



**Medfinansieras av
Europeiska unionen**

Underlag för avgränsningssamråd

Kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder av allmän farled, kajarbeten och utfyllnad av vattenområde samt dumpning



Umeå Hamn



SJÖFARTSVERKET

2025-01-01

Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag inför ansökan om kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder bestående av i huvudsak breddning, fördjupning i farlederna som leder in till hamnen och uppdatering av farledsutmärkningen. Utöver de åtgärder som utförs i farleden omfattar ansökan även tillstånd för anläggande av en pålad pir till energikajen samt nya verksamhetsytor inom hamnområdet. De planerade åtgärderna syftar till att avhjälpa begränsningar avseende restriktioner av fartygsstorlek, trafik vid mörker och sämre väderförhållanden.

Bakgrunden till projektet grundar sig i den kapacitetsbrist som anmäldes 2018, vilket låg till grund för att Trafikverket genomförde en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Inom ramen för ÅVS:en identifierades ett antal lösningar vars syfte är att stärka sjöfartens roll i regionen och att möjliggöra en överflyttning av godstransport från väg till sjöfart, som är en mer hållbar transportlösning.

Syftet med de planerade åtgärderna är att Umeå hamn och de allmänna farlederna ska uppfylla kraven på ökad kapacitet och förbättrad säkerhet för att därigenom möjliggöra ökade godsmängder i enlighet med Trafikverkets basprognos för godstransporter.

Projektet drivs som ett samverkansprojekt mellan Umeå Hamn AB och Sjöfartsverket och innefattar muddring av totalt cirka 420 000 teoretiskt fast mått (tfm³) muddermassor för att fördjupa farled och hamn, anläggande av hamnytor, dumpning av muddermassor, kajåtgärder samt farledsutmärkning.

Åtgärderna som planeras har utarbetats genom en process där olika teknikdiscipliner har varit involverade. Muddermassor med inga/låga halter av föroreningar planeras dumpas till havs. Utredning av lämpliga dumpningsplatser pågår. Övriga muddermassor planeras nyttjas för tillskapande av nya hamnytor, något som är viktigt för Umeå hamns fortsatta utveckling.

Avsikten är att lämna in två separata ansökningar. Dessa bedöms kunna lämnas in under den andra halvan av 2025. Under förutsättning att miljödom erhålls bedöms planerade arbeten preliminärt kunna starta år 2027. Utförandet av projektet bedöms pågå under cirka 3 år. Därefter kommer massorna som används i anläggnings syfte att kräva flera år av överlast och kompaktion för att ytorna ska bli byggbara.

Umeå hamn och farleden från fyren Väktaren till hamnen är klassade som riksintressen för kommunikationer. Området kring Ume Älvs mynning och havet en bit utanför är klassat som riksintresse för yrkesfiske.

Bestämmelser om strandskydd på 100 meter gäller längs hela kuststräckan, samt på de öar som förekommer längs kusten.

De planerade arbetena berör två ytvattenförekomster, Fjärdgrundsområdet och Österfjärden. Det finns inga grundvattenförekomster inom verksamhetsområdet. I det fortsatta arbetet kommer projektets eventuella påverkan på MKN för ytvatten att utredas och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Vattenmiljön inom verksamhetsområdet har inventerats med avseende på bottenfauna, makrofyter och fisk. Majoriteten av sedimenten utgörs av finsilt/lera alternativt sand och grus. Muddringen kommer att medföra begränsad grumling i samband med planerade arbeten i vattenområdet. Dumpningen av muddermassor kommer också att medföra en viss grumling i anslutning till dumpningsområdet. I projektet är det endast mindre sprängning som planeras. Hur stor påverkan grumlande arbeten och sprängningsarbeten kan få på vattenmiljön kommer att utredas vidare. Muddermassor som är lämpliga för anläggningsändamål kan nyttjas för att skapa nya verksamhetsytor i hamnen.

Utredningar av bottensedimentens miljö kvalitet pågår. Övervägande del av massorna som ska dumpas bedöms motsvara klass 3 eller lägre enligt NVV och SGU bedömningsgrunder.

Ny farledsutmärkning kommer att anläggas vilket innebär ett mindre markanspråk. En naturvärdesinventering har därför utförts av de landmiljöer som berörs. Påverkan bedöms dock bli obetydlig, då inga värdefulla naturmiljöer bedöms tas i anspråk.

En inventering av fågellivet har utförts. Dykänder och fåglar som födosöker på havsbotten bedöms preliminärt kunna påverkas av de planerade arbetena. Omfattningen av påverkan och om det kommer att krävas skyddsåtgärder för fåglar kommer att utredas vidare.

Ett fåtal kulturhistoriska lämningar finns registrerade inom verksamhetsområdet. Dessa bedöms dock inte påverkas av de planerade arbetena.

Yrkesfiske pågår inom verksamhetsområdet. Hur yrkesfisket kan komma att beröras av muddringsarbetena kommer att utredas vidare. Projektet har låtit genomföra en bullerutredning. Bullerpåverkan samt eventuella försiktighetsåtgärder kommer att utredas vidare.

Ett flertal utredningar pågår eller planeras utföras inom ramen för projektet med syfte att fastställa förutsättningarna för utförande samt vilken miljöpåverkan som kan komma att uppstå till följd av de planerade arbetena. Resultatet av dessa kommer att redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning.....	6
1.1. Allmänt om hamnen.....	6
1.2. Samrådsunderlagets omfattning och avgränsning.....	8
1.3. Samråd.....	8
Syftet med samrådet	8
Samrådskretsen	8
1.4. Fastighetsförhållanden och rådighet.....	9
1.5. Administrativa uppgifter	9
2. Befintliga förhållanden.....	10
2.1. Befintlig anläggning	10
2.2. Planförhållanden.....	11
Antagna planer inom och kring hamnområdet	11
Pågående planarbete inom och kring hamnområdet	12
2.3. Angränsande projekt.....	12
2.4. Skyddade områden.....	12
Riksintressen.....	12
Natura 2000-området Umeälvens delta.....	13
Strandskydd	14
2.5. Miljökvalitetsnormer	14
Miljökvalitetsnormer för vatten	14
Ytvatten	14
Grundvatten.....	15
MKN enligt havsmiljöförordningen.....	16
3. Planerad verksamhet	16
3.1. Muddring och muddermassornas egenskaper	16
Omflyttning av massor	17
3.2. Planerade anläggningar	18
Pålad pir till energikajen.....	18
Fast farledsutmärkning	20
Användande av muddermassor i anläggningsändamål	20
3.3. Masshantering	22
Dumpning till havs	22
Deponering på land	22
3.4. Tidplan	22

4.	Alternativ	23
4.1.	Utformning av farleden.....	23
4.2.	Ytor för användning av muddermassor i anläggningsändamål	23
4.3.	Dumpningsplatser.....	25
4.4.	Nollalternativet.....	26
5.	Miljöförhållanden och förväntad påverkan	26
5.1.	Vattenmiljö och sediment.....	26
	Förväntad påverkan.....	26
5.2.	Naturmiljö	27
	Befintliga förhållanden	27
	Förväntad påverkan.....	28
5.3.	Kulturmiljö och fornlämningar.....	28
	Förväntad påverkan.....	28
5.4.	Yrkesfiske.....	28
	Förväntad påverkan.....	29
5.5.	Boendemiljö.....	29
	Förväntad påverkan.....	29
6.	Fortsatt MKB-arbete.....	29
6.1.	Utförda och planerade utredningar	29
6.2.	Kumulativa effekter	30
6.3.	Föreslagen innehållsförteckning.....	30
7.	Referenser.....	31

Bilagor

Bilaga 1 Översiktskarta (utgörs av Figur 6 i större format)

Bilaga 2 Samrådskrets

1. Inledning

1.1. Allmänt om hamnen

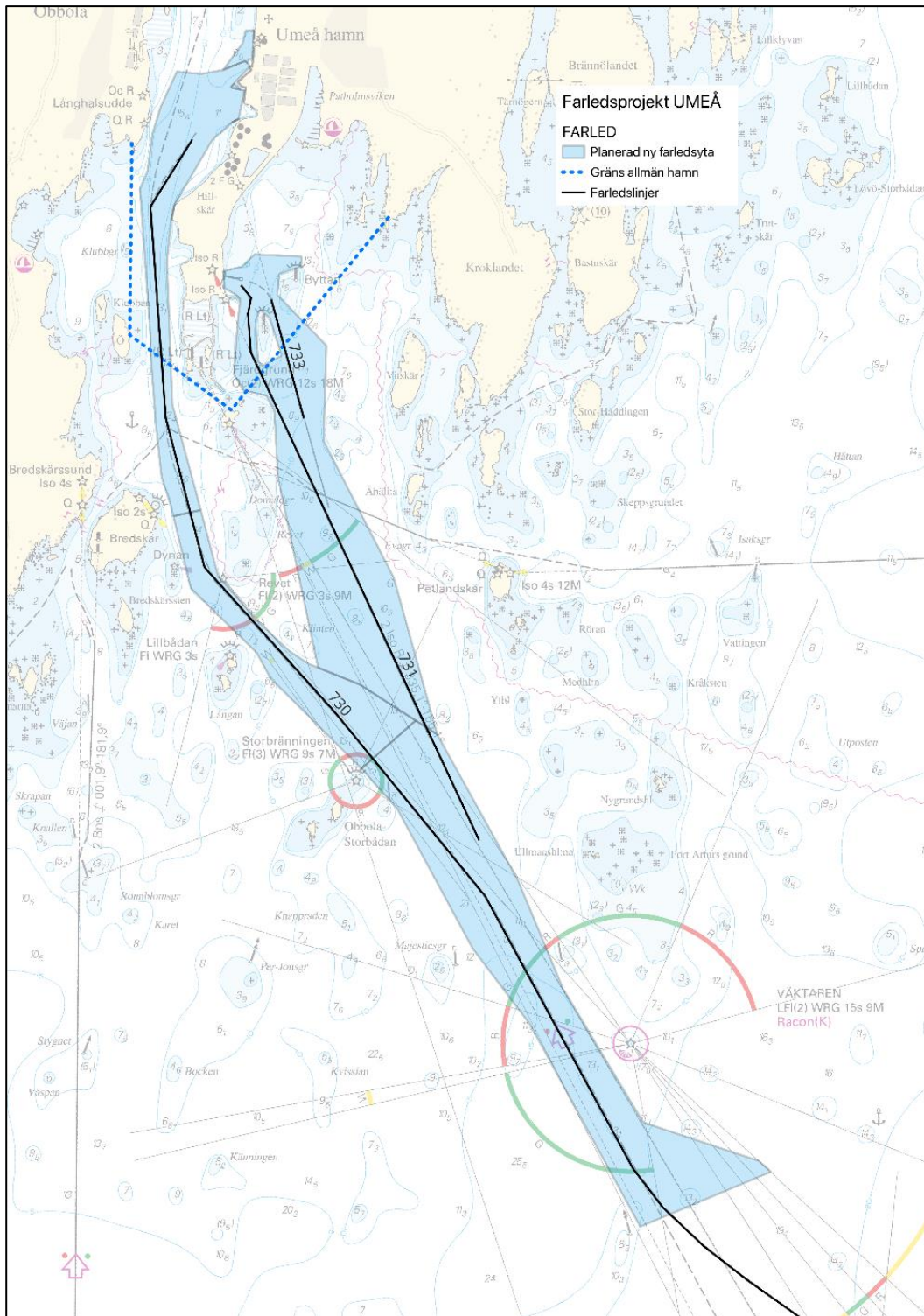
Det sker en expansion och utveckling i hela norra Sverige som väntas bidra till väsentligt ökat behov av godstransporter genom Umeå hamn. Flera intressenter som nyttjar Umeåhamn, till exempel SCA, Circle K, Fodercentralen, Lantmännen och Volvo Lastvagnar, väntas på sikt bidra till ökade transportvolymmer.

Umeå Hamn AB har identifierat en framtida kapacitetsbrist till följd av en expanderande industri med ökade transportbehov. Trafikverket genomförde en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) (Trafikverket, 2020), det specifika syftet med den var att föreslå lösningar för att öka kapaciteten och skapar förutsättningar för större fartyg samt möjliggöra trafikering av olika fartygstyper. ÅVS:en ligger därmed till grund för Farledsprojektet Umeå hamn och farled, som utgör den sista delen av ett antal åtgärder vars syfte är att tillgodose de behov som identifierades.

De planerade åtgärderna syftar till att avhjälpa begränsningar avseende restriktioner av fartygsstorlek, trafik vid mörker och sämre väderförhållanden. Ansökan omfattar därmed kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder bestående av i huvudsak breddning, fördjupning och uppdatering av farledsutmärkningen i farlederna som leder in till hamnen. Utöver de åtgärder som utförs i farleden omfattar ansökan även tillstånd för anläggande av en pålad pir till energikajen samt nya verksamhetsytor inom hamnområdet.

De allmänna farlederna utanför hamnområdet förvaltas av staten, planerade åtgärder inom denna del av farlederna utförs således med Sjöfartsverket som verksamhetsutövare. De allmänna farlederna innanför hamnområdesgränsen förvaltas av Umeå Hamn, planerade åtgärder inom detta område utförs därmed med Umeå Hamn som verksamhetsutövare. Se Figur 1 för en översikt över hamnområde, farleder och hamnområdesgräns.

Denna handling utgör samrådsunderlag till avgränsningssamråd för de planerade åtgärderna. Samrådsunderlaget är gemensamt för båda parter och beskriver samtliga åtgärder som planeras innanför respektive utanför hamnområdesgräns samt inom hamnområdet. Avsikten är därefter att lämna in två separat ansökningar, för de arbeten som respektive part ämnar utföra.



Figur 1. Översiktlig kartbild som visar farlederna med gräns för hamnområde.

1.2. Samrådsunderlagets omfattning och avgränsning

De planerade åtgärderna utgör vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken (MB) samt miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken. De muddermassor som uppstår planeras i huvudsak dumpas, vilket kräver dispens enligt 15 kap. miljöbalken.

Planerade åtgärder kommer att beröra områden som omfattas av strandskyddsbestämmelserna och behöver därmed prövas enligt 7 kap. miljöbalken.

1.3. Samråd

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. Samråd ska också hållas med övriga intressenter. Samrådet syftar till att i ett tidigt skede inhämta synpunkter om planerad verksamhet samt diskutera omfattningen och avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen.

Åtgärderna i projektet innebär muddring av allmän farled och medför därmed betydande miljöpåverkan enligt bestämmelserna i 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966). Detta samråd genomförs därför som ett avgränsningssamråd.

Detta samrådsunderlag utgör underlag inför samrådet och kommande ansökningar. Samrådsunderlaget innehåller information om de planerade arbetena, förutsedd miljöpåverkan och miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning samt vissa resultat från förberedande undersökningar.

De synpunkter som inkommer under samrådet kommer att beaktas vid fortsatt arbete med ansökningarna.

Samrådskretsen

Avgränsningssamrådet genomförs genom att brev skickas till en inbjuden samrådsrets. Dessutom kungörs samrådet i lokal och nationell media. På så vis säkerställs att samrådet genomförs med en betryggande krets för att erhålla relevanta synpunkter.

Information om samråd skickas till myndigheter, intresseorganisationer, fiskare, verksamhetsutövare samt fastighetsägare och kända bostadsarrendatorer som skulle kunna beröras antingen med grund i att fastigheten ligger inom ett område av 300 meter från planerade arbeten och/eller där risk finns för buller nivåer från planerad verksamhet över 40 dBA.

Myndigheter och organisationer som ingår i samrådskretsen redovisas i Bilaga 2.

1.4. Fastighetsförhållanden och rådighet

Umeå Hamn AB och Sjöfartsverket har legal vattenrättslig rådighet med stöd av 2 kap. 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet eftersom ansökningarna avser vattenverksamhet för allmän hamn. Umeå Hamn AB och Sjöfartsverket arbetar med att få förfoganderätt med stöd av avtal och om inte det är möjligt avser sökandena yrka tvångsrätt.

De tilltänkta dumpningsområdena ligger inom allmänt vatten.

1.5. Administrativa uppgifter

Umeå Hamn AB

Org. Nr:

556366-0355

Adress:

c/o UKF AB, Rådhusplanaden 8, 2 tr, 903 28 Umeå

Projektledare:

Kim Andersson-Berlin, mobil +358(0) 50379 9005

Anläggningens namn:

Allmän farled 730, 731 och 733

Sjöfartsverket

Org. Nr:

202100-0654

Adress:

Östra Promenaden 7, 601 78 Norrköping

Anläggningens namn:

Allmän farled 730, 731 och 733

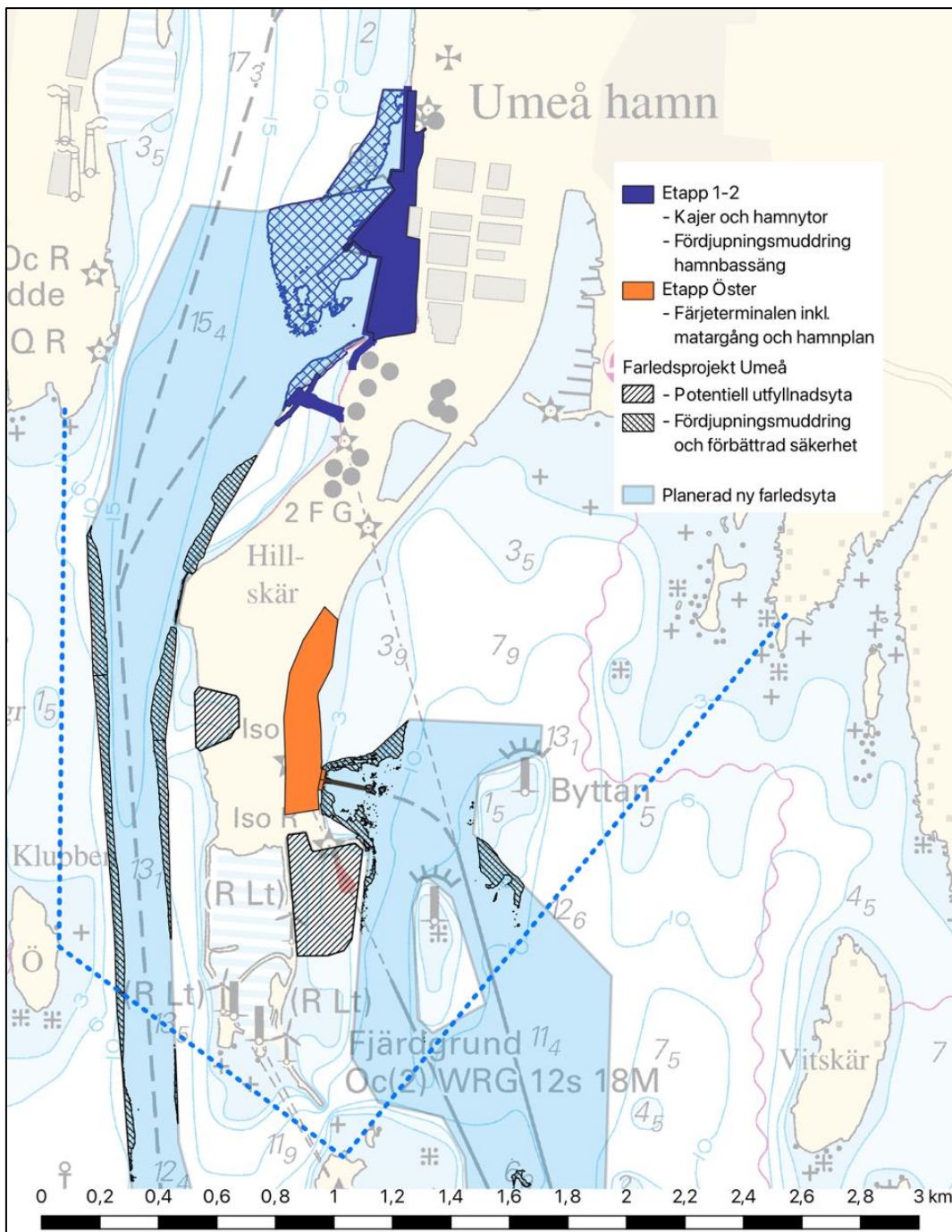
Projektledare:

Melica Cliffoord, melica.cliffoord@sjofartsverket.se, 010-478 48 50

2. Befintliga förhållanden

2.1. Befintlig anläggning

Hamnområdet och farleden har en historik från 1800-talet, då fartygen blev större och inte kunde gå upp i älven till stadskärnan i Umeå, utan var tvungna att ankra vid Småholmssundet (Holmsund). I samband med industrialiseringen kom Holmsunds och Sandviks Sågverk att nyttja Djupviken i norra delen av Holmsunds samhälle för hamnändamål. År 1919 anlades Umeå uthamn söder om dåvarande Holmsunds sågverk. Hamnen har därefter successivt utvecklats i sydlig riktning. En expansionsfas skedde under 1950–60-talet då oljehamnen tillkom. Under denna period byggdes Stornorrfor Kraftverk vilket innebar att sprängsten från bygget kunde nyttjas för vallar inom vilka utfyllnad gjordes för att skapa nya hamnområden. Se Figur 2 för lokalisering av hamnområdet.



Figur 2. Karta som visar hamnområdet, kajer, färjeterminalen, Ettap 1-2, Ettap öster.

2.2. Planförhållanden

Antagna planer inom och kring hamnområdet

Flera stadsplaner och detaljplaner har antagits för Umeå uthamnsområde och Holmsund. År 1967 antog Länsstyrelsen en plan för området som definierade användningen av de olika delområden inom hamnen. År 1967 fastställdes även en plan för den södra delen av industriområdet avsett för storindustriändamål. Planen ändrades 1974 i syfte att skapa trafikled till färjehamnen. År 1996 antogs en plan för utökande av Foderringens (nuvarande Fodercentralens) verksamhetsområde.

En detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 med flera antogs 2003 och omfattar området vid färjeterminalen och en del längs den östra pirkonstruktionen "lagunen". Länsstyrelsen bedömde att viss vindkraftsutbyggnad kan ske om det samordnas med hamnverksamheten. En plan för kajbygge vid Gustafs Udde antogs 2004 och 2011 beslutades om en plan för att möjliggöra utbyggnad av järnväg och E12. År 2019 antogs en plan för utfyllnad av vattenområde och 2020 godkändes en plan för utbyggnad av färjepir och kaj. Den senaste planen för området antogs 2024 och möjliggör utbyggnad av Etapp 1-2.

Pågående planarbete inom och kring hamnområdet

Pågående detaljplanearbete för fastigheten Holmsund 2:65. Planarbetet pågår och beräknas vara klart under 2025.

2.3. Angränsande projekt

Då hamnens infrastruktur idag inte är anpassad för en stor ökning av trafiken har hamnanläggningarnas anpassning till en framtida trafikstruktur bestående av längre, bredare och mer djupgående fartyg utretts. Beslut om den nya hamndesignen togs i kommunfullmäktige 2018. Därefter studerades olika lösningar inom ramen för den ÅVS som Trafikverket tagit fram.

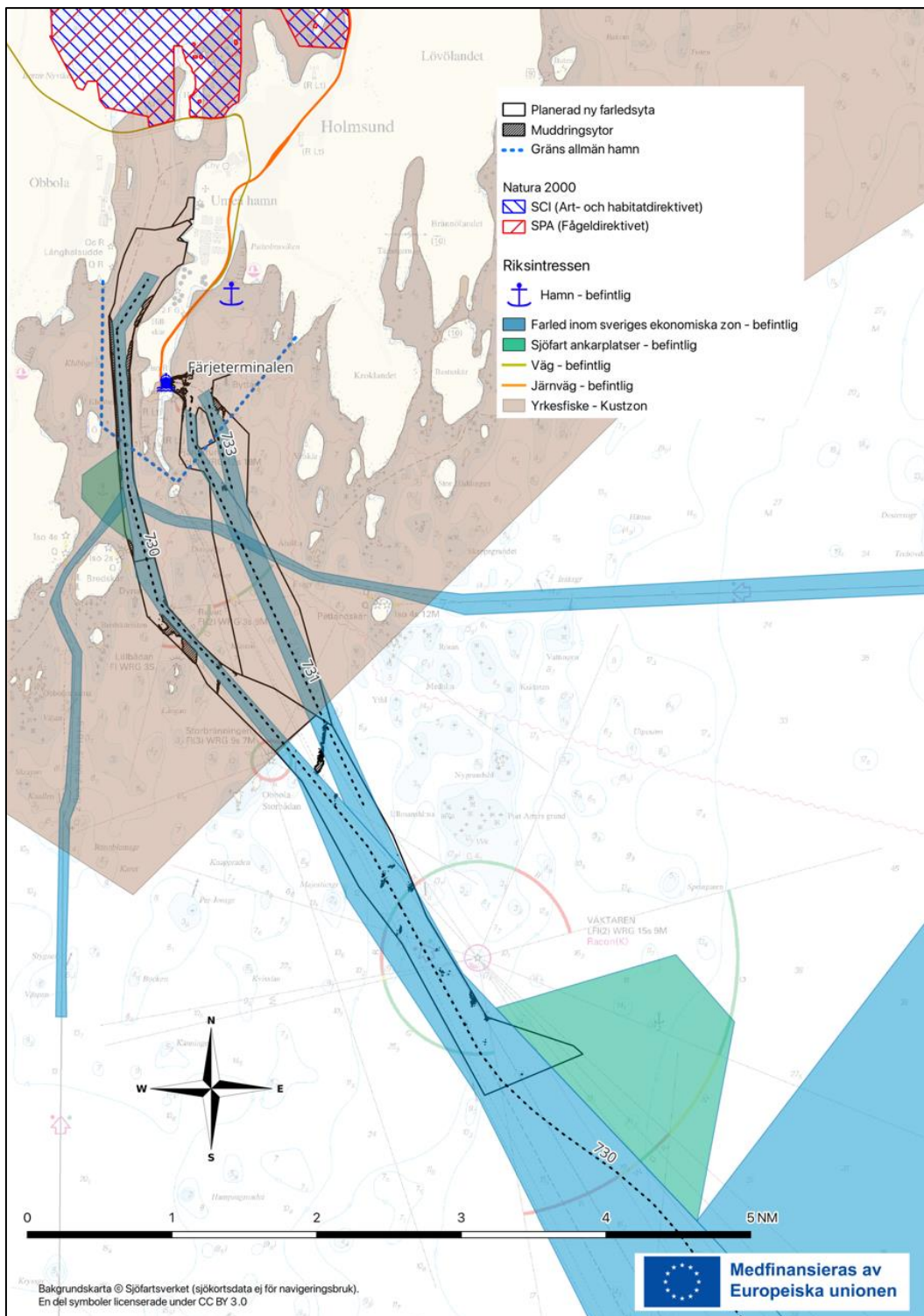
Detta projekt utgör den sista delen av ett antal åtgärder som Trafikverket identifierade. Umeå Hamn AB har påbörjat utbyggnaden som består av två delar. *Etapp öster* omfattar om- och tillbyggnationer av färjeterminalsområdet och dess anläggningar (Mark- och miljödomstolens dom i mål M 2004-19). *Etapp 1-2* omfattar om- och nybyggnad av norra kajen, piren, södra kajen och energikajen samt utfyllnader av befintliga vattenområden inom hamnen (Mark- och miljödomstolens dom i mål M 3612-20). *Etapp öster* färdigställdes under 2023 och dom för *Etapp 1-2* erhöles i juni 2024, mål M 3612-20. Domen har vunnit laga kraft.

2.4. Skyddade områden

Riksintressen

Umeå hamn och farleden från fyren Väktaren till hamnen är klassade som riksintressen för kommunikationer. Järnvägen samt vägen till hamnen och i hamnområdet är också klassade som riksintressen. Området kring Ume Älvs mynning och havet en bit utanför är klassat som riksintresse för yrkesfiske. Det bedrivs idag ett yrkesfiske med exempelvis fasta redskap i berört område, se Figur 3.

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, se Figur 3.



Figur 3. Riksintressen och muddringsytter.

Natura 2000-området Umeälvens delta

Delar av vattenförekomsten Österfjärden omfattas av Natura 2000-området Umeälvens delta (SE0810491) och Natura 2000-naturtypen 1130 – Estuarier, se Figur 3. Det innebär bland annat att åtgärder som vidtas inte får försämra statusen, utbredningen eller funktionen hos de

naturtyper och arter som ligger till grund för områdesskyddet eller för så kallade typiska arter. Området för sökt verksamhet ligger dock utanför Natura 2000-området.

Strandskydd

Bestämmelser om strandskydd om 100 meter gäller både vatten och land längs hela kuststräckan, samt vid de öar som förekommer längs kusten.

2.5. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser som regleras i miljöbalken och som omfattar krav på kvalitet på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt (Boverket, 2024). Det finns MKN för buller, luft och vatten, där MKN för vatten bedöms vara relevant för detta projekt.

Projektets påverkan på vattenförekomsterna ska utredas och bedömas inför inlämning av ansökningarna. Bedömningen av påverkan på MKN utgår från de kumulativa effekterna från planerad verksamhet och övriga planerade verksamheter som görs inom andra projekt i området. Vidare beaktas eventuell påverkan på skyddade områden med relevans för vattenförvaltningen, det vill säga sådana områden som omfattas av EU-direktivets bilaga IV. Här ingår Natura 2000-områden med akvatiska Natura 2000-naturtyper.

Miljökvalitetsnormer för vatten

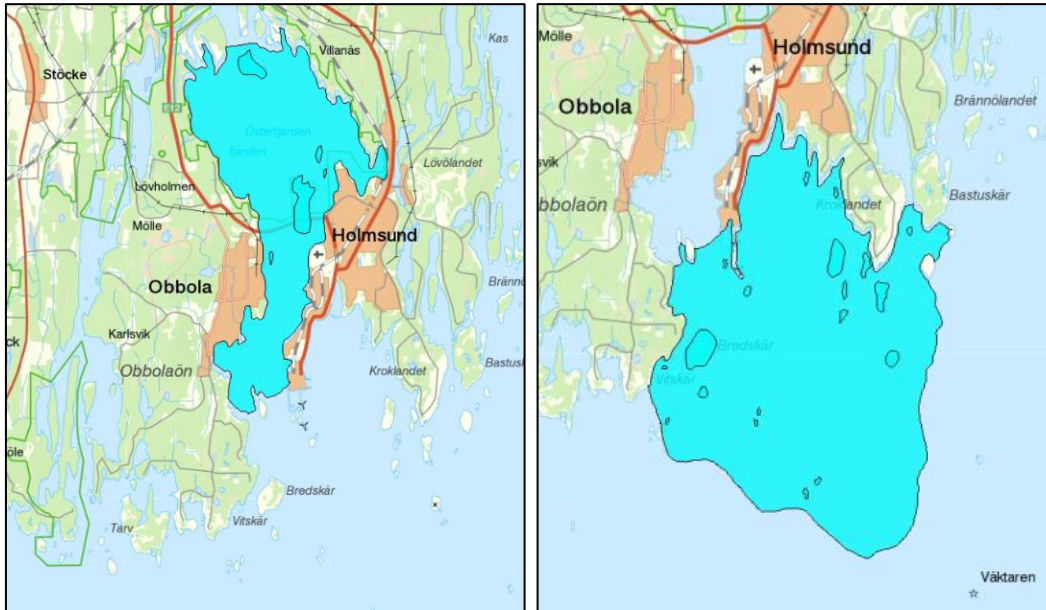
Miljökvalitetsnormer för vatten anger den miljökvalitet som ska uppnås eller råda i ytvattenförekomster och grundvattenförekomster. Information om vattenförekomster finns i länsstyrelsernas databas Vatteninformationssystem Sverige, VISS (Länsstyrelsen, 2024). I VISS redovisas vattenförekomsternas ekologiska och kemiska status samt vilka mål som ska uppnås, normalt senast år 2027. För ytvattenförekomster gäller normalt målet god kemisk status samt god eller hög ekologisk status som norm. I vissa fall har vattenmyndigheterna beslutat om undantag med mindre skarpa krav eller tidsfrist.

Ytvatten

Tre vattenförekomster berörs av planerad vattenverksamhet; Österfjärden (VISS ID: WA21514236), Fjärdgrundsområdet (VISS ID: WA39177335) och S n Kvarkens kustvatten (VISS-ID: WA82865410).

Österfjärden och Fjärdgrundsområdet, se Figur 4, uppnår ej god kemisk ytvattenstatus till följd av bromerade difenyletrar och kvicksilver. Den ekologiska statusen är måttlig.

Vattenförekomsten S n Kvarkens kustvatten, se Figur 5, uppnår god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Betydande påverkanskällor är förorenade områden och atmosfärisk deposition. Risk föreligger att god kemisk status inte kan uppnås 2025.



Figur 4. Österfjärden (till vänster) och Fjärdgrundsområdet till höger (Länsstyrelsen, 2024).



Figur 5. S n Kvarkens kustvatten (Länsstyrelsen, 2024).

Grundvatten

Det finns inga grundvattenförekomster inom verksamhetsområdet. Norr om området finns en grundvattenförekomst (VISS ID:IWA67308204) som är klassad med miljö kvalitetsnormer.

Grundvattenförekomsten har en god kemiskt och kvantitativ status och har goda uttagsmöjligheter.

Grundvattnet kring hamnområdet står i direkt kommunikation med ytvattnet. Det kan därmed inte uteslutas att det kan uppstå en viss påverkan på grundvattnet i området i samband med de planerade åtgärderna. Hur stor påverkan som kan förväntas kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

MKN enligt havsmiljöförordningen

Planerad verksamhet ligger inom havsmiljödirektivets nr 21 Norra Kvarkens yttre kustvatten samt havsbassängen Norra Kvarken.

Av 17 § i havsmiljöförordningen framgår att havsmiljöförvaltningen ska innebära att en god miljöstatus upprätthålls eller nås i Nordsjön och Östersjön. Detta är en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. 2 § första stycket 4 miljöbalken. De för verksamheten och geografiska området relevanta indikatorerna och deskriptorerna kommer att beaktas mer utförligt i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

3. Planerad verksamhet

3.1. Muddring och muddermassornas egenskaper

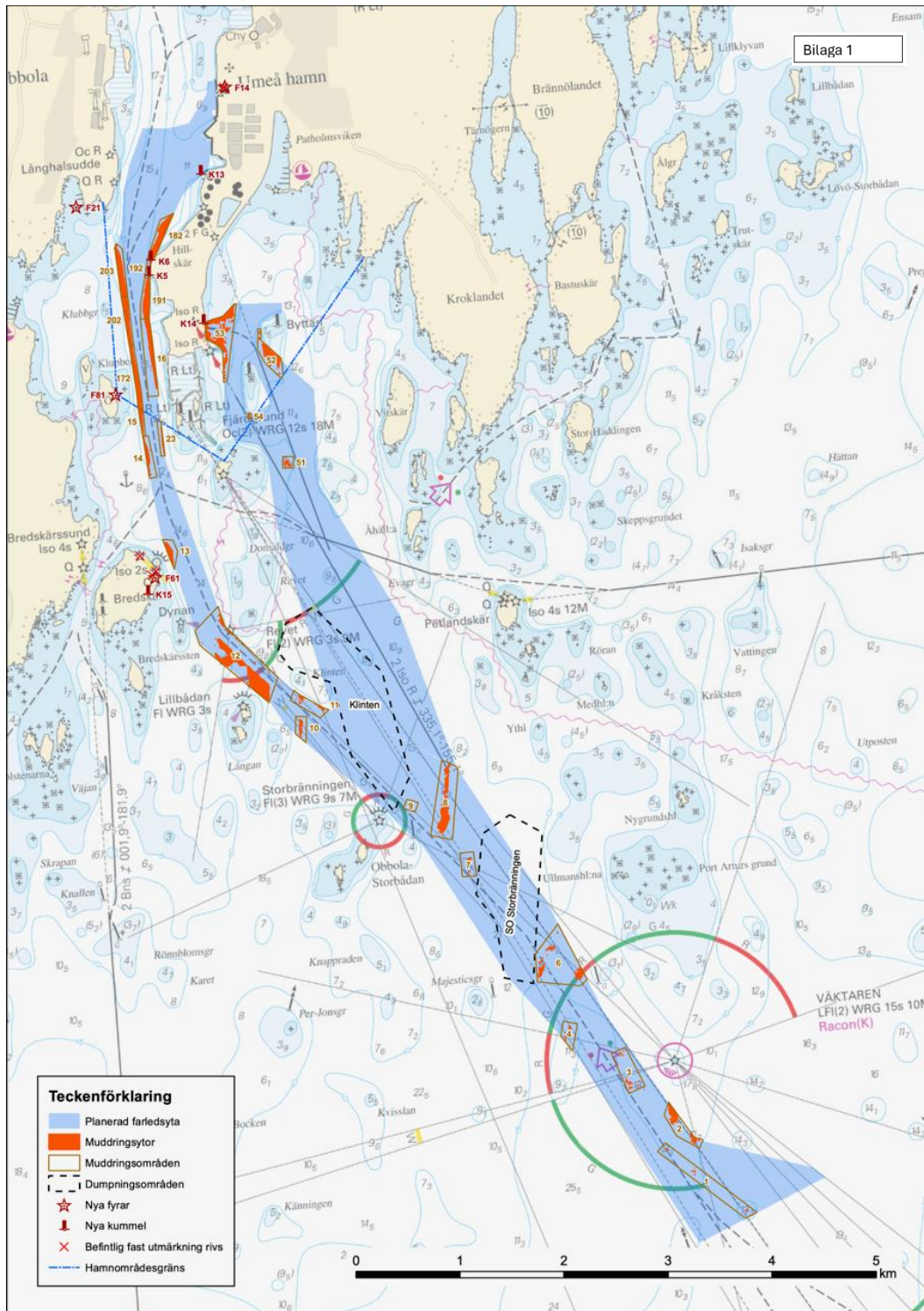
Genom simuleringar och analys av framtida fartygstrafik har beslut fattats om fördjupning och breddning av farlederna in till Umeå hamn. Farled 730, 731 och 733 har idag ett tillåtet största djupgående på 10,2 m, 6,3 och 7,1 meter. Farledernas bredd och djup dimensioneras för förväntad fartygstrafik och väderförhållanden.

Muddringsdjupen i den planerade farleden varierar mellan cirka 8 till 14 meter. Se Figur 6 för aktuella muddringsområden. Teoretisk muddringsvolym till ramfri nivå inklusive slänter är preliminärt beräknad till ca 420 000 teoretisk fast volym (tfm³) inom en yta av ca 240 000 kvadratmeter.

Huvuddelen av muddringen kommer att genomföras med hjälp av enskopeverk. Sprängning av berg kommer endast att ske i begränsad omfattning, framför allt i två mindre områden i de yttre delarna av farleden.

Muddermassornas geotekniska egenskaper och kornstorleksfördelning har undersökts. Muddermassorna består delvis av silt med små inslag av lera och delvis av morän med inslag av sten och block. Finkorniga sediment beräknas till cirka 140 000 tfm³, morän till cirka 270 000 tfm³ och berg till cirka 10 000 tfm³.

Utredning av muddermassornas föroreningsinnehåll pågår. De resultat som preliminärt har erhållits visar att majoriteten av muddermassorna har låga halter av föroreningar, inom klass 1-3 enligt svenska bedömningsgrunder (Naturvårdsverket, 1999), (SGU, 2017). En mindre del av muddermassorna, cirka 20 000 tfm³ har någon eller några metaller, PAH-16, PCB-7 eller tributyltenn (TBT) inom klass 4, och i något fall någon enstaka parameter inom klass 5.



Figur 6. Översiktskarta som visar fareldsytor, muddringsområden, dumpningsområden samt åtgärder för fasta fareldutmärkningar. Kartan visas även i större format i Bilaga 1.

Omflyttning av massor

I den yttre delen av farleden finns ett antal mindre muddringsområden med övervägande grövre massor (morän, sten och block) där massorna avses läggas ut på djupare vatten i direkt anslutning till muddrat område. Även i de områden där sprängning sker kommer massorna att falla ut och lämnas kvar intill det sprängda området eller jämnas ut i anslutning till detta.

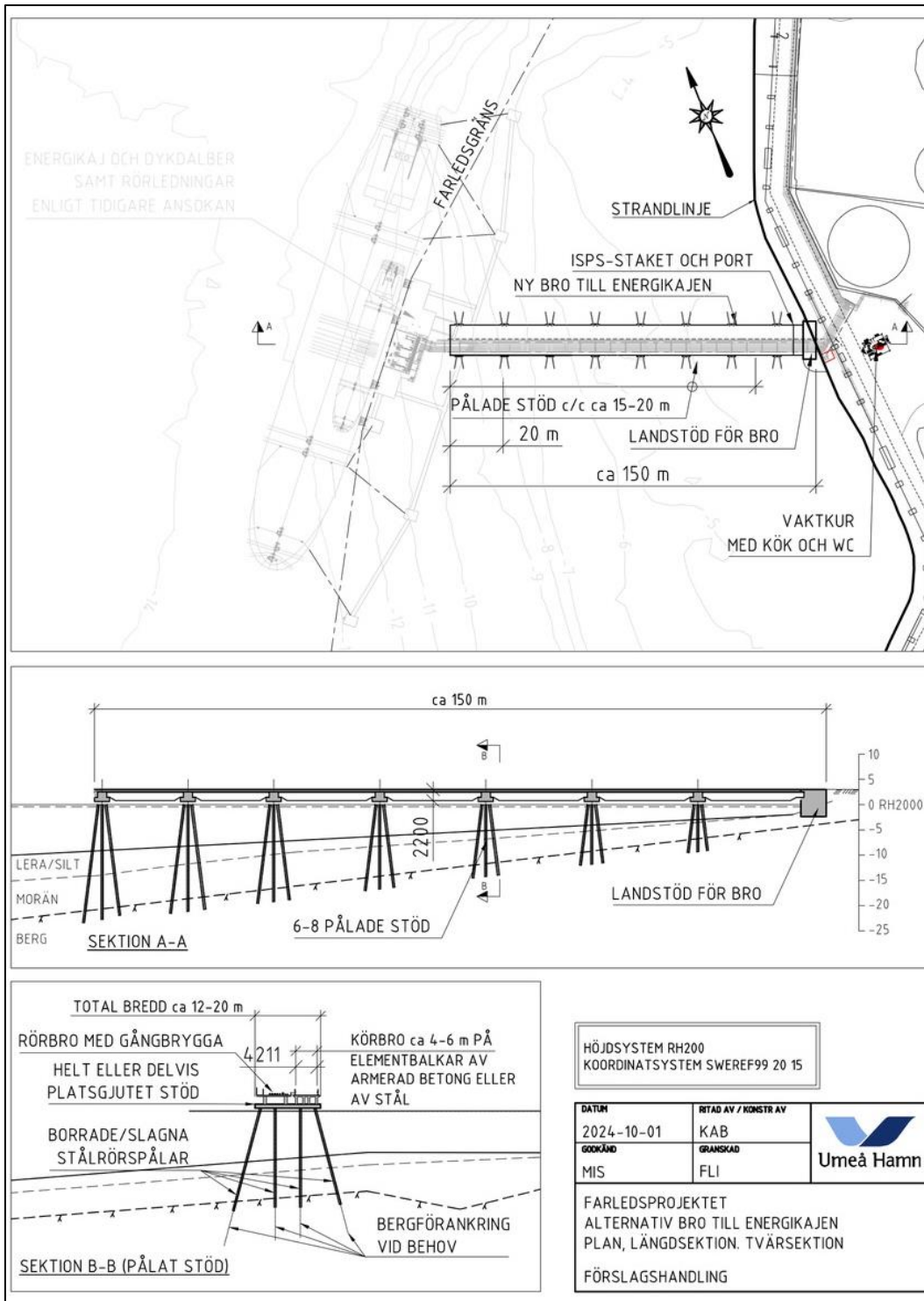
Hantering innebär alltså endast en kort omflyttning av massor, enskilda stenar eller block under vattnet, utan att material tas upp i en pråm.

Syftet med detta tillvägagångssätt är bland annat att minimera behovet av transporter. Det minskar också genomförandetiden, vilket har stor betydelse, bland annat eftersom tillgänglig tid att arbeta i dessa områden under arbetsmiljömässigt säkra förhållanden kan vara begränsad, då de ligger oskyddat och väderutsatt i det yttre kustbandet.

3.2. Planerade anläggningar

Pålad pir till energikajen

Umeå Hamn har genom dom i mål M 3612-20 fått tillstånd att anlägga en energikaj. Vägen ut till kajen ska enligt tillståndet bestå av en utfylld bro, även kallad pir. Vid fortsatt projektering har det visat sig att bron med fördel kan anläggas som pålad pir, se Figur 7, vilket alltså är en ändring i förhållande till erhållet tillstånd. Energikajens geografiska läge redovisas i Figur 9.



Figur 7. Planerad pålad pir/brö till energikajen.

Fast farledsutmärkning

I samband med att farledens djup och bredd förändras, behöver farledsutmärkningen justeras. Farledsutmärkningen utgörs av flera olika typer av utmärkningar, varav anläggande av ny fast utmärkning i strandnära lägen omfattas av Sjöfartsverkets ansökan med syfte att få en samlad prövning. De fyrljus och fasadbelyst farledsutmärkning som står långt från elnätet ute i skärgården strömförsörjs via solceller varför inga nya undervattenskablar behövs. Inom projektet kommer fyra nya fyrar/kummel att anläggas samt tre befintliga att rivas utanför hamnområdesgräns, se Figur 6. Fyrarna kommer att grundläggas på land i nära anslutning till strandlinjen. Grundläggning sker genom att ett betongfundament gjuts som en platta på mark eller förankras med inborrade stag i berget. Därefter monteras själva fyrkroppen på fundamentet.

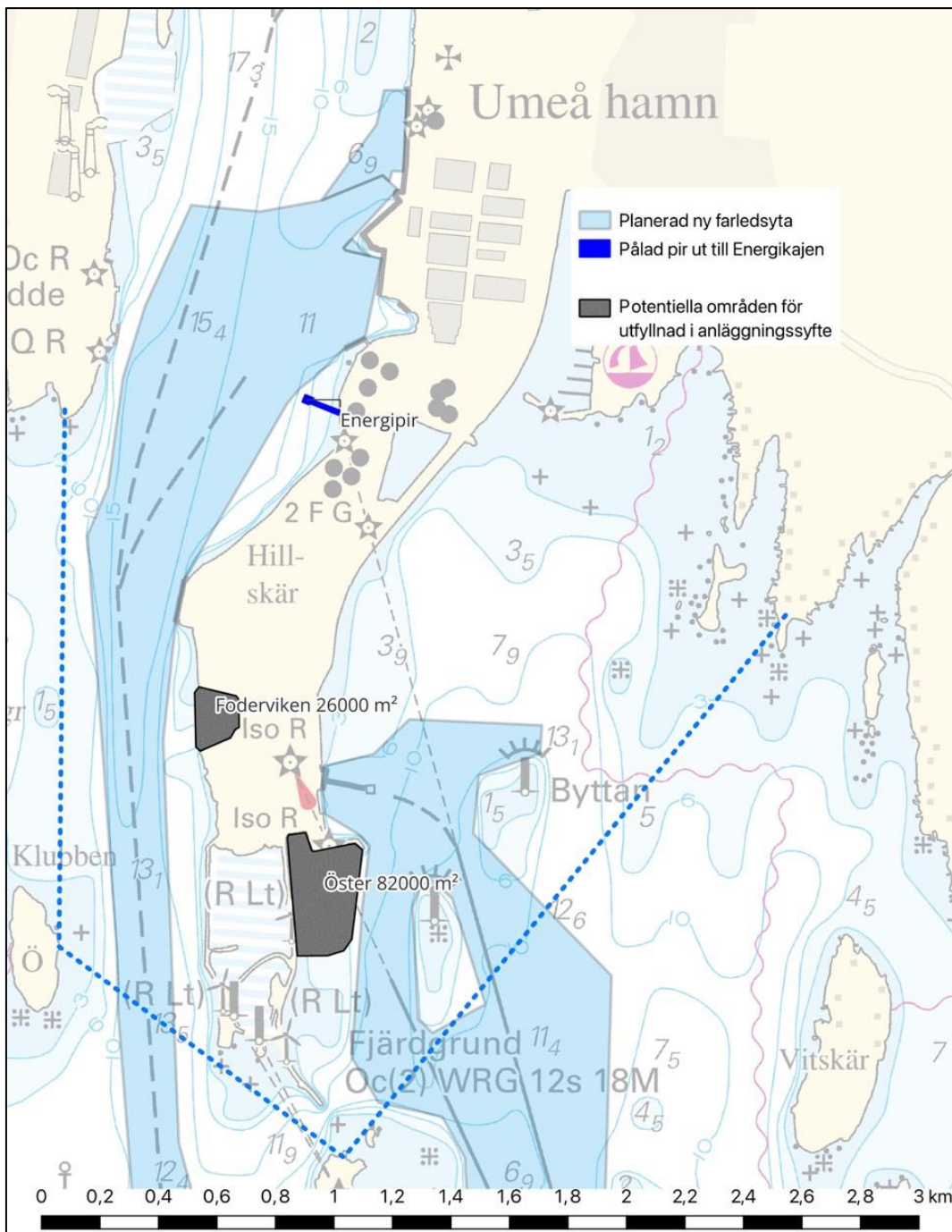
Slutlig position och utformning fastställs i projekteringsfasen och kan beroende på grundläggningsförhållandena vid avsedd position komma att förskjutas en mindre sträcka för att förenkla grundläggningen. Exempel på hur fast farledsutmärkning kan se ut och konstrueras syns i Figur 8.



Figur 8. Exempel på hur en fast utmärkning kan grundläggas och konstrueras.

Användande av muddermassor i anläggningsändamål

Muddermassor med lämpliga egenskaper kan nyttjas för att skapa nya, sammanhängande verksamhetsytor i hamnen. Ytorna kommer i första hand att tillskapas i *Foderviken*, och i andra hand i området som kallas *Öster*, se Figur 9. Även muddermassor som uppkommer i ut- och ombyggnationerna av hamnens kajanläggningar som genomförs i *Etapp 1-2* kommer att nyttjas för tillskapande av nya hamnytor. Etapp 1-2 är ett fristående projekt och hanteras genom ett eget tillstånd. Se Figur 2 för lokalisering av Etapp 1-2.



Figur 9. Kartan visar lokalisering av ny pir samt utfyllnadsområdena Foderviken och Öster.

Ytan i Foderviken utgörs av en kvarlämnad vik mellan tidigare utfyllnader där det naturliga djupet möjliggjort angrändet av en kaj. Kajen utnyttjas idag endast sporadiskt och är inte dimensionerad för dagens laster, till exempel kranlaster. Inför utfyllnad av Foderviken kommer kajen att rivras, för att möjliggöra att hela ytan fylls ut. Stålspont, stålbalkar och armering ska sorteras och föras till återvinning. Ren betong kan krossas och användas som utfyllnadsmaterial. Eventuell förorenad betong ska transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

Området vid Foderviken är enligt gällande detaljplan avsett för lagring och hamnverksamhet. Området utgör en del i den expansion som hamnen genomgår och är en viktig del för att kunna

tillgodose regionens ökade behov av lagringsytor. Områdets närhet till det intermodala nav som utgörs av kajen vid Gustafs Udde, Färjeterminalsområdet, E12:an och den nya järnvägsterminalen vid Hillskär gör ytan till en viktig del i den fortsatta utvecklingen av hamnen.

En vall kommer att byggas tvärs över viken för att avgränsa utfyllnadsområdet från vattenområdet och hindra grumling och spridning av sediment vid utfyllnad. Vallen kan komma att konstrueras av sprängsten och/eller morän. Vid behov kommer vallen att tätas på insidan för att begränsa genomsläppligheten. På utsidan av vallen kommer lämpligt erosionskydd att konstrueras. I samband med grundläggning av vallen kan sponning och begränsad muddring av lösa sediment bli aktuell. Vallen kan komma att nyttjas som körbanor för arbetsmaskiner.

Initialt kommer vallen att ha en öppning för att möjliggöra att muddermassor släpps från botten tömmande pråmar. Senare i genomförandeskedet, när det blir för grunt för att köra in med pråmar, kommer öppningen i vallen att byggas igen. Tillfälliga lastningskajer kommer då att konstrueras i anslutning till utfyllnadsytan för att möjliggöra säker angöring av pråmar och avlastning av massor och muddermassor. De tillfälliga lastningskajerna kan till exempel vara pålade kajer med fackverk av stål balkar och ett däck av trä eller kajer grundlagda på tillfällig spont. Massorna kommer att schaktas ur pråmarna, lyftas över vallen och placeras innanför invallningen. När utfyllnaden är genomförd kommer de tillfälliga kajerna att rivas.

Delar av den alternativa yta som undersöks som potentiell expanderingsyta, Öster, kan också nyttjas för tillskapande av nya hamnytor om det bedöms som genomförbart inom projektet. Även för de begränsade ytorna inom område Öster krävs uppbyggnad av vallar innan utfyllnad av muddermassor kan genomföras.

Muddermassornas sättningsegenskaper och geoteknisk hållfasthet efter kompaktering undersöks för närvarande. Inom ramen för undersökningen utreds möjligheterna att genom överlast och lång liggtid kompaktera muddermassorna för att göra hamnytorna brukbara. Ett annat sätt att erhålla tillräcklig bärighet hos finkorniga muddermassor är att stabilisera och solidifiera massorna in situ med bindemedel. Även detta hanteringsätt utreds.

3.3. Masshantering

Dumpning till havs

Muddermassor med låga halter av föroreningar planeras att dumpas inom utpekade dumpningsområden vilka är under utredning. I första hand kommer dumpningsområde Klinten att nyttjas. Detta område lämpar sig väl för finkorniga material men även för dumpning av grövre material ovanpå de finkorniga. Vid behov avses även dumpningsområdet SO Storbränningen användas för grövre material. Se Figur 6 för dumpningsområdenas lokalisering.

Deponering på land

Utredning pågår gällande behovet av att hantera vissa muddermassor genom deponering på mottagningsanläggning för avfall på land.

3.4. Tidplan

Förberedande arbeten med utbyggnad av vallar för att åtskilja utfyllnadsområden från vattenområden bedöms ta cirka ett år.

Totalt bedöms muddring- och utfyllnadsarbetena kunna utföras under cirka två till tre år. Muddringsarbeten kan endast utföras under årets isfria period. Muddringsarbeten utförs vanligtvis dygnet runt sju dagar i veckan. Projektets muddringar bedöms kunna göras med en

effektiv arbetstid på cirka 4-6 månader. Beroende på förutsättningarna kan arbetstiden komma att fördelas på två eller fler säsonger.

Arbete med den fasta utmärkningen bedöms ta cirka fyra till sex veckor effektiv tid.

Arbete med konstruktion av pålad pir till energipiren bedöms ta cirka 9-18 månader och är inte sammanhängande eller beroende av muddrings- och utfyllnadsarbetena eller arbetena med utmärkningen.

Just nu pågår arbetet med farledsutredning, det vill säga provtagning, teknisk utformning och genomförande, miljöundersökningar och ta fram ansökningar inklusive miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Under 2025 planerar projektet att lämna in två separata ansökningar från respektive part. Projektet bedöms därmed kunna påbörjas under hösten 2027.

Användning av massor i anläggningssyfte kommer att kräva flera år av överlast och kompaktion innan ytorna blir byggbara.

4. Alternativ

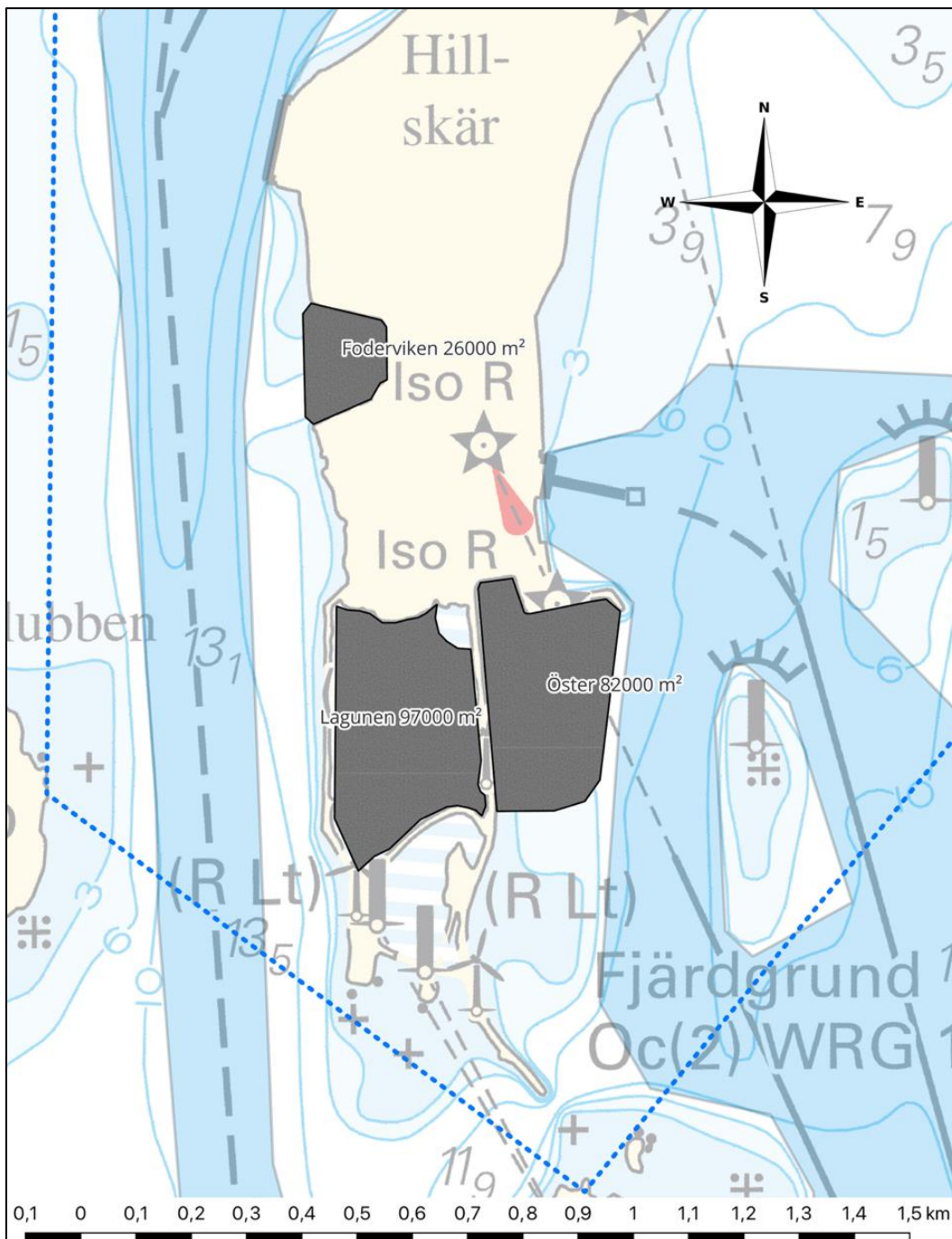
4.1. Utformning av farleden

Framtagande av planerade åtgärder har skett genom en process där olika teknikdiscipliner har varit involverade. Alternativa transportvägar så som transport till annan hamn har ingått i ÅVS:en.

4.2. Ytor för användning av muddermassor i anläggningsändamål

Umeå hamn har behov av nya hamnytor för sin verksamhet. Inför farledsprojektet har tre vattenområden inom hamnområdet undersökts med syfte att hitta lämpliga ytor för att använda muddermassor för anläggningsändamål. En del av massorna från projektet lämpar sig väl för tillskapande av nya ytor, och dessa massor kommer därför inte att dumpas till havs.

De områden som är aktuella för tillskapande av nya hamnytor är Foderviken, Lagunen samt området öster om Lagunen och söder om Kustbevakningen, benämnt "Öster", se Figur 10.



Figur 10. Ytor som har utretts som alternativ för användning av muddermassor i anläggningsändamål.

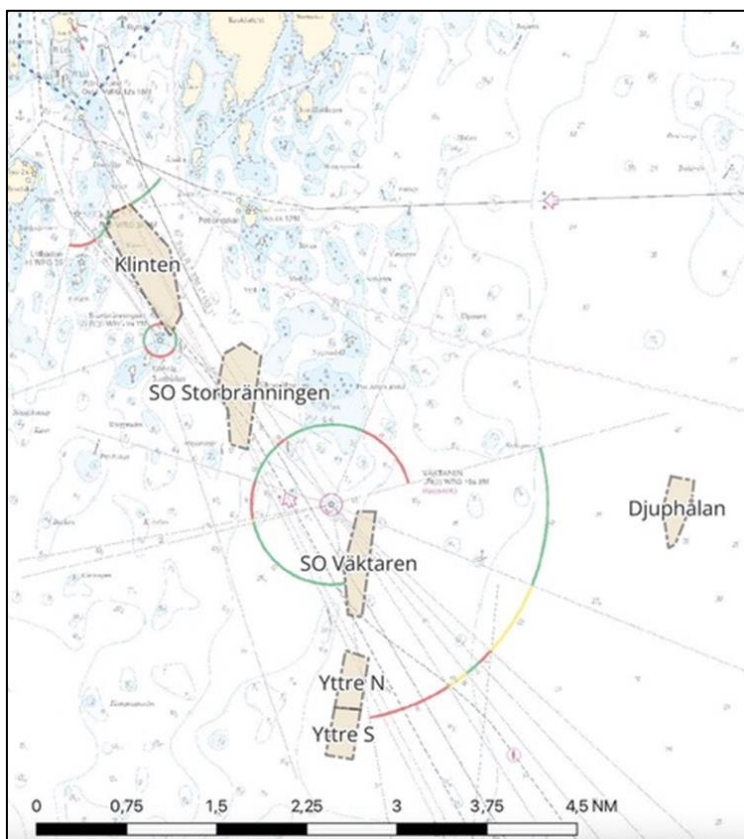
Den yta som lämpar sig bäst för tillskapande av nya hamnytor är Foderviken, som utgör ett strategiskt viktigt område för verksamheten i hamnen. Ytan är dessutom naturligt djup och utformad så att den är möjlig att avgränsa med en vall på ett lämpligt sätt.

Även delar av området som benämns Öster utreds vidare som en möjlig yta för användning av muddermassorna i anläggningsändamål.

Området Lagunen har valts bort i tidigt skede då det inte har bedömts som lämpligt för tillskapande av nya ytor med de muddermassor som genereras i projektet.

4.3. Dumpningsplatser

Utifrån djupinformation har fem potentiella dumpningsområden analyserats, se Figur 11. Ett huvudkriterium för att ett område ska bedömas som lämpligt för dumpning är att muddermassor ligger kvar efter genomförd dumpning. Ackumulationsförhållandena inom ett område styrs av typen av bottenstrukturer samt av rådande ström- och vågförhållande. Även ett områdes djupförhållanden styr ackumulationsförhållandena eftersom vågpåverkan kan nå ned till ett visst djup. Dumpning av muddermassor bör heller inte ändra bottenstrukturer. Principen lika-på-lika kommer därmed att eftersträvas. Annat som kan påverka en plats lämplighet som dumpningsplats är till exempel riksintressen, närboende, känsliga miljöer eller skyddade områden.



Figur 11. Undersökta potentiella dumpningsplatser Klinten, SO Storbränningen, SO Väktaren samt Yttre N och Yttre S. I figuren visas även dumpningsplatsen Djuphålan som är aktuell för projekt Etapp 1-2.

I dumpningsområde Klinten bedöms ackumulationsförhållandena råda inom delar av området. Klinten är även det område som ligger närmast muddringsområdet, vilket begränsar mängden transporter. Med utgångspunkt från den kunskap som finns inom projektet idag utgör Klinten förstahandsval för dumpning, framför allt för finkornigare material. Vid behov avses även området SO Storbränningen användas för grövre material. De alternativa dumpningsplatserna SO Väktaren och Yttre N samt Yttre S uppvisar sämre ackumulationsförhållanden och ses i dagsläget som sämre alternativ.

4.4. Nollalternativet

I den fortsatta processen med MKB ska ett nollalternativ beskrivas. Nollalternativet är en framtida situation utan att de föreslagna verksamheterna genomförs.

Det skulle innebära ökat antal anlöp transporter i Umeå hamn, eftersom begränsningen till dagens fartygsstorlekar medför fler fartygsrörelser för att möta transportbehovet. Detta bedöms ge hamnen sämre konkurrenskraft och även vara ett miljömässigt sämre alternativ.

5. Miljöförhållanden och förväntad påverkan

Nedan beskrivs förutsättningar för de miljöaspekter som bedöms kunna påverkas av planerade åtgärder. För respektive miljöaspekt beskrivs även den miljöpåverkan som kan förväntas uppstå till följd av projektet.

5.1. Vattenmiljö och sediment

Befintliga förhållanden (underrubrik)

Biologiska undersökningar i farled samt hamnområdet genomfördes under 2023. Inom berört område finns både stationära arter och vandrande fisk, som tidvis uppehåller sig i området. Beståndet är en blandning av stationära varmvattenarter, mer eller mindre migrerande kallvattenarter, älv-vandrande arter samt periodvis havslevande arter.

Under 2023 utfördes provtagningar av bottenfauna inom muddrings- och dumpningsområdena. Exempel på arter som påträffades vid undersökningen var havsborstmask, musslor och gråsuggor. Inga rödlistade arter påträffades vid undersökningen.

Statusklassificeringen utifrån bottenfaunaindex (BQIm) visade att bottenfaunan i det norra muddringsområdet har måttlig status, i södra muddringsområdet är klassningen dålig status. För dumpningsområdena har bottenfaunan klassats till otillfredsställande status i det norra undersökningsområdet och till dåligt, otillfredsställande respektive god status i det södra området.

Sedimenten utgörs framförallt av finsilt/lera samt sand och grus. Resultatet tyder även på att berggrunden är blottlagd på vissa ställen. .

Under 2023 utfördes inventering av makrofyter inom muddringsområdet samt inom de eventuella dumpningsområdena. Inga makrofyter observerades vid inventeringen.

En liten del av massorna som ska muddras innehåller halter av föroreningar över klassgränsen mellan klass 3 och klass 4 enligt SGU och Naturvårdsverkets bedömningsgrunder. Utredningar av bottensedimentets miljö kvalitet pågår.

Förväntad påverkan

Muddringen kommer att medföra grumling i vattenområdet runt muddringsområdena. När muddringsarbetena är avslutade kommer den ökade grumligheten att upphöra. Dumpningen av muddermassor kommer också att medföra en viss grumling i anslutning till dumpningsområdet.

Den ökade grumligheten kan tillfälligt komma att påverka växter och djur i närområdet negativt genom att känslig flora och fauna överlagras av sediment och genom att primärproduktionen begränsas av det minskade ljusinsläppet. Arbetena kommer i möjligaste mån att utföras så att påverkan på den biologiska aktiviteten sammantaget blir så liten som möjligt. Påverkan på växter och djur och behov av eventuella tidsrestriktioner kommer att utredas vidare.

Under muddringen kan skyddsåtgärder i form av till exempel användande av miljöskopa för förorenade massor eller anpassade tider för muddring komma att tillämpas. Behovet av ytterligare skyddsåtgärder gällande grumling i samband med muddrings- och dumpningsåtgärder kommer att utredas vidare.

Vid sprängning av berg under vattenytan som en del av muddringen frigörs kväve från sprängmedlet och tillförs recipienten. I projektet är det endast mindre sprängning som planeras.

Kartläggning av de sediment som avses användas för utfyllnad eller i kajkonstruktioner kommer att genomföras. En bedömning av vilka miljörisker som kan tänkas uppstå på ytvattnet kommer att utredas vidare.

I det fortsatta arbetet kommer projektets eventuella påverkan på MKN för ytvatten att utredas och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

5.2. Naturmiljö

Befintliga förhållanden

Området har genom sitt geografiska läge ett havsnära växt- och djurliv. Inventeringar av växt- och djurliv har genomförts under 2023/24.

I och inom arbetsområdets direkta närhet finns varken några naturreservat, Natura 2000-områden eller fågelskyddsområden. Direkt norr om arbetsområdet ligger Umeälvens deltas naturreservat som också är klassat som Natura 2000-område.

Fåglar

Närmsta fågelskyddsområde ligger i Umeälvens deltas naturreservat, ett par kilometer norr om projektområdet. Inga öar i området har något formellt fågelskydd, dock återfinns ett fågelskärbestående av tre ögrupper i området utanför Umeälvdalsdeltat enligt fågelutredningen. Dessa öar är extra skyddsvärda för sitt fågelliv då öarna bedöms vara relativt art- och individrika.

En översiktlig fågelstudie genomfördes 2023. Studien visade att dykänder och alkor sannolikt häckar i området. Då dess arter födosöker på havsbotten förväntas de påverkas mest av den planerade verksamheten.

Alfågel rastar i området under flyttperioder till och från häckningsplatser i fjälltrakterna.

Övriga arter (som inte födosöker på botten) och deras häckningsplatser återfinns i fågelskären i området.

Natura 2000-området Umeälvens deltas naturreservat, norr om arbetsområdet, är ett område med mycket stor betydelse för flera rastande och häckande fågelarter. Utpekade arter enligt fågeldirektivet förekommer dock enbart tillfälligt och/eller relativt fåtaligt inom området. De planerade åtgärderna bedöms inte påverka Natura 2000-området eller dess arter på ett betydande sätt.

Naturvärdesinventering på land

En naturvärdesinventering genomfördes 2023 av landmiljöer på tre öar i farleds- och hamnområdet; Bredskär, Östra klubben och Lillbådan.

På ön Bredskär och Östra Klubben domineras landskapet kustklippor, hållmarker, gles buskmark, stenstränder och tallskog med inslag av bland annat gran och asp. På Lillbådan växer träd, buskar och örter på öns centrala del medan kantzonen huvudsakligen utgörs av hållar och block. Trädskiktet består av ett fåtal tallar och mindre glasbjörkar.

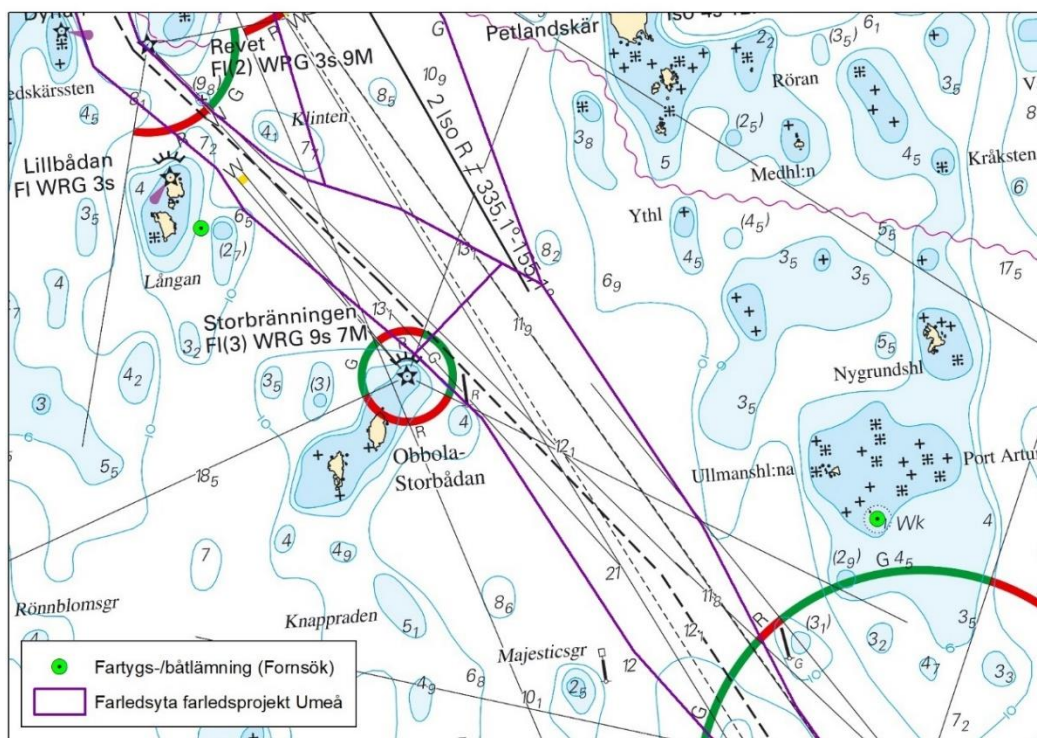
Förväntad påverkan

De planerade arbetena bedöms främst kunna påverka dykänder och alkor som kan häcka i området. Dessa arter födosöker på havsbotten, vilket innebär att muddrings- och dumpningsarbeten kan komma att medföra en viss störning. Hur stor påverkan förväntas bli kommer att utredas vidare. Skyddsåtgärder, exempelvis i form av tidsrestriktioner, kommer att kunna vidtas om det bedöms nödvändigt.

Vid uppförande av ny farledsutmärkning kommer mindre ytor att behöva tas i anspråk. Samtliga ytor ingick i naturvärdesinventeringen. Inga utpekade naturmiljöer berörs av de planerade arbetena, då det endast är klipphällar och bergshäll som påverkas.

5.3. Kulturmiljö och fornlämningar

Ingen lämning eller registrerad fornlämning har påträffats inom områden för planerade åtgärder. Det finns några identifierade fartygs-/båtlämningar i omgivningarna, se Figur 12.



Figur 12. Karta över identifierade fartygs-/båtlämningar enligt Riksantikvarieämbetets databas Fornsök.

Förväntad påverkan

De planerade åtgärderna bedöms i dagsläget inte påverka några kulturmiljöer.

5.4. Yrkesfiske

I Umeälvens mynning finns ett antal fasta fiskeredskap med förankring i nära anslutning till farleden. Fiske sker även med nät eller mjårdar. I dagsläget finns utgivna fiskelicenser för fem verksamhetsutövare. Den primära inkomstkällan är främst fångst av lax och sik, men även strömming och abborre.

Förväntad påverkan

Yrkesfisket i närområdet kan beröras av muddringsarbetena och påverkan på fisket kommer att undersökas närmare.

5.5. Boendemiljö

Bostadsområden finns i Holmsund och i Obbola. Närmaste bostäder ligger runt 1 kilometer från hamnområdet.

Förväntad påverkan

Projektet har låtit genomföra en bullerutredning. Enligt utredningen riskerar riktvärden för bostäder nattetid komma att överskridas vid full drift, det vill säga då två mudderverk arbetar samtidigt. Bullerpåverkan samt behov av eventuella försiktighetsåtgärder kommer att utredas vidare.

6. Fortsatt MKB-arbete

6.1. Utförda och planerade utredningar

Det fortsatta MKB-arbetet omfattar bland annat följande pågående och kommande utredningar;

- Bestämning av muddermassors föroreningsinnehåll och sedimentens karakterisering
- Förstudie återanvändning av massor i anläggningsändamål, geoteknik, miljö, konstruktion
- Bottentopografi och ackumulationsförhållanden vid tilltänkt dumpningsplats
- Spridningssimulering vid muddring och dumpning
- Bullerspridning vid anläggningskedet
- Transportutredning
- Bottenfauna och makrofyter i och i närheten av muddrings- och dumpningsområden
- Flora och fauna på land där fast utmärkning ska byggas
- Fågel
- Fisk
- Yrkesfiske
- Påverkan på MKN

6.2. Kumulativa effekter

Projektet avser att utreda relevanta kumulativa effekter till följd av andra pågående verksamheter i området.

Närmast i tid är Umeå Hamns utveckling av kajinfrastrukturen, *Ettapp 1-2*. Utvecklingen av kajinfrastrukturen kan komma att pågå samtidigt eller i anslutning till arbetena i farleden. I det fall dessa två projekt skulle genomföras i nära anslutning i tid så att risk för kumulativa effekter finns, kommer dessa att utredas i farledsprojektet.

6.3. Föreslagen innehållsförteckning

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

Icke teknisk sammanfattning

1. Inledning
2. Prövningsprocessen
3. Områdesbeskrivning och planförhållanden
4. Översiktlig verksamhetsbeskrivning
5. Alternativredovisning
6. Avgränsning och metodik för konsekvensbedömning
7. Påverkansfaktorer (fysisk påverkan av havsbotten och ovan havsytan, suspenderade sediment, buller, utsläpp till luft och vatten mm)
8. Miljöförutsättningar och konsekvenser
9. Bedömning av påverkan på områdesskydd mm
10. Miljö kvalitetsnormer
11. Skyddsåtgärder
12. Risker och säkerhet
13. Kumulativa effekter
14. Kontroll och uppföljning
15. Miljö- och klimatmål
16. Samlad bedömning
17. Kompetens

Referenser

7. Referenser

Boverket, 2024. *Miljö kvalitetsnormer*. [Online]

Available at: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/miljokvalitetsnormer/>

Länsstyrelsen, 2024. *Vatteninformationssystem Sverige*. [Online]

Available at: <https://viss.lansstyrelsen.se/>

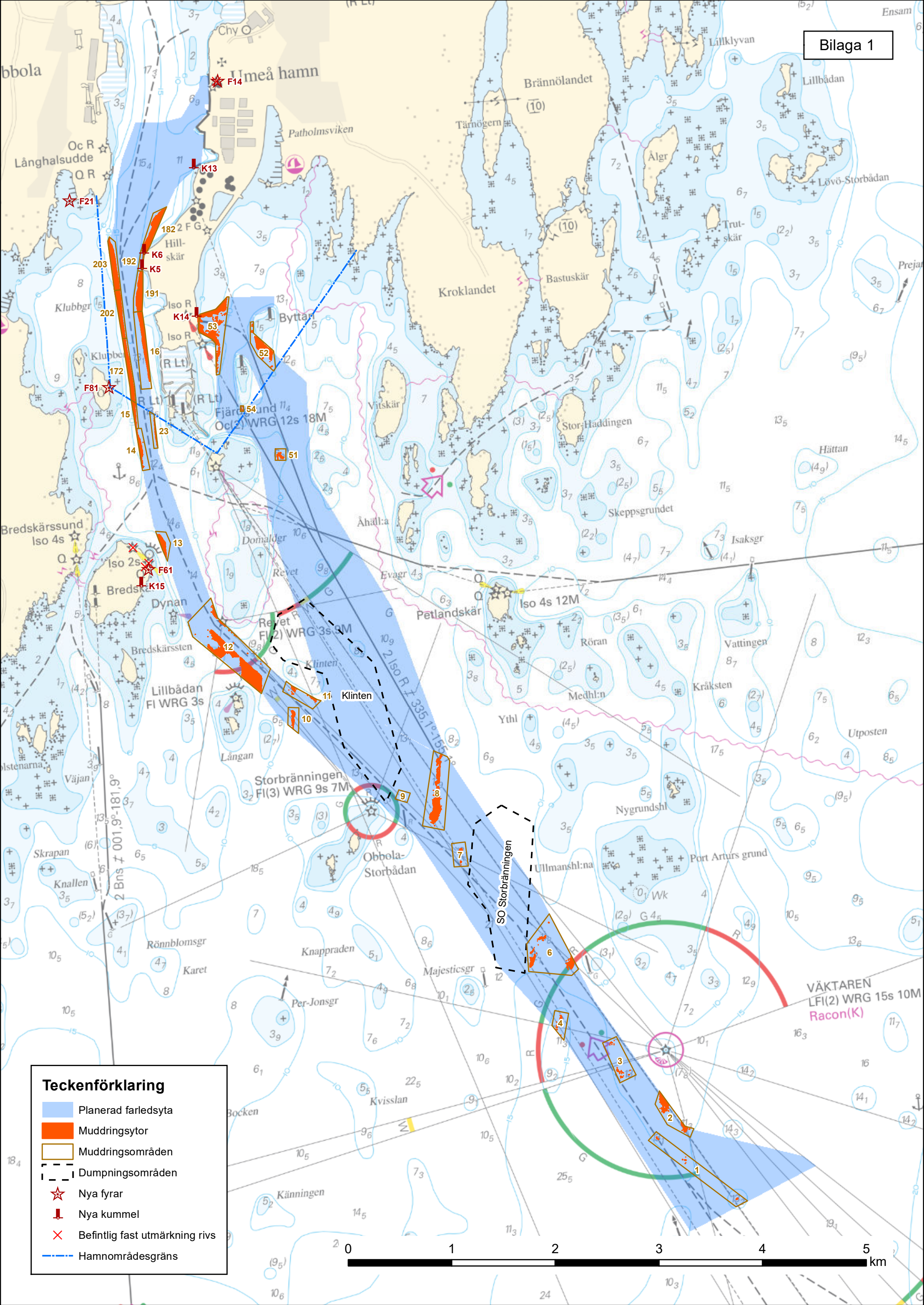
Naturvårdsverket, 1999. *Bedömningsgrunder för Miljö kvalitet, Kust och hav. Rapport 4914*. u.o.:u.n.

SGU, 2017. *Klassning av halter av organiska föroreningar i sediment, SGU-rapport 2017:12*. u.o.:u.n.

Trafikverket, 2020. *ÅVS TTR1820 Tillgänglighet, Umeå hamn (åtg. 17796), 201022*. [Online]

Available at:

[https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Nord/Region%20Nord/7%20%C3%96vrigt/TTR1820%20Tillg%C3%A4nglighet,%20Ume%C3%A5%20hamn%20\(%C3%A5tg.%2017796\)/ttr1820_tillganglighet_umea_hamn_\(atg._17796\).pdf](https://bransch.trafikverket.se/TrvSeFiler/Samhallsekonomiskt_beslutsunderlag/Region_Nord/Region%20Nord/7%20%C3%96vrigt/TTR1820%20Tillg%C3%A4nglighet,%20Ume%C3%A5%20hamn%20(%C3%A5tg.%2017796)/ttr1820_tillganglighet_umea_hamn_(atg._17796).pdf)



Teckenförklaring

- Planerad farledsytta
- Muddringsytor
- Muddringsområden
- Dumpningsområden
- ★ Nya fyrar
- ┆ Nya kummel
- × Befintlig fast utmärkning rivs
- Hamnområdesgräns

Samrådskrets

Umeå Hamn AB och Sjöfartsverket planerar att samråda med myndigheter, verksamhetsutövare, intresseorganisationer, samfälligheter, allmänheten samt fastighetsägare som kan beröras av buller över 40 dBA. Utöver listan nedan ska även privata fastigheter som kan beröras av buller över 40 dBA ingå i samrådskretsen.

Myndigheter

Länsstyrelsen i Västerbottens län
Vattenmyndigheten – Bottenvikens vattendistrikt
Umeå kommun (Miljö- och hälsoskyddsnämnden)
Trafikverket
Naturvårdsverket
Havs- och vattenmyndigheten
Sjöfartsverket
Kustbevakningen
Kammarkollegiet
Transportstyrelsen
Luffartsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Försvarsmakten
SMHI
Svenska Kraftnät
Riksantikvarieämbetet
Västerbottens Museum
Statens Maritima och Transporthistoriska Museum
Statens geotekniska institut (SGI)
Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sjöfartsverket
Umeåregionens brandförsvär

Intresseorganisationer

Naturskyddsföreningen Västerbotten
Transportföretagen - Sveriges Hamnar
Patholmsvikens båtklubb

Västerbottens Ornitologiska förening
Sportfiskarna Västerbotten
Holmsunds Fiskevårdsförening
Umeå kommun

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
Ragn-Sells
SCA Logistics
Västerbotten Fisk
Nynas AB
Sjömanshemmet
Obbola byamän
Konstvägen sju älvar
Tullen
Nyttjanderättsinnehavare Fiske

Allmänheten

Allmänheten informeras genom annonser i tidningarna Västerbottens Folkblad, Västerbottens Kuriren, Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet samt på Sjöfartsverkets och Umeå Hamn AB:s hemsidor.