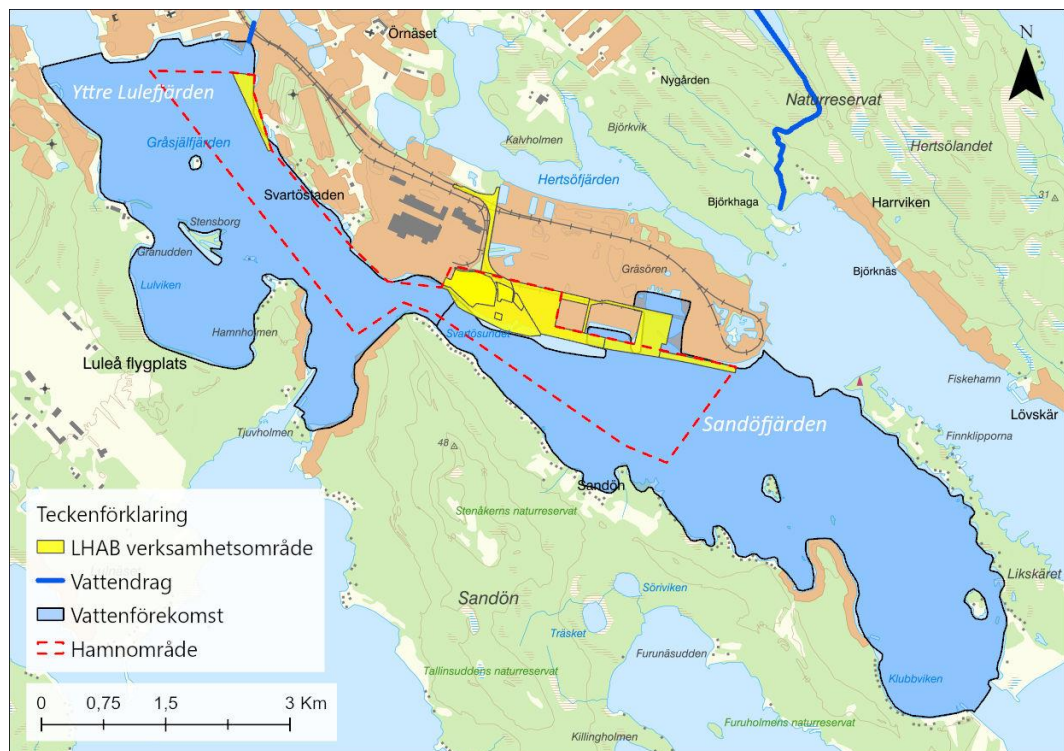
I hamnens verksamhet uppkommer olika typer av avfall, bland annat branschspecifikt avfall i form av godsrester. Hantering av hushållsliknande avfall från hamnens verksamhet sker bland annat via miljöstationer med containers för sortering av avfall. Hamnen tillhandahåller även system för hantering av avfall från ineliggande fartyg.

5 Omgivningsförhållanden och förutsedd påverkan

Omgivningsförhållande och förutsedd påverkan från hamnverksamheten för olika aspekter har sammanställts i avsnitt 5.1-5.9 nedan. Där beskrivs även, i förekommande fall, bedömd påverkan på berörda riksintressen i området. I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer identifierade miljöaspekter att beskrivas och utvärderas mer detaljerat och presenteras tillsammans med föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

5.1 Ytvatten

Luleå hamns verksamhetsområde ligger vid Sandöfjärden samt Yttre Lulefjärden som båda är registrerade vattenförekomster i Vattenmyndighetens databas VISS, se Figur 5-1. Vattenförekomsten Yttre Lulefjärden ligger vid utloppet av Luleälven. Vattenflödet från älven passerar genom Yttre Lulefjärden längsmed Svartöns södra kust, förbi Svartösundet och vidare genom vattenförekomsten Sandöfjärden, i riktning mot Bottenviken.



Figur 5-1 Vattenförekomst Sandöfjärden och Yttre Lulefjärden angränsar till den planerade verksamheten. Vattenförekomsterna illustreras i blått, området är 13 respektive km². Källa: VISS, 2024.

Hamnens verksamhetsområde ligger inom delavrinningsområden där vatten avrinner mot Yttre Lulefjärden och Sandöfjärden. Den årliga avrinningen i området är enligt SMHI 400–500 mm/år.

5.1.1 Statusklassning och miljö kvalitetsnormer

Vid den senaste statusklassningen (förvaltningscykel 3 - 2017-2021) har den ekologiska statusen bedömts som god i Yttre Lulefjärden och måttlig i Sandöfjärden enligt VISS (2024). Bedömningarna baseras på en sammanvägning av bästa tillgängliga data för det biologiska, vattenkemiska och fysiska miljö tillståndet. Påverkanskällorna och grunden för bedömningen är främst sjöfarten i fjärden, konnektivitet och morfologiskt tillstånd.

Kemisk status för vattenförekomsterna Yttre Lulefjärden och Sandöfjärden uppnår ej god. Detta är en nationell klassificering som tills vidare gäller för samtliga svenska ytvattenförekomster då gränsvärdet för kvicksilver och bromerade difenyletrar (PDBE) överskrider till följd av atmosfärisk deposition. Påverkanskällor är främst kopplade till förorenade områden, urban markanvändning, transport och infrastruktur, atmosfärisk deposition, förändring av konnektivitet, hydrologisk regim och morfologiskt tillstånd.

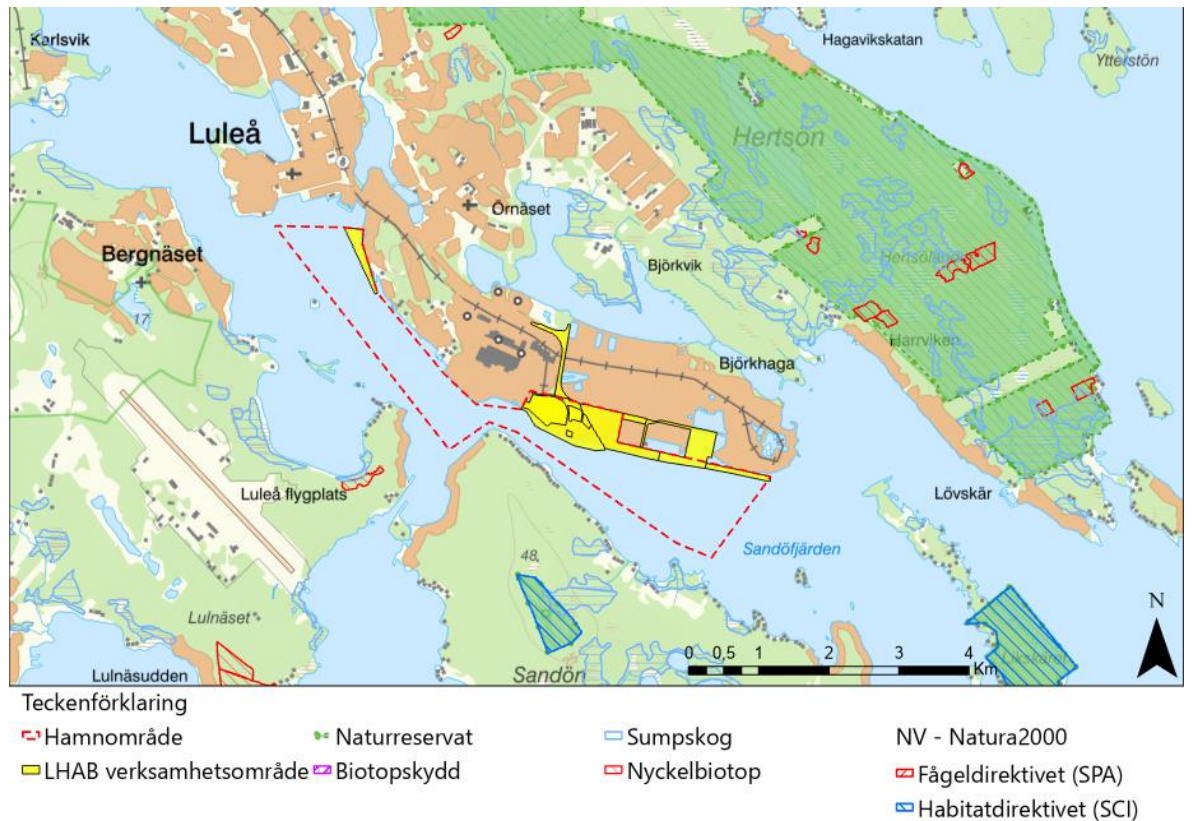
Miljö kvalitetsnormen för Yttre Lulefjärden är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med senare målår och tidsfrist till 2027 med avseende på dioxiner och dioxinlika föreningar samt tributyltenn (TBT) föreningar. Miljö kvalitetsnormen för Sandöfjärden är måttlig ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus 2027 med samma undantag för dioxiner och TBT som Yttre Lulefjärden.

5.1.2 Förutsedd påverkan

Från hamnområdet sker utsläpp till ytvatten i form av dagvatten samt renat OFA-vatten och dagvatten från hamnens reningsverk. Enligt Luleå kommuns dagvattenplan ska dagvatten i första hand omhändertas lokalt. Hur dagvattnet ska hanteras och renas kommer att utredas inför kommande miljö konsekvensbeskrivning.

5.2 Naturmiljö

Luleå hamns verksamhetsområde berör inte något naturmiljöområde. Ca 4 km norr om Luleå hamns verksamhetsområde finns ett naturreservat Ormberget-Hertsölandet. På Sandön, söder om verksamhetsområdet, finns naturreservatet Stenåkern samt sumpskog på vissa delar av ön, se Figur 5-2.



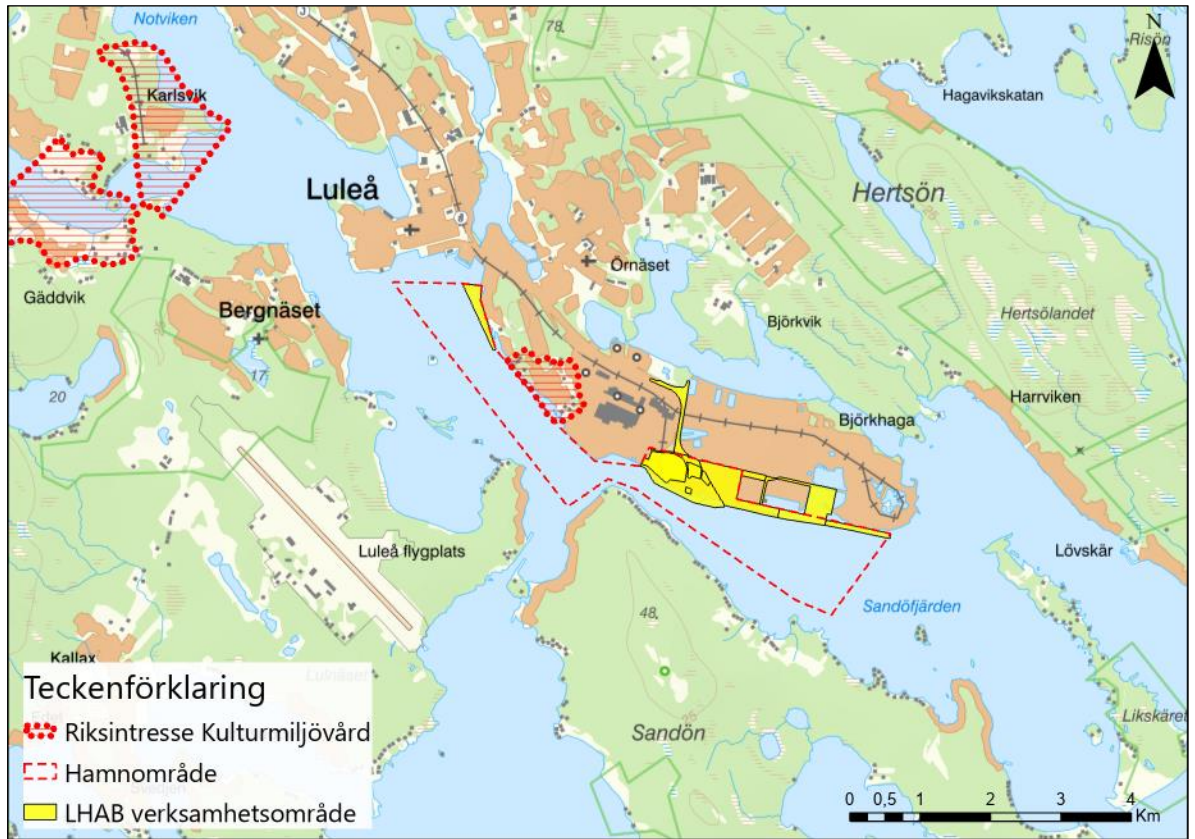
Figur 5-2 Översigtskarta - Natura 2000-områden, naturreservat och områden med naturvärden i närområdet till Luleå hamn. Källa: Naturvårdsverket karttjänst skyddad natur, 2024.

5.2.1 Förutsedd påverkan

Luleå hamns verksamhet berör inte något Natura 2000-område eller något annat område som har särskilt skydd enligt miljöbalken. Verksamhetsområdet är i huvudsak befintligt hamnområde som sakna skyddsvärde ur naturmiljösynpunkt.

5.3 Kulturmiljö

Hamnarna och dess verksamhet ingår inte i riksintresset för kulturmiljövård. Inga forn- eller kulturlämningar finns inom något av verksamhetsområdena eller intilliggande transportvägar. Däremot omfattas ned närliggande stadsdelen Svartösten (BD 47) av riksintresse Kulturmiljövård. Närmsta fornlämning återfinns ca 1,5 km väster om Uddebohamnen och utgörs av en fartygs-/båtlämning.



Figur 5-3 Översiktskarta - riksintressen för kulturmiljövård i närområdet till Luleå hamn. Källa: Riksantikvarieämbetet öppna data, 2024.

5.3.1 Förutsedd påverkan

Den framtida verksamheten i hamnen kommer inte fysiskt att påverka de områden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljövård, inte heller kommer verksamheten att förändras så att den kommer att påverka de utpekade uttrycken för Svartöastaden.

5.4 Markförhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta består marken i så gott som hela hamnområdet av fyllnadsmaterial. Området bestod tidigare av en skärgårdsliknande miljö, med öar, uddar, grunda vikar och sund. Sedan 1970-talet har en omfattande utfyllnad av området genomförts, se Figur 5-4.



Figur 5-4 Översiktlig bild som visar naturliga och konstgjorda geologiska förutsättningar. Grönt område består av naturlig morän och visar den ursprungliga kustlinjen år 1944. Rött/rosa visar områden som fyllts ut med i huvudsak osorterad muddersand. Lila visar områden som fyllts ut med friktionsmaterial (sten, grus, slagg) för ökad bärighet. (Bildkälla: SSAB Luleå, Statusrapport 2016-03-02).

5.4.1 Föroreningssituationen i mark

Ett flertal markmiljöundersökningar har genomförts på Svartön och Luleå Hamns verksamhetsområde. Undersökningarna har genomförts i samband med planering inför större anläggningsprojekt. Idag är föroreningssituationen inom stora delar av Luleå hamn undersökt och kartlagd.

Vissa områden inom Luleå Hamn är mer förorenade till följd av de verksamheter som bedrivits. Generellt har undersökningar påvisat förhöjda halter av i huvudsak vanadin, vilket kan kopplas till hyttsten som är vanligt förekommande fyllnadsmaterial inom Svartöns industriområde.

Inom avgränsade områden förekommer även föroreningar av PAH, metaller, alifater och aromater.

Efterbehandlingsåtgärder har genomförts. På del av fastighet Svartön 18:17 samt 18:20 där måleriverksamhet tidigare bedrivits inom Victoriahamnen har under 2023 sanerats och just nu planeras för saneringsåtgärd av fastighet Svartön 18:18 som ska genomföras under 2024.

5.4.2 Förutsedd påverkan

Nuvarande och planerad verksamhet antas inte påverka markförhållanden eller föroreningssituationen i marken. Eventuella föroreningsrisker från planerad verksamhet kommer dock att beskrivas vidare i kommande ansökan.

5.5 Buller

Verksamheten i Luleå hamn ger upphov till buller exempelvis vid lossning, lastning och hantering av gods. Det har tidigare genomförts olika bullerutredningar för verksamheten, senaste bullerutredningen som genomfördes var 2023 för att utreda buller för planerad verksamhet 2025 och 2030 till följd av ett ökat antal fartygsanlöp och en mer omfattande hantering av metallskrot. I samband med den bullerutredningen togs även en åtgärdsplan fram.

5.5.1 Förutsedd påverkan

Den ökade mängden hanterat gods och förändring i hanterat godsslag med större andel järn- och skrotråvara kommer att innebära ökade ljudnivåer från verksamheten och fler händelser med höga ljudnivåer (så kallade maxhändelser).

Störning av buller från tillkommande verksamheter kommer att kartläggas. En bullerutredning för ansökt verksamhet är under framtagande.

5.6 Luftmiljö

Verksamheten samt följdverksamheterna ger upphov till utsläpp till luft. Källorna till utsläppen är framförallt från fartyg och arbetsfordon samt väg- och järnvägstrafik till och från hamnen. I och med den ökade godshantering i hamnen kommer även utsläppsmängderna att öka från dessa källor.

Som följd av hanteringen av torrbulk vid hamnen kan störande damning uppstå exempelvis vid torr väderlek och blåsiga förhållanden.

5.6.1 Förutsedd påverkan

Utsläppen till luft och damning kommer att utredas vidare och redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

5.7 Rennäring

Verksamhetens lokalisering är nära samebyarna Sirges, Tuorpon, Udtja och Jåhkågasskas områden för vinterbetesmarker på Sandön. Samebyarnas områden överlappar varandra på Sandön som är lokaliserad till söder om nuvarande och planerad verksamhet. Större delen av ön är utpekad riksintresse för rennäringen i enlighet med 3 kap 5 § MB.

5.7.1 Förutsedd påverkan

Nuvarande och planerad verksamhet bedöms inte påverka rennäringen i närområdet. Vinterbetesmarker på Sandön för samebyarna Sirges, Tuorpon, Udtja och Jåhkågasska kommer inte att tas i anspråk av planerad verksamhet.

5.8 Övriga intressen

Verksamhetens lokalisering inne i det ingärdade hamnområdet, i direkt närhet till tung industri, områdets geografiska begränsning, aktiviteterna vid närliggande kajer och farled samt det begränsade vattendjupet gör att platsen i sig inte kan sägas företräda något av de värden som ligger till grund för utpekandet av riksintresset för friluftsliv.

Därtill är riksintresset för turism och friluftsliv (enligt 4 kap 2 § MB) inte avsett att hindra tätortens utbyggnad (4 kap 1 § MB).

I närområdet finns riksintressen för Försvarsmaktens totalförsvar (3 kap. 9§).

Järnvägen, flyget och farleden med Luleå Hamns område är av riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB). Luleå hamn utgör även ett riksintresse för kommunikationer tack vare sin funktion som allmän hamn, vilken ingår i det europeiska nätverket TEN-T.

5.8.1 Förutsedd påverkan

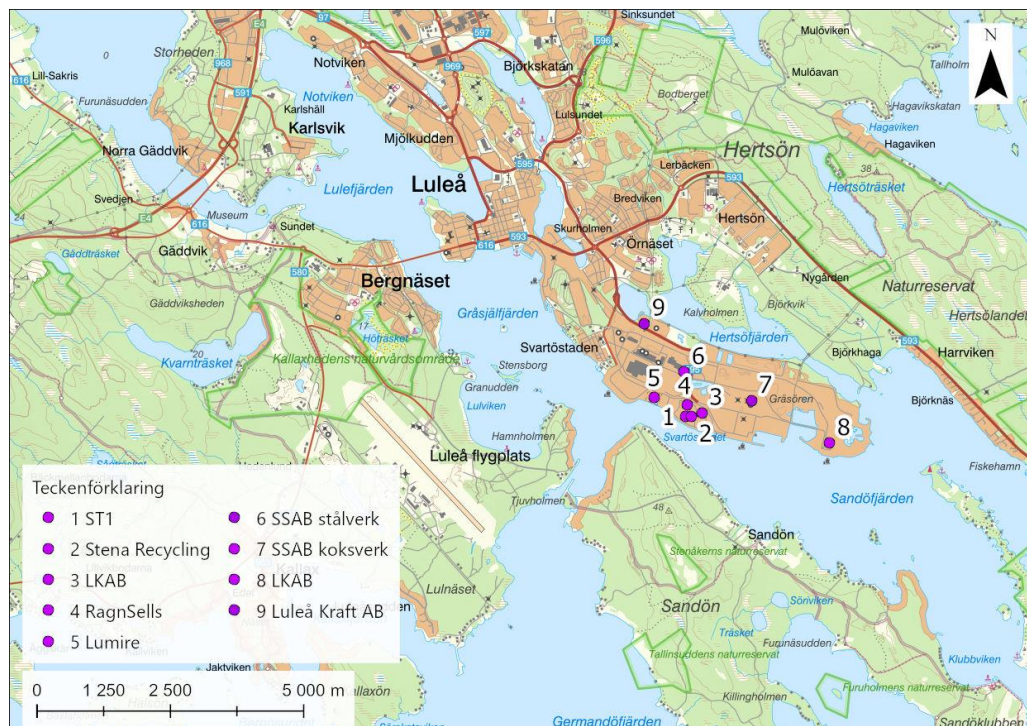
Nuvarande och planerad verksamhet bedöms inte påverka riksintresset för friluftsliv. Planerad verksamhet kommer inte heller att hindra riksintresset för Försvarsmaktens totalförsvar.

Verksamheten kommer att bidra en positiv effekt för transportverksamhet och kommer därmed ligga i linje med områdets riksintresse för kommunikationer (3 kap 8 § MB).

5.9 Närliggande verksamheter

5.9.1 Verksamhetsutövare på Svartön

Ett antal verksamheter bedrivs inom och i anslutning till Luleå Hamns verksamhetsområde. ST1 och LKAB hanterar främst olika typer av bränslen medan RagnSells och Stena Recycling hanterar och återvinner avfall. Andra närliggande verksamheter på Svartön är SSAB, LKAB Malmhamn och Luleå Miljöresurs (Lumire), se Figur 5-5. Dessa verksamheter är fristående och Luleå Hamn är inte verksamhetsutövare enligt miljöbalken.



Figur 5-5 Översikt av verksamhetsutövare på Svartön år 2024. Källa: Lantmäteriet geodatasamverkan.

5.9.2 Andra närliggande verksamheter

Hamnens verksamhetsområde ligger inom påverkansområde för Luleå flygfält och Försvarsmaktens anläggningar vid F21. Detta kan medföra att byggnadshöjder och belysning mm kan behöva anpassas vid nyanläggningar på Svartön för att inte störa flyget.

5.9.3 Förutsedd påverkan

Intilliggande verksamheter är i hög grad beroende av hamnens verksamhet och är lokaliserade till området på grund av närheten till fartygstransport. Tillstånd till ökade godsmängder över kaj gynnar ett flertal verksamhetsutövare i hamnområdet.

6 Utformning av miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till ansökan ska omfatta vad som anges i 6 kap. 35 § miljöbalken samt 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen och särskilt belysa de frågor som tas upp under samrådsprocessen. Ett grovt utkast till rubriker i MKB anges nedan:

- **ICKE-TEKNISK SAMMANFATTNING**
- **INLEDNING**
 - o Administrativa uppgifter, bakgrund, lokalisering, gällande tillstånd mm
- **PRÖVNINGENS OMFATTNING**
 - o Syfte och avgränsningar
- **BEDÖMNINGSGRUNDER OCH SAKKUNSKAP**
- **SAMRÅDSPROCESSEN**
- **VERKSAMHETSBEKRIVNING – nuvarande och planerad**
 - o Godshantering och persontrafik, infrastruktur, vattenhantering, hantering av avfall och kemikalier, skyddsåtgärder och kontrollprogram mm
- **FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KONSEKVENSER**
 - o Utsläpp till vatten och luft, buller, närboende och intilliggande verksamheter, natur- och kulturmiljö mm
- **HUSHÅLLNING MED RESURSER**
- **RISK OCH SÄKERHET**
- **SAMLAD BEDÖMNING**
 - o Allmänna hänsynsregler och miljömål, miljö kvalitetsnormer, kumulativa effekter mm
- **REFERENSER**

7 Fortsatt samråd

Avgränsningssamråd ska genomföras i enlighet med vad som anges i 6 kap 29–32 §§ Miljöbalken. Det innebär att bolaget avser förutom att samråda med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten, kommunen och de som kan antas bli särskilt berörda också ska samråda med andra berörda myndigheter, organisationer och allmänheten. De myndigheter som kommer att ingå i samrådsretsen är följande;

- Havs- och vattenmyndigheten
- Försvarsmakten
- Trafikverket
- Transportstyrelsen
- Sjöfartsverket
- Kustbevakningen
- Vattenmyndigheten Bottenvikens Vattendistrikt
- Miljö och byggnadsnämnden Luleå kommun
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Naturvårdsverket
- SGI
- SGU

Luleå Hamn avser att genomföra fortsatt samråd genom direktutskick till myndigheter och berörda organisationer samt berörda fastighetsägare på Sandön och närboende vid Cementa- och Svartökajen. Samrådet kommer även att ske genom annonsering i Norrbottens-Kuriren och Norrländska Socialdemokraten (NSD).

Ansökan planeras att lämnas in Q2/Q3 2024.