

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- · — · — Planområdesgräns
- - - - - Användningsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

V Hamn

Vattenområden, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

W₁ Hamn

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Bebyggandets omfattning

15 Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

- Genomförandetiden är 5 år från den dag planen fått laga kraft, 4 kap. 21 §

Strandskydd

- Strandskyddet upphävs för planområdet, 4 kap. 17 §

GRÜNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2019-11-15 BN-2019/02147

Reviderad 2020-03-13

Clara Ganslandt
Lantmätare

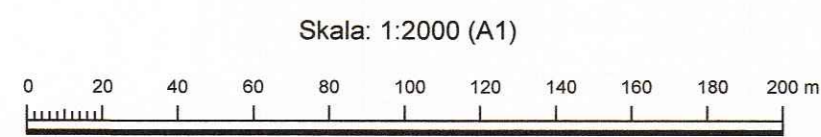
Mätning :
Kartkonstruktion : NH

Kartstandard enligt HMK

- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Lägesnoggrannhet: Objekt är digitaliserade (förortsområde)
- Aktualitetsstandard: Visat preciserat kartinnehåll inom planområdet är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt.

Koordinatsystem i plan och höjd: Sveref 99 20 15 resp RH 2000
Höjdförskjutning: Laserskannat 2013. Höjdkurvor med 1 meters ekvidistans

Ursprung: Digital primärkarta
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovsrätt: Umeå kommun
Kartan är anpassad för skala 1:2000



Översiktsbild

- Antagandehandling
Till planen hör:
- Plankarta
 - Planbeskrivning
 - MKB
 - Samrådsredogörelse MKB
 - Granskningsutlåtande

Beslut
Antagen: 2020-06-17, § 214
Laga kraft: 2020-07-22
Vidimeras: VB

Detaljplan för del av fastigheten
Holmsund 2:65
inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län
Umeå kommun, Detaljplanering, maj 2020

Clara Ganslandt
Clara Ganslandt
Planchef

Malin Nyberger
Malin Nyberger
Konsultansvarig planarkitekt

Lagakraftbevis

Detaljplanen för en del av fastigheten Holmsund 2:65 är antagen är antagen av byggnadsnämnden 2020-06-17, § 214.

Beslutet är inte överklagat till Mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsen beslutade 2020-06-29 att inte överpröva kommunens beslut.

Detaljplanen har därmed vunnit laga kraft, d v s giltig från och med **2020-07-22**.

Kopia till:

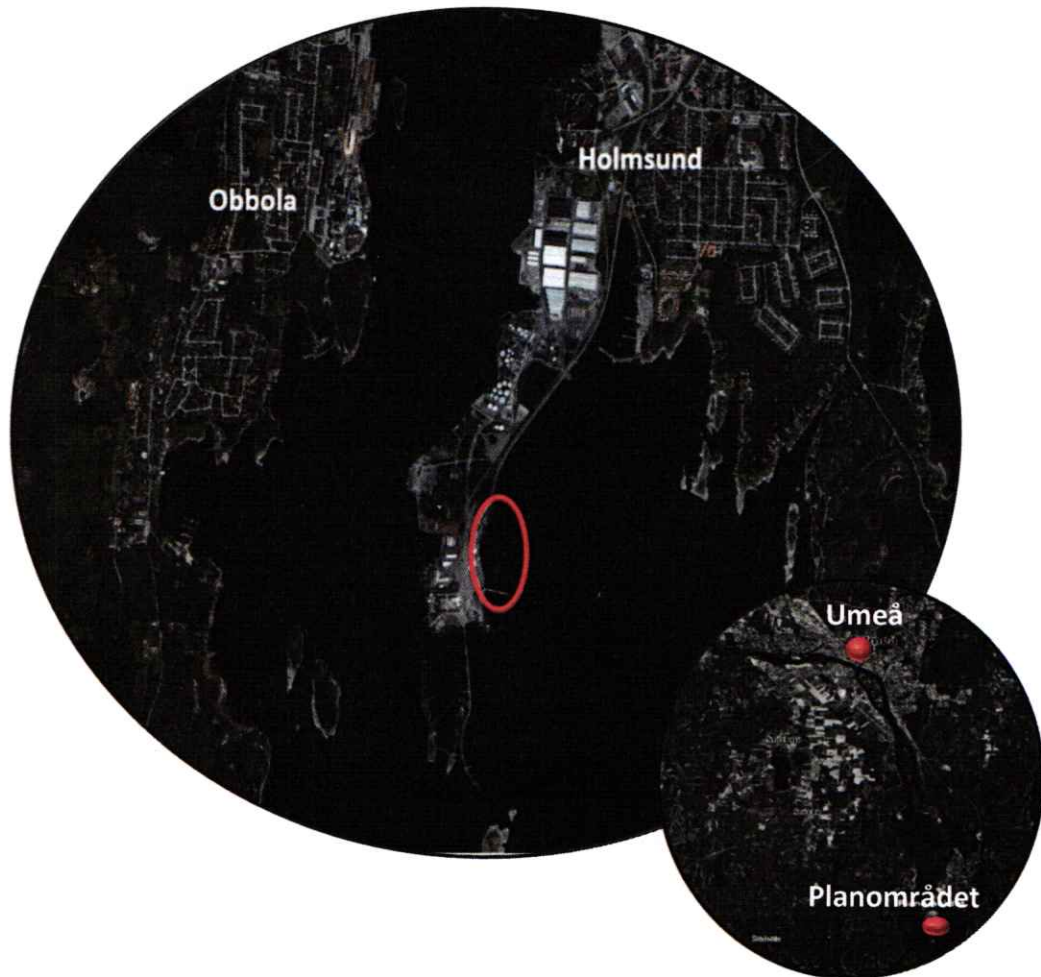
- Sökanden
- Länsstyrelsen, samhällsplanering

Detaljplanering, Umeå kommun

Angelica Wiklund
Planarkitekt
090-16 12 84
angelica.wiklund@umea.se

2480K-P2020/11

Detaljplan för del av fastigheten Holmsund 2:65 inom Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län



Se gällande lagstiftning: <http://rkrattsbaser.gov.se/sfsr?bet=2010:900>.

Planbeskrivning - antagandehandling			Diarienummer: BN-2018/02233
Gällande lagstiftning: PBL 2010:900 t.o.m. SFS 2020:76	Aktnummer: 2480K-P2020/11	Antagen: 2020-06-17	Laga kraft: 2020-07-22

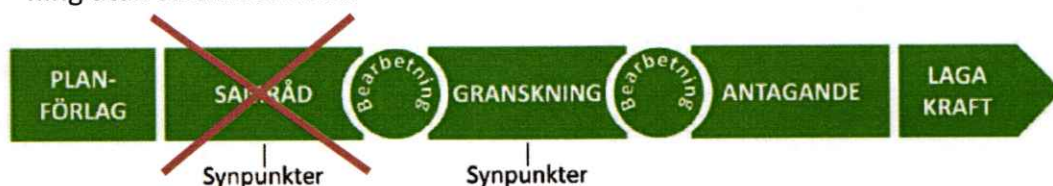
Umeå kommun
 Postadress: 901 84 Umeå
 Besöksadress: Skolgatan 31A
 Telefon: 090-16 10 00 (växel)
 Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
 Telefon: 090-16 13 61
 mejladress: detaljplanering@umea.se
 Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas. Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen.

Aktuell detaljplan handläggs med samordnat planförfarande enligt lagstiftning Plan- och bygglagen 5:e kapitlet (PBL) 2010:900. När kommunen ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. Syftet med samordningen är att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Detta förslag till detaljplan samordnas med "Tillståndsansökan enligt miljöbalken för grävning och utfyllnad i vattenområde på fastigheten 2:65 (Umeå Hamn)" samt dess bilaga "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn", samrådskretsen är densamma för båda processer varpå detaljplanen kan kungöras för granskning utan särskilt samråd.



Samråd

Planförslaget samråds med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst två veckor. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas vinner beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Innehållsförteckning

Planens huvuddrag	5
Planhandlingar	5
Underlag och utredningar	5
Planens syfte	5
Plandata	6
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden	6
Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg	6
Detaljplaner och områdesbestämmelser	6
Riksintressen	7
Strandskydd	8
Undersökning av betydande miljöpåverkan	9
Planförfarande	10
Förutsättningar och förändringar	10
Stads- och landskapsbild	10
Kulturmiljö	10
Fornlämningar	11
Naturmiljö	11
Rekreation	11
Gator och trafik	11
Kollektivtrafik	12
Parkering, varumottagning, angöring	12
Buller	12
Farligt gods	14
Geotekniska förhållanden	15
Förorenad mark	16
Risk för skred	16
Risk för översvämning	16
Miljökvalitetsnormer	17
Avfall	19
Genomförandefrågor	19
Ansvar	19
Genomförandetid	19
Fastighetsrättsliga frågor	19

Fastighetsbildning	19
Ledningsrätter	19
Fiskerätter	19
Medverkande.....	20

Plandata

Planområdet är beläget i hamnen i Holmsund (Hillskär) cirka 20 kilometer från centrala Umeå och tre kilometer från centrala Holmsund. Området har en area på cirka 60 000 kvadratmeter. Fastigheten Holmsund 2:65 ägs av Umeå hamn AB. I fastigheten ingår vattenområde som utgör en del av Östersjön.



Orienteringsbild över planområdets läge i Holmsund.

FÖRHÅLLNINGSSÄTT TILL TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Planförslaget bedöms vara förenlig med gällande översiktsplan för Umeå kommun (2018). I översiktsplanen är området utpekad för hamnverksamhet och utvecklingsbehov för området nämns. Planområdet och dess omgivning behandlas främst i fördjupning av översiktsplan för Umeå – Kusten (2013).

Förslaget har stöd i fördjupningen av översiktsplan för Umeå - Kusten. Området är tydligt utpekad för hamnverksamhet och utvecklingsbehovet för området nämns också.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m fl (Umeå uthamn) i Umeå kommun Västerbottens län (2480K-P03/188), antagen 7 april 2003, gäller för

PLANENS HUVUDDRAG

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande

Underlag och utredningar

- "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå hamn"
- Samrådsredogörelse för "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå hamn"

Planens syfte

Planens syfte är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för hamnverksamhet. Färjeterminalen i Umeå hamn ska anpassas för modernisering av verksamheten.

En mindre inbuktning på Hillskärs kust ska fyllas ut och planläggs för användas för hamnändamål: Kvartersmark - Hamn. Området för utfyllnaden ges en bestämmelse för högsta byggnadshöjd på 15 meter, vilket är samma som i den intilliggande detaljplanen för färjeterminalen från 2003.

I den gällande detaljplanen från 2003 är vattnet utanför färjeterminalen planlagt som Öppet vattenområde. I detta planförslag ändras bestämmelsen till Vattenområde - Hamn för att tydliggöra att det ska kunna finnas anordningar som behövs för hamnens verksamhet, till exempel dykdalber.

Planerad exploatering föreslås i ett område som redan är taget i anspråk för hamnverksamhet.

södra området och säger att området får bebyggas med Hamn med högsta byggnadshöjd 15,0 meter och vattnet ska vara Öppet vattenområde. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.

Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Umeå uthamnsområde vid Holmsund, Umeå kommun – samt för södra delen av industriområdet inom Holmsund kommun, Västerbottens län (2480K-P85/1974), antagen 22 oktober 1973. Berört område inom planförslaget är planlagt som Område för gatutrafikändamål och Område för hamnändamål. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.

Den nya detaljplanen kommer att ersätta gällande detaljplaner inom planområdet. Gällande detaljplaner kommer däremot fortsätta att gälla utanför planområdet.

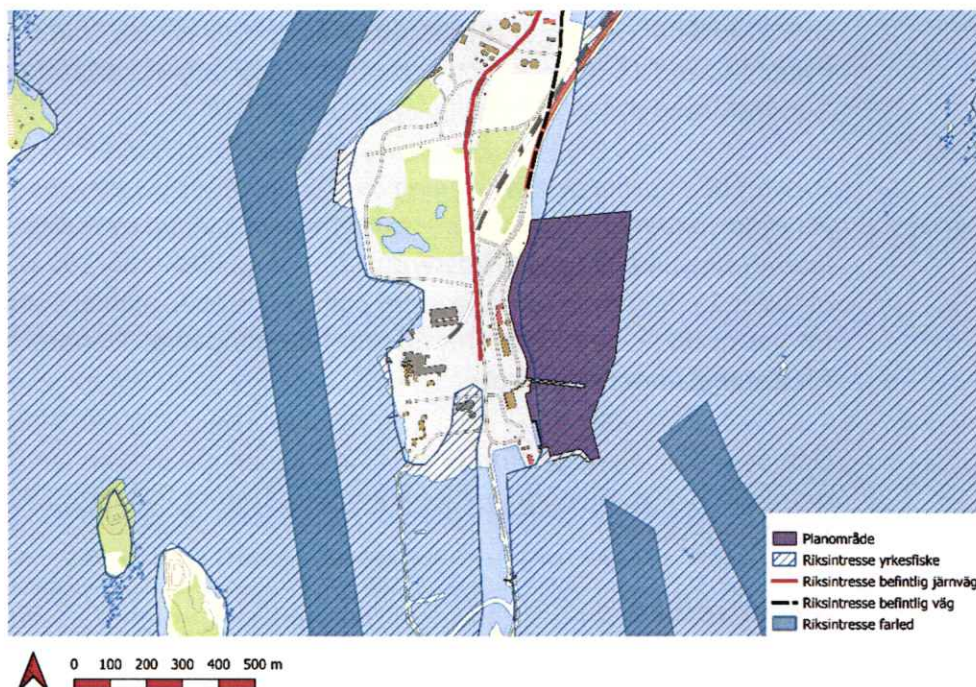
Riksintressen

Planområdet berörs av riksintresse för anläggningar för kommunikationer i form av farled (3 kap 8 § MB) samt riksintresse för yrkesfisket (3 kap 5 § MB).

Planförslaget bedöms ha en positiv effekt på riksintresset för hamn eftersom syftet med planen är att utveckla hamnområdet. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för farled i och med att funktionen som farled blir opåverkad. Planförslaget har även en positiv inverkan på farleden i och med att planen möjliggör att hamnen kan hantera modernare färjor.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på riksintresset för yrkesfiske. Då det inte utövas yrkesfiske vid färjeterminalen och området inte bedöms utgöra någon viktig lokal för födosök eller uppväxtlokal för fisk.

I anslutning till planområdet ligger E12 som är av riksintresse för kommunikationer. Även järnvägen direkt utanför planområdet är av riksintresse för kommunikationer. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära någon negativ påverkan på riksintressena.



Karta över planområdets läge i förhållande till berörda riksintressen.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet gäller generellt vid alla kuster, sjöar och vattendrag och omfattar land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen. Länsstyrelsen kan utöka strandskyddet upp till 300 meter, om det behövs för att tillgodose strandskyddets syften. Om det finns särskilda skäl och intresset att ianspråkta området väger tyngre än strandskyddets syften kan strandskyddet upphävas.

Detaljplanens genomförande kräver att det strandskydd som återinträder (vid ny detaljplan), upphävs inom planområdet. Bestämmelse om upphävande av strandskydd inom planen har införts i plankartan under rubriken Administrativa bestämmelser.

Kommunen får enligt plan- och bygglagen (4 kap 17 §) upphäva strandskyddet om det finns särskilda skäl till det och intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (Miljöbalken 7 kap 18c §). Planen uppfyller i lagen nämnda särskilda skäl och planens innehåll väger tyngre än strandskyddsintresset. Följande skäl, i enlighet med miljöbalkens 7 kap 18c §, punkt 1, 3 och 4, finns för upphävande av strandskyddet:

1. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
3. Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.

4. Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.

Motiveringen för upphävande av strandskyddet ovan resulterar i bedömningen att en utveckling av hamnen genom utfyllnad i vatten samt anordningar som dykdalber väger tyngre än strandskyddsintresset vid det aktuella området. Strandskyddet upphävs inom planområdet.

Process för tillståndsansökan samt miljökonsekvensbeskrivning

Miljöprövningsförordningen anger vilka verksamheter eller åtgärder som antas medföra betydande miljöpåverkan. Vid betydande miljöpåverkan fordras en specifik miljöbedömning, när ingen betydande miljöpåverkan (utreds i samråd med bland annat Länsstyrelsen) väntas ska en "liten MKB" tas fram och bifogas ansökan om tillstånd enligt miljöbalken. Samråd skedde med Länsstyrelsen vid ett flertal tillfällen, samrådshandlingar skickades i september och oktober 2019 ut till övriga sakägare samt annonserades i ortstidning.

För verksamheten, dvs. ombyggnation av färjeläge, utfyllnad med mera har Länsstyrelsen inte fattat beslut om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Detta för att sökanden själva har bedömt att verksamheten kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och därmed har de gjort en specifik miljöbedömning.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att ta reda på det ska detaljplaneförslaget genomgå en undersökning. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas, ska detaljplaneförslaget miljöbedömmas. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande inte antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför ingen MKB för planförslaget har upprättats.

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under 15 januari – 5 februari 2020.

PLANFÖRFARANDE

Aktuell detaljplan handläggs med samordnat planförfarande enligt lagstiftning Plan- och bygglagen 5:e kapitlet (PBL) 2010:900. När kommunen ska göra en detaljplan för ett ärende som även prövas enligt miljöbalken, väglagen eller lagen om byggande av järnväg kan förfarandena enligt de olika lagarna samordnas. Syftet med samordningen är att undvika dubbelarbete och dubbla prövningar. Detta förslag till detaljplan samordnas med "Tillståndsansökan enligt miljöbalken för grävning och utfyllnad i vattenområde på fastigheten 2:65 (Umeå Hamn)" samt dess bilaga "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn". Samrådskretsen är densamma för båda processer varpå detaljplanen kan kungöras för granskning utan särskilt samråd.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Under respektive rubrik beskrivs och motiveras planens utformning mot bakgrund av rådande planeringsförutsättningar. Först beskrivs förutsättningarna och därefter förändringar och konsekvenser till följd av detaljplanens genomförande.

Stads- och landskapsbild

Den planerade utfyllnaden planeras i hamnen i Holmsund (Hillskär) som är ett ianspråktaget område till förmån för Umeå hamn. Omgivningen är industripräglad och de aktiviteter som pågår i området är förknippade med transport och lagring i första hand. Landskapet är öppet och i stor grad asfalterat eller belagd med grus. Kustlinjen består till största del av block och stenar.

I Hillskärs södra ände finns tre vindkraftverk.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär en utfyllnad i havet med cirka 8 500 kvadratmeter. Eftersom området ska användas till samma typ av verksamhet som redan finns på platsen och Hillskär i huvudsak består av utfyllnad, kommer landskapsbilden i övrigt inte påverkas.

Kulturmiljö

Cirka 100 meter väster om planområdet finns konstverket *Plats Nord 63 ° 40, '8 Ost 20 ° 20, '6*. Konstverket utgör en del av utställningen *Konstvägen sju älvar* mellan Holmsund och Borgafjäll.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar i planområdet eller dess närhet. Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska skyndsamt anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Naturmiljö

Hillskär har en rik fågelfauna och flera rödlistade fågelarter har observerats. Området bedöms inte utgöra någon viktig lokal för födosök eller uppväxtlokal för fisk.

Förändringar och konsekvenser

Fågelfaunan på Hillskär påverkas negativt av planförslaget, men planområdet tillhör den del av Hillskär där mänsklig verksamhet redan pågår. De stora värdena för fågelfaunan på Hillskär ligger utanför planområdet och påverkas inte av planförslaget. Enligt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå hamn bedöms verksamheten inte medföra någon påverkan på de marina naturvärden som kartlagts i vikarna nordost om färjeterminalen.

Påverkan på bottenmiljön och den omgivande vattenmiljön vid färjeterminalen och kontrollplatsen bedöms i första hand bli koncentrerad till de områden som tas i anspråk. Den begränsade befintliga bottenvegetation som finns inom det planerade utfyllnadsområdet kommer att slås ut. Området som exploateras angränsar till redan ianspråktagen mark och bedöms inte inhysa några särskilt skyddsvärda arter eller habitat.

Rekreation

Motion som löpning och cykling förekommer i liten omfattning på Hillskär längs E12 och ute vid vindkraftverken på Hillskärs södra udde.

Gator och trafik

Området nås i dagsläget via E12/Blå vägen (även kallad Holmsundvägen). E12 slutar vid hamnen i Holmsund. E12 har statlig väghållare.

Trafiken till planområdet är yrkestrafik till verksamheterna i hamnen samt passagerare med färjetrafiken. Ingen gång- och cykelväg finns fram till hamnområdet i dagsläget, utan gång- och cykeltrafik trafikerar körfälten för körtrafik.

Järnväg går idag fram till 150 meter från norra delen av planområdet. Järnvägsspåren inom hamnområdet är kommunala.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget möjliggör en ökad mängd färjetrafik, vilket i sin tur lär öka mängden trafik på E12. Kapaciteten på väg är god och påverkas inte av planförslaget.

Kollektivtrafik

Länstrafiken i Västerbotten har inga bussturer som går ut till Hillskär. Närmaste busshållplatser ligger med cirka tre kilometers gångavstånd från planområdet. För färjetrafikens passagerare finns anslutningsbussar från färjeterminalen som går till Umeå.

Parkering, varumottagning, angöring

Parkeringsplatser för lång- och korttidsparkeringar finns benäget intill Färjeterminalen.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen medför inget utökad behov av parkeringsplatser i området.

Buller

För att en god bullersituation ska erhållas finns riktvärden för buller från väg- och spårtrafik samt från externt industribuller.

Tabell 1. Riktvärden för omgivningsbuller från väg- och spårtrafik vid bostadsbyggnads fasad.

	Ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad	Ekvivalent ljudnivå vid uteplats om sådan anordnas	Maximal ljudnivå vid uteplats om sådan anordnas
För bostäder upp till 35 m ²	65 dBA	50 dBA	70 dBA
För bostäder över 35 m ²	60 dBA	50 dBA	70 dBA

Enligt praxis i tillsynsärenden finns det riktvärden för utomhusmiljöer som ska tillämpas vid bedömning om när skyddsåtgärder eller försiktighetsmått behöver övervägas. Detta baseras på om befintlig bebyggelse är uppförd innan 1997, mellan 1997-2015 eller efter 2015.

Riktvärden för industri- och verksamhetsbuller

Boverkets vägledning (2015:21) för industri- och verksamhetsbuller utgår från tre olika zoner (A, B och C) som bör användas vid planläggning för bostadsbebyggelse i områden som är utsatta för industri- eller verksamhetsbuller.

Tabell 2. Boverkets riktvärden för buller från industrier och andra verksamheter vid bostadsbyggnads fasad.

	Ekvivalent ljudnivå dagtid kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå kvällstid kl. 18-22	Ekvivalent ljudnivå nattetid kl. 22-06
Zon A. Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna bullernivåer utan bulleranpassad utformning av bebyggelsen. Det är ändå lämpligt att beakta hur bebyggelsen kan utformas för att bidra till en så god ljudmiljö som möjligt.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B. Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna bullernivåer förutsatt att tillgång till luddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas. Bästa möjliga ljudmiljö ska alltid eftersträvas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C. Boverkets bedömning är att ljudnivåerna är för höga för att området ska vara lämpligt för bostadsbebyggelse och bostäder bör därför inte accepteras.	> 60 dBA	> 55 dBA	> 50 dBA

Tabell 3. Boverkets riktvärden för buller från industrier och annan verksamhet vid luddämpad sida på bostadsbyggnad.

	Ekvivalent ljudnivå dagtid kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå kvällstid kl. 18-22	Ekvivalent ljudnivå nattetid kl. 22-06
Högsta bullernivå vid luddämpad sida och vid uteplats om sådan anordnas	45 dBA	45 dBA	40 dBA

Utöver ovan angivet gäller att maximala ljudnivåer från industri eller annan verksamhet som överskrider riktvärdet 55 dBA vid bostadsfasad inte bör förekomma nattetid (kl. 22-06) annat än vid enstaka tillfällen.

Förändringar och konsekvenser

Planförslaget möjliggör för en ökad trafik till hamnen i Holmsund. Trafiken kommer att passera befintliga bostäder och påverkar därmed deras bullersituation. Planförslaget möjliggör även en ökad verksamhet i hamnen och påverkar därmed det buller som alstras av hamnverksamheten.

Vid den senaste trafikundersökningen, år 2015, hade E12 från Holmsund till Hillskär en årsdygnstrafik (ÅDT) på 860 fordon varav 260 var tunga. Ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad närmast E12 beräknas till 40 dBA och maximal ljudnivå på 59 dBA. En fördubblad trafikmängd längs vägsträckan skulle ge en ökad ekvivalent bullernivå på 3 dBA, vilket fortfarande är klart under riktvärdet för trafikbuller vid bostadsbyggnader. Planförslaget innebär därmed inte att riktvärdena för trafikbuller överskrids för närboende.

Färjeterminalen ligger i ett avskilt läge och det är drygt 1400 meter till närmsta bostadsbebyggelse. Enligt den övergripande kartläggning som gjorts 2016 är bullret från färjorna och färjeterminalen under 40 dBA ekvivalent ljudnivå och under 50 dBA maximal ljudnivå 1000 meter från planområdet. 3 dBA ökad ekvivalent ljudnivå från en fördubblad mängd trafik med färjor gör inte att riktvärdena för trafikbuller vid bostadsbyggnader eller för industri- och verksamhetsbuller överskrids.

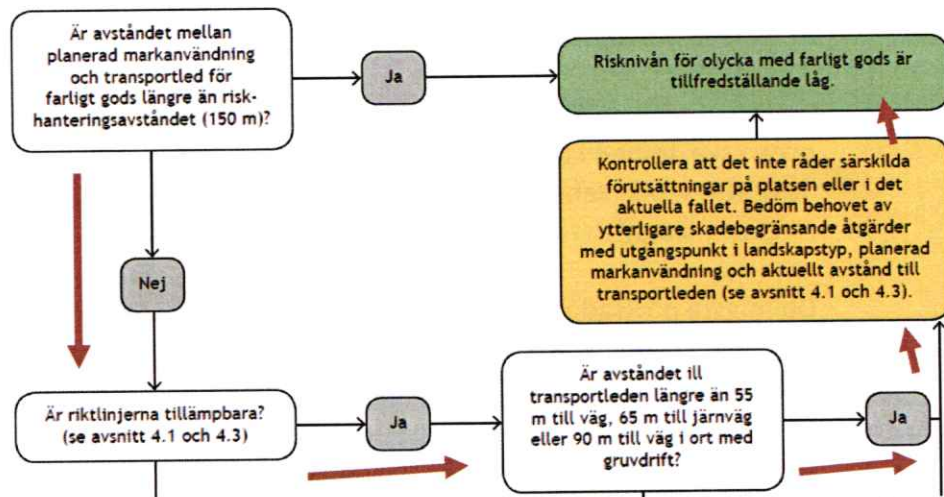
Farligt gods

Järnvägen mellan Umeå och Holmsund är en rekommenderad transportled för farligt gods. Länsstyrelserna i Norr- och Västerbotten har tagit fram riktlinjer för farligt gods, "Riktlinjer för fysisk planering Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län". Syftet med riktlinjerna är att redovisa vilken riskhänsyn och vilka skyddsavstånd som bör tillämpas vid planläggning och byggande intill rekommenderade transportleder för farligt gods.

I riktlinjerna anges att skyddsavstånd till transportleder för farligt gods utgår från ett så kallat riskhanteringsområde inom vilket bedömning av risker och behov av säkerhetsåtgärder behöver göras. När det gäller att bedöma skyddsavstånd för förändrad markanvändning nära transportleder för farligt gods, är planerad verksamhets känslighet en viktig utgångspunkt. Olika verksamheter bör därför placeras olika långt från transportleden. I riktlinjerna kategoriseras olika verksamheter baserat på känslighet, kategoriseringen görs i zon A-D. I Länsstyrelsens riktlinjer finns inte hamnverksamhet upptaget i någon av de olika zonerna. Industri och verksamhetsområden klassas däremot som mindre känslig verksamhet, det vill säga zon B. I de aktuella länen ska ett riskhanteringsavstånd på 150 meter från transportled tillämpas.

Förändringar och konsekvenser

Planområdet ligger inom 150 meter från järnvägen. Det betyder att bedömning av risker och behov av säkerhetsåtgärder behöver göras. När avståndet är längre än 65 meter och ett antal förutsättningar utifrån avsnitt 4.1 och 4.3 överensstämmer med riktlinjerna bedöms risknivån för olycka med farligt gods som tillfredställande låg.



Processmodellen från Länsstyrelsens riktlinjer. De röda pilarna visar bedömningen för processen i denna detaljplan.

Avståndet mellan planområdet och järnvägen är som närmast 85 meter. I enlighet med rekommendationerna i Länsstyrelsens riktlinjer krävs därför inte någon utförligare riskutredning.

Geotekniska förhållanden

Hillskärs landområde består av fyllnadsmassor som ligger på lagrad morän som i sin tur ligger på berg. Vid färjeläget är vattendjupet strax under nio meter och bottenytan är stenig/blockig. Där planförslagets utfyllnad ska ske är vattendjupet mellan cirka 1,7 och 3,1 meter och bottenytan består av fast lagrad morän.

Förändringar och konsekvenser

Planområdets mark- och havsbotten bedöms vara stabil och går att bebygga utan risk för ras, skred eller sättningar.

Vid muddring och arbeten i vatten där sedimenten rörs om orsakas ofta en förhöjd grumlighet. Bottenmaterialets sammansättning påverkar grumligheten, dvs lösa material (silt/lera) är mer grumlande än grövre material. Vid Färjeterminalen består bottenmaterialet av ett några centimeter mäktigt sediment som underlagras av grövre morän som inte förväntas vara benägen att grumla lika mycket.

Förorenad mark

För "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn", bilaga till "Tillståndsansökan enligt miljöbalken för grävning och utfyllnad i vattenområde på fastigheten 2:65 (Umeå Hamn)", har sedimentprover tagits inom och vid planområdet. Vid färjeterminalen har det inte funnits sediment att ta prover på, vilket tros bero på att färjornas propellrar virvlat bort de lösa sedimenten.

Bedömningsgrunder för sediment har publicerats av Naturvårdsverket. För organiska ämnen i utsjösediment har bedömningsgrunder tagits fram av SGU. Havs- och vattenmyndigheten har tagit fram gränsvärden för utvärdering av miljögifter i sediment: kadmium, bly, antracenen, fluoranten och TBT.

De högsta påvisade halterna av metaller på platsen ligger i klass 3, medelhög halt. Halterna av PAH:er och PCB ligger i klass 4, hög halt. TBT:er ligger i klass 3, medelhög halt.

De massor som användas för utfyllnad ska vara fria från förorening i halter som kan innebära risker för skada på människa och miljö.

Förändringar och konsekvenser

I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras bland annat att ur förorenings-synpunkt bedöms moränen vid färjeläget möjlig att schakta upp och utan risk användas i anläggningsändamål, innanför den spont som skall etableras. Det tunna sediment som finns norr om tullen kan vid utvidgning av ytan övertäckas utan risk.

Risk för skred

Hillskär är flackt och slänterna liksom havsbotten är täckta av sten, block och lagrad morän. Det finns inga kända spår av jordskred (skredärr) vid Hillskär. Ingen risk för skred bedöms föreligga.

Risk för översvämning

I och med att planområdet tillhör hamnverksamheten behövs stora, platta och hårdgjorda ytor, vilka kan ansamlas dagvatten vid kraftig nederbörd. Den verksamhet som finns inom planförslagets närområde finns där på grund av hamnverksamheten och de platta, hårdgjorda ytorna påverkar ingen oberoende verksamhet.

Planområdets översvämmas inte av höjt medelvattenstånd enligt SMHI:s scenarier för år 2100.

Förändringar och konsekvenser

Höjdsättning inom området ska ske med tanke på hantering av dagvatten vid kraftig nederbörd.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma tillrätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Detaljplanen får inte medföra att en norm överträds. Umeå kommun omfattas av MKN för buller eftersom kommunen har fler än 100 000 invånare. Därmed finns krav på bullerkartläggning. Kommunen arbetar utifrån ett åtgärdsprogram mot buller som behandlar befintlig ljudmiljö, genomförda bullerbegränsande åtgärder och planerade åtgärder kopplade till tidsmål. Åtgärdsprogrammet finns att tillgå på kommunens hemsida. Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormen.

Luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden) och dessa regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477). I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Kommunen arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormerna som anger lägsta godtagbara miljökvalitet.

Tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.

Vatten

MKN för vatten omfattar vattenkvaliteten för yt- och grundvatten. Målet är att alla vattenförekomster ska ha god status eller god ekologisk potential och att statusen inte får försämrats. Ingen verksamhet, projekt eller åtgärd ska tillåtas om det innebär att statusen försämrats för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Berörd vattenförekomst är Fjärdgrundsområdet sek namn, SE636570-203590. Enligt VISS har vattenförekomsten måttlig ekologisk status, den kemiska statusen uppnår inte god status.

Klassningen av den ekologiska statusen baseras på miljökonsekvenstypen miljögifter (särskilt förorenande ämnen), som visar på måttlig status. Ämnen koppar, krom och zink har måttlig status. Gällande fysisk påverkan så

visar miljökonsekvenstypen flödesförändringar på måttlig status i vattenförekomsten. Tillförlitligheten i bedömningen är dock låg då information saknas. Denna miljökonsekvenstyp påverkar inte den sammanvägda ekologiska statusen. Vattenförekomsten uppnår inte god kemiska status och det finns risk att kemisk status inte kommer uppnås till 2021. Bedömningen grundar sig på en extrapolering av värden för kvicksilver, PBDE och dioxiner i fisk. Mätningar i sediment har visat att gränsvärden för vissa PAH:er och TBT överskrids.

Ekologisk status kvalitetskrav är god ekologisk status 2021. Kemisk status kvalitetskrav är god kemisk ytvattenstatus med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad Difenyleter.

I "Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn" beskrivs de föreslagna åtgärdernas påverkan på vattenförekomsten. Det konstateras att under muddring och konstruktion av anläggningarna krävs att skyddsåtgärder för att förhindra påverkan på vattenmiljön vidtas. Det konstateras även att i områden där det förekommer block och sten är det inte lämpligt att använda miljöskopa, istället ska en öppen konventionell grävsropa användas. Arbetet i vatten kommer att innebära en begränsad och övergående grumling i det närliggande vattenområdet. Om borrningsarbeten utförs för anläggande av dykdalb samlas borrhaxet upp.

Med vidtagna åtgärder bedöms påverkan på bottenmiljön i första hand koncentreras till de områden som tas i anspråk. Den begränsade befintliga bottenvegetation som finns inom det planerade utfyllnadsområdet kommer att slås ut.

Ur föroreningssynpunkt bedöms moränen vid färjeläget möjlig att schakta upp och utan risk användas i anläggningsändamål, innanför den spont som ska etableras. Det tunna sediment som finns norr om tullen kan vid utvidgning av ytan övertäckas utan risk.

Vid muddring och arbeten i vatten där sedimenten rörs om orsakas ofta en förhöjd grumlighet. Arbetet bedöms innebära en negativ påverkan på vattenmiljön i form av en ökad grumlighet i närområdet på grund av arbeten i vatten. Effekterna bedöms bli måttliga och av övergående karaktär.

Vad gäller utsläpp av kväve från utfyllnad av sprängstensmassor har mängden sprängsten kalkylerats till 27 000 kubikmeter. Dessa massor hämtas från bergtäkt. Beräkningar har gjort som visar ett sämsta fall, det vill säga att massorna inte har lakat ut kvävekomponenter efter det att sprängningen har ägt rum. Med beskriven arbetstakt förväntas den beräknade mängden kväve uppgå till 50 kg.

Recipienten Fjärdgrundsområdets näringsstatus styrs av förekomsten av fosfor. För att försämrings status för kvalitetsfaktorn "Totalmängd kväve sommar" från hög till god behövs en ökad halt med 48 µg/l i vattenmassan. De

kväveutsläpp som används för utfyllnaden kommer inte påverka recipientens statusklassning.

Med anledningen av ovanstående bedöms de ansökta åtgärderna och därmed detaljplanen inte försämra ekologisk eller kemisk ytvattenstatus och inte heller möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ekologisk status eller kemisk ytvattenstatus i recipienten.

Avfall

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Det innebär att det ska finnas plats för hushållsavfall (restavfall och matavfall), förpackningar och eventuellt verksamhetsavfall. VAKIN:s gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas.

Avfallsutrymmet ska placeras så att det är tillgängligt för avfallslämnarna och hämtningspersonal. Vägen ska vara framkomlig och sikten ska vara god.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Ansvar

Umeå kommun ansvarar för alla åtgärder för utfyllnad i havet och utvidgning av infrastruktur som del av ett projekt finansierat av EU:s strukturfond, vilket utförs tillsammans med fastighetsägaren (Umeå Hamn AB) och INAB (Infrastruktur i Umeå AB).

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem (5) år från laga kraft.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planförslaget skapar inget behov av några fastighetsregleringar eller avstyckningar men hindrar heller inte att sådana genomförs.

Ledningsrätter

Ledningsrätt 2480K-99/115.1 finns inom fastigheten Holmsund 2:65 i närheten av planområdet. Ledningsrätten påverkas inte av planförslaget.

Fiskerätter

Umeå Hamn arrenderar ut fiskelotter. De fiskeplatser som Lövö byamäns nyttjar framgår i bilaga till den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Det finns fem licenser för yrkesfiske utfärdade i Holmsund. Dessa har fiskelokaler och platser för fasta redskap som närmast 1 kilometer från de planerade åtgärderna.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har tagits fram av Detaljplanering, Umeå kommun med hjälp av Johan Öberg WSP Sverige AB.

Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med konsultansvarig planarkitekt Malin Nyberger som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Detaljplanering, Umeå kommun, juni 2020

Lagakraft 2020-07-22

Akt nr 2480K-P.2020/11

Umeå Hamn AB

Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn

Etapp öster



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Handlingen har upprättats av:

Projektledare miljö	Göran Bergström	Factum miljökonsult
Handläggare	Lina Fagerman	ÅF Infrastructure AB
	Malin Dahlgren	ÅF Infrastructure AB
	Julia Gustavsson	ÅF Infrastructure AB
	Vide Richter	ÅF Infrastructure AB

Medverkande:

Buller	Tyréns
Riskanalys avseende sprängning under vatten	Nitro Consult

Granskad

2019-07-01	Charlotte Lindkvist	ÅF Infrastructure AB
------------	---------------------	----------------------

Ver.		Sign.		Sign.	
1	Miljökonsekvensbeskrivning för om- och utbyggnad av Umeå Hamn – Etapp Östra				

Copyright för kartmaterial: © Lantmäteriet Medgivande R50086180_190001.

Foto: Umeå Hamn AB

Icke teknisk sammanfattning

Bakgrund

Umeå hamn är en strategisk logistiknod och en internationell hamn med tät linjetrafik till och från kontinenten och den hamn som har flest anlöp i norra Sverige. Färjeförbindelsen till Vasa är den enda färjeförbindelsen mot Finland norr om Stockholm. För att kunna möta det ökade flödet av både gods och passagerare och möjliggöra logistik- och transportlösningar med minskad miljöpåverkan står Umeå Hamn AB åter inför omfattande om- och utbyggnationer.

En del i arbetet med den uppgraderade hamnen är att anpassa färjeterminalen till den nya Finlandsfärjan. Den nya färjan är större än den gamla och kräver nya ramper, reparationer av befintlig pir samt en dykdalb för att kunna angöras.

Regeringen gav år 2017 i uppdrag åt Trafikverket att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar varav Umeå är en av dessa (Regeringen, 2017). I anslutning till färjeterminalen behövs därför en utbyggnad av tullens område där ytterligare en körfil för nykterhetskontroll kan anläggas. Utbyggnaden skapar också förutsättningar för förbättring av passagerarflöden och godslogistik till och från färjan.

Sammanfattningsvis innebär detta att Umeå Hamn AB söker tillstånd enligt 11, 9 och 15 kapitlet miljöbalken för följande åtgärder:

1. Utrivning av färjeterminalens ramper.
2. Anläggande av nya ramper vid färjeterminalen och dykdalb samt arbete med befintlig pir. I samband med detta krävs muddringsarbeten och viss sprängning.
3. Användning av avfall i anläggningsändamål vid dykdalben samt norr om tullen för att etablera en kontrollplats samt förbättra logistik- och passagerarflöden.
4. Dumpning av överskottsmassor i del av lagunen.

De åtgärder som ska utföras inom den etapp som tillstånd söks för i denna miljökonsekvensbeskrivning (Etapp öster) redovisas i Figur 2-2.

Samråd

Umeå Hamn AB har samrått med de myndigheter, verksamheter, närboende och allmänhet som kan antas bli berörda av planerade åtgärder. Åtgärderna har antagits medföra en betydande miljöpåverkan.

Samtliga synpunkter är noterade och har beaktats i erforderlig omfattning i MKB-arbetet. I huvudsak har de flesta yttranden som inkommit berört andra anläggningsdelar och inte färjeterminalen eller kontrollplatsen vid tullen.

Avgränsningar och alternativ

MKB:n har avgränsats till de aspekter som är av betydelse för prövningen. Följande aspekter bedöms vara relevanta att beskriva med avseende på vattenverksamhet under byggtiden:

- Mark och vatten, åtgärdernas påverkan på yt- och kustvatten.
- Sjöfart, yrkesfiske och eventuella andra näringsverksamheter.
- Människors hälsa; bullerstörningar och vibrationer.
- Natur- och kulturvärden i vatten och på land.

- Masshantering och materialanvändning, hushållning med naturresurser, transporter under byggtiden.
- Utsläpp till luft

Inget områdesskydd enligt 7 kap miljöbalken så som naturreservat, biotopskyddsområde, djur- och växtskyddsområde mm finns inom eller i anslutning till planerade verksamhetsområden. På grund av detta bedöms inte dessa aspekter relevanta att beakta vidare i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Nollalternativ

Nollalternativet i denna MKB definieras som tillståndsgiven verksamhet och således att inga ut- eller ombyggnationer kommer till stånd. Nollalternativet beskrivs också utifrån möjligheterna att tillgodose behovet av passagerartrafik över Kvarken och att uppfylla kravet på nykterhetskontroll vid färjeterminalen.

Alternativ lokalisering och utformning

Att studera en helt ny lokalisering för Umeå Hamn och dess verksamheter har, med hänsyn till de investeringar som redan gjorts i området och med avseende på befintliga farleder, inte bedömts som ett relevant alternativ. Däremot har olika placeringar av kajer och terminal samt alternativa utformningar utretts under processen och slutsatsen är att inga andra alternativ är rimliga.

Skyddade områden

De planerade åtgärderna ska utföras i ett område som är ianspråktaget till förmån för Umeå Hamn. Landskapet är öppet och stora delar av markytorna är asfalterade eller belagda med grus.

Inget områdesskydd enligt 7 kap miljöbalken så som naturreservat, biotopskyddsområde, djur- och växtskyddsområde mm finns inom eller i anslutning till planerade verksamhetsområden.

Nuvarande verksamhet (nollalternativet)

De delområden som berörs av åtgärder i detta skede är färjeterminalen och tullens område.

Sedan starten har Wasaline ökat både i antal passagerare och mängd gods som årligen transporteras mellan Umeå och Vaså i Finland. Den befintliga färjan Wasa Express har restaurerats och byggts om för att passa resenärernas och företagets behov och har trafikerat sträckan sedan år 2013 med dagliga överfarter året runt. Wasa Express är idag 35 år gammal och har begränsade möjligheter att möta framtida behov. Den uppfyller på sikt inte de krav som ställs på en modern färjelinje avseende förbrukning av fossila bränslen, godshantering och passagerarnas komfort och miljö. Den nuvarande terminalen är anpassad till Wasa Express.

Idag har Tullverket kontroll av färjetrafiken mellan Umeå och Vaså. Automatiserade nykterhetskontroller är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och det intensifierade arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Om en utbyggnad inte genomförs går det inte att tillgodose önskemålet om utökade ytor och följaktligen möjligheten att fullgöra uppdraget om nykterhetskontroll vid färjeterminalen.

Ansökt verksamhet

Rivnings-, muddrings- och anläggningsarbeten kommer att pågå under ca 13 månader vid färjetterminalen och 8 månader vid tullens kontrollplats och kan framförallt medföra buller och i viss omfattning vibrationer i samband med borrning och pålning. Exakt utförande är inte fastlagt, utan tas fram inom ramen för pågående projektering och i samverkan med de entreprenörer som kommer att handlas upp.

Med anledning av uppförandet av två nya ramper så finns det behov av att riva delar av befintliga kajkonstruktionen. En ny pål-spontvägg byggs utanför befintliga eller rivna kajkonstruktioner. Området utanför väggen muddras för att få tillräckligt djup för det nya fartyget och muddringsmassorna används i möjligaste mån till att fylla upp markområdet innanför väggen. De nya justerbara stålramperna monteras på en ny betongkonstruktion, som delvis stöds upp på väggen och delvis på nya pålar. Pirens befintliga betongpålar och -kassuner repareras under och över vattenlinjen genom injektering, betonggjutning och -lappning. För kontrollplatsen vid tullen krävs en utfyllnad längs befintlig strandlinje, norr om tullen, av en ca 6000 m² stor yta med syfte att anlägga en körbar väg.

Uppskattad tidsåtgång för arbeten i vatten bedöms vara totalt cirka 30 dagar vid kontrollplatsen och cirka 60 dagar för färjetterminalen. Totalt bedöms planerade arbeten omfatta en yta om 10 860 m² och muddring av 3 200 m³.

Samlad bedömning

Den ansökta verksamheten bedöms ha en positiv inverkan på riksintresset för kommunikation och hamn då syftet är att uppgradera färjetterminalen och förbättra möjligheterna för att upprätthålla en viktig förbindelse med gods- och passagerartransport över Kvarken. Dessutom tillskapas ytor för att uppfylla regeringens krav på nykterhetskontroller i samband med utfyllnaden av kontrollplatsen.

Sammanfattningsvis bedöms arbetet kopplat till planerad vattenverksamhet med sprängning, utfyllnad och uppgradering av befintlig färjetterminal främst innebära miljökonsekvenser i form av tillfälligt buller och grumling i anslutning till arbetsområdet.

Då bottnarna är fasta och till stor del består av morän bedöms effekterna av grumlingen vara övergående och upphöra kort efter avslutat arbete. Umeå Hamn åtar sig att genomföra skyddsåtgärder i form av kontrollmätning av turbiditet för att kunna följa upp grumlingen och vid eventuell konstaterad spridning av suspenderade ämnen avbryta arbetet.

Delar av det aktuella området kommer att tas i anspråk och fyllas ut vilket innebär att befintligt växt- och djurliv kommer att försvinna då bottnarna täcks av bergkross. Bottnarna i de aktuella områdena är dock inte unika och bedöms inte inrymma några särskilt skyddsvärda arter eller habitat. Platsen för utfyllnad i Lagunen har tillförts massor tidigare vilket innebär att inget helt orört område behöver tas i anspråk där.

Åtgärderna bedöms inte påverka yrkesfisket i området då fiske i dagsläget inte utövas i anslutning till färjetterminalen eller intill området för kontrollplatsen.

Beräkningar med avseende på buller visar på att ljudnivåerna från planerade åtgärder tillsammans med pågående verksamhet inte förväntas uppmätas till sådana nivåer att

andra skyddsåtgärder kommer genomföras än att de bullrande arbetena tidsbegränsas. Bullerstörningarna bedöms inte ge några hälsomässiga konsekvenser.

Någon risk för att vibrationer skall fortplanta sig till bebyggelse och utgöra någon risk för bebyggelse i öster bedöms inte vara relevant. Umeå Hamn åtar sig att genomföra skyddsåtgärder i form av ett skyddsavstånd och genom akustiska signaler för vattenlevande organismer och fiskar. Sprängningen bedöms ge upphov till små momentana konsekvenser som är övergående.

Utsläpp till luft kommer att ske under byggtiden. Sammantaget bedöms konsekvensen av luftföroreningarna som liten. Den koldioxid (beräknat till 35,8 ton) som kommer att släppas ut under byggtiden kommer huvudsakligen vara från fossila drivmedel vilket bidrar till ökade halter av koldioxid globalt.

För natur- och kulturvärden i området bedöms konsekvensen bli liten till måttlig. Promenadstråket runt Lagunen stängs av under byggtiden och konstverket Sju Älvar flyttas till en annan plats. Buller kan skrämja bort djur ovan och under vattenytan tillfälligt men då det är en övergående effekt bedöms konsekvensen som liten.

Då massor kommer att behöva tillföras från omkringliggande bergtäkter bedöms påverkan på användning av naturresurser som negativ. Massorna från rivningen av ramperna samt muddermassor kommer att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt och därav bedöms konsekvensen vara måttlig. Återanvändning av avfall i anläggningsändamål syftar till att minska förbrukningen av naturresurser och mängden avfall till deponi.

Fastställda miljö kvalitetsnormer bedöms inte påverkas och åtgärderna bedöms inte strida mot relevanta miljömål. Därmed bedöms verksamheten vara förenlig med de allmänna hänsynsreglerna.

I avsnitt 11, Tabell 11-1 har de skyddsåtgärder som kommer att vidtas sammanställts.

Innehåll

Icke teknisk sammanfattning.....	3
1 Administrativa uppgifter	9
2 Inledning, bakgrund och syfte	10
2.1 Syfte med "Ettapp öster"	11
2.2 Syfte med miljökonsekvensbeskrivningen	12
2.3 Tidigare prövningar.....	13
2.4 Bedömningsgrunder/metodik för konsekvensbedömning.....	13
2.5 Krav på sakkunskap.....	14
3 Samråd.....	15
3.1 Inkomna synpunkter.....	15
4 Avgränsningar och alternativ	16
4.1 Innehållsmässig avgränsning.....	16
4.2 Geografisk avgränsning	16
4.3 Tidsmässig avgränsning.....	17
4.4 Alternativ	17
5 Omgivningsbeskrivning	18
5.1 Tillståndsgiven verksamhet (nollalternativ).....	18
5.2 Infrastruktur.....	19
5.3 Geotekniska förhållanden.....	20
5.4 Hydrologiska förhållanden.....	22
5.5 Planförhållanden.....	22
5.6 Riksintressen	23
5.7 Miljökvalitetsnormer	25
5.8 Strandskydd	25
6 Ansökt verksamhet.....	26
6.1 Inledning.....	26
6.2 Muddring.....	26
6.3 Anläggande av nya ramper samt erosionskydd	27
6.4 Anläggande av dykdalb	27
6.5 Utfyllnad i vattenområde norr om tullen.....	27
6.6 Utfyllnad i vattenområde "Lagunen"	28
7 Förutsättningar och konsekvenser.....	29
7.1 Vattenmiljön	29
7.2 Fiske	33
7.3 Buller.....	33
7.4 Vibrationer	34
7.5 Utsläpp till luft	34
7.6 Natur- och kulturvärden	36

7.7	Användning av naturresurser	38
7.8	Restmaterial och avfall	38
7.9	Risk och säkerhet	39
7.10	Övrig miljöpåverkan.....	39
8	Kumulativa effekter	40
9	Kontroll och uppföljning av verksamheten	41
10	Allmänna hänsynsregler och miljömål	42
10.1	Allmänna hänsynsregler	42
10.2	Jämförelse med miljö- och hållbarhetsmål	43
11	Samlad bedömning	45
12	Referenser.....	47

Ritning

Ritning B1:1	Översiktskarta med fastighetsgränser
--------------------	--------------------------------------

Bilagor

Bilaga B1.....	Samrådsredogörelse
Bilaga B2.....	PM Resultat av provtagning på sediment
Bilaga B3.....	Principiellt kontrollprogram
Bilaga B4.....	Lövö by fiskeplatser
Bilaga B5.....	Bullerutredning
Bilaga B6.....	Sprängning/Vibrationer

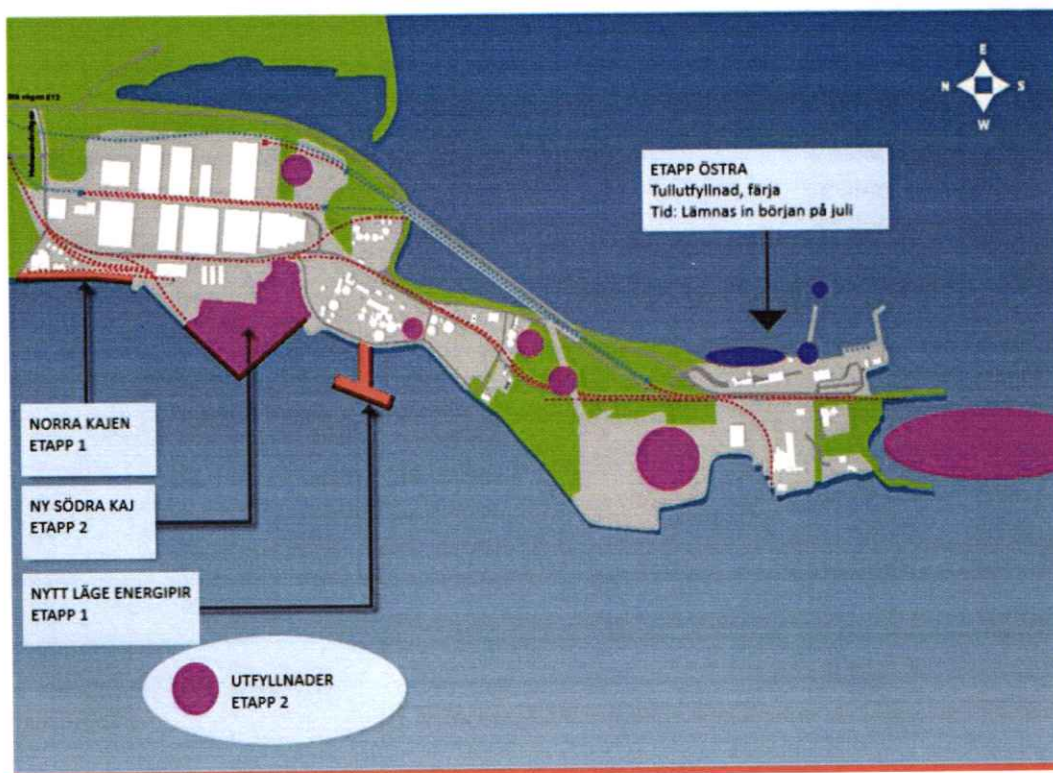
1 Administrativa uppgifter

Sökande Umeå Hamn AB	Anläggningsnamn Umeå Hamn
Organisationsnummer 556366-0355	
Postadress Umeå Hamn AB Umeå företagspark 903 47 Umeå	Besöksadress Blå vägen 4 913 32 Holmsund
Kontaktperson Gunnar Isaksson Viktoria Larsson	Telefon och e-post 070-592 46 09 090-16 32 89, 070-617 32 89 viktoriam.larsson@kvarkenports.com
Fastighetsbeteckning Holmsund 2:65	Kommun Umeå
Bestämmelser som föranleder tillståndsprövning 9 kap miljöbalken 11 kap miljöbalken 15 kap miljöbalken	Tillsynsmyndighet Länsstyrelsen i Västerbottens län
Koordinater hamnen N: 7074163 E: 764024 (SWEREF 99 TM)	Koordinater åtgärder N: 7072608 E:763962

2 Inledning, bakgrund och syfte

Hamnområdet i Holmsund har en historik från 1800-talet, då större fartyg inte kunde gå upp i älven och in till Umeå, utan ankrade vid Småholmssundet (Holmsund). I samband med industrialiseringen kom Holmsunds och Sandviks Sågverk att nyttja Djupviken i norra delen av Holmsunds samhälle för hamnändamål. 1919 anlades Umeå uthamn söder om dåvarande Holmsunds sågverk. Hamnen har därefter successivt utvecklats i sydlig riktning. En expansionsfas var under 1950–60-talet då oljehamnen tillkom. Under denna period byggdes även Stornorrfors Kraftverk vilket innebar att sprängsten från det bygget kunde nyttjas för vallar vid hamnen inom vilka utfyllnad gjordes för att skapa nya hamnområden. För att kunna möta bland annat det ökade flödet av både gods och passagerare och möjliggöra logistik- och transportlösningar står Umeå Hamn AB åter inför omfattande om- och utbyggnationer.

Tillstånd kommer att sökas i fristående etapper för dessa ut- och ombyggnationer (Figur 2-1). Nedan görs en kortfattad beskrivning av de kommande åtgärder som Umeå Hamn har vetskap om i dagsläget.



Figur 2-1. Planerade om- och utbyggnationer vid Umeå Hamn (Umeå Hamn, 2019)

Den norra kajen är i dåligt skick och behöver uppgraderas. Rivningen planeras att ske så att betongen efter bearbetning kan användas för utfyllnadsändamål. Norra kajen ersätts därefter av en ny kaj. Även en ny energipir avses att byggas för att möjliggöra för fartyg, vilka kräver ett ramfritt djup av ca 12,5 m. Dessa ingår i etapp 1 och hanteras vidare i kommande ansökningar och utredningar.

Vid södra kajen planeras en utbyggnad samt en ersättning av de befintliga kajerna för att kunna möjliggöra anløp av flera fartyg samtidigt. Utformningen möjliggörs genom utfyllnad av en befintlig vik, den s k Kronövik. Kajen byggs som en pålkaj, eventuellt som en spontkaj. Dessa åtgärder ingår i etapp 2 och hanteras vidare i kommande ansökningar och utredningar.

Färjeterminalen ska anpassas till idrifttagandet av nya Finlandsfärjan som planeras bli under mars/april 2021 och även etablera nya ytor intill tullens verksamhet. Den nya färjan är större och kräver nya ramper, reparationer av befintlig pir samt etablering av en dykdalb¹. Färjan ska kunna ta 800 passagerare och ha en lastkapacitet på 1500 filmeter för långtradare. Detta kommer kräva ett ramfritt djup på 8,5 m. Dessa åtgärder ingår i etapp östra och hanteras vidare i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Förutsättningarna att hantera muddermassorna enligt gällande avfallslagstiftning kommer att utredas och redovisas i respektive tillståndsansökan. I dagsläget är bedömningen att en dumpningsplats för de muddermassor som är av sådan kvalitet att de inte kan nyttiggöras till rimliga kostnader behövs både för kommande åtgärder och vid framtida underhållsmuddringar. Inför kommande etapper kommer detta att utredas. I avsikt att utöka hamnområdets storlek och få mer sammanhängande ytor, vilka är en förutsättning för en förbättrad logistik, planeras även ytterligare utfyllnader.

Vidare driver Sjöfartsverket tillsammans med hamnar, kommuner och andra myndigheter flera projekt i syfte att öka säkerheten och anpassa farlederna för att möta sjöfartens behov. Förbättringar planeras även i farleden till Umeå Hamn. Detta eftersom dagens farled till hamnen inte uppfyller de krav på djup, bredd och säkerhet som krävs för effektiva transporter med större fartyg och bibehållen sjösäkerhet.

I nuläget pågår en åtgärdsvalsstudie och en förberedande farledsutredning för att uppskatta behovet av åtgärder samt kostnader för dessa. En åtgärdsvalsstudie är en form av bristanalys som genomförs på mycket tidigt stadium i så gott som samtliga infrastruktursatsningar. Berörda parter som till exempel Sjöfartsverket, Trafikverket, hamnar, kommuner och regioner, har en konstruktiv dialog om hur man ska komma fram till bästa möjliga helhetsbild. Den fortsatta tidplanen för farledsprojektet är beroende av kommande beslut om fortsatt utredning och finansiering.

2.1 Syfte med "Etapp öster"

De åtgärder som ska utföras inom den etapp som tillstånd söks för i denna miljökonsekvensbeskrivning (Etapp öster) kan ses som en geografisk, tids- och miljömässig samt logistiskt avgränsad del av hamnens ombyggnad och Umeå Hamn har därför valt att söka ett separat tillstånd för denna etapp. (Figur 2-2).

Avsikten med denna etapps planerade åtgärd är byta ut befintliga ramper till nya justerbara ramper. Vidare planeras reparation av befintliga pålar och kassuner i piren konstruktion. För att angöring av färjan ska fungera vid alla väderförhållanden behövs även en s k dykdalb som borras/pålas i havsbotten.

Regeringen gav år 2017 i uppdrag åt Trafikverket att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar varav Umeå är en av dessa (Regeringen, 2017).

I anslutning till färjeterminalen behövs därför en kontrollplats anläggas för bland annat nykterhetskontroll. Utbyggnaden skapar också förutsättningar för förbättring av passagerarflöden och godslogistik till och från färjan.

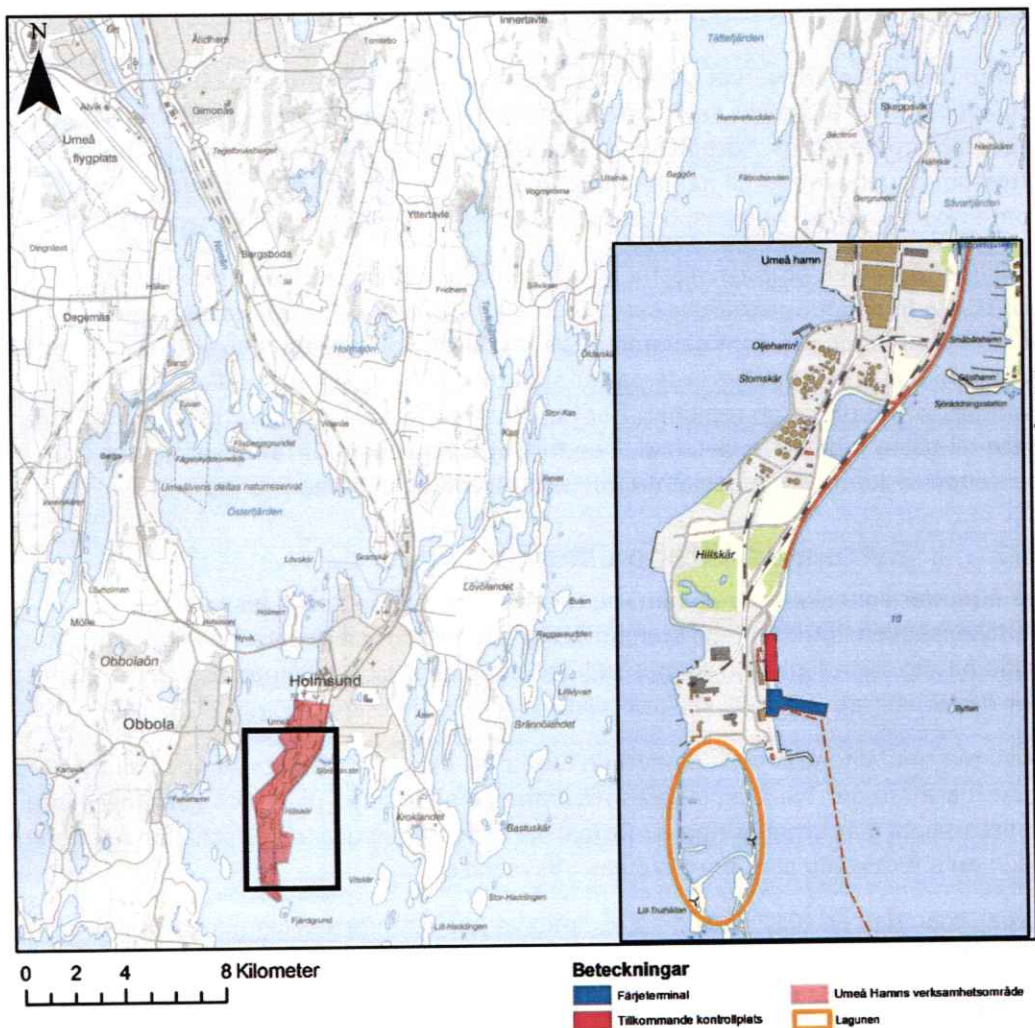
För kontrollplatsen vid tullen krävs en utfyllnad längs befintlig strandlinje av en ca 6000 m² stor yta med syfte att anlägga en körbar väg.

¹ Dykdalb – Är Sjöfartsverkets definition en bottenfast anordning för att förtöja eller bära av, det vill säga styra undan, fartyg.

I ansökan ingår även utfyllnad i en del av den så kallade "Lagunen". Syftet är att vinna land genom att återanvända rena överskottsmassor genom dumpning i "Lagunen".

Sammanfattningsvis innebär detta att Umeå Hamn AB söker tillstånd enligt 11, 9 och 15 kapitlet miljöbalken för följande åtgärder:

1. Utrivning av färjeterminalens befintliga ramper.
2. Anläggande av nya ramper vid färjeterminalen och dykdalb samt arbete med befintlig pir. I samband med detta krävs muddringsarbeten och viss sprängning.
3. Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats samt förbättra logistik- och passagerarflöden.
4. Dumpning av överskottsmassor i del av lagunen.



Figur 2-2. Översiktsskarta. Umeå Hamns verksamhetsområde är markerat med rött. Området för färjeterminalen och tillkommande kontrollplats är markerat med blått respektive rött.

2.2 Syfte med miljökonsekvensbeskrivningen

Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är både att skapa en process och att utarbeta ett dokument. Processens syfte är att påverka och styra projektet utformning så att effekterna och miljökonsekvenserna begränsas i möjligaste mån. Detta sker i

samverkan mellan och i samråd med enskilda, allmänhet, myndigheter, kommun och övriga som kan beröras av projektet.

De synpunkter som har framförts vid samråd med myndigheter, berörda och organisationer har noterats och en redovisning av samråden finns i Bilaga B1.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges förslag till åtgärder för att undvika eller minska påverkan och negativa effekter som kan tänkas uppkomma till följd av planerade anläggningsarbete.

2.3 Tidigare prövningar

För Umeå Hamn AB finns sedan tidigare ett antal domar. För hamnverksamheten finns tillstånd meddelat 2000-12-19 av Länsstyrelsen.

Umeå Hamn AB fick 2000-11-27 tillstånd att anlägga en kaj vid "Gustavs udde" inom Hillskärsområdet i Umeå Hamn och även att fylla ut kvarvarande vattensamling inom Hillskärsområdet, Mål M 700-99.

Umeå Hamn AB har tidigare haft tillstånd till utfyllnad av den så kallade lagunen. Tillstånd till utfyllnad av 430 000 m³ massor i vattenområdet som begränsas av vattenområdet mellan Lilltruthällan och Stortruthällan lämnades i dom daterad 2006-06-30, Mål M 772-05.

För utfyllnad av vattenområdet väster om väg E12 i höjd med oljedepåområdet har tillstånd lämnats genom dom i mål M 2681-10.

Den senaste tillståndsdomen meddelades av Mark- och miljödomstolen år 2018 då Umeå kommun lämnades tillstånd för utfyllnad av vattenområdet vid Umeå Hamn, Holmsund 2.65. Mål M 1175-18. Tillståndet gäller under förutsättning att liggande förslag till detaljplan antages och vinner laga kraft. Syftet med tillståndet är att skapa en rundkörningsslinga sydväst om kustbevakningen.

2.4 Bedömningsgrunder/metodik för konsekvensbedömning

För att få en enhetlig och transparent bedömning har följande skala för begreppet konsekvens använts (Figur 2-3).

Miljöeffekt är en förändrad miljö kvalitet i något avseende och benämns neutralt. Följden av den förändrade miljö kvaliteten för något intresse kallas miljökonsekvens och denna uttrycks som en värdering. Utifrån nollalternativet beskrivs de förbättringar och försämringar, som projektet kan förutses innebära. Där det är möjligt föreslås särskilda åtgärder som ska förebygga, begränsa och/eller kompensera negativa miljökonsekvenser. De skyddsåtgärder som planeras utföras omfattas vid konsekvensbedömningen.



Figur 2-3. Förenklad förklaring av sambandet mellan påverkan, effekt och konsekvens.

Betydelsen av effekter värderas bland annat med hänsyn till relevanta bestämmelser, exempelvis miljöbalkens hushållningsbestämmelser, vedertagna rikt- eller gränsvärden och gällande miljökvalitetsnormer. För olika bevarandebestämmelser, som exempelvis naturmiljön, är områdets eller objektets utmärkande värden och eventuellt fastställt skydd viktigt vid bedömning av miljökonsekvenserna.

Miljöeffekter och värdet av miljöintresset vägs sedan samman till en konsekvensbedömning. En måttlig effekt på ett objekt av litet värde kan alltså bedömas som en liten konsekvens, medan en liten effekt på ett objekt av stort värde kan bedömas som en måttlig konsekvens. En konsekvens kan både vara positiv och negativ.

2.5 Krav på sakkunskap

Enligt 15 och 19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966):

Den som avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden ska se till att miljökonsekvensbeskrivningen tas fram med den sakkunskap som krävs i fråga om verksamhetens eller åtgärdens särskilda förutsättningar och förväntade miljöeffekter.

Miljökonsekvensbeskrivningen har upprättats av Factum Miljökonsult och ÅF Infrastructure som båda har gedigen erfarenhet av att arbeta med prövningar av verksamheter och åtgärder som omfattas av tillstånd enligt miljöbalken. Uppdragets ingående personal har relevant utbildning samt många års erfarenhet av arbete med miljökonsekvensbeskrivningar, ansökningar och anmälningar. Handlingen har granskats enligt ÅF:s interna kvalitetssäkringssystem.

3 Samråd

Enligt miljöbalkens bestämmelser (6 kap 4§ MB) ska samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att beröras av planerad verksamhet, samt övriga intressenter. Samrådet syftar till att i ett tidigt skede inhämta synpunkter om planerad verksamhet. En samrådsredogörelse återfinns som Bilaga B1 till ansökan.

I projektet har ett samlat samråd enligt miljöbalken hållits i form av sammanträde med Länsstyrelsen i Västerbottens län, Miljö- och hälsoskyddskontoret och Umeå kommun. Mötet ägde rum den 22 februari 2019. Under mötet presenterades projektet samt avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen. Umeå Hamn har därefter fortlöpande samrått med Länsstyrelsen och Umeå kommun.

Samråd med övriga myndigheter och berörda verksamhetsutövare och organisationer har skett genom utskick av samrådsunderlag och möjlighet att lämna synpunkter på projektet senast den 2 april 2019. Samråd med allmänheten har skett genom att bolaget i annons i Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad den 28 februari 2019 har gett allmänheten tillfälle att ta del av samrådsunderlaget samt att lämna synpunkter på projektet senast den 2 april 2019.

Under samrådet har yttranden inkommit från Länsstyrelsen, Kustbevakningen, Miljö- och hälsoskyddsnämnden Umeå kommun, Sjöfartsverket, Försvarsmakten, Luftfartsverket, Naturskyddsföreningen, Obbola Fisk, Patholmsvikens båtklubb, Salteriet Byviken, SGI, SGU, Statens Maritima och Transporthistoriska museum, Torbjörn West, Transportstyrelsen, Umeå Energi och Umeå kommun. Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Myndigheten för skydd och beredskap (MSB) har meddelat att de avstår från att yttra sig.

3.1 Inkomna synpunkter

Samtliga synpunkter är noterade och har beaktats i erforderlig omfattning i MKB-arbetet. I huvudsak har de flesta yttranden som inkommit berört andra anläggningsdelar och inte färjeterminalen eller kontrollplatsen vid tullen.

4 Avgränsningar och alternativ

I enlighet med miljöbalkens 6 kap. 7 § redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållning med mark och vatten samt andra resurser.

Konsekvensbeskrivningen ska fokusera på sådant som är av vikt i det aktuella projektet, väsentliga effekter och miljökonsekvenser. Detta innebär att beskrivning av aspekter, där konsekvenser bedöms vara av mycket ringa eller obetydlig betydelse, behandlas översiktligt eller utelämnas. Avgränsningarna av vad som är viktigt att fokusera på baseras på vad som framkommit vid samråd med länsstyrelsen och övriga myndigheter samt med intressenter och berörda i området.

4.1 Innehållsmässig avgränsning

Den hamnverksamhet med färjetrafik som bedrivs vid Umeå Hamn sker inom ramen för hamnens befintliga verksamhetstillstånd. Bedömningar av konsekvenser enligt 9 kap. miljöbalken av den hamnverksamhet som bedrivs och kommer att bedrivas vid hamnen omfattas således inte av denna miljökonsekvensbeskrivning utan kommer att bedömas under den kommande omprövningen av hela hamnens verksamhetstillstånd.

MKB:n syftar till att ge en samlad beskrivning av vattenverksamheten och en bedömning av konsekvenserna av anläggningar, anläggningsarbeten, muddring samt tippning och nyttjande av muddermassor.

I den tekniska beskrivningen (Bilaga A) redovisas planerad vattenverksamhet i detalj. I denna handling redovisas en förenklad teknisk beskrivning av den planerade verksamheten.

MKB:n har avgränsats till de aspekter som är av betydelse för prövningen. Följande aspekter bedöms vara relevanta att beskriva med avseende på vattenverksamhet under byggtiden:

- Mark och vatten, åtgärdernas påverkan på yt- och kustvatten.
- Sjöfart, yrkesfiske och eventuella andra näringsverksamheter.
- Människors hälsa; bullerstörningar och vibrationer.
- Masshantering och materialanvändning, hushållning med naturresurser, transporter under byggtiden.
- Utsläpp till luft

Inget områdesskydd enligt 7 kap miljöbalken så som naturreservat, biotopskyddsområde, djur- och växtskyddsområde mm finns inom eller i anslutning till planerade verksamhetsområden (Naturvårdsverket, 2019). På grund av detta bedöms inte dessa aspekter relevanta att beakta vidare i denna miljökonsekvensbeskrivning.

4.2 Geografisk avgränsning

Området för de planerade åtgärderna ligger inom Umeå Hamn i Holmsund, Umeå och redovisas i Figur 2-2.

Åtgärder för planerat projekt genomförs i vattenområdet Fjärdgrundsområdet (SE636570-203590), Bottenviken. Området är kraftigt påverkat av tidigare utfyllnader som gjorts i takt med att hamnen har expanderat ytmässigt. Berörd fastighet intill vattenområdet för lagunen, färjetterminalen och kontrollplatsen ägs av Umeå Hamn AB.

4.3 Tidsmässig avgränsning

Konsekvenserna har bedömts för en överblickbar framtid och är av engångskaraktär. Kvarstående konsekvenser av anläggningarna bedöms därav inte uppkomma efter byggarbetena avslutats.

Entreprenadtiden för färjeterminalen bedöms uppgå till ca 13 månader och byggstart planeras så snart tillstånd har erhållits.

Entreprenadtiden för utbyggnad av tullens kontrollplats bedöms uppgå till ca 8 månader och planeras att upphandlas under första kvartalet år 2021.

4.4 Alternativ

4.4.1 Sökt alternativ

Tillståndsprövningen omfattar följande;

- Utrivning av befintliga ramper
- Anläggande av erosionsskydd
- Anläggande av nya ramper vid färjeterminalen
- Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats.
- Dumpning av muddermassor i lagunen
- Anläggande av dykdalb
- Arbete med befintlig pir
- Muddring och viss sprängning
- Användning av avfall i anläggningsändamål färjeterminal

Ovanstående åtgärder genomförs under anläggningskedet som sammantaget förväntas pågå under perioden 2020 till 2022. Enskilda åtgärder kommer dock pågå under betydligt kortare tid.

4.4.2 Nollalternativ

I en MKB ska den ansökta verksamheten jämföras med ett nollalternativ, dvs. vad miljökonsekvenserna beräknas bli, direkt och indirekt, om den ansökta verksamheten inte kommer till stånd. Nollalternativet i denna MKB definieras som tillståndsgiven verksamhet vilken beskrivs kortfattat i avsnitt 5.1. Nollalternativet beskrivs också utifrån möjligheterna att tillgodose behovet av passagerartrafik över Kvarken och att uppfylla kravet på nykterhetskontroll vid färjeterminalen.

4.4.3 Alternativ lokalisering

Att studera en helt ny lokalisering för Umeå Hamn har, med hänsyn till de investeringar som redan gjorts i området och med avseende på befintliga farleder, inte bedömts som ett relevant alternativ. Däremot har olika alternativ till placering av kajer och terminal samt alternativa utformningar utretts, se avsnitt 4.4.4 nedan.

4.4.4 Alternativ utformning

Den befintliga färjeterminalens läge och de nautiska förutsättningarna att angöra har varit styrande för utformningen. Vidare har åtgärderna genomförts med syfte att vid behov kunna ta emot andra passagerarfartyg i linjetrafik. På grund av andra verksamheters lokalisering inom hamnområdet låses färjeterminalens lokalisering och utformning. Då kontrollplatsen av bland annat logistiska skäl bör ligga i anslutning till färjeterminalen innebär detta att en alternativ utformning inte bedöms rimligt. Läget styrs vidare av befintlig elektrifierad järnväg och dragning av E12.

5 Omgivningsbeskrivning

Umeå Hamn är belägen på en utfylld halvö i Holmsund vid Umeälvens mynning i Bottenviken, Västerbottens län, se Figur 2-2. Närmaste bostadsfastighet på ön vid "Storstensgrundet" är beläget ca 1,4 km nordost. Bostäder som är belägna på fastlandet ligger ca 1,7 km nordost om färjeterminalen och kontrollplatsen.

Längst ut i hamnområdet finns två vindkraftverk uppförda. På älvens västra sida ligger SCA Obbola linerboard.

Hamnen är indelad i delar med olika verksamheter. I hamnen finns både RoRo, LoLo, olje-, bulk-, container- och passagerarkajer. De delområden som berörs av åtgärder i detta skede är färjeterminalen och tullens område. Sedan starten har Wasaline ökat både i antal passagerare och mängd gods som årligen transporteras mellan Umeå och Vasa i Finland. Färjan har restaurerats och byggts om för att passa resenärernas och företagets behov och har trafikerat sträckan sedan år 2013 med dagliga överfarter året runt. På sommartid trafikerar sträckan flera gånger per dag. Det har även gjorts omfattande investeringar i hamninfrastrukturen på land, bland annat nya elektrifierade järnvägsspår med koppling till färjan, renovering av färjeterminaler, effektivisering av lastområden med mera.

5.1 Tillståndsgiven verksamhet (nollalternativ)

Färjeterminalen är anpassad till storleken på den befintliga färjan se Figur 5-1. Färjan är idag 35 år gammal och har begränsade möjligheter att möta framtida behov. Färjan uppfyller på sikt inte de krav som ställs på en modern färjelinje avseende förbrukning av fossila bränslen, godshantering och passagerarnas komfort och miljö. Dessa krav kan uppfyllas med en större och för ändamålet bättre anpassad färja och därtill hörande angoringsmöjligheter. Framför allt ger anläggningen möjlighet till snabbare på- och havlastning av gods, fordon och passagerare.



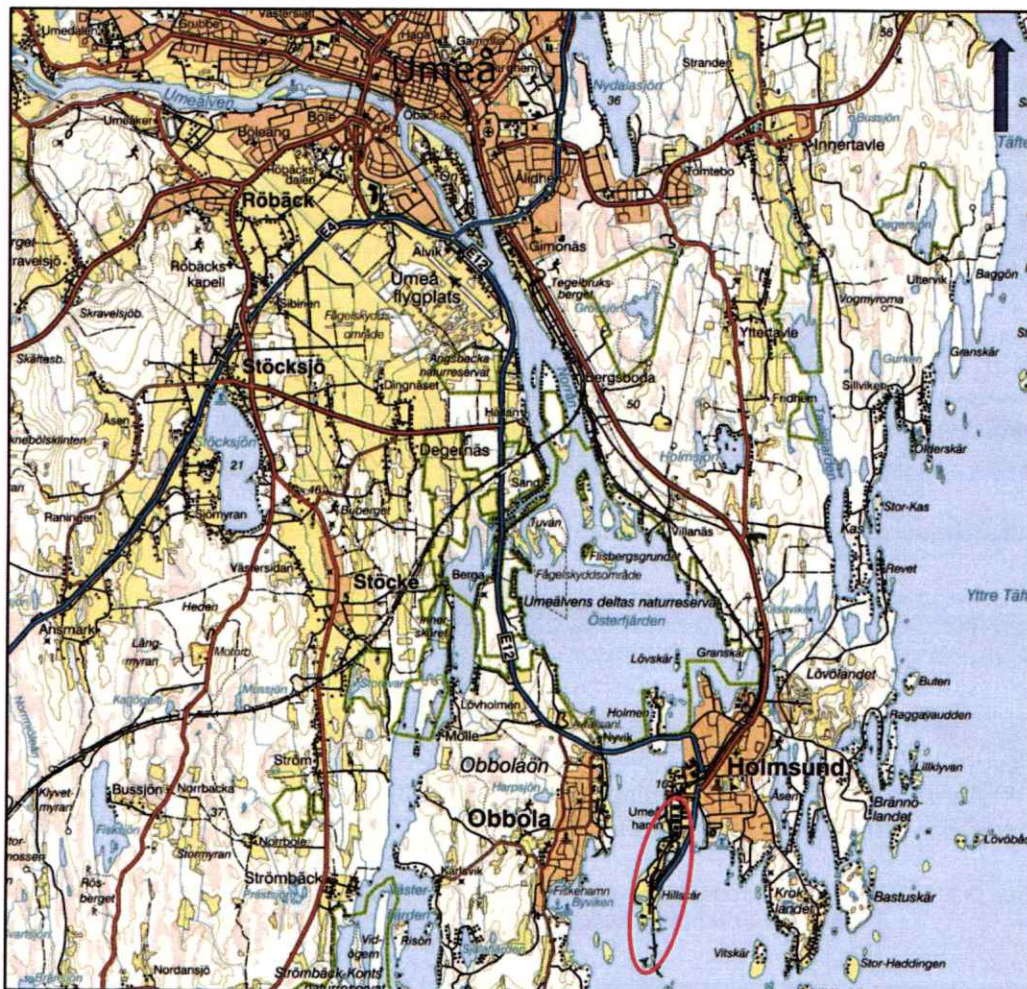
Figur 5-1. Flygfoto över den nuvarande färjeterminalen samt där utfyllnad av kontrollplats planeras (Umeå Hamn, 2019).

Tullverket utför idag kontroll av färjetrafiken mellan Umeå och Vasa. Automatiserade nykterhetskontroller är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och det intensifierade arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Regeringen gör bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Uppdraget ska utföras i ett samarbete mellan Polismyndigheten, Trafikverket och Tullverket. Om en utbyggnad inte genomförs går det inte att tillgodose önskemålet om utökade ytor och följaktligen möjligheten att fullgöra uppdraget om nykterhetskontroll vid färjeterminalen.

5.2 Infrastruktur

Transporter till och från hamnen sker med lastbil via väg E12 eller Holmsundsvägen (Väg 531) via järnväg eller sjövägen.

Av Figur 5-2. framgår hamnens placering i förhållande till närliggande samhällen. Figuren illustrerar också väg E12 som från nordväst passerar förbi Umeå, vidare förbi Umeå flygplats och sträcker sig ner till Obbola-ön och vidare över till Holmsund och Umeå Hamn. Järnvägen passerar genom Umeå stad och vidare längs med älvens östra sida ut till Holmsund och hamnen.



Figur 5-2. Illustration över hamnens lokalisering i förhållande till närliggande samhällen och vägar som går genom närområdet.

5.3 Geotekniska förhållanden

5.3.1 Färjeläget

Vattendjupet ligger mellan 8,5 - 8,9 m.

Jorden under bottenytan utgörs av fast lagrad morän på berg. Bottenytan är stenig/blockig. Enligt äldre undersökningar (Scandiaconsult, 1980) ligger berget i den inre delen (vid punkter 18w079 och 18w081) på nivån ca -10.

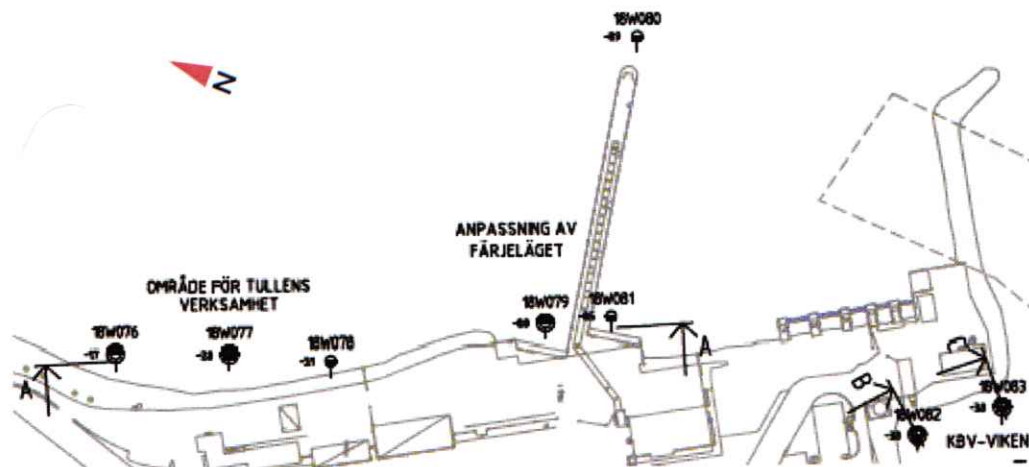
En sammanställningsritning över tidigare undersökningar i området har gjorts. Där finns uppgiften att berg påträffats på -6,8 m i en punkt (15W09), vilken är belägen i det område som ska muddras. Bergnivåerna i de övriga punkterna har påträffats djupare och framgår av Tabell 5-1 nedan.

Tabell 5-1. Sammanställning av bergnivåer vid färjeterminalen efter sonderingar 2019.

Punkt	Bergnivå m u vattenytan
19w01	8,8
19w02	8,3
19w03	10,3
19w04	11,5
19w017	18,4
19w018	18,5

5.3.2 Område för Tullens kontrollverksamhet

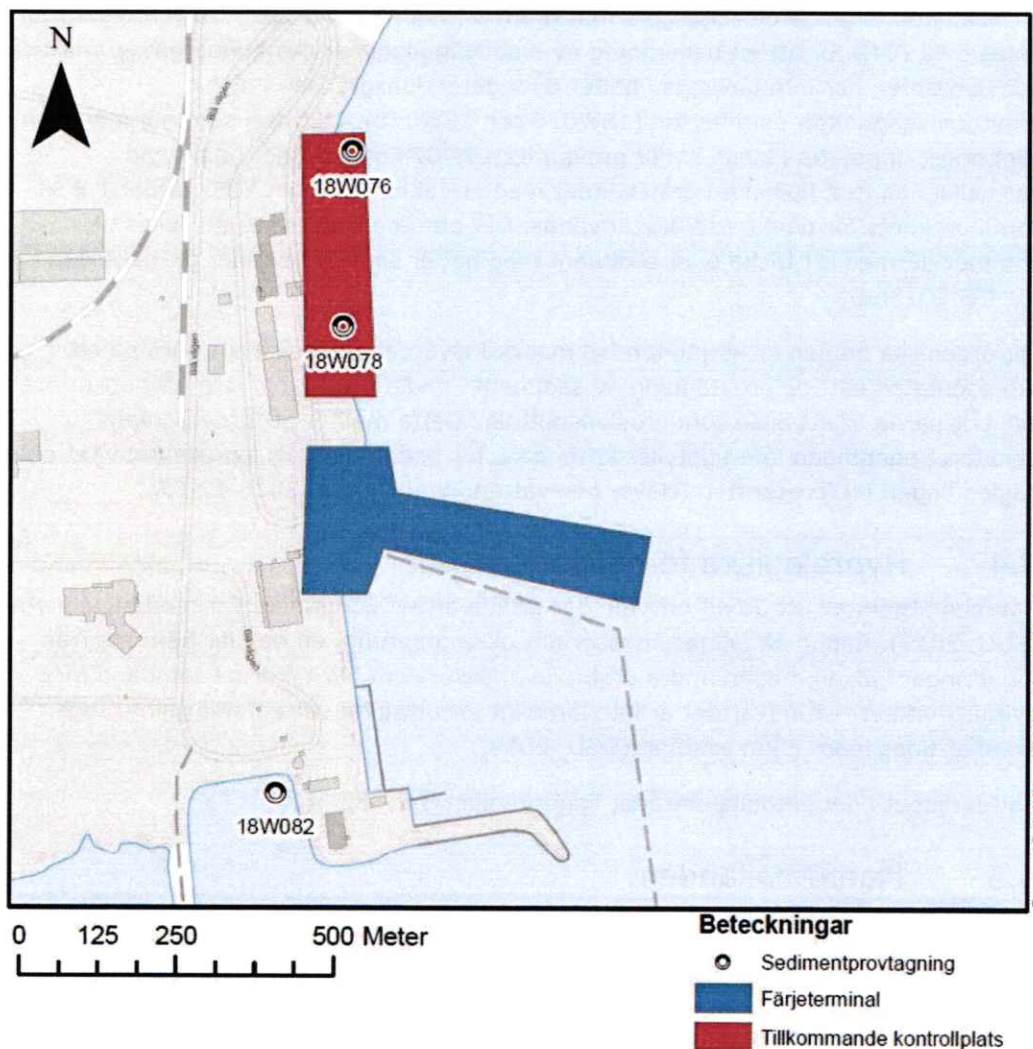
Vattendjupet vid undersökta punkter (borrpunkterna 18w076-78) är mellan ca 1,7 och 3,1 m (Figur 5-3). Jorden under bottenytan består av fast lagrad morän. Förekommande botten utgörs av fast jord (morän) varför utfyllnader kan ske utan föregående muddring.



Figur 5-3. Utsnitt ur redovisning av borrpunkter i områden för nya ramper. Ritningen återfinns i sin helhet i bilaga B2.

5.3.3 Sediment

Miljögeotekniska undersökningar av sediment har gjorts tillsammans med de geotekniska undersökningarna. Samtliga provtagningspunkter som har tagits i det aktuella området redovisas i Figur 5-4 nedan samt i Bilaga B2.



Figur 5-4. Provtagningspunkter för sediment.

Förekomsten av sediment vid den östra sidan av hamnen är begränsad. Provtagning av sediment har därför bara varit möjlig att göra vid utfyllnadsområdet för tullen samt vid kustbevakningen. Vid färjeterminalen har inte något sediment återfunnits i det område som avses att muddras. Det beror sannolikt på att fartygen genom den regelbundna trafiken virvlar upp bottenmaterialet och att det kvarvarande massorna är sådana att de motstår de vattenströmmar som propellerrörelserna orsakar. Den hårt packade moränen har inte varit möjlig att provta för miljöanalyser, men genom resultaten från kringliggande punkter kan slutsatser om föroreningsnivån ändå dras.

Bedömningsgrunder för sediment har publicerats av Naturvårdsverket, rapport 4914 (Naturvårdsverket, 1999). För organiska ämnen i utsjösediment har bedömningsgrunder tagits fram av SGU (2017). Jämförelser med påvisade halter görs i Bilaga B2. De högsta påvisade halterna av metaller ligger i klass 3, *medelhög halt*. Halterna av PAH:er och PCB ligger i klass 4, *hög halt*. TBT:er ligger i klass 3, *medelhög halt*.

Havs- och vattenmyndigheten har i HVMFS 2013:19 tagit fram gränsvärden för utvärdering av miljögifter i sediment, för följande ämnen: kadmium, bly, antracen, fluoranten och TBT (Havs- och vattenmyndigheten, 2016-12-02). När det gäller de berörda provtagningspunkterna ligger uppmätta halter av metaller långt under de effektbaserade värdena. När det gäller organiska ämnen ska uppmätta halter justeras för kolhalten innan jämförelse görs mot gränsvärden i HVMFS 2013:19 (i föreskriften antas 5 % TOC) för att en bedömning av biotillgängligheten ska kunna göras. Antracen och flouranten har inte påvisats i halter över detektionsgränsen i de provtagningspunkter som berörs (18W076 och 18W078). TBT har, som nämnts ovan, som högst uppmätts i klass 3. För provpunkt 18W078 överskrider halten vid normalisering mot kolhalten gränsvärdet med en faktor 2,75 om TOC-värdet 1,8 % som beräknats för punkt 18W082 används. Det område som avses att fyllas ut, kommer därmed att täcka över sediment med halter som överskrider gränsvärden i HVMFS 2013:19.

För organiska ämnen är en jämförelse mot gränsvärdet dock svår att göra på ett representativt sätt då provtagning av sediment i nivån 0-0,02 cm inte gått att utföra och bottenarna är att anse som erosionsbottenar. Detta medför att provtagningsresultatet egentligen inte uppfyller kriterierna för bedömning av representativitet enligt vägledningen till föreskriften (Havs- och vattenmyndigheten, 2016-12-02).

5.4 Hydrologiska förhållanden

Hamnen utgörs av ett utfyllt område där grundvattnet kommunicerar med havets yta (SGU, 2019). Befintliga fyllnadsmassor har olika ursprung, en del har hämtats från muddringar i älven medan andra utgörs av massor som har tillförts i samband med byggaktiviteter. Grundvattnet är inte lämpligt för uttag till vattenförsörjning. Inga brunnar finns inom 2 km avstånd (SGU, 2019).

Vattendjupet i det aktuella området ligger mellan 8,5 - 8,9 m.

5.5 Planförhållanden

5.5.1 Översiktsplan

Umeå kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i augusti år 2018.

År 2017 hade Umeå kommun ca 120 000 invånare och enligt översiktsplanen har ett scenario formulerats för Umeås framtida tillväxt i ett 200 000-invånarperspektiv (Översiktsplan Umeå kommun, 2018).

Scenariot fokuserar både på landsbygden och de olika tätorterna inom kommunen. De största tätorterna utanför Umeå, d.v.s. Sävar, Hörnefors samt Obbola och Holmsund föreslås på sikt betydande tillväxt. För detta behövs planeringsinsatser för Holmsund-Obbola.

I översiktsplanen redovisas riksintresseanspråket för allmän hamn. Där redovisas också en möjlig utökning av verksamhetsområdet söderut mot Fjärdgrundet. Oljehamnen och depåområdet är avsett för verksamheter med brandfarliga varor. Ett skyddsavstånd till annan verksamhet på minst 100 meter gäller.

Vad gäller infrastrukturplanering inom kommunen i allmänhet och Umeå Hamn i synnerhet hänvisas i översiktsplanen till Fördjupning för Umeå som antogs av KF år 2011 och aktualiserades 2016 (Umeå kommun, 2018). Där anges bland annat att Umeå Hamn är en strategisk logistiknod och en internationell hamn med tät linjetrafik till och från kontinenten och den hamn som har flest anlöp i norra Sverige.

Färjeförbindelsen till Vasa är den enda färjeförbindelsen mot Finland norr om Stockholm. Umeå Hamn är därmed så kallad brohamn och en viktig länk i E12-stråket. Vidare nämns att de hanterade godsvolymerna i hamnen har vuxit år från år och att möjligheterna för en vidareutveckling av verksamheten är goda med stora ytor att tillgå. Den långsiktiga visionen om en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa beskrivs där samtliga studerade alternativ ansluter i Umeå Hamn.

Tillsammans med Botniabanan, Umeå godsbangård, NLC Park och uppgraderingarna i hamnen har stora satsningar på gods- och logistikinfrastrukturen genomförts i Umeå de senaste åren. Norrbotniabanan och anslutningen till Dåvamyran förväntas bli ytterligare en pusselbit i att koppla samman verksamheterna till ett starkt logistiskt nav (Umeå kommun, 2018).

5.5.2 Detaljplan

Följande planer har antagits avseende den aktuella delen av hamnområdet;

- *Ändring och utvidgning av stadsplan för Umeå Uthamnsområde vid Holmsund, Umeå kommun samt för södra delen av industriområdet inom Holmsunds kommun.*
 - Beslut 1974-05-13. Planens huvudsyfte är att skapa en lämplig trafikled till färjehamnen samtidigt som tillfarter till de med hamnrörelsen samhöriga verksamheter regleras.
- *Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå Uthamn).*
 - Planen antaget genom Länsstyrelsens beslut 2003-06-04. Planen avser området vid färjeterminalen och del längs den östra pirkonstruktionen vid "lagunen". Länsstyrelsen har i sitt beslut förklarat att det är rimligt att en viss utbyggnad av vindkraft kan förenas med utveckling av hamnen utan att utnyttjandet påtagligt försvåras. Detaljplanen omöjliggör i sig inte en framtida utbyggnad av vindkraft men förutsätter en samordning med utvecklingen av hamnverksamheten och Länsstyrelsen finner det naturligt att det sker på hamnverksamhetens villkor.

Vidare är en del av hamnområdet föremål för pågående planändring avseende de nu aktuella åtgärderna.

5.6 Riksintressen

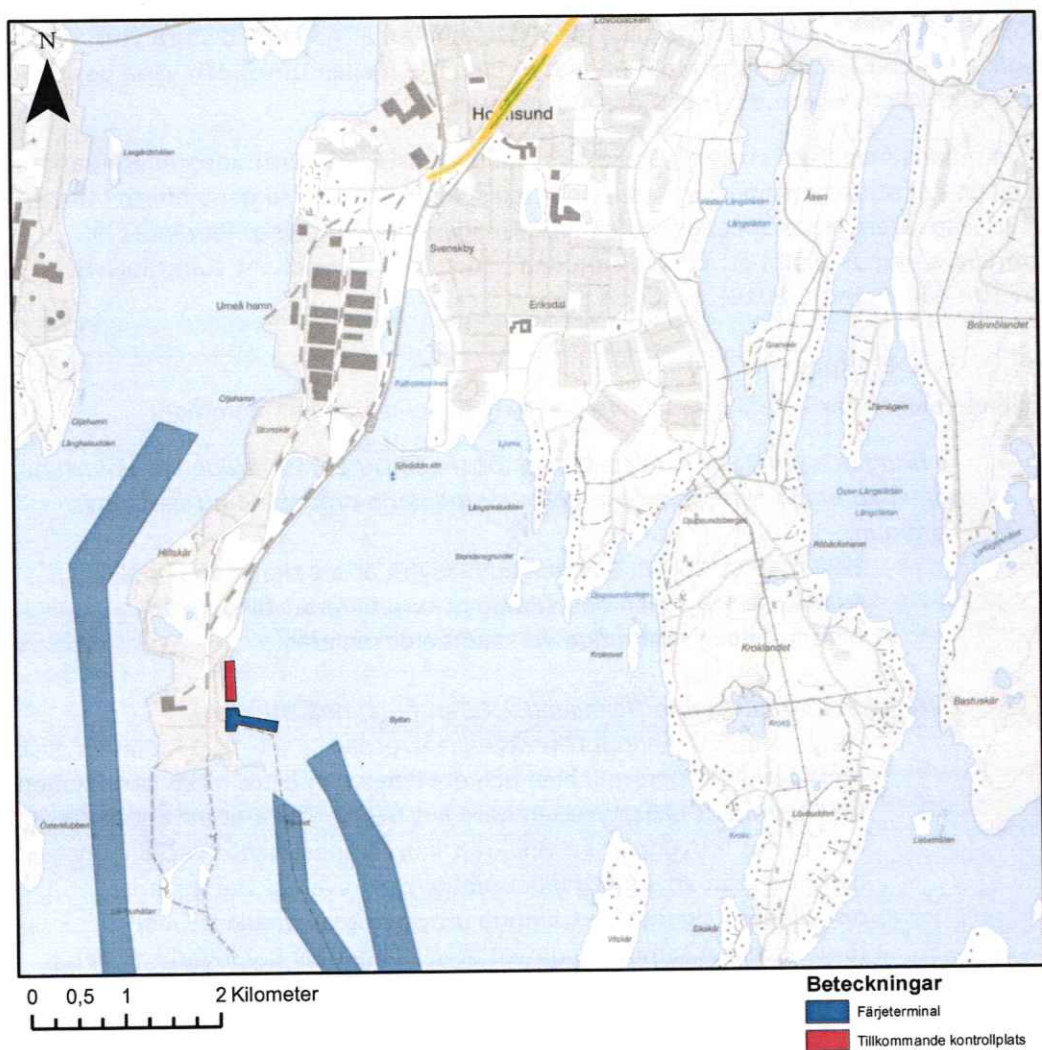
Ett antal områden av riksintresse berör Umeå Hamn (Länsstyrelsen, 2018). Det är inte ovanligt att olika riksintressen överlappar varandra. Om ett område är av riksintresse för flera ändamål, måste en avvägning göras. Det riksintresse som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt ska prioriteras.

5.6.1 Järnväg och sjöfart

Umeå Hamn och farleden från fyren Väktaren till hamnen är klassade som riksintresse för kommunikationer (Figur 5-5). Järnvägen till hamnen och i hamnområdet är också klassad som riksintresse (Figur 5-5).

Ett ombyggt och uppgraderat färjeläge bedöms påverka utpekade område för riksintresse för kommunikationer positivt. Vid ett nollalternativ kommer hamnen i framtiden inte kunna tillgodose regionens behov av olika transporttjänster. Dvs behovet av att kunna nyttja både sjöfart, väg och järnväg på ett hållbart och

ekonomiskt konkurrenskraftigt sätt. För anläggningskedet är förutsättningen att befintlig sjöfart inte ska påverkas.



Figur 5-5. Farleder av riksintresse (blå markering) samt järnväg av riksintresse för infrastruktur (gul markering) (Trafikverket, 2019).

5.6.2 Yrkesfiske

Riksintresse för yrkesfiske regleras i miljöbalken 3 kap 5 §. Enligt lagstiftningen ska "vattenområden som är av betydelse för yrkesfisket så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande".

Allt hav som finns intill Umeå Hamn är utpekad som riksintresse med avseende på yrkesfisket på grund av betydelsefulla fångstområden för fisket efter sik och lax. Området ligger inom Umeälvens fredningsområde där det gäller restriktioner och bestämmelser för bedrivande av fiske. I **Fel! Hittar inte referenskälla.** redovisas det område som är utpekad som riksintresse för yrkesfisket.

5.7 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) infördes i samband med miljöbalken år 1999. De har utvecklats en del sedan dess och idag finns miljökvalitetsnormer för bl.a. luft, buller, vattenkvalitet och fisk- och musselvatten. En miljökvalitetsnorm är ett juridiskt bindande krav som ofta används som ett mått på högsta tillåtna halt av ett förorenande ämne eller högsta tillåtna nivå av en störning i ett definierat geografiskt område. Aktuella normer att bedöma i förhållande till vattenverksamheten bedöms vara de för ytvatten, buller och för utomhusluft.

5.7.1 MKN ytvatten

Recipienten utgörs av kustområde Fjärdgrund. I beskrivningen av recipienten redovisas statusbedömningar för relevanta kvalitetsfaktorer samt gällande ekologisk status och kemisk ytvattenstatus för vattenförekomsterna Fjärdgrundsområdet. Miljökonsekvenser av bedömd påverkan har värderats gällande inverkan på att uppnå miljökvalitetsnormerna för ekologisk status och kemisk ytvattenstatus.

5.7.2 MKN buller

Miljökvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Den gäller även omgivningsbuller från vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna.

5.7.3 MKN utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna (MKN) för utomhusluft beskriver dels föroreningsnivåer som inte får överskridas eller som får överskridas endast i viss angiven utsträckning, dels föroreningsnivåer som "skall eftersträvas".

5.8 Strandskydd

Bestämmelser om strandskydd på 100 m har bedömts giltiga.

6 Ansökt verksamhet

De planerade vattenarbetena avses att utföras som en totalentreprenad. Det är därför inte möjligt att i detalj redovisa vilken eller vilka tekniska lösningar som kommer att användas. Dock bedöms de vara i stort likvärdiga från miljösynpunkt.

6.1 Inledning

I detta kapitel beskrivs den planerade verksamhetens omfattning och utformning samt de skyddsåtgärder som planeras under byggtiden.

Rivnings-, muddrings- och anläggningsarbeten kommer att pågå under ca 13 månader vid färjetterminalen och 8 månader vid tullens kontrollplats och kan framförallt medföra buller och i viss omfattning vibrationer i samband med borrning och påning. Exakt utförande är inte fastlagt, utan tas fram inom ramen för pågående projektering och i samverkan med de entreprenörer som kommer att handlas upp.

Med anledning av uppförandet av två nya ramper så finns det behov av att riva delar av den befintliga kajkonstruktionen. En ny pål/-spontvägg byggs utanför befintliga eller rivna kajkonstruktioner. Området utanför väggen muddras för att få tillräckligt djup under nya fartyget och muddermassorna används i möjligaste mån till att fylla upp markområdet innanför väggen. De nya justerbara stålramperna monteras på en ny betongkonstruktion, som delvis stöds upp på väggen och delvis på nya pålar.

Pirens befintliga betongpålar och -kassuner repareras under och över vattenlinjen genom injektering, betonggjutning och -lappning.

Planerade arbeten kommer att omfatta följande ytor:

- Anläggande av erosionsskydd: 890 m²
- Utrivning av befintliga ramper: 1 450 m²
- Anläggande av nya ramper: 500 m² (södra rampens läge delvis på rivningsområdet)
- Anläggande av dykdalb: 120 m²
- Arbete med befintlig pir: 1 900 m²
- Muddring: 3 200 m³
- Utfyllnad i vattenområde vid tullen: 6000 m²

Totalt: Yta 10 860 m², muddring 3 200 m³.

Uppskattad tidsåtgång för arbeten i vatten bedöms vara totalt cirka 30 dagar vid kontrollplatsen och cirka 60 dagar för färjetterminalen.

6.2 Muddring

En mindre muddring kommer att utföras. Totalvolymen beräknas uppgå till ca 3 200 m³. En mindre del av denna muddring består av berg som kommer att sprängas och resterande del är morän. Muddringen sker med grävmaskin från land och massorna planeras att användas i de planerade åtgärderna vid färjeläget, se avsnitt 6.3, 6.4 och 6.5. Överskottsmassor transporteras till lagunens södra del med lastbil eller dumper, se avsnitt 6.6.

6.3 Anläggande av nya ramper samt erosionskydd

Befintliga ramper kan ses i Figur 6-1 nedan. Båda ramperna ska bytas ut till justerbara ramper. Den södra rampens betongkonstruktioner rivs så att den nya stålrampen kan byggas på samma område. Eventuellt kan vissa av pålarna återanvändas.

Erosionskydd, bestående av 500 mm tjock betong, gjuts på sjöbotten under och utanför piren och nya ramperna. Överskottsmassor från muddringen avses användas till att fylla upp markområdet mellan hamnplanet och spontväggen och åtgärden ses därmed som användning av avfall i anläggningsändamål.



Figur 6-1. Befintliga ramper och ungefärligt läge för ny dykdalb (Umeå Hamn, 2019).

Dykundersökningar har gjorts och i dem har konstaterats att de befintliga betongpålarna måste repareras. Pålarna repareras genom injektering och betonggjutningar och lappningar. Runt betongpålarna görs en ca 150 mm tjock skyddsgjutning mellan piren och ca 1,5 meter under vattennivån.

Resten av pirens betongkonstruktioner, som ligger ovanför vattennivån, repareras. Arbetet görs från arbetsflottar och allt material, som bildas från bilning av betongytorna, samlas upp och levereras bort från vattenområden.

6.4 Anläggande av dykdalb

För att hamnen ska kunna erbjuda tillfredställande förtöjningsmöjligheter för en längre båt behöver piren förlängas med en dykdalb.

Naturligast är att grundlägga dykdalben på samma sätt som den nya rampen, dvs på spont. För att sponten ska kunna ta upp förekommande is och förtöjningskrafter måste sponten slås ned ca 3 m i botten. Alternativt kan hela konstruktionen pålas.

Överskottsmassor från muddringen avses att användas inom dykdalbens spontvägg och åtgärden ses därmed som användning av avfall i anläggningsändamål.

6.5 Utfyllnad i vattenområde norr om tullen

De planerade utfyllnaderna skapas i avsikt att utöka hamnområdet storlek och få mer sammanhängande ytor, vilket är en förutsättning för en förbättrad logistik. Området som avses fyllas ut i anslutning till Tullens verksamhet utgör ca 6 000 m².

Överskottsmassor från muddringen avses att användas för utfyllnad av område norr om tullen och åtgärden ses därmed som användning av avfall i anläggningsändamål. För utfyllnaden avses även externa massor från bergtäkt utanför hamnområdet att nyttjas.

Massorna förväntas därmed bestå av både sprängstensmassor och moränmassor. Överbyggnaden utförs med bär- och förstärkningslager under den asfalterade ytan.

6.6 Utfyllnad i vattenområde "Lagunen"

På sikt kommer hela lagunen att fyllas och skapa ytterligare hamnytor. Om massor av en kvalitet som inte går att använda för konstruktionsändamål uppkommer vid muddring för färjeterminalen kommer dessa att tippas i en avgränsad del av lagunen Figur 6-2. Endast icke förorenade muddermassor kommer att användas.



Figur 6-2. Område för utfyllnad i Lagunen med massor från etapp Öster (Umeå Hamn, 2019).

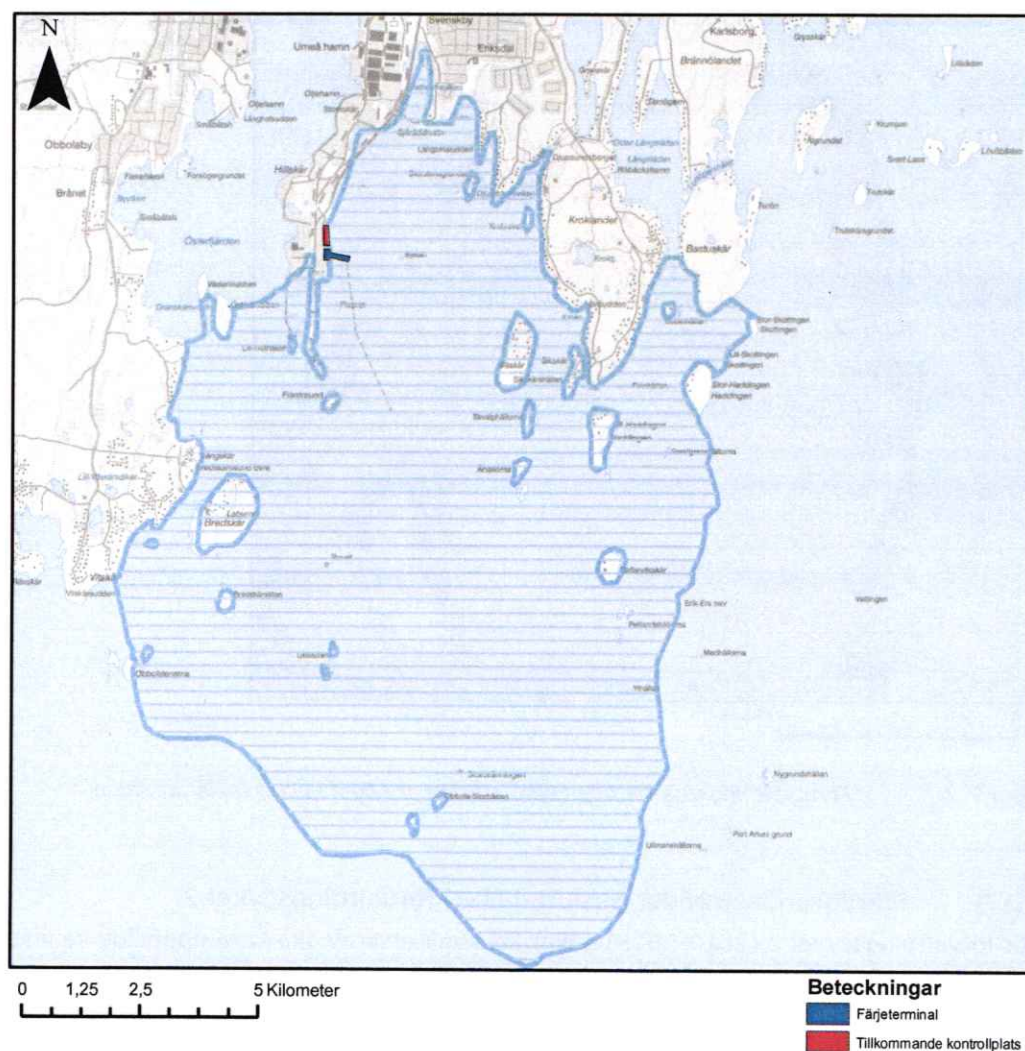
7 Förutsättningar och konsekvenser

Nedan beskrivs de specifika förutsättningar som gäller för det aktuella området, de skyddsåtgärder som planeras att vidtas och de konsekvenser för människor och miljö som planerad verksamhet bedöms medföra.

7.1 Vattenmiljön

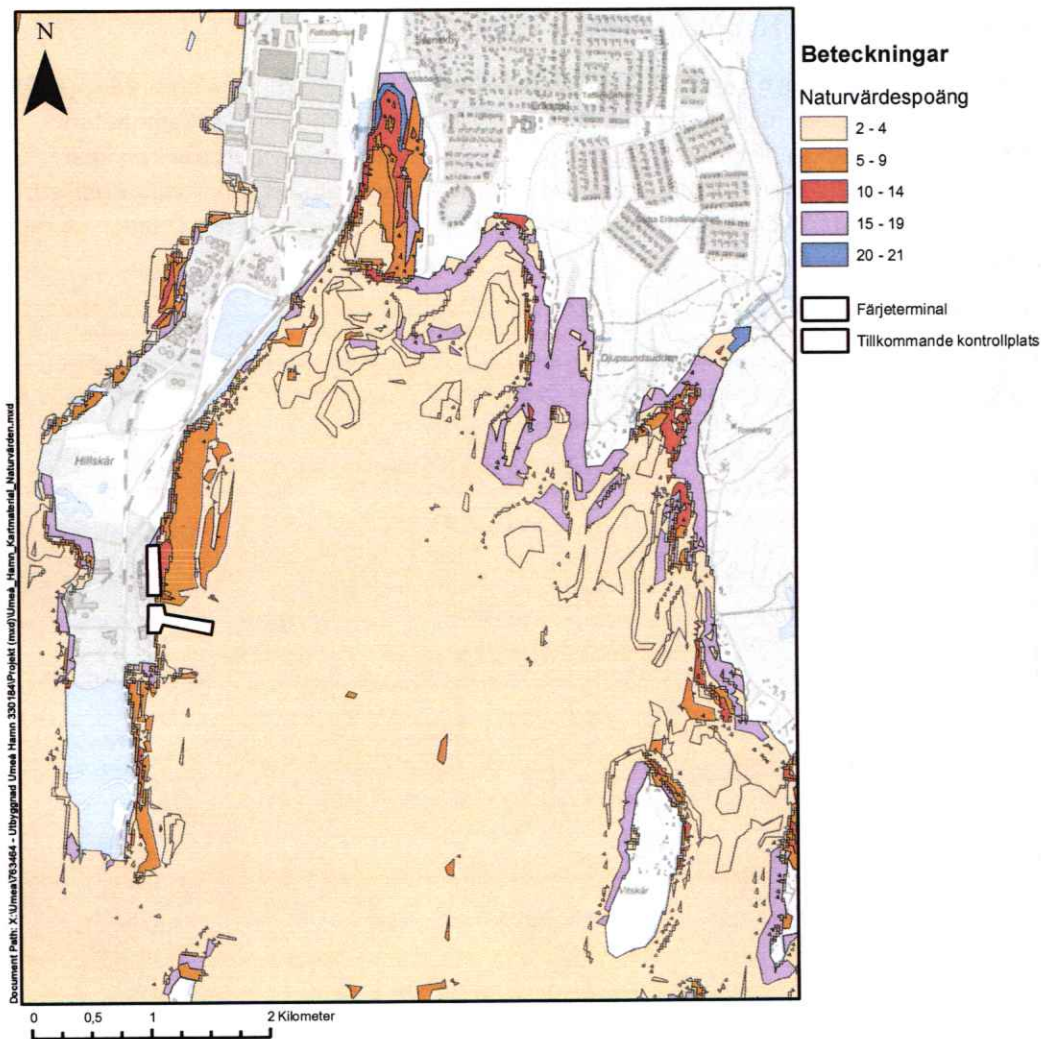
Området vid hamnen är kraftigt påverkat av tidigare utfyllnader som gjorts i takt med att hamnen har expanderat ytmässigt. Havsytagens nivå i Ratan varierar mellan -117 cm och +147 cm enligt SMHIs uppgifter om vattenstånd (RH2000). Bottentopografin faller av i östlig riktning för att sedan stiga mot Byttan.

Öster om järnvägen och väg E12 ligger vattenförekomsten Fjärdgrundsområdet (Figur 7-1) som är recipient för det område som berörs av den planerade verksamheten (VISS, 2019). Vattenförekomsten ligger i åtgärdsområdet Södra Bottenviken kust, Ume- och Vindelälven med kustvatten. Umeälven mynnar ut i området vilket ger ett betydande sötvattenbidrag. Området tillhör avloppskänsligt kustvatten (med avseende på fosfor).



Figur 7-1. Vattenförekomsten Fjärdgrundsområdet, SE636570-203590 (VISS, 2019).

Hamnområdet har genom sitt geografiska läge ett havsnära växt- och djurliv. Naturvärdeskarteringen (Havs- och vattenmyndigheten, 2018) baserad på Mosaic, som är ett ramverk för naturvärdesbedömning i marin miljö – från ett landskapsperspektiv till bedömning av specifika platser, redovisas i Figur 7-2. De högsta naturvärdena är lokaliserade närmast kusterna i områden med högre täckningsgrader ($\geq 25\%$) av kärllväxter och kransalger (lila och blå färg). Majoriteten av kuststräckan ser ut på detta vis. Inne i större vikar ses större sammanhängande områden. De områden med höga naturvärden som är närmast beläget den ansökta verksamheten är de grunda vikarna i nordöstra delarna av Fjärdgrundsområdet.



Figur 7-2. Förutsättningarna för höga naturvärden är högst i lila och blå områden.

7.1.1 Fjärdgrundsområdet beslutad MKN förvaltningscykel 2

För förvaltningscykel 2 (2010-2016) gäller att kvalitetskrav ska vara uppfyllda senaste december 2021 om inte undantag meddelas. För Fjärdgrundsområdet innebär kvalitetskravet "God ekologisk status 2021". Bristande kunskap om utbredningen av den främmande arten vattenpest i vattenförekomsten gör att det krävs undersökningar och åtgärdsutredning innan fysiska åtgärder kan genomföras. Då åtgärder inte hann genomföras och få effekt i vattenförekomsten till år 2015 får

vattenförekomsten tidsfrist till 2021. Skälet var "Tekniskt omöjligt" eftersom det förelåg osäkerheter kring graden av påverkan och åtgärdsalternativ (VISS, 2019).

Fjärdgrundsområdet har bedömts som måttlig ekologisk status där utslagsgivande kvalitetsfaktor, som nämns ovan, var förekomst av främmande arter. Kvalitetsfaktorerna växtplankton och näringsämnen bedömdes som god status enligt VISS. Syrgas och ljusförhållande klassades som hög status (VISS, 2019).

Gällande miljökvalitetsnorm för kemisk ytvattenstatus i Fjärdgrundsområdet är god kemisk ytvattenstatus, undantag mindre stränga krav för PBDE (polybromerade difenyletrar) och kvicksilver. Problemet med kvicksilver och PBDE är inte kopplat till lokal verksamhet utan är ett generellt fenomen för hela Sveriges ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition. Bly och kadmium har bedömts som god status i Fjärdgrundsområdet (VISS, 2019).

7.1.2 Skyddsåtgärder avseende vattenmiljön

Under muddring och konstruktion av anläggningsdelarna kommer skyddsåtgärder att vidtas för att förhindra påverkan på vattenmiljön.

När det gäller bästa möjliga teknik är miljöskopa inte lämpligt att använda i områden där det förekommer block och sten, vilket det gör i området kring färjeterminalen. Stenar i moränen kan göra att skopan inte går att stänga och partiklar rinner då okontrollerat ut i vattnet när skopan lyfts från botten. I sådana fall är bästa möjliga teknik istället att använda en öppen konventionell grävskopa med stor skopvolym.

Färjetrafiken ska vara i drift under hela ombyggnationen vilket kommer att innebära vattenrörelser från bland annat färjans propellrar. Detta påverkar förutsättningarna för skyddsåtgärder och innebär att en viss flexibilitet i arbetet kommer att krävas.

Arbetet i vatten kommer att innebära en begränsad och övergående grumling i det närliggande vattenområdet. Om borrhingsarbeten utförs för anläggande av dykdalb samlas borrhaxet upp. Ett principiellt kontrollprogram har upprättats (Bilaga B3).

För att undvika skador på sjöfågel och fisk vid sprängning av berg i vatten ska sprängning föregås av repellerande ljud.

7.1.3 Konsekvensbedömning avseende vattenmiljön

Påverkan på bottenmiljön och den omgivande vattenmiljön vid färjeterminalen och kontrollplatsen bedöms i första hand bli koncentrerad till de områden som tas i anspråk. Den begränsade befintliga bottenvegetation som finns inom det planerade utfyllnadsområdet kommer att slås ut. Området som exploateras angränsar till redan ianspråktagen mark och bedöms inte inhysa några särskilt skyddsvärda arter eller habitat.

Ur förorenings synpunkt bedöms moränen vid färjeläget möjlig att schakta upp och utan risk användas i anläggningsändamål, innanför den spont som skall etableras. Det tunna sediment som finns norr om tullen kan vid utvidgning av ytan övertäckas utan risk.

Vid muddring och arbeten i vatten där sedimenten rörs om orsakas ofta en förhöjd grumlighet. Bottenmaterialets sammansättning påverkar grumligheten, dvs lösa material (silt/lera) är mer grumlande än grövre material. Vid Färjeterminalen består bottenmaterialet av ett några centimeter mäktigt sediment som underlagras av grövre morän som inte förväntas vara benägen att grumla lika mycket. Grumligheten varierar

också naturligt mellan olika vattenområden och färjeterminalen kan på grund av färjetrafiken periodvis ha förhöjda bakgrundsvärden.

Ännu en faktor att ta i beaktande är exponeringstiden, dvs hur långvarig grumlingen kan förväntas vara. Antalet dagar för arbete i vatten har uppskattats till ca 30 för utfyllnaden vid kontrollplatsen och ca 60 för färjeterminalen.

Arbetet bedöms innebära en negativ påverkan på vattenmiljön i form av en ökad grumlighet i närområdet på grund av arbeten i vatten. Effekterna bedöms bli måttliga och av övergående karaktär.

Sökt verksamhet bedöms inte medföra någon påverkan på de marina naturvärden som kartlagts i vikarna nordost om färjeterminalen. Bedömningen grundar sig på att dessa områden återfinns på ett avstånd öster om planerade åtgärder som innebär att grumlingen har avtagit. Skyddsåtgärden i form av kontrollprovtagning av grumling i vatten förläggs så att risken för påverkan kan övervakas och hanteras.

Vad gäller utsläpp av kväve från utfyllnad av sprängstensmassor vid kontrollplats har mängden sprängsten kalkylerats till 27 000 m³. Dessa massor hämtas från bergtäkt och beräkningarna görs på ett sämsta fall, d v s att massorna inte har lakat ut kvävekomponenter efter det att sprängningen har ägt rum.

Baserat på data från undersökningar (Sjölund, 1997) är mängden lakbart kväve ca 1 g/ton för sorterad sprängsten från sprängning i bergtäkt. Den andel kväve som vid sprängningen trycks in i den fasta matrisen uppvisar i praktiken mycket låg lakbarhet och kan i detta perspektiv bortses från.

Sprängstenen har efter utläggning en volymvikt av 1,7 ton/m³. Vikten av sprängstenen utgör därmed 45 900 ton. Tillförsel av sprängsten kan ske med ca 4 lass om 34 ton per timme under 10 timmar per arbetsdygn. Med beskriven arbetstakt kommer utfyllnaden att ske under 34 arbetsdagar, i ett optimalt fall under en kalendermånad. Den beräknade utsläppta mängden kväve uppgår då till i storleksordningen 50 kg.

Recipienten Fjärdgrundsområdet finns beskriven i VISS (2019) och har enligt uppgift en volym av 316 miljoner m³. Recipientens näringsstatus styrs av förekomsten av fosfor. För att försämrings status för kvalitetsfaktorn "Totalmängd kväve sommar" från hög till god behövs en ökad halt med 48 µg/l i vattenmassan. En koncentrationsökning av 1 µg/l motsvarar en kvävemängd av 316 kg. Av VISS framgår även att recipienten har ett bottenvattenutbyte av 10-39 dagar.

Slutsatsen är att utsläpp av kväve från de sprängstensmassor som används för utfyllnaden inte kan påverka recipientens statusklassning. Mängden är så ringa att den följaktligen inte bedöms ha någon påverkan på den totala näringsstatusen i vattenmassan i Kvarkenområdet.

Tillförseln av massor till utfyllnadsområdet i lagunen bedöms medföra måttliga konsekvenser för vatten- och naturmiljön. Massorna kommer att täcka över de habitat som etablerats på botten sedan förra utfyllnaden genomfördes. Genom att området kommer att återkolonieras från omkringliggande botten kommer dessa konsekvenser att vara övergående. Eftersom platsen tidigare har använts för överskottsmassor från muddring tas inget orört område i anspråk. Genom tillförsel av ytterligare fyllnadsmassor kommer slutligen de marina habitaterna att övergå till fast mark.

De ansökta åtgärderna bedöms inte försämra ekologisk eller kemisk ytvattenstatus och inte heller möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ekologisk status eller kemisk ytvattenstatus i recipienten. Konsekvensen för vattenmiljön bedöms sammantaget som liten till måttlig.

7.2 Fiske

Området kring Umeälvens mynning är som tidigare nämnts av riksintresse för yrkesfisket. Området utgör enligt Fiskeriverket fångstområde för lax, sik och andra sötvattensarter.

Lekvandring av fisk pågår från havet till Umeälven under större delen av året. Lax och öring har sin lekvandningsperiod under sommarmånaderna, sikens lekvandring är koncentrerad till perioden augusti till september, lake under november till januari och vårlekande arter som abborre och gädda under maj till juni. I anslutning till färjeterminalen och kontrollplatsen har inga lekrområden för fisk observerats enligt studier från fiskeriverket (FINFO, 2011) och Länsstyrelsen i Västerbottens län (2019) (2013).

Umeå Hamn arrenderar ut fiskelotter. Lövä byamäns fiskeplatser framgår i sin helhet i Bilaga B4.

Fem licenser för yrkesfiske finns utfärdade i Holmsund (Naturvårdsenheten, 2019). Licensinnehavarna har kontaktats och platser för fasta redskap² och fiskelokaler har identifierats. Dessa platser ligger som närmast 1 km, i spridda riktningar, från planerade åtgärder vid färjeterminalen och kontrollplatsen.

7.2.1 Konsekvensbedömning avseende fiske

Området för färjeterminalen och utfyllnaden för kontrollplatsen bedöms utifrån tillgängliga underlagsdata inte utgöra någon viktig lokal för födosök eller uppväxtlokal för fisk. Varken yrkesfisket eller Lövä bys fiskeplatser bedrivs i anslutning till färjeterminalen eller kontrollplatsen. Då färjetrafik redan pågår dagligen i det aktuella området är förutsättningarna för fiske redan påtagligt begränsade.

Grumling i samband med muddring och anläggningsarbeten i vatten bedöms ske lokalt och under en begränsad tid vilket medför att påverkan på yrkesfisket och Lövä bys fiskeplatser i området bedöms som obetydlig.

Vid en jämförelse mellan nollalternativet samt sökt alternativ bedöms fisket att kunna bedrivas i samma utsträckning efter avslutad åtgärd som före. Lövä byamäns fiskeplatser och riksintresset för yrkesfiske bedöms därmed inte påverkas.

7.3 Buller

Beräkningar med avseende på buller har gjorts av Tyréns där de dominerande bullerkällorna i etapp öster har bedöms kumulativt med pågående verksamhet. De två dominerande bullerkällorna bedöms vara borrhaggat som bilar bort befintlig betong i de kajdelar som skall rivas samt pålning av pålar till dykdalb öster om den befintliga pirkajen. Förutom dessa aktiviteter kommer bortsprängning av berg under vattenytan för att få önskvärt vattendjup att förorsaka temporära bullerstörningar.

² Med fast fiskeredskap menas fiskebyggnad eller fiskeredskap med ledarm om redskapet är fastsatt vid botten eller stranden och avses stå kvar mer än två dygn i följd.

Beräkningar som redovisa i bilaga, Bilaga B5, visar att ljudnivåerna tillsammans med pågående verksamhet, underskrider 55dB(A) vid de närmast belägna bostäderna öster om färjeterminalen.

7.3.1 Skyddsåtgärder

Då buller från arbetsområdet inte bedöms överskrida 55 dB(A) vid närliggande bostäder och påverkan är kortvarig, kommer inga andra skyddsåtgärder att genomföras än att de bullrande arbetena tidsbegränsas. Några andra skyddsåtgärder än tidsmässiga regleringar av bullerkällorna bedöms inte vara möjliga eller skäliga.

7.3.2 Konsekvensbedömning avseende buller

Konsekvenserna av dessa ljudnivåerna är att de är tillåtna dagtid och kvällstid, då bullerstörningen inte bedöms pågå under längre tid än 2 kalendermånader. Bullerstörningarna bedöms inte ge några hälsomässiga konsekvenser.

7.4 Vibrationer

Under byggtiden kan vibrationer uppstå från maskiner som används vid kajbygget. Nitro Consult har upprättat en riskanalys med avseende på sprängningsarbeten som redovisas i Bilaga B6.

Vibrationer kommer att uppkomma till följd av bortsprängning av berg vid södra delen av färjeläget. De sprängningsarbeten som nu planeras i Umeå Hamn är relativt begränsade till sin omfattning och laddningen bedöms vara i jämförelse med andra objekt liten. De vibrationer som sprängningen ger regleras av vibrationsnormer och hänsyn tas till befintliga betongkonstruktioner i kajen och de byggnader som finns i anslutning till kajen. Vibrationerna kan begränsas genom val av sprängningsteknik och hur detonationen utlöses. Någon risk för att vibrationer skall fortplanta sig till bebyggelse och utgöra någon risk för bebyggelse i öster bedöms inte vara relevant. Risken för kast, d v s att sten skjuts iväg genom sprängningen, har i praktiken bedömts vara obefintlig genom bergets läge ca 6 m under vattenytan.

7.4.1 Skyddsåtgärder

Vattenstöt vågen är beroende av sprängningsladdningen och kan beräknas utifrån den. Ett skyddsavstånd etableras inom vilken människor ovan och under vattnet inte får vistas under sprängningen. Fiskar och andra vattenlevande organismer skräms bort från sprängningsplatsen genom akustiska signaler.

7.4.2 Konsekvensbedömning avseende vibrationer

Utsläppet av kväve från sprängämnet kommer att i relation till andra utsläpp att vara marginellt. Sammantaget bedöms sprängningen ge upphov till små momentana konsekvenser som är övergående.

7.5 Utsläpp till luft

Utsläpp till luft tillkommer från maskiner i samband med muddring och anläggning samt från transporter till och från området.

Lastbilar kommer att transportera byggmaterial till platsen. Det huvudsakliga behovet av transporter gäller sprängstensmassor för utfyllnaden vid kontrollplatsen.

En beräkning av emissioner från interna och externa transporter vid etapp östra av ombyggnationen för Umeå Hamn har genomförts. Emissionsfaktorer är tagna från Lipasto³.

7.5.1 Externa transporter

Externa transporter är beräknade från Umeå Hamn till E4. Detta innebär 14 km transporter enkel väg. Varje transport är beräknad med en lastad bil med släp samt en matchande bil då släp kör tillbaka samma väg utan last. Alla transporter är beräknade med 50% euro V lastbilar och 50% euro VI lastbilar.

De externa transportererna av betong och sprängsten är beräknade utifrån ett snitt på 32 ton lastning på en lastbil med 40 tons lastkapacitet.

Resultatet av beräkningarna ses i Tabell 7-1 där Färjeterminalen avser bortförsl av betong och yta vid tullen avser bortförsl av sprängsten.

Tabell 7-1 Beräknade utsläpp (ton) från externa transporter vid tillståndsoikt förändring (byggtiden) vid Färjeterminalen samt yta vid tullen.

	CO	HC	NOx	Stoft	SO ²	CO ² e
	ton					
Externa transporter						
Färjeterminalen	0,0025	0,00017	0,0073	0,000067	0,00001	3,36
Yta vid tullen	0,023	0,0015	0,066	0,00061	0,00010	30,58

7.5.2 Interna transporter

Interna transporter består av internt transporterad betong och muddermassor för återanvändning samt drift av grävmaskin för muddring. Transport av betong är beräknad med en lastbil med lastkapacitet på 25 ton men 14 tons lastning per tur.

Transport av muddermassor är också beräknad med en lastbil med 25 tons lastkapacitet men med 25 m³ lastning. Transporterna är beräknade med 1 km transportsträcka enkel väg på en lastad bil med släp en matchande bil då släp kör tillbaka samma väg utan last. Alla transporter är beräknade med 50% euro V lastbilar och 50% euro VI lastbilar.

Muddringen är beräknad med en mudderhastighet på 10 m³ per minut, med en grävmaskin med 552 kW motorkapacitet och 31% belastningsfaktor. Muddermassorna som är angivna i m³ är antagna ha en densitet om 1,4 ton/m³, baserat på en tidigare utförd undersökning sediment utanför Västerås hamn (Sedimentkonsult, 2013).

Resultaten ses i Tabell 7-2, inga interna transporter är anmälda för yta vid tullen.

Tabell 7-2 Beräknade utsläpp (ton) från interna transporter vid tillståndsoikt förändring vid Färjeterminalen.

	CO	HC	NOx	Stoft	SO ²	CO ² e
	ton					
Interna transporter						
Färjeterminalen	0,0042	0,00071	0,0057	0,00019	0,000005	1,61

³ <http://lipasto.vtt.fi/yksikkopaastot/Indexe.htm> besökt 2019-06-19

7.5.3 Totala utsläpp från transporter i närområdet

En summering av alla transporters utsläpp i närområdet ges i Tabell 7-3.

Tabell 7-3 Totala utsläpp från transporter vid tillstånd sökt förändring vid Färjeterminalen.

	CO	HC	NOx	Stoft	SO ²	CO ² e
	ton					
	Alla transporter					
Totalt	0,030	0,0024	0,080	0,00087	0,00012	35,68

7.5.4 Skyddsåtgärder

Entreprenadmaskiner och lastbilar som används i vattenverksamheten ger utsläpp av luftföroreningar i form av avgaser. Umeå Hamn kommer så långt det är möjligt att ställa krav på vilka fordon och maskiner som får användas i entreprenaden så att utsläppen av luftföroreningar minimeras. Detta kan komma att ske t.ex. genom att krav motsvarande de som antagits av Umeå kommun för upphandling av entreprenader används.

För att minska utsläpp till luft och buller kommer transporterna planeras med syftet att samordna och minska antalet transporter.

7.5.5 Konsekvensbedömning avseende utsläpp till luft

Utsläppen från entreprenaden sker inom arbetsområdet som ligger på ett relativt stort avstånd från där människor vistas och bedöms vara av försumbar betydelse. Utsläppen bidrar dock till bakgrundshalterna på regional nivå.

Utsläpp av partiklar och kväveoxider från transporter påverkar omgivningen lokalt runt transportvägarna. Varaktigheten bedöms vara måttlig (under arbetsperioden) och effekten liten eftersom halterna utmed transportvägarna bedöms bli låga. Sammantaget blir konsekvensen av luftföroreningarna liten.

Koldioxid är en växthusgas och ökade utsläpp av koldioxid bidrar till växthuseffekt. Växthuseffekten ger en ökad temperatur på global nivå vilket kan ge konsekvenser både på människors hälsa och i miljön. Den koldioxid (beräknat till 35,8 ton) som kommer att släppas ut under byggtiden kommer huvudsakligen vara från drivmedel baserat på fossilt kol (olja) och bidra till ökade halter av koldioxid globalt.

7.6 Natur- och kulturvärden

De planerade åtgärderna ska utföras i ett område som är ianspråktaget till förmån för Umeå Hamn. Landskapet är öppet och stora delar av markytorna är asfalterade eller belagda med grus.

Strandskyddet bedöms inte påverkas eftersom åtgärden inte motverkar strandskyddets syften.

7.6.1 Naturmiljö

Tidigare genomförda inventeringar av växt- och djurliv kommer att uppdateras under sommaren 2019. De områden som är föremål för åtgärder bedöms inte inrymma växt- eller djurliv då ytornas karaktär inte möjliggör detta.

Enligt utsökning i Artdataportalens databas (SLU, 2019) med ett spann på 10 år (2009-2019) redovisas observationer av sju arter i rödlistekategori *sårbar* samt *nära hotad* vid färjeterminalen (Tabell 7-4). Notera dock att vissa, som exempelvis havsörn, endast har observerats passera området.

Tabell 7-4. Observationer vid färjeterminalen av arter i rödlistekategori *sårbar* samt *nära hotad* under en 10 årsperiod (SLU, 2019).

Art	Rödlistekategori	Datum och tid
Ejder	VU, sårbar	2014, 2018, 2019
Havsörn	NT, nära hotad	2017, 2018, 2019
Gråtrut	VU, sårbar	2017, 2018, 2019
Småtärna	VU, sårbar	2018
Sånglärka	NT, nära hotad	2018
Hussvala	VU, sårbar	2018
Ängspiplärka	NT, nära hotad	2018

7.6.2 Rekreation och friluftsliv

Det finns inga områden särskilt utpekade för rekreation och friluftsliv inom hamnområdet. Allmänheten har nyttjat ett promenadstråk längs med lagunen.

Nordost om färjeterminalen och utfyllnaden för kontrollplatsen ligger Patholmsvikens gästhamn som tillhandahålls av Patholmsvikens Båtklubb.

7.6.3 Övrigt

Inom hamnområdet finns en konstinstallation vilken tillhör Konstvägen Sju Älvar.

7.6.4 Skyddsåtgärder avseende natur och kulturvärden

För att undvika skador på sjöfågel och fisk vid sprängning av berg i vatten ska sprängning föregås av repellerande ljud.

Konstinstallationen som tillhör Konstvägen Sju älvar flyttas till en annan plats för att undvika att skadas.

7.6.5 Konsekvensbedömning avseende påverkan på natur- och kulturvärden

Buller ovan och under vatten kan tillfälligt skrämja bort fåglar, fiskar och andra djur på land och i vattnet. Denna påverkan förväntas pågå under den period som arbetena pågår och upphöra strax efter det att arbetet avslutats. De planerade åtgärderna bedöms inte på något sätt påverka de vid färjeterminalen observerade fågelarterna. Djuren kan vistas i området både under den tid arbetena pågår och efter att de avslutats och konsekvensen bedöms därmed som liten.

Promenadvägen längs med lagunen kommer inte att vara tillgänglig under byggtiden vilket innebär en begränsning i jämförelse med nollalternativet. Även om promenadstråket kan tillmätas ett relativt högt värde för de som nyttjar det, bedöms konsekvensen som måttlig då förändringen är tillfällig.

Planerad verksamhet bedöms inte påverka båtlivet i området då arbetsområdet är begränsat till att ansluta till befintlig mark samt till det område där färjetrafiken redan idag äger rum.

7.7 Användning av naturresurser

Med beteckningen naturresurser avses nedan tillförda råvaror/material som är nödvändiga för att anlägga planerade ytor och anläggningsdelar.

Anläggandet av ny kontrollplats samt uppgraderingen av färjeterminalen kräver, liksom andra byggprojekt, material och således användning av naturresurser i form av exempelvis bergmaterial, stål och energi.

Sprängstensmassor motsvarande ca 27 000 m³, grus-/krossmaterial för överbyggnad, betong, betong- och stålplåtar samt armering kommer att krävas för anläggning av de planerade konstruktionerna.

7.7.1 Skyddsåtgärder

För att minska behovet av nya tillförda massor och för ett hållbart resursutnyttjande kommer massor från rivningen av ramperna samt muddermassor att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt ur geoteknisk synvinkel. Genom att även återanvända det berg som sprängs kan behovet av externt inköpt sprängsten minskas med några procent och därmed även tillhörande utsläpp.

7.7.2 Konsekvensbedömning avseende hushållning med naturresurser

Den verksamhet som vattenverksamheten möjliggör, en större och energieffektivare färja, bedöms innebära en effektivare transport av passagerare och gods och därmed minska energiförbrukningen och utsläppen av koldioxid per transporterad enhet. Påverkan med avseende på detta bedöms bli positiv och en måttlig effekt.

Då massor kommer att behöva tillföras från omkringliggande bergtäkter bedöms påverkan av naturresurser som negativ. Massorna från rivningen av ramperna samt muddermassor kommer att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt och därav bedöms effekten vara måttlig.

7.8 Restmaterial och avfall

Restmaterial uppkommer främst vid rivning av de konstruktioner som ska ersättas. Betong, armering, plåtar och fyllnadsmaterial. Från muddringen uppkommer muddermassor.

7.8.1 Skyddsåtgärder

För att minska avfallsmängderna kommer massor från rivningen av ramperna samt muddermassor att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt ur geoteknisk synvinkel. Muddermassor som inte går att återanvända i entreprenaden planeras att användas för att påbörja utfyllnad av lagunen.

Krav på att miljöhänsyn iakttas i entreprenaden vid val av drivmedel, smörjoljor och eventuella kemikalier kommer att ställas i enlighet med Umeå kommuns upphandlingskrav.

7.8.2 Konsekvensbedömning avseende restmaterial och avfall

Återanvändning av avfall i anläggningsändamål syftar till att minska förbrukningen av naturresurser och mängden avfall till deponi. Med hänsyn till de ovanstående skyddsåtgärder som beskrivs i avsnitt 7.7.1 bedöms ingen nämnvärd påverkan med avseende på avfall. Konsekvensen bedöms som obetydlig.

7.9 Risk och säkerhet

Liksom vid andra entreprenadarbeten vid och i vatten föreligger risk för haverier med olika entreprenadmaskiner. Till följd av läckage eller haverier med t.ex. drivmedelstankar eller hydraulslangar kan utsläpp ske av oljeprodukter i vattenområdet.

7.9.1 Skyddsåtgärder

Genom krav på vilken utrustning och vilka fordon som får användas i entreprenaden, säker uppställning av fordon och cisterner och fortlöpande kontroll av utrustning kan olycksrisken minskas. Vidare kan krav ställas på saneringsberedskap i entreprenaden.

Promenadstråket i anslutning till lagunen kommer av säkerhetsskäl att spärras av under byggtiden.

7.9.2 Konsekvensbedömning avseende risk och säkerhet

Någon förhöjd risk bedöms inte föreligga i denna entreprenad, därmed bedöms inte detta avsnitt påverkas.

7.10 Övrig miljöpåverkan

Landskapsbilden bedöms endast förändras marginellt. Den planerade utfyllnaden för kontrollplatsen ligger intill Hillskär som är ett ianspråktaget område till förmån för Umeå Hamn. Området runt färjeterminalen och den tillkommande dykdalben präglas av hamn och industrier. Här finns idag industribyggnader, kajer, upplag, vägar och järnvägsspår. Landskapet är öppet och i stor grad asfalterad eller belagd med grus.

7.10.1 Skyddsåtgärder

Inga särskilda skyddsåtgärder bedöms motiverade.

7.10.2 Konsekvensbedömning avseende övrig miljöpåverkan

Den ansökta verksamheten innebär en mindre förändring av landskapsbilden, framförallt vid utfyllnaden av kontrollplatsen och den tillkommande dykdalben, men den bedöms vara av lokal karaktär och inte påverka den totala landskapsbilden nämnvärt. Konsekvensen bedöms som obetydlig.

8 Kumulativa effekter

Med kumulativa miljöeffekter menas samverkan mellan flera olika effekter av ett projekt eller med effekter från andra pågående eller framtida verksamheter och projekt. För "Ettapp Öster" har pågående och framtida verksamheter på hamnens östra sida beaktats. Kumulativa effekter som tagits hänsyn till i denna MKB är den samlade effekten av grumling och buller under byggtiden, vilket hanteras i avsnitt 7.1 och 7.3.

I första hand gäller detta den befintliga färje- och båttrafiken i området. Under hela byggtiden ska färjeterminalen vara i drift och färjan ska kunna angöra vilket inverkar på genomförandet av planerade arbeten i vatten. Färjetrafiken medför regelbundna artificiella vattenrörelser. Arbetet måste därför anpassas så att störningar och samverkande effekter inte uppstår.

I dagsläget pågår arbetet med att skapa en rundkörningsslinga sydväst om Färjeterminalen och kustbevakningen. De arbeten i vatten som i dagsläget pågår i samband med utfyllnaden för rundkörningsslingan bedöms vara avslutade innan arbete i vatten påbörjas för ombyggnaden av färjeterminalen och kontrollplatsen. Verksamheterna bedöms därmed inte ge några kumulativa effekter eftersom de inte förväntas pågå samtidigt.

Avseende framtida åtgärder är det planerade farledsprojektet något som på sikt kommer att påverka området. Då denna åtgärd ännu är i planeringsstadiet och inget färdigt beslut finns kring utförande eller tidplan kan antas att arbetena inte kommer att utföras i samband med ansökt verksamhet. Några kumulativa effekter beträffande farledsprojektet bedöms därför inte uppstå.

9 Kontroll och uppföljning av verksamheten

Ett principiellt kontrollprogram har tagits fram som övergripande beskriver den övervakning och kontroll som Umeå Hamn planerar för projektets anläggningskedje. För mer information och exempel på förslag till planerad övervakning och kontroll hänvisas till principiellt kontrollprogram, se Bilaga B3.

Syftet med kontrollprogrammet är att planera och kontrollera verksamheter inom projektet så att olägenheter för människors hälsa och miljön kan motverkas och förebyggas.

Resultatet av kontrollen ska användas för att verifiera att verksamheten följer de villkor som anges i domen från Mark- och miljödomstolen samt att övriga krav enligt miljöbalken följs. Det är också ett verktyg för projektet att hålla sig underrättat om verksamhetens påverkan på miljön och för att veta att vidtagna skyddsåtgärder fungerar.

I övrigt kommer alla ytor där bottenpografien förändrats sjömätas i enlighet med sjömättningsstandard FSIS 44 samt rapporteras in till Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

10 Allmänna hänsynsregler och miljömål

10.1 Allmänna hänsynsregler

Enligt de allmänna hänsynsreglerna 2 kap miljöbalken skall den som avser att bedriva en verksamhet ha kunskap samt vidta de åtgärder och försiktighetsmått som behövs för att skydda människors hälsa och miljö mot skada eller olägenhet. Projektets uppfyllelse av de allmänna hänsynsreglerna redovisas i Tabell 10-1 nedan.

Tabell 10-1. Projektets uppfyllelse av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken.

Hänsynsregel	Bedömning
<p>Bevisbörderegeln (MB 2:1) <i>Innebär att verksamhetsutövaren ansvarar för att visa att verksamheten sker på ett miljömässigt godtagbart sätt i förhållande till hänsynsreglerna.</i></p>	<p>Uppfylls genom vad som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.</p>
<p>Kunskapskravet (MB 2:2) <i>Innebär att verksamhetsutövaren i förväg måste inhämta nödvändig kunskap om hur miljön och människors hälsa kan påverkas av verksamheten samt vilka åtgärder som kan begränsa eventuell påverkan.</i></p>	<p>Umeå Hamn har genom egen personal och genom att anlita konsulter tillräcklig kompetens för den tillståndssökta vattenverksamheten. Vidare kommer sökanden att noga förvissa sig om att den entreprenör som kommer att handlas upp för att genomföra de planerade åtgärderna, äger motsvarande kunskap som erfordras. Framtagandet av denna MKB kan också ses som ett led i att öka kunskapen om den egna verksamhetens miljöpåverkan. Umeå Hamn bedömer därmed att kunskapskravet är uppfyllt.</p>
<p>Försiktighetsprincipen (MB 2:3) <i>Den grundläggande hänsynsregeln, innebär att blotta risken för skador eller olägenheter till följd av en verksamhet medför skyldighet att vidta åtgärder.</i></p> <p>Förorenaren betalar – ingår i försiktighetsprincipen och innebär att det alltid är den som orsakar eller riskerar att orsaka skada som ska bekosta de förebyggande eller avhjälpande åtgärder som erfordras för att skydda miljön.</p> <p>Bästa möjliga teknik – ingår i försiktighetsprincipen och omfattar den teknologi som används för anläggning, drift och avveckling av verksamheten</p>	<p>Under rubrikerna skyddsåtgärder i avsnitt 7 - Miljökonsekvenser redovisas förslag på hur eventuella olägenheter kan minimeras.</p> <p>Uppställningsplatser, tillfälliga upplag och användandet av maskiner etc. kommer att planeras på ett sätt som inte leder till skada på miljön eller för människor. Vid kommande upphandling kommer krav ställas för att fullgöra denna princip.</p> <p>Vid val av metod har teknik eftersträvat som inte påverkar miljön och motstående intressen i övrigt i så liten utsträckning som möjligt.</p>
<p>Produktvalsprincipen (MB 2:4) <i>Innebär att verksamhetsutövaren ska undvika att använda kemiska produkter eller biotekniska organismer som innebär risk för människors hälsa eller miljön, om de kan ersättas med andra produkter eller organismer som kan antas vara mindre farliga.</i></p>	<p>Inga biotekniska organismer eller kemikalier kommer att användas på ett sätt som kan skada vattenmiljön.</p>
<p>Hushållnings- och kretsloppsprinciperna (MB 2:5) <i>Innebär att all verksamhet ska bedrivas på ett sådant sätt att råvaror och energi används effektivt.</i></p>	<p>Områdets nyttjande enligt föreslagen ansökan bedöms bidra till ökad resurshushållning bl. a. genom ambitionen att använda överskottsmassor som uppkommer vid andra infrastrukturprojekt i regionen.</p> <p>Utfyllnaden möjliggör fortsatt expansion med sjötransporter som är ett miljömässigt bra transportsätt.</p>

Lokaliseringsprincipen (MB 2:6) <i>Innebär att en verksamhet ska lokaliseras där ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet.</i>	Färjeterminalen och tullen är lokaliserad till den enda plats i anslutning till Umeå där förutsättningar för hamnverksamhet finns. Det planerade uppgraderingen av färjeläget är en förutsättning för framtida drift av verksamheten.
---	---

10.2 Jämförelse med miljö- och hållbarhetsmål

Projektet berörs av globala, nationella, regionala och lokala miljö kvalitetsmål, transportpolitiska och näringspolitiska mål samt folkhälsomål.

Riksdagen har antagit sexton nationella miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till och som ska utföras på alla nivåer i samhället. Målen ska nås inom en generation, det vill säga till 2020 (2050 då det gäller klimatmålet). De nationella miljö kvalitetsmålen är regionaliserade av Länsstyrelsen i samverkan med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer. De regionala miljömålen ska vara utgångspunkt för miljöarbetet på regional och lokal nivå. Umeå kommun vill särskilt lyfta de tre profilområdena "En attraktiv boendemiljö", "Ett energihushållande samhälle där energianvändningen utgår från förnybara energikällor" och "Umeås goda dricksvatten" bland de nationella miljömålen som lokalt anses viktiga att arbeta med.

10.2.1 Slutsatser avseende konsekvenser för hållbarhets- och miljömål

I Tabell 10-2 nedan redovisas de miljömål som bedöms beröras av Umeå Hamns planerade ombyggnation samt hur miljö- och hållbarhetsmålen uppfylls. Färgskalan ger en indikation på hur mycket Umeå Hamns verksamhet påverkar uppfyllandet av målen. Grönt innebär att verksamhetens miljöpåverkan är positiv, blå innebär att verksamhetens miljöpåverkan inte bedöms påverka uppfyllandet av målet negativt, gult innebär en liten negativ påverkan på målet, orange innebär en måttlig negativ påverkan på målet och röd innebär en stor negativ påverkan.

Tabell 10-2. Sammanfattning av de miljömål som bedöms beröras av Umeå Hamns utbyggnad samt en bedömning av påverkan. Verksamhetens miljöpåverkan är positiv, blå innebär att verksamhetens miljöpåverkan inte bedöms påverka uppfyllandet av målet, påverkan på målet, orange innebär en måttlig negativ påverkan på målet och röd innebär en stor negativ påverkan.

	Hälsoeffekter		Övergödning	Klimatpåve
Miljömål	God hälsa och välbefinnande (3) - Globalt	Frisk luft (2) - Nationellt	Ingen övergödning (7) - Nationellt	Bekämpa klimatförändr (13) - Globalt
Bedömning	En tillfälligt ökad transport kommer att ske till Umeå Hamn under entreprenadtiden. Då den är tillfällig bedöms effekten av utsläppen till luft i samband med detta som liten. I dagsläget kör redan en färja sträckan mellan Umeå och Vasa vilket innebär att den nya färjans transporter inte bedöms påverka miljön och människors hälsa negativt. Därav bedöms dessa åtgärder inte stå i strid med miljömålen.		Sprängstensmassor innehållande kväve planeras att användas som fyllnadsmaterial i anslutning till kontrollplatsen. Beräkningar har utförts där utlakningen av kväve inte bedöms försämra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Utifrån dessa beräkningar bedöms påverkan av kväve gällande miljömålet som måttlig.	En tillfälligt ö under entrepren negativ påve bedöms dock detta som lite Umeå och Va inte bedöms i dagsläget. Mi
	Biologisk mångfald		Marina resurser	
Miljömål	Ekosystem och biologisk mångfald (15) - Globalt	Ett rikt växt- och djurliv (16) - Nationellt	Hav i balans samt leva och skärgård (10) - Na	
Bedömning	Området som påverkas är redan påverkat sedan tidigare och det finns redan en färjeterminal och tull på angiven plats. Inget områdesskydd enligt 7 kap miljöbalken så som naturreservat, biotopskyddsområde, djur- och växtskyddsområde mm finns inom eller i anslutning till planerade verksamhetsområden. Buller ovan och under vatten kan tillfälligt skrämja bort fåglar, fiskar och andra djur på land och i vattnet men observerade rödlistade fåglar kan även fortsättningsvis vistas i området och bedöms därmed inte påverkas nämnvärt. Därav bedöms dessa åtgärder inte stå i strid med miljömålen.		Grumling kommer att s sprängningen. Den gru och minska när arbetet utgöra lekområde för f gällande miljömål.	
	Kemikalier, produktion och konsumtion		Bebyggelse	Infrastrukt
Miljömål	Giftfri miljö (4) - Nationellt		God bebyggd miljö (15) - Nationellt	En attraktiv boendemiljö - Lokalt
Bedömning	Inom området har föroreningar i medelhöga till höga halter påträffats. Skyddsåtgärder kommer vidtas så att spridning av föroreningar och påverkan på omgivningen förhindras. Ingen muddring förväntas ske där sedimentet är förorenat utan endast överlagring av massor. Viss grumling kan uppstå i samband med överlagring av massor men detta bedöms endast bli i väldigt liten utsträckning. Åtgärderna bedöms därför ej stå i strid med gällande miljömål. Miljömålet bedöms påverkas måttligt negativt.		I samband med planerade åtgärder kan tillfälligt buller uppstå men då det endast förväntas vara tillfälligt bedöms inte detta strida mot miljömålen.	Aktuella åtgärder i hamnområde Miljömålet

11 Samlad bedömning

Den ansökta verksamheten bedöms ha en positiv inverkan på riksintresset för kommunikation och hamn då syftet är att uppgradera färjeterminalen och förbättra möjligheterna för att upprätthålla en viktig förbindelse med gods- och passagerartransport över Kvarken. Dessutom tillskapas ytor för att uppfylla regeringens krav på nykterhetskontroller i samband med utfyllnaden av kontrollplatsen.

Sammanfattningsvis bedöms arbetet kopplat till planerad vattenverksamhet med sprängning, utfyllnad och uppgradering av befintlig färjeterminal främst innebära miljökonsekvenser i form av tillfälligt buller och grumling i anslutning till arbetsområdet. I Tabell 11-1 har de skyddsåtgärder som kommer att vidtas sammanställts.

Då bottnarna är fasta och till stor del består av morän bedöms dessa effekter vara övergående och upphöra kort efter avslutat arbete. Umeå Hamn åtar sig att genomföra skyddsåtgärder i form av kontrollmätning av turbiditet för att kunna följa upp och vid eventuell konstaterad spridning av suspenderade ämnen avbryta arbetet.

Delar av området kommer att tas i anspråk och fyllas ut och befintligt växt- och djurliv kommer inte att kunna återta dessa bottnar då de täcks av bergkross. Området är dock inte unikt och bedöms inte inrymma några särskilt skyddsvärda arter eller habitat. Platsen för utfyllnad i Lagunen har tillförts massor tidigare vilket innebär att inget helt orört område behöver tas i anspråk där.

Åtgärderna bedöms inte påverka yrkesfisket i området då fiske i dagsläget inte utövas precis i anslutning till färjeterminalen eller intill området för kontrollplatsen.

Beräkningar med avseende på buller visar på att ljudnivåerna från planerade åtgärder tillsammans med pågående verksamhet underskrider 55dB(A) vid de närmast belägna bostäderna öster om färjeterminalen och påverkan är kortvarig. Därav kommer inga andra skyddsåtgärder att genomföras än att de bullrande arbetena tidsbegränsas. Bullerstörningarna bedöms inte ge några hälsomässiga konsekvenser.

Vibrationerna som kommer att uppkomma till följd av bortsprängning av berg vid södra delen av färjeläget kan begränsas genom val av sprängningsteknik och hur detonationen utlöses. Någon risk för att vibrationer skall fortplanta sig till bebyggelse och utgöra någon risk för bebyggelse i öster bedöms inte vara relevant. Umeå Hamn åtar sig att genomföra skyddsåtgärder i form av ett skyddsavstånd inom vilken människor ovan och under vattnet inte får vistas under sprängningen och genom att sända ut akustiska signaler för vattenlevande organismer och fiskar. Utsläppet av kväve från sprängämnet kommer att i relation till andra utsläpp att vara marginellt. Sprängningen bedöms ge upphov till små momentana konsekvenser som är övergående.

Utsläpp till luft kommer att ske under byggtiden. Sammantaget bedöms konsekvensen av luftföroreningarna som liten. Den koldioxid (beräknat till 35,8 ton) som kommer att släppas ut under byggtiden kommer huvudsakligen vara från fossila drivmedel och bidrar till ökade halter av koldioxid globalt.

För natur- och kulturvärden i området bedöms konsekvensen bli liten till måttlig. Promenadstråket runt lagunen stängs av tillfälligt under byggtiden och konstverket för Konstvägen Sju Älvar flyttas till en annan plats. Buller kan komma att skrämja bort

djur ovan och under vattenytan tillfälligt, men då det är en övergående effekt bedöms konsekvensen som liten.

Då massor kommer att behöva tillföras från omkringliggande bergtäkter bedöms påverkan på användning av naturresurser som negativ. Massorna från rivningen av ramperna samt muddermassor kommer att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt och därav bedöms konsekvensen vara måttlig. Återanvändning av avfall i anläggningsändamål syftar till att minska förbrukningen av naturresurser och mängden avfall till deponi.

Fastställda miljö kvalitetsnormer bedöms inte påverkas och åtgärderna bedöms inte strida mot relevanta miljömål. Därmed bedöms verksamheten vara förenlig med de allmänna hänsynsreglerna.

Tabell 11-1. Föreslagna skyddsåtgärder för ansökt verksamhet

Miljöaspekt	Föreslagna skyddsåtgärder
Vattenmiljö	Ett principiellt kontrollprogram avseende grumling upprättas och om halter över föreslaget riktvärde uppmäts vidtas åtgärder i form av avbrutet arbete. För att undvika skador på sjöfågel och fisk vid sprängning av berg i vatten ska sprängning föregås av repellerande ljud.
Fiske	Se Vattenmiljö ovan.
Buller	Bullrande arbeten tidsbegränsas
Vibrationer	Skyddsavstånd inom vilken människor ovan och under vattnet inte får vistas under sprängningen. Fiskar och andra vattenlevande organismer skräms bort från sprängningsplatsen genom akustiska signaler.
Utsläpp till luft	Krav motsvarande Umeå Kommuns riktlinjer för miljökrav vid entreprenad upphandling tillämpas vid upphandling av entreprenör. Transporter planeras med syftet att samordna och minska antalet transporter.
Natur- och kulturvärden	För att undvika skador på sjöfågel och fisk vid sprängning av berg i vatten ska sprängning föregås av repellerande ljud. Under byggtiden kommer promenadstråket längs med lagunen att stängas av för allmänheten av säkerhetsskäl. Konstinstallationen som tillhör Konstvägen Sju älvar flyttas till en annan plats för att undvika att skadas.
Användning av naturresurser	Material kommer att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt ur geoteknisk synvinkel.
Restmaterial och avfall	Material kommer att återanvändas som fyllnadsmassor i den mån det är möjligt ur geoteknisk synvinkel.
Risk och säkerhet	Försiktighetsmått vidtas för att förhindra spill av t.ex. petroleumprodukter till vattenområdet. Arbetsmaskiner och ev. mobila dieselcisterner ska vara uppställda så att eventuellt spill inte avleds till dagvatten eller direkt till recipienten.
Övrig miljöpåverkan	Inga särskilda skyddsåtgärder bedöms motiverade.

12 Referenser

- FINFO. (2011). *Kartläggning av lekomyråden för kommersiella fiskarter längs den svenska ostkusten - en intervjustudie*. Öregrund: Fiskeriverket.
- Havs- och vattenmyndigheten. (2016-12-02). *Miljögifter i vatten – klassificering av ytvattenstatus. Rapport 2016:26*. Göteborg.
- Havs- och vattenmyndigheten. (2018). *Kartering av marina naturvärden i Västerbottens län. Rapport 2018:26*. Göteborg: HaV.
- Havs- och vattenmyndigheten. (den 10 04 2018). *Områden av riksintresse för yrkesfiske - geografiska data*. Hämtat från <https://www.havochvatten.se/hav/samordning--fakta/kartor--gis/karttjanster/karttjanster/riksintresse-for-yrkesfisket.html>
- Länsstyrelsen. (2013). *Fiskrekrytering längs Västerbottenskusten*. Umeå: Länsstyrelsen Västerbotten.
- Länsstyrelsen. (2018). *Riksintresseområden i Västerbottens län*. Hämtat från Länsstyrelsen: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.2e0f9f621636c8440271f64b/1527861670001/Riksintresseomr%C3%A5den%20i%20V%C3%A4sterbottens%20%C3%A4n.pdf>
- Länsstyrelsen. (den 14 06 2019). *LstAC Reproduktionsområde värdefulla fiskarter Inventering 2011-2013*. Hämtat från Geodatakatalogen: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/GetMetaDataById?id=17cf6ed2-f0f0-4444-945a-e25e36b36ed8>
- Naturvårdsenheten. (den 26 03 2019). *Naturvårdsenheten, Länsstyrelsen. Ulf Carlsson. Fiske*. Umeå.
- Naturvårdsverket. (1999). *Bedömningsgrunder för miljö kvalitet. Kust och hav. Rapport 4914*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket. (2019). *Naturvårdsverkets kartverktyg Skyddad natur*. Hämtat från Naturvårdsverket: <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Regeringen. (den 14 09 2017). *Uppdrag att inför anläggningar för nykterhetskontroll* <https://www.regeringen.se/4a7445/contentassets/0d108dded34a4af79ac9809d4aa6df0f/uppdrag-att-infora-anlaggningar-for-nykerhetskontroll-n201705711mrt>. Stockholm.
- Reservat. (2018). Hämtat från Umeå kommun: <http://www.umea.se/umeakommun/kulturochfritid/idrottmotionochfriluftsliv/friluftslivochmotion/naturomraden/reservat.4.3f5fc95914ce7bcf451221e2.html>
- Scandiaconsult. (1980). *Geoteknisk undersökning. Daterad 1980-04-16*.
- Sedimentkonsult, J. (2013). *Sonarkartering och sedimentprovtagning i planerat muddringsområde vid Djuphamnen i Västerås. Daterad 2013-02-05*.
- SGU. (2017). *Klassning av halter av organiska föroreningar i sediment, SGU-rapport 2017:12*. Sveriges Geologiska Undersökning.

- SGU. (2019). <https://apps.sgu.se/kartvisare/>. Hämtat från Kartvisare SGU:
<https://apps.sgu.se/kartvisare/>
- Sjölund, G. (1997). *Kväveläckage från sprängstensmassor. Examensarbete 1997:332*,. Luleå: Institutionen för samhällsbyggnad, Avdelningen för tillämpad geologi, Luleå tekniska universitet.
- SLU. (den 17 06 2019). *Artportalen från ArtDatabanken*. Hämtat från <https://www.artportalen.se/>
- SMHI. (2018). Hämtat från Airviro: http://www.airviro.smhi.se/cgi-bin/RUS/apub.html_rusreport.cgi
- Trafikverket. (den 22 05 2019). *Riksintressen järnväg och farleder*. Hämtat från <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Kartor-over-riksintressen/>
- Umeå Hamn. (2019). Planerade om- och utbyggnationer. *Kartmaterial*.
- Umeå kommun. (2018). *Fördjupning för Umeå. Umeås framtida tillväxtområde*. Umeå: Umeå kommun.
- VISS. (2019). *Vatteninformationssystem Sverige - Fjärdgrundet*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA39177335>
- Översiktsplan Umeå kommun*. (2018). Hämtat från <http://www.umea.se/download/18.2906939d15f7bd6b2bb1422d/1511266719051/2%20%C3%96versiktsplan%20Ume%C3%A5%20kommun-Utst%C3%A4llning.pdf>

Lagakraft 2020 -07- 22

Akt nr 2480K-P.....2019/11.....

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken.

Om- och utbyggnad av Umeå Hamn

**2019-06-25**

EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Omslagsbild: Vy över hamnen från nord.

Foto: Umeå Hamn AB

Handlingen har upprättats av:

Malin Dahlgren ÅF Infrastructure AB

Lina Fagerman ÅF Infrastructure AB

Handlingen har granskats av:

Anitha Jacobsson ÅF Infrastructure AB

Innehåll

1	Ärendet	3
2	Syfte	4
3	Genomförda samråd	4
3.1	Samrådsunderlag	4
3.2	Samrådskretsen	4
3.2.1	Myndigheter	4
3.2.2	Fastighetsägare	4
3.2.3	Intresseorganisationer	5
3.2.4	Verksamhetsutövare	5
3.2.5	Allmänheten och övriga berörda	5
3.3	Samrådsmöten	5
3.3.1	Huvudsakliga synpunkter	5
4	Inkomna synpunkter	6

Bilageförteckning

Bilaga 1	Samrådsunderlag
Bilaga 2	Sändlista
Bilaga 3	Samrådsannons
Bilaga 4:1	2019-02-22 Samrådsmöte: Presentation och mötesanteckningar
Bilaga 4:2	2019-05-02 Information: Presentation och mötesanteckningar
Bilaga 4:3	2019-06-10 Information: Presentation och mötesanteckningar
Bilaga 5	Yttranden myndigheter
Bilaga 6	Yttranden övriga berörda

1 Ärendet

Umeå Hamn AB avser att söka tillstånd för vattenverksamhet och miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken i Holmsund, Umeå kommun.

För att kunna möta det ökade flödet och uppgradera de befintliga kajernas standard och bärighet står hamnen nu inför omfattande om- och tillbyggnationer. För att erhålla erforderliga djup i hamnområdet behöver muddring och viss sprängning utföras. Detta tillsammans med byggnationen av de nya kajerna kräver tillstånd enligt miljöbalken från Mark- och miljödomstolen.

De delmoment som samrådet omfattar är:

1. Utrivning av
 - a. norra kajen,
 - b. södra kajen,
 - c. befintlig oljekaj och
 - d. bryggor i Kronöviken samt
 - e. färjeterminalens ramper.
2. Anläggande av
 - a. norra kajen
 - b. södra kajen,
 - c. energipir samt
 - d. Nya ramper vid färjeterminalen samt arbete med befintlig pir och anläggande av dykdalb.
3. Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats.
4. Utfyllnad av befintliga vattenytor inom hamnområdet.
5. Muddring av ca 260 000 m³ massor.
6. Tillstånd för tidigare lämnade anmälningsärenden.
7. Ny kaj vid kustbevakningen (tillstånd för tidigare anmäld verksamhet).
8. Vidare avser prövningen användning av avfall för anläggningsändamål.
9. Ansökan avser även tippning av muddermassor enligt 15 kap 29 § miljöbalken.

Bestämmelser med avseende på prövning av miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken (1998:808) samt i miljöprövningsförordningen (2013:251). Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken (1998:808), samt i lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet och förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m. För vattenverksamhet krävs det som huvudregel tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Tillstånd för vattenverksamhet söks hos mark-och miljödomstolen.

Vidare förväntas även 9 kap miljöbalken avseende miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt 15 kap miljöbalken avseende avfall beröras i detta ärende då avfall avses att användas i anläggningsändamål och tippning av muddermassor kan komma ifråga.

Hamnområdet omfattar idag 92 ha. Hamnområdet ligger inom fastigheten Holmsund 2:65. Muddring kommer förutom inom den nämnda fastigheten även att ske inom fastigheten Umeå Hamn s:1.

2 Syfte

En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap. miljöbalken. Som en del av processen med att utarbeta en MKB är att hålla samråd med dem som kan antas bli berörda. Samrådsredogörelsen syftar till att beskriva samrådets genomförande och att sammanfatta de inkomna synpunkterna. Eftersom verksamheten ska antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 6 § 1 stycket i miljöbedömningsförordningen (2017:966) förutsätter Umeå Hamn att Länsstyrelsen fattar beslut om detta.

3 Genomförda samråd

Enligt miljöbalkens bestämmelser (6 kap 4§ MB) ska samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att beröras av planerad verksamhet, samt övriga intressenter. Samrådet syftar till att i ett tidigt skede inhämta synpunkter om planerad verksamhet. I avsnitt nedan redovisas en sammanställning av genomförda samråd. Samråd har genomförts genom möten, utskick och annonsering i dagstidningar. Inkomna synpunkter redovisas i avsnitt 4.

3.1 Samrådsunderlag

Inför samrådet togs en samrådshandling fram (bilaga 1). Samrådshandlingen innehöll redogörelser för bakgrund och beskrivning av den planerade verksamheten (lokalisering, omfattning och utformning), områdesbeskrivning (planförhållanden och skyddade områden, naturmiljö, kulturmiljö, ytvatten, geologi och hydrogeologi samt markanvändning), en preliminär bedömning av påverkan samt, lista över planerade underlagsutredningar, samt en översikt över miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Samrådshandlingen har förutom att den sänts ut till myndigheter och särskilt berörda även hållits tillgänglig på Umeå Hamns hemsida från och med den 28 februari, 2019. Sändlista återfinns i bilaga 2. Sista dag för att inkomma med skriftliga yttranden var den 2 april, 2019.

3.2 Samrådskretsen

Samråd har genomförts med nedan redovisade myndigheter och organisationer m fl.

3.2.1 Myndigheter

Länsstyrelsen i Västerbottens län; Umeå kommun, Miljö- och hälsoskydds nämnden; Umeåregionens brandförsvaret; Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten; Sjöfartsverket; Kustbevakningen; Kammarkollegiet; Transportstyrelsen; Luftfartsverket; Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB); Försvarmakten; Riksantikvarieämbetet; Västerbottens Museum; Statens Maritima och Transporthistoriska Museum; Statens geotekniska institut; (SGI) och Sveriges geologiska undersökning (SGU).

3.2.2 Fastighetsägare

Umeå Hamn AB ägare av berörd fastighet Holmsund 2:65.

Kommanditbolaget Holmsund 2:66 (numera SCA Logistics), ägare av berörd fastighet Holmsund 2:66

Umeå kommun såsom ägare av Fjällsippan 4, 8 och 9, Umeå Holmsund 2:1, 2:50, 5:1, 5:16, 5:17, 5:20, 5:36, 5:40, 5:83, 6:19 och 7:103, vilka fastigheter har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1¹.

Djurskyddet Västerbotten, såsom ägare av Holmsund 5:11, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1¹.

Hjördis Kristina Jonsson, såsom delägare av Holmsund 5:18, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1¹.

Kurt Sigfrid Jonsson, såsom delägare av Holmsund 5:18, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1¹.

Niklas Satish Näslund, såsom delägare av Holmsund 5:32 och 5:33, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1¹.

Lövö bys samfällighetsförening som förvaltare av alla samfälligheter som vid laga skifte för Lövö by 1880 avsatts som gemensamma för skifteslaget.

3.2.3 Intresseorganisationer

Naturskyddsföreningen Västerbotten, Patholmsvikens båtklubb, Västerbottens Ornitologiska förening, Sportfiskarna Västerbotten, Holmsunds fiskevårdsförening.

3.2.4 Verksamhetsutövare

Lövö bys fiskelotter, Obbola Fisk AB, Salteriet Byviken AB, Brunnspecialisten, Kvarkenhamnar AB, Umeå Hamn AB, Umeå kommun, Kvarkenvinden 1, Umeå Energi AB, Cementa, Circle-K, Västerbottens Fodercentral, Stena Recycling, Kustbevakningen, Lantmännen, NLC Ferry, Tullen, Ragn-Sells, SCA Logistics, Västerbotten Fisk, Nynas AB, Lundstams, Sjömanshemmet, Konstvägen sju älvar.

3.2.5 Allmänheten och övriga berörda

Allmänheten informeras genom annonser i tidningarna Västerbottens Folkblad, Västerbottens Kuriren. Annonsen bifogas i bilaga 3.

3.3 Samrådsmöten

Ett samrådsmöte hölls den 22 februari, 2019 med representanter från länsstyrelsen i Västerbottens län samt miljö- och hälsoskydd från Umeå kommun. Presentationen som visades under mötet återfinns i bilaga 4:1 tillsammans med minnesanteckningar från mötet. Möten har sedan fortlöpande hållits med representanter från Länsstyrelsen och miljö- och hälsoskydd från Umeå kommun där de har informerats om projektets framåtskridande. Presentationer och minnesanteckningar från möten den 2 maj, 2019 samt 10 juni, 2019 återfinns i bilaga 4:2 och 4:3.

¹ Oklarhet råder huruvida Umeå Hamn s:1 förvaltas av Lövö bys samfällighetsförening.

3.3.1 Huvudsakliga synpunkter

Frågor kring de planerade åtgärderna, muddringsverksamheten, dumpningsdispens och vad som kan påverkas av dessa åtgärder diskuterades. Ett flertal frågeställningar berörde projektets tidplan och etappindelning. Vidare diskuterades vilka utredningar som behöver göras och vilka bedömningsgrunder som är tillämpliga.

Sammanfattningsvis bedömdes behov av en modellering av strömningsförhållanden, sedimentrörelser och grumling finnas både för muddringsplatser och för tilltänkt dumpningsplats. Miljökvalitetsnormerna ansågs vara av stor vikt där verksamhetens påverkan på möjligheterna att följa både ekologisk status, kemisk status samt hydromorfologiska parametrar måste beskrivas och bedömas. Ny miljökvalitetsnorm för hydromorfologiska kvalitetsfaktorer är på gång. Påverkan bör även relateras till effektbaserade bedömningar.

Vidare framfördes synpunkten att eventuell påverkan från utfyllnad med sprängstensmassor med avseende på innehåll av kväve från sprängmedelsrester bör utredas.

Omfattningen på prövningen, kontrollprogrammet samt tilltänkt entreprenadform var ytterligare frågor som togs upp.

4 Inkomna synpunkter

Samtliga synpunkter är noterade och kommer att beaktas i erforderlig omfattning i det fortsatta MKB-arbetet.

I tabell nedan sammanfattas de yttranden som inkommit. Skriftliga yttranden och synpunkter redovisas i sin helhet i bilagorna 5 och 6. I [bilaga 5](#) redovisas yttranden från myndigheter, i [bilaga 6](#) yttranden från verksamhetsutövare, fastighetsägare som berörs, organisationer, allmänhet samt övriga intressenter.

Redovisningen är sorterad i alfabetisk ordning efter yttrande part. Yttranden presenteras som synpunkter eller upplysningar angående projektet.

Yttrande part	Synpunkter och upplysningar
inkomna till och med 2019-04-02	
Försvarsmakten	Har inget att erinra mot att tillstånd meddelas för vattenverksamhet enligt miljöbalken gällande planerade åtgärder av Umeå hamn. Myndigheten meddelar dock behovet av att erbjudas möjlighet att delta i vidare samråd angående nyanläggning och uppgradering av kajer och färjeterminaler.
Havs- och vattenmyndigheten, HaV	Avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.
Kustbevakningen	Kustbevakningen ser mycket positivt på den utveckling av hamnområdet som aviseras i remissunderlaget. I underlaget (på sidan 16 och 18) uppges Kustbevakningen ha ett antal behov. Det anges förvisso att det är under utredning, men Kustbevakningen anser att det inte med tillräcklig tydlighet framgår att utvecklingsbehoven inte är avstämde och beslutade

	<p>inom Kustbevakningen. Kustbevakningen skulle föredra om utvecklingsbehoven uttrycks mer frikopplat från Kustbevakningen, så att det inte framstår som en "beslutad beställning" från Kustbevakningen, eller att det i vart fall uttrycks som "tänkbara framtida behov för Kustbevakningen".</p>
<p>Länsstyrelsen Västerbotten</p>	<p>Det är viktigt att det är tydligt vilka åtgärder som ansökan omfattar. Detta innefattar såväl permanenta som eventuella tillfälliga anläggningar samt rivningar. Uppställningsplatser och platser för tillfälliga upplag bör också ingå i ansökan. Åtgärderna behöver redovisas i detalj i tekniska beskrivningen och MKB:n, bl.a. med ritningar.</p> <p>Ansökan med MKB:n behöver innehålla en tidsplan med när på året ni planerar att genomföra de olika arbetena. Arbetstiderna måste också beskrivas, särskilt om det blir aktuellt med pålning, men även tider som kommer att gälla för annat bygg- och rivningsarbete inklusive transporter.</p> <p>Det är viktigt att det framgår vilka områden som ska muddras, till vilka djup samt area och volym. Det gäller både vilket djup ni planerar att muddra till och mäktigheten på sedimenten som ska muddras. Det senare är väsentligt eftersom att föroreningsinnehållet kan vara olika beroende på djup i sedimenten och det kan ha betydelse för hur omfattande miljöpåverkan blir.</p> <p>Resultat av laktester för muddermassorna behöver framgå i ansökan med MKB och ni behöver beskriva hur ni kommer att hantera muddermassorna.</p> <p>Kommer massor med olika föroreningsinnehåll hållas åtskilda och hur kommer ni att förhindra att sulfidrika sediment oxiderar?</p> <p>Ni behöver beskriva er riskanalys med avseende på hantering av muddermassor och vilka gränsvärden ni kommer att utgå från när ni avgör vilken den bästa hanteringen är. Ni behöver även redovisa alternativa förslag för hur muddermassorna ska tas omhand. Redovisningen ska innehålla en kostnadsuppskattning för de olika alternativen.</p> <p>Det är viktigt att ni utreder risken för spridning av metaller och organiska miljögifter dels genom överskottsvatten från utfyllnaderna under byggfas och från de färdiga utfyllnaderna. Skyddsåtgärder för att minska läckage behöver också beskrivas, exempelvis rening av överskottsvatten, stabilisering och tätning.</p> <p>Angående de planerade kajerna behöver ni redogöra för hur dessa ska anläggas och vilka massor som ska användas. I samrådsunderlaget anger ni två alternativa sätt att anlägga kajerna på, antingen spont- eller pålkaj. Det är viktigt att ni tydligt redogör för de olika alternativen och deras respektive miljöpåverkan. Förutom alternativ utformning behöver alternativa områden för kajerna också finnas med.</p> <p>Det är viktigt att ni även beskriver de rivningar av kajer som ni planerar och hur ni planerar att hantera rivningsmassorna. Liksom för muddermassorna behöver ni redovisa alternativa förslag för hur dessa massor ska tas omhand och en riskanalys. Massornas potentiella lakegenskaper behöver också tas med.</p> <p>Ni behöver visa att befintliga bottendynamiska förhållanden bibehålls efter dumpning och att dumpade muddermassor är av samma typ som finns på platsen (både vad gäller sedimenttyp och föroreningsinnehåll). Ni kan även behöva genomföra kemiska analyser för att t.ex. bedöma redoxförhållanden och TOC. Det är också viktigt att ni beskriver</p>

miljöns känslighet på platsen och i omgivningarna. Risken för spridning av metaller och organiska miljögifter från de dumpade muddermassorna behöver också beskrivas.

Eftersom att det förekommer föroreningar är det extra viktigt med skyddsåtgärder för att minimera grumling. Ni har angett att ni planerar att använda er av siltskärmar och ni har redogjort för att flera muddringsmetoder kan bli aktuella, t.ex. sugmuddring och muddring med miljöskopa. I MKB:n behöver ni jämföra olika metoder och redogöra för miljöpåverkan och kostnader för respektive alternativ samt vilken eller vilka metoder ni har valt och varför.

MKB:n behöver innehålla ett resonemang om ni bedömer att era planerade åtgärder för att minska grumling är tillräckliga för att minimera förorenings-spridning. D.v.s. om ni bedömer att föroreningarna är bundna till sedimentpartiklar.

Föroreningshalten i sedimenten verkar variera, men det är lite oklart hur djupt i sedimenten ni kommer att muddra. I ansökan med MKB bör det framgå hur föroreningssituationen ser ut på botten efter att muddringsarbetet är klart.

I området finns en fiberbank och fiberrika sediment som avsatts utanför SCA Packaging. Strax norr om Norra kajen som ni planerar att rusta upp har fiberrika sediment påträffats. Framför allt de fiberrika sedimenten är inte helt avgränsade och ni behöver därför särskilt undersöka om det finns fiberrika sediment där ni planerar att muddra i farleden och där ni planerar att anlägga kajer.

Föroreningsinnehållet i massorna som ska muddras behöver beskrivas. Halter behöver presenteras för varje prov och ämne och jämföras med effektbaserade gränsvärden när sådana finns.

Vid samrådsmötet efterfrågade ni vilka metoder vi helst ser att ni använder vid effektbaserade bedömningar. Det är ingen särskild metod utan ni jämför era mätdata med gränsvärdena i föreskriften. Vissa beräkningar krävs, men dessa beskrivs i föreskriften.

Ni behöver på ett tydligt sätt beskriva hur verksamheterna påverkar status och inverkar på möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten på kort och lång sikt.

Ni framförde under samrådsmötet att ni gärna tar emot synpunkter på vilken modell för beräkningar av utsläpp till luft som vi förordar. Vi vill poängtera att ni naturligtvis kan välja den modell som ni själva anser ger det mest rättvisa resultatet i detta fall och att det finns flera modeller att välja mellan. Den mest vedertagna och använda modellen är dock SIMAIR från SMHI.

Ni har för avsikt att dela upp de planerade om- och utbyggnationerna i två etapper och lämna in två ansökningar om tillstånd till Mark- och miljödomstolen. Det är inte helt tydligt hur ni har tänkt er uppdelningen, men vi bedömer att det är viktigt att ni presenterar underlag även för de åtgärder som inte innefattas i den specifika ansökan, men som ingår i projektet. Ni bör även presentera relevanta uppgifter om de ytterligare muddringar som planeras i farleden, men som inte ingår i det här samrådet.

Ansökan ska innehålla ett utkast till kontrollprogram.

	<p>När ni beskriver påverkan på djur och växter behöver ni innefatta såväl direkta som indirekta effekter samt hur långvariga konsekvenserna förväntas bli.</p> <p>Ni anger att byggnationerna inte bedöms påverka vandrande fiskars förutsättningar att nå lek område i älven. Detta är viktigt att ni utvecklar eftersom att det är en känslig passage förbi hamnen.</p> <p>Det är viktigt att transporter inom och till området beskrivs ordentligt. Även påverkan från transporter och buller är viktigt att det beskrivs.</p> <p>Som vid alla typer av åtgärder ska arbetet omedelbart avbrytas om en fornlämning påträffas och den som leder arbetet ska kontakta oss.</p>
Luftfartsverket	<p>Vill få bekräftat att den här ansökan inte gäller byggnader över 20m och har fått bekräftat att det inte ingår i den här ansökan. På kajplanerna kommer dock belysningsmaster som är över 20m att byggas. Dessa planer kommer i det skedet att skickas på remiss både till Sjöfartsverk och Luftfartsverk.</p> <p>De avstår att yttra sig i det här läget.</p>
Miljö- och hälsoskyddsnämnden (Umeå kommun)	<p>Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att enbart muddermassor med låga halter (M1-massor) av föroreningar kan dumpas på dumpningsplatsen i havet.</p> <p>Förordar att förorenat sediment ska sug- eller frysmuddras.</p> <p>Planerat arbete ska genomföras på så sätt att miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster inte försämras.</p> <p>Förekomst av kväverester i sprängmassor tillförda området ska beaktas.</p>
Myndigheten för skydd och beredskap, MSB	<p>Avstår från att yttra sig i samrådet</p>
Naturskyddsföreningen	<p>Hela området är sedan många år påverkat av ett flertal verksamheter. Vissa tillstånd finns redan för ett antal verksamheter.</p> <p>Naturskyddsföreningen anser att området både på land och i vatten, som helhet, borde omprövas enligt Miljöbalken. En heltäckande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, bör göras för alla nuvarande och tillkommande verksamheter. Först på det sättet kan en helhetsbedömning göras och planer och åtgärder upprättas för hela hamnområdet inklusive omgivande havsområden. Alla biologiska och kemiska undersökningar bör uppdateras och fördjupas.</p> <p>Miljökonsekvensbeskrivningen bör anpassas bl a till Sveriges miljömål och de miljö kvalitetsnormer som berör verksamheterna.</p> <p>Noggranna miljösäkerhetsåtgärder måste upprättas vid muddring i området. Särskilt problemet med grumling av omgivande vattenområden med påverkan på fisk och annan biota måste beaktas. Behandlade muddringsmassor bör i första hand kunna användas för att utöka landarealen med kullar, vallar, dammar och våtmarker osv för att utöka den strukturella mångfalden i området. På detta sätt skulle många land- och vattenlevande växt- och djurarter kunna etablera sig i området. Redan nu är området</p>

	<p>mycket välbesökt av rastande land- och sjöfåglar. Detaljplanera gärna hela området med hjälp av landskapsarkitekter och biologer.</p> <p>Tippning av muddermassor i s.k. djuphålur i havet anser vi att vara helt förkastligt för det biologiska livet på lång sikt. Utred därför istället hur muddringsmassor kan användas för att utveckla de topografiska förhållandena med grunda vattenbiotoper och omväxlande landbiotoper med rik vegetation. Försök alltså skapa en totalmiljö välkomnade för både mänsklig verksamhet och växter och djur.</p> <p>Naturskyddsföreningen anser att Umeå kommun bör planera och utveckla ett natur- och miljöanpassat hamnområde integrerat med de industriella och kommunikativa verksamheter som måste finnas i området. Gör alltså Umeå hamn i Holmsund till ett föredöme för ett hamnområde Sverige!</p>
Naturvårdsverket	Avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.
Obbola fisk AB	<p>Obbola Fisk AB bedriver yrkesfiske med fasta redskap i älvmyrningen på ön Lillbådan i Obbola Långskär i Obbola och Holma i Holmsund.</p> <p>Vi fiskar from juni-november. Om fisket och redskapen påverkas negativt i samband med vattenarbetena förväntar vi oss att Umeå Hamn ersätter Obbola Fisk för eventuella skador på fiskeriverksamheten.</p>
Patholmsvikens båtklubb	<p>Ur översända samrådshandlingar framgår att stora förändringar är tänkta att genomföras i hamnen och anses ha betydande miljöpåverkan. Borde då inte hela hamnverksamheten omprövas enligt miljöbalken?</p> <p>En heltäckande miljökonsekvensbeskrivning bör genomföras för alla dagens och tillkommande verksamheter. Alla biologiska och kemiska undersökningar bör uppdateras och fördjupas.</p> <p>Dumpning av muddermassor på allmänt vatten, var?</p> <p>Föroreningsinnehåll i sedimenten som ska muddras?</p> <p>Noggranna miljösäkerhetsåtgärder måste upprättas vid muddring i området.</p> <p>Med de muddringsmetoder som beskrivits ifrågasättes om det överhuvudtaget är tillåtligt. Vid liknande muddringar har t ex i Värtahamnen, frysmuddring behövt tillämpas. Likaså var dessa massor tillåts dumpas? Inte i vatten. De ska normalt deponeras särskilt och destrueras.</p> <p>Inom fritidsbåtlivet ska båtar med dessa föroreningar om upptäckta båtbottnfärger i första hand destrueras och får inte ens sjösättas. De kan dock få saneras ned till skrovets ytor och med stora säkerhetsåtgärder så att inte färgrester sprids och skadar miljö och personer.</p> <p>Hur ser sjömätningar ut 2019?</p> <p>Hur ser ytvatten kemisk status Österfjärden ut, påverkan?</p>

	<p>Störningar under byggskedet, transport av massor? Grumling? Djurliv? T ex fågelliv kring hamnen.</p> <p>Omfattas hamnen av KMV (kraftigt modifierade vatten)?</p> <p>Jag deltar gärna del i kommande informationer kring om- och utbyggnad av Umeå Hamn.</p>
<p>Salteriet Byviken</p>	<p>Med de tidigare arbetena som förekommit inom hamnområdet sedan 80talet i färskt minne och de problem dessa har medfört för fisket så är vi djupt oroade för vad de nu planerade arbetena skall påverka fisket.</p> <p>De nu planerade arbetena är långt mer omfattande än vad de tidigare varit. En del av arbetena är i direkt anslutning till mina fiskevatten. Tidsplanen för arbetena är svårt att få fram från underlaget men vi förutsätter att de arbeten som kan störa fisket är planerade när inget fiske bedrivs.</p> <p>För Salteriet AB är Fiskeplats 1 Långhalsudden den i särklass viktigaste fiskeplatsen och mycket av era arbeten är i direkt anslutning till denna plats. Om muddringsarbetena skulle utföras under denna period skulle detta innebära en direkt katastrof för företaget.</p> <p>Även nätfisket på hösten och senhösten skulle nog bli omöjligt om arbetena skulle utföras under denna tiden. Nätfisket på våren bedrivs mestadels ovanför "bron" och skulle nog inte påverkas.</p> <p>Hur fiskeplatserna eller nätfisket påverkas långsiktigt med förstörda bottnar eller ändrade strömförhållanden är också något som oroar.</p> <p>Fisket på fiskeplats 1 bedrivs från 1/6 till 15/10 och fiskeplats 25 bedrivs 12/6 till september.</p>
<p>SGI</p>	<p>SGI välkomnar att sedimentens föroreningsgrad ska undersökas vidare.</p> <p>Eftersom de hittills erhållna resultaten visar på att sedimenten är förorenade (klass 4 och 5) förutsätter SGI att de muddrade sedimenten omhändertas i samråd med tillsynsmyndigheten samt att ett kontrollprogram upprättas för sedimenten och även för fyllnadsmassorna.</p> <p>För att minska förorenings spridning från sedimenten rekommenderar SGI att ett kontrollprogram upprättas även för att kontrollera grumlingen under pålning/spontning och muddring samt att en åtgärdsplan tas fram för att användas i de eventuella fall då grumlingen överskrider tillåtna gränsvärden.</p> <p>I handlingen anges att det sannolikt behövs en dumpningsplats för de muddringsmassor som inte kan nyttiggöras. SGI är tveksam till en sådan masshantering. Vi vill i sammanhanget rekommendera rapport 2018:19 (Muddring och hantering av muddermassor. Vägledning och kunskapsunderlag för tillämpningen av 11 och 15 kap. miljöbalken). I rapporten framgår att dumpning i första hand är ett alternativ för massor som inte är förorenade och att förorenade sediment normalt inte dumpas.</p> <p>SGI rekommenderar att HaV:s rapport efterföljs i tillämpliga delar.</p>

BILAGA B1

SGU	<p>Enligt SGUs rekommendationer om muddring och deponering av muddermassor i havet (2012-10-03) bör, i det fall höga halter av miljögifter (klass 5 i enlighet med Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och högre) konstateras, de starkt förorenade sedimentskikten avlägsnas och behandlas på land enligt reglerna för miljöfarligt avfall/förorenad mark innan det egentliga muddringsarbetet påbörjas.</p> <p>Material som dumpas ska vara fritt från föroreningar och av samma typ som det naturligt förekommande på botten.</p> <p>I HaVs rapporter Handläggning av en dumpningsdispens – Vad ska man tänka på? (2015:28) och Muddring och hantering av muddermassor (2018:19) ges ytterligare information inför muddring och dumpning av muddermassor.</p>
Sjöfartsverket	<p>De allmänna farlederna av riksintresse kl.1 nr 730 leder till/från Umeå hamn, kl.1 nr 731 och 733 till/från färjeterminalen. Umeå hamn är enligt SJÖFS 2013:4 upptagen som allmän hamn och är av Trafikverket utpekad som riksintresse samt av EU prioriterad som en "Comprehensive port".</p> <p>Farlederna med tillhörande sjösäkersanordningar till/från Umeå hamn har under denna vecka (V12) simulerats vid sjöfartsverkets simulator på Lindholmen i Göteborg.</p> <p>Samråd ska ske med Sjöfartsverket, lotsområde Luleå samt Transportstyrelsen, Sjö och luftfartsavdelningen inför slutlig utformning av kaj (dykdalb, pollare, avfending m.m.), för att belysa risker, kritiska passager, såväl under som efter att anläggningsarbeten är utförda.</p> <p>Samråd ska även ske med Sjöfartsverket, lotsområde Luleå innan anläggningsarbeten påbörjas, för att belysa risker, genomlysna planer, aktuella- och uppkomna frågor.</p> <p>Sjöfartsverket noterar att rådighet för den tilltänkta dumpningsplatsen kommer att sökas hos Kammarkollegiet.</p> <p>Vid planering av fasta belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.</p> <p>Utmärkning av området för sjöfarten ska ske i enlighet med Transportstyrelsens anvisningar. Tillstånd till utmärkning beslutas av Transportstyrelsen efter särskild ansökan.</p> <p>Senast sex (6) veckor före anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas, ska detta meddelas till Sjöfartsverket, lotsområde Luleå samt till Ufs-redaktionen för information till sjöfarten via ordinarie informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över omfattning och tidplan samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken.</p> <p>Efter genomfört arbete ska alla förändringar i bottentopografi vad gäller muddringsområde sjömätas enligt internationell sjömättningsstandard FSIS-44. Även andra förändringar av information som anges i sjökort såsom kajer, pirar, bryggor, strandlinje och utfyllnadsområden ska geodetiskt bestämmas i SweRef 99 TM och rapporteras in via Ufs-redaktionen.</p>

	Före och efter avslutat arbete ska bottentopografi på tippningsområdet sjömätas enligt sjömätningsstandard FSIS-44 och rapporteras in till Ufs-redaktionen för rättelse av sjökort.
Statens maritima och transporthistoriska museer	<p>Det finns inga uppgifter om påträffade fornlämningar inom de vattenområden som ingår i det planerade arbetet. Området har dock inte tidigare karterats med avseende på arkeologiska lämningar. Det går inte att utesluta att det kan finnas fornlämningar i det vattenområde som omfattas av det planerade arbetet.</p> <p>SMTM anser att en arkeologisk utredning bör utföras i form av en geofysisk kartering med efterföljande marin arkeologisk granskning. För att få rätt resultat bör datainsamlingen göras med syftet att fastställa om arkeologiska lämningar finns inom området och marin arkeologisk expertis bör delta redan vid datainsamlingen.</p>
Torbjörn West, Obbola	<p>Synpunkter angående utbyggnad av Umeå hamn och dumpning av material i djuphål utanför Umeå.</p> <p>Jag har en synpunkt och funderingar på hur vattenkvaliteten ska bli och hur fisk kommer att reagera på detta.</p> <p>Är själv licensfiskare i detta område. Fiskar lax juni juli och fiskar sik på Lövöbyamännen vatten och Nygrundet.</p> <p>Så min oro är hur detta kommer att påverka fiskevattnet för mig och andra fiskare i området.</p>
Transportstyrelsen	<p>Transportstyrelsen har inget att invända mot ansökan ur sjösäkerhetssynpunkt och vi delar Umeå Hamns syn på tidigare och framtida utveckling av sjöfarten där vi ser en ökning av gods samt att fartygen blir allt större. Vi ser positivt på de satsningar som görs i Umeå hamn för att möjliggöra morgondagens transporter.</p> <p>Vi vill dock ta tillfället i akt och informera om att en tillfällig avlysning av området bör ske under anläggningsarbeten. Detta med avsikt att förhindra obehöriga att via sjövägen oavsiktligt komma in i området. Ansökan om avlysning hanteras av Länsstyrelsen.</p>
Umeå Energi	Inget att erinra mot den planerade om- och tillbyggnaden
Umeå kommun	Umeå kommun som ägare av fastigheterna Fjällsippan 4, 8 och 9 samt Umeå Holmsund 2:1, 2:50, 5:1, 5:16, 5:17, 5:20, 5:36, 5:40, 5:83, 6:19 och 7:103, har i det här skedet inga synpunkter gällande samrådshandlingarna för Umeå hamn.

**UNDERLAG FÖR SAMRÅD ENLIGT
MILJÖBALKEN ANGÅENDE OM- OCH
UTBYGGNAD AV UMEÅ HAMN**

2019-01-24 reviderad 2019-02-25

Bilaga 1

Innehåll

1. Administrativa uppgifter	3
2. Orientering	3
2.1. Planerade anläggningar.....	4
2.2. Bestämmelser	6
2.3. Tidigare prövningar	6
2.4. Syftet med samrådet.....	6
2.5. Samrådskretsen.....	7
2.6. Geografisk avgränsning av miljökonsekvenser	8
2.7. Planförhållanden	9
3. Hamnområdet och omgivningarna	10
3.1. Riksintressen	10
3.2. Mark, grundvatten och brunnar.....	11
3.3. Ytvatten.....	12
3.4. Naturmiljö.....	14
3.5. Kulturmiljö	14
3.6. Fornlämningar.....	14
3.7. Strandskydd	14
3.8. Övrigt	14
4. Planerad verksamhet.....	14
4.1. Prövningens omfattning	14
4.2. Rådighet.....	15
4.3. Planerade anläggningar och arbeten	15
4.4. Kajanläggningar	15
4.5. Muddring	17
4.6. Föroreningsinnehåll i sediment.....	18
4.7. Dumpningsplats	18
4.8. Utfyllnader.....	20
4.9. Utfyllnadsmassor	21
4.10. Tidplan	21
4.11. 0-alternativet	23
4.12. Alternativ lokalisering.....	23
4.13. Alternativ utformning.....	23

5. Miljökonsekvenser	23
5.1. Påverkan på vattenrecipienten	23
5.2. Påverkan på grundvatten.....	24
5.3. Naturmiljö.....	24
5.4. Buller.....	24
5.5. Utsläpp till luft	24
5.6. Påverkan på riksintressen	24
6. Miljökvalitetsnormer	24
7. Sammanvägd bedömning.....	25
7.1. Huvudsakliga miljökonsekvenser	25
7.2. Bedömning av betydande miljöpåverkan.....	26
7.3. Lokalisering samt åtgärdens utmärkande egenskaper, miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	26
7.4. Fortsatt MKB-arbete	27
7.5. Föreslagen innehållsförteckning	27
8. Referenser	29

Ritning

Ritning muddringsområden.

Bilagor

Förteckning över fiskelotter.

PM Resultat av provtagning på sediment.

Publiceringstillstånd allmänna kartor; erfordras ej

Publiceringstillstånd fastighetskarta; 2019-1-05683

Publiceringstillstånd sjökort; 18-04662

1. Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare

Umeå Hamn

Org. nr; 556366-0355

Kontaktperson tekniska frågor Viktoria Larsson, tel: 090-16 32 89, mobil: 070-617 32 89

Koordinater

SWEREF 99 TM

N:7074163 E:764024

Ombud

Ulrika Sundin Bonnedahl

Rikard Setterlid

Konsulter

Factum Miljökonsult, Göran Bergström

ÅF Infrastructure AB, Lina Fagerman

2. Orientering

Hamnområdet har en historik från 1800-talet, då större fartyg inte kunde gå upp i älven till Umeå, utan ankrade vid Småholmssundet (Holmsund). I samband med industrialiseringen kom Holmsunds och Sandviks Sågverk att nyttja Djupviken i norra delen av Holmsunds samhälle för hamnändamål. 1919 anlades Umeå uthamn söder om dåvarande Holmsunds sågverk. Hamnen har därefter successivt utvecklats i sydlig riktning. En expansionsfas var under 1950–60-talet då oljehamnen tillkom. Under denna period byggdes Stomorrfors Kraftverk vilket innebar att sprängsten från bygget kunde nyttjas för vallar inom vilka utfyllnad gjordes för att skapa nya hamnområden.

Hamnområdet omfattar idag 92 ha. Hamnområdet ligger inom fastigheten Holmsund 2:65. Muddring kommer att ske förutom inom den nämnda fastigheten även inom fastigheten Umeå Hamn s:1. Planerad utfyllnad av vattenområde mellan järnvägen och väg E12 ligger inom fastigheten Holmsund 2:66.



Figur 1. Umeå hamn från norr. Källa Umeå Hamn AB

Verksamheten vid Umeå hamn har utvecklats positivt under ett antal år. Förutom att godsmängderna generellt har ökat har andelen containergods via hamnen ökat. Hamnen används bland annat för utskeppning av kraftliner som produceras vid SCA Obbola. SCA Obbola har utarbetat underlag inför en planerad produktionsökning av liner. En sådan produktionsökning ställer krav på utökad kapacitet i hamnen.

Samtidigt har en utveckling skett på fartygen, så att dessa har blivit större och har förutom ökad längd och bredd även ett större djupgående. För att kunna möta det ökade flödet och uppgradera de befintliga kajernas standard och bärighet, behöver ombyggnationer göras.

2.1. Planerade anläggningar

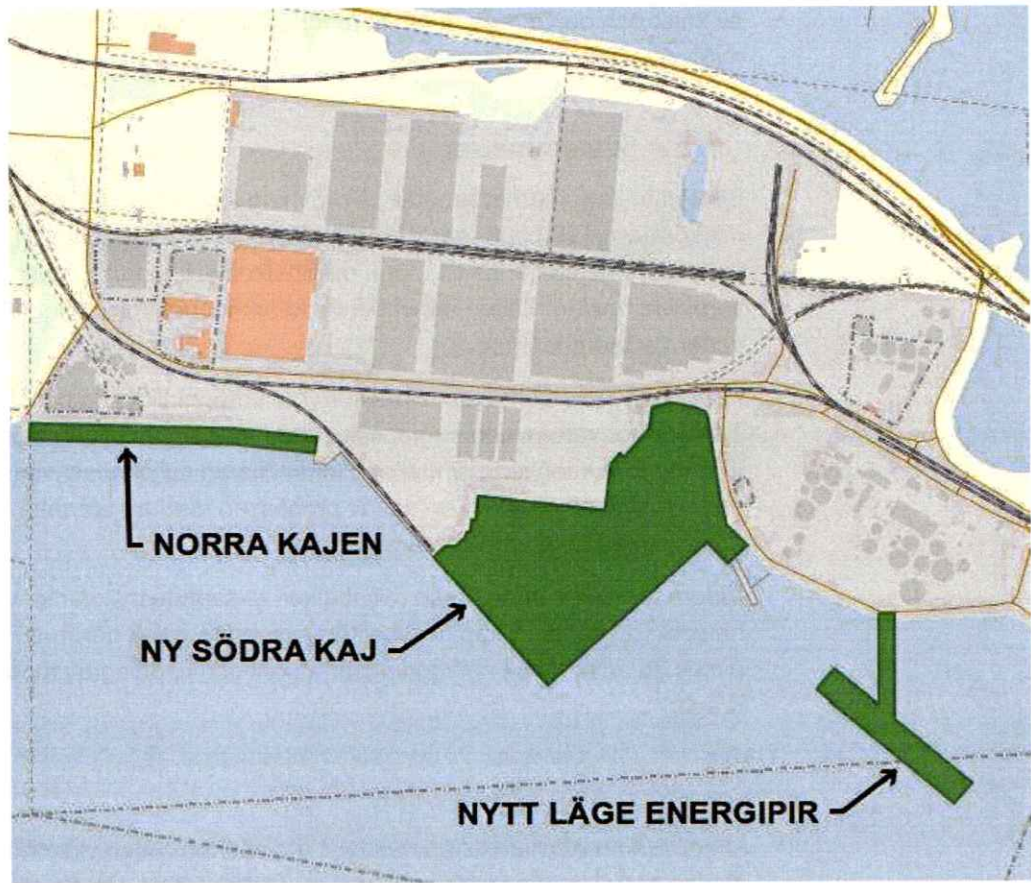
Följande anläggningsdelar avses att nyanläggas;

- Energikaj med piranslutning till land.
- Utbyggnad av Södra kajen.

Följande anläggningsdelar kommer att uppgraderas avseende standard;

- Norra kajen.
- Färjeterminalen

För att möjliggöra dessa anläggningsarbeten erfordras såvitt kan bedömas i dagsläget muddringsarbeten utanför kajerna, under befintliga kajkonstruktioner och i hamnens vattenområde. Läget för de tillkommande kajerna och den befintliga norra kajen, samt muddringsområden framgår av Figur 2 samt *ritning muddringsområden*.



Figur 2. Norra delen av hamnområdet med planerade byggnationer.

Byggandet av kajerna kommer att erfordra sprängstensmassor, bl. a. för erosionsskydd, samt massor för kajytorna.

Den ökade verksamheten innebär även att ytorna för hanteringen av godset vid hamnen behöver utökas. Detta innebär att utfyllnader behöver ske av befintliga vattenytor, för att expandera verksamhetsområdet, på samma sätt som har skett under hela den tid som hamnen funnits. Utfyllnader behöver ske av vattenytor inom landområdet bl.a. i anslutning till SCA:s returpappershantering i norr, nordväst om Fodercentralen samt det södra invallade vattenområdet även benämnt lagunen.

Om- och utbyggnationer kommer att göras vid den befintliga färjeterminalen, för att klara anlöp av den nya Finlandsfärjan.

För utfyllnad avses överskottsmassor från byggprojekt, bl. a. den första delen av Norrbotniabanan att nyttjas. Massorna består av sprängstensmassor och moränmassor. Fordonstransporter för de massor som kommer från Norrbotniabanan kommer att gå via väg E12. Användandet av moränmassor kan komma att klassas som avfall vilka används för anläggningsändamål.

De planerade arbetena bedöms av sökande vara av sådan karaktär att de omfattas av begreppet betydande miljöpåverkan. Hav och vattenmyndigheten har i dokument, bilaga med Dnr 2906-17, gjort tolkningar av MKB-direktivets Bilaga 1 och funnit att anläggning



av kajer och de vattenarbeten som förknippade med dessa innebär en betydande miljöpåverkan.

2.2. Bestämmelser

Bestämmelser med avseende på prövning av miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken (1998:808) samt i miljöprövningsförordningen (2013:251). Bestämmelser om vattenverksamhet finns i 11 kap. miljöbalken (1998:808), samt i lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet och förordningen (1998:1388) om vattenverksamhet m.m.

För vattenverksamhet krävs det som huvudregel tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Tillstånd för vattenverksamhet söks hos mark- och miljödomstolen. En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap. miljöbalken. Som en del av processen med att utarbeta en MKB är att hålla samråd med dem som kan antas bli berörda.

Vidare förväntas även 9 kap miljöbalken avseende miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd samt 15 kap miljöbalken avseende avfall beröras i detta ärende då avfall avses att användas i anläggningsändamål och tippning av muddermassor kan komma ifråga.

2.3. Tidigare prövningar

Umeå Hamn AB har tillstånd att fylla ut vattenområden vid Hillskär, i anslutning till Fodercentralen genom domar i målen, M 700-99, M 146-05. Av dom M700-99 framgår att "Tillstånd till utfyllnaderna har meddelats etappvis i en rad vattendomar under 1960-talet. Vidare har vissa icke tillståndsgivna arbeten inom området lagligförklarats i dom den 13 december 1985, DVA 31/85. "

För utfyllnad av vattenområdet väster om väg E12 i höjd med oljedepåområdet har tillstånd lämnats genom dom i mål M 2681-10.

Umeå kommun har lämnats tillstånd för utfyllnad av vattenområdet vid Umeå hamn, Holmsund 2.65. Mål M 1175-18. Tillståndet gäller under förutsättning att liggande förslag till detaljplan antages och vinner laga kraft. Syftet med tillståndet är att skapa en rundkörningsslinga sydväst om kustbevakningen

Umeå Hamn AB har tidigare haft tillstånd till utfyllnad av den s k lagunen. Tillstånd till utfyllnad av 430 000 m³ massor i vattenområdet som begränsas av vattenområdet mellan Lilltruthällan och Stortruthällan lämnades i dom daterad 2006-06-30, Mål M 772-05.

2.4. Syftet med samrådet

Enligt miljöbalkens bestämmelser (6 kap 4§ MB) ska samråd hållas med de myndigheter och särskilt berörda, som kan komma att beröras av planerad verksamhet, samt övriga intressenter. Samrådet syftar till att i ett tidigt skede inhämta synpunkter om planerad verksamhet.

Inkomna synpunkter kommer att belysas i de kommande ansökningshandlingarna.

Detta samrådsunderlag utgör underlag inför samrådet och kommande ansökan för verksamhet inom fastigheterna Holmsund 2:65, Holmsund 2:66 och Umeå Hamn s:1. Samrådsunderlaget innehåller information om de planerade arbetena samt förutsedd miljöpåverkan för planerad verksamhet.

2.5. Samrådskretsen

Samråd avses att genomföras med nedan redovisade myndigheter och organisationer m fl.

Myndigheter

Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Kammarkollegiet, Transportstyrelsen, Luftfartsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarsmakten, Riksantikvarieämbetet, Västerbottens Museum, Statens Maritima och Transporthistoriska Museum, Statens geotekniska institut, (SGI) och Sveriges geologiska undersökning (SGU).

Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Umeå kommun, Miljö- och hälsoskydds nämnden.

Umeåregionens brandförsvär.

Fastighetsägare

Umeå Hamn AB ägare av berörd fastighet Holmsund 2:65.

Kommanditbolaget Holmsund 2:66, ägare av berörd fastighet Holmsund 2:66

Umeå kommun såsom ägare av Fjällsippan 4, 8 och 9, Umeå Holmsund 2:1, 2:50, 5:1, 5:16, 5:17, 5:20, 5:36, 5:40, 5:83, 6:19 och 7:103, vilka fastigheter har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1*.

Djurskyddet Västerbotten, såsom ägare av Holmsund 5:11, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1*.

Hjördis Kristina Jonsson, såsom delägare av Holmsund 5:18, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1*.

Kurt Sigfrid Jonsson, såsom delägare av Holmsund 5:18, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1*.

Niklas Satish Näslund, såsom delägare av Holmsund 5:32 och 5:33, vilken fastighet har andel i berörd fastighet Umeå Hamn s:1*.

Lövö bys samfällighetsförening som förvaltare av alla samfälligheter som vid laga skifte för Lövö by 1880 avsatts som gemensamma för skifteslaget.

*) Oklarhet råder huruvida Umeå Hamn s:1 förvaltas av Lövö bys samfällighetsförening

Intresseorganisationer

Naturskyddsföreningen Västerbotten, Patholmsvikens båtklubb, Västerbottens Ornitologiska förening, Sportfiskarna Västerbotten.

Verksamhetsutövare



Lövö bys fiskelotter, Obbola Fisk AB, Salteriet Byviken AB, Brunnspecialisten, Kvarkenhamnar AB, Umeå Hamn AB, Umeå kommun, Kvarkenvinden 1, Umeå Energi AB, CEMENTA, Circle-K, Västerbottens Fodercentral, Stena Recycling, Kustbevakningen, Lantmännen, NLC Ferry, Tullen, Ragn-Sells, SCA Logistics, Västerbotten Fisk, Nynas AB, Lundstams, Sjömanshemmet och Konstvägen sju älvar.

Fiskelottsinnehavare, se bilaga.

Allmänheten

Allmänheten informeras genom annonser i tidningarna Västerbottens Folkblad, Västerbottens Kuriren.

2.6. Geografisk avgränsning av miljökonsekvenser

Följande geografiska avgränsning av miljökonsekvenser avseende respektive påverkansväg (influensområde) föreslås:

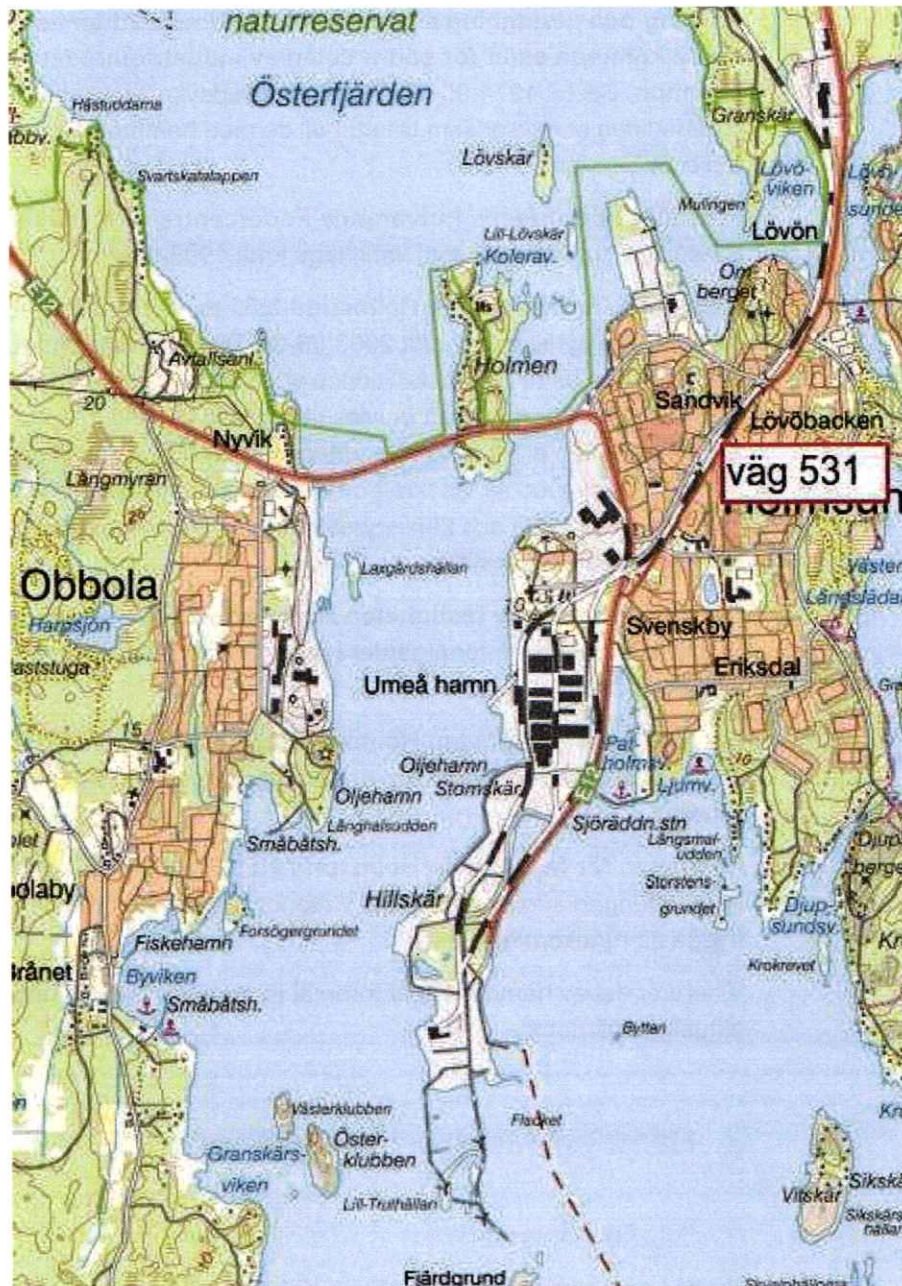
Influens på vattenområde hamn, Avgränsas i norr till bron mellan Obbola och Holmsund samt i söder till fyren Storbränningen.

Påverkan på vattenområde vid dumpningsplatsen, 1 sjömil från dumpningsplatsens yttre gräns i samtliga riktningar. Påverkan beskrivs såväl vid själva dumpningsförfarandet som den långsiktiga påverkan.

Utsläpp till luft. Avgränsas till byggrelaterade fordonsrörelser genom Holmsunds och Obbola samhällen för vägtransporter och för muddringsverksamhet till hamnområdet med avgränsning till den sydligaste delen av hamnområdet. Influensområdet avseende luftmiljö redovisas till en sådan nivå att bidraget från de utsläpp som härrör från projektet är så små att de överskuggas av andra källor.

Vägsträckor som omfattas av beräkningar avseende buller och utsläpp till luft är;

- Väg E12 från hamnen genom Holmsund tills bebyggelse genom Obbola har passerats.
- Holmsundsvägen, väg 531, från korsningen med väg E12 och norrut till dess att industriområden vid Lövön har passerats.



Figur 3. Vägsträckor där beräkningar görs.

2.7. Planförhållanden

Följande planer har antagits avseende hamnområdet;

Stadsplan för Umeå uthamns område i Holmsunds köping. Resolution av Länsstyrelsen 11 december 1967. Av plankartan framgår användningen av de olika delområden inom hamnen.

Utvidgning och ändring av stadsplan för södra delen av industriområdet, Holmsunds köping, Västerbottens län. Antagen av länsstyrelsen i Västerbotten 16/10 1967. Planen anger att hamnen är avsatt som område för storindustriändamål.

Ändring och utvidgning av stadsplan för Umeå Uthamnsområde vid Holmsund, Umeå kommun samt för södra delen av industriområdet inom Holmsunds kommun. Beslut 1974-05-13. Planens huvudsyfte är att skapa en lämplig trafikled till färjehamnen samtidigt som tillfarter till de med hamnrörelsen samhöriga verksamheter regleras.

Plan för Foderringens (nuvarande Fodercentralens) utökade verksamhetsområde. Umeå kommuns beslut som vann laga kraft 1996-11-26.

Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m. fl. (Umeå Uthamn). Planen antaget genom Länsstyrelsens beslut 2003-06-04. Planen avser området vid färjeterminalen och del längs den östra pirkonstruktionen vid "lagunen". Länsstyrelsen har i sitt beslut förklarat att det är rimligt att en viss utbyggnad av vindkraft kan förenas med utveckling av hamnen utan att utnyttjandet påtagligt försvåras. Detaljplanen omöjliggör i sig inte en framtida utbyggnad av vindkraft men förutsätter en samordning med utvecklingen av hamnverksamheten och Länsstyrelsen finner det naturligt att det sker på hamnverksamhetens villkor.

Detaljplan för del av fastigheten Holmsund 2:65. Planen vann lagakraft 2004-11-16. Planen utarbetades inför åtgärder i mark och vattenområde inför byggande av kaj vid Gustafs Udde.

Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m fl. Planbeslutet vann laga kraft 2011-10-26. Planen avser ändringar för att göra utbyggnad av järnväg och ny väg E12 vid Umeå Uthamn.

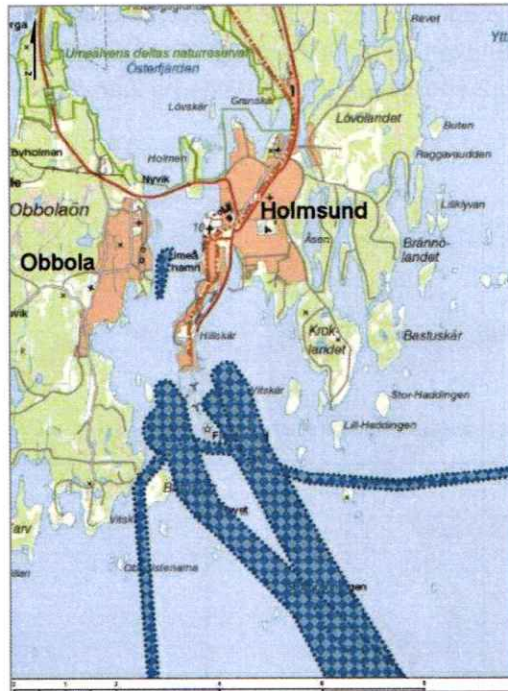
Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 Planbeslutet vann lagakraft 2019-01-14. Planändringen avser utfyllnad av vattenområdet söder om kustbevakningen i syfte att bygga en rundkörningsväg.

Vidare är del av hamnområdet föremål för pågående planändring avseende de nu aktuella åtgärderna

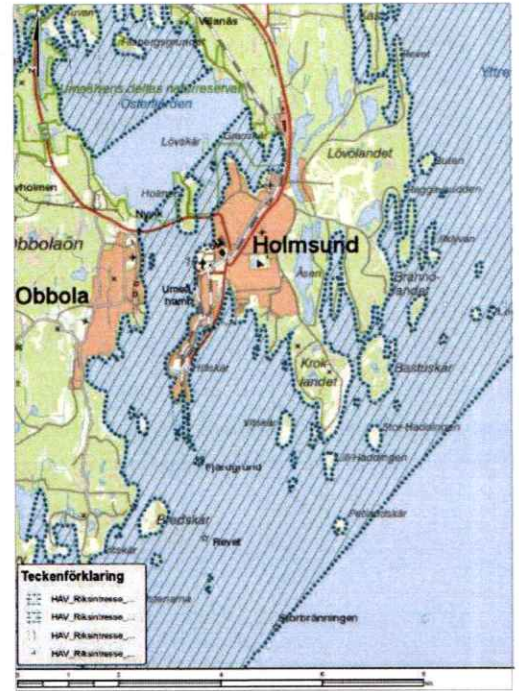
3. Hamnområdet och omgivningarna

3.1. Riksintressen

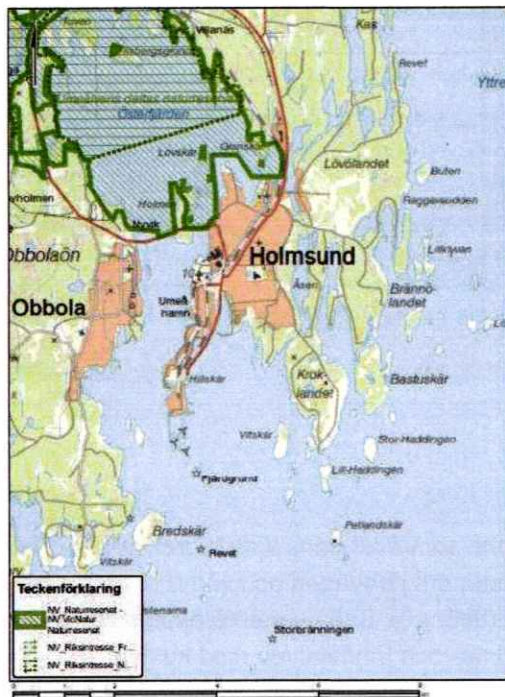
Umeå hamn och farleden från fyren Väktaren till hamnen är klassade som riksintresse för kommunikationer (figur 4). Järnvägen till hamnen och i hamnområdet är klassad som riksintresse (figur 4). Området kring Ume Älvs mynning och i havet utanför är klassat som riksintresse yrkesfiske (figur 5). Ume Älv något norr om bron mellan Obbola och Holmsund är klassad som riksintresse för friluftsliv. Omedelbart norr om bron ligger Umeälvens deltas naturreservat, vilket även klassat som Natura 2000-område och ingår i skyddade våtmarker enligt Ramsarkonventionen (figur 6).



Figur 4. Riksintresse järnväg och sjöfart.



Figur 5. Riksintresse yrkesfiske.



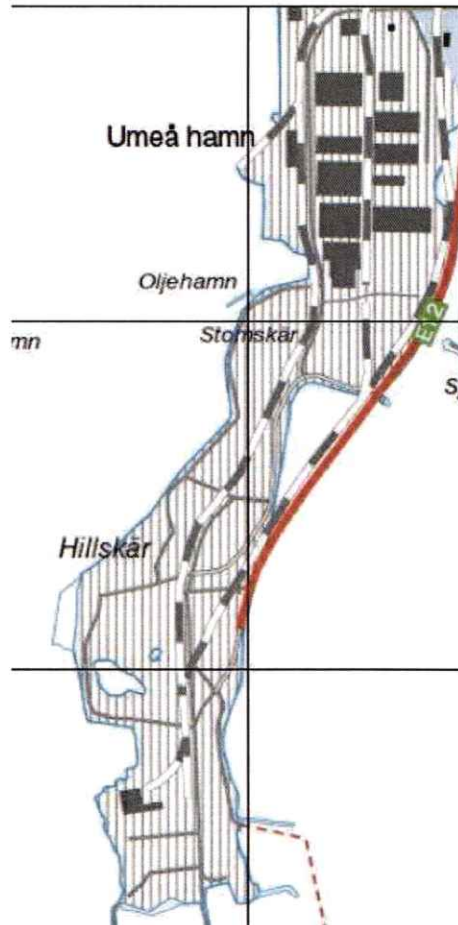
Figur 6. Riksintresse friluftsliv och Naturservat.

3.2. Mark, grundvatten och brunnar

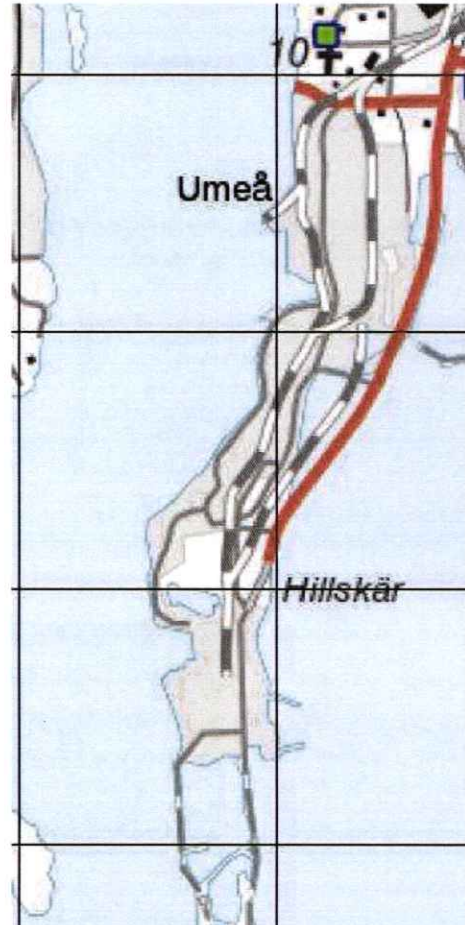
Hamnen utgörs av ett utfyllt område där grundvattnet kommunicerar med havets yta (figur 7). Befintliga fyllnadsmassor har olika ursprung, en del har hämtats från

Umeå Hamn

muddringar i älven medan andra utgörs av massor som har tillförts i samband med byggaktiviteter. Grundvattnet är inte lämpligt för uttag till vattenförsörjning. Norr om hamnområdet finns 2 energibrunnar vid Västerbacken (figur 8). Dessa är borrade > 100 m i berg.



Figur 7. Rasterat område utgörs av fyllning. © Sveriges geologiska undersökning.



Figur 8. Grundvatten och brunnar. © Sveriges geologiska undersökning.

3.3. Ytvatten

Väster om verksamhetsområdet finns vattenförekomsten Österfjärden, SE634200-202033 (figur 9). Öster om järnvägen och väg E12 ligger Fjärdgrundsområdet, SE636570-203590 (figur 10). Båda vattenförekomsterna ligger i åtgärdsområdet Södra Bottenviken kust, Ume- och Vindelälven med kustvatten.

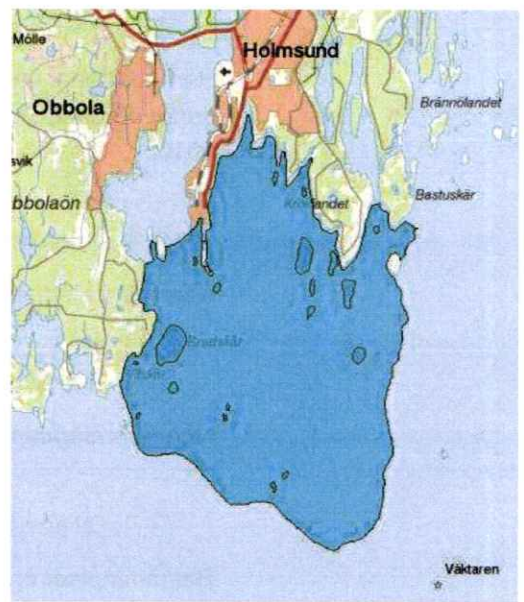
Österfjärden uppnår ej god kemisk ytvattenstatus till följd av bromerade difenyletrar och kvicksilver. Den ekologiska statusen är måttlig.

Vattenområdet öster om fyren Väktaren S n Kvarkens kustvatten, SE633550-200700 (figur 11) uppnår måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Betydande påverkanskällor är förorenade områden och atmosfärisk deposition. Risk föreligger att god kemisk status inte kan uppnås 2021.

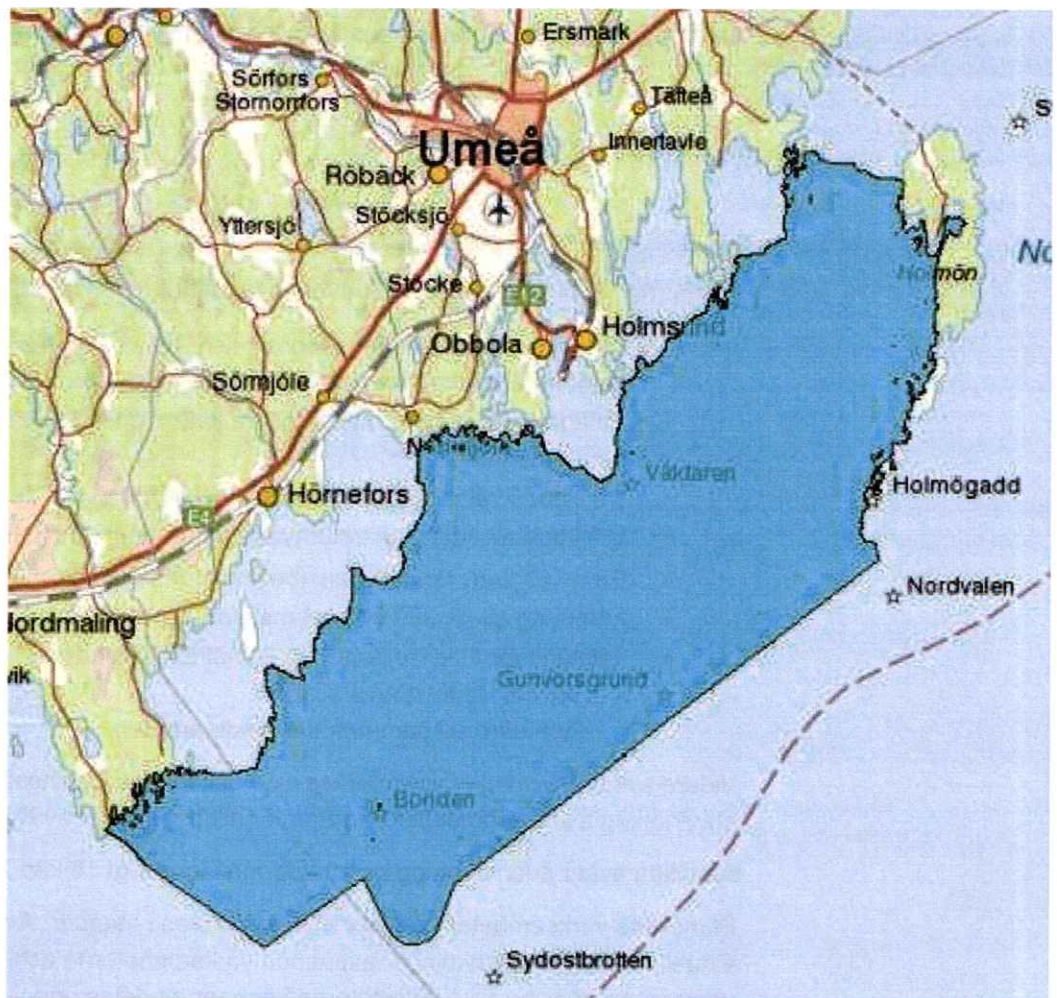
Den tilltänkta dumpningsplatsen ligger inom allmänt vatten.



Figur 9. Österfjärden



Figur 10. Fjärdgrundsområdet



Figur 11. Vattenområdet SE633550-200700.

3.4. Naturmiljö

Hamnområdet har genom sitt geografiska läge ett havsnära växt- och djurliv. Tidigare genomförda inventeringar av växt- och djurliv kommer att uppdateras under sommaren 2019.

3.5. Kulturmiljö

Närmast belägna kulturmiljö finns vid Västerbacken, norr om hamnområdet.

3.6. Fornlämningar

Några fornlämningar finns inte inom hamnområdet.

3.7. Strandskydd

Bestämmelser om strandskydd på 100 m är giltiga.

3.8. Övrigt

Inom hamnområdet finns en konstinstallation vilken tillhör Konstvägen Sju Älvar.

4. Planerad verksamhet

4.1. Prövningens omfattning

Tillståndsprövningen avseende vattenverksamhet omfattar följande;

- Utrivning av norra kajen, södra kajen, befintlig oljekaj och bryggor i Kronövikens samt färjeterminalens ramper
- Anläggande av norra kajen, södra kajen, energipir samt nya ramper vid färjeterminalen
- Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats
- Utfyllnad av befintliga vattenytor inom hamnområdet
- En ny pir som skydd till kustbevakningens mindre båtar
- Muddring av ca 260 000 m³ massor
- Tillstånd för tidigare lämnade anmälningsärenden.
 - Ny kaj vid kustbevakningen och därmed sammanhängande arbeten.

Vidare avser prövningen användning av avfall för anläggningsändamål avseende användning av moränmassor från framför allt byggandet av Norrbotniabanan.

Ansökan avser även tippning av muddermassor enligt 15 kap 29 § miljöbalken.

Planerade verksamheter kommer att genomföras i etapper. Av detta skäl kan det bli aktuellt med flera ansökningar avseende verksamheterna och även anmälan av mindre verksamhet, där de olika aktiviteterna kommer att delas upp.

4.2. Rådighet

Umeå Hamn AB äger fastigheten Holmsund 2:65, se fastighetskarta. Sedan 1 januari 2015 är Umeå Hamn AB ett dotterbolag till INAB – Infrastruktur i Umeå AB. INAB är i sin tur ett helägt dotterbolag till Umeå Kommunföretag AB.

Vidare berörs dels fastigheten Holmsund 2:66 vilken ägs av Kommanditbolaget Holmsund 2:66, ett bolag inom SCA-koncernen och dels Umeå Hamn s:1, vilken fastighet är delägd av ett antal fastigheter (se vidare i punkten 2.5 *Samrådskretsen*). Umeå Hamn AB arbetar med att få rådighet med stöd av avtal. I annat fall har Umeå Hamn AB legal rådighet med stöd av 2 kap 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet eftersom ansökan avser vattenverksamhet för allmän hamn.

För att få fullständig rådighet över det vattenområde som kommer tas i anspråk har Umeå Hamn AB sökt planändring för de delar av de tillkommande kajerna som innebär att markområdet utvidgas.

Den tilltänkta dumpningsplatsen är belägen på allmänt vatten och vid behov kommer den rättsliga rådigheten att sökas hos Kammarkollegiet.

4.3. Planerade anläggningar och arbeten

De planerade vattenarbetena avses att utföras som en totalentreprenad. Det är därför inte möjligt att i detalj redovisa vilken eller vilka tekniska lösningar som kommer att användas. Dock bedöms de vara i stort likvärdiga från miljösynpunkt.

4.4. Kajanläggningar

Omfattningen av de planerade vattenarbetena redovisas baserade på resultaten från på de preliminära geotekniska undersökningarna, vilka kommer att kompletteras med ytterligare undersökningar i samband med detaljprojekteringen. Det innebär att smärre justeringar i utformningen av anläggningarna eller åtgärderna i vatten kan komma att ske.

De planerade anläggningarna utgörs av;

Norra kajen där befintlig kaj ersätts. Kajen är ursprungligen anlagd som en rustkaj. Därefter har ett pådäck anlagts. Den nya kajen avses att anläggas genom att betongpålar slås ned i de underliggande massorna/morän. Vattenytan som ligger under betongdäcket som vilar på pålarna ges ett erosionsskydd mot strandlinjen som ligger under pålkajen. Slutligen gjuts ett betongdäck på pålarna. Den kaj som kommer att ersätta norra kajen kan beroende av utfallet av kommande undersökningar och ekonomiska kalkyler att anläggas som en spontkaj.

Vattendjupet utanför denna kaj skall möjliggöra anlöp av fartyg vilka kräver ett ramfritt djup av ca 8,2 m.

De vattenarbeten som bedöms bli aktuella är muddring (se vidare i p 4.5) samt anläggande av erosionsskydd och kaj genom spontning, pålning och/eller fyllning. Eventuellt kan sprängningsarbeten i vatten erfordras, vattenområdet norr om norra kajen grundar upp, vilket kan vara en följd av en bergklack i vattenområdet.

Umeå Hamn

Norra kajen har en längd av 350 m. Det ombyggda kajdäcket kommer att gå ca 1 m längre ut i vattenområdet. Berört vattenområde, exkl. erosionsskydd som inryms i muddringsområde för fartygsdjup se p 4.5, bedöms till ca 5 000 m².

Södra kajen innebär en utbyggnad samt en ersättning av de befintliga kajerna södra kajen och piren, för att kunna möjliggöra anlöp av flera fartyg samtidigt. Detta sker genom att kajen vinklas, varvid ett fartyg kan anlöpa längs respektive ben mot vinkelns spets. Utformningen möjliggörs genom utfyllnad av en befintlig vik, den s k Kronövikens.

Kajen byggs som en pålkaj, eventuellt som en spontkaj. Möjligen kan den ena delen av kajen vara en pålkaj medan den andra delen i vinkeln blir en spontkaj. Vidare geotekniska utredningar kommer att avgöra valet av kaj. Vid alternativt spontkaj slås en spont i kajliv ned till fast morän. Sponten kan även förankras i berget. Massor fylls sedan på innanför sponten, varpå kajytan byggs på topp.

De vattenarbeten som bedöms bli aktuella är muddring (se vidare i p 4.5) samt anläggande av erosionsskydd och kaj genom spontning, pålning och/eller fyllning. Kajlägena blir ca 380 respektive 260 m långa. Berört vattenområde, exkl. erosionsskydd som inryms i muddringsområde för fartygsdjup se p 4.5, bedöms till ca 60 000 m².

Energikajen avses att byggas som en pålkaj som sammanbinds med land via en pirkonstruktion. Energikajens läge har valts för att möjliggöra för fartyg vilka kräver ett ramfritt djup av ca 12,5 m. Kajens placering och vinkling mot älvens huvudfåra har valts i samråd med nautisk expertis och lotspersonal.

De vattenarbeten som bedöms bli aktuella är muddring (se vidare i p 4.5) samt anläggande av erosionsskydd och kaj genom spontning, pålning och/eller fyllning.

Piren byggs upp av sprängsten, med basen ca 12 m vid befintlig strandlinje, för att vid kajen vara ca 50 m. Längden på piren uppgår till ca 160 m. Berört vattenområde för piren bedöms till ca 5 000 m².

Rivning av befintlig oljekaj och norra kajen. Rivningen planerar att ske så att betongen efter bearbetning kan användas för utfyllnadsändamål.

Kustbevakningen behöver en ny placering för sina mindre båtar (6B) En ny kaj är under uppförande i ett separat projekt som beräknas klart i början av 2020. I och med nybyggnationen av kajen kommer kustbevakningens mindre båtar behöva en ny skyddad plats för angörande. Man behöver också en ramp för kustbevakningens svävare. En pir för skydd mot havet samt en utfyllnad för en svävarramp planeras. Muddring kan komma att behövas av anläggningstekniska skäl. Utredning pågår.

Färjeterminalen

Färjeterminalen anpassas till den nya Finlandsfärjan (figur 12).

I ett minst omfattande scenario kommer dessa arbeten att omfatta:

- Rivning av södra och norra färjeramperna: 1600 m²
- Ny ramp – norr: 350 m² (södra rampens läge på rivningsområdet)
- Erosionsskydd: 890 m²
- Pålar och kassuner: 160 m²
- Muddring: 3200 m³
- Totalt: Yta 3000 m², muddring 3200 m³

I ett mest omfattande scenario kommer dessa arbeten att omfatta;

Rivning av södra och norra färjeramperna: 1600 m²
 Ny ramp – norr: 350 m² (södra rampens läge på rivningsområdet)
 Erosionsskydd: 1030 m²
 Pålar och kassuner: 160 m²
 Förlängning av pir med dykdalb¹: 200 m²
 Muddring: 3200 m³
 Totalt: Yta 3340 m², muddring 3200 m³



Figur 12. Befintlig kajkonstruktion för Finlandsfärjan. Dykdalb, om den behövs, kommer att placeras i kajens förlängning ut i vattenområdet.

4.5. Muddring

Muddringen görs för att dels få erforderligt vattendjup för de fartyg som i framtiden kommer att användas av rederierna samt dels för att kunna bygga nya kajkonstruktioner. Exempel på varor som transporteras med båtar som kräver detta vattendjup är cement, gods som transporteras med containerfartyg samt fartyg för bränsletransporter. Ur logistisk synpunkt är det centralt att Umeå hamn kan ta emot de fartyg som möjliggör rationella transport av varor som bäst kan transporteras via hamnen.

De områden som behöver muddras vid respektive kaj, samt befintligt vattendjup framgår av ritning muddringsområden. Den sammanlagda mängden muddermassor beräknas uppgå till ca 260 000 m³ och den totala ytan som avses att muddras uppgår till ca 230 000 m², varav ca 140 000 m² sker för att erhålla erforderligt vattendjup för fartyg och ca 90 000 m² av anläggningstekniska skäl. Erosionsskydd kommer att anläggas inom de områden som muddras av vattendjupsskäl.

Muddringen görs som nämnts för att få erforderligt vattendjup samt för att kunna bygga nya kajkonstruktioner. Det innebär att de områden som är föremål för muddring har undersökts, dels från geoteknisk synpunkt samt från föroreningssynpunkt.

¹ En bottenfast anordning för att förtöja eller styra undan fartyg.



Efter slutförd muddring ska alla ytor där bottenpografien förändrats (muddrade ytor samt tippområden) sjömätas i enlighet med sjömätningsstandard FSIS 44 samt inrapporteras till Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

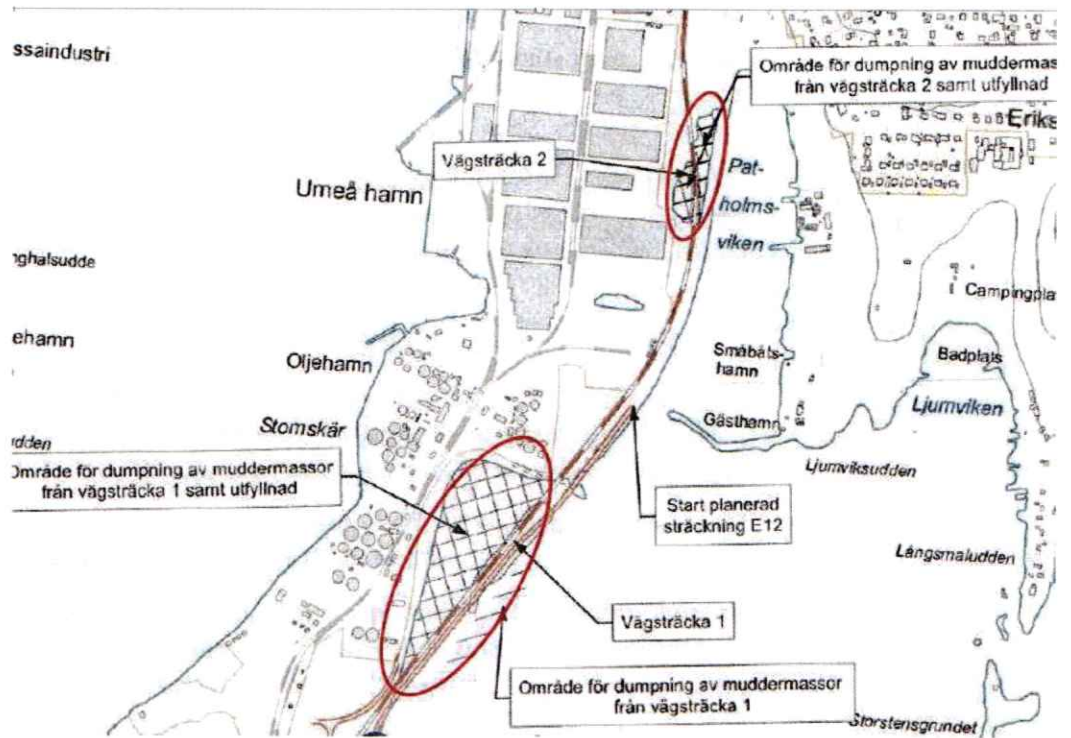
Förutsättningarna att hantera massorna enligt gällande avfallslagstiftning kommer att utredas och redovisas. Alternativ som deponering, användande av muddermassorna för landbyggnad, med eller utan stabilisering, kommer att utredas. Det lämpligaste tekniska sättet att genomföra muddringen kommer att utredas. Miljöhänsyn vid muddringen kommer att redovisas. Erfarenheter från tidigare muddring vid byggande av kaj vid Gustafs Udde finns och kommer att utgöra underlag.

4.6. Föroreningsinnehåll i sediment

Föroreningsinnehållet i det sediment som behöver muddras håller för närvarande på att undersökas. Erfarenheter från hamnar visar att de högsta halterna kan finnas vid kajerna, bland annat till följd av is skaver mot fartygsskrovet. Sedimentet kommer även att omlagras till följd av propellerrörelser och transporteras genom älvens flöde och vågrörelser till platser där ackumulation kan ske. De resultat som hitintills har erhållits visar att sedimentet huvudsakligen tillhör klass 4, vissa prov innehåller föroreningsnivåer tillhörande klass 5. Föroreningsinnehållet i sediment redovisas i bilaga.

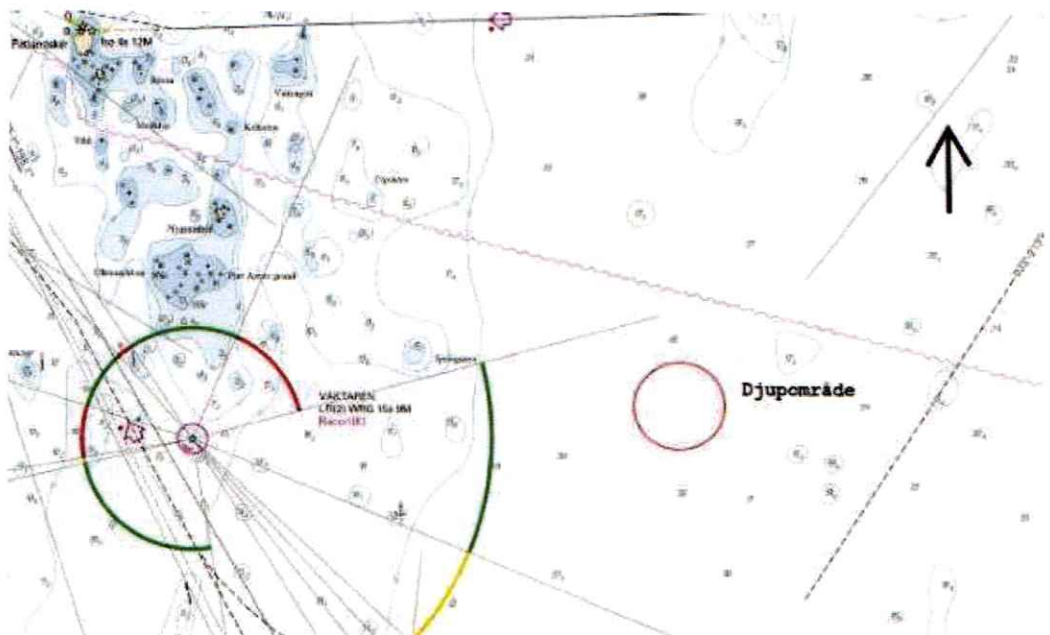
4.7. Dumpningsplats

Utan att föregripa de utredningar som skall göras behövs sannolikt en dumpningsplats för de muddermassor som är av sådan kvalitet att de inte kan nyttiggöras till rimliga kostnader. Mindre mängder torde kunna tippas i de vattenområden för vilka med stöd av M 2681-10 finns tillstånd att fylla, se figur 13.



Figur 13. Möjliga dumpningsplatser inom hamnområdet.

Inför byggandet av Botniabanan utreddes en dumpningsplats öster om fyren Väktaren där vattendjupet uppgår till ca 50 m (figur 14). Inventeringar av bottenförhållandena utfördes med avseende på materialsammansättning samt inventering av bottenfaunan. Platsen användes dock inte inom projektet Botniabanan.



Figur 14. Möjlig dumpningsplats öster om Väktaren

Inför ansökan kommer dumpningsplatsens lämplighet för föreliggande projekt att utredas. Dels kommer frågan om alternativ lokalisering att belysas, dels kommer topografin att kartläggas genom inhämtande av data från Sjöfartsverket. Vidare kommer nya sjömåttningar att genomföras under 2019.

Om dumpningsplatsen anses vara lämplig kommer fortsatta utredningar att göras genom kartläggning av botten-topografi, vattenströmningsmätningar av SMHI samt eventuellt förnyade biologiska inventeringar.

4.8. Utfyllnader

Hamnen har sedan 1950-talet byggts ut genom att invallningar skapats mellan befintliga kobbar och skär varefter de invallande vattenområdena har fyllt ut för att skapa hamnen. Läget har bestämts av älvens utlopp och den djupfåra som finns i denna.

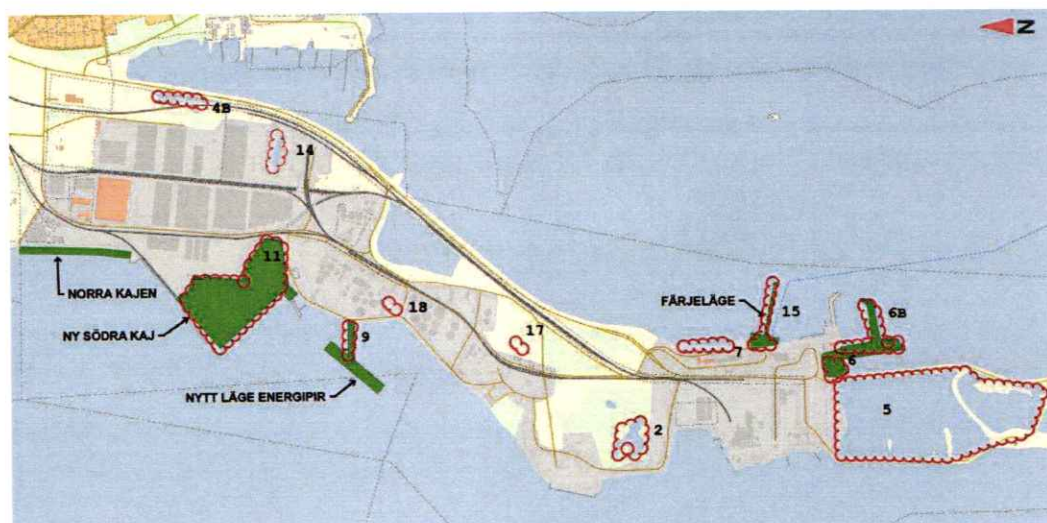
De nu planerade utfyllnaderna skapas i avsikt att utöka hamnområdet storlek och få mer sammanhängande ytor, vilka är en förutsättning för en förbättrad logistik.

Ytan vid returpappershanteringen (14) utgörs av en mindre fri vattenyta som tidigare varit avsedd som branddamm. Räddningstjänsten menar att brandvatten i stället kan hämtas från den vattenyta som ligger öster om returpapperslagret.

Ytan nordost om fodercentralen (2) erfordras för att binda ihop logistikflödet vid kajen Gustafs udde som för närvarande används för containerhantering. Ytan består av en mindre vattenspegel kring vilken vass växer.

Ytor öster om spilloljecisterner (17) mellan cisternområdet och fodercentralen.

Hamnområdet behöver fortsatt expanderas i sydlig riktning (5) En tidigare dom avseende utfyllnad av de vattenytor som finns inom sprängstensinvallningen har lämnats men då den har löpt ut behövs en ny dom för fortsatt utfyllnad i avsikt att få ett utökat hamnområde.



Figur 15: Rödmarkering redovisar områden för utfyllnader.

Hamnområdet kommer i framtiden att fyllas ut inom ett antal områden. Vidare kommer färjeläget att byggas om inför att en ny färja tas i drift.

De områden (numrering enligt figur 15 ovan) som avses att fyllas är:

2. Vattenytan norr om Fodercentralen (delvis redan genomfört), ca 7 000 m².
- 4B. Vattenyta mellan järnväg och väg E12, ca 5 600 m².
5. Lagunen i hamnområdets södra del, ca 170 000 m².
6. KBV-viken, ca 1 500 m².
- 6B. KBV ny pir och yta ca 9 000 m²
7. Område för Tullens verksamhet, ca 6 000 m².
9. Pir till Energikaj, ca 5 000 m².
11. Kronövikens, ca 58 000 m².
14. Vattenyta vid SCA returpapperslager, ca 2 000 m².
15. Anpassning färjeläget, ca 3 400 m².
17. Vattenyta/ytor öster om stående 50m³ cisterner för spilloljehantering, ca 400 m².
18. Vattenyta mellan oljedepåer, ca 350 m².

4.9. Utfyllnadsmassor

De nya kajerna och utfyllnadsområdena måste långsiktigt klara den belastning som kommer till följd av de kranar som används för lastning/lossning av gods till fartygen. Såväl fasta kranar på räls som mobilkranar kan komma att användas.

De befintliga hamnytorna är utfyllda med massor av skiftande kvalitet. Sannolikt har utfyllnaderna gjorts med de massor som har varit tillgängliga vid respektive tidpunkt till rimliga ekonomiska kostnader. Detta har resulterat i att vissa av hamnens ytor är i behov av renovering tätare än vad som rimligen skulle varit fallet i det fall massor av korrekt kvalitet enligt dagens anvisningar hade använts.

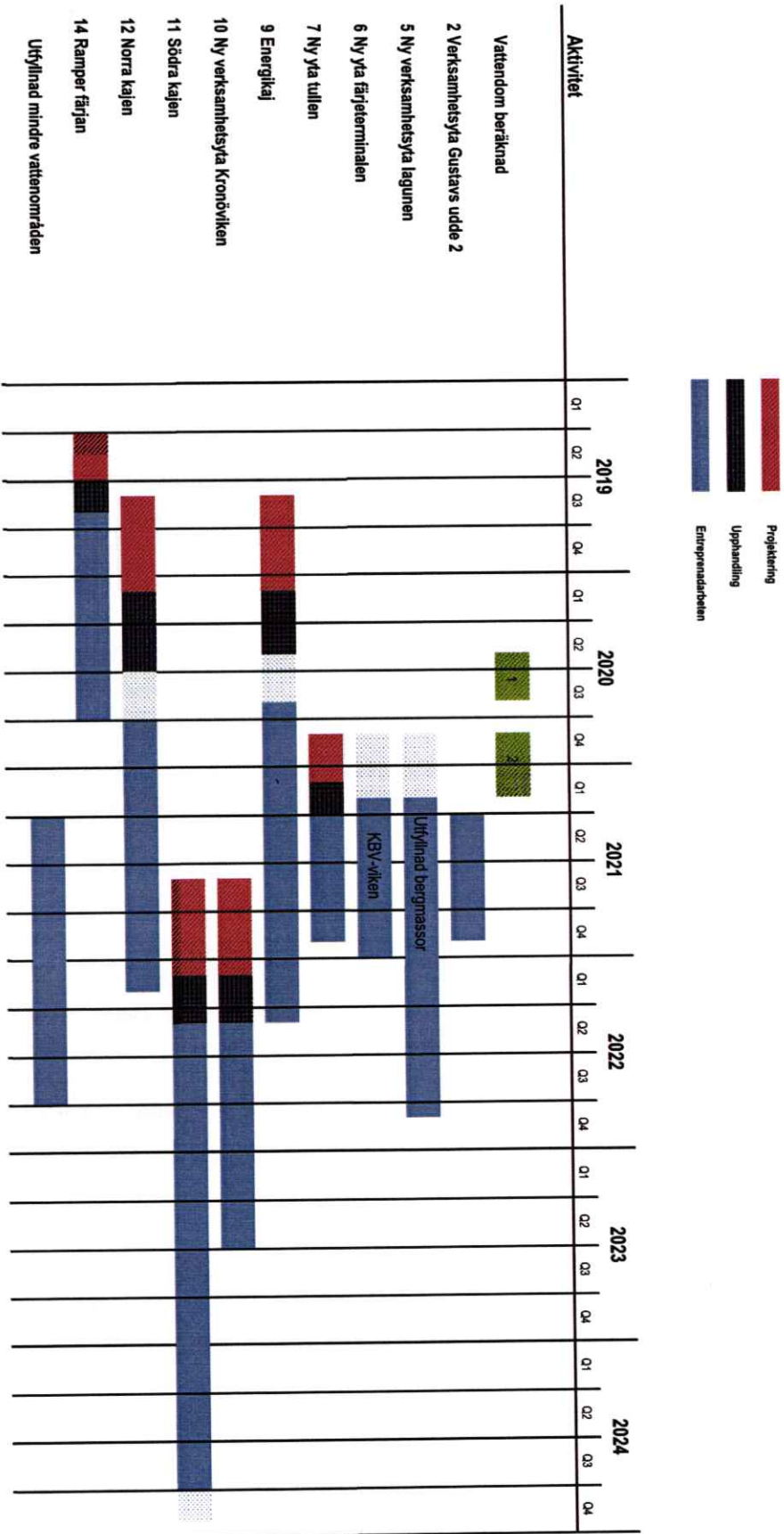
Vid byggande av den första etappen av Norrbotniabanan uppkommer sprängstensmassor och morän. För att de skall lämpa sig för utfyllning måste de ha erforderliga geotekniska egenskaper samt inte ha förorenande egenskaper. Huvuddelen av massorna bedöms bestå av moränmassor samt sprängsten. Umeå Hamn AB bedömer att dessa massor är högst lämpliga för utfyllnaderna. Kvantifiering av massorna, transportvägarna och konsekvenser av transporter kommer att beskrivas i MKB:n.

4.10. Tidplan

De planerade arbetena i vatten kommer att ske under en tidsperiod av minst 2 år. Arbeten med kajer måste ske etappvis då hamnens verksamhet måste kunna fortgå kontinuerligt. Muddringsarbetet bör göras under en säsong för att undvika dubbeletablering av den utrustning som erfordras.

En övergripande projekttidplan har utarbetats för de olika projekten i hamnen, se nedan.

Projektidplan Umeå Hamm



4.11. 0-alternativet

0-alternativet, d v s att inga byggnationer kommer tillstånd kommer att beskrivas översiktligt.

4.12. Alternativ lokalisering

Alternativ lokalisering redovisas översiktligt.

4.13. Alternativ utformning

Framtagande av de nu utarbetade förslag har skett genom en process där olika teknikdiscipliner har varit involverade. De nautiska förutsättningarna har tillsammans med de geotekniska förutsättningar har spelat stor roll då funktionalitet och kostnader för de planerade anläggningarna är av stor vikt.

Så har utformningen av södra kajen föregåtts av olika alternativ som under processens lopp förkastats. Detsamma gäller placeringen och utformningen av oljekajen.

5. Miljökonsekvenser

5.1. Påverkan på vattenrecipienten

Under muddringen kommer skyddsåtgärder vidtas för att förhindra grumling i vattenmassan, Ume Älv. Exempel på skyddsåtgärder är, användande av miljöskopa, vid ev. lossning av muddermassor till utfyllnadsområden utplacering av siltskärmar, ev. skyddsåtgärder vid dumpningsplats. Miljöskopa är dock inte lämpligt att använda i områden där det förekommer block och sten. Stenar kan göra att skopan inte går att stänga och fina partiklar i lösa sediment, som kan innehålla föroreningar, rinner då okontrollerat ut i vattnet när skopan lyfts från botten. I sådana fall är bästa möjliga teknik att använda en öppen konventionell grävskopa med stor skopvolym, ett arbetssätt som hamnen åtar sig.

Vattendomar avseende muddring innehåller vanligtvis villkor avseende maximal halt av suspenderande ämnen på ett givet avstånd från muddringsplatsen. Motsvarande slag av villkor brukar formuleras avseende dumpningsplatsen.

De erfarenheter som erhållits tidigare vid muddring, bland annat vid byggande av kaj vid Gustavs Udde, har visat att muddring och hantering av muddermassor kan ske utan att grumling sker i någon större utsträckning i recipienten.

Vid dumpning av muddermassor skall utredningar göras som visar att dumpningsplatsen är lämplig för sitt ändamål. Följande utredningar avser sökande att göra;

Kartläggning av föroreningsinnehållet i sedimentet och lakbarhet samt de geotekniska parametrarna.

Bestämning av topografi på dumpningsplatsen genom sjömätningar.

Utplacering av utrustning för mätning av strömningshastighet och modellering av strömning.

Provtagning av botten för bestämning av bottensubstrat. (Tidigare undersökningar av biologiska förhållanden bedöms vara relevanta för dagens förhållanden).

5.2. Påverkan på grundvatten

I de områdena som planeras för utfyllnad kan potentiell påverkan ske på det i fyllningen rörliga grundvattnet. Kartläggning av sedimentet i de områden som avses att fyllas ut. Sedimentet bedöms vara det media som innehåller de högsta föroreningshalterna. Som redovisats tidigare bedöms grundvattnet i området stå i direkt kommunikation med havsytan.

5.3. Naturmiljö

Påverkan på naturmiljön sker genom att tillkommande verksamhetsytor tas i drift. Den nuvarande naturmiljön inom hela hamnområdet kommer att inventeras med avseende på flora och fauna.

5.4. Buller

Umeå Hamn har tidigare gjort beräkningar avseende buller från verksamheten. Dessa visar att den största bullerpåverkan finns vid kvarteret Spiken, där påverkan sker från det närliggande järnvägsspåret. I övrigt innehålls gällande bullernormer för verksamheten. Buller från verksamheten i samband med byggnationer kommer att redovisas i MKB:n. De arbetsmoment som bedöms ge upphov till de högsta bullernivåerna är ev. pålning. Muddringsarbetenas påverkan bedöms vara i princip likvärdig med fastygsanlöp. Mottagning av massor till utfyllnad kommer att ge upphov till transporter till hamnen. De tidigare utförda bullerberäkningarna har visat att även om antalet transporter fördubblas kommer detta inte att leda till att gällande bullernormer överskrids.

5.5. Utsläpp till luft

Utsläpp till luft sker från arbetsmaskiner, mudderverk samt de transporter av massor som redovisats under föregående punkt. Utsläppen beräknas. Beräkningar görs av halter i omgivningen för transporter till/från hamnen. Halterna relateras till miljö kvalitetsnormer.

5.6. Påverkan på riksintressen

De planerade byggnationerna i hamnen bedöms inte påverka Ume Älv uppströms. De bedöms inte heller påverka vandrande fiskars förutsättningar att söka sina lekplatser uppströms i älvarna. Erfarenheter från tidigare byggnationer i hamnen har visat att fisket inte har påverkats.

6. Miljö kvalitetsnormer

Det grundvatten och det ytvatten som finns inom hamnområdet omfattas inte av miljö kvalitetsnormer.

Ume Älv ingår i HaV:s förteckning över fiskevatten som ska skyddas enligt förordningen (2001:554). Som redovisats uppvisar Österfjärden måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Risk finns att god kemisk status inte kan uppnås till 2021.

Risken för påverkan på status i ytvatten finns endast tillfälligt under byggtiden, i och med risk för grumling vid arbeten i vattenområde. Detta kan påverka statusen i ytvatten. Påverkan bedöms inte bli så omfattande eller bestående att miljö kvalitetsnormerna påverkas.

Grumlingsspridning i ytvatten skulle kunna påverka livsmiljöer för organismer nedströms i Älven vid sedimentation av partiklar. Sedimentationen bedöms dock ske på ackumulationsbottnar där det redan idag ansamlas finpartiklar. Grumlingsspridningen kommer att begränsas genom avskärmande skyddsåtgärder vid arbetsområdet.

7. Sammanvägd bedömning

7.1. Huvudsakliga miljökonsekvenser

De huvudsakliga miljökonsekvenser som har identifierats för planerad verksamhet utgörs av;

- Grumling och påverkan på vattenrecipienten till följd av vattenarbeten.
- Grumling och påverkan på vattenrecipienten till följd av dumpning.
- Påverkan på naturmiljön och ytvatten till följd av användning av massor för utfyllnad av befintliga vattenytor.
- Påverkan till följd av transporter i samband med byggnationerna bedöms stå för en mindre andel av det totala antalet transporter till/från hamnen.

I miljökonsekvensbeskrivningen kommer verksamhetens påverkan på miljö och människors hälsa att beskrivas och bedömas och skyddsåtgärder att tas fram (tabell 1).

Tabell 1. Förutsedd miljöpåverkan, bedömd känslighet för miljön samt vad/vilka som kan tänkas påverkas.

Miljöpåverkan	Miljöns känslighet	Vad kan påverkas
Muddring (grumling)	måttlig	Organismer i vattenmassan, fiskvandring Påslamning på fiskeredskap för yrkesfiske
Dumpning (grumling)	måttlig	Allmän miljöpåverkan vattenmassan.
Buller	måttlig	Närboende främst i Obbola, samt längs transportvägar.
Utsläpp till luft	låg	Boende samt växt- och djurliv i anslutning till utsläppskällor för entreprenadarbeten.
Utfyllnad vattenytor	bedöms efter inventering	Biotopförändring, bedöms efter inventering.
Utfyllnad vattenytor, grundvatten	låg	Påverkan på grundvatten till följd av utlakning av ämnen från fyllnadsmassor.

Planerade aktiviteter och dess miljöpåverkan

- Rivning av kajläggningar; utsläpp till luft, buller, avfall.
- Muddring; grumling, utsläpp till luft, buller.
- Byggande av nya kajer; buller, utsläpp till luft, grumling.
- Utfyllnad av tidigare vattenytor; biotopförändring, grundvattenpåverkan.
- Transporter av massor för byggande fyllning; utsläpp till luft, buller.
- Dumpning av muddermassor; grumling, förändring av bottensubstrat.

Miljökonsekvenserna bedöms i detta skede, med beaktande av genomförande av relevanta skyddsåtgärder, vara så begränsade att det med sökandens åtaganden och de villkor som kan komma att föreskrivas är tillåtliga.

Ett nytt kontrollprogram anpassat för den planerade verksamheten kommer att föreslås i samband med ansökan.

7.2. Bedömning av betydande miljöpåverkan

Utifrån de utredningar som hittills har utförts bedöms planerad verksamhet medföra betydande miljöpåverkan. Motiven till bedömningen framgår nedan. Enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) §§ 10-13 är verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, lokalisering samt miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper styrande för bedömningen av betydande påverkan.

7.3. Lokalisering samt åtgärdens utmärkande egenskaper, miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Som redovisats tidigare i handlingen är lokaliseringen given till följd av hamnens lägen, vilken i sin tur är en konsekvens av farledens läge. Denna bestäms i sin tur av de av naturen givna förutsättningar som vattendjup och nivåskillnader till de tidigare skären och öarna.

Åtgärdens utmärkande egenskaper byggande i vatten inklusive muddring är primärt grumling. Som redovisats tidigare kan den begränsas genom skyddsåtgärder. Det sediment som avsatts i älven och är föremål för muddring uppvisar antropogena föroreningar från hamnverksamheten samt sannolikt även tidigare och pågående verksamheter uppströms i älven.

Lokaliseringen till Umeå Älvs utlopp är given och potentiell påverkan kan ske på uppvandrande och stationär fisk. Älven är med sina fasta fiskeplatser utpekad som riksintresse för fisket.

Det potentiellt utpekade dumpningsplatsen är det enda kända djupområdet inom rimligt avstånd, 5 sjömil, från hamnen.

Utfyllnad av de vattenområden som planeras gör att tidigare vattenytor försvinner eller reduceras. Som nämnts tidigare kommer utredningar att göras i syfte att beskriva de naturvärden som dessa kan hysa.

De miljöeffekter som kan uppkomma är framför allt konsekvenser av grumlingen och det föroreningsinnehåll som kan finnas i de massor som orsakar grumlingen. Effekterna kan bli att fiskeredskap och bottnar påverkas av finpartiklarna, vilket i sin tur påverkar biota.

7.4. Fortsatt MKB-arbete

Det fortsatta MKB-arbetet omfattar bl. a. följande utredningar;

- Bestämning av föroreningsinnehåll och förurningspotential i sediment som avses att muddras.
- Utredningar kring lämpligaste muddringsteknik.
- Utredning av tilltänkt dumpningsplats;
 - Bottentopografi
 - Strömningsmätningar
 - Eventuella biologiska undersökningar
- Biologiska inventeringar av hamnområdet med de aktuella vattenytorna.

7.5. Föreslagen innehållsförteckning

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall beskriva den förväntade miljöpåverkan som planerad verksamhet bedöms medföra. MKB:n bifogas tillståndsansökan för planerad vattenverksamhet. Nedan ges förslag på utformning och inriktning av MKB:n.

Administrativa uppgifter

Icke teknisk sammanfattning

1. Inledning

Bakgrund och syfte

Syfte med miljökonsekvensbeskrivningen

Avgränsningar och metod

2. Tillstånd och samråd

Tillståndsansökan och prövningsprocess för vattenverksamhet

Samråd

3. Övergripande förutsättningar

Planer

Nollalternativ

Miljö kvalitetsnormer

4. Alternativ

Sökt alternativ

Avfärdade alternativ

5. Vattenverksamhet

6. Områdesbeskrivning

Riksintressen och övriga förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Hydrologiska förhållanden

7. Miljöförutsättningar och konsekvenser

Naturmiljö

Vattenmiljö

Rekreation och friluftsliv

Buller och luft

8. Kontroll av verksamheten

9. Samlad bedömning

De allmänna hänsynsreglerna

Överensstämmelse med miljömål

10. Referenser

8. Referenser

HaV, 2017. *Förslag på vattenverksamheter som alltid ska innebära en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken. Tillägg till 2017-11-29. Dnr 2906-17..* [Online].

Länsstyrelsen Webb-GIS, 2018. *Länskarta Västerbottens län,.* [Online]
Available at: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vasterbotten/Planeringsunderlag/>
[Använd 12 12 2018].

Länsstyrelserna, 2018. *Digital miljöatlas.* [Online]
Available at: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=e00b68a27e474926930a2197683733ea>
[Använd 12 12 2018].

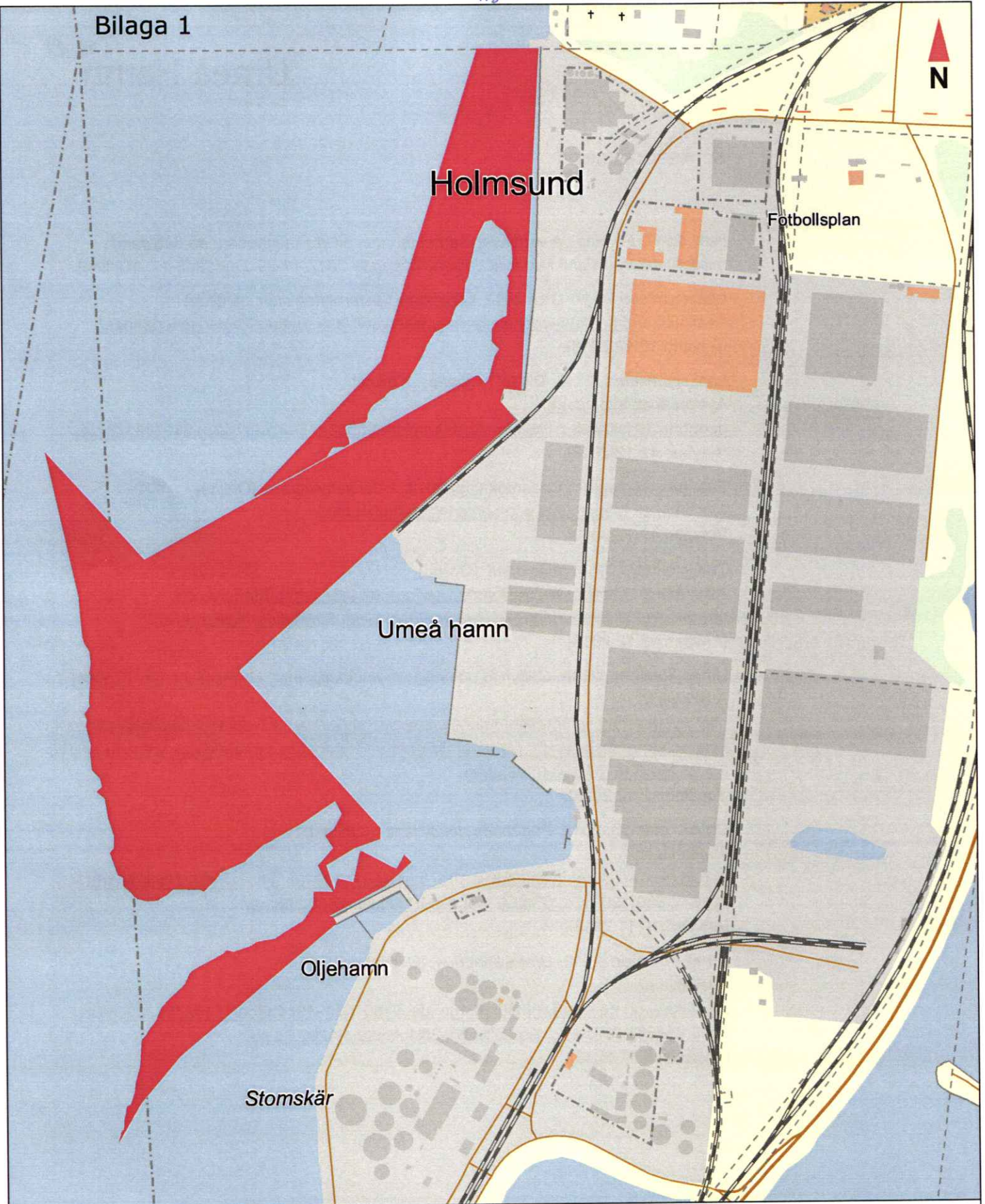
Sveriges Geologiska Undersökning, 2018. *SGU kartvisaren..* [Online]
Available at: <https://apps.sgu.se/kartvisare/index.html>
[Använd 12 12 2018].

Trafikverket, 2018. *Trafikverket.* [Online]
Available at: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Beslut-om-faststallda-riksintressen/>
[Använd 12 12 2018].

Umeå kommun, 2018. *Gällande och pågående detaljplaner, Holmsund 2:65..* [Online]
Available at:
<http://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplanerochomradesbestammelser/detaljplanergallandeochpagaende/umeaost/holmsund265.4.257cef5f16104fa0b40f963.htm>
[Använd 12 12 2018].

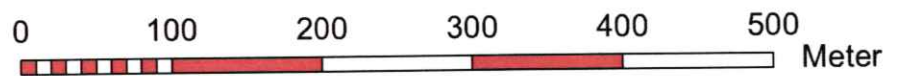
Umeå kommun, 2018. *Pågående detaljplaner.* [Online]
Available at:
<http://www.umea.se/download/18.10e78ac01661b30919b1a8be/1540279632566/BN-2018-01850%20PK%20%5BG%5D%20Holmsund%202.65.pdf>
[Använd 10 11 2018].

Umeå kommun, 2018. *Umea kommun.* [Online]
Available at:
<http://www.umea.se/download/18.10e78ac01661b30919b1a8be/1540279632566/BN-2018-01850%20PK%20%5BG%5D%20Holmsund%202.65.pdf>
[Använd 11 11 2018].



Teckenförklaring

 Muddringsområde



Skala: 1:5000
Format: A4

Innehavare fiskelotter

Fredrik Jonsson

Daniel Johansson

Ulf Zakrisson

Olof Bäckström

Johan Steen och Fredrik Steen

Peder Taflin

Svante Bäckman

Robert Hörnström

Mikael Steen

Lennart Olofsson

Holmsunds fiskevårdsförening

Lars Zakrisson

Ola Kriström

Torbjörn West

PM – RESULTAT AV PROVTAGNING PÅ SEDIMENT

Orientering

Detta dokument redovisar resultat av de undersökningar som har gjorts vid planerad utbyggnad av Umeå Hamn med anledning av planerad kajutbyggnad och utfyllnad av områden. Vid den planerade utbyggnaden av kajer kommer muddring att behöva göras för att få ett vattendjup som gör att hamnens långsiktiga konkurrenskraft kan upprätthållas.

Byggande av nya kajer kommer att göra att befintliga vattenområden kommer att behöva fyllas ut.

Utförda arbeten

Provtagningen har initialt, under september - november 2018, skett tillsammans med de geotekniska undersökningarna. Provtagningen har inriktats på sediment i nivån 0-2 m under sedimentets överyta. Provtagningen av det översta lösa sedimentet har omfattat djupnivån 0-0,1 eller 0-0,2 m under sedimentets överyta. Provtagningen har gjorts med ekmanhuggare då detta sediment har varit så löst att användande av honkajak eller skruvborr inte har varit funktionellt. Det underliggande sedimentet från nivån 0,2 m under sedimentets överyta har provtagits genom skruvborr.

Kompletterande provtagningar har genomfört i syfte att få ett underlag avseende de områden där muddring planeras. Dessa undersökningar utfördes under december 2018.

Proverna har analyserats med avseende på kemiska parametrar. Analyserna har utförts av Eurofins. Prov har även tagits ut för bestämning av sulfidhaltiga sediments försumningspotential. Dessa analyser har utförts av MRM, Luleå.

Bedömningsgrunder för sediment

Bedömningsgrunder för sediment har publicerats av Naturvårdsverket, rapport 4914. För organiska ämnen i utsjösediment har bedömningsgrunder tagits fram av SGU och redovisas i publikation SGU 2017:12. Klasserna har skapats genom att analyserade prover har delat in efter en normalfördelningskurva.

För alla organiska ämnen utom de organiska tennföreningarna är indelningen som följer: gränsen mellan klass 1 och klass 2 utgörs av 5-percentilen av data för alla analyserade prover, vilket motsvarar ungefär de lägsta halter som påträffats i utsjösediment; gränsen mellan klass 2 och klass 3 utgörs av 25-percentilen; gränsen mellan klass 3 och klass 4 av 75-percentilen; och gränsen mellan klass 4 och klass 5 av 95-percentilen. För de organiska tennföreningarna motsvaras percentilerna istället av 15-percentilen mellan klass 2 och 3, 50-percentilen mellan klass 3 och 4, samt 75-percentilen mellan klass 4 och 5.

Nedan redovisas haltgränser i Tabell 1 och Tabell 2.

Tabell 1. Klassning av grundelement i sediment enligt NV 4914.

Ämne	Enhet	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Arsenik	mg/kg TS	<10	10–17	17–28	28–45	>45
Bly	mg/kg TS	<25	25–40	40–65	65–110	>110
Kadmium	mg/kg TS	<0,2	0,2–0,5	0,5–1,2	1,2–3	>3
Kobolt	mg/kg TS	<12	12–20	20–35	35–60	>60
Koppar	mg/kg TS	<15	15–30	30–50	50–80	>80
Krom	mg/kg TS	<40	40–48	48–60	60–72	>72
Kvicksilver	mg/kg TS	<0,04	0,04–0,12	0,12–0,4	0,4–1	>1
Nickel	mg/kg TS	<30	30–45	45–66	66–99	>99
Zink	mg/kg TS	<85	85–128	128–204	204–357	>357

Tabell 2. Klassning enligt valda parametrar från SGU rapport 2017:12.

Ämne	Enhet	Klass 1	Klass 2	Klass 3	Klass 4	Klass 5
Summa PAH M	mg/kg TS	<0,057	0,057–0,11	0,11–0,32	0,32–1,70	≥1,70
Summa PAH H	mg/kg TS	<0,180	0,18–0,32	0,32–0,94	0,94–2,60	≥2,60
Summa PCB7	mg/kg TS	<0,00081	0,00081–0,0025	0,0025–0,0076	0,0076–0,034	≥0,034
Monobutyl- tenn, MBT	µg/kg TS		<1	1-10	10-20	>20
Dibutyltenn, DBT	µg/kg TS		<1	1-10	10-26	>26
Tributyltenn, TBT	µg/kg TS		<1	1-19	19-55	>55

Miljö kvalitetsnormer har utarbetats genom Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten. För tributyltenn i sediment är normen 1,6 µg/kg. Avser 5% TOC.

Gemensamt för de ovan redovisade klassificeringssystemen är att de är baserade på halter bestämda med kemiska metoder, vilka inte per automatik beskriver den faktiska miljöpåverkan.

Resultat

Nedan i tabeller redovisas resultat från kemiska analyser på provtaget sediment. Resultat av analyser från västra sidan av Umeå Hamn. Punkterna redovisas i ordning från norr till söder.

Tabell 3. Resultat från sedimentprovtagning västra sidan av hamnen.

Punkt	Förorenings- Innehåll Klass 5	Geotekniska egenskaper	Muddringsdjup	Försurningspotential	
				Kort sikt	Lång sikt
18W064	MBT, PAH-M, PAH-H från ytan - 1 m	1,5 m sandig siltig dy och dyig sulfidsilt, ovan ca 1,5 m sand	Ca 1,5 m	Måttlig	Måttlig
18W131	MBT, DBT och TBT ytan- 0,1 m	sandig siltig dy	Ca 1,5 m		
18W068	Inga	Morän med fast lagringstäthet	Ca 1 m	-	-
18W135	TBT Ytan-0,5 m	Sulfidhaltig siltig sand	Ca 1 m		
18W096	Inga	Något sulfidhaltig lerig silt	Ingen muddring		
18W069	PAH-M, PCB i yttligt sediment	Ca 3,5 m morän med fast lagringstäthet.	Ca 1 m	-	-
18W136	TBT Ytan-0,5 m	Sulfidhaltig siltig dy			
18W141	Inga	Dyig sulfidsilt			
18W140	Inga	Sulfidhaltig siltig dy			
18W073	TBT	ca 0,5 m sandig siltig dy ovan ca 2 m dyig sulfidsilt	Utfyllnad	Låg	Måttlig
18W074	PCB, PAH-M, DBT, TBT	ca 1m sandig siltig dy ovan ca 2 m dyig sulfidsilt	Utfyllnad	Låg	Måttlig
18W075	Inga	ca 1m sandig siltig dy ovan ca 2 m dyig sulfidsilt utfyllnad alt muddring	Utfyllnad	-	-
18W058	Inga	2-ca 3,5 m sediment av siltig dy och sulfidhaltig siltig dy/dyig sulfidsilt	Ev	Låg	Måttlig
18W059	PCB, 0-0,5 m	Som ovan	Ev utfyllnad	Låg	Måttlig
18W062	Inga	Som ovan	Ingen	Låg	Måttlig
18W091	Inga	ca 1 m sediment ovan morän på berg	Ev utfyllnad	-	-
18W093	Inga	ca 1 m sediment ovan morän på berg	Ev utfyllnad	-	-

Resultat från kemiska analyser i lagunen i söder. Denna har tillförts muddermassor vid tidigare muddringar, vilka inte har varit av den omfattning som den nu planerade.

Tabell 4. Resultat av sedimentprovtagning i lagunen.

Punkt	Förorenings- innehåll Klass 5	Geotekniska egenskaper	Muddringsdjup	Försurningspotential	
				Kort sikt	Lång sikt
18W085	Inga	Upp till ca 3 m sandig sulfidsilt (delvis fyllning) på morän.	Utfyllnad	Låg risk	Måttlig risk
18W086	Inga	Ca 2 m sandig sulfidsilt	Utfyllnad	Låg risk	Måttlig risk
18W087	Inga	0,1 m dyig siltig sand på morän	Utfyllnad	-	-

Resultat från kemiska analyser på det sediment från vattenområdet öster om hamnen redovisas i Tabell 5.

Tabell 5. Resultat av sedimentprovtagning i östra sidan av hamnen.

Punkt	Förorenings- innehåll Klass 5	Geotekniska egenskaper	Muddringsdjup	Försurningspotential	
				Kort sikt	Lång sikt
18W076	Inga	Fast morän	Utfyllnad	-	-
18W078	Inga	Fast morän	Utfyllnad	-	-
18W082	Inga	Dyig sulfidhaltig sand på fast morän	Utfyllnad	-	-

Resultaten från provtagningen har bearbetats statistiskt. I Tabell 6 redovisas resultat från de parametrar där överskridande av klass 4 har skett. Metallhalter redovisas i Tabell 7.

Tabell 6. Statistisk analys av analyserade prov.

Parameter	Enhet	Antal värden	Högsta värde	medel	median	90 percentil	Bedömningsgrund Klass 5	Antal över
Summa PAH M	mg/kg Ts	48	36	1,180	0,12	1,62	>1,7	4
Summa PAH H	mg/kg Ts	48	4	0,338	0,135	0,847	>2,6	1
S:a PCB (7st)	mg/kg Ts	31	0,069	0,013	0,007	0,0336	0,034	2
Monobutyltenn (MBT)	µg/kg Ts	35	78	5,484	1,11	10,14	20	2
Dibutyltenn (DBT)	µg/kg Ts	35	270	11,345	1,5	11,2	26	2
Tributyltenn (TBT)	µg/kg Ts	35	750	43,160	2,6	97,4	55	5

Tabell 7. Resultat avseende metaller.

Parameter	Enhet	Antal värden	Högsta värde	medel	median	90 percentil	Bedömningsgrund Klass 5	Antal över
Arsenik As	mg/kg Ts	48	16	7,438	7,65	11,3	>45	0
Barium Ba	mg/kg Ts	48	130	58,708	62	74,1		0
Bly Pb	mg/kg Ts	48	62	14,008	13	23,1	>110	0
Kadmium Cd	mg/kg Ts	48	0,73	0,217	0,175	0,427	>3	0
Kobolt Co	mg/kg Ts	48	12	7,300	8,05	9,72	>60	0
Koppar Cu	mg/kg Ts	48	41	20,658	19	31	>80	0
Krom Cr	mg/kg Ts	48	70	36,667	36	46,2	>72	0
Kvicksilver Hg	mg/kg Ts	47	0,19	0,061	0,046	0,12	>1	0
Nickel Ni	mg/kg Ts	48	26	16,706	16,5	22,1	>99	0
Zink Zn	mg/kg Ts	48	130	85,063	90	130	>357	0

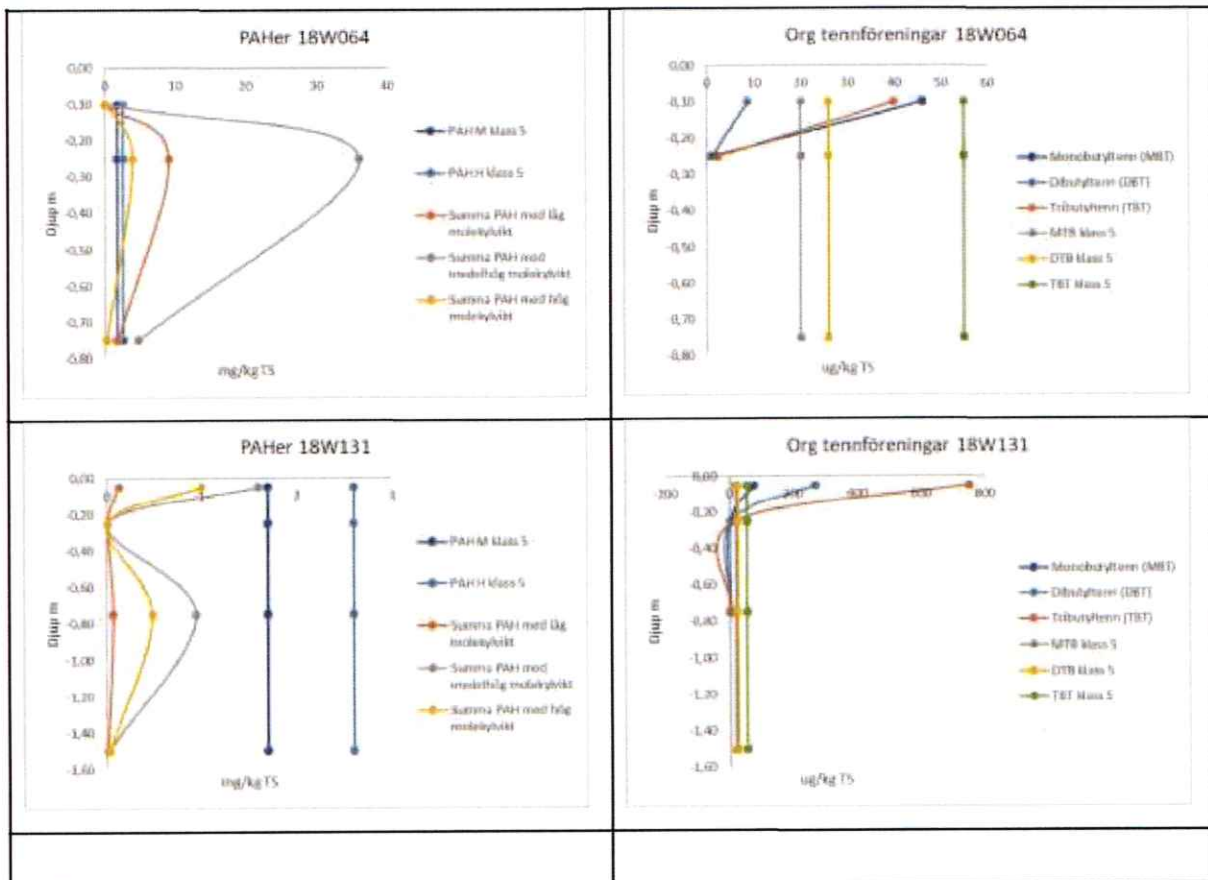
Preliminära slutsatser

De hitintills gjorda undersökningarna visar att föroreningar framför allt är knutna till de lösare sedimenten. I de punkter där föroreningar har påträffats återfinns de högsta halterna i det yligaste sedimentet i prov från nivån 0-0,5 m eller prov uttaget med Ekmanhuggare från 0-0,2m.

Föroreningshalterna klingar därefter av med tilltagande djup på sedimentet. Endast i punkt har föroreningar påträffats ned till 1 m under sedimentets överyta, punkt 18W064. Den punkten ligger i nära anslutning till det tidigare färjeläget mellan Holmsund och Obbola. Föroreningarna består företrädesvis av PAHer.

Exempel på föroreningskoncentration relaterad till djup under sedimentytan för provpunkterna 18W064 och 18W131 redovisas i graferna nedan.

Förorenade sediment tillhörande klass 5 har inte påträffats i lagunen eller på östra sidan av hamnområdet. På den senare sidan är vidare mäktigheten av sediment ringa.

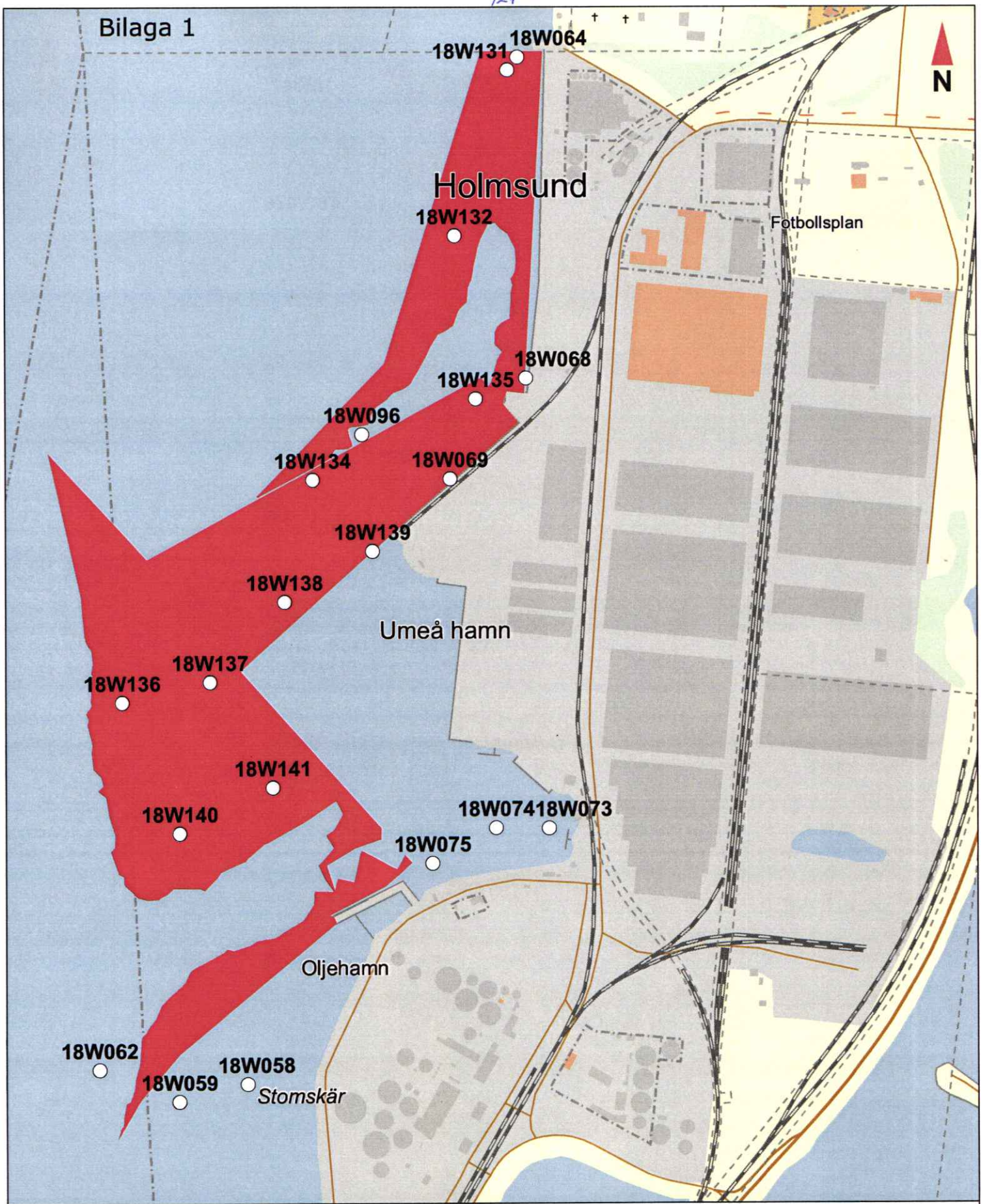


Umeå 2019-01-18

Factum Miljökonsult AB

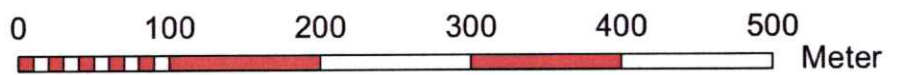
Göran Bergström

Bilaga Ritningar med provtagningspunkter

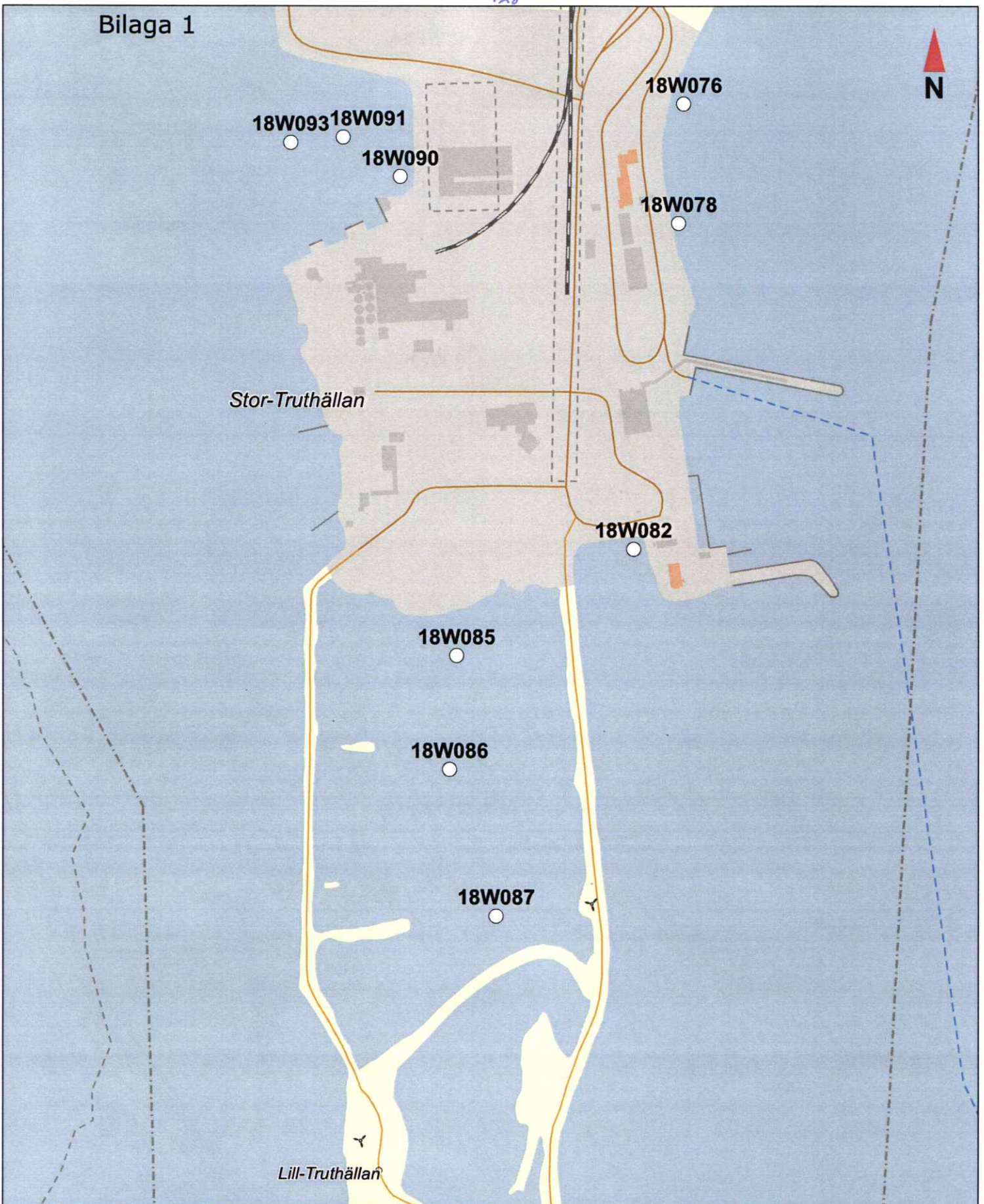


Teckenförklaring

- Provtagningspunkt
- Muddringsområde

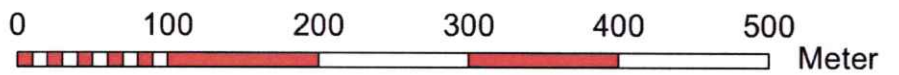


Skala: 1:5000
Format: A4



Teckenförklaring

○ Provtagningspunkt



Skala: 1:5000
Format: A4

Sändlista inför samråd

Myndigheter	Kontakt genom	Kontaktuppgifter
Försvarsmakten	E-post	exp-hkv@mil.se
Havs- och vattenmyndigheten	E-post	havochvatten@havochvatten.se
Kammarkollegiet	E-post	registratur@kammarkollegiet.se
Kustbevakningen	E-post	registrator@kustbevakningen.se
Luftfartsverket	E-post	lfvcentralregistratur@lfv.se
Länsstyrelsen i Västerbottens län	E-post	vasterbotten@lansstyrelsen.se
Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Umeå kommun	E-post	mhn@umea.se
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	E-post	registrator@msb.se
Naturvårdsverket	E-post	registrator@naturvardsverket.se
Riksantikvarieämbetet	E-post	registrator@raa.se
Sjöfartsverket	E-post	sjofartsverket@sjofartsverket.se
Statens geotekniska institut	E-post	sgi@swedgeo.se
Statens Maritima och Transporthistoriska Museum	E-post	registrator@maritima.se
Sveriges geologiska undersökning	E-post	diariet@sgu.se
Transportstyrelsen	E-post	kontakt@transportstyrelsen.se
Umeåregionens brandförsvär	Post	Umeåregionens brandförsvär Umeå kommun 901 84 Umeå
Västerbottens museum	E-post	info@vbm.se

Lövö bys fiskelotter	Kontakt genom
Daniel Johansson	Post
Fredrik Jonsson	Post
Johan Steen och Fredrik Steen	Post
Lars Zakrisson	Post
Lennart Olofsson	Post
Melker och Ola Kriström	Post
Mikael Steen	Post
Olof Bäckström	Post
Peder Taflin	Post
Robert Hörnström	Post
Svante Bäckman	Post
Torbjörn West	Post
Ulf Zakrisson	Post

Verksamhet/organisation/fastighetsägare	Kontakt genom	Kontaktuppgifter	Ägare av fastighet
Brunnspecialisten	E-post	info@brunnspecialisten.se	-
Cementa	E-post	info@cementa.se	-
Circle-K	Post	Torkel Knutssonsgatan 24 118 49 Stockholm	-
Djurskyddet Västerbotten	Post	Umeå	Holmsund 5:11
Hjördis Kristina Jonsson	Post	Umeå	Holmsund 5:18
Holmsunds fiskevårdsförening, Olof Wahlström	Post	Bågvägen 18 913 32 Holmsund	
Kurt Sigfrid Jonsson	Post	Umeå	Holmsund 5:18
Niklas Satish Näslund	Post	Umeå	Holmsund 5:32, Holmsund 5:33
Lövö bys samfällighetsförening	Post	Umeå	Förvaltare av alla samfälligheter som vid laga skifte för Lövö by

Verksamhet/organisation/fastighetsägare	Kontakt genom	Kontaktuppgifter	Ägare av fastighet
			1880 avsatts som gemensamma för skifteslaget
Kvarkenhamnar AB	Post	Umeå hamn 8 913 32 Umeå	-
Västerbotten Fisk	Post	Blåvägen 5 913 32 Holmsund	-
Nynas AB	Post	P.O. Box 10700 121 29 Stockholm	-
Lundstams	E-post	kontakt@lundstams.se	-
Kvarkenvinden 1	E-post	info@kvarkenvinden.se	-
Konstvägen sju älvar	E-post	bo.leander@home.se	-
Lantmännen	Post	Umeå Uthamn 913 32 Holmsund	-
Naturskyddsföreningen Västerbotten	E-post	vasterbotten@naturskyddsforeningen.se	-
NLC Ferry	E-post	peter.stahlberg@wasaline.com mikael.ohlund@umea.se	-
Obbola fisk	Post	Zakrisvägen 2B 913 42 Holmsund	-
Patholmsvikens båtklubb	E-post	info@pvbk.net	-
Ragn-Sells	E-post	fred.lundgren@ragnsells.com	-
Salteriet Byviken AB	Post	Bredviken 6 913 42 Obbola	-
SCA Logistics	E-post	info@sca.com	-
Sjömanshemmet	Post	Umeå Uthamn 913 32 Holmsund	-
Sportfiskarna Västerbotten	E-post	bergsbyn45@gmail.com	-
Stena Recycling	E-post	patrik.hober@stenarecycling.se	-

Verksamhet/organisation/fastighetsägare	Kontakt genom	Kontaktuppgifter	Ägare av fastighet
Tullen	Post	Kardangatan 4 904 32 Holmsund	-
Umeå energi AB	E-post	umea.energi@umeaenergi.se	-
Umeå hamn AB	Post	Umestan företagspark, hus 4 903 47 Umeå	-
Umeå kommun	E-post	umea.kommun@umea.se	-
Västerbottens fodercentral	E-post	info@fodercentralen.se	-
Västerbottens ornitologiska förening	E-post	volehunter@gmail.com	-

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken.

Om- och utbyggnad av Umeå Hamn



2019-06-25



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden

Omslagsbild: Vy över hamnen från nord.

Foto: Umeå Hamn AB

Handlingen har upprättats av:

Malin Dahlgren ÅF Infrastructure AB

Lina Fagerman ÅF Infrastructure AB

Handlingen har granskats av:

Anitha Jacobsson ÅF Infrastructure AB

Bilaga 3

Köp & sälj



Prylar

Säljes



Taklampa 6-arnad
6-arnad taklampa, Gam-
melrosa skärmar, Diam: 53
cm, Höjd: 79 cm, 1000:-,
0703184359
Vännäs
Webbnr: 9045108



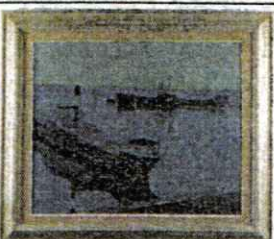
Dubbelsäng
2x90 reserbotten, huvud och
fotgavel i trä 1500 kr, 076-
2283494 Umeå, 1500:-
Umeå
Webbnr: 9050353

Köpes



Sako Hunter/Vixen 222
Småviltstudsare; Sako
Hunter/Vixen i kaliber 222.
Sökes. Pris efter skick,
070-2804407
Vännäs
Webbnr: 9051504

Loppis och auktioner



Auktion Umeå 1/3-19
Visning redan nu Skolgatan
53! Totalt 349 speciellt
utvalda objekt i olika ka-
tegorier, se katalog online:
www.norrlandsauktionsverk.
se (090-122211)
Umeå
Webbnr: 9042640



Bröstcancerföreningen
090-71 01 95

Bostad

Hyresrätt uthyres

Uthyres
Lägenhet 3 rum o kök ca 95
kvm. Mellan Broarna Teg.
Strandnära. Rök o djurfri.
Hyra 10.500:-/månad.
Tel:070-6642626
Umeå



**Ersboda FH & Ersbodabiblio-
teket Lunchföredrag 1/3 kl 13.**
"Människoöden i vår historia"
Journalisten Gunilla Nordlund
berättar om öden som hörts i
radioprogrammet Släktband.
Entré 40 kr. Medarr: Studieför-
bundet Vuxenskolan

Allt om Västerbotten

Annonserna ska vara oss
tillhanda senast kl. 12.00 två
arbetsdagar före införingsdag.

Annonserna kan bokas via
alltomvasterbotten.se eller
mejljas till evenemang@vk.se.

Vid bokning via webbsidan är
priset 375 kronor (inkl. moms)
(max 300 tecken). Vid mejl till
evenemang@vk.se debiteras
34,90 kronor per rad.

Annonserna införs i både VK
och Folkbladet och behöver
därför bara bokas i en av
tidningarna!

Uppge alltid ditt kundnummer
eller fullständiga debiterings-
uppgifter. 50 kronor i fakture-
ringsavgift tillkommer.

kungörelser

**Samråd enligt miljöbalken
för om- och utbyggnad
av Umeå Hamn**

- Tillägg och revidering av samrådsunderlaget

En investeringsplan för att utveckla Umeå
Hamn har godkänts av kommunfullmäktige.
Planen omfattar investeringar på 1,4 miljarder
varav Umeå Kommunföretags medfinansiering
uppgår till 850 MSEK fram till 2024. Arbetena
innebär byggande i vatten, muddring, han-
tering av muddermassor, tipping i allmänt
vatten samt utfyllnad av vattenområden och är
tillståndspliktiga enligt miljöbalken.

Umeå Hamn AB har utarbetat ett samrådsunderlag
som beskriver planerad verksamhet, bedömd miljöpå-
verkan och tillståndsprövningen. Samrådsunderlaget
har utökats samt reviderats. De uppdaterade hand-
lingarna finns att hämta enligt nedan.

Samrådet sker genom skriftligt utskick till särskilt
berörda och till övriga via denna annons. De miljöef-
fekter som kan förväntas uppkomma är grumling i
samband med vattenarbetena i hamnen samt effekter
av eventuell dumpning av muddermassor i djuphålör
på allmänt vatten.

Det uppdaterade samrådsunderlaget kan laddas ned
från Umeå Hamns hemsida, fr o m 28 februari 2019.
Underlaget går även att beställa från Umeå Hamn AB,
090-71 80 24.

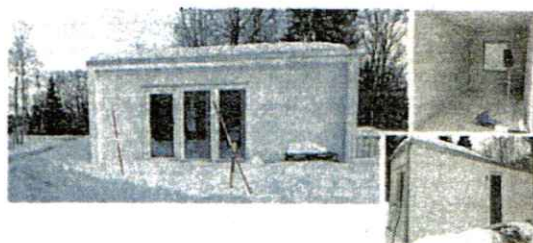
Skriftliga synpunkter och frågor skickas till Umeå
Hamn AB, 903 47 Umeå, alternativt e-post samra-
dumeahamn@umea.se och skall vara oss tillhanda
senast den 2:a april 2019 för att ingå i dokumenta-
tionen från samrådet.

Ytterligare information om planerad verksamhet kan
lämnas av Viktoria Larsson, 090-16 32 89, mobil 070-
617 32 89, e-post viktorija.larsson@kvarkenports.com.



anbud

**Konkursförsäljning
Lösverkeshus**



HJ Art & Vido AB, 556535-1854, försattes i konkurs
den 16 januari 2019 av Umeå tingsrätt, varvid
Anders Bergman vid Ackordscentralen Norrland
AB utsågs till konkursförvaltare.

Det konkursförsatta bolaget äger 1 st byggsats inne-
hållande resningsvirke för lösverkeshus om 25 kvm,
1 st färdigmonterad isolerad modul 25 kvm (oin-
redd) samt 1 st färdigmonterad isolerad modul 25

nö

28.2 Ja

Lars
Li

Mat & dryck f

www.umeajaz

all

**Årsmöte Studieför-
bunden Västerbotten** Medle-
sationernas valda om-
till årsmöte för Stud-
det Västerbotten o
april 2018, klocka
Plats: Magasinsgränd 3
tea. För mer inform
anmälan senast 15
135700 eller
umea@studieforamjan

Begränsad framk

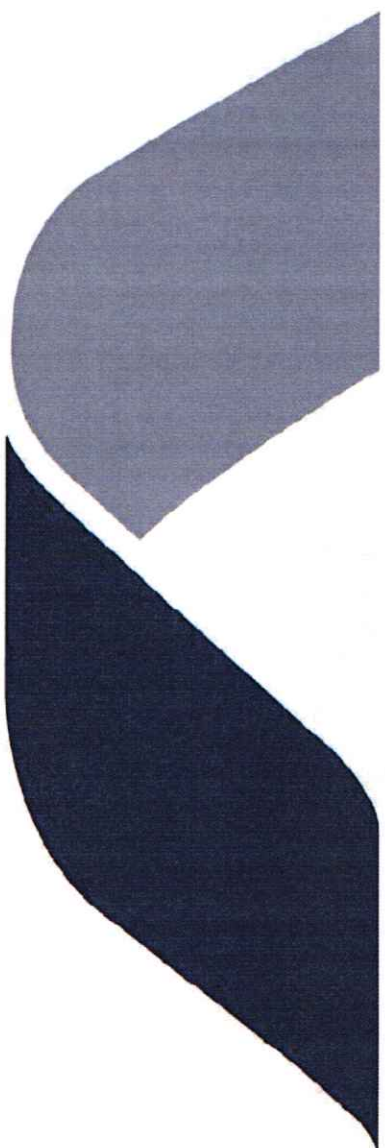
**E4, bron öve
Robertsfors**

Broräcket behöve
av och trafiken re;
27 februari-26 apr
besvär som arbete

Mer information: I
Trafikverket, tel. (0
Kontaktcenter tel

Trafikverket ansvarar
långsiktig planering av

En tra
olycks
föränd
Både du
närstær



Umeå Hamn

Samråd utbyggnad Umeå Hamn

Agenda

- Inledning
- Bakgrund och historik
- Aurora, kommande investeringar
- Delområden, tidigare domar
- Genomförda utredningar
- Kommande utredningar
- Påverkansfaktorer
- Muddringsalternativ
- Tidplan

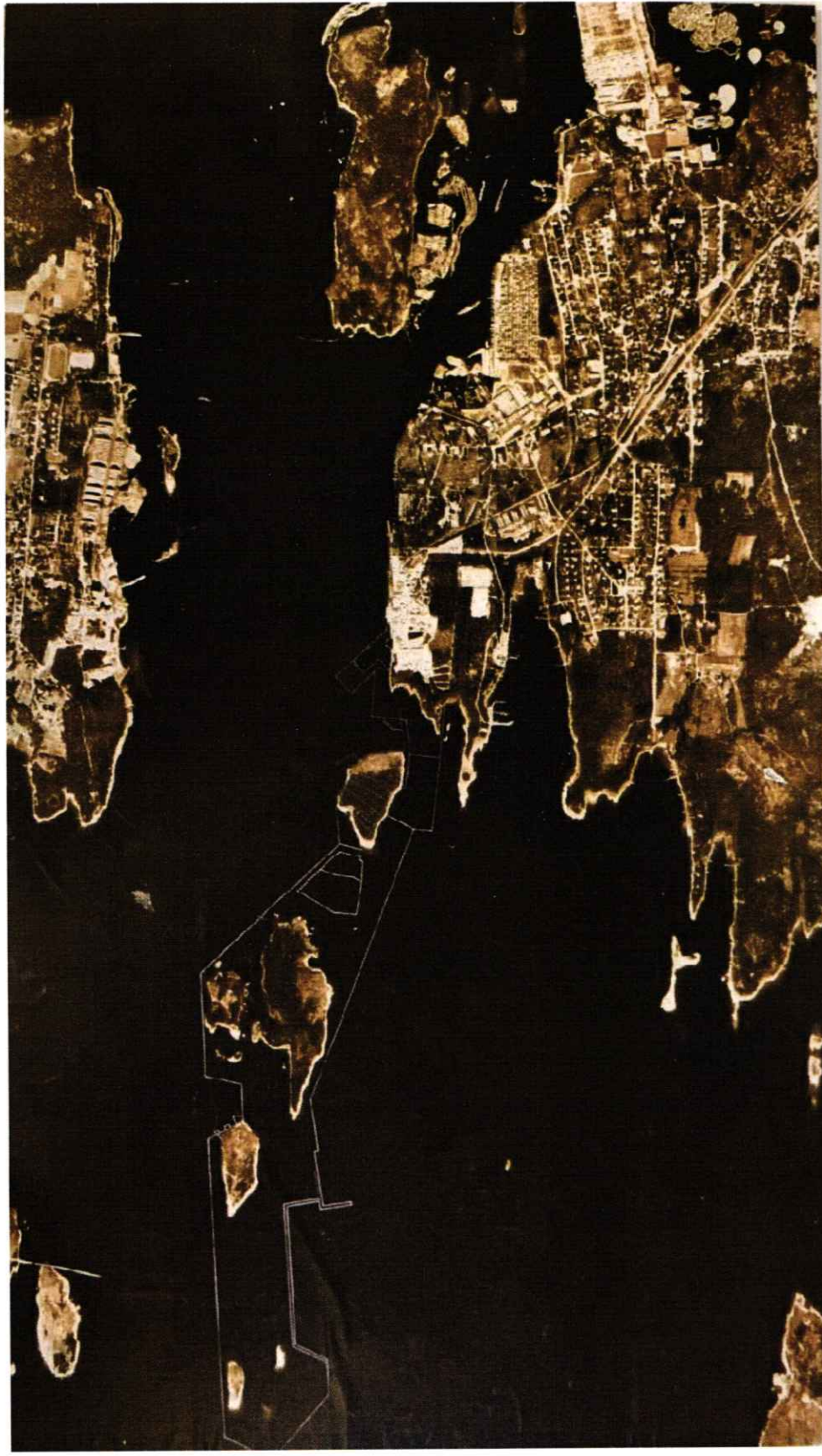
Inledning

Bertil Hammarstedt

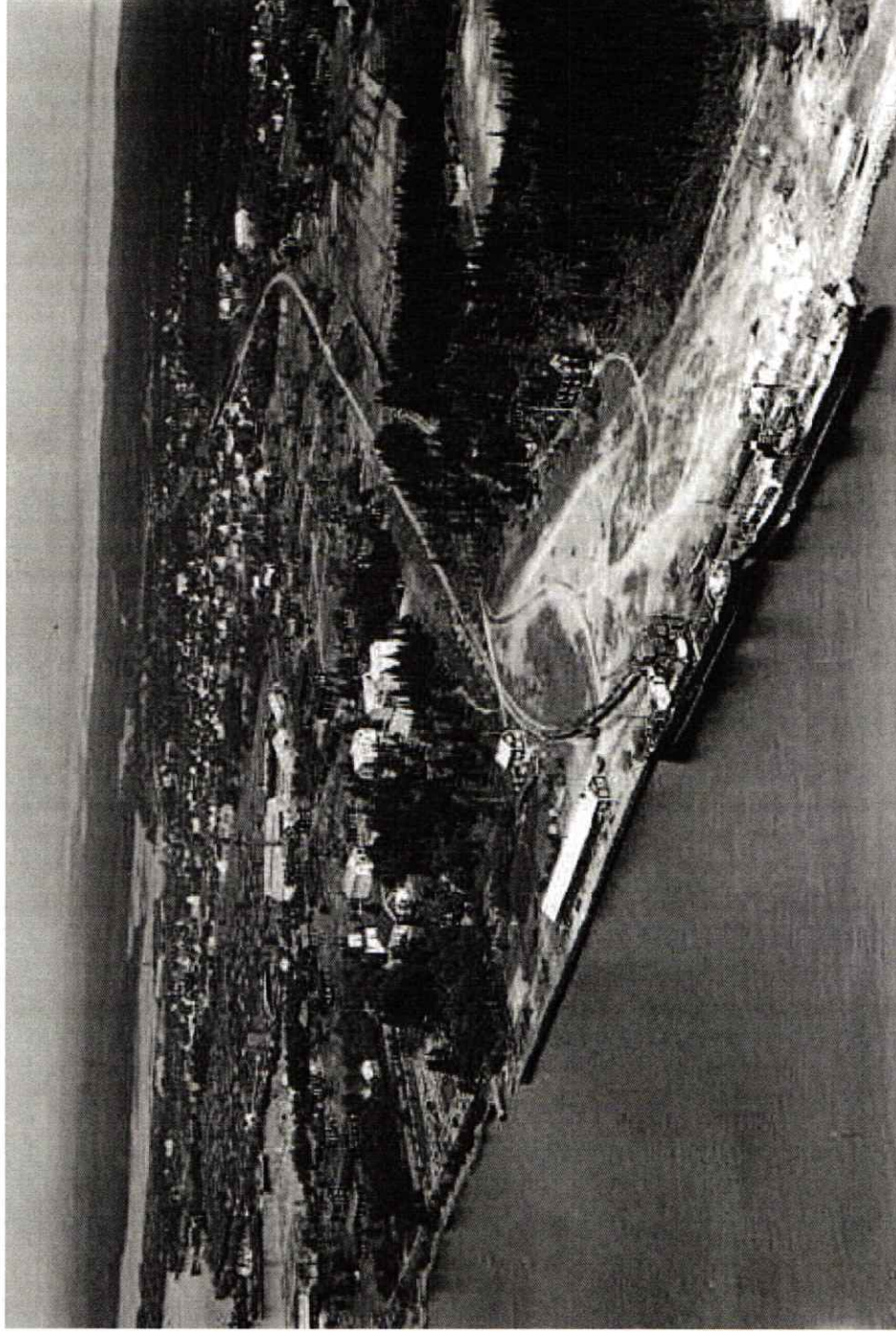
Bakgrund och historik

Viktoria Larsson

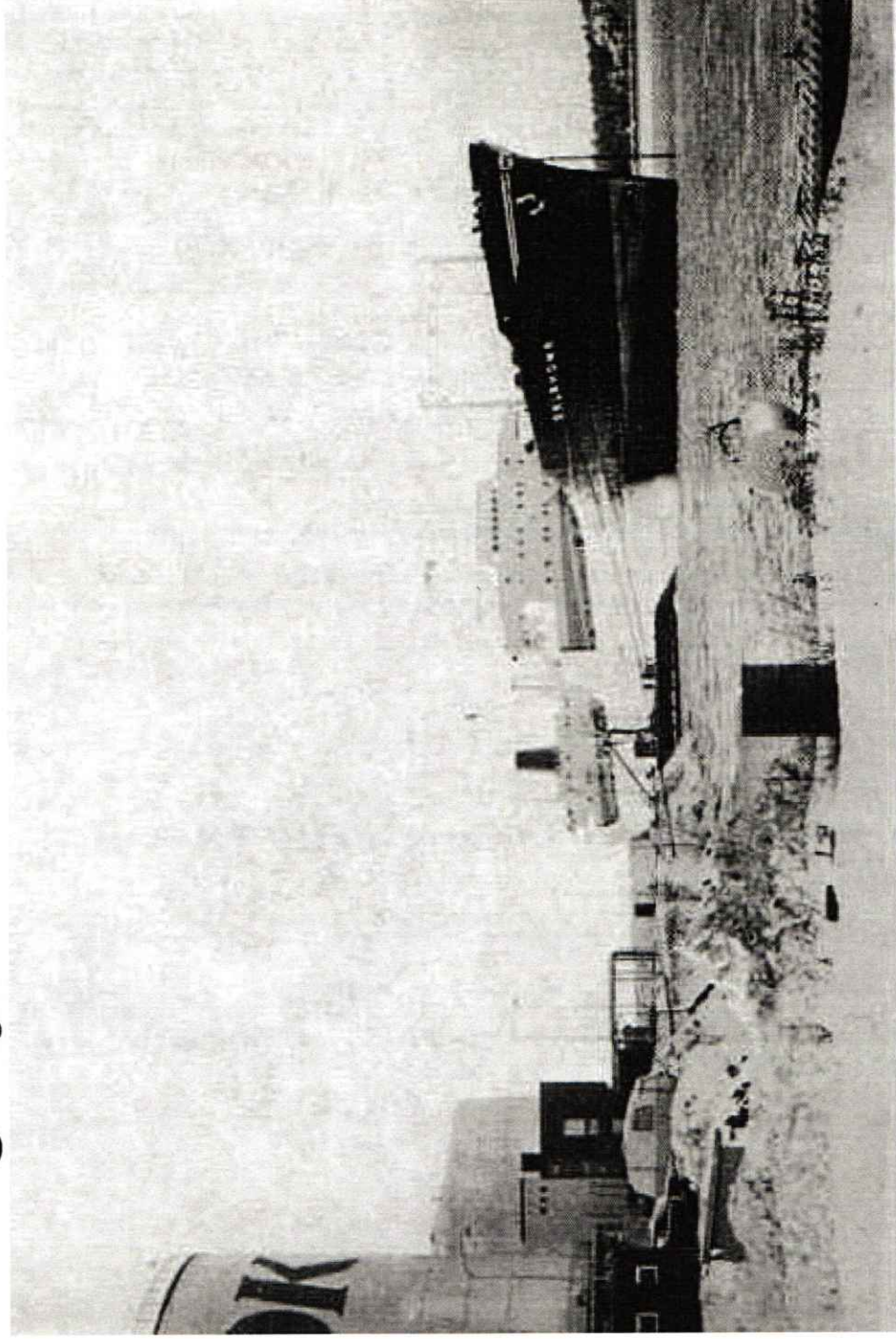
Umeå hamn – då och nu



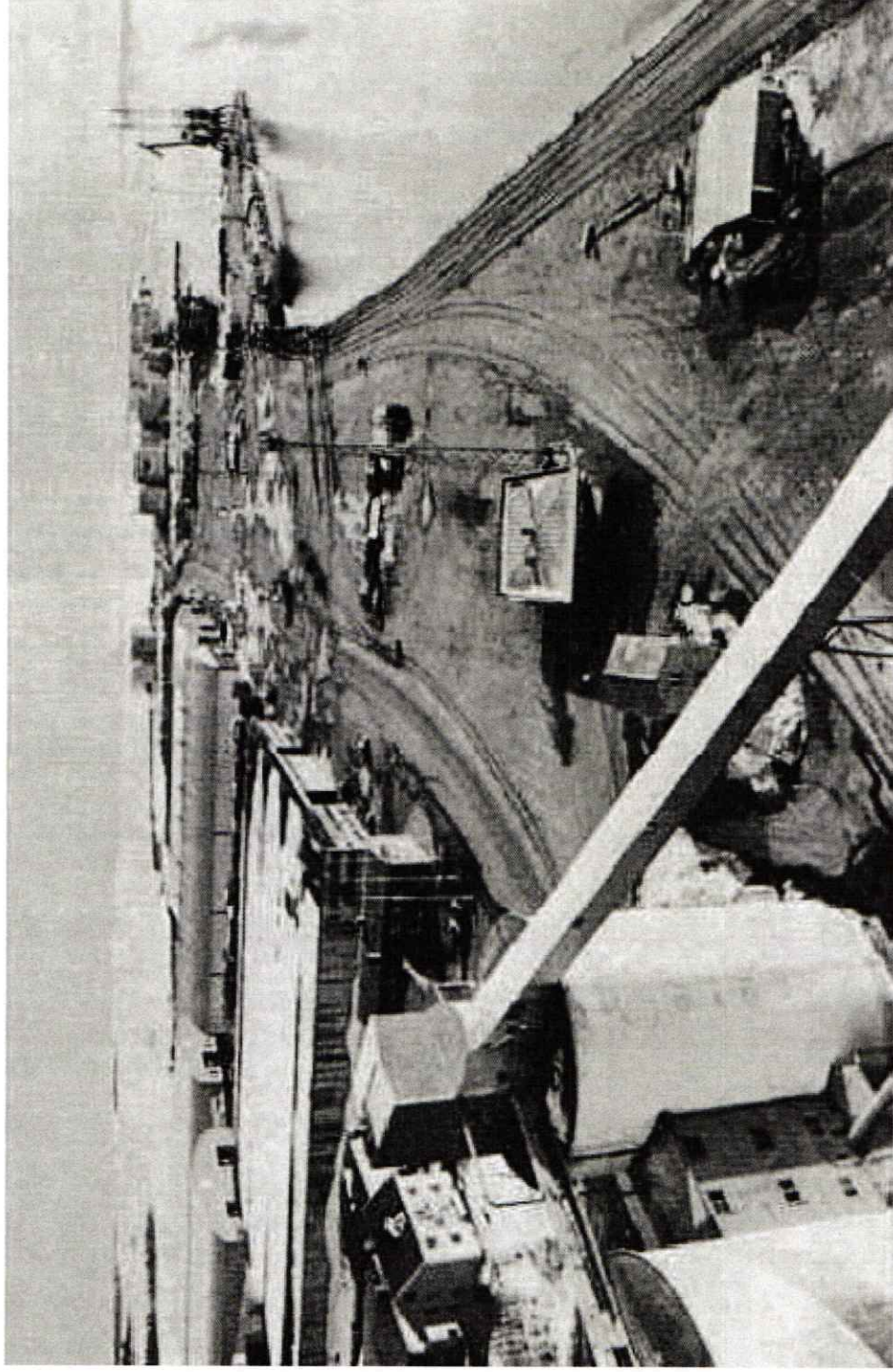
Norra kajen



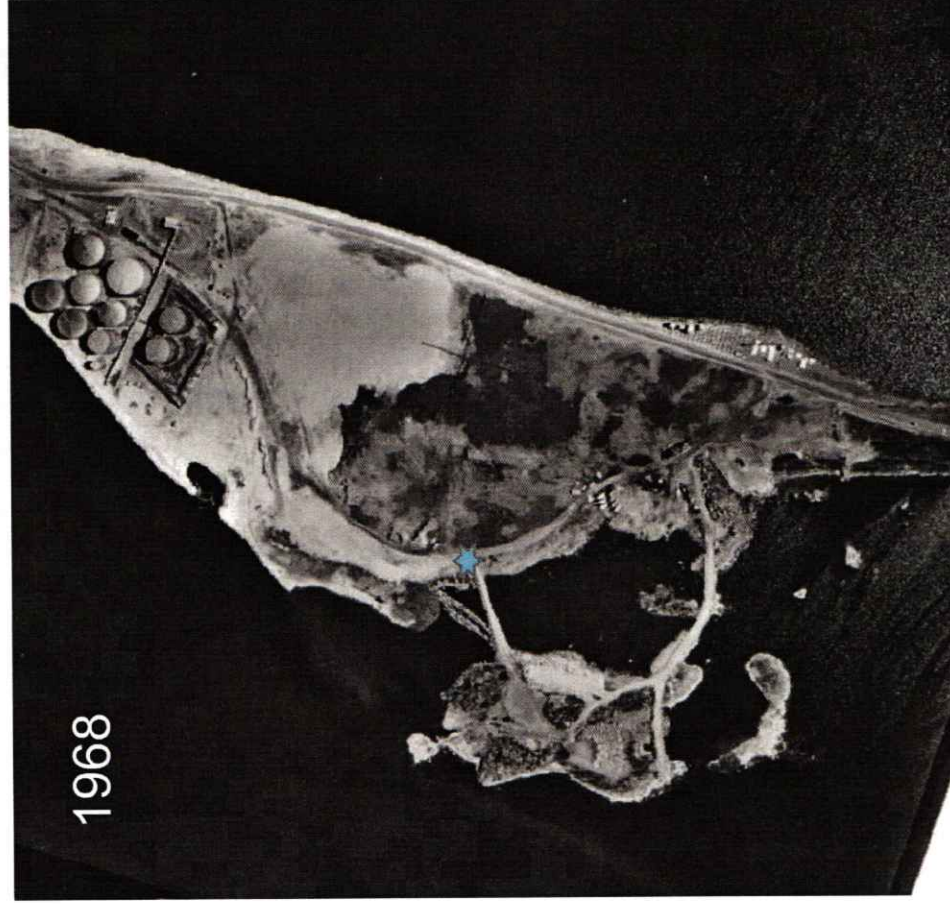
Energikajen



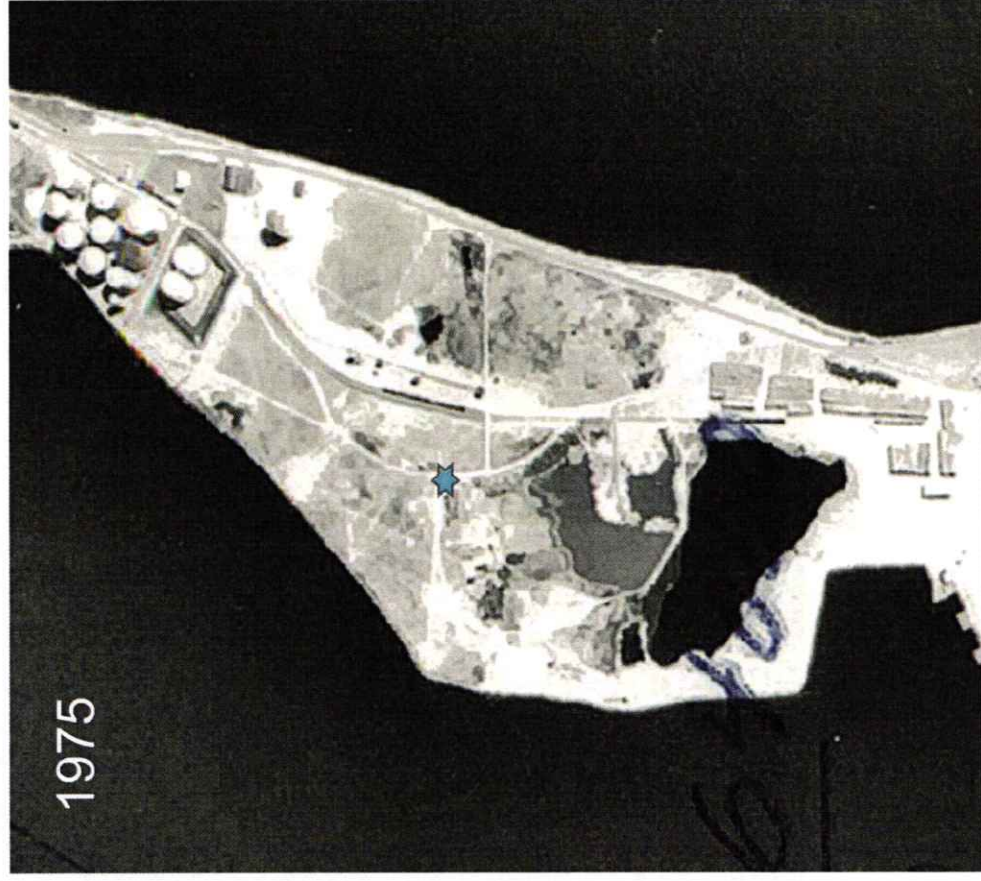
Hamnen växer fram



Utfyllnader genom åren



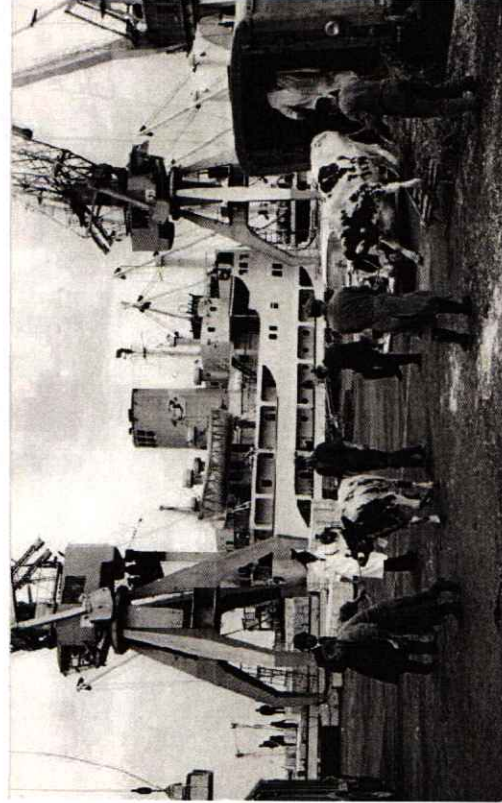
147



Hamnen idag



Godset då och nu



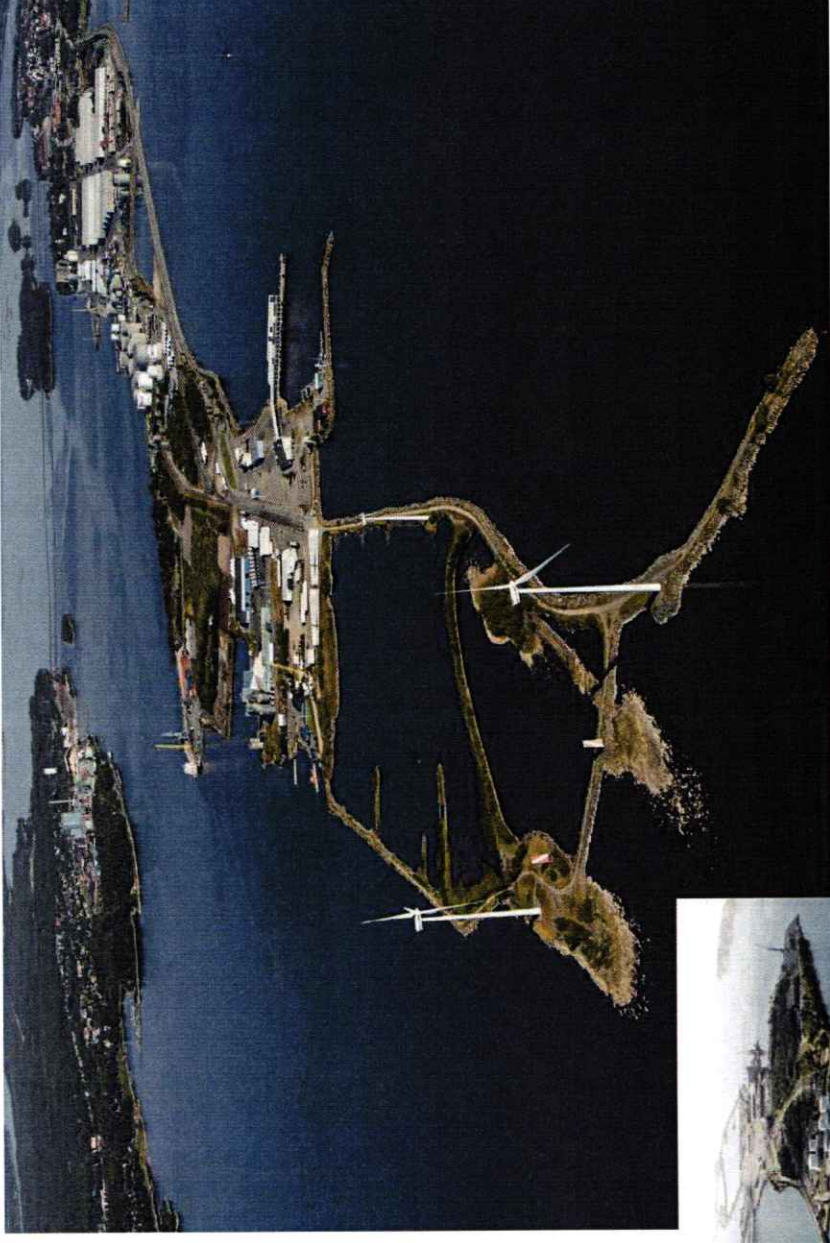
Aurora – kommande investeringar

Bertil Hammarstedt och Gunnar Isaksson

Delområden och tidigare domar

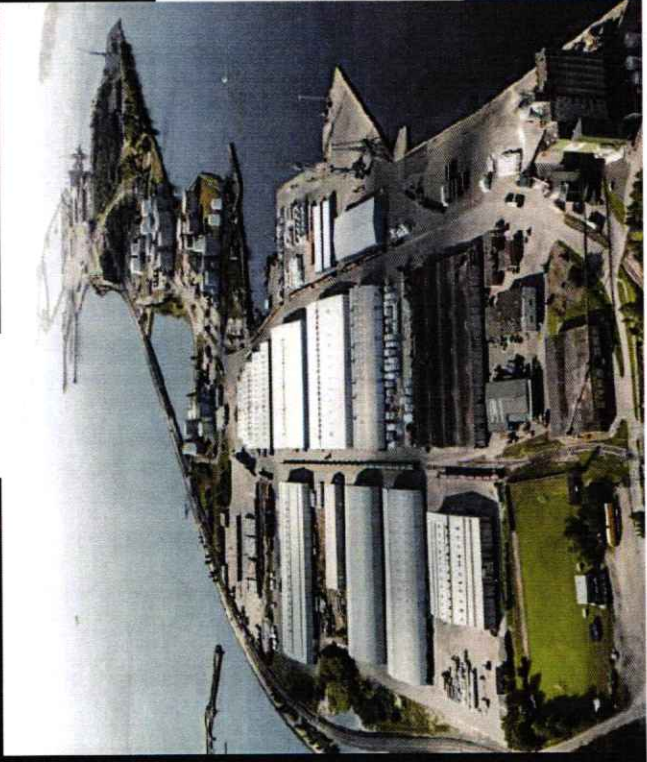
Ulrika Sundin Bonnedahl

Umeå Hamn



150

Översiktsbilder



Åtgärder

Muddra (fartygstrafik) 

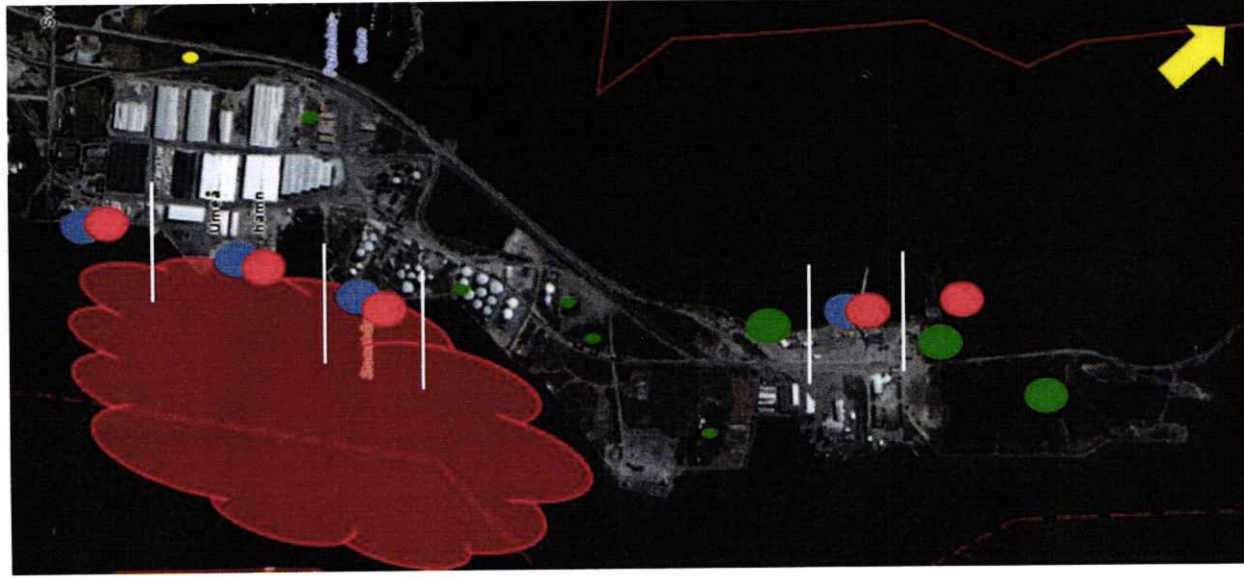
Riva ut befintliga kajer, pir, ramper och bryggor 

Anlägga kajer, pirlar och erosionskydd, inkl. muddring
därunder i stabiliseringssyfte 

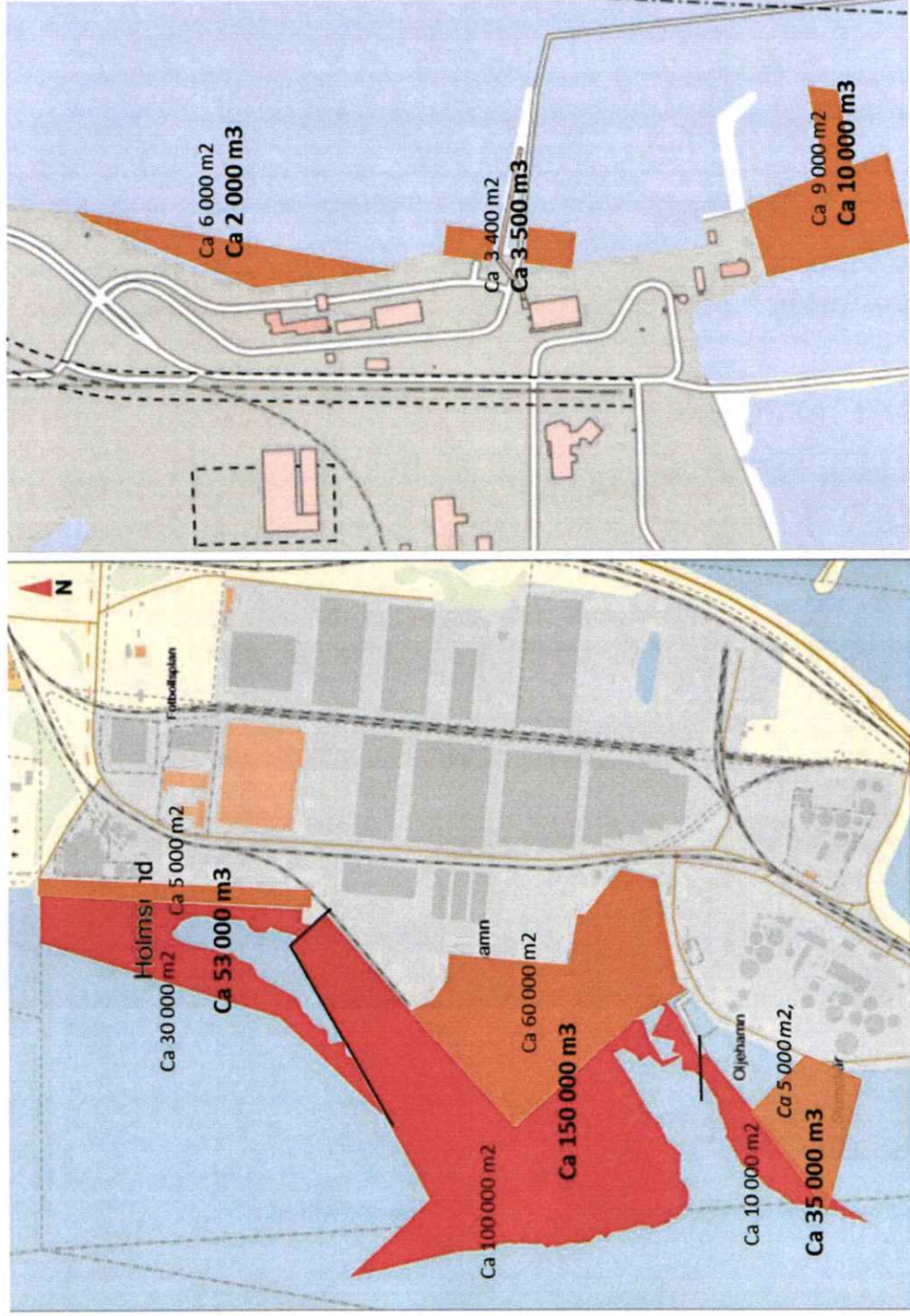
Utfyllnad i vattenområden 

Tippning 

Använda avfall i anläggningsändamål



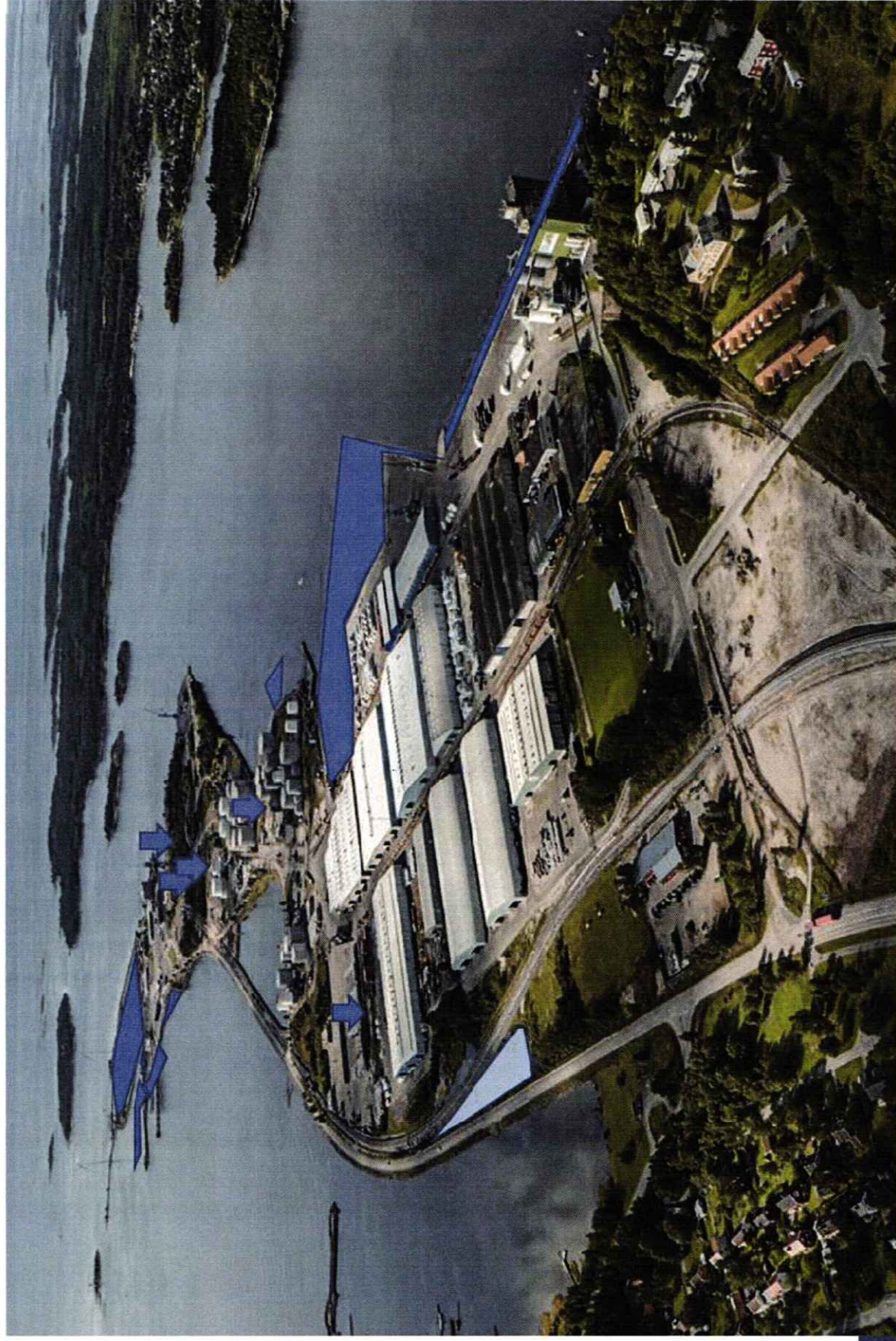
Muddring



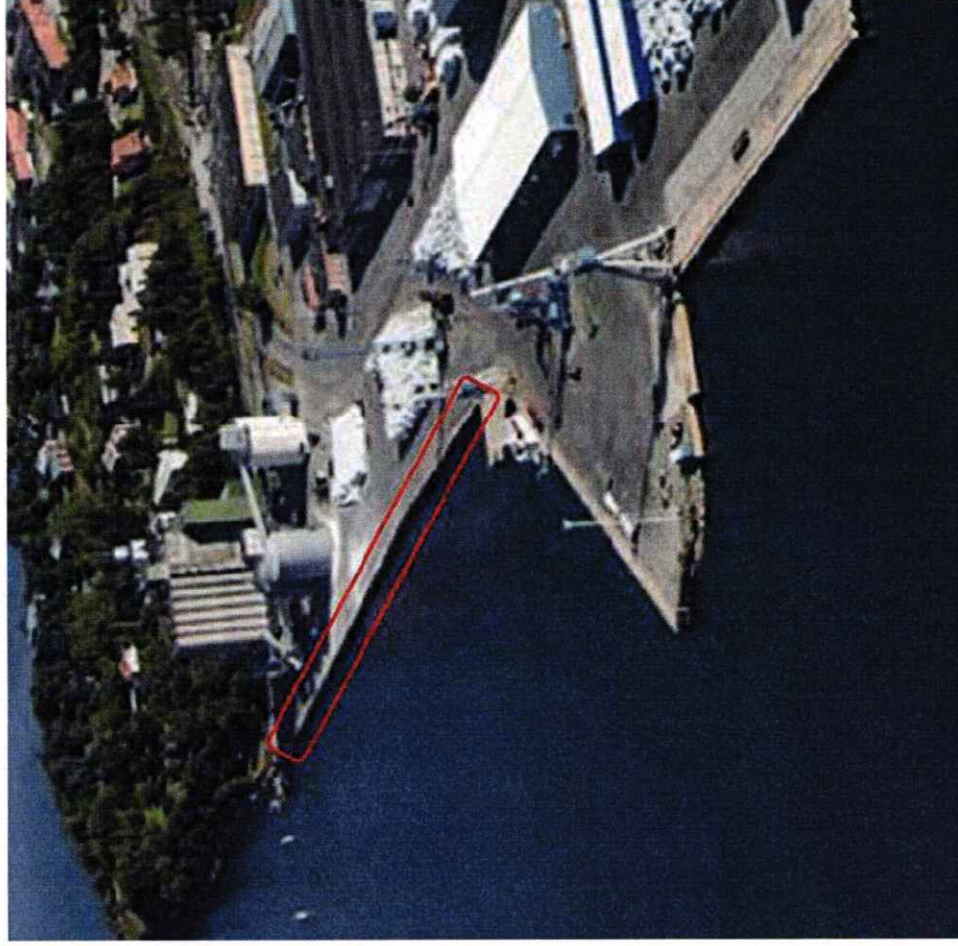
- Djup muddring (ned till ca 12,5 m) ca 140 000 m²
- Teknisk muddring ca 90 000 m²

Total volym ca 260 000 m³

Fyllning, tippning o anläggningar

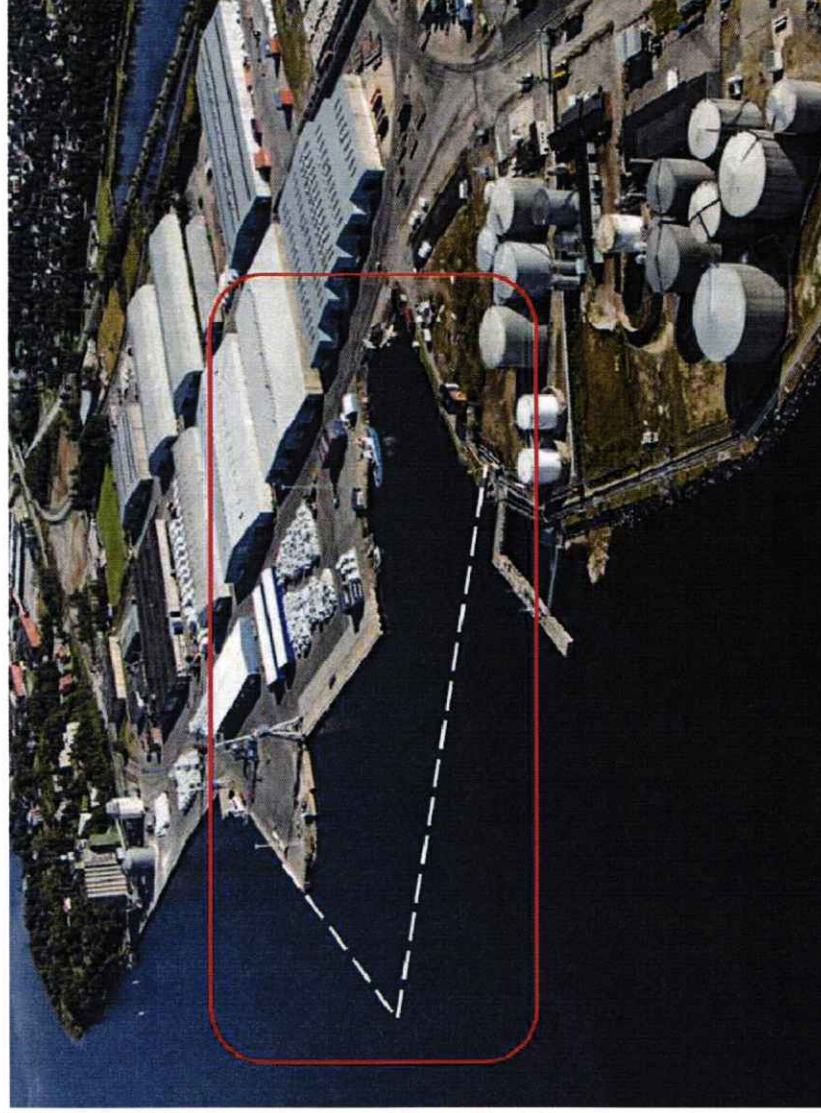


Norra hamnen



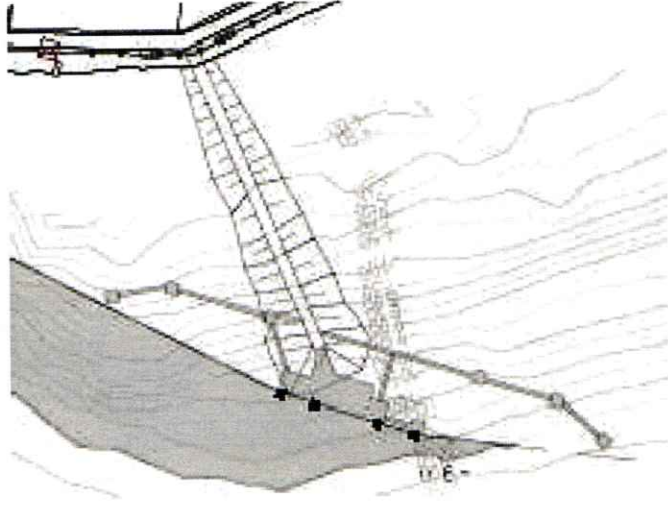
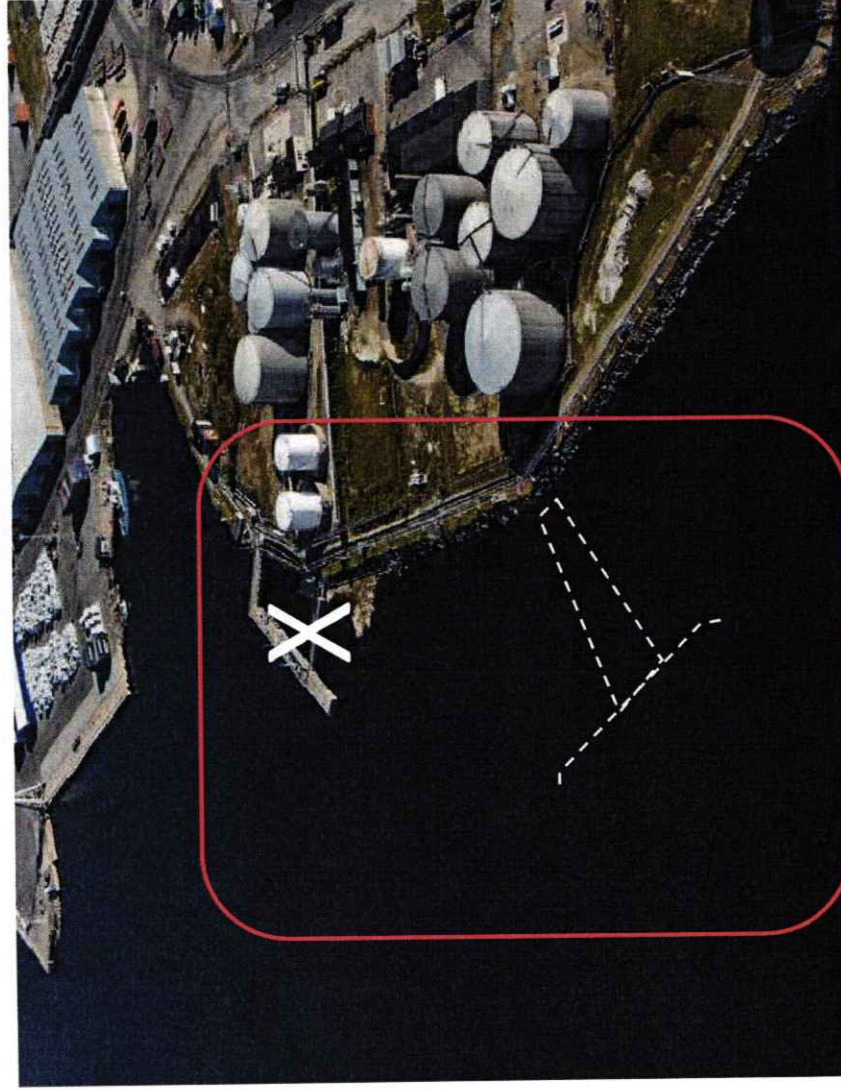
- Riva ut befintlig kaj motiverad av dess skick
- Muddra under ny anläggning (se tidigare bild)
- Genom spontning, pålning och fyllning anlägga ny kaj i huvudsakligen samma läge, viss utbyggnad i vattnet (ca 350 x 1 meter)
- Anlägga erosionsskydd
- Berört vattenområde ca 5 000 m²

Södra hamnen, Kronövikén



- Riva ut befintlig kaj sida och bryggor
- Muddra under ny anläggning (se tidigare bild)
- Genom spontning, pålning och fyllning anlägga kaj
- Anlägga erosionskydd
- Berört vattenområde ca 60 000 m²

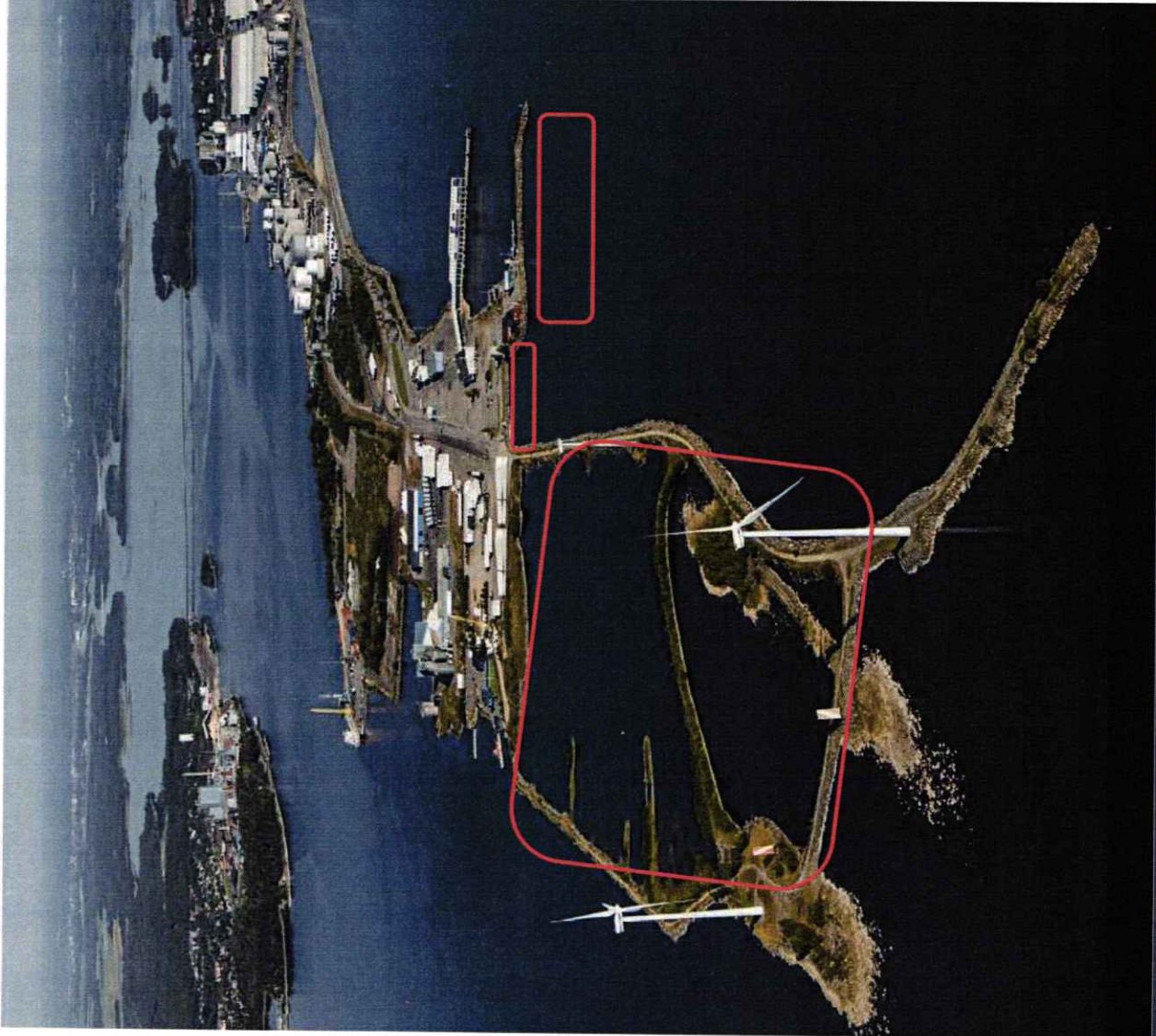
Energipiren



- Riva ut befintlig pir o kajanläggning
- Muddra under ny anläggning (se tidigare bild)
- Genom spontning, pålning och fyllning anlägga pir o kajanläggning
- Berört vattenområde ca 5 000 m²

Lagunen o mot KBV-kajen

- Dom M 772-05, förfallit
- Fylla ca 170 000, 5 500 m² resp. 11 000 m²
- Framtida hamnområde, parkering resp. pir
- (ca 400 000 m³ massor)



Färjeterminalen



- Riva ut befintliga ramper
- Muddra under ny anläggning (se tidigare bild)
- Anlägga erosionsskydd jämte ramper
- Arbete med pålar och kasuner
- Anlägga dykdalb
- Berört vattenområde ca 3 500 m²

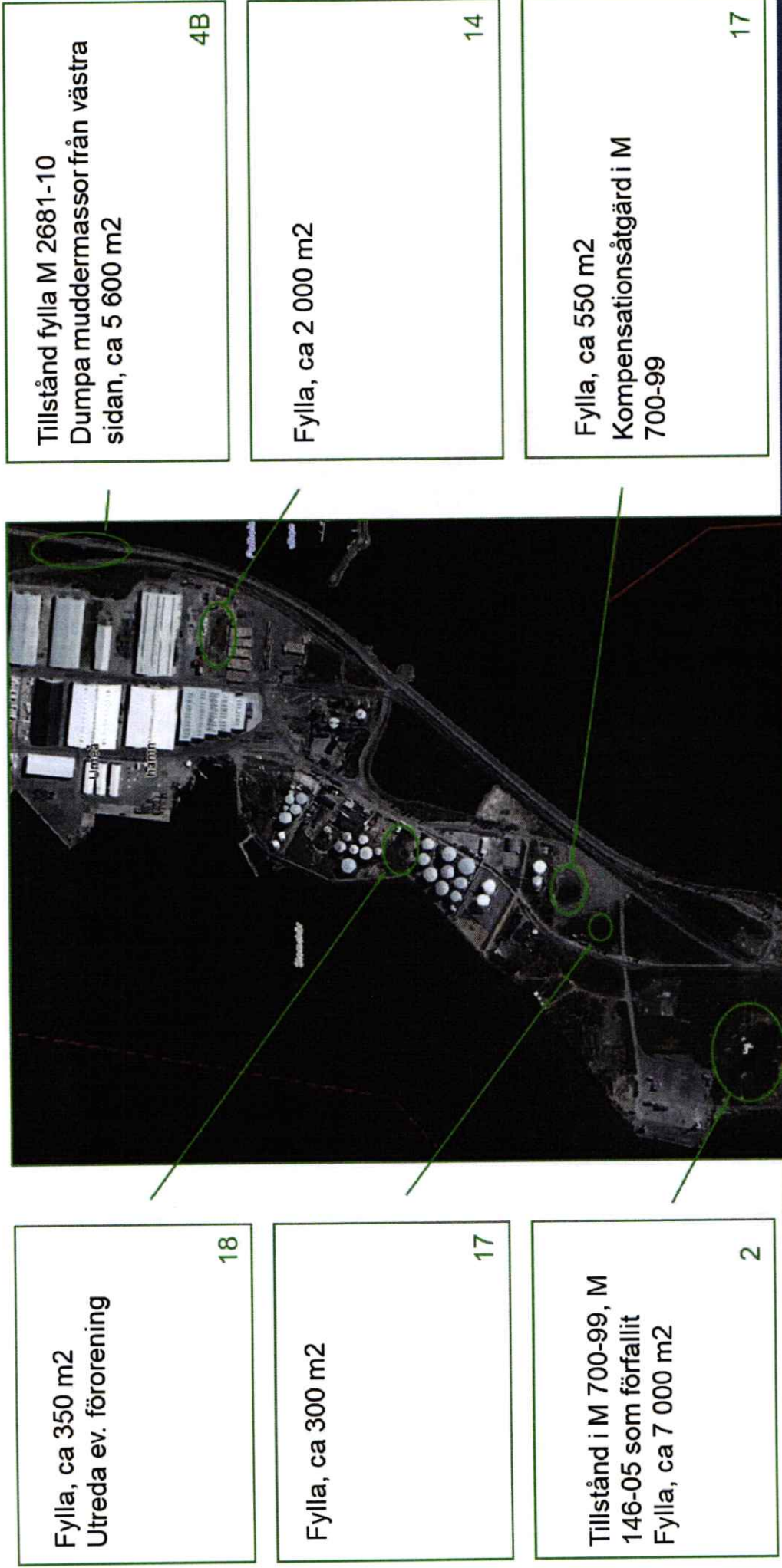
Breddning tullen



Muddra under
fyllning (se
tidigare bild)

Fylla ca 6 000
m²

Pölar inom hamnområdet



MKB

Genomförda utredningar Kommande utredningar Påverkansfaktorer Muddringsalternativ

Göran Bergström

MKB-arbetet - fackfrågorna

- Utrivning av kajer – buller, grumling, avgaser
- Muddring – grumling, föroreningsinnehåll, hantering av massorna
- Byggande av nya kajer – buller, grumling, avgaser
- Utfyllnad – biotopförändringar, grundvattenpåverkan
- Transporter – buller, avgaser
- Dumpning – grumling, förändring bottensubstrat

Genomförda och tidigare utredningar

- Muddermassor kartläggning föroreningsinnehåll
- Data tidigare muddringar
- Beräkning av utsläpp från transporter (SCA)
- Bullerutredning
- Kartläggning föroreningsinnehåll i markområden
- Biologiska inventeringar

Utrivning av kajer, mm

- Hantering av massorna enligt gällande avfallslagstiftning
- Farligt avfall hanteras separat
- Klippning av betong med papegojnäbb
- Utsortering av armeringsjärn
- Möjlighet att använda för återfyllnad i vattenytor
- Kontroll av föroreningsnivåer i områden som fylls ut

Klassificering av sediment

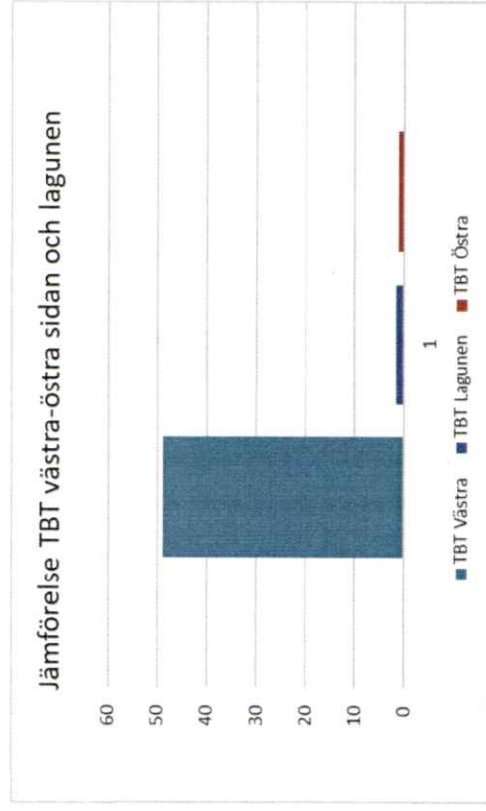
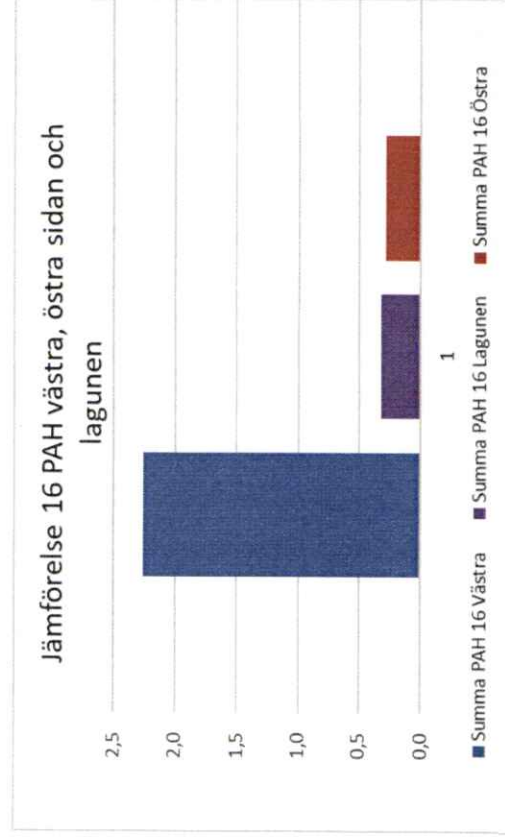
Kategori	M1	M2	M3
Föreningssklass			
PAH	<5	>5	
PCB	<5	>5	
TBT-halt µg/kg TS	<55	>55 - <200	<200

- Bedömningsgrunder
 - NV rapport 4913
 - SGU-rapport 2017:12
 - Domar i MÖD

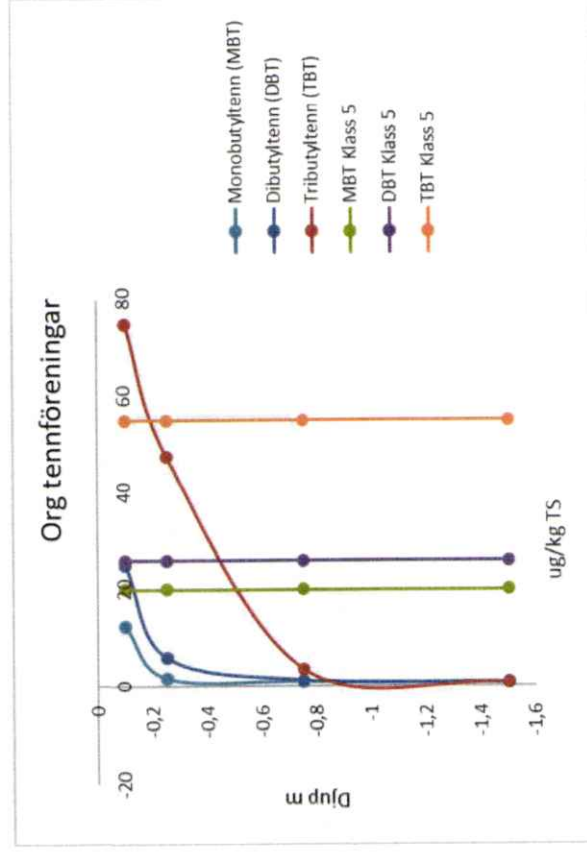
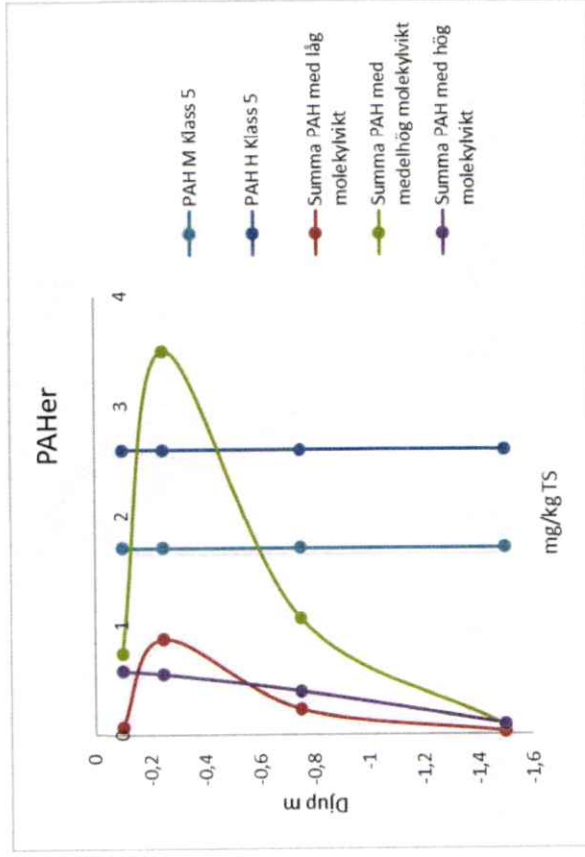
Sedimentets föroreningsinnehåll

- Överskridande av klass 4 antal prov av totalen
- Summa PAH med låg molekylvikt 0 av 53
- Summa PAH med medelhög molekylvikt 5 av 53
- Summa PAH med hög molekylvikt 2 av 53
- PCB7 2 av 36
- Metaller 0 av 53
- TBT 5 av 43

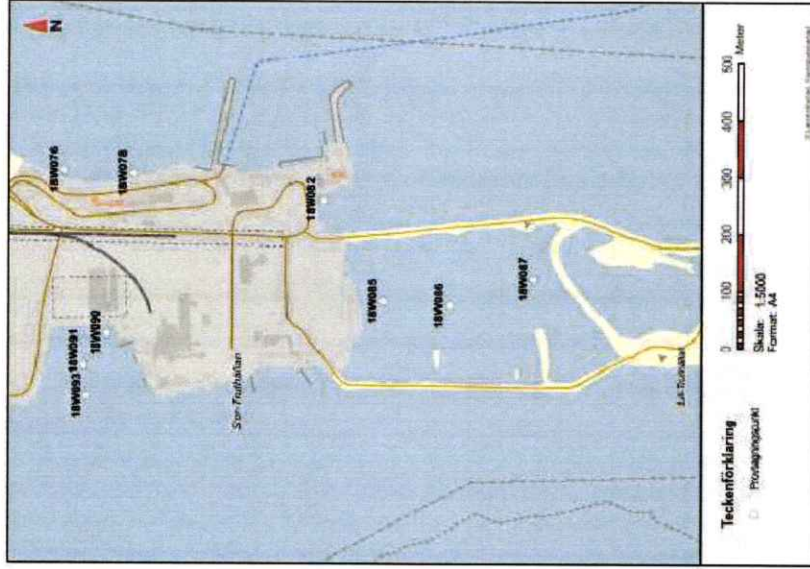
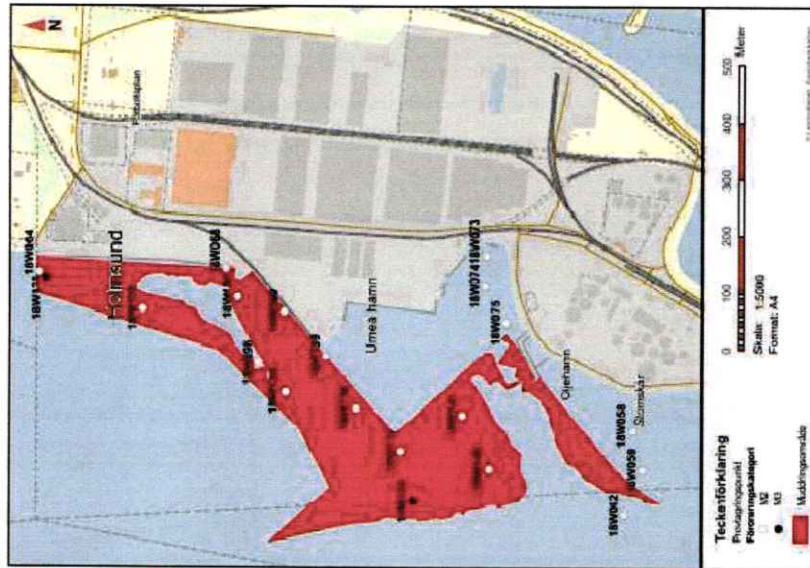
Jämförelse västra sidan, lagunen och östra sidan



Föreningarnas fördelning i djupled



Muddringsområden mm



Egenskaper för TBT

- Nedbrytningstid i vatten varierar i 20° vatten mellan 3-8 dagar under ljusa förhållanden till 7-13 under mörka förhållanden
- I sediment visar nedbrytningstiden ett stort spann i halveringshastigheten beroende på lokala förhållanden, med ca 1 år i aeroba förhållanden och ca 2-5 år i anaeroba förhållanden.
- Nedbrytningsprodukterna är DBT (dibutyltenn) och MBT (monobutyltenn).

Geotekniska egenskaper och försurningspotential

- Varierande förhållanden
- Föroreningarna kopplade till siltigt, dyigt material ibland sulfidhaltigt
- Försurningspotential på kort sikt är låg i 5 prov, måttlig i 1 prov
- Försurningspotential på lång sikt är måttlig i samtliga 6 prov

Utredningar sediment

- Muddringsmetod och strategi
- Omhändertagande av massorna enligt miljölagstiftningen
 - Deponering
 - Annan behandlingsanläggning
 - Avvattning före utfyllnad
 - Utfyllnad med stabilisering
 - Dumpning
- Utredningar till grund för val av muddringsstrategi

Utredningar dumpningsplats

- Tidigare dispens vid byggande av Botniabanan
- Sjömätning
- Undersökningar avseende bottenfauna
- Undersökningar avseende bottensubstrat
- Mätningar avseende strömförhållanden
- Bedömning av bottenns lämplighet för dumpning

Beräkning av utsläpp till luft

- Transporter vid väg E12
- Transporter från Bergsboda via väg 531
- Utsläpp från andra källor, maskiner, mudderverk mm
- Beräkning av halter vid bostadsbebyggelse



Beräkning av buller

- Modellering utifrån bullerkällor vid byggande
- Särskilt bullrande moment
 - Slagning av pålar
 - Slagning av spont
- Buller från byggplatser NFS 2004:15
- Naturvårdsverkets riktvärden för buller från trafik

Ytor som fylls ut

- Kartläggning av föroreningsförekomst
- Geotekniska hänsyn
- Kartläggning fauna och flora
- Massornas potentiella lakegenskaper

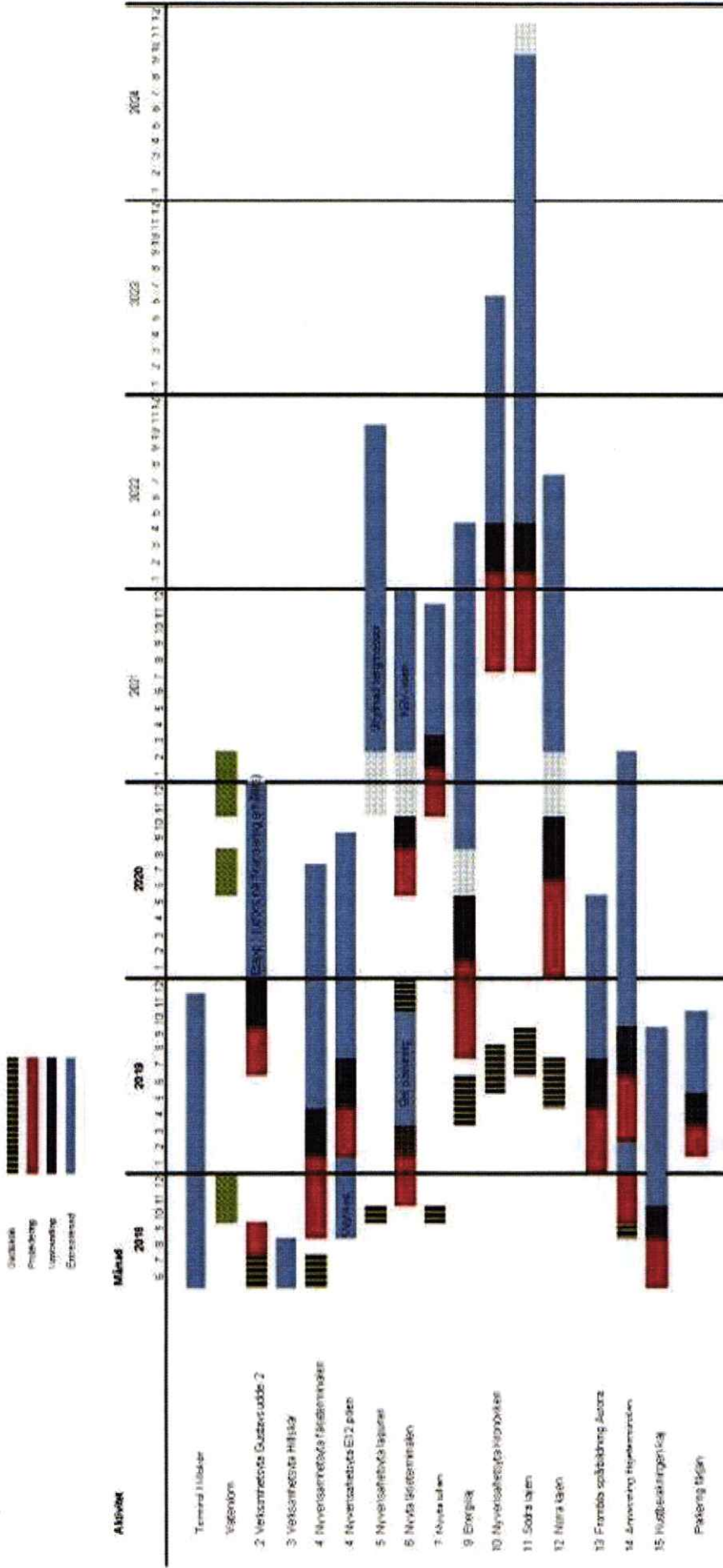


Annat

- Andra väsentliga miljöaspekter?
- Övriga frågor, funderingar råd och anvisningar

Tidplan

Projekttidplan Umeå Hamn





PROTOKOLL

Handläggare
Lina Fagerman
Tel
+46105056187
Mobil
+46730727846
E-post
lina.fagerman@afconsult.com

Datum
2019-03-11

Protokoll från samråd 2019-02-22 för utbyggnad Umeå hamn

Tid	2019-02-22, 09:00		
Plats	Länsstyrelsens kontor, Umeå		
Närvarande	Gunnar Isaksson	Umeå Hamn	GI
	Viktoria Larsson	Kvarken Ports	VL
	Ulrika Sundin Bonnedahl	Umeå Hamn	USB
	Patrik Rudolfsson	Kvarken Ports	PR
	Teijo Seppelin	Kvarken Ports	TS
	Bertil Hammarstedt	Umeå Hamn	BH
	Göran Bergström	Factum Miljökonsult	GB
	Roger Westman	Umeå kommun, MHS	RW
	Björn Eriksson	Umeå kommun, MHS	BE
	Åsa Engman Öhlund	Länsstyrelsen	ÅEÖ
	Camilla Nordenberg	Länsstyrelsen	CN
	Lina Fagerman	ÅF Infrastructure	LF

1 Inledning

VL öppnade mötet och presenterade dagens agenda.

Presentation av samtliga deltagare vid bordet.

2 Presentation av projektet

2.1 BH, VL och USB presenterar samrådsunderlaget enligt bifogade Powerpoint-bilder

CN: Vad är en dykdalb?

USB: Beskriver funktionen, en "pelare" för fäste av fartygets tross.

CN: Ryms färjeterminalen inom ramen för ett anmälningssärende? Finns den åtgärden upptagen i anmälningslistan?



PROTOKOLL

- USB:** Vi har gjort bedömningen att den ryms inom ramen för anmälan med avseende på muddring, kajer och ytor.
- BH:** Den nya färjan kommer år 2021 vilket skapar en tidspress för projektet.
- CN:** Kommer allt att omfattas i en enda ansökan?
- USB:** Nej, det kommer att delas upp i flera delar:
- Muddring av tekniska anledningar innefattas i Etapp 1.
 - Farledsmuddringen ingår i Etapp 2.
 - Färjeterminalen avses hanteras som ett anmälningsärende.
- ÅEÖ:** Hur ligger prövningen av hamnen i förhållande till detta ärende?
- USB:** När samrådet för denna prövning är klar kommer processen att startas även för prövningen av hela verksamhetstillståndet för hamnen.
- VL:** Pengar har även tilldelats hamnen från Sjöfartsverket för en åtgärdsvalsstudie med avseende på farledsmuddring till ett ramfritt djup av 12,5 m. Farleden består av flera delar varav hamnen ansvarar för ena delen och staten för andra delen. Den planerade tillståndsansökan omfattar åtgärder för kajernas fortsatta funktion.
- CN:** Kommer dessa muddringar att ske synkront?
- VL:** I den bästa av världar då det är kostnadseffektivt.
- USB:** Men det kan vi inte styra över.
- VL:** En ytterligare verksamhetsförändring är Tullen som valt Umeå hamn som en av 20 hamnar i Sverige som ska utföra trafiksäkerhetskontroller (TSK) vilket kräver större ytor.
- CN:** Ni kommer att ansöka om tillstånd för dumpning i område 4B inom detta tillstånd? Det finns ju ett gällande tillstånd fast för andra massor.
- USB:** Ja, det kommer att ingå avseende de nya massorna.
- VL:** De flesta pölnarna som finns kvar på området har inget tydligt syfte i alla fall inte i dagsläget. Sannolikt har de uppstått för att det saknats massor. Bakgrundsinventeringar finns för de flesta av dem.
- CN:** Så hur ser tidplanen ut?
- BH:** Kan ansökan lämnas in i etapper?
- USB:** Etapp 1 inlämning före sommaren, Etapp 2 före jul. Den tajta tidplanen innebär att den blir mycket viktigt med täta avstämningar!
- VL:** Om det är möjligt ber vi er (Länsstyrelsen och miljökontoret /anm. LF) att meddela så tidigt som möjligt om ytterligare material krävs så att det kan tas fram.



PROTOKOLL

- 2.2 GB presenterar MKB-arbetet enligt bifogade Powerpointbilder.**
- CN:** Vet ni var fiberbankarna ligger?
- GB:** Material från SGU:s kartläggning har inhämtats. Inga tecken på fiber har noterats vid provtagning.
- CN:** Var ska biologiska inventeringar utföras?
- GB:** Återkommer till det.
- GB:** Beskriver olika bedömningsgrunder för sediment och muddermassor och paralleller till andra projekt och rättspraxis.
- CN:** Viktigt att beakta att man tittar på omständigheterna på platsen och att bedömningen görs från fall till fall. Det går inte att ta för givet att bedömning av detta ärende kommer att göras likartat som exempelvis vid Malmporten. Även dumpningsplatsens förutsättningar har stor betydelse. Framförallt förutsätts att rena massor dumpas.
- GB:** Ja, och med rena menar vi M1-massor.
- CN:** Jämförelse bör även göras mot effektbaserade gräns-/riktvärden. För vissa av ämnena gäller även miljö kvalitetsnormer (MKN). Ni bör titta på statuspåverkan på MKN.
- GB:** Vilka metoder ser LST helst att man använder vid effektbaserade bedömningar? Gen-nivå? Porvatten? Vilken metod föredrar LST vid effektbaserade jämförelser?
- CN:** Vi tar med oss frågan till vattenförvaltningen och kommer att lämna synpunkter på samrådshandlingen i ett skriftligt yttrande.
- CN:** Hur har ni tittat på dynamiska förhållanden i sedimenten? Både vad gäller dumpningsplats och muddringsytor?
- GB:** Vi har inte kommit dit än i utredningen. Det kommer att bero på vilka metoder som ska användas i utförandeskedet men frågan kommer att utredas.
- CN:** Ja, det beror förstås även på anläggningstekniska skäl.
- GB:** Geoteknikerna kommer att titta på materialet anläggningstekniska egenskaper.
- USB:** Förutom hantering vid dumpning kan det till exempel bli aktuellt att göra punktinsatser med metoder såsom sugmuddring i områden med högre föroreningshalter, så kallade "hot-spots", för att underlätta den fortsatta muddringen och minska antalet klasser vid den stora muddringen.



PROTOKOLL

- GB: Muddermassorna bedöms som icke inert avfall enbart på grund av kloridhalten.
- GB: Input mottages tacksamt kring teknik/metodval vid strömningsmätning och modellering av dumpningsplatser.
- CN: Vägledning för muddring och hantering av muddermassor finns framtagen. Titta gärna i den.
- CN: Kommer liknande utredningar att utföras i de områden där muddring ska utföras?
- GB: Ser inte behovet av detta. Förhållandena vid de områden där muddring ska utföras är mycket varierade på grund av närheten till Umeälvens utlopp och på grund av fartygsrelaterade rörelser. En hamn är en hamn.
- CN: Med liknande utredningar menar jag utredningar av sedimentrörelser och modellering av grumling.
- VL: Geotekniska utredningar har utförts och bedömning av grumling kan även göras utifrån erfarenheter från utbyggnaden av Gustavs udde.
- CN: Ingen modellering planerad alltså?
- GB/VL: Vi tar med oss frågan.
- USB: Denna typ av avstämning/synpunkter är viktig! Så att vi får med dessa synpunkter redan nu och därmed hinner utreda.
- CN: Kommer skyddsåtgärder avseende grumling att användas/utföras vid alla platser?
- GB: Det kommer att utredas och bedömas även för dumpningsplatsen.
- USB: Var tydliga med vad ni vill ha och behöver för att kunna göra er bedömning så försöker vi att lösa det.
- CN: Miljökvalitetsnormerna (MKN) är viktiga. Mycket viktigt att bedöma verksamhetens påverkan på möjligheterna att följa både kemiska och fysikaliska MKN. Ny MKN för fysikaliska/hydromorfologiska parametrar är på gång. Vilka kvalitetsfaktorer som är aktuella för den specifika platsen och hur verksamhetens påverkan på dessa faktorer ser ut bör utredas och beskrivas. Påverkan bör även relateras till effektbaserade bedömningar.
- CN: Preliminärt är statusen klassad som måttlig för Österfjärden med avseende på konnektivitet – fria passager och vågregim - hur vågor påverkas av mänsklig aktivitet.
- CN: Eventuellt kan det bli aktuellt för er att ansöka om undantag från kvalitetsnormen avseende fysikaliska egenskaper.



PROTOKOLL

- USB:** Kraftigt modifierat vatten? Hur förhåller det sig till cykeln för statusklassning?
- CN:** Metria har tillgång till fakta kring den nya miljökvalitetsnormen och kan bistå med bedömning.
- CN:** Det är endast fysikaliska normen som man kan söka undantag för. Den kemiska måste uppfyllas.
- GB:** Vi emotser gärna synpunkter på vilka modeller för beräkning av halter av utsläpp till luft vid bebyggelse som Länsstyrelsen föredrar.
- ÅEÖ:** Vi har mest tittat på frågan med avseende på buller ännu, men vi tar med frågan om vägledning.
- ÅEÖ:** I samband med SCA:s ombyggnad har närboende hört av sig och haft synpunkter avseende bullerfrågan. Den är av stor vikt.
- BE:** Hur kommer halterna av sprängmedelsrester i sprängstensmassorna att hanteras?
- USB:** Frågan om sprängmedelsrester tas även med trafikverket med begäran om att de ska driva tunneln på ett sådant sätt som ger så låga halter av sprängmedelsrester som möjligt.
- VL:** Erfarenheter från Gustavs udde avseende sprängmedelsrester i bergmassor kommer att beaktas.
- GB:** I de vatten vi har här är det oftast tillgången på fosfor och inte kväve som är begränsande för tillväxt.
- USB:** Påpekar att numreringen på kartan (figur 15, sid 20) i samrådshandlingen inte är i nummerföljd vilket beror på att vissa verksamheter inte är aktuella i denna prövning, men att numreringen är vedertagen inom verksamheten så man har valt att behålla den.
- CN:** Det finns en rapport om Marin kartering i Västerbotten från HaV som ni bör ta i beaktande.
- CN:** Antar att masshanteringen kommer att kopplas till någon typ av riskanalys/riskbedömning?
- GB:** Karaktärisering av avfall/muddermassor kommer att utföras enligt SFS 2004:10.
- CN:** Titta på risk för påverkan på skyddsvärda vikar på Obbolasidan. Hänvisar till rapporten om Marin kartering som nämns ovan.
- CN:** Fisk, finns någon risk för påverkan på fiskvandring? Tidsmässigt, hur ligger åtgärderna?
- ÅEÖ:** Tänk på hur ni anger prövningens omfattning. Både kap 9 och 11 miljöbalken.



PROTOKOLL

- GI: Beskriver tidplanen, se presentationsmaterialet.
- USB: Förtydligar tidplanen avseende prövningen. Etapp 1 ska lämnas in före sommaren 2019 och etapp 2 före jul 2019. De "gröna" utredningarna påverkar tidplanen för etapp2 och gör att den senareläggs för att få en barmarkssäsong.
- USB: Vidare kommer samrådshandlingen att justeras då en ytterligare fastighet tillkommit. Nytt utskick görs.

3 Övriga synpunkter

- CN: Vi saknar ett par verksamhetsutövare i sakägarlistan, bla Kammarkollegiet, Västerbottens Fisk, Nynäs och Lundstams.
- ÅEÖ: Saknar även räddningstjänsten.
- LF: Vi kollar igenom att sändlistan stämmer med handlingen och kompletterar vid det nya utskicket.
- CN: Riksintresse fiske är felaktigt omnämnt i handlingen, det ska vara riksintresse för yrkesfiske.
- CN: En kompensationsutredning bör genomföras. Förslagsvis som en egen del. Ingår inte som en del av tillåtligheten.
- USB: Något ytterligare än förlust flora/fauna i vattenområdet som bör utredas?
- CN: Nej, eventuellt fiskbestånd. Titta gärna i vägledningen för hamnekologi inför fortsatta samråd.
- CN: Även ett utkast till kontrollprogram bör bifogas.
- ÅEÖ: Kontrollprogrammet kan även skickas direkt till LST så det går snabbare.
- USB/VL: De många delområden som omfattas kommer att medföra svårigheter vid konstruktionen av både MKB och kontrollprogram. Olika områden behöver olika åtgärder.
- CN: Endast ett utkast som krävs.
- CN: Är modellen för upphandlingen en totalentreprenad? När prövningen går in bör metodiken och utförandet vara så pass utrett att påverkan går att bedöma.
- CN: Från Kultur finns synpunkten att arbetet bör avbrytas om kulturlämning påträffas. Vid dumpningsplatsen är kulturstatus okänd. Bör beaktas vid sjömätning. En fartyglämning finns söder om lagunen, utanför planerat arbetsområde. Jämför gärna med riksantikvarieämbetets försök. I övrigt inget särskilt med avseende på kulturmiljö.



PROTOKOLL

USB: Vädjar att LST så snabbt och tydligt som möjligt kommer med synpunkter och krav på kompletteringar.

Mötet avslutas 11.55.

Noterat av,

A handwritten signature in black ink, reading 'Lina Fagerman'. The signature is written in a cursive, flowing style.

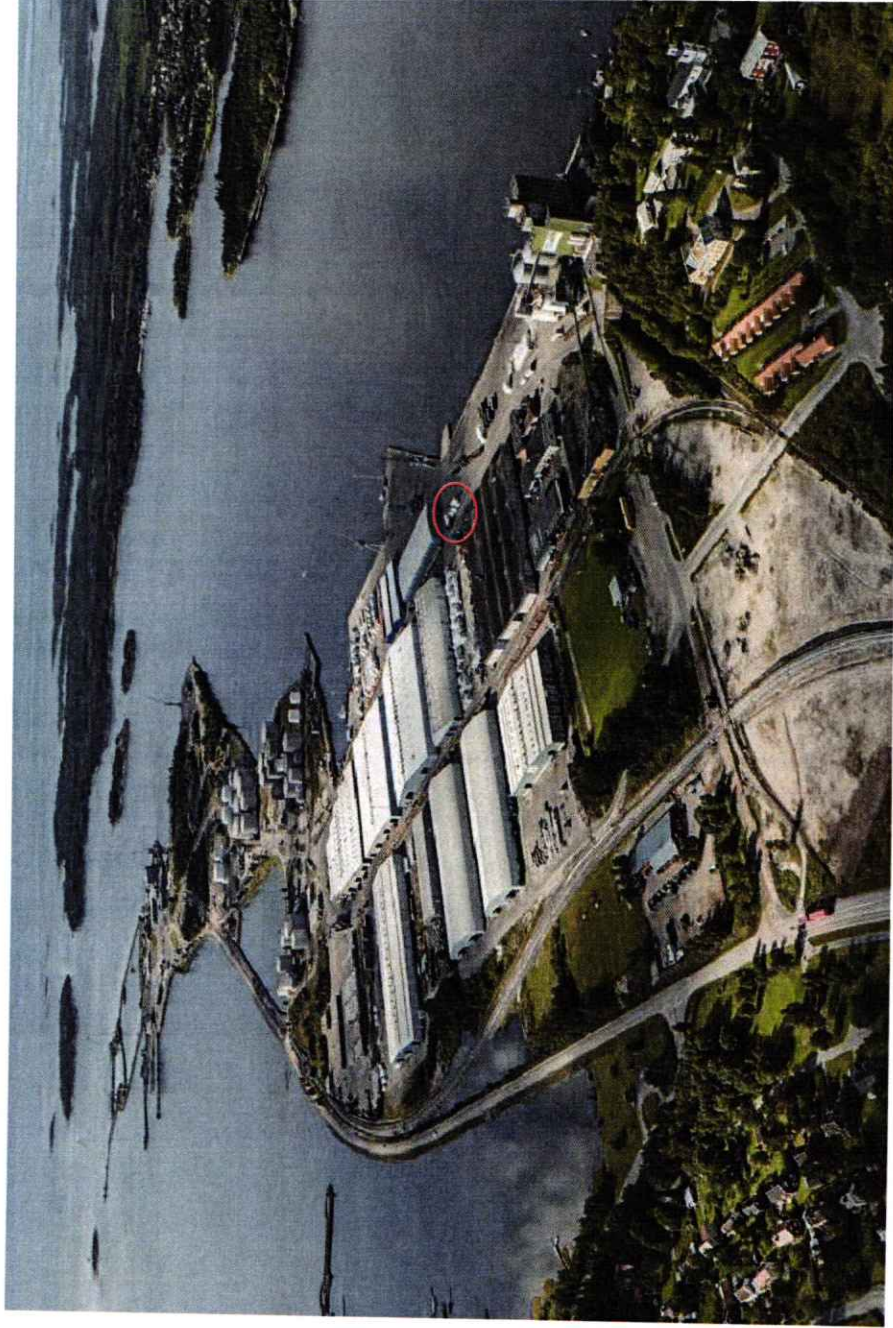
Lina Fagerman



188

Umeå Hamn

Välkomna!



Dagordning 2 maj 2019, kl. 10-12

- Välkommen, dagordning – Viktoria
- Information om hur planerna ser ut (förändringar efter samrådet) – Viktoria o Ulrika
- Etappindelning – Viktoria o Ulrika
- Ansökan etapp 1 – Ulrika
- Dumpningsdispens (inkl. farled) – Göran o Viktoria
- Teknisk beskrivning – Ulrika
- Samrådet – Göran o Lina
- ”Syn” – Viktoria

Information om hur planerna ser ut (förändringar efter samrådet)

1. Utrivning av
 - a) norra kajen,
 - b) södra kajen,
 - c) befintlig oljekaj och
 - d) bryggor i Kronövikens samt
 - e) färjeterminalens ramper
2. Anläggande av
 - a) norra kajen,
 - b) södra kajen,
 - c) energipir samt
 - d) nya ramper vid färjeterminalen **jämte arbete med befintlig pir och anläggande av dykdalb**
3. Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats
4. Utfyllnad av befintliga vattenytor inom hamnområdet (4B fallit bort)
5. ~~En ny pir som skydd till kustbevakningens mindre båtar~~ **UTGÅR**
6. Muddring av ca 260 000 m³ massor
7. Tillstånd för tidigare lämnade anmälningsärenden.
8. Ny kaj vid kustbevakningen (tillstånd för tidigare anmäld verksamhet)
9. Vidare avser prövningen användning av avfall för anläggningsändamål avseende användning av moränmassor från framför allt byggandet av Norrbotniabanan. **(Blir nog inte aktuellt med morän från NBB, men kvarstår än så länge.)**
10. Ansökan avser även tippning av muddermassor enligt 15 kap 29 § miljöbalken.

Etappindelning – **Etapp 1**; ambition före midsommar (Etapp 2 – senhösten, före årsskiftet)

1. Utrivning av

- a) norra kajen,
- b) södra kajen,
- c) befintlig oljekaj och
- d) bryggor i Kronövikens samt
- e) färjeterminalens ramper

2. Anläggande av

- a) norra kajen,
- b) södra kajen,
- c) energipir samt
- d) nya ramper vid färjeterminalen **jämte arbete med befintlig pir och anläggande av dykdalb**

3. Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats

4. Utfyllnad av befintliga vattenytor inom hamnområdet (4B fallit bort)

5. En ny pir som skydd till kustbevakningens mindre båtar UTGÅR

6. **Muddring** av ca 260 000 m³ massor

7. Tillstånd för tidigare lämnade anmälningsärenden.

8. Ny kaj vid kustbevakningen (tillstånd för tidigare anmäld verksamhet)

9. Vidare avser prövningen användning av avfall för **anläggningsändamål** avseende användning av moränmassor från framför allt byggandet av Norrbotniabanan. **(Blir nog inte aktuellt med morän från NBB, men kvarstår än så länge.)**

10. Ansökan avser även **tippning** av muddermassor enligt 15 kap 29 § miljöbalken.

Etapp 1



Dumpningsdispens

Farledsprojektet

- Lägesrapport
- "Våra" volymer i detta projekt (ca 260 000 m³)
- Uppskattade volymer i farledsprojektet - under framtagande
- Svällfaktor inkl. under dumpningstid
- Väktarens grop > 1 000 000 m³
- Sommarens utredningar

- Dumpningsområde

- Farled

Teknisk beskrivning

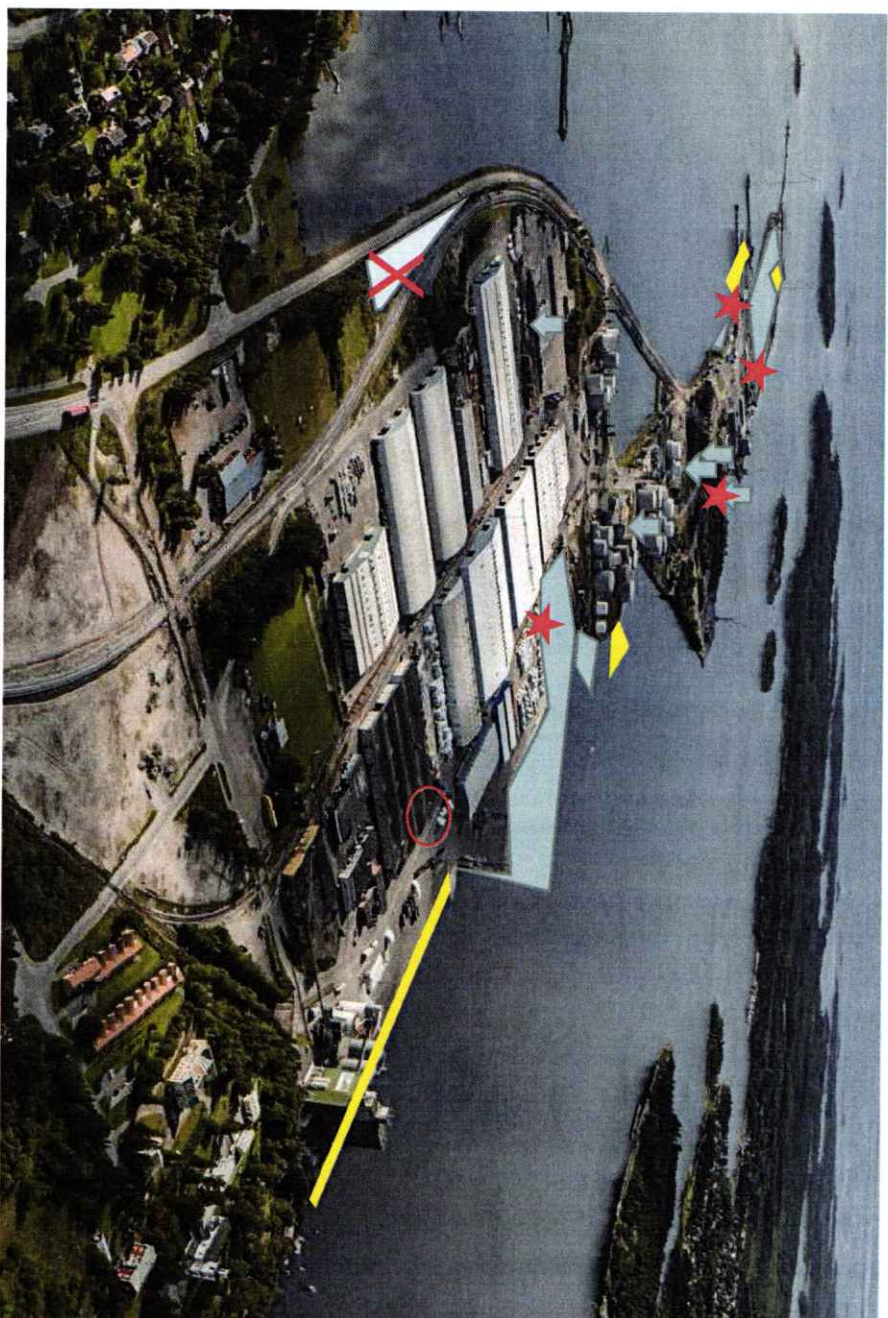
Förslag:

- Åtgärderna i Etapp 1 beskrivs på sedvanligt sätt.
- Åtgärderna i Etapp 2 beskrivs övergripande. Avgränsat utifrån funktioner och saknar då fortfarande information för att beskriva resten. Sedvanlig beskrivning i Teknisk beskrivning för Etapp 2.
- Uppgifter om farledsmuddring beskrivs övergripande men blir i viss mån relevant då dumpningsdispensen avser dessa.

Frågor från samrådsyttrandena

- Länsstyrelsen
- Umeå kommun
- Inte maringeologi – visst håller de med
- Relevanta skyddsåtgärder vid vattenarbeten
- Modellering av strömning efter åtgärd
- Uppställningsplatser och tillfälliga upplag
- Modellering av kväveläckage från pir

Syn



197

197



MINNESANTECKNING

Handläggare
Lina Fagerman
Tel
+46105056187
Mobil
+46730727846
E-post
lina.fagerman@afconsult.com

Datum
2019-05-09

Informationsmöte och syn 2019-05-02

Tid	2019-05-02, 10:00		
Plats	Umeå Hamn		
Närvarande	Gunnar Isaksson	Umeå Hamn	GI
	Viktoria Larsson	Kvarken Ports	VL
	Ulrika Sundin Bonnedahl	Umeå Hamn	USB
	Patrik Rudolfsson	Kvarken Ports	PR
	Åsa Engman Öhlund	Länsstyrelsen	ÅEÖ
	Camilla Nordenberg	Länsstyrelsen	CN
	Joakim Jacobsson	Länsstyrelsen	JJ
	Göran Bergström	Factum Miljökonsult	GB
	Lina Fagerman	ÅF Infrastructure	LF
	Emma Angerbjörn	Umeå Hamn	EA

1 Inledning

USB öppnade mötet och presenterade dagens agenda, se bifogad ppt.

Presentation av samtliga deltagare vid bordet.

2 Lägesrapport

USB: Färjeterminalen kommer att ingå i etapp 1. Förändringar i anläggandet och behovet av sprängning innebär att det inte kan göras som ett anmälningsärende.

Utfyllnadsytan 4B har fallit bort av praktiska skäl.

Kustbevakningens pir (som tidigare lades till) kommer också att utgå.

CN: Det betyder att utfyllnad planeras att göras av ett mindre område i lagunen istället för yta 4B?

USB: Ja, hela lagunen ska ju fyllas ut men i etapp 1 bara en mindre del.

PR/VL: Beskriver farledsprojektet som sker på initiativ av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har inlett utredningar av farleden.



PROTOKOLL

GB: Beskriver uppskattade muddringsvolymerna i farledsprojektet. Beskriver begreppet svällfaktor, förväntad dumpningsmetod med måttligt förorenade massor (M2) djupast som sedan täcks av renare muddermassor (M1).

Syftet med dumpningsplatsen är 1) att möjliggöra muddring i hamnområdet för både sk teknisk muddring samt fördjupning av farleden inom hamnen, 2) möjliggöra muddring av farleden på allmänt vatten samt 3) möjliggöra framtida underhållsmuddring av hamnområdet.

JJ: Djuphålans volym är 1 350 000 m³?

USB: Ja, men vi kommer att anpassa ansökan efter det reella behovet.

ÅEÖ: Hur förorenade är massorna i etapp 1?

GB: Ännu inte helt klarlagt hur de massor som ska muddras ser ut. Vi vet att de skitigaste massorna ligger i den övre delen av norra kajen men vi vet inte än exakt hur mycket av dessa massor som behöver muddras. Den tekniska beskrivningen är under utarbetning.

GB: Beskriver de utredningar som planeras under sommaren:

- Grod- och kräldjur.
- Utredning av dumpningsplatsen; bottenfauna, geoteknik samt miljögeoteknik karaktärisering. Misstänker att eventuella föroreningar skulle kunna härledas till Rönnskär pga rådande havsströmmar (nord-syd).
- Provtagning av utfyllnadsytorna.

CN: Poängterar den rapport avseende marin kartering som finns och som påvisar värdefulla områden på andra sidan älven. En beskrivning av områdets förutsättningar kan identifiera kunskapsluckor och påvisa eventuella ytterligare utredningar som behövs.

LF: Ja, vi har påbörjat en beskrivning av vattenförekomsten för bedömning av eventuell påverkan på MKN. Rapporten om marin kartering finns med i vårt underlag.

CN: Avseende etappindelningen är det mycket viktigt hur avgränsningen ser ut för att inte stöta på hinder.

USB: Vi anser att indelningen är relativt tydlig. Vi kan visa att de olika delarna står på egna ben och är avgränsade från varandra.

CN: Bra att beskriva eventuella diskrepanser.

VL: Norra kajen är helt fristående eftersom det är ett annat ramfritt djup vid den kajen.

USB: Det som vi inte styr över är farledsmuddringen (Sjöfartsverkets del) som kan medföra diskrepanser.



PROTOKOLL

- GB:** En annan fråga att diskutera är er synpunkt om beskrivningen av tillfälliga upplag. Vi kommer inte att kunna beskriva platser för dessa upplag med exakthet på grund av entreprenörens logistik och deras behov av planering.
- CN:** Principen och lämpliga platser bör beskrivas, men om info inte finns?
- GB:** Vilka massor avser ni? Det kommer att bli rivningsmassor, t ex betong.
- VL:** Det kommer inte att bli några större upplag och endast under kortare perioder då hamnens verksamhet ska kunna pågå parallellt under hela tiden. En logistisk mardröm.
- USB:** Vi kan beskriva hur systemet ska fungera inom arbetsområdet, men arbetsområdet kommer att omfatta i princip hela hamnen.
- CN:** Ok.
- ÅEÖ:** Krossning av betong innebär buller vilket kan medföra att platser för detta bör anpassas.
- USB:** Ja, bullerutredningen kommer att utreda och visa detta.
- GB:** Kväveläckaget i etapp 1 vill vi också resonera kring. I etapp 1 kommer sprängsten i omfattningen 25 000 m³ att nyttjas för konstruktion av energikajen, vilket med överslagsberäkning skulle ge ett utläckage av kväve i omfattningen 60-70 kg. I jämförelse med andra årliga källor i älven är detta ett mycket litet tillskott även om vi räknar med worst case scenario. Är det tillräckligt om vi uppskattar och beskriver detta resonemang för etapp 1? Vi anser att en grundligare modellering är överambitiöst för etapp 1.
- CN:** Maila gärna era tankegångar så kan vi återkomma i frågan efter kontakt med vattenförvaltningen.
- GB:** Vidare vill vi diskutera relevanta skyddsåtgärder vid vattenarbeten. Energikajen bedöms vara mest kritisk på grund av förekomsten av lösa sediment där. Vid färjeterminalen består botten av morän vilket inte bedöms medföra grumling på samma sätt som de lösare sedimenten. Våra erfarenheter visar att siltgardin och bubbelgardin sannolikt är olämpligt på älvssidan på grund av den kraftiga strömmen. Planen är att istället använda miljöskopa. Sug- eller frysmuddring bedöms inte bli aktuellt eftersom projektets syfte inte är en miljömuddring/sanering utan ett anläggningsprojekt.
- GB:** Ytterligare provtagningar av sediment kommer att utföras. En förtätning av provtagningspunkterna föreslås där befintligt provtagningsprogram kompletteras med ytterligare parametrar avseende kvicksilver och DDT för att utreda eventuell koppling till fiberbankarna på andra sidan älven. Fiberrester har sökts okulärt vid utförda provtagningar men har inte hittats.



PROTOKOLL

- CN: Maila gärna även provtagningsprogrammet för diskussion.
- GB: Sen kommer även modellering av strömning att utföras både i hamnområdet och vid dumpningsplatsen.
- CN: Viktigt att knyta ihop strömningsmodelleringen med bedömningen av värdefulla områden samt älvens roll som vandringsstråk och göra en bedömning.
- USB: Absolut, vi kommer även att göra en jämförelse med det som transporteras i älven.
- LF: Statens Maritima och transporthistoriska museér har framfört synpunkten att en geofysisk kartering med marin arkeologisk bedömning bör göras och utvärderas av expertis. Vi gör bedömningen att den sjömätning med multibeam och sonar som ska utföras och utvärderingen av den ger en tillräckligt bra bild av bottenförhållandena.
- VL: Vi kan låta någon med marin arkeologisk kompetens titta på den.
- PR: Det ingår redan i utvärderingen.
- CN: Vill tillägga att HaV har kommit ut med en vägledning om undantag från MKN avseende ny eller ändrad verksamhet.
<https://www.havochvatten.se/hav/vagledning--lagar/vagledningar/vattenforvaltning/undantag-for-ny-eller-andrad-verksamhet.html>

Mötet avslutades med en syn av området där planerad verksamhet beskrevs.

Noterat av,

Lina Fagerman



MINNESANTECKNING

Handläggare
Lina Fagerman
Tel
+46105056187
Mobil
+46730727846
E-post
lina.fagerman@afconsult.com

Datum
2019-06-25

Anteckningar från informationsmöte 2 för utbyggnad Umeå hamn

Tid 2019-06-10, 13:00

Plats Umeå Hamn

Närvarande Viktoria Larsson	Kvarken Ports	VL
Ulrika Sundin Bonnedahl	Umeå Hamn	USB
Patrik Rudolfsson	Kvarken Ports	PR
Göran Bergström	Factum Miljökonsult	GB
Björn Eriksson	Umeå kommun, MHS	BE
Åsa Engman Öhlund	Länsstyrelsen	ÅEÖ
Camilla Nordenberg	Länsstyrelsen	CN
Anna Pallin	Länsstyrelsen	AP
Lina Fagerman	ÅF Infrastructure	LF

1 Inledning

VL öppnade mötet och presenterade dagens agenda enligt bifogad powerpointpresentation. Den nya indelningen av projektet i tre etapper beskrivs och då särskilt den nya "Etapp Öster" som omfattar färjeterminalen och kontrollplatsen intill tullen. EIB kan inte betala ut pengar för färjeprojektet förrän tillstånd finns vilket gör projektet än mer tidskritiskt och är en av anledningarna att vi väljer att bryta ut dessa två delar ut Etapp 1.

USB: Beslut om betydande miljöpåverkan, hur går vi vidare där?

CN: Det har ni redan angett att ni antar så det finns inget behov av ett formellt beslut. Detta samråd ses som ett avgränsningssamråd.

ÅEÖ: Men då är planen att Etapp Öster ska gå in nu?

USB: Ja, före midsommar.

GB: Tanken är att den kanske kan ses så pass begränsad att den kan tas på handlingarna och inte kräver en förhandling.

ÅEÖ: Ange det önskemålet i handlingen.



PROTOKOLL

- USB: Ok.
- USB: Beskriver indelningen av etapperna och varför de ser ut som de gör.
- USB: Morän (användning av avfall för anläggningsändamål) kommer sannolikt att komma från både externa och interna projekt, varav vi ännu inte har full kontroll över vilka externa projekt som kommer att ha massor tillgängliga då vi behöver dem. T ex Norrbotniabanan, Västra länken mfl. Hur detaljerat behöver vi beskriva ursprunget till massorna i ansökan?
- CN: Beskriv vilken kvalitet (föroreningsgrad/geoteknisk kvalitet mm) som massorna ska hålla. Exakt ursprung behöver inte anges i ansökan.
- CN/ÅEÖ: Hur ska ytorna i lagunen användas? Ändamål? Hur stor del ska nyttjas av lagunen?
- GB/VL: Ändamålet är att bygga hamn, det finns ett stort framtida behov av ytor. Även om ytorna inte kommer att börja nyttjas direkt ger en längre tidsperiod med överlast bättre stabilitet. I Etapp Öster kommer endast en mindre del att fyllas.
- ÅEÖ: I etapp öster ingår då hela lagunen eller bara en del av den? Kan man tänka sig att söka för hela?
- USB: Kan det påverka handläggningstiden tro?
- GB: Finns ju sedan tidigare domar för lagunen som medger utfyllnad av den. Dessa har dock förfallit.
- CN: Ytorna blir inte funktionsdugliga direkt så eventuellt kan en ansökan om dispens för dumpning vara lämpligare.
- USB: Ok, Då har vi ett par olika alternativ att fundera på: 1) Dumpning, 2) Utfyllnad av hela lagunen i Etapp Öster, 3) Utfyllnad av hela lagunen i Etapp 1.
- ÅEÖ: Om alla bakgrundsdata finns tillgängliga till Etapp 1 så överväg att ta med hela lagunen då.
- PR: Sjöfartsverket har varit här med sin båt Fyrbjörn och mätt in hela hamnen och dumpningsområdet (som underlag för modelleringar mm). För tillfället håller SÄPO vissa data pga säkerhetsskäl men det förväntas släppas snart. Sjöfartsverket håller också på med sin miljögeotekniska undersökning av farleden. Bergnivån har undersökts av dykare. Djuphålan vid Väktaren förväntas kunna rymma 1 350 000 m³.
- CN: Kompensationsåtgärden är ett av de områden som nu ska fyllas. Hur går tankarna kring det?
- GB: Framförallt aktuellt i Etapp 2. Lagunen längst ut kommer att bevaras.



PROTOKOLL

- CN: Det är inte en kompensation att inte ta i anspråk ett område.
- USB: Vi kommer att ta fram en kompensationsutredning baserad på resultatet av sommarens "gröna" utredningar av de olika vattenområdena, bl a den pöl som avsatts som kompensationsområde.
- CN: Sen var det dumpningsdispensen. Vi är osäkra på om ni kan ta in sjöfartsverkets massor. Det kommer ju inte att finnas något tillstånd för muddringen när dispensen söks och då är det oklart om det kan beviljas en dispens.
- GB: Låter som en juridisk fråga. Det finns oavsett ett behov av en dumpningsplats. Rent miljötekniskt ligger projekten bra i förhållande till varandra. Hamnens massor som kommer att muddras först och sannolikt kan tänkas ha en högre föroreningsgrad kommer att hamna i botten (givetvis täcks de av renare massor) och sedan kan farledens renare massor läggas ovanpå.
- USB: Rimligt att vi går in med två yrkanden? 1) Både våra och Sjöfartsverkets massor, 2) Bara våra massor.
- CN: Hur långt bort är Sjöfartsverket?
- VL: Maj 2020 tas plan och finansiering upp för beslut. Ytterligare 18 månader säger farledsverket att miljödomstolsprocessen förväntas ta.
- USB: Vi får försöka tydliggöra behovet av dumpningsplatsen.
- CN: I så fall se de ytterligare massorna från sjöfartsverket som en kumulativ effekt.
- AP: Hur ser provtagningarna ut?
- GB: Inte några nya resultat ännu, proverna är inne för analys.
- AP: redovisningen var väldigt grov, har ni bara gjort samlingsprover?
- GB: Nej, det finns ett stort antal prover och det har inte gjorts samlingsprov. Prov har tagits med ekmanhuggare i ytan och för djupare nivåer som borrhävar (nivåer tex 0-0,5 m, 0,5-1,0 m osv).
- CN: Jo, sprängsten och frågan om modellering eller skattning...
- GB: Ja, där kommer frågan om skälighet in. Hur detaljerat krävs med tanke på att vattenförekomsten är fosforbegränsande? Vi anser att en skattning med tillhörande resonemang är tillräckligt med avseende på Etapp Öster.
- CN: Kan inte ge besked om metodval. Det kan kanske ändå vara lämpligt med modellering.
- BE: Fosfor endast begränsande i kustnära vatten, inte ute i den fria vattenmassan.



PROTOKOLL

Noterat av,

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Lina Fagerman'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Lina Fagerman



Välkommen!





1. Välkommen, dagordning – Viktoria
2. Samråd, betydande miljöpåverkan; etapp öster, 1 och 2 – Ulrika
3. Etappindelning förändringar – Viktoria o Ulrika
4. Användning av avfall från NorrBotniabanan
5. Dumpningsdispens (inkl. farled) – Göran, Viktoria och Patrik

207





- Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan

- ✓ Etapp Öster
- ✓ Etapp 1
- ✓ Etapp 2





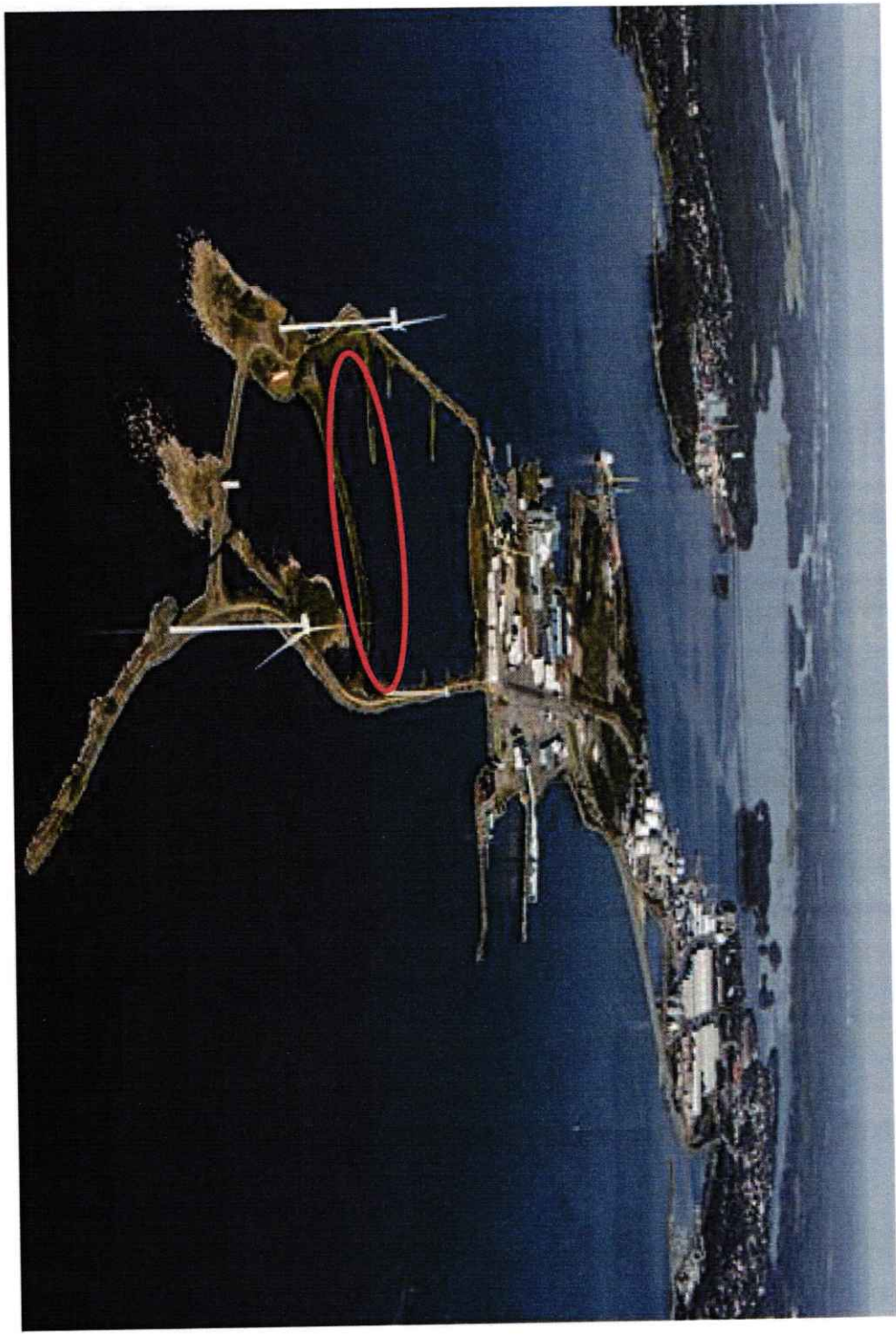
Etappindelning förändring Etapp öster, Etapp 1 och Etapp 2

- Etapp Öster – färjeterminalen och tullutfyllnaden
 - ✓ Utrivning av färjeterminalens ramper.
 - ✓ Anläggande av nya ramper vid färjeterminalen och dykdalb samt arbete med befintlig pir. I samband med detta krävs muddringsarbeten och viss sprängning.
 - ✓ Utfyllnad i vattenområdet norr om tullen för att etablera en kontrollplats samt förbättra logistik- och passagerarflöden.
 - ✓ Utfyllning/dumpning samt användning av avfall i anläggningsändamål i del av lagunen

Varför etapp öster? – Väl avgränsat geografiskt/miljöpåverkan. Tidskritiskt till den nya färjan (april 2021). Kan stå på egna ben.

- Etapp 1: I övrigt oförändrad sedan sist. Norra kajen och energipipen.
- Etapp 2: Oförändrad sedan sist. Södra kajen och tillhörande dumpningsdispens i allmänt vatten samt utfyllnad av ett antal mindre landområden.



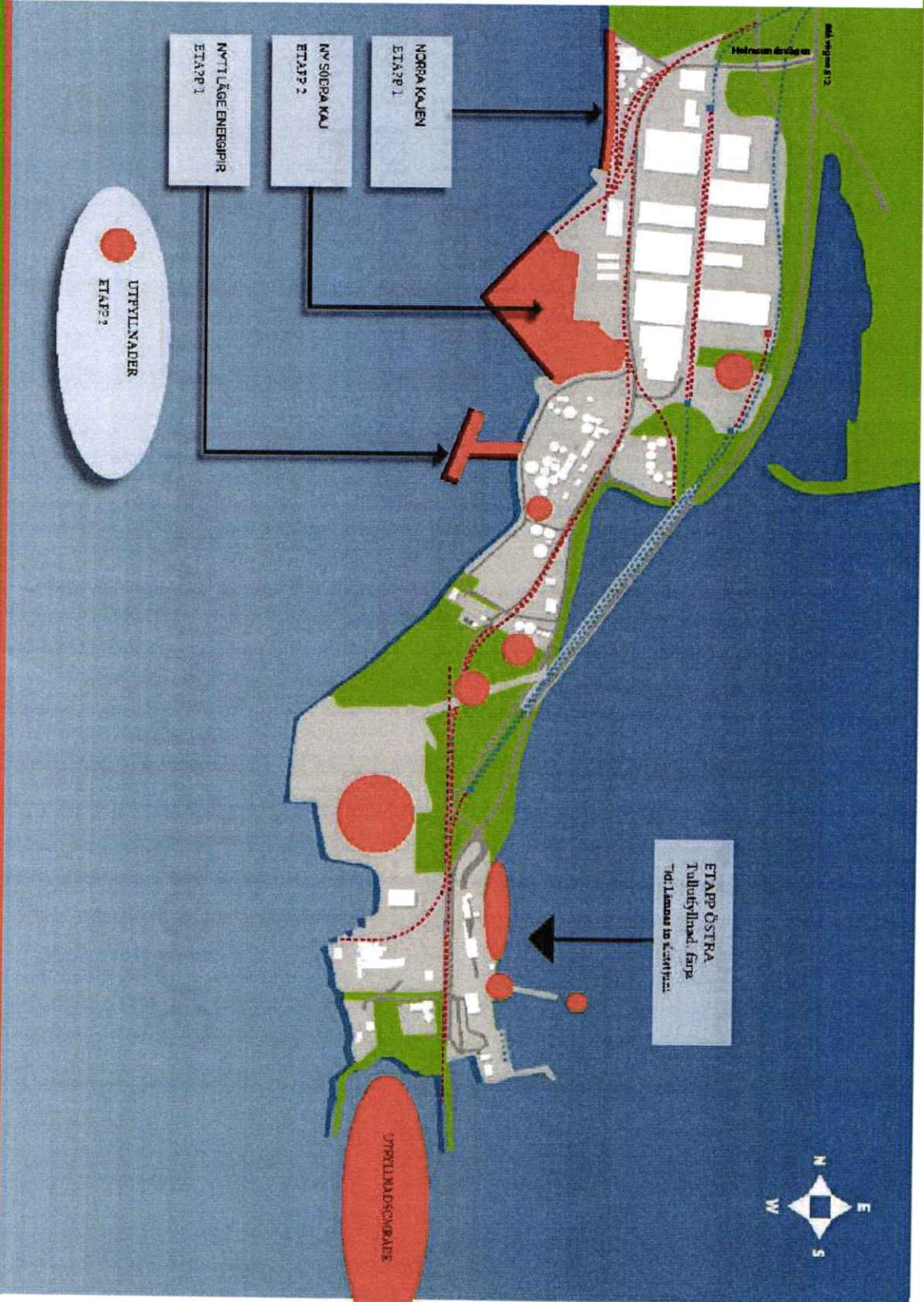




Kvarken
Ports

INSTRUKTIONER FÖR ANVÄNDNING

211





Dumpningsdispens

Farledsprojektet

- Tidplan för sjöfartsverket
- Djupmätningar färdiga – ansökan hos SÄPO för tillstånd att använda djupdata
- Volymen i farledsprojektet beräknas utifrån djupmätning
- Väktarens grop ca 1 350 000 m³ – ansökan anpassas efter beräkningar
- Geoteknisk undersökning färdig inom kort, miljöprover analyseras. Bergnivån undersöks med dykare
- Sommarens utredningar - pågår





- 2/3
- Användning av avfall - morän från Norrbotniabanan, interna/externa projekt i anläggningssyfte

- Provtagningsresultat
 - ✓ Farled
 - ✓ Kajer/hamn





Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Umeå Hamn ABErt datum
2019-01-24

Er beteckning

Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV PROD RPE INFRA, Anton Arnesson,
070 – 979 21 69, anton.arnesson@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

**Yttrande avseende planerad vattenverksamhet Umeå
Hamn, Holmsund 2:65, Umeå kommun, Västerbottens län**

Försvarsmakten framför följande i rubricerat ärende.

Försvarsmakten har inget att erinra mot att tillstånd meddelas för vattenverksamhet enligt miljöbalken gällande planerade åtgärder av Umeå Hamn. Myndigheten meddelar dock behovet av att erbjudas möjlighet att delta i vidare samråd angående nyanläggning och uppgradering av kajer och färjeterminaler.

För frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Axelsson, Håkan

Stf Chef Infrastrukturavdelningen, Högkvarteret

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

(AAR)

Postadress
Försvarsmakten
107 85 StockholmBesöksadress
Lidingövägen 24Telefon
08-788 75 00Telefax
08-788 77 78E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se

Bilaga 5**FÖRSVARSMAKTEN****Yttrande**

Datum
2019-03-29

Beteckning
FM2019-4683:5 Sida 2 (2)

Sändlista

Umeå Hamn AB
ÅF Vatten och Miljö

samradumeahamn@umea.se
lina.fagerman@afconsult.se

För kännedom

HKV INSS
MS
FMTIS

VB: HaVs dnr 00422-2019 Samråd om muddring, dumpning av muddermassor och utfyllnad av vattenområden

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:16

Till: Viktoria Larsson <viktoria.larsson@kvarkenports.com>

Hej,

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Vänliga hälsningar

Charlotta

Charlotta Lundqvist
Administrativ handläggare
Havs- och vattenmyndigheten
079-0686118
www.havochvatten.se

Havs- och vattenmyndigheten behandlar dina personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen och myndighetens dataskyddspolicy, läs mer på www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter <<https://www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter>>
SwAM processes your personal data in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) and our Data Protection Policy, see www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter <<https://www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter>>

Bilaga 5

Från: charlotta.lundqvist@havochvatten.se
Till: Samrådshandling Umeå Hamn
Ärende: HaVs dnr 00422-2019 Samråd om muddring, dumpning av muddermassor och utfyllnad av vattenområden
Datum: den 28 januari 2019 15:02:49

Hej,

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Vänliga hälsningar
Charlotta

Charlotta Lundqvist
Administrativ handläggare
Havs- och vattenmyndigheten
079-0686118
www.havochvatten.se

Havs- och vattenmyndigheten behandlar dina personuppgifter i enlighet med dataskyddsförordningen och myndighetens dataskyddspolicy, läs mer på www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter
SwAM processes your personal data in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) and our Data Protection Policy, see www.havochvatten.se/sa-behandlar-hav-dina-personuppgifter

Bilaga 5

VB: Avs. samråd Umeå hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:20

Till: Viktoria Larsson <viktoria.larsson@kvarkenports.com>

Från: Andersson, Nina <Nina.Andersson@kustbevakningen.se>

Skickat: den 17 mars 2019 21:04

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: Avs. samråd Umeå hamn

Hej,

Med anledning av er remiss avseende samråd för Umeå hamn (KBV dnr: 2019-258)

Kustbevakningen ser mycket positivt på den utveckling av hamnområdet som aviseras i remissunderlaget. I underlaget (på sidan 16 och 18) uppges Kustbevakningen ha ett antal behov. Det anges förvisso att det är under utredning, men Kustbevakningen anser att det inte med tillräcklig tydlighet framgår att utvecklingsbehoven inte är avstämda och beslutade inom Kustbevakningen. Kustbevakningen skulle föredra om utvecklingsbehoven uttrycks mer frikopplat från Kustbevakningen, så att det inte framstår som en "beslutad beställning" från Kustbevakningen, eller att det i vart fall uttrycks som "tänkbara framtida behov för Kustbevakningen".

I kustbevakningens svar har deltagit Fredrik Jonasson, chef för lokalförsörjningsenheten, Peter Johansson, stationschef Umeå, Tony Holmberg, bitr. chef för kuststationsenheten.

Med vänlig hälsning

Nina Andersson

Nina Andersson
Chef för rättssektionen
Kustbevakningen
Adress: Box 536, S-371 23 KARLSKRONA
Mobil: +46 (0)735-17 36 77
Växel: +46 (0)776-70 70 00
www.kustbevakningen.se

För miljöns skull – skriv inte ut detta meddelande i onödan

Bilaga 5

2/19

Från: Viktoria Larsson <viktoriam.larsson@kvarkenports.com>
Skickat: den 25 januari 2019 11:05
Till: Fagerman Lina; factummiljo@gmail.com;
ulrika.sundin.bonnedahl@umea.se; 'Rikard Setterlid'
Kopia: Gunnar Isaksson; Bertil Hammarstedt
Ämne: Luftfartsverket yttrande

Hej!

Att lägga till samrådsnoteringarna?

Luftfartsverket har ringt och ville få bekräftat att den här ansökan inte gäller byggnader över 20m. Jag bekräftade att det inte igår i den här ansökan men att vi på kajplanerna kommer att bygga belysningsmaster som är över 20m. Informerade om att vi då kommer att skicka planerna på remiss både till Sjöfartsverk och Luftfartsverk.

De avstår att yttra sig i det här läget.

Med vänlig hälsning Viktoria



Länsstyrelsen
Västerbotten

Yttrande

Datum
2019-04-05

Ärendebeteckning
531-741-2019
Arkivbeteckning
531

1(5)

Umeå Hamn AB
samradumeahamn@umea.se

Samrådsyttrande angående om- och utbyggnad av Umeå hamn

Ni planerar att söka tillstånd för om- och utbyggnationer i Umeå hamn. Byggnationerna innefattar nyanläggning av Energikaj, utbyggnad av Södra kajen, pir och kaj för kustbevakningen och upprustning av Norra kajen och Färjeterminalen samt utfyllnad vid Tullen. För att möjliggöra dessa anläggningar krävs stabilitetssmuddringar samt att ni planerar att muddra i farleden. Det förväntas även bli aktuellt med dumpning av de muddermassor som inte har tillräcklig kvalitet för att kunna nyttiggöras till rimlig kostnad. Förutom utfyllnader vid kajer planerar ni även att fylla ut innanför invallningar och i vattenområden som finns inom hamnområdet. Vi framförde synpunkter vid ett samrådsmöte den 22 februari 2019. Därefter har ni lämnat in ett reviderat samrådsunderlag.

Detta samrådsyttrande är ett komplement till de synpunkter som vi redan har framfört om vad som är särskilt viktigt att ni belyser i den kommande ansökan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Beskrivning av åtgärderna

Det är viktigt att det är tydligt vilka åtgärder som ansökan omfattar. Detta innefattar såväl permanenta som eventuella tillfälliga anläggningar samt rivningar. Uppställningsplatser och platser för tillfälliga upplag bör också ingå i ansökan. Åtgärderna behöver redovisas i detalj i tekniska beskrivningen och MKB:n, bl.a. med ritningar.

Ansökan med MKB:n behöver innehålla en tidsplan med när på året ni planerar att genomföra de olika arbetena. Arbetstiderna måste också beskrivas, särskilt om det blir aktuellt med pålning, men även tider som kommer att gälla för annat bygg- och rivningsarbete inklusive transporter.

Muddringar, utfyllnader och kajer

Det är viktigt att det framgår vilka områden som ska muddras, till vilka djup samt area och volym. Det gäller både vilket djup ni planerar att muddra till och mäktigheten på sedimenten som ska muddras. Det senare är väsentligt eftersom att föroreningsinnehållet kan vara olika beroende på djup i sedimenten och det kan ha betydelse för hur omfattande miljöpåverkan blir.

Resultat av laktester för muddermassorna behöver framgå i ansökan med MKB och ni behöver beskriva hur ni kommer att hantera muddermassorna. Kommer massor med olika föroreningsinnehåll hållas åtskilda och hur kommer ni att förhindra att sulfidrika sediment oxiderar?

Ni planerar att använda/dumpa muddermassor innanför invallningar och i vattenområden som finns sedan tidigare i hamnområdet. En del massor kan komma att dumpas på allmänt vatten. Ni behöver beskriva er riskanalys med avseende på hantering av muddermassor och vilka gränsvärden ni kommer att utgå från när ni avgör vilken den bästa hanteringen är. Ni behöver även redovisa alternativa förslag för hur muddermassorna ska tas omhand. Redovisningen ska innehålla en kostnadsuppskattning för de olika alternativen.

Det är viktigt att ni utreder risken för spridning av metaller och organiska miljögifter dels genom överskottsvatten från utfyllnaderna under byggfas och från de färdiga utfyllnaderna. Skyddsåtgärder för att minska läckage behöver också beskrivas, exempelvis rening av överskottsvatten, stabilisering och tätning.

Angående de planerade kajerna behöver ni redogöra för hur dessa ska anläggas och vilka massor som ska användas. I samrådsunderlaget anger ni två alternativa sätt att anlägga kajerna på, antingen spont- eller pålkaj. Det är viktigt att ni tydligt redogör för de olika alternativen och deras respektive miljöpåverkan. Förutom alternativ utformning behöver alternativa områden för kajerna också finnas med.

Det är viktigt att ni även beskriver de rivningar av kajer som ni planerar och hur ni planerar att hantera rivningsmassorna. Liksom för muddermassorna behöver ni redovisa alternativa förslag för hur dessa massor ska tas omhand och en riskanalys. Massornas potentiella lakegenskaper behöver också tas med.

Dumpning

Ni behöver visa att befintliga bottendynamiska förhållanden bibehålls efter dumpning och att dumpade muddermassor är av samma typ som finns på platsen (både vad gäller sedimenttyp och föroreningsinnehåll). Ni kan även behöva genomföra kemiska analyser för att t.ex. bedöma redoxförhållanden och TOC. Det är också viktigt att ni beskriver miljöns känslighet på platsen och i omgivningarna. Risken för spridning av metaller och organiska miljögifter från de dumpade muddermassorna behöver också beskrivas.

Grumling

Eftersom att det förekommer föroreningar är det extra viktigt med skyddsåtgärder för att minimera grumling. Ni har angett att ni planerar att använda er av siltskärmar och ni har redogjort för att flera muddringsmetoder kan bli aktuella, t.ex. sugmuddring och muddring med

miljöskopa. I MKB:n behöver ni jämföra olika metoder och redogöra för miljöpåverkan och kostnader för respektive alternativ samt vilken eller vilka metoder ni har valt och varför.

MKB:n behöver innehålla ett resonemang om ni bedömer att era planerade åtgärder för att minska grumling är tillräckliga för att minimera förorenings-spridning. D.v.s. om ni bedömer att föroreningarna är bundna till sedimentpartiklar.

Föroreningar

Föroreningshalten i sedimenten verkar variera, men det är lite oklart hur djupt i sedimenten ni kommer att muddra. I ansökan med MKB bör det framgå hur föroreningssituationen ser ut på botten efter att muddringsarbetet är klart.

Fiberrika sediment

I området finns en fiberbank och fiberrika sediment som avsatts utanför SCA Packaging. Strax norr om Norra kajen som ni planerar att rusta upp har fiberrika sediment påträffats. Framför allt de fiberrika sedimenten är inte helt avgränsade och ni behöver därför särskilt undersöka om det finns fiberrika sediment där ni planerar att muddra i farleden och där ni planerar att anlägga kajer.

Effektbaserade gränsvärden

Föroreningsinnehållet i massorna som ska muddras behöver beskrivas. Halter behöver presenteras för varje prov och ämne och jämföras med effektbaserade gränsvärden när sådana finns. Nyligen uppdaterade föreskrifter om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten (HVMFS 2018:17) anger effektbaserade gränsvärden för ämnena kadmium, bly, koppar, antracen, fluoranten och TBT. Halt per kongen behöver anges för summaparametrarna PAH och PCB.

Vid samrådsmötet efterfrågade ni vilka metoder vi helst ser att ni använder vid effektbaserade bedömningar. Det är ingen särskild metod utan ni jämför era mätdata med gränsvärdena i föreskriften. Vissa beräkningar krävs, men dessa beskrivs i föreskriften.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Ni behöver på ett tydligt sätt beskriva hur verksamheterna påverkar status och inverkar på möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten på kort och lång sikt.

Det finns förhöjda halter av PAH, PCB och TBT i sedimenten som ska muddras i anslutning till kajerna. För att inte riskera en sänkning av statusen behöver spridningen av föroreningar via grumling minimeras.

Hydromorfologi för kustvatten kommer att bedömas våren 2019. Preliminära resultat visar att Österfjärden får måttlig status med avseende på kvalitetsfaktorerna konnektivitet och vågregim. Kvalitetsfaktorn konnektivitet beskriver möjligheten till spridning och fria passager för djur, växter, sediment och organiskt material. Vågregim handlar om de naturliga vågrörelserna och hur de kan påverkas av mänsklig verksamhet. Även Fjärdgrundsområdet får måttlig status med avseende på vågregim. Statusklassningen baseras på en modellering av fysisk påverkan i svenska kustvatten. Exempel på påverkanstryck som orsakar den sänkta statusen i vattenförekomsterna är bortgrävning, utfyllnader, muddring och erosionsrisk.

Ni behöver beskriva vilka effekter dumpning av massor kan ha på miljökvalitetsnormerna för havsmiljön.

Utsläpp till luft

Ni framförde under samrådsmötet att ni gärna tar emot synpunkter på vilken modell för beräkningar av utsläpp till luft som vi förordar. Vi vill poängtera att ni naturligtvis kan välja den modell som ni själva anser ger det mest rättvisa resultatet i detta fall och att det finns flera modeller att välja mellan. Den mest vedertagna och använda modellen är dock SIMAIR från SMHI.

Två etapper

Ni har för avsikt att dela upp de planerade om- och utbyggnationerna i två etapper och lämna in två ansökningar om tillstånd till Mark- och miljödomstolen. Det är inte helt tydligt hur ni har tänkt er uppdelningen, men vi bedömer att det är viktigt att ni presenterar underlag även för de åtgärder som inte innefattas i den specifika ansökan, men som ingår i projektet. Ni bör även presentera relevanta uppgifter om de ytterligare muddringar som planeras i farleden, men som inte ingår i det här samrådet.

Övrigt

- Ansökan ska innehålla ett utkast till kontrollprogram.
- När ni beskriver påverkan på djur och växter behöver ni innefatta såväl direkta som indirekta effekter samt hur långvariga konsekvenserna förväntas bli.
- Ni anger att byggnationerna inte bedöms påverka vandrande fiskars förutsättningar att nå lekornade i älven. Detta är viktigt att ni utvecklar eftersom att det är en känslig passage förbi hamnen.
- Det är viktigt att transporter inom och till området beskrivs ordentligt. Även påverkan från transporter och buller är viktigt att det beskrivs.
- Som vid alla typer av åtgärder ska arbetet omedelbart avbrytas om en fornlämning påträffas och den som leder arbetet ska kontakta oss.

Ni är välkomna att höra av er om ni har några frågor eller funderingar.

Camilla Nordenberg
Miljöhandläggare

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på
www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

YTTRANDE

Datum	Ärendenr
2019-04-02	2019-428
Beslutsnr	Fastighet
2019-470	Holmsund 2:65

Umeå Hamn Aktiebolag
Inab
90347 Umeå

samradumeahamn@umea.se

Yttrande angående om- och tillbyggnad vid Umeå hamn

Yttrande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att enbart muddermassor med låga halter (M1-massor) av föroreningar kan dumpas på dumpningsplatsen i havet.

MHN förordar att förorenat sediment ska sug- eller frysmuddras.

MHN förutsätter att det planerade arbete genomförs på så sätt att miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster inte försämrats.

Förekomst av kväverester i sprängmassor tillförda området ska beaktas.

Detta yttrande är registrerat i Miljö- och hälsoskydds elektroniska system och har expedierats digitalt och saknar därför underskrift.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden

Björn Eriksson
Miljöinspektör/naturvårdare vatten

Bilaga 5

VB: MSB Samråd Umeå Hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:21

Till: Viktoria Larsson <viktoria.larsson@kvarkenports.com>

Från: Löfström Claes <Claes.Lofstrom@msb.se>

Skickat: den 22 mars 2019 09:11

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: MSB Samråd Umeå Hamn

Till Umeå Hamn AB

Bertil Hammarstedt

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har fått möjlighet att yttra sig i samråd angående om- och utbyggnad av Umeå hamn.

MSB avstår från att yttra sig i samrådet.

Claes Löfström

MSB:s Dnr: 2019-01108

Claes Löfström

Handläggare

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Enheten för säker hantering av farliga ämnen

651 81 Karlstad

Växel: 0771-240 240

Tel: 010 240 54 03

E-post: claes.lofstrom@msb.se

www.msb.se

Bilaga 5**VB: NV-00775-19: Ang. samråd vattenverksamhet Umeå Hamn**

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:16

Till: Viktoria Larsson <viktoriam.larsson@kvarkenports.com>

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: naturvardsverket@naturvardsverket.se <naturvardsverket@naturvardsverket.se>

Skickat: den 4 februari 2019 16:28

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: NV-00775-19: Ang. samråd vattenverksamhet Umeå Hamn

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Detta e-postmeddelande är skickat via Naturvårdsverkets dokument- och ärendehanteringssystem.

Om du svarar på meddelandet bör du inte ändra avsändaradress eller ämne.

Hälsningar Johanna

JOHANNA TORGILSMAN

NATURVÅRDSVERKET

BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm

POST: 106 48 Stockholm

TELEFON: 010-698 10 00

INTERNET: www.naturvardsverket.se

Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

Bilaga 5

Från: naturvardsverket@naturvardsverket.se
Till: [Samrådshandling Umeå Hamn](#)
Ärende: NV-00775-19: Ang. samråd vattenverksamhet Umeå Hamn
Datum: den 4 februari 2019 16:27:59

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Detta e-postmeddelande är skickat via Naturvårdsverkets dokument- och ärendehanteringssystem.
Om du svarar på meddelandet bör du inte ändra avsändaradress eller ämne.

Hälsningar Johanna

JOHANNA TORGILSMAN

NATURVÅRDSVERKET

BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
TELEFON: 010-698 10 00
INTERNET: www.naturvardsverket.se
Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

Bilaga 5

From: Anna.Lindberg@Naturvardsverket.se
Sent: den 25 mars 2019 13:31
To: Dahlgren Malin
Subject: Samråd avseende Umeå hamn, NV-01971-19

Naturvårdsverket har beretts tillfälle att yttra sig över utökat och reviderat samrådsunderlag avseende Umeå hamn.

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig över de översända handlingarna.

Hälsningar Anna Lindberg

ANNA LINDBERG
Miljöjurist

NATURVÅRDSVERKET
Industrienheten
BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
TELEFON: 010-698 16 50
INTERNET: naturvardsverket.se
FACEBOOK: facebook.com/naturvardsverket

Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

Bilaga 5



Datum
2019-04-02

Beteckning
5.3.2-1901-0080

Ert datum
2019-01-24

Er beteckning
-

Vår referens
David Rudebeck

Umeå hamn AB
samradumeahamn@umea.se

Vattenverksamhet vid Umeå hamn

Yttrande över samrådshandling

Umeå hamn AB har gett möjlighet för Statens geotekniska institut (SGI) att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Underlag

- 1 Underlag för samråd enligt miljöbalken angående om- och utbyggnad av Umeå hamn. Daterad 2019-01-24, reviderad 2019-02-25.

SGI har studerat underlaget vad gäller miljögeotekniska frågor, geoteknisk omgivningspåverkan och geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

SGI:s synpunkter

Geoteknik

Muddring och uppfyllnader medför ökade risker för ras och skred inom hamnområdet. I [1] anges att geotekniska utredningar kommer utföras för de planerade kajerna i samband med detaljprojekteringen. SGI har i detta skede inga synpunkter men föreslår att den tekniska beskrivningen, framtaget geotekniskt underlag och MKB:n inkluderas i ansökan.

Markmiljö

SGI välkomnar att sedimentens föroreningsgrad ska undersökas vidare. Eftersom de hittills erhållna resultaten visar på att sedimenten är förorenade (klass 4 och 5) förutsätter SGI att de muddrade sedimenten omhändertas i samråd med tillsynsmyndigheten samt att ett kontrollprogram upprättas för sedimenten och även för fyllnadsmassorna. För att minska föroreningsspridning från sedimenten rekommenderar SGI att ett kontrollprogram upprättas även för att kontrollera grumlingen under pålning/spontning och muddring samt att en åtgärdsplan tas fram för att användas i de eventuella fall då grumlingen överskrider tillåtna gränsvärden.

I handlingen anges att det sannolikt behövs en dumpningsplats för de muddringsmassor som inte kan nyttiggöras. SGI är tveksam till en sådan masshantering. Vi vill i sammanhanget rekommendera HaV

Statens geotekniska institut

Huvudkontor
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35
581 93 LINKÖPING
Tel 013-20 18 00
Fax 013-20 19 14

Regionkontor Göteborg
Besöksadress: Hugo Grauers gata 5B
Postadress: 412 96 GÖTEBORG
Tel 031-778 65 60
Fax 031-778 59 40

Bankgiro 5211-0053
Org nr 20 21 00-0712
E-post sgl@swedgeo.se

Bilaga 5



Datum
2019-04-02

Beteckning
5.3.2-1901-0080

rapport 2018:19 (*Muddring och hantering av muddermassor. Vägledning och kunskapsunderlag för tillämpningen av 11 och 15 kap. miljöbalken*). I rapporten framgår att dumpning i första hand är ett alternativ för massor som inte är förorenade och att förorenade sediment normalt inte dumpas. SGI rekommenderar att HaV:s rapport efterföljs i tillämpliga delar.

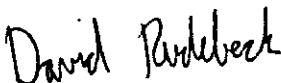
Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av Maria Kristensson, efter föredragning av geotekniker David Rudebeck som har handlagt ärendet tillsammans med miljöingenjör Jenny Vestin.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten
Infrastrukturremisser



Maria Kristensson



David Rudebeck

Bilaga 5

VB: Samråd Umeå hamn (SGU Dnr 33-532/2019)

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:16

Till: Viktoria Larsson <viktor.larsson@kvarkenports.com>

Från: Lovisa Zillén Snowball <Lovisa.Zillen.Snowball@sgu.se>

Skickat: den 28 februari 2019 08:30

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Kopia: SGU Diariet <diariet@sgu.se>

Ämne: Samråd Umeå hamn (SGU Dnr 33-532/2019)

SGU avstår från att lämna synpunkter i ovanstående ärende.

Vi rekommenderar att ni följer SGUs *Rekommendationer om muddring och deponering av muddermassor i havet*.

Länk till SGUs Rekommendationer:

<https://www.sgu.se/samhallsplanering/hav-och-kust/anlaggning-till-havs/muddring-och-deponering/>

Vänligen,

Lovisa Zillén Snowball

Lovisa Zillén Snowball, PhD
Enhetschef, Samhallsplanering Marin miljö
Sveriges geologiska undersökning

Box 670, 751 28 Uppsala
Besök: Villavägen 18 Tel: 018 – 17 90 33
E-post: lovisa.zillen@sgu.se

Lovisa Zillén

Lovisa Zillén Snowball

Handläggare

Peter Slagbrand

ÅF Vatten och Miljö, Umeå Hamn

Samråd avseende vattenverksamhet enligt miljöbalken för Umeå Hamn

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2019-01-24 tagit emot ovanstående ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande.

Umeå Hamn avser att muddra ca 200 000 m³ sediment från västra sidan av hamnen, en mindre del av muddermassorna är tänkta att användas till utfyllnad i hamnen men huvuddelen dumpas i havet ost om fyren Väktaren. Det tilltänkta dumpningsområdet var ursprungligen avsett för dumpning av massor från byggandet av Bothniabanan.

20 provtagningspunkter anges i kartan över muddringsområdet, för 15 av dessa redovisas föroreningsinnehåll, geotekniska egenskaper, muddringsdjup och försurningspotential, men 5 stycken återfinns inte i tabell 3 (18W132, 18W134, 18W137, 18W138 och 18W139). Av tabell 3 framgår att sedimenten i det planerade muddringsområdet är av olika typ. Av de åtta proverna är 4 dy, 2 morän, 1 sand och 1 silt, fem av proverna visar ett föroreningsinnehåll av klass 5.

I SGUs rapport 2016:21 *Kartläggning och riskklassning av fiberbankar i Norrland* redovisas en fiberbank belägen vid SCAs anläggning i Obbola. Denna fiberbank är belägen väster om muddringsområdet. Det finns också ett område med fiberrika sediment vid Holmsunds sågverk, strax norr om det tilltänkta muddringsområdet. I bägge dessa två områden förekommer halter i klass 5 av PAH, PCB, Cd, Hg och Zn.

Enligt SGUs rekommendationer om muddring och deponering av muddermassor i havet (2012-10-03) bör, i det fall höga halter av miljögifter (klass 5 i enlighet med Naturvårdsverkets bedömningsgrunder och högre) konstateras, de starkt förorenade sedimentskikten avlägsnas och behandlas på land enligt reglerna för miljöfarligt avfall/förorenad mark innan det egentliga muddringsarbetet påbörjas. Material som dumpas ska vara fritt från föroreningar och av samma typ som det naturligt förekommande på botten. Det vill säga grova massor dumpas på grova sediment och finkorniga massor på finkorniga sediment.

I HaVs rapporter *Handläggning av en dumpningsdispens – Vad ska man tänka på?* (2015:28) och *Muddring och hantering av muddermassor* (2018:19) ges ytterligare information inför muddring och dumpning av muddermassor.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Lovisa Zillén Snowball

Statsgeolog Peter Slagbrand har varit föredragande.

Datum 2019-03-22 Vår beteckning 19-00460

Ert datum 2019-01-24 Er beteckning

Umeå Hamn

903 47 Umeå
samradumeahamn@umea.se

Sjöfartsverkets yttrande över – Samråd vattenverksamhet enligt miljöbalken i Umeå hamn. Byggande i vatten, muddring, hantering av muddermassor, tippning i allmänt vatten samt utfyllnad inom fastigheten Holmsund 2:65.

Synpunkter

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerade samråd och har följande synpunkter:

De allmänna farlederna av riksintresse kl.1 nr 730 leder till/från Umeå hamn, kl.1 nr 731 och 733 till/från färjeterminalen.

Umeå hamn är enligt SJÖFS 2013:4 upptagen som allmän hamn och är av Trafikverket utpekad som riksintresse samt av EU prioriterad som en ”Comprehensive port”.

Farlederna med tillhörande sjösäkerhetsanordningar till/från Umeå hamn har under denna vecka (V12) simulerats vid Sjöfartsverkets simulator på Lindholmen i Göteborg.

Samråd ska ske med Sjöfartsverket, lotsområde Luleå samt Transportstyrelsen, Sjö och luftfartsavdelningen inför slutlig utformning av kaj (dykdalb, pollare, avfendring m.m.), för att belysa risker, kritiska passager, såväl under som efter att anläggningsarbeten är utförda.

Samråd ska även ske med Sjöfartsverket, lotsområde Luleå innan anläggningsarbeten påbörjas, för att belysa risker, genomlysna planer, aktuella- och uppkomna frågor.

Sjöfartsverket noterar att rådighet för den tilltänkta dumpningsplatsen kommer att sökas hos Kammarkollegiet.

Vid planering av fasta belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa inte bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

Datum
2019-03-22

Vår beteckning
19-00460

Utmärkning av området för sjöfarten ska ske i enlighet med Transportstyrelsens anvisningar. Tillstånd till utmärkning beslutas av Transportstyrelsen efter särskild ansökan.

Senast sex (6) veckor före anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas, ska detta meddelas till lulea@sjofartsverket.se (Sjöfartsverket, lotsområde Luleå samt till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för information till sjöfarten via ordinarie informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över omfattning och tidplan samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken.

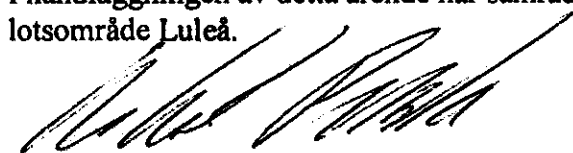
Efter genomfört arbete ska alla förändringar i bottenopografi vad gäller muddringsområde sjömätas enligt internationell sjömätningsstandard FSIS-44. Även andra förändringar av information som anges i sjökort såsom kajer, pirar, bryggor, strandlinje och utfyllnadsområden ska geodetiskt bestämmas i SweRef 99 TM och rapporteras in via ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen).

Före och efter avslutat arbete ska bottenopografi på tippningsområdet sjömätas enligt sjömätningsstandard FSIS-44 och rapporteras in till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för rättelse av sjökort.

Yttrande

Sjöfartsverket har i nuläget intet ytterligare att erinra och ser fram emot kommande samrådsmöten och dialog i ärendet.

I handläggningen av detta ärende har samråd skett med Anders Dahl Chef för lotsområde Luleå.



Mikael Pesula
Infrastruktursamordnare vid Enheten för Maritim Samverkan och Utveckling.

Kopia:

Sjöfartsverket, Lotsområde Luleå, lulea@sjofartsverket.se

Sjöfartsverket, Ufs-redaktionen, ufs@sjofartsverket.se

Transportstyrelsen, Sjö- och luftfartsavdelningen, sjofart@transportstyrelsen.se

Trafikverket, Umeå, umea@trafikverket.se

Bilaga 5

STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER

Avdelningen Form- och innehåll
Kulturarvsenheten
Intendent Göran Ekberg
08-519 549 34

YTTRANDE

Datum/Date	2019-04-01
Vår beteckn/Our reg No.	5.3.1-2019-256
Vår ref/Our ref	Göran Ekberg
Ert datum/Your date	2019-02-26
Er beteckn/Your reg No.	
Er ref/Your ref	Bertil Hammarstedt

Umeå Hamn AB

903 47 Umeå

Avseende Umeå Hamn AB's planerade om- och utbyggnad av Umeå hamn, Umeå kommun

Sammanfattning

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) gör bedömningen att det inte går att utesluta att det kan finnas fornlämningar i det vattenområde som påverkas av det planerade arbetet. SMTM anser därför att en arkeologisk utredning bör utföras i form av geofysisk kartering med efterföljande marinarkeologisk granskning.

Ärendet

Umeå Hamn AB planerar för om- och utbyggnader av Umeå hamn för att möta en utökad verksamhet. Det planerade arbetet omfattar bland annat utökade kajtor och omfattande muddringar.

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) har av Umeå Hamn AB getts möjligheten att yttra sig i ärendet.

Synpunkter

Det finns inga uppgifter om påträffade fornlämningar inom de vattenområden som ingår i det planerade arbetet. Området har dock inte tidigare karterats med avseende på arkeologiska lämningar.

SMTM gör bedömningen att det inte går att utesluta att det kan finnas fornlämningar i det vattenområde som omfattas av det planerade arbetet.

SMTM anser att en arkeologisk utredning bör utföras i form av en geofysisk kartering med efterföljande marinarkeologisk granskning. För att få rätt resultat bör datainsamlingen göras med syftet att fastställa om arkeologiska lämningar finns inom området och marinarkeologisk expertis bör delta redan vid datainsamlingen.

Bilaga 5

STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER

Avdelningen Form- och innehåll
Kulturavsnheten
Intendent Göran Ekberg
08-519 549 34

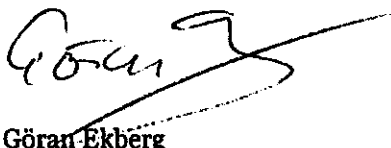
YTTRANDE

Datum/Date	2019-04-01
Vår beteckn/Our reg No.	5.3.1-2019-256
Vår ref/Our ref	Göran Ekberg
Ert datum/Your date	2019-02-26
Er beteckn/Your reg No.	
Er ref/Your ref	Bertil Hammarstedt

För samråd och eventuellt beslut i ärendet bör kontakt tas med
Samhällsutvecklingsenheten, Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Beslut om Statens maritima och transporthistoriska museers yttrande i detta
ärende har fattats av enhetschef Fredrik Svanberg efter föredragning av
intendent Göran Ekberg


Fredrik Svanberg
Enhetschef


Göran Ekberg
Intendent

Kopia: Enheten för Samhällsplanering och kulturmiljö, Länsstyrelsen
Västerbottens län

YttrandeDatum
2019-04-03Dnr/Beteckning
TSS 2019-325Ert datum
2019-02-26Umeå Hamn AB
samradumeahamn@umea.se

Yttrande över underlag för samråd enligt miljöbalken angående om- och utbyggnad av Umeå hamn

Bakgrund

Umeå Hamn AB har gett Transportstyrelsen möjlighet att yttra sig angående underlag för samråd enligt miljöbalken angående om- och utbyggnad av Umeå hamn. Samrådet avser byggande i vatten, muddring, hantering av muddermassor, tippning i allmänt vatten samt utfyllnad av vattenområden vid uppgradering av befintliga kajer samt nyanläggning av kajer.

Följande anläggningsdelar avses att nyanläggas:

- Energikaj med piranslutning till land.
- Utbyggnad av Södra kajen.

Följande anläggningsdelar kommer att uppgraderas avseende standard:

- Norra kajen.
- Färjeterminalen

Yttrande

Transportstyrelsen har inget att invända mot ansökan ur sjösäkerhetssynpunkt och vi delar Umeå Hamns syn på tidigare och framtida utveckling av sjöfarten där vi ser en ökning av gods samt att fartygen blir allt större. Vi ser positivt på de satsningar som görs i Umeå hamn för att möjliggöra morgondagens transporter.

Vi vill dock ta tillfället i akt och informera om att en tillfällig avlysning av området bör ske under anläggningsarbeten. Detta med avsikt att förhindra obehöriga att via sjövägen oavsiktligt komma in i området. Ansökan om avlysning hanteras av Länsstyrelsen.

Ärendet har avgjorts av Monica Sundklev. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog nautiska handläggare Joakim Lindvall, föredragande.

Monica Sundklev
Sektionen för Sjötrafik

Umeå Hamn

Synpunkter på planen och arbetena i hamnområdet.

Hela området är sedan många år påverkat av ett flertal verksamheter. Vissa tillstånd finns redan för ett antal verksamheter. Naturskyddsföreningen anser att området både på land och i vatten, som helhet, borde omprövas enligt Miljöbalken. En heltäckande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, bör göras för alla nuvarande och tillkommande verksamheter. Först på det sättet kan en helhetsbedömning göras och planer och åtgärder upprättas för hela hamnområdet inklusive omgivande havsområden. Alla biologiska och kemiska undersökningar bör uppdateras och fördjupas. Miljökonsekvensbeskrivningen bör anpassas bl a till Sveriges miljömål och de miljökvalitetsnormer som berör verksamheterna.

Vattenområden och landområden - viktiga synpunkter

Noggranna miljösäkerhetsåtgärder måste upprättas vid muddring i området. Särskilt problemet med grumling av omgivande vattenområden med påverkan på fisk och annan biota måste beaktas. Behandlade muddringsmassor bör i första hand kunna användas för att utöka landarealen med kullar, vallar, dammar och våtmarker osv för att utöka den strukturella mångfalden i området. På detta sätt skulle många land- och vattenlevande växt- och djurarter kunna etablera sig i området. Redan nu är området mycket välbesökt av rastande land- och sjöfåglar. Detaljplanera gärna hela området med hjälp av landskapsarkitekter och biologer.

Tippning av muddermassor i s.k. djuphålur i havet anser vi att vara helt förkastligt för det biologiska livet på lång sikt. Utred därför istället hur muddringsmassor kan användas för att utveckla de topografiska förhållandena med grunda vattenbiotoper och omväxlande landbiotoper med rik vegetation. Försök alltså skapa en totalmiljö välkomnade för både mänsklig verksamhet och växter och djur.

Naturskyddsföreningen anser att Umeå kommun bör planera och utveckla ett natur- och miljöanpassat hamnområde integrerat med de industriella och kommunikativa verksamheter som måste finnas i området. Gör alltså Umeå hamn i Holmsund till ett föredöme för ett hamnområde Sverige!

Vid datorn

Bertil Brånin

Medlem i Naturskyddsföreningen och

Södra Bottenvikens kustvattenråd

Bilaga 6

Ta bort Skräppost Blockera ...

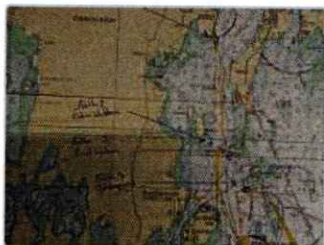
VB: Fwd:

SH

Samrådshandling Umeå Hamn <samradum
eahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:22

Viktoria Larsson ✓



Från: Nils-erik sjöström <bredvikensfisk@gmail.com>

Skickat: den 1 april 2019 18:34

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Kopia: Nils Rinander <nils@rinander.se>

Ämne: Fwd:

Hej,

skriver med anledningen av det underlag för samråd som sändes ut den 24 januari och den 26 februari angående utbyggnad av Umeå hamn.

Med de tidigare arbetena som förekommit inom hamnområdet sedan 80-talet i färskt minne och de problem dessa har medfört för fisket så är vi djupt oroade för vad de nu planerade arbetena skall påverka fisket.

De nu planerade arbetena är långt mer omfattande än vad de tidigare varit.

En del av arbetena är i direkt anslutning till mina fiskevatten.

Tidsplanen för arbetena är svårt att få fram från underlaget men vi förutsätter att de arbeten som kan störa fisket är planerade när inget fiske bedrivs.

För Salteriet AB är Fiskeplats 1 Långhalsudden den i särklass viktigaste fiskeplatsen och mycket av era arbeten är i direkt anslutning till denna plats. Om muddringsarbetena skulle utföras under denna period skulle detta innebära en direkt katastrof för företaget.

Även nätfisket på hösten och senhösten skulle nog bli omöjligt om arbetena skulle utföras under denna tiden

Nätfisket på våren bedrivs mestadels ovanför "bron" och skulle nog inte påverkas.

Hur fiskeplatserna eller nätfisket påverkas långsiktigt med förstörda bottnar eller ändrade strömförhållanden är också något som oroar.

Fisket på

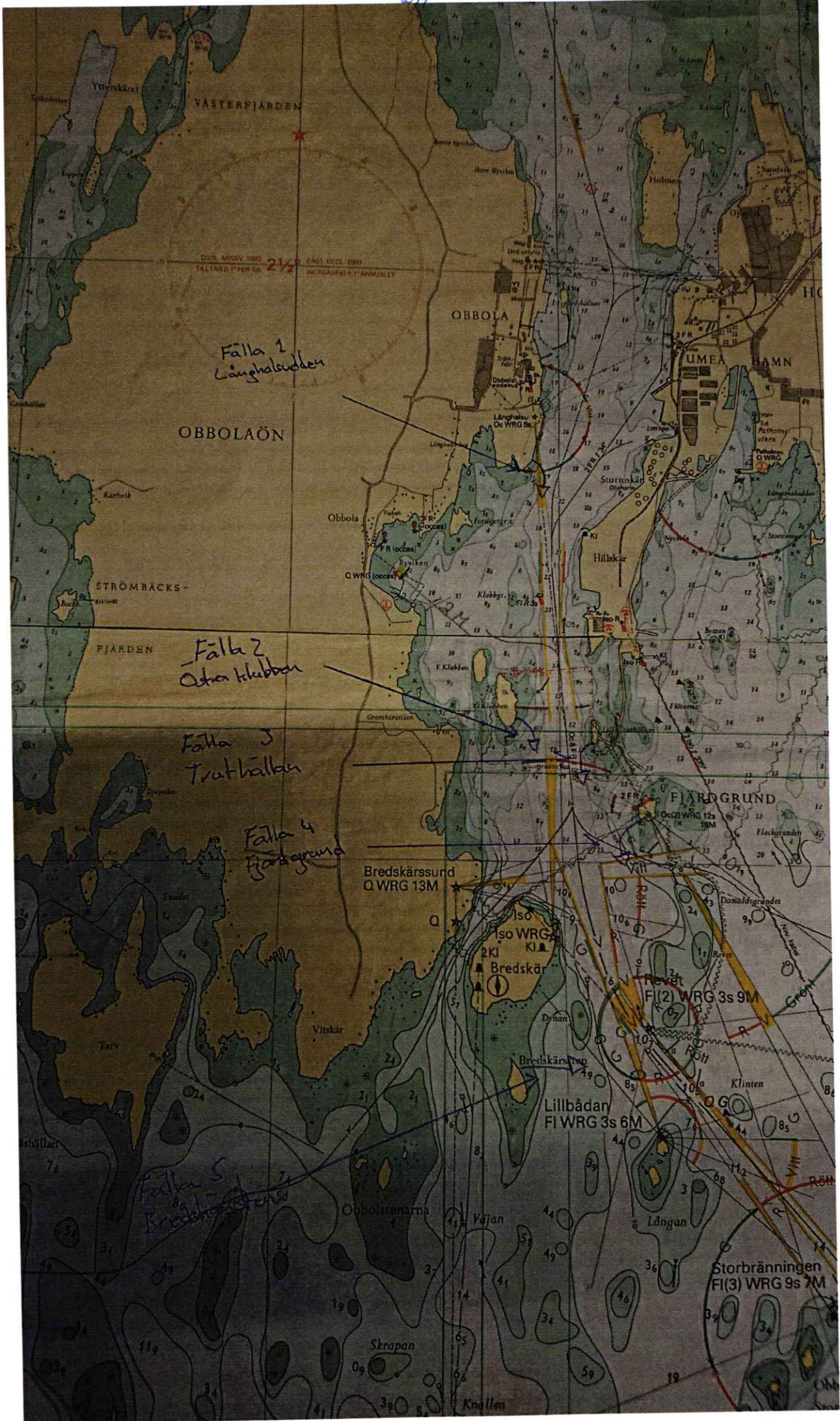
fiskeplats 1 bedrivs från 1/6 till 15/10

fiskeplats 2-5 bedrivs 12/6 till september

Bifogar en karta på fiskeplatsernas placering.

Salteriet Byviken AB

Nils-Erik Sjöström



Fälla 1
Långhalsudden

Fälla 2
Östra klubben

Fälla 3
Trathallen

Fälla 4
Fjardgrund

Fälla 5
Bredskär

VASTERFIARDEN

OBOLA

UMEÅ HAMN

OBOLAÖN

STRÖMBACKSFJARDEN

FJARDEN

FIARDGRUND

Bredskärssund
Q WRG 13M

Iso WRG
KI

Bredskär

Revät
FI(2) WRG 3s 9M

Lillbådan
FI WRG 3s 6M

Storbränningen
FI(3) WRG 9s 7M

OSTL. MISSIV 1985
TÄLTÄRD 1° PER ÅR 2 1/2
FAST OCEL 1980
INCR. 0.13 C° ANNUALLY

Bilaga 6

VB: Synpunkter angående vattenverksamhet i Umeå Hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:18

Till: Viktoria Larsson <viktoriam.larsson@kvarkenports.com>

Från: Mikael Steen <mikael.steen59@gmail.com>

Skickat: den 12 mars 2019 21:57

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: Synpunkter angående vattenverksamhet i Umeå Hamn

Hej sänder synpunkter på era två underlag för vattenverksamhet daterat 24 januari-26 februari 2019.

Obbola Fisk AB bedriver yrkesfiske med fasta redskap i älvmyningen på ön Lillbådan i Obbola Långskär i Obbola och Holma i Holmsund.

Vi fiskar from juni-november.

Om fisket och redskapen påverkas negativt i samband med vattenarbetena förväntar vi oss att Umeå Hamn ersätter Obbola Fisk för eventuella skador på fiskeriverksamheten.

MVH

Obbola Fisk AB

Mikael Steen.

Bilaga 6

Bengt Hallberg, Umeå.

Samråd enligt miljöbalken för Om- och utbyggnad av Umeå Hamn.

Det är positivt med en utveckling av Umeå Hamn för större kapacitet och användbarhet. Sjöfart är ju ett mycket effektivt och miljömässigt bra sätt att frakta större godsvolymer längre sträckor. Särskilt som även vintersjöfart kan upprätthållas. Även den nya färjan Vasa-Umeå kommer att bidra till det.

Ur översända samrådshandlingar framgår att stora förändringar är tänkta att genomföras i hamnen och anses ha betydande miljöpåverkan.

Borde då inte hela hamnverksamheten omprövas enligt Miljöbalken. En heltäckande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, bör då genomföras för alla dagens och tillkommande verksamheter. Alla biologiska och kemiska undersökningar bör uppdateras och fördjupas.

Muddring och utfyllnad av vattenytor. Dumpning av muddermassor på allmänt vatten, var? Föroreningsinnehåll i sedimenten som ska muddras? Noggranna miljösäkerhetsåtgärder måste upprättas vid muddring i området.

Jag är särskilt oroad över att:

Enligt redovisade provtagningar av sediment och föroreningsinnehåll klass 5 verkar framför allt Tennföreningar som TBT, DBT och MTB finnas i de sediment som ska muddras. Dessa tennföreningar är ju mycket giftiga, bland de värsta som finns och förbjöds även för handelssjöfarten inom EU 2003. De kommer sannolikt från fartygsfärger. Se EU FÖRORDNING (EG) nr 782/200 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg.

Med de muddringsmetoder som beskrivits ifrågasättes om det överhuvudtaget är tillåtligt. Vid liknande muddringar har t ex i Värtahanmmen, frysmuddring behövt tillämpas. Likaså var dessa massor tillåts dumpas? Inte i vatten.

De ska normalt deponeras särskilt och destrueras. Inom fritidsbåtlivet ska båtar med dessa föreningar om upptäckta i båtbottnfärger i första hand destrueras och får inte ens sjösättas. De kan dock få saneras ned till skrovena ytor och med stora säkerhetsåtgärder så att inte färgrester sprids och skadar miljö och personer.

Hur ser sjömätningar ut 2019?

Hur ser ytvatten kemisk status Österfjärden ut, påverkan?

Störningar under byggskedet. Transport av massor. Grumling.

Omfattas hamnen av KMV? Kraftigt modifierade vatten?

Djurliv. Tex fågelliv kring hamnen.

Jag deltar gärna del i kommande informationer kring om- och utbyggnad av Umeå Hamn.

Hälsar Bengt Hallberg

Medlem av Svenska Båtunionens Miljökommitté, Patholmsvikens Båtklubb, Södra Bottenvikens Kustvattenråd samt Vattendelegerationens ref grupp, Vattenmyndigheten Bottenvikens Vattendistrikt.

070-5828049

Brånvägen 8, 90346 Umeå

Bilaga 6

VB: Yttrande: Samråd enligt miljöbalken angående om- och tillbyggnad av Umeå hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:18

Till: Viktoria Larsson <viktoria.larsson@kvarkenports.com>

Från: Henrik Bristav <Henrik.Bristav@umeaenergi.se>

Skickat: den 13 mars 2019 09:25

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Kopia: Ann-Christin Lööv <Ann-Christin.Loov@umeaenergi.se>

Ämne: Yttrande: Samråd enligt miljöbalken angående om- och tillbyggnad av Umeå hamn

Dnr: UE-2019-0101-010

Inget att erinra mot den planerade om- och tillbyggnaden.

Med vänlig hälsning
Henrik Bristav

☒ UE L RGB LR Q60

Henrik Bristav, Hållbarhetsstrateg

Direkt 090-16 00 65 | Mobil 070-622 71 83

henrik.bristav@umeaenergi.se

Umeå Energi, Box 224, 901 05 Umeå

Växel 090-16 00 00 | Kundservice 090-16 00 20 | Fax 090-16 00 10

www.umeaenergi.se

Spara papper, skriv inte ut det här mejlet om du inte nödvändigtvis behöver.

Vi värnar om din personliga integritet, läs mer i Umeå Energis [integritetspolicy](#)

Följ oss på [Facebook](#), [Twitter](#), [LinkedIn](#) och [Instagram](#)

Bilaga 6

VB: synpunkter ang utbyggnad av umeå hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:19

Till: Viktoria Larsson <viktoriam.larsson@kvarkenports.com>

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Torbjörn West <westansfiske@telia.com>

Skickat: den 15 mars 2019 18:13

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: synpunkter ang utbyggnad av umeå hamn

Synpunkter angående utbyggnad av Umeå hamn och dumpning av material i djuphål utanför Umeå.

Jag har en synpunkt och funderingar på hur vattenkvaliteten ska bli och hur fisk kommer att reagera på detta.

Är själv licensfiskare i detta område. Fiskar lax juni juli och fiskar sik på Lövöbyamännen vatten och Nygrundet.

Så min oro är hur detta kommer att påverka fiskevattnet för mig och andra fiskare i området.

Med vänlig hälsning, Torbjörn West Obbola

Bilaga 6

VB: Samrådsunderlag för Umeå Hamn

Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Fre 2019-04-05 16:17

Till: Viktoria Larsson <viktoriam.larsson@kvarkenports.com>

 2 bifogade filer (3 MB)

Samrådsunderlag.pdf; Följebrev.pdf;

Från: Jenny Vindegard

Skickat: den 7 mars 2019 14:45

Till: Samrådshandling Umeå Hamn <samradumeahamn@umea.se>

Ämne: VB: Samrådsunderlag för Umeå Hamn

Hej

Umeå kommun som ägare av fastigheterna Fjällsippan 4, 8 och 9 samt Umeå Holmsund 2:1, 2:50, 5:1, 5:16, 5:17, 5:20, 5:36, 5:40, 5:83, 6:19 och 7:103, har i det här skedet inga synpunkter gällande samrådshandlingarna för Umeå hamn.

Med vänliga hälsningar

Jenny Vindegard

Affärsledare Mark

090-162374

jenny.vindegard@umea.se

Umeå kommun

Mark & exploatering

901 84 Umeå

Besöksadress: Hovrättsgatan 17

www.umea.se/kommun



Logotyp, Umeå
kommun

Nu har nya stadshusetén öppnat - Besökare måste hädanefters anmäla sig i receptionen

Från: Umeå kommun

Skickat: den 27 februari 2019 14:06

Till: Per Westergren <per.westergren@umea.se>

Ämne: VB: Samrådsunderlag för Umeå Hamn, Att: Per Westergren

Med vänlig hälsning

Therese Stellén

Assistent

Administration och Innovation

090 – 16 40 15

Bilaga 6

070 – 361 57 32

therese.stellen@umea.se

Umeå kommun
Kommunledningsstaben
Skolgatan 31A
901 84 Umeå
www.umea.se/kommun

 cid:image001.png@01D2A714.09996CC0

Från: Dahlgren Malin <malin.dahlgren@afconsult.com>

Skickat: den 27 februari 2019 12:41

Till: Umeå kommun <umea.kommun@umea.se>

Ämne: Samrådsunderlag för Umeå Hamn, Att: Per Westergren

Hej!

Bifogar följebrev samt nytt underlag för samråd enligt miljöbalken för om- och utbyggnad av Umeå Hamn.

Samrådsunderlaget har utökats samt reviderats. De uppdaterade handlingarna bifogas.

På uppdrag av Umeå Hamn AB,

Malin Dahlgren

Med vänliga hälsningar

Malin Dahlgren

Miljökonsult

ÅF, Vatten & Miljö

Visiting address: Umestan Företagspark, Hus 2 våning 4, 903 47 Umeå

Cell: 070-193 83 76 | Direct: 010-505 53 31

e-mail: malin.dahlgren@afconsult.com | www.afconsult.com

 <https://one.afconsult.com/units/professional/Marketing>

This e-mail may contain confidential and corporate proprietary information. If received in error, kindly notify us immediately and delete the communication from your system. Our contacts with you may further involve processing of personal data. Please read more about how and why AF processes personal data on our website www.afconsult.com.