

SAMRÅDSUNDERLAG

Kvarkenhamnar AB

Ansökan om tillstånd enligt 9 kap. Miljöbalken för fortsatt och utökad hamnverksamhet vid Umeå hamn, Umeå kommun



2021-01-08



Uppdrag

Titel på rapport: 20029, Miljökonsulttjänster, Ansökan om tillstånd för hamnverksamhet
Status: Samrådsunderlag Kvarkenhamnar AB
Datum: Slutlig
2021-01-08

Medverkande

Beställare: Kvarkenhamnar AB
Kontaktperson: Viktoria Larsson

Konsult: Emcon Miljökonsult AB
Uppdragsansvarig: Robert Canon
Kvalitetsgranskare: Robert Canon

Underkonsult: Miljö & Avfallsbyrån AB
Handläggare: Sara Stenberg, Helene Ribaric

Revideringar

Version: 2

Omslagsbild: Umeå hamn sett från norr. Bildkälla Umeå Hamn AB

Innehåll

1	ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	5
2	INLEDNING.....	6
2.1	Bakgrund till ansökan	6
2.2	Organisation och ansvarsfördelning.....	6
2.3	Verksamhetskoder och betydande miljöpåverkan	7
2.4	Definitioner	8
3	LOKALISERING OCH OMRÅDESBESKRIVNING.....	9
3.1	Lokalisering, alternativ lokalisering och nollalternativ.....	9
3.2	Planförhållanden	10
3.3	Riksintressen.....	10
3.4	Naturmiljö och friluftsliv.....	11
3.5	Markföroreningar	11
3.6	Vattenmiljö.....	11
4	PLANERADE FÖRÄNDRINGAR.....	12
4.1	Ökad godsvolym	12
4.2	Nya ytor och planerade förändringar.....	13
5	BEFINTLIG OCH FRAMTIDA HAMNVERKSAMHET	15
5.1	Allmänt	15
5.2	Godstyper	17
5.3	Hamnområden	18
5.4	Lagringsytor och magasin.....	21
5.5	Externa verksamhetsutövare	21
5.6	Järnväg.....	22
5.7	Vägar.....	22
5.8	VA-system och reningsanläggningar	22
5.9	Avfallshantering.....	23
5.10	Kemikaliehantering	24
5.11	Resursförbrukning	24
6	FÖRUTSEDD MILJÖPÅVERKAN OCH PLANERADE ÅTGÄRDER	25
6.1	Allmänt och avgränsningar.....	25
6.2	Buller	25
6.3	Utsläpp till vatten	26
6.4	Utsläpp till luft.....	26

6.5	Transporter.....	27
6.6	Påverkan på riksintressen och skyddsvärda områden	27
6.7	Risk och säkerhet.....	27
6.8	Energi- och klimatpåverkan.....	28
7	MILJÖKVALITETSNORMER	28
8	MILJÖKVALITETSMÅL.....	28
9	INNEHÅLL MKB	29
10	SAMRÅD	30

I ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Anläggningsnamn	Umeå hamn
Verksamhetsutövare	Kvarkenhamnar AB
Organisationsnummer	556975-9037
Kommun	Umeå kommun
Fastighetsbeteckning	Holmsund 2:65, Umeå Hamn S:I m. fl.
Koordinater enligt SWEREF 99 TM	N:7074163 E:764024
Adress	Umeå hamn 913 32 Holmsund
Kontaktperson	Viktoria Larsson Kvarkenhamnar AB 090-16 32 89 viktoria.larsson@kvarkenports.com
Juridiskt ombud	Ulrika Sundin Bonnedal Umeå Kommunföretag AB 090-16 15 33 ulrika.sundin.bonnedahl@umea.se
	Rikard Setterlid Advokatfirman Setterlid AB 076-101 99 12 rikard@setterlid.se
Fastighetsägare	Umeå Hamn AB
Prövningskod för verksamheten¹	63.10 (hamnverksamhet)
Tillsynsmyndighet	Umeå kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden

¹ Enligt miljöprövningsförordningen (SFS 2013:251)

2 INLEDNING

Kvarkenhamnar vill med detta samrådsunderlag, informera om planerad verksamhet och inhämta uppgifter och synpunkter från myndigheter, organisationer och övriga berörda, som sedan kommer att ligga till grund för framtida ansökan om tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet i Umeå hamn med tillhörande MKB.

2.1 Bakgrund till ansökan

Vid Umeå hamn bedriver Kvarkenhamnar AB idag hamnverksamhet i enlighet med det tillstånd som erhöles den 19 december 2000 av Länsstyrelsen i Västerbottens län (Dnr 2410-11196/99). Detta med stöd av en anmälan om ändrad verksamhetsutövare. Godsmängderna som hanteras i Umeå hamn har ökat stadigt, främst avseende containergods, och ligger idag på cirka 2,4 miljoner ton per år, att jämföra med nuvarande tillståndsgiven mängd på 3 miljoner ton. En stor del av det gods som lastas ut från hamnen utgörs av kraftliner som produceras vid SCA Obbola som under de närmsta åren planerar att kraftigt öka produktionen. Regeringen har dessutom presenterat en nationell godstransportstrategi som bland annat innebär en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, vilket innebär att godsprognoserna för verksamheten vid Umeå hamn ökar väsentligt.

Under de senaste decennierna har storleken på fartygen i den kommersiella sjöfarten ökat. Omfattande åtgärder planeras därför vid kajer och farledsytor inom Umeå hamn för att kunna möta tillväxten och det större fartygstonnage som följer därav. Parallellt med arbetena i hamnen driver Sjöfartsverket ett projekt som syftar till att öka djupet i farleden för att möjliggöra anløp av de allt större fartygen. För närvarande genomförs och planeras således omfattande om- och utbyggnationer vid Umeå hamn. Detta görs för att kunna möta det ökade behovet av både gods- och passagerartransporter samt för att möjliggöra effektivare logistik- och transportlösningar. De planerade ut- och ombyggnationerna av Umeå hamn sker etappvis och tillstånd för vattenverksamhet söks i två fristående ansökningar benämnda som Etapp Öster samt Etapp 1 och 2. Etapp Östra avser anpassningar för en ny färja vid färjeterminalen samt utfyllnad av vattenområde. Inom Etapp 1 och 2 planeras åtgärder som bland annat berör den norra kajen, södra kajen, en ny energipir, dumpning av muddermassor, utfyllnader, återanvändning av rivningsmassor samt utrivning av gamla anläggningar. De åtgärder som avser vattenverksamhet ansöks om separat av Umeå Hamn AB. Mark- och miljödomstolen har 2020-06-26 (Mål nr M2004-19) meddelat tillstånd för de åtgärder som ingår i Etapp Öster. Ansökan för Etapp 1 och 2 planeras lämnas senhösten 2020 till Mark- och miljödomstolen.

Med bakgrund i de fysiska förändringar som planeras ske i hamnområdet samt den utökade kapacitet som kommer att erfordras står Kvarkenhamnar AB inför ett behov av att söka nytt tillstånd för miljöfarlig verksamhet som möjliggör framtida planerade utveckling. Förutom de utökade godsvolymer och de nya ytorna som tas i anspråk inom fastigheten avses hamnverksamheten bedrivas på i huvudsak samma sätt som tidigare.

2.2 Organisation och ansvarsfördelning

Verksamheten vid Umeå hamn bedrivs av Kvarkenhamnar AB, även kallat Kvarken Ports som också är sökande i detta ärende. Bolaget bildades, år 2015, genom att hamnverksamheten i både Umeå och Vasa fördes till ett bolag. Bolaget ägs till lika delar av Umeå Hamn AB och Vasa Stad.

Umeå Hamn AB äger fastigheten Holmsund 2:65 samt Umeå Hamn S:1 som utgör hamnområdet och upplåter anläggningarna och markområdet till Kvarkenhamnar AB. Upplåtelseavtalet sträcker sig till år 2040 för de nu avtalade områdena. Personalen i hamnen tillhör Kvarkenhamnar AB. Inom hamnen sköts lastning och lossning av SCA Logistics Umeå (f d Holmsunds Stuveri). Transporter till och från hamnområdet sker via inhyrda lastbilar och via järnväg. Umeå Hamn AB meddelades år 2000 tillstånd

till hamnverksamhet enligt 9 kap miljöbalken vid Umeå hamn (beslut daterat 2000-12-19, dnr 2410-111796/99). Tillståndet överfördes år 2014 till Kvarkenhamnar AB som därefter ansvarar för att verksamheten, innefattande bland annat fartygsplanering, fartygsservice, krankörning, drift och underhåll av hamnens infrastruktur samt uthyrning av mark och byggnader till andra verksamhetsutövare, bedrivs i enlighet med tillståndet och vad som i övrigt gäller för verksamheten.

De externa verksamhetsutövarna inom hamnområdet ansvarar själva för eventuella tillstånd och anmälningar som krävs och omfattas således inte av Kvarkenhamnars gällande tillstånd för hamnverksamheten och ej heller kommande ansökan om nytt tillstånd.

Vid energihamnen ansvarar respektive energibolag för hanteringen och säkerheten vid lastning/lossning. Kvarkenhamnar ansvarar i huvudsak för kaj och underhåll, utveckling samt besiktning av rörledning fram till ventil vid respektive oljebolags tomtgräns. Ansvarsfördelningen kan variera något mellan de olika energibolagen och är fastställd genom civilrättsliga avtal mellan Kvarkenhamnar och respektive bolag. Enligt nuvarande tillstånd enligt miljöbalken, villkor 5, har Kvarkenhamnar ansvaret för att samordna risk- och säkerhetsarbetet i hamnen, se mer i avsnitt 6.7. Kvarkenhamnar ansvarar även för drift av den OFA-anläggning till vilken flera av verksamheterna inom energilagringsområdet är anslutna.

2.3 Verksamhetskoder och betydande miljöpåverkan

Verksamheten vid Umeå hamn är tillståndspliktig enligt 24 kap 1 § miljöprövningsförordningen (SFS 2013:251) med verksamhetskod 63.10 (B). Verksamheten är inte en IED-anläggning enligt Industriutsläppsförordningen (SFS 2013:50) och omfattas inte av Sevesolagstiftningen (SFS 1999:381).

Kapitel och § i MPF	Verksamhetskod	Beskrivning
24 kap 1 §	63.10 (B)	Gäller för hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350. Tillståndsplikten gäller inte 1. hamn för Försvarmakten, eller 2. färjekaj med högst tio planerade fartygsanlöp per kalenderår.

Verksamheten antas, enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966), automatiskt medföra en betydande miljöpåverkan. Detta innebär att ett undersökningssamråd för att avgöra om verksamheten innebär en betydande miljöpåverkan inte behöver genomföras. Specifik miljöbedömning kommer att genomföras och en miljökonsekvensbedömning (MKB) kommer att upprättas för tillståndsansökan. Som underlag till MKB kommer ett flertal utredningar att göras, såsom bullerutredning, dagvattenkartläggning, transportutredning samt riskanalys.

Omfattningen av MKB ska avgöras vid det avgränsningssamråd som denna handling utgör underlag för. Framförda synpunkter under samrådet kommer att beaktas och inarbetas i MKB till den tillståndsansökan som planeras lämnas in till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västerbottens län innan sommaren 2021.

2.4 Definitioner

Bulkgods	Gods som transporteras utan förpackning eller emballage i fartygets lastrum. Godset lastas och lossas oftast med kran med skopa och lastfordon. Exempel på bulkgods är grus, malm och spannmål.
Bunkring	Överföring från tankbil eller bunkerfartyg till annat fartyg vid kaj eller till sjöss, av de oljor som är nödvändiga för fartygets drift.
Dykdalb	Anordning i hamnbassäng bestående av flera upptill sammanbundna och i botten neddrivna pålar. Används för att förtöja eller styra undan fartyg, exempelvis från att kollidera med bropelare eller andra bärande element i farleder eller hamn.
Flytande bulkgods	Flytande gods som transporteras utan förpackning eller emballage i fartygets lastrum. Godset lastas och lossas oftast genom pumpning via rörledningar till cisterner i hamnområdet. Exempel på flytande bulkgods är oljeprodukter och kemikalier.
ISPS	Förkortning av International Ship & Port facility Security code. ISPS är reglerad i såväl internationella regelverk som i svensk lag och syftar till att öka sjöfartsskyddet i hamnar och på fartyg.
LoLo	Förkortning av Lift on/Lift off och avser gods som lastas och lossas med kranar och annan lyftutrustning till och från fartyget.
Pollare	Fast konstruktion som används för att förtöja fartyg vid kaj.
RoRo	Förkortning av Roll on/Roll off och avser gods som lastas och lossas på lastbärare med hjul så att godset kan köras ombord på fartyget eller i land från fartyget, t ex bil, trailer eller container som placeras på vagnar som kan förflyttas inom hamnområdet.
Styckegods	Gods som transporteras på pall, i säckar eller rullar. Godset lastas och lossas med lastmaskin eller kran.
Terminalgods	Gods som omlastas i hamnen utan att skeppas iväg via fartyg.
TEU	TEU är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot som hanteras. En container om 40 fot är således 2 TEU.

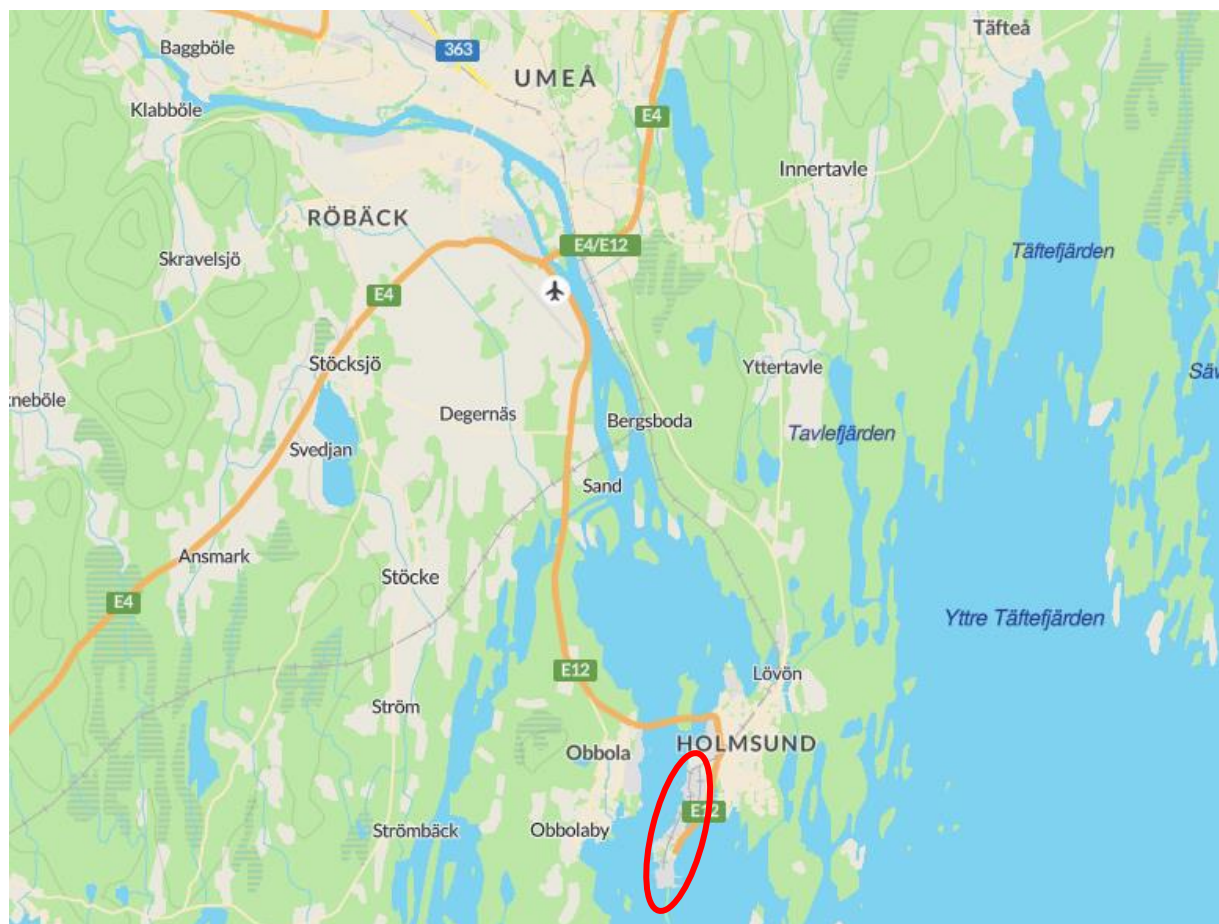
3 LOKALISERING OCH OMRÅDESBESKRIVNING

3.1 Lokalisering, alternativ lokalisering och nollalternativ

Umeå hamn är lokaliserad i Umeå kommun, Västerbottens län, cirka 15 km söder om Umeå centrum i Holmsund vid Umeälvens mynning i Bottenviken, Kvarken, se Figur 1. Hamnen ligger strategiskt vid den naturligt kortaste vägen över norra Bottenhavet mellan Umeå (Sverige) och Vasa (Finland). På platsen har hamnverksamhet bedrivits sedan början av 1900-talet och området har successivt utökats.

Någon alternativ lokalisering bedöms inte som rimlig med hänsyn till Umeå hamns nuvarande placering och utformning avseende vattendjup och farleder samt den infrastruktur i form av kajer, väg och järnväg som redan finns i anslutning till den befintliga hamnen. En nyanläggning av ett hamnområde av ansökt omfattning är inte realistisk och hamnen bedöms vara lokaliserad till det bästa tänkbara alternativet. De planerade om- och utbyggnadsplanerna syftar till en bättre utformning av hamnområdet genom att exempelvis minska omfattningen av interna transporter samt att kunna ta emot större och tonnageeffektivare fartyg.

Nollalternativet bedöms innebära att befintlig verksamhet bedrivs vidare i enlighet med det tillstånd enligt 9 kap miljöbalken som meddelades år 2000.



Figur 1 Kartbild över Umeå hamns lokalisering (röd ring) i Holmsund, cirka 15 km söder om Umeå (Kartunderlag Hitta.se).

Hamnområdet omfattar idag cirka 92 ha och är beläget inom fastigheten Holmsund 2:65 samt Umeå Hamn S:1. Hamnen är lokaliserad på östra sidan av Umeälven vid samhället Holmsund, bestående av cirka 6000 invånare. På västra sidan ligger Obbola med SCA:s pappersfabrik. I Holmsund etablerades

på 1800-talet två konkurrerande sågverk och dessa präglade orten under lång tid. Det sista sågverket lades ner 2012. I samhället finns livsmedelsbutik, bibliotek, bank, apotek och ett flertal affärer. I hamnområdets närhet finns bland annat en småbåtshamn samt en badplats. Närmsta bostäder från hamnområdet är belägna på Skottevägen och Patholmsvägen, cirka 400 meter nordöst om hamnområdet samt Bostadsrättsföreningen Spiken belägen drygt 100 meter norr om hamnområdet, se Figur 2.



Figur 2 Avstånd till närmsta boende, cirka 400 meter nordost respektive drygt 100 meter norr om hamnområdet.

3.2 Planförhållanden

Gällande översiktsplan antogs 2018 och består av ett flertal dokument såsom teman och fördjupningar. I "fördjupning för Umeå" uppges att Umeå hamn är en strategisk logistiknod och en viktig länk i E12-stråket. Vidare uppges att de hanterade godsvolymererna i hamnen vuxit från år till år och att möjligheterna att vidareutveckla verksamheten är goda med stora ytor att tillgå. Planerad utökning av verksamheten i Umeå hamn bedöms vara förenlig med översiktsplanens inriktning.

För hamnområdet finns ett flertal antagna detaljplaner och en pågående. Den pågående detaljplanen avser en översyn av de fysiska ändringar som föranleder föreliggande tillståndsprövning. Denna översyn kommer att genomföras parallellt med ansökningsprocessen och läget vara klargjort vid tillfället för inlämning av ansökan. Vid en översiktlig granskning av de befintliga detaljplanerna har inte framkommit annat än att planerad verksamhet är förenlig med gällande detaljplaner och dess ändamål. I MKB kommer samtliga gällande detaljplaner att listas.

3.3 Riksintressen

Umeå hamn och dess närliggande vattenområde omfattas av riksintresse för hamnverksamhet. I hamnområdets närhet finns ett flertal ytterligare utpekade riksintressen:

- Transportvägarna till och från Umeå hamn via järnväg, väg och sjö är klassade som riksintresse för kommunikationer.
- Området kring Umeå hamn är utpekad som riksintresse för yrkesfiske baserat på att det finns betydelsefulla fångstområden för sik- och laxfiske i området.
- I direkt anslutning till Umeå hamn finns inget utpekad riksintresse för naturvård. Dock är Umeälvens delta, som ligger uppströms hamnen, utpekad som riksintresse för naturvård med

hänsyn till områdets geologiska förhållanden, vassar, vegetationsrika vatten, lövskog och faunan på platsen. Området har ett stort värde för flyttfåglar och är en av Sveriges artrikaste rastlokaler där bland annat fjällgås häckar. Området är klassat som Natura 2000-område.

- I ett område strax nordväst om Umeå hamn finns ett område av riksintresse för kulturmiljö, Västerbacken, som bland annat består av väl bibehållna timrade arbetarbostäder från 1850-talet, en kyrka med tillhörande prästgård samt ett skolhus. Det föreligger ett förslag på att riksintresset även ska komma att omfatta en fotbollsplan och ett bostadsområde (Bostadsrättsföreningen Spiken) men frågan är ännu inte avgjord.
- Riksintresse för ankarplats finns cirka 800 m sydväst om hamnområdet.

3.4 Naturmiljö och friluftsliv

Den planerade verksamheten kommer att utföras i ett område som sedan länge är ianspråktaget för hamnverksamhet. Landskapet är öppet och stora delar av markytorna är asfalterade eller belagda med grus. Vattenområdet i anslutning till hamnen är sedan lång tid tillbaka påverkat av hamnens verksamhet genom befintliga kajer, lagringsytor och sjöfarten.

I Öster- och Västerfjärden är Umeälvens delta beläget, vilket är klassat som både naturreservat och Natura 2000-område. Området, som är beläget cirka 1 km norr om hamnområdet, består av en stor flodmynning med skogar och myrar. Vattenområdena har i skötselplanen lämnats till fri utveckling där de styrs av de naturliga processerna landhöjning, erosion och sedimentation. De stora öppna fjärdarnas grundområden ska utgöra viktiga biologiska produktionsområden och värdefulla reproduktionsområden för fisk. Vattenområdena ska också fortsätta att utgöra viktiga rast- och häckningslokaler för fåglar.

Det finns inga områden särskilt utpekade för rekreation och friluftsliv i närheten av hamnområdet. Öster om hamnområdet, och nordost om färjeterminalen, ligger Patholmsvikens båtklubb med tillhörande Gästhamn med servicebyggnad och klubbstuga. I anslutning till Patholmsvikens båtklubb finns även Holmsunds sjöscoutkår. Ljumvikens badplats är belägen öster om hamnen.

3.5 Markföroreningar

I Länsstyrelsens EBH-karta² konstateras att det finns ett antal potentiellt förorenade områden i hamnområdet. Huvudsakligen rör detta platser för hantering av farligt avfall samt avfall samt oljedepåer.

Historiskt sett har utfyllnad av området som numera är Umeå hamn skett med de massor som varit tillgängliga och bedömts lämpliga för utfyllnad vid utfyllnadstillfället. Detta har inneburit att utfyllnaden, i vissa fall, genomförts med massor som idag skulle klassas som förorenade.

Resultat av genomförda undersökningar avseende markföroreningar kommer att redovisas i kommande MKB.

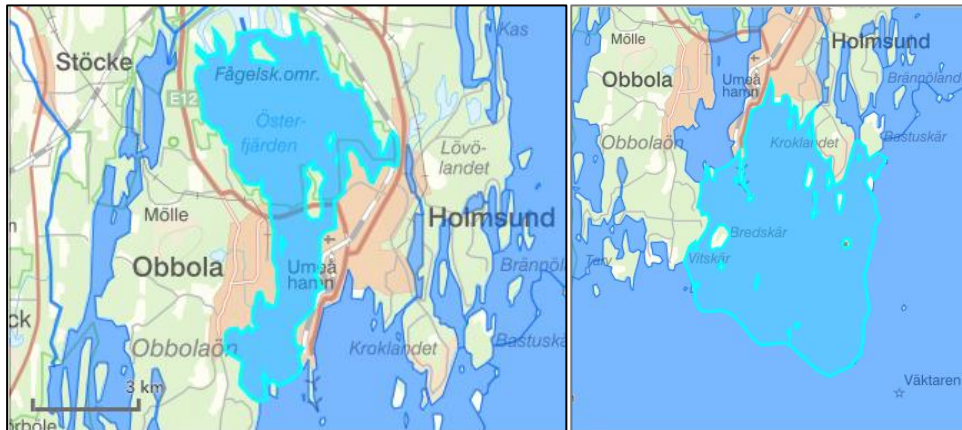
3.6 Vattenmiljö

Väster om Umeå hamn ligger Österfjärden, vid Umeåälvens mynning. Österfjärden är en klassad vattenförekomst (SE 634200-202033) med måttlig ekologisk status till följd av övergödning och miljögifter (förhöjda halter koppar, zink och PCB). Österfjärden uppnår ej god kemisk status idag baserat på förekomst av kvicksilver och PBDE men även TBT i sedimenten.

² En databas över misstänkta eller konstaterade förorenade områden i Sverige

Öster om hamnområdet ligger Fjärdgrundsområdet (SE636570-203590) som klassats till måttlig ekologisk status baserat på miljögifter (förhöjda halter av koppar, krom och zink). Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status av samma skäl som för Österfjärden.

Båda vattenförekomsterna ligger i åtgärdsområdet *Södra Bottenviken kust, Ume- och Vindelälven med kustvatten*. För vattenförekomsterna finns fastställda miljökvalitetsnormer. Ingen av förekomsterna är utpekade som kraftigt modifierat vatten utan bedöms som naturliga vattenförekomster. För avgränsning av vattenförekomsterna, se Figur 3.



Figur 3 Till vänster: Österfjärden, till höger: Fjärdgrundsområdet (Källa viss.se)

Det finns inga grundvattenbrunnar eller grundvattenförekomster inom hamnområdet.

4 PLANERADE FÖRÄNDRINGAR

Ett flertal fysiska förändringar planeras i hamnområdet. Dessutom planeras, under de närmsta åren, hantering av ökade godsvolymer från SCA Obbola vilket innebär att tillåtna godsmängder behöver utökas för att kunna möta även övriga kunders behov. Förutom de utökade godsvolymer och de nya ytorna som tas i anspråk avses hamnverksamheten bedrivas på samma sätt som tidigare (beskrivning i avsnitt 5).

4.1 Ökad godsvolym

Hanterad årlig godsmängd har ökat på senare tid och ligger idag på cirka 2,4 miljoner ton per år och det nuvarande tillståndet enligt 9 kap. miljöbalken medger en godsmängd om 3 miljoner ton. Av denna godsmängd utgörs cirka 2,2 miljoner ton av lastning och lossning över kaj och 300 000 ton av så kallat terminalgod. Godsprognoserna pekar på att mängderna kommer att fortsätta att öka med hänsyn till följande faktorer:

- SCA Obbola planerar att kraftigt öka produktionen vilket kommer att innebära en ökad mängd gods för Umeå hamn om cirka 475 000 ton per år.
- Regeringen har presenterat en nationell godstransportstrategi som bland annat innebär en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, vilket sannolikt innebär ökade godsvolymer generellt vid hamnar.
- Omfattande investeringar har gjorts i Umeå hamn avseende järnvägstransporter i och med att en ny kombiterminal uppförts. Detta förväntas innebära en ökning av det intermodala godset i hamnen.
- En ny färja planeras till våren 2021 med större passagerar- och godsvolymer än nuvarande färja.

- I Umeå hamn förbereds för utbyggnad av lagringsytor, både i magasin och på öppna ytor. Bland annat planeras för nya magasin och möjlighet till ett plocklager av trävaror.

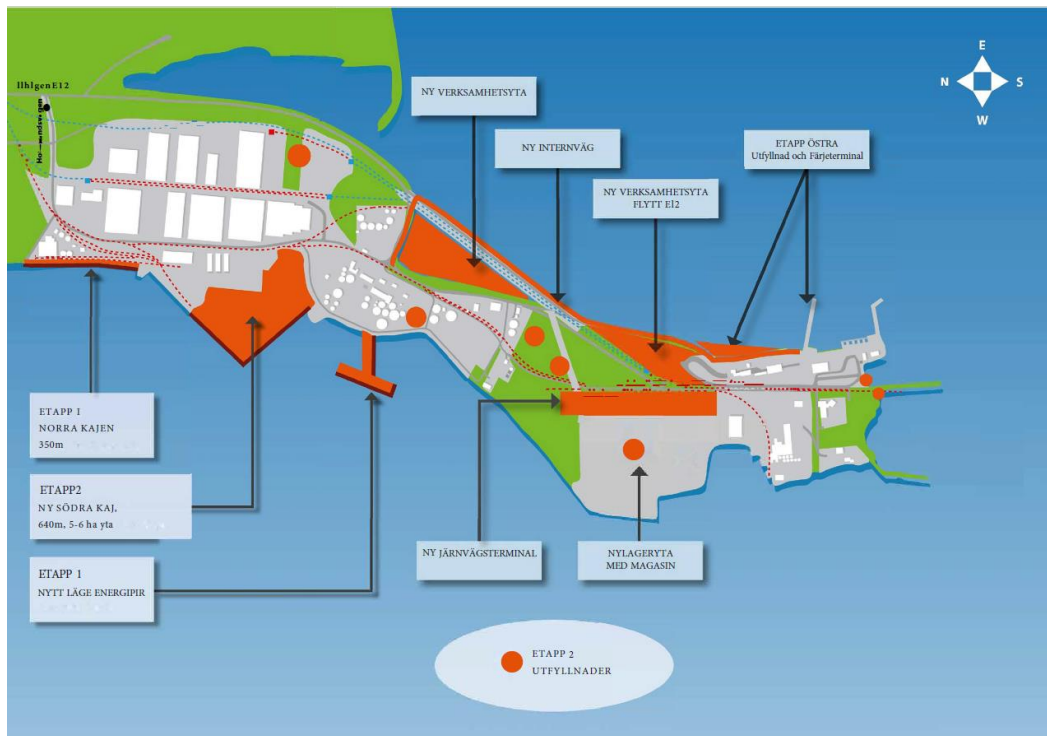
Med utgångspunkt i en långsiktig verksamhet med förnyat tillstånd, ovanstående punkter i beaktande och en viss marginal för oförutsedda förändringar nationellt, lagstiftning och Umeå hamns verksamhet planerar Kvarkenhamnar att ansöka om tillstånd för en godsmängd om 4,5-5 miljoner ton per år.

4.2 Nya ytor och planerade förändringar

En viktig orsak till behovet av nytt hamntillstånd är förändringar av hamnområdet se Figur 4. Inom hamnområdet planerar fastighetsägaren Umeå Hamn AB för omfattande om- och tillbyggnationer av kajer och pirar, vilka prövas i särskild ordning. Dessa förändringar avser dels en ny pumpanläggning som försörjer energihamnen med kylvatten och pappersmagasinens brandsprinkler, dels ombyggnation av färjeterminalspiren med tillhörande ramper och dykdalb för att anpassa området till den nya färjan för passagerartrafik, dels utrivning och anläggande av nya kajer och pirer m.m. vilket sker för att klara dagens krav på laster (markbelastning och volym).

Därutöver avses följande ytterligare förändringar av hamnområdet:

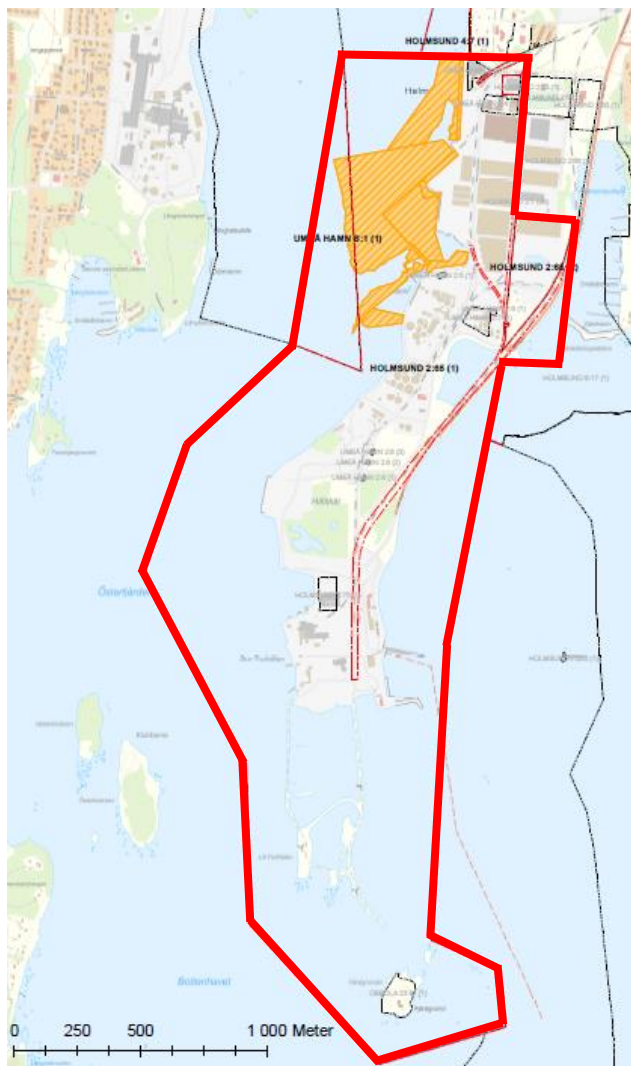
- Lagringsområdet intill södra kajen utökas för bland annat containeruppställning samt hantering av övrigt gods.
- Ny järnvägsterminal har uppförts i närheten av Gustavs Udde och nya lagringsytor och magasin uppförs intill hamnytorna vid Gustafs Udde.
- Nya verksamhetsytor och ny internväg skapas på östra sidan för att kunna separera godstransporter från övrig trafik. För att skapa effektiva ytor för gods- och passagerare flyttas den del av E12 som löper genom det aktuella området och ett infrastrukturstråk med järnväg och väg skapas.
- Ombyggnation av hamnentrén kommer eventuellt att genomföras på fastigheten Holmsund 2:1, norr om det nuvarande hamnområdet. Ombyggnationen kommer att innebära viss omläggning av väg och delvis järnväg vid området. Nya parkeringsytor som innefattar en lastbilsuppställning med tillhörande servicebyggnad planeras uppföras. Vaktkur planeras också finnas inom området.



Figur 4 Planerade fysiska förändringar i hamnområdet.

Rivningsarbeten i samband med ombyggnationerna i hamnområdet utgörs främst av kajer och omfattas av ansökningarna enligt 11 kapitel om vattenverksamhet som Umeå Hamn AB ansvarar för.

Ansökt verksamhetsområde (se Figur 5) omfattar fastigheterna Holmsund 2:65 samt Umeå Hamn S:1. Hamnområdet/markområdet långtidsarrenderas av Umeå Hamn AB, inklusive den del som Umeå Hamn AB arrenderar av Umeå kommun avseende järnväg. Inom hamnområdet finns ett fåtal tomträtter som för närvarande utarrenderas av Kvarkenhamnar till andra verksamheter.



Figur 5 Övergripande bild av ansökt verksamhetsområde för hamnverksamhet (tjock röd linje) (bildkälla: AFRY, bearbetad).

5 BEFINTLIG OCH FRAMTIDA HAMNVERKSAMHET

5.1 Allmänt

Verksamheten vid Umeå hamn bedrivs idag i enlighet med det tillstånd med villkor, enligt 9 kap miljöbalken, som meddelades den 19 december 2000 av Länsstyrelsen i Västerbottens län (Dnr 2410-11196/99). För verksamheten finns även två beslutade prövotidsfrågor. Gällande tillstånd och beslut kommer att bifogas kommande ansökan.

Umeå hamn är en intermodal verksamhet som utgörs av tre transporttyper: fartyg, väg och järnväg. Kvarkenhamnar bedriver hamnverksamhet bestående av bland annat av lastning och lossning av gods till/från fartyg, omlastning av så kallat terminalgod och hantering av energiprodukter från fartyg till energidepåer belägna inom hamnområdet. Hamnverksamheten omfattar således godshantering även via järnväg och väg även om de största mängderna omsätts via fartyg. Inom hamnområdet bedrivs även färjetrafik med passagerare och godstrafik till Vasa i Finland.

Hamnområdet består idag av cirka 1300 meter kaj fördelat på 14 kajplatser som utgörs av RoRo, LoLo, energi-, bulk-, container- och passagerarkajer. De olika kajområdena beskrivs mer utförligt i följande avsnitt. Kajerna betjänas av sex kranar och fyra traktorer och en inhyrd

hamnisbrytare/bogserbåt nyttjas inom verksamheten. Utöver det äger hamnen tre arbetsbåtar, två större och en liten. Kvarkenhamnars maskinpark är åtskild från stuveriets (SCA Logistics). Stuveriets maskinpark består av närmare 30 truckar, tolv terminaltraktorer, sex hjullastare, en bobcat och en sopmaskin. Inom hamnverksamheten finns en spolplatta samt en verkstad för service och underhåll av arbetsmaskiner och övrig utrustning.

Inom hamnområdet finns förutom körvägar cirka 14 km järnvägsspår (varav 5,7 km är elektrifierad), cirka 100 000 m² yta för godslagring i magasin och ca 300 000 m² yta för lagring och transportrörelser utomhus (vissa av lagringsytorna inkluderar ibland körytor beroende på hur lagringen utformats).

Inom verksamheten hanteras en mängd olika varor. Den hanterade godsvolymen uppgår idag till cirka 2,4 miljoner ton per år där cirka hälften utgörs av skogsprodukter i form av exempelvis kraftliner, trävaror, bränsle- och massaved samt returfiber. Andra godstyper som hanteras är flytande bulk, cement, fodervaror och övrigt gods såsom exempelvis vindkraftskomponenter, husmoduler och liknande. Hamnen har idag drygt 700 anlöp per år men antalet anlöp kan variera med hänsyn till fartygsstorlekar, anlöpsfrekvens m.m. En stor andel av godshanteringen sker via containertransporter och för närvarande hanteras cirka 40 000 TEU. Fartygen trafikerar rutter företrädesvis inom Sverige och Europa men även andra kontinenter som exempelvis Asien och Nordafrika.

Kvarkenhamnar AB har 20 anställda i Umeå och hamnen är öppen dygnet runt året om. Bemanning finns mellan 06:00 och 18:00. Övrig tid finns personal i beredskap då hamnen är öppen dygnet runt vid behov för anlöpande fartyg mm. Lastning och lossning sker företrädesvis dag- och kvällstid men kan förekomma dygnet runt. Att kunna bedriva verksamhet och tillhandahålla service för fartygen dygnet runt är en nödvändighet då tiden i hamn för ett fartyg är mycket kostsam. För hamnen finns en Hamnordning som innehåller föreskrifter för ordning och säkerhet inom hamnområdet.

De huvudsakliga kajområden som nyttjas utgörs av Norra Kajen, Piren, Södra kajen, Gustavs Udde, Energihamnen, Färjeläge 3 och Färjeterminalen. Se Figur 6 för översiktskarta av hamnens olika delar i nuläget samt Figur 7 för möjlig framtida layout. De olika områdena, avseende hur de nyttjas idag och planerade förändringar, beskrivs mer utförligt under avsnitt 5.3. Hamnverksamhet, det vill säga allt som normalt pågår i en hamn, bedrivs i hela hamnområdet. Verksamheten är utformad för att kunna anpassas efter de förändringar som uppkommer. Exempelvis är samtliga kranar mobila och kan förflyttas och användas på alla kajer, lastutrustning är mobil för att kunna förflyttas inom hamnområdet och utrustningen kan anpassas till de krav som godshanteringen ställer. Den beskrivning som följer är således övergripande och åskådliggör hur området nyttjas i stort. Förändringar i verksamheten som är av mindre omfattning bedöms kunna hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten såsom tidigare.



Figur 6 Översiktskarta över hamnens olika delar i dag³ (Bildkälla WSP, bearbetad).



Figur 7 Framtida planerad layout (Bildkälla WSP).

5.2 Godstyper

Inom hamnverksamheten hanteras många olika typer av gods, dels genom lastning/lossning från och till fartyg, dels som terminalgods, d v s gods som omlastas i hamnen utan att skeppas iväg via fartyg. De godstyper som hanteras vid hamnen idag är främst skogsprodukter i form av kraftliner, trävaror och returfiber. Andra godstyper som hanteras är flytande bulk, cement, fodervaror och övrigt gods

³ Figuren omfattar, inom området Inre hamnen, även en del av SCA Logistics verksamhetsområde som inte utgör en del av Kvarkenhamnars verksamhetsområde.

såsom exempelvis vindkraftskomponenter och husmoduler. I tabell 1 redovisas hanterade godstyper och mängder för 2019.

Tabell 1. Hanterade godstyper och mängder 2019.

Godstyp	Mängd (ton)
Kraftliner	581 392
Trävaror	243 812
Returfiber	179 871
Flytande bulk	367 903
Fodervaror spannmål	90 320
Cement	36 184
Färjegods inkl fordon	437 707
Övrigt gods	118 044
Godsomsättning kaj	2 055 233
Terminalomsättning	297 515
Godsomsättning totalt	2 352 748

I godstypen flytande bulk ingår exempelvis energiprodukter i energihamnen, melass och fett till foderproduktion. De kemikalier som hanteras är exempelvis vägsalt, tillsatsvaror till industri och glukos (flytande sockerlösning).

Farligt gods av alla klasser transporteras till och från hamnen, främst med färjan M/S Wasa Express men även med andra fartyg. Hanteringen farligt gods sköts i huvudsak av stuveriet, som också har tillgång till säkerhetsrådgivare. Undantaget är då hamnens kranförare lastar eller lossar farligt gods från fartygen. Transporten av farligt gods på vatten samt hanteringen i hamnen regleras av det internationella regelverket IMDG-koden. Beskrivning av hantering och förvaring av farligt gods kommer att finnas i ansökan med tillhörande MKB.

De olika godstyperna utgör fyra godsgrupper:

- Fast bulk
- Flytande bulk
- Styckegods
- Container

De godstyper som hanteras varierar och det är inte möjligt att förutse vilka kunder eller behov som kommer att uppstå i framtiden. SCA Obbola planerar en kraftig produktionsökning vilket föranleder att en ökad mängd kraftliner och returfiber kommer att hanteras vid hamnen. Det ingår i hamnverksamheten att hantera ett stort antal olika godstyper och Kvarkenhamnar har stor erfarenhet av att bedöma risker och hantera de olika godstyperna utifrån deras egenskaper.

I hamnen lossas skogsgödsel, innehållande en viss del ammoniumnitrat, i storsäck från fartyg för direkt vidaretransport till Fodercentralens växtnäringscentral. Fodercentralens växtnäringscentral är belägen på tomträtt i hamnområdet men omfattas inte av hamnens tillstånd.

5.3 Hamnområden

Verksamhetsområdet består i huvudsak av fyra olika kajområden med tillhörande hamnplaner och lagringsytor:

- Inre hamnen, som utgörs av norra kajen, piren och södra kajen
- Energihamnen
- Gustavs Udde
- Färjeterminalen

Nedan beskrivs respektive område utifrån hur det används idag och vilka förändringar som planeras. Samtliga om- och utbyggnader av befintliga kajer och andra sådana anläggningar samt planerad nybyggnation utgör vattenverksamhet enligt 11 kap. MB prövas i särskild ordning efter tillståndsansökan av fastighetsägaren Umeå Hamn AB.

5.3.1 Inre hamnen

Den inre hamnen är det största delområdet i hamnen innefattande norra kajen, piren, södra kajen samt ett flertal magasin och öppna lagringsytor. Inom området finns även återvinningsföretag, drifts- och logistikföretag, byggmaterialföretag, foderföretag samt stuveriverksamhet.

Norra kajen är totalt cirka 350 meter lång men en vinkel i kajbandet gör att kajen i praktiken utgörs av två kajdelar om 230 respektive 120 meter. Norra kajen har ett RoRo-läge som delas med pirkajen. Vid norra kajen sker för närvarande bulkhantering av exempelvis foderprodukter och cement samt styckegods och övrigt gods.

Den södra kajen utgörs av två kajdelar, södra kajen och piren, som vardera har ett RoRo-läge. Vid kajerna avgår tre fartyg i linjetrafik, 1-2 gånger per vecka, med kraftliner vid utlastning och återkommer med annat gods såsom returpapper, styckegods mm. Vid inre hamnen angör även övriga RoRo-, bulk och torrlastfartyg.

Inom området hanteras i dagsläget även övrigt gods såsom trävaror, styckegods, tomcontainrar mm. På området stuffas också containrar med hjälp av en så kallad side-loader. Utöver det så sker järnvägs- och vägtrafik samt lastning och lossning via väg och järnväg. En viss andel av godset utgörs av terminalgods.

Norra kajen planeras rivas och ersättas av en ny som klarar dagens krav på markbelastning. I samband med ombyggnationen kommer vinkeln att tas bort så att fartyg kan angöra längs hela kajens längd om 350 meter. Den nya kajen flyttas ut något (2-7 meter) när den nya kajlinjen rätas upp. Dagens ramp som är 25 m bred ersätts med ny ramp med en bredd av cirka 40 m.

En ny terminal för hantering av torrbulk, container och RoRo-trafik planeras anläggas vid södra kajen. Området benämns som Södra Terminalen. Terminalen kommer att medge fler och större fartyg än vad som idag är möjligt. De nya ytorna skapas genom utfyllnad av vattenområdet intill kajerna. En alternativt två av de planerade RoRo-ramperna kommer att vara höj- och sänkbara vilket gör anpassningen till olika typer av fartyg bättre. Det innebär smidigare av- och påkörning samt kan bidra till att minska den totala ljudbilden vid lastning och lossning.

I dagsläget hanteras containers vid Gustafs Udde med relativt långt avstånd till RoRo-lägen och magasin. Den nya utbyggnationen kommer optimera de interna transportererna genom att RoRo- och containertrafiken kombinerat med lagren centreras till inre hamnen. De utökande ytorna, de nya ramperna samt de nya djupare kajavsnitten kommer tillsammans att säkerställa att kapaciteten framtidssäkras samt att hanteringen blir rationell, effektiv och konkurrenskraftig.

5.3.2 Energihamnen (tidigare benämnd som Oljehamnen)

Energihamnen omfattar oljekajen och depåområden, och är beläget i den mellersta delen av hamnområdet. Vid oljekajen anlöper tankfartyg och här sker i dagsläget lossning av bitumen, petroleumprodukter och förnyelsebara flytande bränslen såsom diesel, etanol, flygbränsle och bensin via inpumpningsledningar till de energibolag som är lokaliserade i oljelagringsområdet. Vid oljekajen utlastas även oljeförorenad slugde från Stena Recyclings verksamhet. Pumpning sker med fartygens egna pumpar. I dagsläget utgörs de externa verksamheterna i oljelagringsområdet av Circle K, Nynas, Stena Recycling samt Ragn Sells. Energebolagen bedriver sina depåverksamheter utifrån

egna miljö tillstånd och ansvarar själva för hanteringen och säkerheten vid lastning/lossning vid oljekajen enligt gällande driftsföreskrifter. Kvarkenhamnar ansvarar för kaj och förebyggande underhåll samt besiktning av rörledning fram till ventil vid respektive oljebolags tomtgräns.

Inom energihamnen får endast behörig trafik köra. Området är inhägnat och utgör ett eget ISPS-område. I energihamnen ansvarar Kvarkenhamnar för ett gemensamt OFA-system. Systemet tar emot oljeförorenat vatten från respektive depås oljeavskiljarsystem. För mer information om OFA-systemet se avsnitt 5.8.

Energihamnen benämndes tidigare som Oljehamnen. Med hänsyn till den utveckling som skett avseende bränsletyper som lossas har ett namnbyte nu skett till Energihamnen. Den gamla oljekajen planeras rivas och en ny energipir anläggs cirka 250 meter söder om den gamla oljekajen.

Den nya energipiren om cirka 160 meter kommer att bestå av en utfylld sprängstensbank, en tilläggsbrygga och sex förtöjningsdykdalber. Den totala längden inklusive dykdalberna bli ca 215 m. Den nya piren kommer att kunna ta emot större fartyg med ökat djupgående än idag.

Den nya energikajen kommer att vara förberedd för att kunna ta emot framtidens bränslen. Lossning/lastning kommer ske med lastningsarmar (marinsvängarmar), något som förväntas förbättra både arbetsmiljön och göra pumpningen miljömässigt bättre med mindre risk för spill. Energi kajens uppsamlingsslump kommer att vara kopplad till en oljeavskiljare och stationer med länsar kommer att installeras för att kunna valla in eventuella utsläpp till vatten.

En ny pumpanläggning för kyl- och brandvatten till Energi piren och Energi lagringsområdet uppförs mellan Södra kajen och Energi piren. Pumpanläggningen kommer även att förse hamnens sprinklade magasin med brandvatten och ersätter den nuvarande pumpanläggningen som måste flyttas på grund av de planerade förändringarna.

5.3.3 Gustafs Udde

Gustafs Udde är beläget i hamnområdets sydvästra del och används idag bland annat för containerhantering, foder, bulk och speciallast. Kajen byggdes ny 2006/7 och är 147,5 m lång med spontkaj som har ett djupgående på 10,2 m. Strax söder om kajen vid Gustafs udde ligger en foderfabrik inklusive en växtnäringsterminal. Öster om kajen har en ny kombiterminal för järnvägstrafik färdigställt under 2020.

I och med utbyggnaden av den inre hamnen så kommer den containerhantering som för närvarande sker på Gustafs Udde flyttas för att göra plats till övriga godsslag såsom exempelvis sågande trävaror, utökade speciallast och bulk.

På Gustafs Udde kommer nya ytor samt takade magasin att uppföras. Lagringsytorna och magasinerna kommer ligga i direkt anslutning till kajen och den nya kombiterminalen. Detta för att effektivt kunna hantera godset och möjliggöra en optimering mellan de olika transportsätten – sjö, järnväg och väg.

5.3.4 Färjeterminalen

Vid Färjeterminalen, som är belägen i hamnområdets sydöstra del, finns en färjeförbindelse till Vasa, Finland, som drivs av rederiet Wasaline. Trafiken utgörs av både passagerar- och godstrafik. Antal passagerare är drygt 200 000 år. Förutom denna färja anlöper även andra passagerarfartyg, såsom kryssningsfartyg till färjeterminalen.

Förutom en pir med två RoRo-rampor för lastning och lossning av fordon finns även en passagerargång, ytor för avgående och ankommande fordon och gods samt ytor för tull- och

kustbevakningsverksamhet. Dessutom externa verksamheter såsom Västerbottens Fisk, Kustbevakningen, Tullverk och ett antal magasin för gods.

En ny modern färja av typen RoPax planeras trafikera hamnen från och med april 2021. Färjan som är beställd av Kvarken Link OY, är ett modernt fartyg med två lastdäck. Den kommer rymma cirka 800 passagerare och har en fraktkapacitet på 1 500 lastmeter för lastbilar och bilar. Fartyget kommer att utformas för att vara miljövänligt, med en maskin som körs med dubbla bränsle- och batterilösningar. Den huvudsakliga källan till bränsle är flytande naturgas, LNG. Fartyget kommer också att kunna använda biogas.

Piren renoveras och anpassas med bland annat nya pollare, ett nytt fendersystem samt en dykdalb då den nya färjan är längre än tidigare färjor. De båda ramperna byts ut och två höj- och sänkbara ramper installeras. Ytor för ankommande och avgående gods byggs om och ut samt en kontrollstation för droger tillskapas.

Färjeterminalen byggs ut och om för att anpassas för den nya färjan och ett nytt system för automatisk incheckning byggs. Parkeringar och bussplaner byggs om och utökas. Det första objektet är en tillbyggnad av den nuvarande färjeterminalen med ny och tillgänglighetsanpassad passagerargång för färjans resenärer, nya ramper för godstrafiken m.m.

Nuvarande dragning av E12 görs om så att man skapar ett transportstråk där järnvägen och vägen går parallellt. En ny internväg från inre hamnen ut till färjan byggs för att kunna separera den tunga godstrafiken från passagerartrafik.

5.4 Lagringsytor och magasin

Inom hamnområdet finns ett stort antal magasin och öppna upplagsytor för omlastning av gods samt lagring på kort och lång sikt. Hela hamnområdet omfattar totalt cirka 100 000 m² lagringsytor i magasin och ca 300 000 m² ytor för öppen lagring utomhus. De flesta magasinerna är belägna i Inre hamnen. Huvuddelen av magasinerna ansvarar Kvarkenhamnar för och några magasin ägs av SCA. Ett antal magasin är utarrenderade till andra verksamhetsutövare. Vid Kvarkenhamnars egna magasin hanteras olika godsslag beskrivna i 5.2.

I samband med att containerhanteringen flyttas till Inre hamnen planeras nya lagringsytor för containrar intill Södra kajen medan lagringsytor för bland annat bulk, trävaror, energiprodukter och speciallaster och magasin planeras uppföras vid Gustavs Udde. Utbyggnaden av lagringsytor i Inre hamnen och på Gustafs Udde medger en stor kapacitetsökning samt en effektivisering av de interna transportererna och en mer rationell godshantering mellan magasin och kaj/järnväg/väg.

5.5 Externa verksamhetsutövare

I hamnområdet finns olika företag som bedriver verksamhet och nyttjar hamnen för transport och lagring av gods. Ett flertal av dessa företag utgörs av miljöfarliga verksamheter som själva ansvarar för eventuella tillstånd eller anmälningar enligt miljöbalken. Vanligen arrenderar hamnen ut mark men i några fall har kommunen upplåtit mark med tomträtt. Kvarkenhamnar är också hyresvärd till verksamhetslokaler och kontor. I hamnen finns i dagsläget följande verksamheter:

- Cementa
- IL Recycling
- Lantmännen
- SCA Logistics
- Sjömanshemmet
- Stena Recycling

- Nynas
- Circle K
- Ragn Sells
- Wasaline/NLC Ferry
- Västerbottens Fodercentral
- iLogistics
- Brunnsspecialisten
- Västerbottens Fisk
- Hillskärs Marinteknik
- Sjöfartsverket
- Kustbevakningen

5.6 Järnväg

Inom hamnområdet finns cirka 14 km järnväg varav cirka 5,7 km är elektrifierad. Alla spår har lastprofil I A. Största tillåtna axellast (STAX) är 25 ton för hela anläggningen och största tillåtna hastighet är 30 km/h.

Järnvägsnätet i hamnen är en del av infrastrukturen i hamnen och har under de senaste 10 åren uppgraderats väsentligt. Spåren är elektrifierade både in till Inre hamnen samt ut till den nya kombiterminalen på Hillskär. Det är viktigt att spår som ligger inom viktiga transportområden är utan el då området kräver fri höjd för interna transporter av både kranar och skrymmande gods.

Lastning och lossning till och från järnvägen sker längs med hela hamnens sträckning. Transporter mellan järnväg och magasin, väg och kajer sker också utefter hela järnvägssträckningen. Järnvägen är således en del av den intermodala hamnen.

I dagsläget sker bland annat dagliga järnvägstransporter med kraftliner från Munksund till Umeå där kraftlinern mellanlagras. Tre gånger i veckan går tåg från Umeå till Skövde. På dessa tåg transporteras kraftliner söderut och returfiber norrut.

Järnvägsanläggningen i hamnen kommer i framtiden att utökas med fler och längre spår. Järnvägsanläggningen genomgår också en generell upprustning för att bibehålla och öka nuvarande kapacitet.

5.7 Vägar

Hamnen ligger i direkt anslutning till E12 som går längs med hela hamnområdet och fortsätter på finska sidan. E12 ansluter även till E4:an i Umeå. Dessa är de huvudsakliga tillfartsvägarna.

Transporter inom hamnområdet sker på hamnens körvägar med lastbil, truck, kran och personbil.

Nuvarande dragning av E12 görs om så att man skapar ett transportstråk där järnvägen och vägen går parallellt. En ny internväg från inre hamnen ut till färjan byggs för att kunna separera den tunga godstrafiken från passagerartrafik.

5.8 VA-system och reningsanläggningar

Kvarkenhamnar AB driftar och underhåller VA-systemet som nyttjas av hamnområdets alla verksamheter. Spillvatten från personalutrymmen avleds till kommunens avloppsreningsverk på Ön. Ledningsnätet ägs av Umeå Hamn AB.

Dagvatten från hårdgjorda ytor i hamnområdet avleds via dagvattenbrunnar antingen direkt till recipient eller via oljeavskiljare (OA) eller en OFA-anläggning innan utsläpp sker i recipient. Inom hamnområdet finns idag, enligt Kvarkenhamnars kännedom, närmare 20 oljeavskiljare varav

Kvarkenhamnar ansvarar för sex. Resterande oljeavskiljare är belägna inom externa verksamhetsutövares områden och ansvaras för av respektive verksamhetsutövare.

Samtliga reningsanläggningar har separata utsläppspunkter vilket innebär att det i nuläget finns sex utsläppspunkter till recipient från Kvarkenhamnars verksamhet. Utloppen är belägna på både östra och västra sidan d v s i Fjärdgrundsområdet och Österfjärden. Till OFA-anläggningen är verksamheter inom Energilagringsområdet anslutna.

Under 2019 beräknades de totala utsläppen från samtliga oljeavskiljare i hamnen vara 4,4 kg avseende Totalt opolära alifatiska kolväten samt 4,2 kg avseende totalt extraherbara aromatiska ämnen. Det totala flödet genom hamnens OFA-system uppskattades år 2019 till cirka 4 000 m³. I ansökan med tillhörande handlingar kommer oljeavskiljarna och OFA-anläggningen och dess utformning, upptagningsområde och reningskapacitet att beskrivas mer utförligt.

Dagvatten från nya tillkommande verksamhetsytor planeras anslutas till de befintliga ledningsnäten, d v s till recipient eller till befintliga oljeavskiljare. Vid den nya Energipiren planeras ytor med risk för spill eller läckage anslutas till den befintliga OFA-anläggningen alternativt anslutas till en oljeavskiljare med separat utsläppspunkt.

5.9 Avfallshantering

För att undvika att fartyg dumpar avfall i havet finns krav på att hamnar ska ta emot fartygsgenererat avfall (slugde, toalettavfall och annat avfall som uppstår på fartygen) samt lastrester (plastband, emballage och liknande). Mottagning av fartygsgenererat ska dessutom ske kostnadsfritt enligt ”no-special-fee”-principen medan lastrester får debiteras. Reglerna angående hamnars skyldigheter när det gäller mottagning av avfall från fartyg finns i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2001:12) som i stora delar grundar sig på internationella överenskommelser.

Majoriteten av det avfall som hanteras i hamnen härrör från fartyg. Relativt små mängder avfall uppstår i den egna verksamheten och utgörs främst av avfall från tillfälliga renoveringar, fordonsservice och restavfall från personalutrymmen. I tabell 2 redovisas hanterade avfallsmängder 2019. Mottagningsstationerna för fast och mindre mängder flytande avfall från fartygen utgörs av mobila enheter (flak med behållare för sortering) som körs fram till fartyget efter anrop. Hamnens personal transporterar sedan avfallet från flaken till en central avfallsstation där mellanlagring sker i väntan på borttransport. Mottagning av större mängder flytande avfall såsom slugde, skrubberavfall och toalettavfall från fartyg sker via entreprenörers slamsugningsbilar genom Kvarkenhamnars försorg.

Tabell 2. Hanterade avfallsmängder 2019. Mängderna omfattar både avfall mottaget från fartyg samt avfall som uppstått i den egna verksamheten och särredovisas inte.

Typ av avfall	Mängd (ton)
Farligt avfall	1425
Slugde	1 124
Spillolja	248
Tömning av oljeavskiljare	34
Absorbenter, trasor	7
Färg-, lack- och limburkar	3
Kontorselektronik	1,5
Blybatterier	1,2
Övrigt farligt avfall	6,3
Icke-farligt avfall	213
Slam avvattnat	4
Glasförpackningar	1
Hushållssopor	11

Brännbart, utsorterat	53
Träavfall, målat	15
Skärskrot/Blandskrot	102
Till deponi	12
Verksamhetsavfall för sortering	15

För Umeå hamn finns en Avfallshanteringsplan upprättad i enlighet med Sjöfartsverkets krav. I planen beskrivs hur Umeå hamn planerat att ta hand om det avfall som uppkommer i samband med verksamheten. I ansökan med tillhörande handlingar kommer hamnens mottagningsanläggningar beskrivas, avfallsfraktioner och årligen mottagna mängder samt mottagare av avfallet att redovisas.

Några förändringar avseende hanteringen av avfall planeras inte i nuläget. Mängderna avfall från fartyg kommer att öka med planerade framtida godsvolymer och därmed fler antal anlöpande fartyg. Då avfallsutrymmet för mellanlagring är relativt stort och med hänsyn till att transportörer och mottagare finns i områdets närhet bedöms att en relativt stor ökning av avfall kan hanteras genom snabbare borttransporter.

5.10 Kemikaliehantering

Inom den egna verksamheten hanteras endast små mängder kemikalier. Dessa utgörs främst av service- och underhållskemikalier till hamnens arbetsfordon och maskiner, exempelvis smörjfett och oljor, rengöringsmedel, målarfärger och lösningsmedel. Kvarkenhamnar har en cistern om 1,5 m³ för bränsleförvaring i området. Stuveriets bränsleförvaring sker inom SCA Logistics egna verksamhetsområde.

I hamnområdet finns i dagsläget sju kylanläggningar med totalt cirka 24,7 kg köldmedel (HFC).

I ansökan kommer hanteringen av kemikalier redovisas närmare och uppdaterad kemikalieförteckning kommer att bifogas. Några förändringar planeras inte avseende hanteringen av kemikalier i den egna verksamheten. Förbrukade mängder kan komma att öka något i och med de utökade godsvolymer som planeras hanteras, men ökningen bedöms vara liten i sammanhanget.

Kemikalier som utgör gods beskrivs övergripande i avsnitt 5.2.

5.11 Resursförbrukning

Samtliga byggnader inom hamnområdet uppvärms med el alternativt olja. El används även för belysning, drift av kranar och arbetsmaskiner. Under 2019 användes totalt cirka 2,7 GWh el. Se även avsnitt 6.8.

Färskvatten levereras via kommunens ledningsnät till hamnen där vidare distribuering sker till fartygen och hamnområdets olika verksamheter. Totalt förbrukades år 2019 cirka 31 000 m³ vatten varav cirka 4 000 m³ levererades till fartygen. Den egna vattenförbrukningen härrör från personalutrymmen, verkstad och spolplatta.

För drift av Kvarkenhamnars egna fordon används cirka 130 m³/år av diesel av typen MK 1 (max 0,001% svavel). Oljepannan i verkstaden används till uppvärmning och förbrukar cirka 2 m³/år.

6 FÖRUTSEDD MILJÖPÅVERKAN OCH PLANERADE ÅTGÄRDER

6.1 Allmänt och avgränsningar

I avsnitten nedan redovisas miljöeffekter från verksamheten som har bedömts kunna ha betydande påverkan. I MKB:n kommer även miljöeffekter med ytterst begränsad påverkan att redovisas kort samt motiveras kring hur avvägningen gjorts, se tabell 3.

Tabell 3. Miljöeffekter som bedömts kunna ha betydande påverkan respektive ytterst begränsad påverkan av planerad hamnverksamhet.

Miljöeffekter med betydande påverkan	Miljöeffekter med ytterst begränsad påverkan
Buller	Utsläpp till mark
Utsläpp till luft	Markföroreningar
Utsläpp till vatten	Vattenförbrukning
Risk, säkerhet och brand	Kemikalier och råvaror
Naturmiljö och friluftsliv	Avfall
Riksintressen för hamn, transporter, fiskeintressen, kulturmiljö	Nedskräpning
Trafik och transporter	Damning
Energiförbrukning	Lukt
Klimatpåverkan	Skadedjur
	Landskap
	Rennäring

I MKB:n kommer även indirekt miljöpåverkan att redovisas kortfattat. Den indirekta miljöpåverkan utgörs av anlöpande fartyg och transporter som sker till och från verksamheten men utanför hamnområdet. Dessa påverkanskällor har Kvarkenhamnar AB mycket begränsad eller ingen möjlighet att påverka. Fartygens miljöpåverkan, exempelvis avseende svavelhalt i bränsle och hantering av avfall, regleras i nationell och internationell lagstiftning. Kvarkenhamnar AB har ingen rådighet i frågan och bedömer således att fartygens miljöpåverkan och földeffekter av transporter på tillfartsvägar inte omfattas av föreliggande tillståndsprövning mer än att de indirekta miljöeffekterna redovisas kort.

Geografiskt omfattas verksamhetsområdet av fastigheten Holmsund 2:65 och Umeå Hamn S:1 som helt eller delvis utgör vattenområden. Kvarkenhamnar ombesörjer skötsel, drift och underhåll för delar av farleden. Avgränsning i vattenområdet kommer att framgå av MKB.

Även om arbetet med att minska klimatförändringarna fortsätter bör anpassning i samhället göras för att kunna hantera de klimatförändringar som redan har skapats eller som kan komma att ske. I MKB:n kommer att redogöras för hur verksamheten bedöms påverkas av kommande klimatförändringar och vilka anpassningar som bedöms nödvändiga.

6.2 Buller

Buller uppkommer vid lastning, lossning och hantering av gods. De främsta bullerkällorna är kranar, arbetsmaskiner och fordon som hanterar godset. Fartygens motorer och fläktar kan även ge upphov till buller som då är en indirekt effekt av hamnverksamheten. Då verksamhet kan komma att pågå dygnet runt kan buller förekomma även nattetid. Förutom ökade fordonsrörelser i och med de ökade godsvolymererna kan bullersituationen förändras i och med planerade ombyggnationer. Containerhanteringen planeras flyttas från Gustavs Udde till Inre hamnen vilket är beläget närmre och med ökad bullerrisk för Holmsunds samhälle och närboende. Å andra sidan förväntas de interna transporterna minska i och med omlokaliseringen vilken ger minskat buller från transporter.

Som en del i egenkontrollen sker uppföljning av buller genom mätning. Dessa mätningar redovisas i de miljörapporter som lämnas årligen. Det har på senare tid förekommit bullerklagomål från närboende. En ny bullerutredning planeras genomföras, utifrån de förutsättningar som förväntas råda vid planerad hamnverksamhet, för att utreda huruvida nuvarande bullervillkor kan innehållas. Vid bullerutredningen kommer buller från verksamheten, vilket är vad sökande kan råda över, särskiljas från buller som följdverksamhet och övriga bullerkällor såsom t ex fartygstrafik. Möjlighet att inkludera faktiska bullermätningar kommer att undersökas i jämförelse med att endast utföra simuleringar och beräkningar.

Enligt tillståndet enligt 9 kap miljöbalken för den produktionsökning som förväntas ske i SCA:s Obbolafabrik, och som till viss del motsvarar den ökning av hanterat gods i Umeå hamn, kommer en utredning avseende buller från transporter från Obbolafabriken till Umeå hamn att genomföras. Resultatet av utredningen redovisas av SCA Obbola AB till Mark- och miljödomstolen som ett utredningsvillkor (U 5. I dom M 3065-18).

6.3 Utsläpp till vatten

Vid nuvarande och planerad verksamhet sker utsläpp till ytvatten främst i form av dagvatten från hårdgjorda ytor inom hamnområdet. Utsläpp kan även förekomma vid spill av drivmedel, servicekemikalier eller gods. Täcklock används frekvent vid risk för olycka eller igensättning av brunnarna. Dagvatten från ytor med utökad risk för utsläpp av petroleumprodukter är anslutna till oljeavskiljare eller OFA-anläggning med larm och katastrofventil, se mer i avsnitt 5.8. Ett flertal verksamheter inom energilagringsområdet är anslutna till OFA-anläggningen, som utgör en extra säkerhet för att undvika utsläpp till recipient vid spill och olyckor inom depåområdet. Samtliga oljeavskiljare och OFA-anläggningen provtas regelbundet för analys avseende utgående halter. Villkor för utsläpp av mineralolja och aromatiska kolväten finns idag både för årsmedelvärden och enstaka prov.

Spillvatten som uppkommer från hamnområdet avleds via hamnens nät till det kommunala avloppsnetet till reningsverket på Ön innan utsläpp sker till recipient. Miljöpåverkan från detta avloppsvatten bedöms vara obetydlig.

Den miljöpåverkan på hamnbassäng och farleder som följer av fartygen med anledning av exempelvis bottenfärger, barlastvatten och liknande bedöms vara indirekt och kan inte påverkas av Kvarkenhamnar.

En dagvattenkartläggning som redovisar befintliga förhållanden för både vatten från OFA-systemet och dagvatten från övriga ytor kommer att biläggas MKB:n. Kartläggningen visar det dagvatten som uppkommer i verksamheten, ledningsnätet och reningsanläggningarnas kapacitet. I MKB:n kommer även att redogöras för de aktuella recipienterna Österfjärden och Fjärdgrund.

Recipientprovtagning sker inom ramen för Ume- och Vindelälvens vattenvårdsförbund, där representant för Kvarkenhamnar sitter som ordförande. Recipientkontrollprogrammet är anpassat efter vilka provtagningar som vattenförbundets medlemmar bedöms behöva genomföra för att kunna redovisa sin påverkan på recipienten. Provtagningar enligt kontrollprogrammet för recipientprovtagning har genomförts av Synlab i Umeå. Provtagning i närheten av Umeå hamn sker uppströms (punkt U9 vid Holmen) och nedströms (punkt U10 strax söder om Gustafs Udde och punkt UKV1 strax söder om hamnen). Resultat av provtagningarna kommer att redovisas i MKB.

6.4 Utsläpp till luft

Utsläpp från hamnverksamheten till luft sker i huvudsak i form av utsläpp från de arbetsmaskiner som nyttjas i verksamheten men även damning förekommer framförallt från hantering av fast

bulkods. De luftemissioner som härrör från fartyg samt godstransporter utanför hamnområdet har Kvarkenhamnar ingen faktisk eller rättslig rådighet över och dessa redovisas därför som en indirekt effekt av hamnverksamheten.

Vid lastning av bränsleprodukter vid energihamnen sker gasåterföring vid depån. Utsläpp till luft kan även härröra från hantering av lättflyktiga ämnen vid serviceverkstaden. Detta bedöms dock vara av obetydlig omfattning och planeras inte redovisas mer utförligt i kommande MKB.

Uppskattade utsläppsmängder från fordon inom den egna maskinparken, stuveriets maskinpark samt för hamnisbrytaren kommer att redovisas i MKB:n som nollalternativ respektive ansökt omfattning. Bränsletypen som används idag, både för den egna och stuveriets maskinpark är diesel av typen MK 1 med max 0,001% svavel. Ett omfattande arbete har gjorts de senaste åren med att minska användningen av fossila bränslen och utsläppen till luft genom att stora delar av järnvägen i hamnområdet elektrifierats. Kajerna planeras även förberedas för eldrivna kranar.

6.5 Transporter

Umeå hamn är en transportnod där transporter via fartyg, via tåg och via lastbil samordnas för att få en till så effektiva och miljövänliga transporter som möjligt. Inom hamnområdet sker således relativt omfattande transporter med arbetsmaskiner och truckar som genererar buller och luftföroreningar, se mer i avsnitt 6.2 och 6.4. Tillfartsvägar framgår av Figur 1 och beskrivs i avsnitt 5.7.

Till MKB:n kommer en transportutredning biläggas av hur de utökade mängderna gods i tillståndsansökan bedöms påverka transporterna till och från samt inom hamnen.

6.6 Påverkan på riksintressen och skyddsvärda områden

Området runt Umeå hamn är klassat som riksintresse för hamnverksamhet, och transportvägarna till och från Umeå hamn via järnväg, väg och sjö är klassade som riksintresse för kommunikationer. Området runt Umeå hamn är även utpekade som riksintresse för yrkesfiske.

I ett område strax nordväst om Umeå hamn finns ett område av riksintresse för kulturmiljö, Västerbacken, som bland annat består av väl bibehållna timrade arbetarbostäder från 1850-talet, en kyrka med tillhörande prästgård samt ett skolhus. Det föreligger ett förslag på att riksintresset även ska komma att omfatta en fotbollsplan och ett bostadsområde (Bostadsrättsföreningen Spiken) men frågan är ännu inte avgjord.

I MKB:n kommer det redogöras för samtliga berörda riksintressen. Verksamhetens påverkan på naturmiljön och skyddsvärda områden samt friluftslivet kommer även att belysas.

Påverkan på landskapsbilden, till följd av ansökt verksamhet, bedöms vara obetydlig då den geografiska avgränsningen av verksamhetsområdet förblir oförändrad och hamnverksamheten pågår såsom tidigare inom området.

6.7 Risk och säkerhet

Olyckor som kan ske i hamnverksamheten, såsom spill, brand och explosion, är främst knutna till hantering av farligt gods, avfall och kemikalier som är brandfarliga eller giftiga.

En av de större miljöriskerna som förekommer i hamnen är utsläpp vid energikajen vid pågående pumpning till/från fartyg.

Farligt gods transporteras till och från hamnen och den största andelen av farligt gods lagras i energihamnen. Det är också från och till energihamnen som den största andelen av farligt gods transporteras. Bunkring av fartyg sker även vid kajerna.

I hamnområdet finns i dagsläget två verksamheter som omfattas av Sevesolagstiftningen: Circle K och Foderfabrikens växtnäringcentral. Dessa verksamheter har eget tillstånd för verksamheten och omfattas inte av Kvarkenhamnars tillståndsansökan.

Enligt nuvarande tillstånd enligt miljöbalken, villkor 5, har Kvarkenhamnar ansvar för att samordna risk- och säkerhetsarbetet i hamnen. Det innebär bland annat att anordna gemensamma informationsmöten med hamnens nyttjare, arrendatorer och myndigheter, en årlig gemensam skyddsron samt samordning av oljebolagens insatsplaner.

En ny pumpanläggning som försörjer energihamnen med kylvatten samt pappersmagasinens brandsprinkler kommer att anläggas mellan södra kajen och energipiren.

För Kvarkenhamnars verksamhet vid Umeå hamn finns en riskanalys upprättad. Under 2019 har riskanalysen uppdaterats. Ännu en översyn kommer att göras, med efterföljande revidering, för att tillse att riskanalysen omfattar planerad och ansökt verksamhet. Riskanalysen kommer att biläggas MKB:n.

6.8 Energi- och klimatpåverkan

Samtliga byggnader inom hamnområdet uppvärms med el alternativt olja. El används även för belysning, drift av kranar och arbetsmaskiner. I dagsläget finns inte möjlighet till elanslutning för fartyg. Ett energiförbättringsarbete pågår i verksamheten med utgångspunkt i en energikartläggning som genomförts och efterföljande arbete 2015-2019. I ett första steg har åtgärdsarbetet fokuserats på uppvärmningsel. Under 2019 användes totalt cirka 2,7 GWh el. Av denna elförbrukning utgörs knappt 30 % av uppvärmningsel och övrigt av verksamhetsel. Under 2020 kommer en ny energikartläggning genomföras med nya rekommendationer för energibesparande åtgärder. Vid nybyggnation av magasin kommer energiförbrukningen vara en viktig del av upphandlingen. I dagsläget köps endast grön el från Umeå Energi AB. Möjlighet till fjärrvärmeanslutning finns inte i dagsläget.

Beräknad klimatpåverkan utifrån planerad verksamhet kommer att beskrivas i MKB:n.

7 MILJÖKVALITETSNORMER

Det finns gällande miljökvalitetsnormer för luft, vatten och buller. Verksamhetens potentiella inverkan på dessa kommer att redovisas i MKB:n.

Vattenmyndigheterna kommer att samråda om förvaltningsplaner, miljökvalitetsnormer för vatten och åtgärdsplaner för bättre vatten. Samrådet kommer att pågå sex månader (1 nov – 30 april). Kvarkenhamnar kommer att beakta samrådsunderlaget.

8 MILJÖKVALITETSMÅL

De nationella miljökvalitetsmål som främst bedöms beröras av verksamheten är:

- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Giftfri miljö
- Frisk luft/ begränsad klimatpåverkan (samredovisas)

De aktuella miljömålen och hamnverksamhetens förutsedda miljöpåverkan på dessa kommer att redovisas i MKB:n.

9 INNEHÅLL MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen ska beskriva den förväntade miljöpåverkan som planerad verksamhet bedöms medföra. MKB:n kommer att bifogas tillståndsansökan enligt 9 kap. miljöbalken. Nedan ges förslag på utformning och inriktning av MKB:n.

Icke-teknisk sammanfattning

Administrativa uppgifter

Inledning

- *Bakgrund och syfte*
- *Organisation och ansvarsförhållanden*
- *Syfte med miljöbedömningen*
- *Avgränsningar*
- *Samrådsprocessen*
- *Definitioner*

Lokalisering

- *Alternativ lokalisering*
- *Nollalternativ*

Planerade förändringar

Befintlig och framtida hamnverksamhet

Omgivningsbeskrivning

Riksintressen och Natura 2000 – hamnverksamhet, järnväg, väg och sjöfart, yrkesfiske, naturvård, kulturmiljö, Natura 2000-områden, rennäring

Bedömningsgrunder – planförhållanden, miljömål, miljökvalitetsnormer, hänsynsregler

klimatanpassning

Direkta miljöeffekter samt åtgärder för att motverka negativa miljöeffekter

- *Buller*
- *Utsläpp till luft*
- *Utsläpp till vatten*
- *Risk, säkerhet och brand*
- *Naturmiljö och friluftsliv*
- *Riksintressen för hamn, transporter, fiskeintressen, kulturmiljö*
- *Trafik och transporter*
- *Energiförbrukning*
- *Klimatpåverkan*

Indirekta effekter

- *Fartygstrafik*
- *Transporter utanför hamnområdet*

Miljöeffekter som kommer att påverkas ytterst begränsat av den utökade verksamheten

- *Utsläpp till mark*
- *Markföroreningar*
- *Vattenförbrukning*
- *Kemikalier och råvaror*
- *Avfall*
- *Nedskräpning*
- *Damning*
- *Lukt*

- Skadedjur
- Landskap
- Rennäring

Samrådsredogörelse

Samlad bedömning

Prognos och mätmetoder

Uppgift om sakkunskap hos den som genomfört miljöbedömningen

Referenslista

Det fortsatta arbetet med MKB omfattar bland annat följande utredningar:

- Transportutredning - hur de utökade mängderna gods i tillståndsansökan bedöms påverka transporterna till och från samt inom hamnen.
- Uppdaterad riskutredning – anpassas till och riskutvärderas utifrån omfattningen av det sökta tillståndet.
- Bullerutredning – Utredning baserad på bullerkällor inom Kvarkenhamnars verksamhet.
- Dagvattenkartläggning – Kunskapssammanställning av dagvattenläget i Umeå hamn. Inmätning av befintliga dagvattenledningar och digitalisering av materialet har utförts under 2020.

10 SAMRÅD

Kvarkenhamnar AB genomförde den 7 september 2020 ett första samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden (digitalt via Teams). Det formella avgränsningssamrådet med Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, genomfördes den 27 november 2020 (digitalt via Teams).

Ett utökat samråd planeras även genomföras, efter myndighetssamrådet och under 3 veckor, med närliggande verksamheter, särskilt berörda, organisationer och allmänhet.

Samrådsretsen för det utökade samrådet planeras till parter listade nedan. Med hänsyn till rådande Corona pandemi kommer mötesformerna att anpassas till digitala möten med begränsat antal deltagare men som genomförs vid ett flertal tillfällen.

Allmänheten planeras informeras genom annonsering i Post- och Inrikes tidningar, Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad. Samrådsunderlaget kommer att finnas tillgängligt digitalt på Kvarkenhamnars hemsida och allmänheten kommer att inbjudas till digitala informationsmöten via digitalt forum. Synpunkter kommer att kunna lämnas skriftligen via e-post, brev och muntligen via informationsmöten och enskilt via telefon om så önskas.

Myndigheter

Följande myndigheter kommer att få ett e-postutskick med samrådsunderlaget. Synpunkter kommer att kunna lämnas skriftligen via e-post, brev och enskilt via telefon om så önskas.

Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarsmakten, Riksantikvarieämbetet, Västerbottens Museum, Statens Geotekniska institut (SGI), Sveriges Geologiska Undersökning (SGU), Umeåregionens brandförsvär

Intresseorganisationer

Följande intresseorganisationer kommer att få ett e-postutskick med samrådsunderlaget och inbjudan till digitala informationsmöten via Teams. Synpunkter kommer att kunna lämnas skriftligen via e-post, brev och muntligen via informationsmöten och enskilt via telefon om så önskas.

Naturskyddsföreningen Västerbotten, Patholmsvikens båtklubb, Västerbottens Ornitologiska förening, Sportfiskarna Västerbotten, Holmsunds Sjöscoutkår

Verksamhetsutövare

Följande myndigheter kommer att få ett e-postutskick med samrådsunderlaget och inbjudan till digitala informationsmöten via Teams. Synpunkter kommer att kunna lämnas skriftligen via e-post, brev och muntligen via informationsmöten och enskilt via telefon om så önskas.

Lövö bys fiskelotter, Obbola Fisk AB, Salteriet Byviken AB, Brunnsspecialisten, Umeå Hamn AB, Umeå kommun (i egenskap av infrastrukturägare), Kvarkenvinden 1, Umeå Energi AB, Cementa, Circle K, Västerbottens fodercentral, Stena Recycling, Lantmännen, NCL Ferry, Tullen, Ragn-Sells, SCA Logistics, Västerbottens Fisk, Nynäs AB, Sjömanshemmet, Konstvägen sju älvar, Holmsund Fiskevårdsförening, Dåva DAC

Fastighetsägare/Närboende

Adressater inom följande postnummer kommer att få ett vykort med länk till samrådsunderlaget och inbjudan till digitala informationsmöten via Teams. Synpunkter kommer att kunna lämnas skriftligen via e-post, brev och muntligen via informationsmöten och enskilt via telefon om så önskas.

913 41, 913 42 (Obbola)

913 31- 913 33 (Holmsund)