



*Inför
ansökan
om tillstånd
för vatten-
verksamhet*

SAMRÅDSHANDLING

*Vattenverksamhet på fastigheterna
Hörnett 51:8 & 51:12 i Örnsköldsviks
kommun, Västernorrlands län*

Verksamhetsutövare

Hörneborgs hamn AB

Sjögatan 4
891 60 Örnsköldsvik

Organisationsnummer: 556746-9274

Christer Ögren (VD)
christer.ogren@ovikshamn.se, 070-371 07 63

Konsult

Ecogain AB

Västra Norrlandsgatan 10 D
903 27 UMEÅ

Organisationsnummer: 556761-6668

Kristina Johansson
kristina.johansson@ecogain.se, 010-405 91 28

Dokumentuppgifter

Namn: Inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Samrådsunderlag Vattenverksamhet på fastigheterna Hörnett 51:8 & 51:12, Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län.

Upprättad av: Ecogain AB

Granskad av: Åsa Karlberg

Godkänd av: Christer Ögren

För bakgrundskartor gäller © Lantmäteriet. Övrig geografisk information kommer från: länsstyrelsen och Naturvårdsverket.

OM SAMRÅDSHANDLINGEN

Detta samrådsunderlag har utarbetats som underlag för avgränsningssamråd inför Hörneborgs hamn

AB:s ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet på fastigheterna Hörnett 51:8 & 51:12 i Hörneborgs hamn, Örnsköldsviks kommun, Väster-norrlands län.

Ett avgränsningssamråd ska följa bestämmelserna i 6 kapitlet 29–32 §§ miljöbalken och samråd ska genomföras med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten.

Ett samrådsunderlag är inte att förväxla med en miljökonsekvensbeskrivning som tas fram i ett senare skede av tillståndprocessen. Samrådets syfte är att informera myndigheter och enskilda om den planerade verksamheten och att på ett övergripande plan redogöra för de miljöeffekter som verksamheten bedöms kunna ge upphov till, medan kommande miljökonsekvensbeskrivning utreder de väsentliga miljöeffekterna vidare. Avgränsningssamrådet ska säkerställa att miljökonsekvensbeskrivningen får en lämplig omfattning och detaljeringsgrad.

Medverkande personer:

Kristina Johansson – projektledare. Senior konsult med över tjugo års erfarenhet av olika branschers tillståndsprövningar och samrådsprocesser enligt miljöbalken.

Ida Pettersson – utredare. Naturgeograf med flera års erfarenhet av tillståndsprövningar och samrådsprocesser enligt miljöbalken. God kunskap och erfarenhet inom miljöbedömningar.

Sofia Lidfalk – utredare. Miljöjurist med över tio års erfarenhet från olika juridiska branscher, både privat, kommunal och statlig. Samtliga är verksamma vid Ecogain AB.

Åsa Karlberg – kvalitetsgranskare. Affärsområdeschef och senior konsult med drygt 20 års erfarenhet av tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

Samtliga är verksamma vid Ecogain AB.

INNEHÅLL

| | |
|----------------------------------------------------------|-----------|
| 1. INLEDNING..... | 5 |
| 1.1 Bakgrund..... | 5 |
| 1.2 Gällande lagstiftning | 7 |
| 1.3 Administrativa uppgifter | 9 |
| 2. LOKALISERINGS OCH PLANERAD VERKSAMHET..... | 10 |
| 2.1 Lokaliseringsalternativ | 10 |
| 2.2 Val av teknik | 12 |
| 2.3 Planerad verksamhet | 13 |
| 3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRVÄNTADE MILJÖEFFEKTER.. | 16 |
| 3.1 Havsmiljö och sediment | 16 |
| 3.2 Naturmiljö | 18 |
| 3.3 Friluftsliv..... | 21 |
| 3.4 Markanvändning i närområdet | 21 |
| 3.5 Planförhållanden | 22 |
| 3.6 Ljud | 22 |
| 3.7 Transporter..... | 22 |
| 3.8 Risk och säkerhet..... | 23 |
| 4. FORTSATT ARBETE | 24 |
| 4.1 Miljökonsekvensbeskrivning..... | 24 |
| 4.2 Tidplan..... | 24 |
| 5. REFERENSER | 25 |



1. INLEDNING

Kapitlet ger en introduktion till Hörneborgs hamn AB och den verksamhet som planeras. Vidare redovisas gällande lagstiftning, tillståndsprocessens olika steg och samrådsförfarandet.

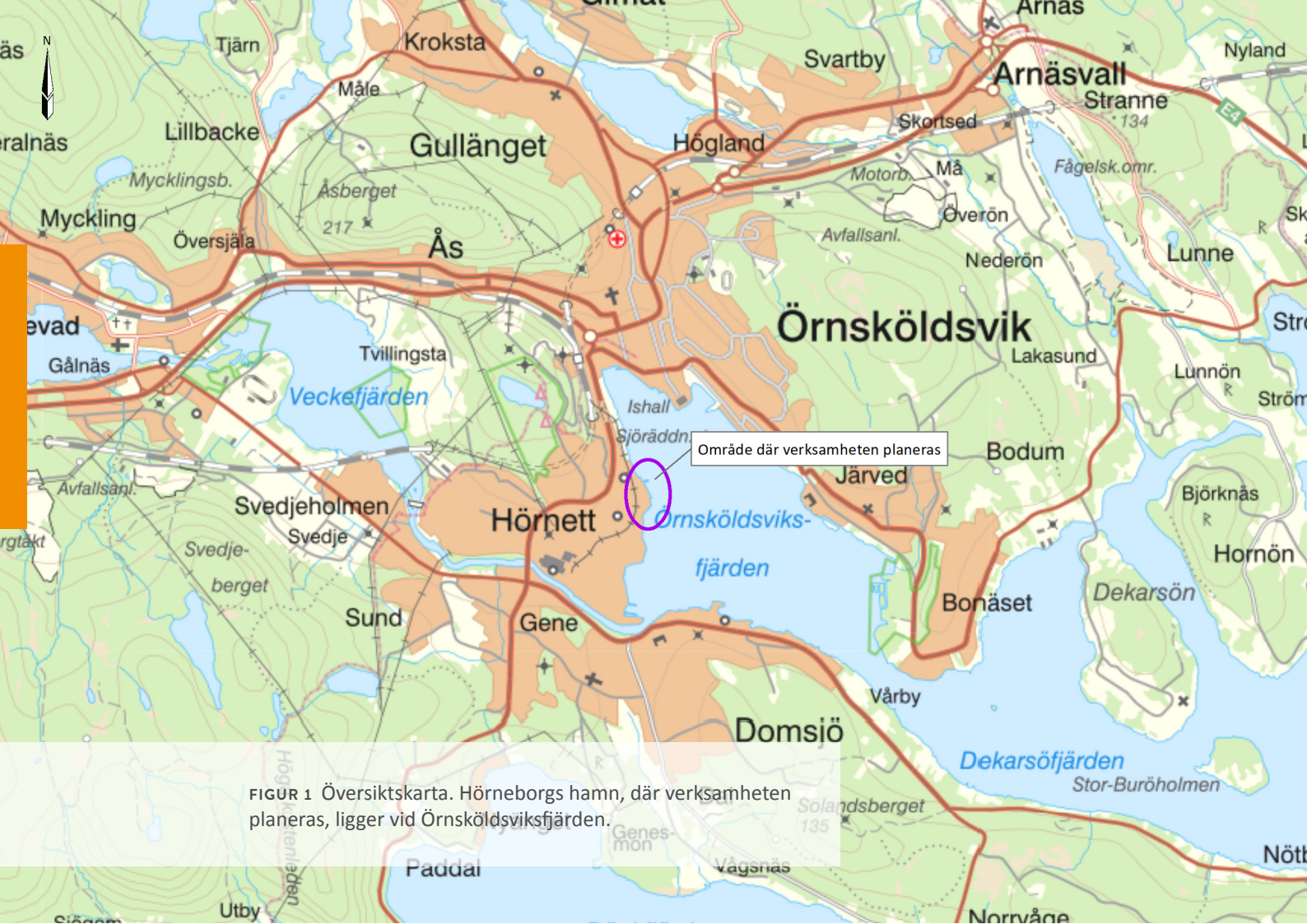
1.1 Bakgrund

Hörneborgs Hamn AB som ägs av det kommunala bolaget Örnsköldsviks Hamn och Logistik avser att söka tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken för kajförlängning vid Hörneborgs hamn i Örnsköldsvik, Västernorrland län, se figur 1. Verksamheten planeras på bolagets fastigheter Hörnett 51:8 & 51:12. Bolaget har rådighet över berört vattenområde.

Den sökta verksamheten är en del i den nationella Godstransportstrategin, som syftar till kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. De insatser som pekas ut i strategin föreslås av regeringen och syftar till att stärka näringslivets konkurrenskraft, främja transporteffektivitet samt främja överflyttning av gods till sjöfart och järnväg. Det är en viktig del i att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och omställningen av transportsektorn är nödvändig för att bryta fossilberoendet, minska utsläppen och minimera negativ miljöpåverkan.

Örnsköldsviks kommun har genomfört en omfattande utredning avseende Infrastruktur för framtidens godstransporter (IFG). En väl fungerande hamn är en förutsättning för den framtida utvecklingen av kommunen och dess näringsliv. Studien visar att en upprustning av Hörneborgs Hamn är ett avgörande vägval i den utvecklingen och prioriterat av Örnsköldsviks kommun och dess strävan att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld, enligt Agenda 2030.

Befintlig kaj planeras att förlängas med 100 meter för att tillgodose behovet av en modern allmän hamn som näringslivet så väl behöver. Om utbyggnaden inte sker vid Hörneborgs Hamn kommer framtida utlastning från en allmän hamn i Örnsköldsvik att begränsas då den nuvarande godshamnen inne i Öviksfjärden (Domsjö kaj) har begränsad ekonomisk livslängd utifrån kapacitet, skick och fartygsdjup. Att förlänga kajen i Hörneborgs hamn skulle ge kapacitet att ta in större fartyg än vad som ges möjlighet till



hamnen idag, vilket gynnar industrin som helhet då det ger en möjlighet att maximera transporterna.

Hörneborgs Hamn är i dagsläget i stort behov av upprustning. Den befintliga piren behöver rivras och kajen rustas för att ta emot fartyg som är större, både vad gäller längd och djupgående. Hamnen behöver även anpassas efter den eftersträvade omställning av transporter på väg till transporter via sjöfart och i den anpassningen utgör kapaciteten att ta emot större fartyg en viktig del. Då detta är flera kostsamma och omfattande åtgärder, samtidigt som behoven att kunna ta emot större fartyg är mycket stora, har ett inriktningsbeslut tagits där man avser att i ett första skede förlänga kajen 100 meter, vilket denna ansökan avser.

I kapitel 2 redovisas planerad verksamhet mer i detalj och i kapitel 3 beskrivs miljöförhållanden.



1.2 Gällande lagstiftning

Den planerade verksamheten omfattas av 11 kap. 9 § miljöbalken¹ (MB), som enligt 6 § 1 st. 1 p. miljöbedömningsförordningen² (MBF), alltid ska antas medföra en betydande miljöpåverkan. Mot bakgrund av detta har inget undersökningssamråd enligt 6 kap. 24–25 §§ MB genomförts.

För verksamheter som omfattas av 6 § 1 st. MBF ska ett avgränsningssamråd genomföras. Samråd ska enligt 6 kap. 29 § MB ske beträffande verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Avgränsningssamrådet ska enligt 6 kap. 30 § MB ske med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten eller åtgärden. Den som avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden ska se till att de som ingår i samrådsgruppen men som inte tidigare har fått ett samrådsunderlag kan ta del av samrådsunderlaget.

Avgränsningssamrådet ska enligt 6 kap. 31 § MB påbörjas och samrådsunderlaget lämnas i så god tid att det ger utrymme för ett meningsfullt samråd innan verksamhetsutövaren utformar miljökonsekvensbeskrivningen och den slutliga tillståndsansökan.

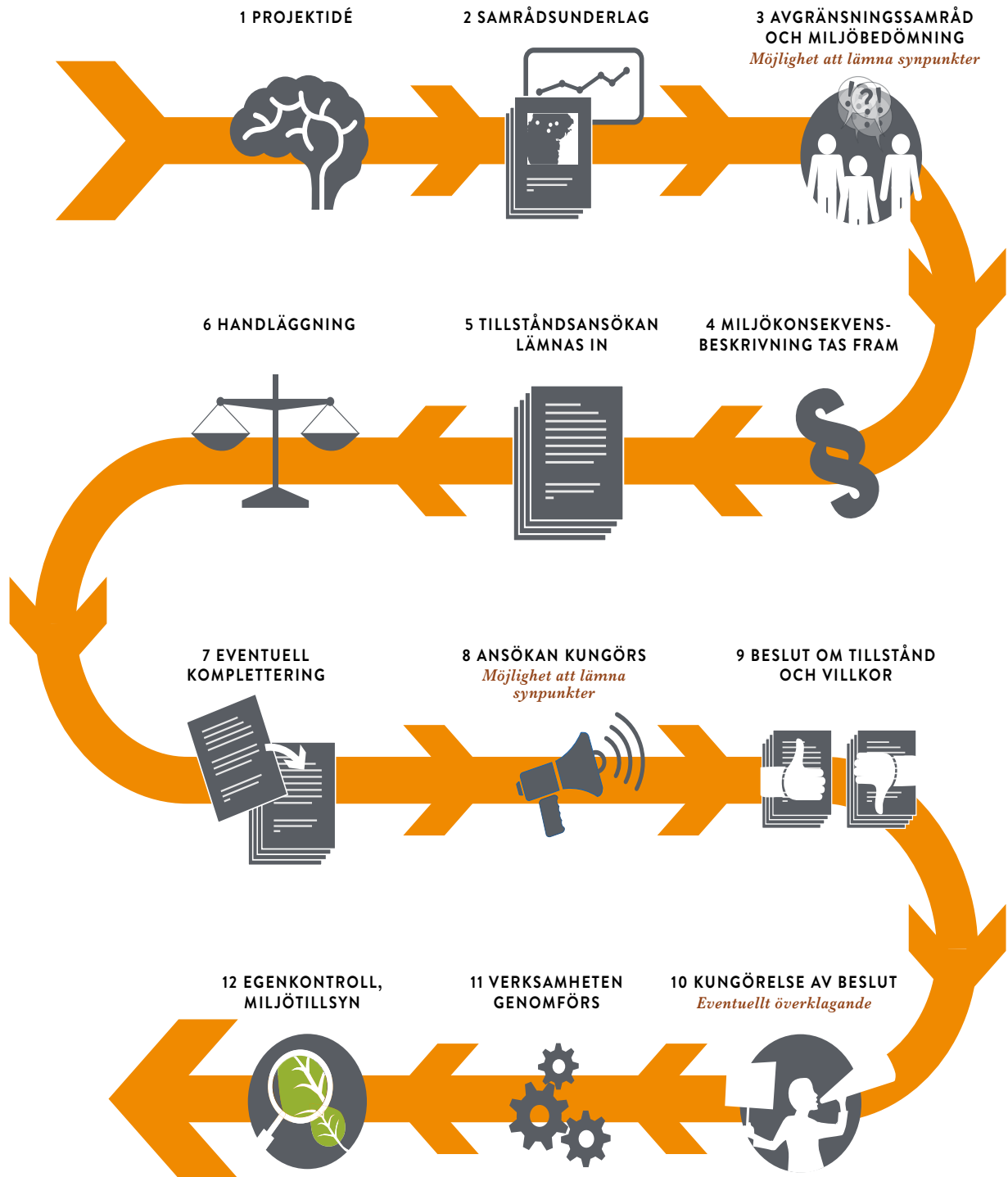
Länsstyrelsen ska under avgränsningssamrådet i enlighet med 6 kap. 32 § MB verka för att innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen får den omfattning och detaljeringsgrad som behövs för tillståndsprövningen.

En specifik miljöbedömning ska genomföras enligt 6 kap. 20 § MB. En specifik miljöbedömning innebär, enligt 6 kap. 28 § MB, att verksamhetsutövaren samråder om hur miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas, identifieras, bedöms och dokumenteras den planerade verksamhetens miljöeffekter i miljökonsekvensbeskrivningen och ger in miljökonsekvensbeskrivningen till prövningsmyndigheten tillsammans med tillståndsansökan.

Tillståndprocessens olika steg redovisas schematiskt i figur 2.

¹ Miljöbalken (1998:808)

² Miljöbedömningsförordningen (2017:966)



FIGUR 2 Schematisk bild av tillståndprocessen



Detta samrådsunderlag har utarbetats som underlag för avgränsningssamråd inför ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för Hörneborgs hamns ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet på fastigheten Hörnett 51:8 & 51:12 i Örnsköldsviks kommun. Avgränsningssamrådet kommer att följa bestämmelserna i 6 kap. 29–32 §§ MB och samråd ska genomföras med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten.

1.3 Administrativa uppgifter

I tabell 1 redogörs för de administrativa uppgifter som ligger till grund för detta samrådsunderlag.

TABELL 1. Administrativa uppgifter

| | |
|----------------------|------------------------------------------------|
| Verksamhetsutövare | Hörneborgs hamn AB |
| Postadress | Sjögatan 4, 891 60 Örnsköldsvik |
| Kontaktperson | Christer Ögren (VD Öviks Hamn och Logistik AB) |
| Telefon | 070 – 371 07 63 |
| E-postadress | christer.ogren@ovikshamn.se |
| Organisationsnummer | 556746-9274 |
| Fastighetsbeteckning | Hörnett 51:8 & 51:12 |
| Fastighetsägare | Örnsköldsviks hamn |
| Kommun, län | Örnsköldsvik, Västernorrland |
| Verksamhetskoder | 63:10 |
| Tillståndsplikt | B |
| Tillsynsmyndighet | Länsstyrelsen i Västernorrlands län |



2. LOKALISERINGS OCH PLANERAD VERKSAMHET

Detta kapitel redovisar inledningsvis hur lokalisering och teknik av planerad verksamhet har valts. Vidare redogörs för den planerade verksamheten.

2.1 Lokaliseringsalternativ

Örnsköldsviks Hamn och logistik driver verksamhet i åtta olika hamnar; Domsjö kaj, Alfredshem, Hörneborg, Shellpiren, Stadskajen, Framnäckajen, Oljehamnen och i Köpmanholmen, se figur 3. Att bedriva verksamhet på flertalet platser innebär stora underhållskostnader och kommunen har en målsättning att på sikt koncentrera och utvidga hamnverksamheten i Hörneborg och eventuellt avveckla verksamheten vid några hamnar.

År 2016 gjordes en översyn av hamnverksamhet med syftet att analysera möjligheterna till effektivisering av den bland annat genom koncentration till färre hamnanläggningar. Utredningen kom fram till att Hörneborgshamnen, som redan idag är den mest trafikerade hamnen, har god potential att utvecklas ytterligare för att tillgodose industrins ökade transportbehov. Fördelarna med Hörneborgshamnen är flera med sitt öppna läge i Öviksfjärden, närhet till fabrikena Domsjö fabriker, SEKAB och Nouryon, anslutning till elektrifierat industrispår, möjlighet till utbyggnad av kaj samt lagringsytor och potential att möjliggöra containerhantering.

Även Domsjö kaj har varit ett lokaliseringsalternativ i satsningen på utvecklad hamnverksamhet. Från Domsjö kaj exporteras främst sågade och hyv-lade trävaror från intilliggande Högländssågen. Fördelarna med Domsjö kaj är närheten till Högländssågen men nackdelar är ett litet vattendjup, trång passage vid anlop, stora renoveringsbehov av kaj samt ingen förbindelse med järnväg. Närheten till Moälvens mynning gör det svårt att hålla djupet i hamnen och det finns behov av muddring. Domsjö kaj planeras därför att stängas.

Ojlehamnen, Shellkajen och Alfredshemskajen hanterar främst flytande bulk och deras struktur och läge har gjort att de inte varit alternativ för utvecklad



FIGUR 3 Lokalisering av de åtta hamnar där Örnsköldsviks hamn och logistik driver verksamhet.

hamnverksamhet såsom planeras i Hörneborg. Alfredshemskajen planeras på sikt att stängas.

Stadskajen och Framnaskajen ligger i centrala delarna av staden och utveckling av de hamnarna med industrigods skulle inkräkta på stadsrum och boendemiljöer.

Köpmanholmens hamn är geografiskt separerad från de övriga hamnarna. Hamnen har ingen förbindelse med järnväg och har ingen koppling till industri med kontinuerliga transportbehov. Hamnen är inget alternativ för utveckling.

Örnsköldsviks kommun har genomfört en omfattande utredning avseende Infrastruktur (IFG). Utredningen presenterades 2019 och visar tydligt att en väl fungerande hamn är en förutsättning för den framtida utvecklingen av kommunen och dess näringsliv. Studien visar att en upprustning av Hörneborgs Hamn är ett avgörande val i den utvecklingen.



2.2 Val av teknik

Olika tekniker av kajkonstruktioner har utretts och beskrivs i korthet nedan. Det finns för- och nackdelar med de olika alternativen. Med den geotekniska undersökning som utförts 2021 som utgångspunkt samt med syfte att undvika muddring, har det vid projektering visat på att pålning av kaj är den teknik som är bäst lämpad för aktuellt område i Hörneborgs Hamn. Tekniken är väl beprövad och får ses som den bäst lämpade. Tekniken beskrivs närmre i avsnitt 2.3.

En *spontkaj* består av en spontvägg av stål med en krönbalk av betong. Spontväggen kan utföras som oförankrad eller bakåtförankrad. Sponten kompletteras efter färdig slagning med en krönbalk av betong där kajutrustning kan infästas. Vid en spontkaj fungerar krönbalken dessutom som ett hammarband där laster av jordtryck och pollardrag fördelas till kajens förankringsstag. För att skydda sponten mot förhöjd avrostning i skvalpzonen bör krönbalken avslutas med underkanten minst 0,7 meter. Med undantag för konsolspont bakåtförankras sponten med dragstag som förankras i antingen ankarplattor, ankarbalk eller stag som förankras genom injektering i berg eller jord.

En *däckskaj* utförs med betongdäck grundlagt på pålar, antingen direkt eller via ett balksystem. Som pålar används normalt grova stålrörspålar som efter slagning och/eller vibrering armeras och betongfylls. Pålarna förses som regel med pålsko med bergspets vid slagning ner till berg men kan även vara spets-/mantelburna. Stålrörens diameter varierar normalt mellan 400 till 600 mm och godstjockleken mellan 10 och 15 mm. Vid vattenytan måste hänsyn tas till avrostningshastigheter. Vid krav på lång livslängd förses pålarna med isskydd. Däcket byggs över en slänt som måste vara stabil och motstå erosion. Däcket gjuts på bärande form mellan balkar som är svetsade på pålar, alternativt kan filigranelement användas som form. Däckets bakkant förses med en vertikal vägg/balk som fördelar stötkrafter från fartygen till bakomvarande fyllning samt skyddar mot underspolning i släntens övre del. För upptagande av horisontalkrafter från fartyg och av jordtryck kan dessa kajer förses med snedpålar eller förankringsstag med ankarplattor. Däckskajen förses i framkant med en betongbalk (krönbalk) där kajutrustning kan infästas.



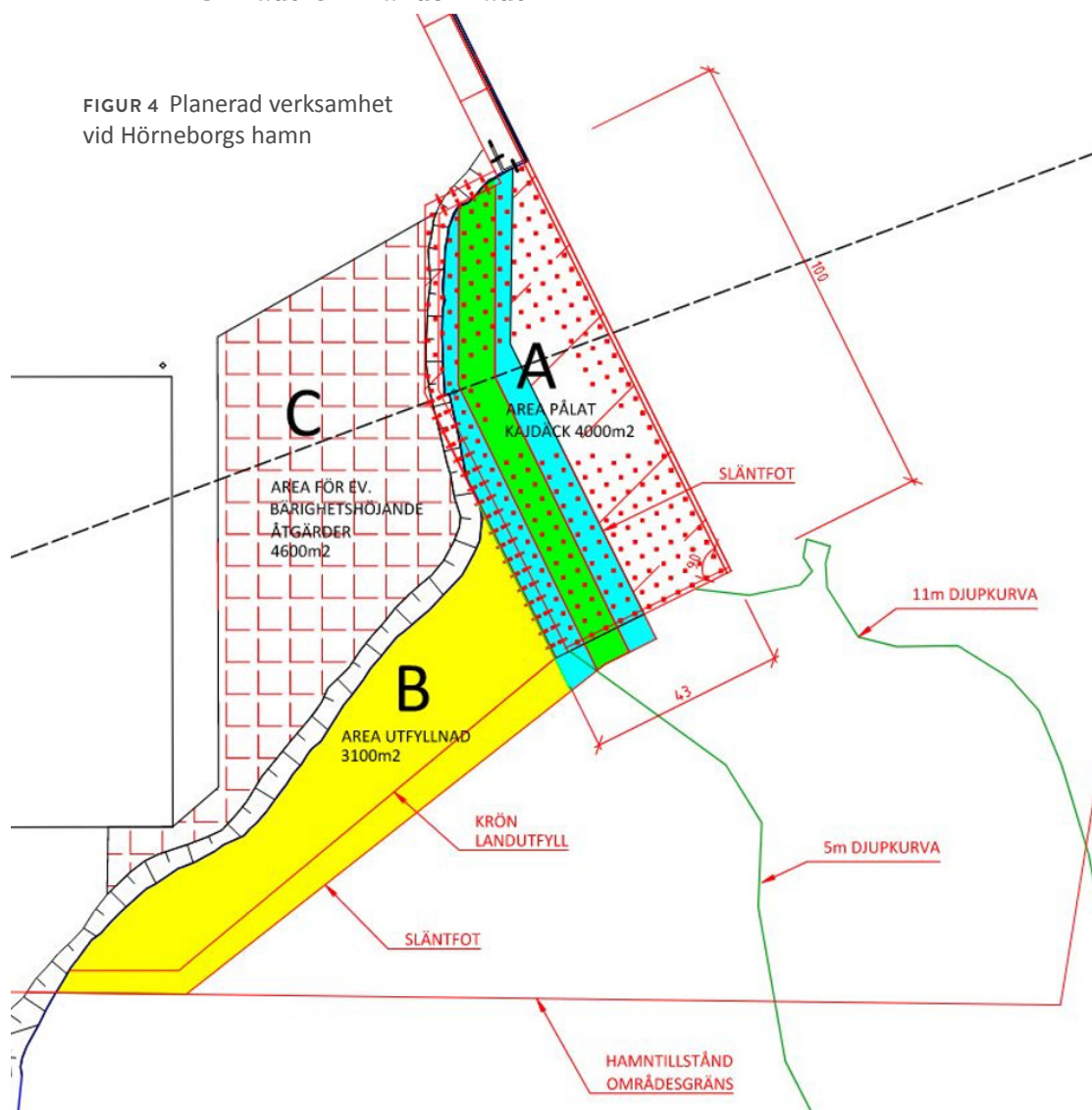
En *kassunkaj* utgörs av kassuner där en kassun är en lådformad konstruktion av betong. Den tillverkas oftast på land och flottas på plats varefter den sänks ner och fylls med något material, till exempel sand eller slagg, som ger konstruktionen tillräcklig stabilitet tack vare gravitationen.

En *stödmurskaj* är en sorts kaj där L-formade stödmurselement används i stället för kassuner. I övrigt är principen densamma.

2.3 Planerad verksamhet

I figur 4 visas en skiss över den planerade verksamheten. Verksamhetsområdet delas in i tre huvudområden:

- Område A – Pålat kajdäck
- Område B – Fyllområde för markstabilisering
- Område C – Landområde





Område A – Pålat kajdäck

Området är totalt 4000 m². Här kommer ett nytt kajdäck att anläggas med hjälp av pålning med öppen konstruktion. Utöver att kajdäcket kommer att anläggas kommer även utfyllnad att ske för att öka markstabiliteten. Utfyllnad sker på en yta av totalt 2000 m² längs den nordöstra sidan av markområden under den pålade kajen, se grön- och cyanmarkerade områden i figur 4.

Det grönmarkerade området (500 m²) kommer att verka som en avskärming av glidyta. Där kommer större fraktioner (600 – 700 mm) att pressas ner till moränen, och fyllas till en höjd som överstiger det befintliga lagret av sand och lösa sediment. Ovanpå de större fraktionerna kommer fyllningen att fortsätta med mindre fraktioner.

I det cyanmarkerade området (1500 m²) kommer fyllning för markstabilitet utföras som undanpressar lösa sedimentlager. Nedanför (öster om) den gröna avskärningen kommer man att fylla med fraktioner för slagna pålar. Ovanför (väster om, mellan strandlinje och grön yta) fyller man och pressar ner stora fraktioner i lösa sediment och borrar pålarna. Släntlutningen i området är 1:1,5.

Område B – Fyllområde för markstabilisering

Området är 3100 m². Den bottenyta som berörs av utfyllnaden har samma area. Inom området, som är gulmarkerat i figur 4, kommer utfyllnad att ske genom att större fraktioner (600 – 700 mm) först pressas ner genom de lösa sedimenten till den fasta botten. Från botten och uppåt kommer sedan storleken på fraktionerna successivt att minska upp till den nivå där kajen ligger idag.

Område C - Landområde

Området är 4600 m². Här kan bärighetshöjande åtgärder komma att utföras lokalt om det visar sig vara nödvändigt efter att provgropar har analyserats. Ytterligare bärighetshöjande åtgärder kan även komma att utföras inom området efter att det tagits i drift.



Etapper för utförandet

Arbete kommer att utföras i tre etapper:

1. I område A och B utförs landutfyllnad simultant. I område C utförs bärighetshöjande åtgärder, om så blir aktuellt.
2. I område A utförs påarbetet.
3. I område A utförs formsättning och gjutning av kajdäcken uppe på pålarna.

Hur lång tid anläggningsskedet kommer att ta är i detta skede svårt att ange och beror bland annat av pågående hamnverksamhet. Uppskattningsvis tar det 6 månader för att utföra pålning och 6 månader för att utföra landfyllnad. Metod, arbetsgång och tidplan kommer att utredas vidare och specificeras i miljökonsekvensbeskrivningen.



3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRVÄNTADE MILJÖEFFEKTER

I detta kapitel redogörs kortfattat för landskapets och samhällets förutsättningar och de förväntade miljöeffekter som den planerade verksamheten bedöms kunna ge upphov till. I kommande arbete med miljökonsekvensbeskrivningen kommer relevanta miljöeffekter att utredas och redovisas mer ingående.

3.1 Havsmiljö och sediment

Örnsköldsviksfjärden är, av Havs- och vattenmyndigheten, en utpekad vattenförekomst (SE631610-184500) som i dagsläget har en måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk ytvattenstatus. Kvalitetsnormen för vattenförekomsten är måttlig ekologisk status 2039 och god kemisk ytvattenstatus. Sedimenten i Örnsköldsviksfjärden är med i Länsstyrelsen Västernorrlands prioriteringslista 2021 för förorenade sediment. Örnsköldsviksfjärdens sediment är klassade enligt riskklass 1A, det vill säga högsta riskklass.

Provfiske genomfördes i Örnsköldsviksfjärden inom Naturvårdsverkets mätkampanj som är ett permanent inslag i verkets nationella marina miljöövervakningsprogram. Fångsten innehöll abborre, braxen, gärs, gös, id, löja, mört, nors, sik, siklöja, strömming och stäm.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR YT- OCH GRUNDVATTEN

Inom ramen för EU:s vattendirektiv (2006/60/EG) har miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten utvecklats. Vidare finns normer för konstgjorda och kraftigt modifierade vattenförekomster (till exempel vattenkraftsdammar). Huvudregeln är att alla vattenförekomster skulle ha uppnått normen om god status till år 2015 och statusen får inte försämrats, dock kan undantag göras. De nuvarande miljökvalitetsnormerna beslutades och kungjordes i december 2016 för perioden 2016–2021. Nu pågår samråd om nya miljökvalitetsnormer för perioden 2021 - 2027. Beslut om dessa kommer att fattas tidigast i december 2021.



I fjärden är fiske med drivnät, drivlinor, förankrade linor och förankrade flytgarn förbjudet. Det är även förbjudet att fånga lax och havsöring under tiden 15/8 - 31/10. Fiske med fast redskap som i någon del är högre än 1,5 meter är också förbjudet.

Sedimenten i Örnsköldsviksfjärden är sedan tidigare undersökta i olika omgångar. Örnsköldsviksfjärden har även ingått i den kartläggning av fiberbankar som utförts 2010–2016 av länsstyrelserna och SGU. Föroreningar i sedimenten har påträffats som avspeglar den industriella historien som finns i området med olika typer av skogs- och trävaruindustri. Vid tidigare utförda metallanalyser på sedimentprov tagna långt ute i fjärden påvisas påverkan från industriverksamhet kring Öviksfjärden där höga metallhalter har uppmätts jämfört med vad som kan betraktats naturligt. Den generella bilden för muddermassor i angränsande område, är att den översta halvmetern är måttligt förorenad av kvicksilver och att måttliga halter av organiska föroreningar förekommer (WSP 2005).

Provtagning av sediment har genomförts i det aktuella området i mars 2021, i syfte att kartlägga vilka föroreningar som förekommer och utbredning i djupled av föroreningar i de område som berörs av pålning och landfyllnad.

Generellt sett består sedimenten av ett 30–50 cm tjockt skikt av lösa sediment av gyttja som överlagrar fastare sediment som utgörs av silt, sand eller lera. Det organiska inslaget är stort och består av bark och träflis i den översta halvmetern.

Både ytliga och djupare liggande sediment har provtagits och analyserats på ackrediterat laboratorium avseende metaller, PAH, klorerade pesticider, PCB, tennorganiska föreningar, metylkviksilver, petroleumprodukter samt dioxiner. Provtagningen har utförts längs den planerade pållinjen och i området utanför den, samt i området för landfyllnad, figur 5.

De ytliga sedimenten är förorenade och innehåller höga halter av kvicksilver, krom, polyaromatiska kolväten (PAH), polyklorerade bifenyl (PCB), dioxin, hexaklorbensen (HCB), tributyltenn (TBT) främst i den översta halvmetern men i vissa provpunkter ner till cirka 1 meter. Generellt sjunker föroreningshalten med djupen och innehåller endast låga föroreningshalter som utgör ingen eller obetydlig till liten avvikelse från bakgrundshalten.



Analysresultaten har utvärderats mot NV 4914 Kust& Hav, HVMFS 2019:25 och SGU rapport 2017:12, organiska miljögifter i sediment.

Området har tidigare utretts 2009 av Sweco med samma resultat av förhöjda halter kvicksilver och organiska föroreningar i den översta halvmeteren av sediment och därefter avklingande halter.

Försiktighetsåtgärder

Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas för att begränsa grumlingen som sker i anläggningsskedet vid pålning och landfyllnad. En skyddsskärm kommer att användas för att minimera risken för grumling utanför arbetsområdet. Under pågående verksamhet ska grumling mätas inom arbetsområdet och utanför i en referenspunkt.

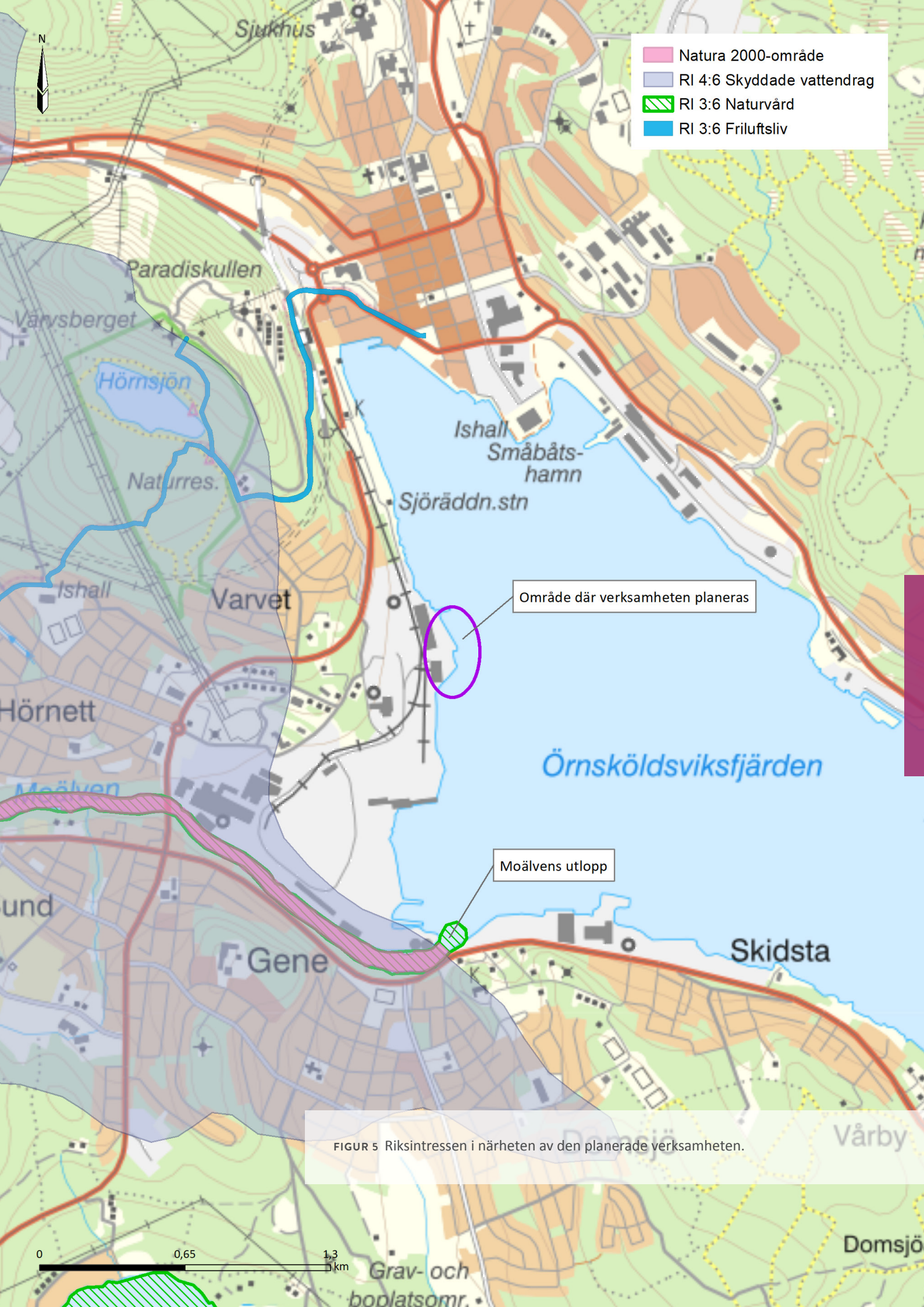
Med vidtagna försiktighetsåtgärder är vår preliminära bedömning att spridning av sediment kan begränsas och därmed inte påverka Örnsköldsviksfjärden negativt.

3.2 Naturmiljö

Hamnen består till största del av hårdgjorda ytor och berör ingen naturlig mark eftersom den är omgiven av industrimark. Det finns inga skyddade eller på annat sätt utpekade naturvärden inom hamnen.

Cirka en kilometer söder om Hörneborgs hamns mynnar Moälven ut i Örnsköldsviksfjärden, se figur 5. Moälven är skyddad som Natura 2000-området enligt Art- och habitatdirektivet. Moälven är en varierad skogsälv som endast till liten del är påverkad av vattenkraftsutbyggnad. Att Moälven är utpekad som Natura 2000-området grundas i förekomsten av arterna stensimpa och utter samt naturtyperna ”Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ” och ”Vattendrag med flytbladsvegetation eller vattenlevande mossor”. Enligt områdets bevarandeplan kan arternas och naturtypernas bevarande hotas av bland annat utsläpp av föroreningar, reglering av vattendragen och verksamheter som orsakar grumling (Länsstyrelsen Västernorrland 2006).

Moälven är även utpekad som riksintresse för naturvård. Avrinningsområdet för Moälven med tillhörande käll- och biflöden är utpekad som riksintresse för skyddade vattendrag.



- Natura 2000-område
- RI 4:6 Skyddade vattendrag
- RI 3:6 Naturvård
- RI 3:6 Friluftsliv

Område där verksamheten planeras

Moälvens utlopp

FIGUR 5 Riksintressen i närheten av den planerade verksamheten.

0 0,65 1,3 km



RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000

Riksintressen är geografiska områden, utpekade för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Område av riksintresse kan syfta till att bevara ett värde eller prioritera ett område för exploatering, men kan också vara utpekade för viss typ av användning; yrkesfiske och rennäring (Boverket 2019).

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden inom hela EU. Dessa områden innehåller arter eller naturtyper som är särskilt skyddsvärda ur ett europeiskt perspektiv (Naturvårdsverket 2019).

Hörneborgs hamn har låtit utföra en utredning av naturmiljö i Hörneborgs hamn (Ecogain 2019). I utredningen konstateras att det inte finns några kända förekomster av rödlistade arter inom hamnen. Utredningen berör även Flodnejonöga, som vid en tidigare samrådsprocess pekats ut som särskilt sårbar av Länsstyrelsen Västernorrland. Arten flodnejonöga har tidigare klassats som nära hotad i Artdatabankens nationella rödlista, men med ökad kunskap om arten har en ändrad klassning utförts till livskraftig. Flodnejonöga är upptagen i bilaga 1 till artskyddsförordningen (2007:845). Exploateringar får därför endast ske på ett sådant sätt att en population inte utsätts för fara. Det finns inga registrerade observationer av flodnejonöga i Örnköldsviksfjärden, men den har hittats i Moälvens biflöden.

Särskild hänsyn till eventuella värden i Moälven bedöms inte vara relevant då eventuella föroreningar inte kan sprida sig uppströms älven. Inte heller för flodnejonöga bedöms åtgärder vara relevanta eftersom arten troligen bara förhåller sig i Örnköldsviksfjärden en kort tid innan vandring uppåt i Moälven.

Påverkan på naturmiljö kan vara både direkt och indirekt. Bestående påverkan av den planerade kajen blir en habitatförlust i utfyllnadsområdet. Den bedöms i detta skede inte påverka de ekologiska förhållanden i recipienten i någon större utsträckning, då området är starkt påverkat av tidigare industriverksamheter och den hamnverksamhet som pågår. I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer det att utredas ifall något skyddat område eller andra naturmiljöer kan komma att påverkas direkt eller indirekt av den planerade verksamheten. Vår preliminära bedömning är att verksamheten inte kommer att medföra negativ påverkan.



3.3 Friluftsliv

Hamnen används endast för hamnverksamhet och är stängd för obehöriga. Verksamhetsområdet berör således inga områden av riksintresse eller andra utpekade värden för friluftslivet. Cirka en kilometer norr om hamnen passerar Höga Kusten-leden, som är av riksintresse för friluftsliv, se figur 5. Mellan Höga Kustenleden och hamnen går bland annat Modovägen. I de inre delarna av Örnköldsviksfjärden finns både gäst- och småbåtshamn. Fjärden trafikeras därför av både stora fartyg och fritidsbåtar.

Påverkan från olika verksamheter på friluftsliv och rekreation kan dels bestå av fysiskt intrång och ianspråktagande av mark, dels av förändrad landskapsbild och därtill ett förändrat upplevelsevärde från omkringliggande områden. Under anläggningsskedet kommer trafiken till hamnen att öka och bullernivån. Efter anläggningsskedet bedöms bullernivåer innehållas inom hamnens tillstånd och trafiken återgå till dagens trafiksituation. Den planerade verksamheten ska utföras inom ett befintligt industriområde och kommer inte att ta några områden som används för friluftslivet i anspråk. Vår preliminära bedömning är därför att verksamheten inte kommer att medföra negativ påverkan på förutsättningarna för friluftsliv i området.

3.4 Markanvändning i närområdet

Närmaste bostadsbebyggelse är belägen cirka 350 meter nordväst det område där verksamheten planeras, i området Varvsberget. Mellan verksamhetsområdet och Varvsberget går en järnväg samt den trafikerade Modovägen. Sydväst om det område där verksamheten planeras finns Domsjö industriområde, med flera stora industrier som Domsjö Fabriker, SEKAB och Nouryon.



3.5 Planförhållanden

I Örnsköldsviks översiktsplan 2012 framhävs att kommunen verkar för en utveckling av den kommunala hamnverksamheten i Örnsköldsvik. Hörneborgs hamn ska successivt utvecklas till en hamn med bra koppling mellan fartyg och järnväg samt mellan fartyg och lastbil. Örnsköldsviks hamn är klassad som riksintresse för kommunikationer av Trafikverket.

Området där verksamheten planeras är detaljplanelagt som industrimark (detaljplanen Treetexfabriken, beteckning: 2284K-P62/0822/1).

3.6 Ljud

Den huvudsakliga bullerkällan vid anläggningsskedet är pålning. Under övrig tid bedöms buller från anläggningsprojektet kunna begränsas enligt Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser.

Riktvärdena är bland annat följande för ekvivalent ljudnivå vid bostäder utomhus (permanent boende och fritidshus):

- Må-fre, 07–19: 60 dBA
- Må-fre, 19–22: 50 dBA
- Lö, sön och helgdag, 07–19: 50 dBA
- Lö, sön och helgdag, 19–22: 45 dBA
- Samtliga nätter, 22–07: 45 dBA

Efter anläggningsskede, under driftskedet, kommer större fartyg att kunna lägga till i hamnen och större maskiner kan komma att användas. För att säkerställa att hamnens villkor för buller innehålls, kommer bullerfrågan att utredas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

3.7 Transporter

I anläggningsskedet kommer behovet av transporter att variera mellan olika etapper. Under etapp 1 när landutfyllnad sker kommer antalet lastbilstransporter med berg till hamnen att vara större. Under de övriga två etapperna bedöms antalet transporter bli betydligt färre.

I driftskedet kommer lastbilstransporter att öka inom hamnområdet som en följd av ökade fartygstransporter och därmed ökad lastning av fartyg. Trans-



porterna utanför hamnområdet kommer att minska, främst med den volym som idag går till andra hamnar eller med lastbil söderut, då gods kommer att gå via sjöfart istället för med lastbil.

3.8 Risk och säkerhet

Inom hamnområdet ligger Domsjö industriområde. Inom Domsjö industriområde finns tre företag (Domsjö fabriker, Nouryon och SEKAB) som är så kallade Sevesoanläggningar. Det innebär att de omfattas av lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, Sevesolagstiftningen.

I närheten av Sevesoanläggningar gäller särskilda säkerhetsföreskrifter. Kring Domsjö industriområde finns ett inre och ett yttre riskområde utpekat. Området där vattenverksamheten planeras ligger inom det inre riskområdet, där inga störningskänsliga verksamheter som till exempel bostäder får finnas.

Hörneborgs hamn avser bedriva verksamhet inom riskområdet eftersom bolaget vill tillgodose behov av transporter och möjliggöra för hållbara transporter till havs. Hörneborgs hamn kommer att ta stor hänsyn till att verksamheten bedrivs inom ett riskområde, både vad gäller utrustning och de människor som vistas inom hamnområdet och informera för att undvika att personer av oaksamhet eller okunskap passerar de andra verksamheterna inom industriområdet på olämpliga platser. Bolaget finns med i ett forum av företag inom industriområdet där säkerhetsfrågor kopplat till Sevesoanläggningarna diskuteras.



4. FORTSATT ARBETE

Detta kapitel redovisar kortfattat hur kommande miljöbedömningsarbete är strukturerat och vilken tidplan som projektet följer.

4.1 Miljökonsekvensbeskrivning

Efter avslutat samrådsförfarande kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas. En miljökonsekvensbeskrivning ska identifiera och beskriva direkta och indirekta miljöeffekter på människors hälsa och miljön, samt möjliggöra en samlad bedömning av de konsekvenser som uppstår till följd av planerad verksamhet.

En miljökonsekvensbeskrivning utgör ett centralt dokument som bifogas ansökan om tillstånd. Dess syfte är att lägga grunden för planerad verksamhets miljöhänsyn samt att utgöra beslutsunderlag för tillståndsprövande myndighet.

Kommande miljökonsekvensbeskrivning föreslås följa samma disposition som detta samrådsunderlag.

4.2 Tidplan

Målet är att Hörneborgs Hamn ska lämna in en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet så snart som möjligt.



5. REFERENSER

Skriftliga källor

- Boverket (2019). Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/>
- Ecogain (2019). Hörneborgs hamn. Utredning av naturmiljö.
- Länsstyrelsen Västernorrland (2006). Bevarandeplan Natura 2000. Moälven SE0710164.
- Naturvårdsverket (2019). Vad är Natura 2000. <https://www.naturvardsverket.se/Var-natur/Skyddad-natur/Natura-2000/>
- Örnsköldsviks kommun (2012). Översiktsplan 2012 för Örnsköldsviks kommun. Antagen 17 december 2012.
- Örnsköldsviks kommun (2021). Sevesoanläggningar. <https://www.ornskoldsvik.se/foretags-service/tillstand-regler-och-tillsyn/brandfarliga-och-explosiva-varor/sevesoanlaggningar>. Hämtat 210423.

Geografisk information

- Länsstyrelsen (2021). Geodatakatalogen. <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>
- Naturvårdsverket (2021). Skyddad natur. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Naturvårdsverket (2021). Miljödataportalen. <http://mdp.vic-metria.nu/miljodataportalen/>
- Trafikverket (2021). Riksintressen. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Kartor-over-riksintressen/>
- Vatteninformationssystem Sverige (2021). Geodatakatalogen. <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/>
- WSP (2005). Hörneborgs kaj, Bilaga A, Teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.
- Örnsköldsviks kommun (2021). Kartor och geografisk information. <https://www.ornskoldsvik.se/kommunochpolitik/kartorochgeografiskinformationgis.4.33413099136f658053c24c7.html>
- Länsstyrelsen Västra Götaland, Kulturhistoriskt intressanta gårdar. https://ext-geodatakatalog-forv.lansstyrelsen.se/PlaneringsKatalogen/GetMetaDataById?id=ac84c9a1-4d71-4622-b0e4-ff7078d347d9_C. Hämtat 2020-05-04.



på uppdrag av

**HÖRNEBORGS
HAMN**

