

Luleå Naturskyddsförenings synpunkter på planprogrammet för Luleå industripark

Planprogrammets ärendenummer: KLF 2024/1612

Våra kommentarer, resonemang och förslag visas i kursiv text.

Luleå 2026-03-02

Beredningsgrupp: Lars Andersson, Stefan Marklund, Hans Olsson.

Kretsordförande Naturskyddsföreningen: Lotta Lindgren. Mejladr: lotta@lottalindgren.se

Ett planprogram för grön omställning?

Hela denna industripark byggs upp med begreppet grön omställning som ledstjärna. För att vara trovärdigt måste det perspektivet genomsyra hela planprogrammet och alla dess intentioner, i ännu högre grad än det positiva som redan framkommer.

Inte minst bör frågan besvaras om hur länge Luleå industripark förväntas bestå, i perspektiv av klimatförändringarna med havsytehöjningen.

Det är inte hållbart att knyta upp Luleå industripars framtid till förhoppningen om bygget av en ny stor väg för tunga lastbilstransporter som skulle brytas genom kommunens största naturreservat, förstöra viktiga naturvärden och sociala friluftsvärden alldeles intill ett av de större bostadsområdena, kräva mängder av vägbyggnadsmaterial, orsaka miljardkostnader för kommunen och dessutom medföra en ökning istället för en för miljön nödvändig minskning av trafiken.

Innehåll

1. Klimatkrisen, havsytehöjningen och områdets topografi	2
2. Naturmark och skyddet för arter och viktiga biotoper.....	3
3. Utbyggd järnväg är avgörande	6
4. Konstruktiv vägplan UTAN Norrleden	6
5. Betydelsen av kollektivtrafik, cykel och gång för att minimera personbilsresor.....	8
6. Grön industriomställning kräver grön energi i området	9
7. Avveckla tidigare anläggningar som koksverk, masugn, oljehamn.....	10
8. Hantering av rivningsavfall.....	10
9. Recipientpåverkan	10

1. Klimatkrisen, havsytehöjningen och områdets topografi

Klimatkrisen förstärks, att förbise det vore ansvarslöst. Den globala uppvärmningen är nu nära den temperatur där Grönlandsisen börjar smälta oåterkalleligt. Avsmältning av hela Grönlandsisen motsvarar som bekant ca 7 meters höjning av havsytan. Det går inte med precision att förutsäga hur länge det kan ta, men vi vet att även inom IPCC har bedömningarna varit för optimistiska och uppvärmningen och klimatförändringens konsekvenser har förlöpt snabbare än väntat. Inte bara Grönlandsisen smälter, utan även Antarktis landförlagda istäcke (shelfis). Att anta att havsytans höjning landar på 1 meter till år 2100 och att den kompenseras fullt ut av vår lokala landhöjning här i norra Skandinavien vore minst sagt oförsiktigt.

<https://climate.mit.edu/ask-mit/what-are-best-and-worst-case-scenarios-sea-level-rise>

Huvuddelen av Hertsöfältet ligger ovanför 5-meters kurvan över havets medelnivå. Strandkanten och strandnära området ligger vid och just ovan havsnivån, och denna zon ska ändå undantas som naturmark med höga naturvärden och inte bebyggas.

Svartön däremot är ytmässigt till stor del belägen under 5-meters höjdkurva, med oregelbundet småkuperad topografi. Övergripande bör därför nedanstående övervägas innan ny industriell bebyggelse etableras.

I planprogrammet lyfts ett förändrat klimat fram: ”industriparken är särskilt känslig för klimateffekter som exempelvis översvämning, stigande vattennivåer och höjd medeltemperatur”.

Där föreslås åtgärder som dagvattenhantering i öppna system, minimering av hårdgjord yta, att behålla och anlägga naturmark och grönområden med trädplanteringar, det är bra, men däremot behandlas inte det allvarliga framtidsytande perspektivet med höjd havsytenivå och i tillskott extrema vattennivåer vid oväder och lufttrycksförändringar.

I Luleå kommuns riktlinjer för klimatanpassning gäller

- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur nära havet utformas översvämningssäkra upp till +2,5 meter i RH 2000
- Samhällsviktiga funktioner och strukturer utformas översvämningssäkra upp till +3,0 meter (nära havet)
- Markanläggningar, byggnader och övrig infrastruktur utformas översvämningssäkra för ett högre vattenstånd, minst 0,5 meter över dagens högsta förekommande

Men det dras inga övergripande slutsatser om lämpligheten av lokalisering så nära havet, med potentiellt riskabelt skyddsavstånd vid framtida stigande havsyta! Redan idag är nettolandhöjningen för Norrbottens kustlinje reducerad från 9 till 6 mm/år, p.g.a. alltmer höjd havsnivå.

En svagt skriven punkt i "Fortsatt planering för hälsa och säkerhet" säger bara: "Hänsyn ska tas till risker för översvämning från hav, vattendrag och nederbörd." – inget om lokaliseringens utsatthet vid stigande havsytta!

Frågor som bör besvaras är: Hur länge ska industriområdet Luleå industripark bestå? Planprogrammet bör ange ett mått på detta.

Vi bör här ta höjd för långa tidsperspektiv, kanske närmare 500 år än 100 år.

Järnverket på Svartön har snart varit verksamt i 100 år.

Vilka plushöjder för byggbar mark krävs om industriområdet ska bestå 200 år, i 300 år?

Är sålunda markplushöjden på 5 meter ovanför medelvattennivån betryggande?

IPCC har olika scenarier för havsytehöjning till 2100. Utvecklingen om vi inte får ner de globala utsläppen pekar mot en större höjning av havsytan nära 1 meter. Men observera att IPCC:s prognoser konstaterats vara för återhållsamma då förändringar redan passerat vad tidigare prognoser förutsagt

(<https://www.wwf.se/rapport/ipcc/#sammanfattning-av-ipcc-rapporten>). Utifrån att USA har lämnat Parisavtalet och många länder, såväl EU som Sverige, underlåter att göra det som behövs, får vi räkna med att vi på väg mot det högre scenariot vilket innebär att landhöjningen i slutet av seklet äts upp av havshöjningen. Eller att havsytan höjs så högt som 2 meter (<https://www.svt.se/nyheter/vetenskap/forskare-varnar-havsnivan-kan-stiga-med-tva-meter-till-ar-2100>)

Höjningen av den globala havsnivån är en medelnivå uträknad över alla hav. Hur mycket olika platser på jorden påverkas av denna medelhöjning skiljer sig på grund av faktorer som varierar över regionala och även lokala skalor.

När medelvattenståndet stiger i framtiden så kommer **högvattenhändelser** att nå högre upp jämfört med idag.

Att betänka: Om det högsta uppmätta vattenståndet i Bottenviken är nära + 2 meter, och vågtoppar vid hård vind tillkommer höjdmässigt, är sannolikt markytan under 5 meters nivå inte helt tillförlitligt byggbar.

Svartön ” ... En fortsatt utfyllnad och utökning av industrimark planeras.”

Hur mycket skulle grundmarksnivån behöva höjas för att anläggningar på Svartön ska kunna vara verksamma det tidsspann som är önskvärt att industriområdet består?

2. Naturmark och skyddet för arter och viktiga biotoper

Naturskyddsföreningen är självfallet angelägen om att hotade arter och höga naturvärden värnas, men det berörda landområdet är främst markområden utan

skyddsvärda biotoper. De marginella områden med höga naturvärden som dock finns här, måste värnas funktionellt.

Vi delar bedömningen att som helhet ger utbyggnaden liten kumulativ påverkan på naturvärden och arter, förutsatt att skyddsåtgärder tillämpas för fågelarterna på Svartön, och hänsyn tas till eventuella småbiotoper för groddjur. Samt att genom att fridlysta och mer ovanliga arter (framför allt hackspettar) i högre grad är knutna till de lövrika skogspartier med inslag av död ved som till stor del avsätts som naturmark inom programområdet blir påverkan begränsad.

Emellertid lockar fjärdarna fåglar och däggdjur att rasta och hämta föda från vattnet. Med de historiska bottensedimenten från decenniernas industriutsläpp, som påkallat varningsskyltning vid stränderna, finns skäl till oro för djurens hälsa och långsiktiga reproduktionsförmåga. Knipor och andra dykänder som äter vatteninsekter i fjärdarna, skrakar, doppingar och lommar som dyker efter fisk, och även fiskgjuse, havsörn och utter som tar fisk här – hur påverkas de? Persistenta miljögifter brukar ackumuleras uppåt i näringskedjorna och kan ge långvariga negativa effekter. Det verkar aningslöst att utveckla industriområdet utan att utreda och åtgärda det botten slam som tidigare industriverksamhet orsakat.

Naturmark med naturvärden

Området Svartön består främst av befintlig industrimark, till stor del utfyllnadsmassor. Hertsöfältet är huvudsakligen ett område med brukad skog som genom det moderna skogsbruket saknar naturvärden.

Inom planområdets mark är naturvärden främst knutna till strandlövskogarna. Strandlövskogarna på Hertsöfältet och även på Svartön vid Gräsörenbron har en naturlig variation och god tillgång på döende och död ved och har betydelse för den biologiska mångfalden, vilket inte minst observerats beträffande hackspettfaunan. Vid Gräsörenbron har stråket för infrastruktur redan breddats (kanske behövs ytterligare någon breddning för en bredare bro samt ledningar). Principen bör för större delen av arealen vara att strandlövskogarna med marginal bevaras. Därvid undviks även byggnation i en zon där översvämningsrisken är störst.

Förslagen i planen är bra.

Naturstråk Svartön

Synpunkter: Bra utpekat område med naturmark, för att freda strandlinjen längs Hertsöfjärden med 30 – 50 m naturstråk för att bevara biologiska mångfalden. Viktigt också som skrivs om det blir aktuellt att korsa stråket med ledningar att minimera markanspråket.

Synpunkter: Här finns konflikt med förslaget att bygga ny väg på fyllnadsmassor i vattenområdet längs Svartöns norra strand.

Undvik alternativet Strandvägen längs Svartöns norra strand – vi förespråkar Huvudgatan alternativ 1.

Naturstråk Hertsöfältet

Synpunkter: Bra inriktning att strandlinjen längs Hertsöfjärden fredas från exploatering till förmån för biologiska mångfalden, och bra inriktning att ett stråk så brett som 200 – 400 meter från Hertsöfjärden upp mot Gamla Lövskärsvägen fredas, liksom ett 150 m brett naturstråk Ö om Gräsörenbron, samt att naturstråket bildar buffert mot Kalvholmens naturreservat.

I bilagan om Kumulativa effekter på naturvård läggs ett antal förslag fram på konstruktiva insatser vid planering och genomförande, särskilt i avsnittet skyddsåtgärder.

Några punkter där som vi vill understryka är följande

- Planlägg strandnära områden på Hertsöfältet som naturmark
- Behåll övriga naturvärdesbiotoper och grönstruktur så långt möjligt
- Undvik påverkan på lekmiljöer för groddjur
- Minimera störningar på grönstruktur och Hertsöfjärden

(kanalisera/bullerskydda särskilt viktiga delar)

- Skapa säkra passager för utter, groddjur och andra smådjur
- Markförlägg eller kollisionssäkra ledningar nära Hertsöfjärden

Och vi har dessutom ett konkret tillägg:

Utter, som har en kontinuerlig förekomst i området, behöver en hylla (faunapassage – utterpassage) för att passera under Gräsörenbron för att den inte ska som nu korsa vägen till bron upprepade gånger inom ett par dygn, där allt mer biltrafik kan bli en dödsfälla. Det kan utgöras av en hylla av betong, sten eller trä, för att möjliggöra förflyttning över överfallsdammen. Uttern undviker uppenbarligen att glida i vattnet över dammkanten. I motsatt riktning, uppför den hårda kanten med det fallande vattnet är passage uppenbart omöjlig.

Detta moderna industriområde bör utformas rent och snyggt med planteringar av träd och annan vegetation. Vi tillstyrker de förslag som finns i planprogrammet och tänker att de även kan utvecklas.

Detta är av stor vikt med tanke på att industriområdet kommer att vara ett världsledande exempel på miljömässig industriomställning med mycket studiebesök och publicitet.

Även industriområdet ska vara en del av attraktiv "industri stadsmiljö".

3. Utbyggd järnväg är avgörande

I planprogrammet framhålls att det krävs goda förbindelser med omvärlden:

”Om Luleå bangård och kringliggande järnvägssystem inte byggs ut enligt samordnade tidsplaner innebär det stora negativa konsekvenser för utvecklingen av Luleå hamn och Luleå industripark men det påverkar också de industrisatsningar som sker i övriga regionen” ”Ett driftsäkert järnvägsnät inom industriparken med direkt anslutning till Luleå bangård och vidare ut mot Malmbanan är en förutsättning”

Vi delar den uppfattningen helt.

Vidare slår planprogrammet fast att:

”Vägnätet är ett komplement till järnvägen samtidigt som det möjliggör för hållbara personresor. Kollektivtrafiken är, tillsammans med gång- och cykeltrafiken, ett prioriterat färdssätt så långt det är möjligt.”

Det är ett utomordentligt viktigt konstaterande att vägnätet inte är den primära transportleden utan ett komplement till järnvägen! Järnvägen har redan helt elektrifierade transporter och eldriften baseras i ett hållbart samhälle helt på förnybar energi. Järnvägen kan också stå för de tunga godstransporterna till industriparken som inte är önskvärda på vägnätet, och även samlade transporter av farligt gods med ändamålsenliga förbättringar av säkerheten för dessa.

Planprogrammet konstaterar att ”En utbyggd järnvägsanläggning möjliggör effektiva flöden och att större del av godstransporterna kan transporteras hållbart och därmed bidra till lokala och nationella miljömål.”

Vidare:

- Hög driftsäkerhet i hela järnvägssystemet ska prioriteras.
- Elektrifierat dubbelspår mellan Luleå hamn och Luleå bangård ska eftersträvas.

Vi instämmer, och poängterar att det är viktigt att så stor andel av godset som möjligt transporteras på järnväg. Järnvägen bör byggas ut så att dessa behov möts. Vi förutsätter att all växling/rangering kommer att göras med eldrivna lok.

4. Konstruktiv vägplan UTAN Norrleden

Planprogrammet säger att ”Svartövägen ska vara primär tillfartsled till industriparken.”

Vidare: ”Riksintresse för anslutande vägar till hamnen (Bodenvägen, Svartövägen och Uddebovägen) ska beaktas vid utveckling av övrigt vägnät”

Vi är positiva till den inriktningen – både på kort och permanent lång sikt!

Svartövägen är flerfilig men behöver anpassas till den rest av tunga transporter som inte kan skötas på järnväg utan kräver lastbil. Rondeller och andra hinder mot smidig industritrafik bör tas bort eller anpassas. Svartövägen bör utvecklas fysiskt för att

minimera buller och andra störningar vid näraliggande bostadsområden. Bullerplank, jordvallar med buskplanteringar eller täta granridåer/alléer kan vara några möjligheter, eller andra kompensatoriska åtgärder för boende.

Svartöleden är principiellt överdimensionerad och bör nyttjas och stärkas permanent för trafik till industriparken.

För genomfartsled inom industriparken på Svartön och vidare över Gräsörenbron för sammanlänkning med Hertsöfältet delar vi uppfattningen att Gata nivå 1 i planprogrammet ska användas. Alternativet Strandvägen är på flera sätt olämpligt.

Planprogrammet beskriver: "Alternativet Strandvägen innebär en dragning av ny väg mellan Gräsörenbron och Uddebovägen, längs den norra stranden, för att skapa en sammanhängande genomfartsled. För att minimera intrång på befintliga industrifastigheter medför alternativet en utfyllnad av Hertsöfjärden. Placeringen bedöms som tekniskt svår, ekonomiskt kostsam och inte optimal"

Vi ser dessutom en risk att arbetet med att schakta ut fyllnadsmassor i Hertsöfjärden i oklar omfattning kan sätta i rörelse bottenslam från de historiska industriutsläpp i fjärden som redan klassas som miljöfara. Dessutom undrar vi om inte ett sådant ingrepp skulle kräva en vattendom? Vår uppmaning är alltså att hålla fast vid Huvudgata nivå 1 som följer dagens sträckning av Uddebovägen fram till Gräsörenvägen.

*"Norrleden utreds och planeras som koppling mellan Luleå hamn och väg E4"
Planprogrammet omfattar inte Norrleden. Norrleden är endast en idé om en vägförbindelse i en avlägsen framtid, det finns ingen plan för Norrleden och ingen finansiering vare sig hos Trafikverket eller hos kommunen. Ändå används planprogrammet för att flitigt argumentera för Norrleden, och det riskerar göra utvecklingen av Luleå industripark beroende av en Norrled, vars tillkomst är osäker.*

Det är viktigt att trafik ska kunna smidigt komma från Svartöleden-Uddebovägen och nå Hertsöfältet via Gräsörenbron under den första tiden då vi vet att ingen Norrled finns, och vidare permanent utan att någon Norrled byggs.

Det finns flera starka skäl till att stoppa alla förväntningar och planer på att bygga Norrleden:

- Norrleden skulle bryta genom centrala delen av det skyddade området Ormberget – Hertsölandets naturreservat som redan drabbats hårt av kraftledningsgator som inte utgör en barriär av hårdgjord mark. Därvid skulle den breda vägen skada den värdefulla strandlövskogsbiotopen söder om sundet vid Revelsudden, samt bli en barriär mot friluftslivets vandringsvägar till Hertsöträsket, både leden från Ormberget och anslutningen från Hertsö bostadsområde. Norrleden skulle vara en bullerkälla nära intill

det populära Hertsöträsket och störa upplevelsen av tystnad och naturens lågmälda ljud.

- Norrleden skulle innebära en mycket stor kostnad, vars omfattning ingen vet, men en siffra på 1,7 miljarder kronor har nämnts, som inte Trafikverket bekostar, och som skulle vara en kraftig belastning på kommunens ekonomi.

- Norrleden skulle innebära en ofantlig åtgång av naturresurser i form av vägfyllnadsmassor och annat material vilket inte faller inom konceptet grön omställning eftersom det redan finns väg och järnväg som kan användas.

- Norrleden följer mönstret att bygga nya trafikleder som forskning upprepat visat att det leder till ökad trafik totalt, och i förlängningen ytterligare krav på nya vägar. Det är extra stötande att denna linje drivs på under rådande klimathot och behov att minska och effektivisera energianvändningen. Återigen ser vi att Norrleden står i kontrast mot en ekologiskt hållbar grön omställning.

Verksamheter i Luleå industripark kommer att pågå i många år utan att Norrleden finns. Bättre se till att befintliga transportlösningar fungerar permanent, och inte bygga Norrleden.

5. Betydelsen av kollektivtrafik, cykel och gång för att minimera personbilsresor

Planprogrammet slår fast att: "Utesluts hållbara resor så som kollektivtrafik, och förbättras inte förbindelserna för gång- och cykel, uppnås inte kommunala strategier och mål. Att utesluta hållbara resor bör därför inte vara förenligt med dessa satsningar."

Vi tillstyrker detta men efterlyser tydligare och starkare skrivningar.

Vägnätet möjliggör dessvärre också åtskilliga ohållbara personresor. Planprogrammet har en alltför svag skrivning om hur ohållbara personresor ska minskas. Bra att kollektivtrafik, cykel och gång är prioriterat färdssätt, men hur ska kollektivtrafik, cykel och gång prioriteras före personbilstransporter?

Några konkreta lösningar som bör läggas till i planen är att cykelvägarna ska vara av hög kvalitet för att vara attraktiva, inga potthål o.d. och ska tidigt hållas helt rensopade från snö (ta del av hur detta lösts i Umeå) vilket är av betydelse för både vanlig cykeltrafik och elcyklar, och att kollektivtrafiken behöver ha täta turer och anpassning till arbetstider. (Ta del av erfarenheter från andra städer, t.ex. Uppsala och Trondheim)

Planprogrammet utmålar en hög ambition för att minska privatbilismen och satsa på kollektivtrafik och cykling, men när kommunens planchef kommenterar förväntad trafiksituation efter utbyggnaden av industriparken i dagspressen (Norrbottenskuriren 2026-02-17) utgår han ändå från en omfattande personbilstrafik till och från industriområdet. I artikeln framgår en förväntan att just personbilstrafiken kommer att orsaka flaskhalsar i trafikflödet. Det visar på brister i ambitionen, eller i avsikterna, eller i

tilltron till förmågan att reducera omfattande personbilstrafik. Detta föranleder oss att föreslå tydligare åtgärder mot personbilstrafik i industriområdet:

- Förbjud privat personbilstrafik inom hela Luleå industripark
- Upprätta kontinuerlig avgiftsfri skyttelbusstrafik till alla arbetsplatser inom området.
- Länstrafik/Lokalbussar med hög turtäthet fram till skyttelbussars startpunkt.
- Om nödvändigt, anlägg en medelstor parkeringsplats med skyttelbussstation invid korsningen Svartövägen - Örnäsvägen för pendlare från landsbygden som saknar kollektivtrafik.

Utred vilka åtgärder som kan genomföras för att kollektivtrafik, cykel och gång ska användas framför privatbil till verksamheterna.

”Gång- och cykelinfrastruktur inom industriparken behöver planeras i nära samverkan med verksamheterna inom området.”

Ställ villkor på verksamheterna att medverka till att funktionell gång- och cykelinfrastruktur dras och att tillräcklig mark avsätts för detta.

”Gång och cykel från Hertsöfältet. Kopplingen innebär en förlängning av befintligt gång- och cykelstråk från Hertsön, via Hertsöfältet och skapar förutsättningar för ett gent, trafikseparerat cykelstråk”.

Vore det inte betydligt mer gent att använda Gamla Lövskärsvägen som cykelstråk från Hertsö bostadsområde via Hertsöfältet till Svartön?

Fortsatt planering gång- och cykelstråk

Ställ villkor på verksamheterna att medverka.

6. Grön industriomställning kräver grön energi i området

Grunden för att utveckla Luleå industripark är den gröna industriomställningen. Det behöver därför prägla planen i alla avseenden och tydligt framgå i det som görs.

På Svartön finns stora arealer outnyttjade markytor och stora tak. I planprogrammet, och i kommande detaljplaner och avtal med företag som etableras behöver dispositioner göras för att etablera anläggningar för förnybar energi. Vindkraftverk med höjd som är tillåtlig bör ingå, och i synnerhet finns plats för solcellsanläggningar både på mark, stora tak och andra tekniska strukturer. Självfallet kommer inte dessa anläggningar att kunna tillgodose huvuddelen av industriparkens totala energibehov, men anläggningarna kan, givet de stora arealerna, bidra med energi i en betydande omfattning. Dessutom kommer anläggningarna att ha en pedagogisk funktion i sammanhanget, inte minst vid marknadsföringen internationellt och vid studiebesök och presentationer.

Vi ser ett PR-värde i att både nettoproducera egen energi och att visualisera den gröna energin i området.

7. Avveckla tidigare anläggningar som koksverk, masugn, oljehamn

Området som berörs av planprogrammet har efterhand många f.d. verksamheter som kommer att avvecklas. Det gäller SSAB av idag inklusive koksverk och masugn, merparten av oljehamn/oljelager med mera. Det behövs en översyn av hur denna storskaliga utrivning och sanering ska genomföras – efter att dessa verksamheter onyttiggjorts. Mark kommer som framsida och pluspost att frigöras.

I takt med att fossila bränslena avvecklas, kommer oljecisterner nedmonteras/rivas. Vem har det ekonomiska och praktiska ansvaret för det? Detta berörs inte i planprogrammet.

8. Hantering av rivningsavfall

Förändringarna inom planprogramområdet kommer att ge upphov till ofantliga mängder av rivningsavfall.

- Stora kvantiteter stål att återvinna
- Likaså stora kvantiteter betong att återvinna

För en inriktning på hållbarhet och cirkularitet behöver återvinningen av dessa mängder av material behandlas i planprogrammet.

9. Recipientpåverkan

De berörda fjärdarna vid planprogramområdet (Yttre Lulefjärden, Inre Hertsöfjärden, Sörbrändöfjärden, Sandöfjärden och fjärden vid Harrbäcken) tar emot, och kommer att ta emot vatten från Luleå industripark:

- Processvatten – behandlas i miljötillstånd för respektive verksamhet.
- Dagvatten - innehåller mycket stoft som idag landar på marken, lagras i snö och infiltrerar i permeabel mark eller avrinner till närbeläget ytvatten.
- Santärt vatten avleds till det kommunala avloppsnätet.

Vi anser att det är viktigt att fånga upp dagvattenbundna partiklar i sedimentationsdammar alternativt med avancerad teknik för partikelavskiljning (innehåller mkt metaller) så att utgående vatten är partikelfritt.

”Om dagens förutsättningar gällande Inre Hertsöfjärden ändras när befintligt stålverk avvecklas krävs utredning som visar på konsekvenser för naturmiljöer och arter, vattenstatus, möjlighet till rekreation, landskapsbild mm.”

Som noterats i kapitel 2 om Naturmark och skyddet för arter och viktiga biotoper, så utvecklas i vattnet som på botten har avlagringar från lång tids industriutsläpp vattenlevande insekter och andra leddjur, vilka äts av fiskar och fåglar, och fiskarna äts i

sin tur av skrakar, doppingar och även fiskgjuse, havsörn och utter. På stränderna finns varningsskyltar mot fiske, som varslar om problemet. När ska detta åtgärdas?

Att tidigare synder lämnas som icke åtgärdade i samband med denna planerade nyexpansion av industriell verksamhet vore olyckligt. Om så är fallet bör en separat utredning initieras för att framta dagsläge och därefter genomförandeprogram, angående lämpliga åtgärder för att hantera de giftiga avlagringar som efter historiska näringsverksamheter (nu ofta nedlagda eller icke fysiskt existerande) återfinns i bland annat Hertsöfjärdens bottensediment.

För beredningsgruppen:

Lars Andersson,

Lövgatan 4

973 31 Luleå

larsansgpost@gmail.com

076 - 789 59 64

Kretsordförande:

Lotta Lindgren

Mejladress: lotta@lottalindgren.se