



*Inför
ansökan
om tillstånd
enligt 9 kap.
miljöbalken*

SAMRÅDSHANDLING

***HAMNVERKSAMHET PÅ FASTIGHETERNA
BREDÅNGER 2:167 OCH BREDÅNGER 2:165,
ÖRNSKÖLDSVIKS KOMMUN, VÄSTERNORRLANDS LÄN***

2023-06-12

Verksamhetsutövare

Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB

Sjögatan 4

891 60 Örnsköldsvik

Organisationsnummer: 556031-7280

Christer Ögren, VD

christer.ogren@ovikshamn.se, 070-371 07 63

Konsult

Ecogain AB

Huvudkontor:

Östra strandgatan 26 A

903 33 UMEÅ

Organisationsnummer: 556761-6668

Kristina Johansson

kristina.johansson@ecogain.se, 010 405 91 28

Dokumentuppgifter

Namn: Samrådshandling. Inför ansökan om tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken.

Hamnverksamhet på fastigheterna Bredånger 2:167 och Bredånger 2:165 Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län.

Upprättad av: Ecogain AB

Granskad av: Kristina Johansson

Godkänd av: Christer Ögren

För bakgrundskartor gäller © Lantmäteriet.

Övrig geografisk information kommer från: länsstyrelsen och Naturvårdsverket.

OM SAMRÅDSHANDLINGEN

Denna samrådshandling har utarbetats som underlag för avgränsningssamråd inför Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB:s ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för hamnverksamhet på fastigheterna Bredånger 2:167 och Bredånger 2:165 i Köpmanholmens hamn, Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län.

Ett avgränsningssamråd ska följa bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och samråd ska genomföras med myndigheter, organisationer, de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten samt allmänheten.

Samrådets syfte är att informera myndigheter, organisationer, enskilda och allmänheten om den planerade verksamheten och att på ett övergripande plan redogöra för de miljöeffekter som verksamheten bedöms kunna ge upphov till. Avgränsningssamrådet ska säkerställa att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen får en lämplig omfattning och detaljeringsgrad gällande väsentliga miljöeffekter.

Medverkande personer från Ecogain AB:

Kristina Johansson - projektledare och kvalitetsgranskare. Senior konsult med över 20 års erfarenhet av olika branschers tillståndsprövningar och samrådsprocesser enligt miljöbalken.

Anna Bergström - utredare. Miljövetare med erfarenhet av tillståndsprövningar och samrådsprocesser enligt miljöbalken. God kunskap och erfarenhet inom miljöbedömningar.

Malin Lane – utredare. Civilingenjör i miljö- och vattenteknik med kompetens inom miljöbedömningar och tillståndsprövningar samt mark, luft, vatten- och klimatfrågor.

Victor Kingstad – kartframställning. Jägmästare med inriktning på ekologi och fjärranalys.

DINA SYNPKUNKTER ÄR VIKTIGA

Vi önskar att ni i första hand lämnar skriftligt samrådsyttrande för att vi på ett så sakligt och korrekt sätt som möjligt ska kunna sammanställa dem i en samrådsredogörelse och arbeta in dem i kommande MKB.

Samrådsyttrande lämnas via e-post till samrad.kopmanholmen@ecogain.se, alternativt via brev till:

Ecogain AB

Västergatan 36, 211 21 Malmö

*Vi behöver ert samrådsyttrande senast 11 augusti 2023. Märk e-postmeddelandet eller brevet med **Köpmanholmens hamn**.*

Frågor om projektet ställs till hamnchefen Mikael Johansson.

mikael.johansson@ovikshamn.se, 070 632 46 15

INNEHÅLL

1. INLEDNING	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Gällande lagstiftning	7
1.3 Administrativa uppgifter	7
2. LOKALISERING OCH PLANERAD VERKSAMHET	10
2.1 Lokaliseringsalternativ	10
2.2 Planerad verksamhet	12
3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRVÄNTADE MILJÖEFFEKTER	13
3.1 Markanvändning i närområdet	13
3.2 Planförhållanden	13
3.3 Havsmiljö och sediment	13
3.4 Naturmiljö	17
3.5 Friluftsliv	19
3.6 Ljud	20
3.7 Transporter	21
3.8 Risk och säkerhet	22
4. FORTSATT ARBETE	23
4.1 Miljökonsekvensbeskrivning	23
4.2 Preliminär tidplan	23
REFERENSER	24



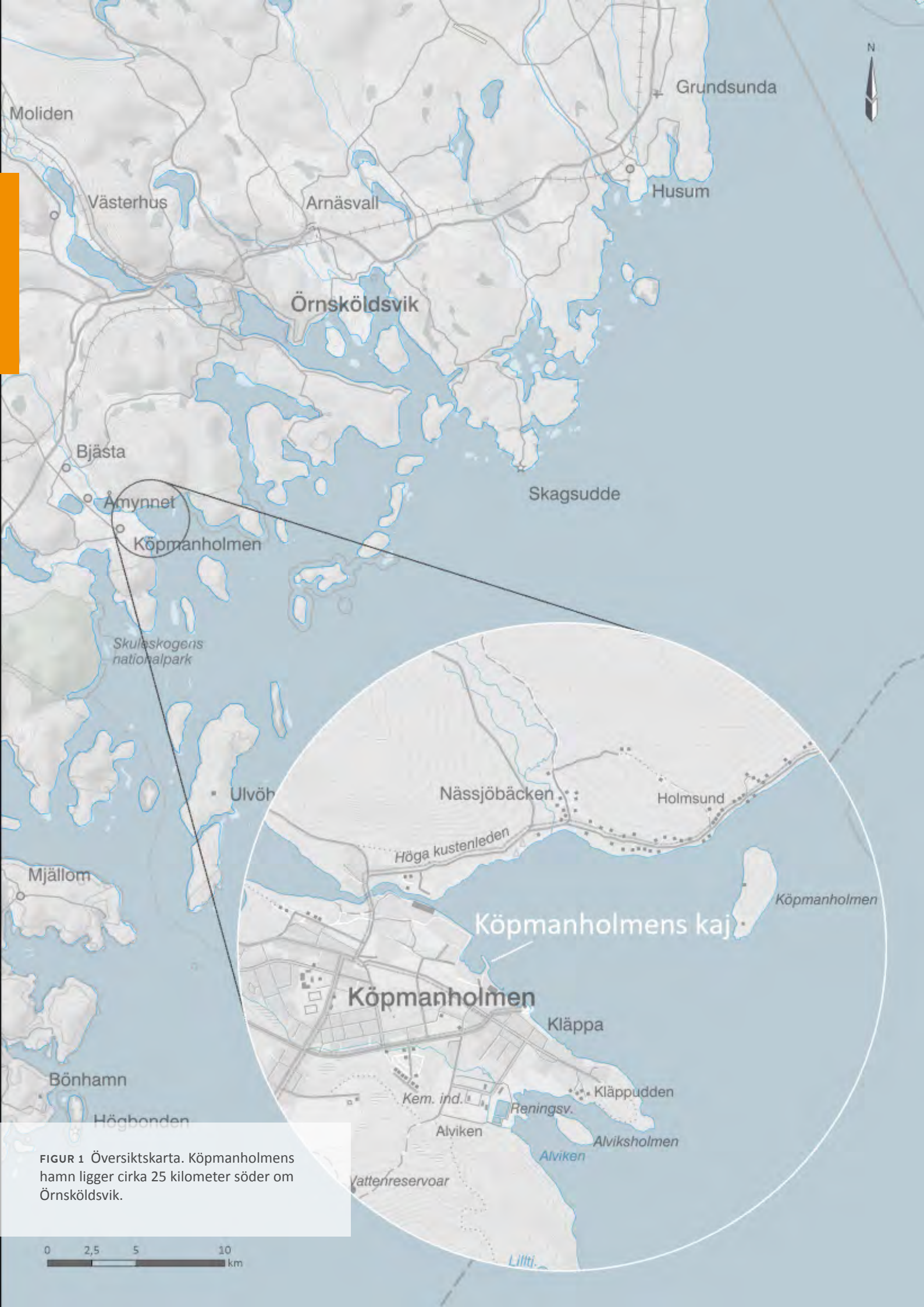
1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

Det kommunala bolaget Örnköldsviks Hamn och Logistik AB avser att söka nytt tillstånd för hamnverksamhet enligt 9 kap miljöbalken för Köpmanholmens hamn i Örnköldsviks kommun, Västernorrlands län (figur 1). Verksamheten planeras på fastigheterna Bredånger 2:167 och Bredånger 2:165 i Köpmanholmen. Bolaget har ett gällande tillstånd från år 2007 för att bedriva hamnverksamhet på dessa fastigheter med maximalt 500 000 ton gods och 50 fartygsanlöp per år. I dagsläget har Köpmanholmens kaj cirka 30 anlöp per år, dock beräknas behovet av antalet anlöp öka betydligt i samband med att industriområdet i Köpmanholmen utvecklas och nya industrier etableras under de kommande åren. Det finns idag flera aktörer som visat intresse för att etablera verksamhet i området.

Örnköldsviks Hamn och Logistik vill därför ansöka om tillstånd för hamnverksamhet som medger 150 fartygsanlöp och hantering av 700 000 ton gods per år. Ett nytt tillstånd skulle, förutom fler fartygsanlöp, innebära ökade transporter i området och också förbättrade förutsättningar för områdets och kommunens utveckling. Den planerade ansökan omfattar ingen vattenverksamhet.

Mer än 90 procent av det gods som transporteras till och från Sverige idag passerar en hamn. Hamnarna utgör därmed en viktig länk i den transportkedja som behövs för att vår handel ska fungera (Naturvårdsverket 2022). I Örnköldsviks kommuns rapport Infrastruktur för framtida gods-transporter (2019) pekas hållbara och effektiva transporter, bland annat via sjöfart, ut som en viktig förutsättning för industrins framtida konkurrenskraft. Näringslivet i kommunen vilar tungt på export och industriverksamheter. Även många av de vindkraftverk som ska monteras i Ångermanland, Jämtland och Västerbotten ankommer och lagras i Köpmanholmen.



FIGUR 1 Översiktskarta. Köpmanholmens hamn ligger cirka 25 kilometer söder om Örnköldsvik.



1.2 Gällande lagstiftning

Den planerade verksamheten omfattas av 9 kapitlet miljöbalken, vilket innebär att en specifik miljöbedömning ska genomföras och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram av verksamhetsutövaren. Enligt 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) antas den planerade verksamheten medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att samrådsförfarandet kan inledas med ett avgränsningssamråd. Något undersökningssamråd har därför inte genomförts.

Denna handling utgör underlag för avgränsningssamråd, som enligt 6 kapitlet 30 § miljöbalken ska hållas med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli berörda av verksamheten samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten eller åtgärden.

En specifik miljöbedömning innebär, enligt 6 kapitlet 28 § miljöbalken, att verksamhetsutövaren samråder om hur MKB ska avgränsas, identifierar, bedömer och dokumenterar den planerade verksamhetens miljöeffekter i MKB:n och att tillståndsprövande myndighet därefter slutför miljöbedömningen. Tillståndsprövande myndighet är i aktuellt fall miljöprövningsdelegationen vid Västernorrlands län. Tillståndsprövningsprocessens olika steg redovisas schematiskt i figur 2.

1.3 Administrativa uppgifter

Köpmanholmens hamn ägs av det kommunala bolaget Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB som bedriver hamnverksamhet i åtta hamnar i Örnsköldsviks kommun. Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB ägs av Rodret i Örnsköldsvik AB, som i sin tur är ett av Örnsköldsviks kommuns helägda dotterbolag.

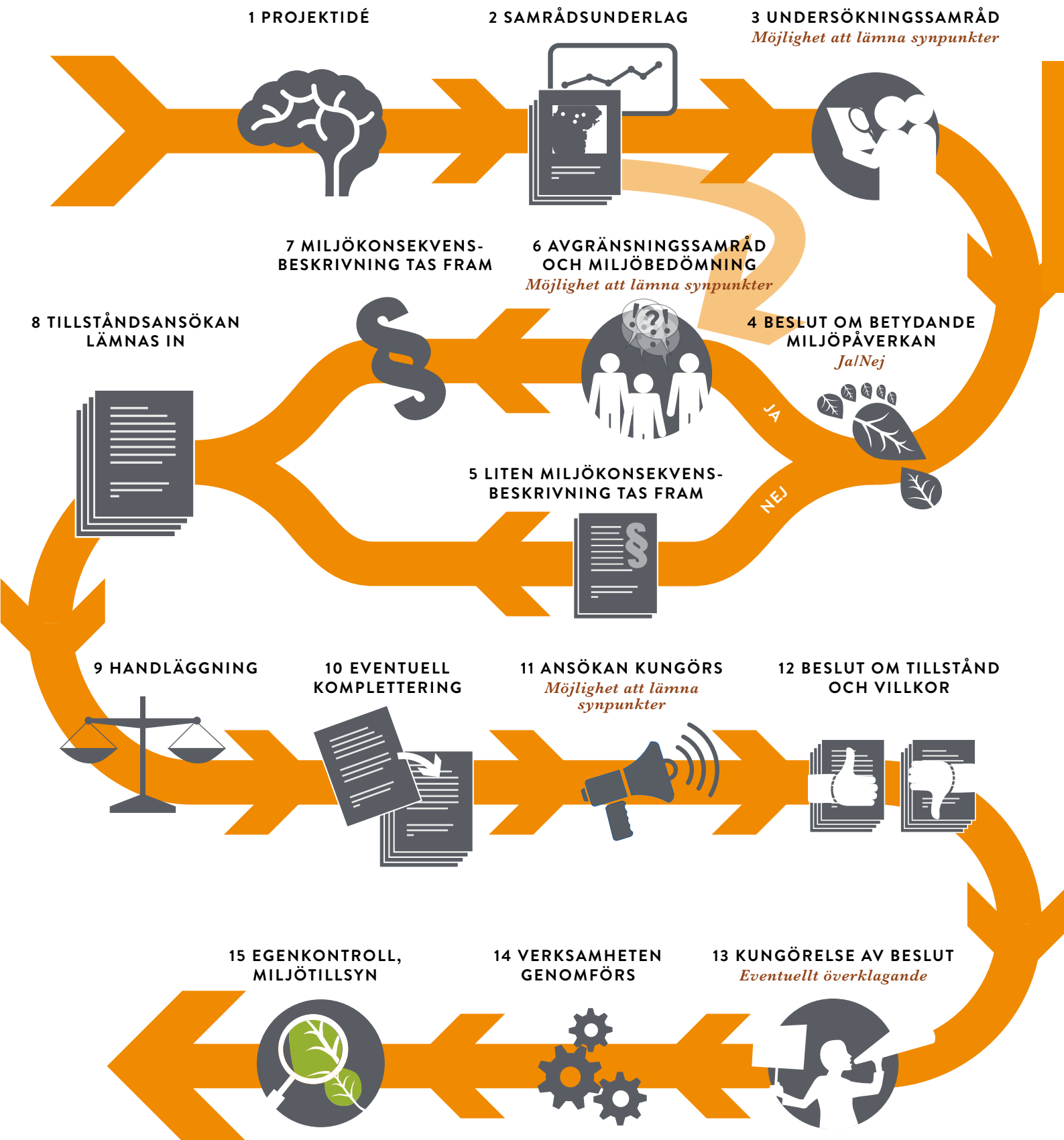
I tabell 1 redogörs för de administrativa uppgifter som ligger till grund för denna samrådshandling.



TABELL 1. Administrativa uppgifter till samrådshandlingen.

Verksamhetsutövare	Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB
Organisationsnummer	556031-7280
Postadress	Sjögatan 4 891 60 Örnsköldsvik
Kontaktperson	Christer Ögren (VD)
Telefon	070 371 07 63
Fastighetsbeteckning	Bredånger 2:167 och Bredånger 2:165
Fastighetsägare	Örnsköldsviks hamn
Kommun, län	Örnsköldsvik, Västernorrland
Tillståndsplikt	B
Prövningskod	63:10
Tillsynsmyndighet	Länsstyrelsen i Västernorrlands län

TILLSTÅNDSPROCESSEN



FIGUR 2 Schematisk bild av tillståndsprocessen



2. LOKALISERING OCH PLANERAD VERKSAMHET

2.1 Lokaliseringsalternativ

Örnsköldsviks Hamn och Logistik driver verksamhet i åtta olika hamnar; Domsjö, Alfredshem, Hörneborg, Shellpiren, Stadskajen, Framnaskajen, Oljehamnen och i Köpmanholmen, se figur 3. Hamnen i Köpmanholmen är lokaliserad cirka 25 kilometer söder om Örnsköldsvik och är geografiskt separerad från de övriga hamnarna som ligger mer centralt.

Köpmanholmen är en äldre djuphamn som funnits sedan 1800-talet och som har nyttjats för de industriverksamheter som funnits i Köpmanholmen. Det stora djupet möjliggör att stora fartyg kan anlöpa. Kajen är 100 meter och kan ta emot fartyg som är upp till 145 meter långa sommartid respektive 120 meter långa vintertid.

Hamnens geografiska läge gör att övriga hamnar i kommunen inte skulle kunna möta behovet av fler fartygsanlöp kopplat till utvecklingen av industriverksamhet i Köpmanholmen. Leveranser till centrala Örnsköldsvik skulle innebära att ett stort antal transporter skulle behöva göras landvägen med ökade risker, buller och utsläpp som följd. Övriga hamnar har inte heller kapaciteten som behövs för Köpmanholmens verksamheter:

- Hörneborgs hamn: i infrastrukturutredningen (2019) beskrivs Hörneborgs hamn som strategiskt viktig och som huvudalternativ för vidare utveckling och upprustning. En ansökan om att förlänga den befintliga kajen i Hörneborgs hamn lämnades in i december 2021.
- Domsjö hamn är den näst mest trafikerade av Örnsköldsviks Hamn och Logistiks anläggningar där export av trävaror från Höglandssågen sker. Domsjöhamnen lider brist på lagringsytor och är i behov av att kajen förstärks och muddring kommer troligen krävas på sikt.
- Oljehamnen, Shellpiren och Alfredshemskajen är lokaliserade i anslutning till cisterner och hanterar i huvudsak flytande bulk. Dessa tre hamnar har ett begränsat djup och



kan inte ta emot stora fartyg som behövs för verksamheterna i Köpmanholmen.

- Stadskajen och Framnäckajen ligger i centrala delarna av staden. Stadskajen används som besöksnäringshamn och tar emot ett fåtal kryssningsfartyg per år. Framnäckajens tillstånd omfattar endast CEMENTAS verksamhet och är i behov av muddring för att återfå lämpligt djup.



FIGUR 3 Lokalisering av de åtta hamnar där Örnsköldsviks Hamn och Logistik bedriver verksamhet.



2.2 Planerad verksamhet

Planerad verksamhet innebär att befintlig verksamhet fortsätter i ökad omfattning. Det är i nuläget svårt att göra en prognos för hur omfattande behov av hamnen industriverksamheter i Köpmanholmen kommer att ha i framtiden. Det är viktigt att inte underskatta behovet för att säkerställa att det finns marginal i tillståndet så att nya verksamheter kan etableras.

Örnsköldsviks Hamn och Logistik vill därför ansöka om tillstånd som medger upp till 150 fartygsanlöp årligen. I den planerade verksamheten ingår hantering av gods vilket innefattar lossning, lastning och förvaring, transporter inom hamnområdet samt förvaring av drivmedel och kemikalier till hamnens maskinpark.

En utökning av kapaciteten i Köpmanholmens hamn kräver i nuläget inga fysiska åtgärder men kan på sikt behöva underhållsinsatser som exempelvis kajrenovering.



3. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRVÄNTADE MILJÖEFFEKTER

3.1 Markanvändning i närområdet

Markanvändningen i anslutning till hamnområdet utgörs av ett planlagt industriområde. Olika former av massa- och sågverksindustri har bedrivits under lång tid tillbaka på platsen.

Djuphamnen är belägen i norra delen av industriområdet och angränsar till Nätrafjärden. I söder gränsar industriområdet till mindre grönområden och bostadsbebyggelse. Närmaste bostadsbebyggelse ligger cirka 200 meter från hamnområdet. Området har en väl utvecklad infrastruktur.

3.2 Planförhållanden

Hamnverksamheten omfattar fastigheten Bredånger 2:167 samt del av fastigheten Bredånger 2:165 i Örnsköldsviks kommun. Fastigheterna ligger inom detaljplanlagt område som medger industri. Industriområdet är sanerat för att möjliggöra nya arbetsplatser, men inte nya bostäder. Enligt kommunens översiktsplan finns det goda förutsättningar att utveckla Köpmanholmens hamn och etablera ny industri (Örnsköldsviks kommun, 2012).

3.3 Havsmiljö och sediment

Längs Västernorrlands kust finns områden som förorenats av de många pappers- och massaindustrier och sågverk som funnits i länet. Under lång tid släpptes kemikalier och träfiber ut i havet, vilket har ansamlats i så kallade fiberbankar utanför industrierna. En omfattande sanering av Köpmanholmens industriområde genomfördes på land mellan 2003 och 2009. I samband med saneringen utfördes även utredningar avseende sediment i Nätrafjärden (Köpmanholmen sediment, Sweco Viak, slutrapport 2004-12-15, rev. 050128).



Köpmanholmens hamn ligger i Nätrafjärden som omfattas av miljökvalitetsnormer, se figur 4 samt tabell 2. Nätrafjärden är ett av de områden som ingått i länsstyrelsens Fiberbanksprojektet som syftat till att identifiera och kartlägga fiberhaltiga sediment och som sedan riskklassats av Länsstyrelsen i arbetet med att prioritera det fortsatta arbetet med fiberbankar och fiberrika sediment i Västernorrland. Köpmanholmen utgör ett av tio områden i Västernorrland med riskklass 1A vilket innebär att området är prioriterat att arbeta vidare med.

Fiberbanken ligger öster om piren och dess läge har uppskattats utifrån SGU:s hydroakustiska mätningar (år 2011) till en utbredning av 90 000 kvadratmeter, med en utsträckning i östlig riktning. Ett beräknat medelvärde av mäktighet till en meter och volymen uppskattas därmed till 91 000 kubikmeter. Av metaller är det främst kvicksilver, metylkvicksilver och bly som förekommer i förhöjda halter. Förekomsten av kvicksilver och metylkvicksilver medför bedömning av tillståndet till mycket allvarlig. Tillståndet bedöms som allvarligt för bly. Flertalet av PAH:erna, dioxiner och HCB har en avvikelse som bedöms som mycket allvarlig.

Fiberrika sediment omger fiberbanken och utbredningen uppskattas till en yta av cirka 280 000 kvadratmeter och till ett medeldjup om 0,5 meter. Provtagning är utförd med vibrohammarlod i endast en punkt och det föreligger en stor osäkerhet på grund av få provpunkter. Det är främst kvicksilver och kadmium av metallerna som förekommer i förhöjda halter. Av de organiska miljögifterna har HCB och flera av PAH:erna en avvikelse från jämförelsevärdena som bedöms som mycket allvarlig. Förekomsten av kvicksilver i höga halter gör att tillståndet bedöms som mycket allvarligt.

Spridningsriskerna är stora på grund av förutsättningarna i miljön. Enligt SGI:s skreddatabas finns spår av skred i både fiberbank och fiberhaltiga sediment. Ingen överlagring av fiberbanken av de sediment som transporteras från Nätraån, bedömdes ske 2004. Spridningsriskerna förväntas öka i framtiden som en följd av landhöjning och klimatförändringar.

Under våren 2023 har sedimentprovtagning genomförts av Pelagia Nature Environment, på uppdrag av Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB. Resultaten av sedimentprovtagningen kommer att jämföras med tidigare provtagning som gjordes av Sweco 2004. Under våren 2023 genomförs även en turbiditetsutredning i syfte att undersöka fartygens påverkan på



bottensedimenten. Resultaten från sedimentprovtagningen, turbiditetsutredningen samt djupmätning kommer att presenteras i kommande MKB.

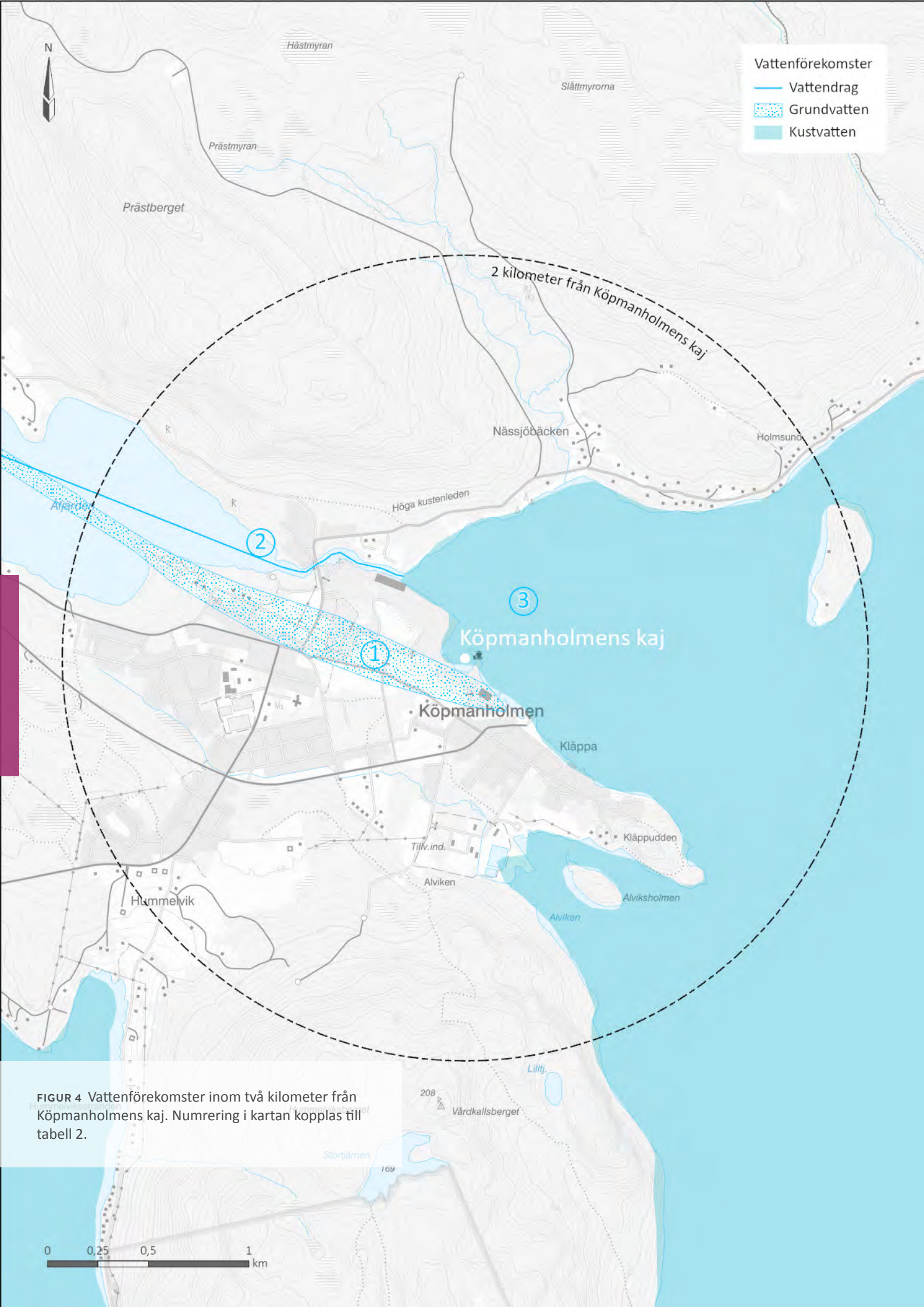
Befintliga försiktighetsåtgärder

För att inte störa sedimenten och fiberbanken har bolaget inom sitt befintliga hamntillstånd, Dnr 551-9-06 2284-101, tagit fram försiktighetsåtgärder i samråd med Sjöfartsverket, Bottenvikens sjötrafikområde i Luleå. Åtgärderna omfattar enslinjer som reglerar fartygens vägval och det har införts ett begränsningsområde på sjökortet. Vidare gäller ankringsförbud inom fiberbankens utbredningsområde. Andra försiktighetsåtgärder som vidtagits är att fartygens hastighet och maskineffekt reduceras. Fartygets djup reglerar vid vilket avstånd från kajen reduktionen sker. Hänsyn har tagits till teoretiskt beräknad bottenhastighet orsakad av propellerrörelser samt djupförhållanden för fartyget och bedömningen har gjorts att fartygens avstånd till fiberbanken är tillräckligt lång för att inte påverka genom uppgrumling. I ett nytt tillstånd, med ökat antal fartygslöp, kommer samma försiktighetsåtgärder att följas.

Med vidtagna försiktighetsåtgärder är vår preliminära bedömning att påverkan på fiberbanken inte påverkar Nätrafjärden negativt jämfört med dagens tillstånd. Möjligheten att nå uppsatta miljökvalitetsnormer bedöms i nuläget inte påverkas av verksamheten, detta kommer att utredas vidare i kommande MKB. Några åtgärder gällande sanering bedöms i dagsläget inte vara nödvändiga.

TABELL 2. Yt- och grundvatten inom två kilometer från den planerade verksamheten, källa VISS. ID-nummer är kopplat till numrering i figur 4.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR YT- OCH GRUNDVATTEN					
<i>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 ska ha god status. Nya miljökvalitetsnormer beslutades och kungjordes i december 2021 för perioden 2021–2027.</i>					
ID	Namn	Typ	Status	Miljökvalitetsnorm	Avstånd från hamnområdet
1	Skorpedsåsen Bjästamon - Köpmanholmen, SE701310-676163	Grundvatten	God kvantitativ status God kemisk status	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status	Delvis inom
2	Nätraån, SE701055-679174	Vattendrag	Måttlig ekologisk status Uppnår ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	150 meter
3	Nätrafjärden, SE630685-184305	Kustvatten	Måttlig ekologisk status Uppnår ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus	Inom



FIGUR 4 Vattenförekomster inom två kilometer från Köpmanholmens kaj. Numrering i kartan kopplas till tabell 2.



3.4 Naturmiljö

Köpmanholmens industriområde är ett flackt, öppet område som gränsar till Nätrafjärden. Djuphamnen är belägen i norra delen av industriområdet och innefattar hamnplan, kaj och lagringsutrymmen.

Området är en del av Höga kusten som karaktäriseras av höga berg med dalgångar och vikar. Utanför kusten finns en skärgård med flera stora öar, bland annat Ulvöarna, Trysunda och Mjältön. Höga kusten är utpekad som världsarv och riksintresse för rörligt friluftsliv, obruten kust och naturvård (figur 5). Höga kusten har en stor mångfald av land- och havsmiljöer med låg exploateringsgrad. Nätrafjärden är enligt kommunens fördjupade översiktsplan utpekad som ett ekologiskt känsligt område. Nätraån är utpekad som naturvårdsobjekt på grund av dess betydelse för fiskvandringen (Örnsköldsviks kommun, 2009).

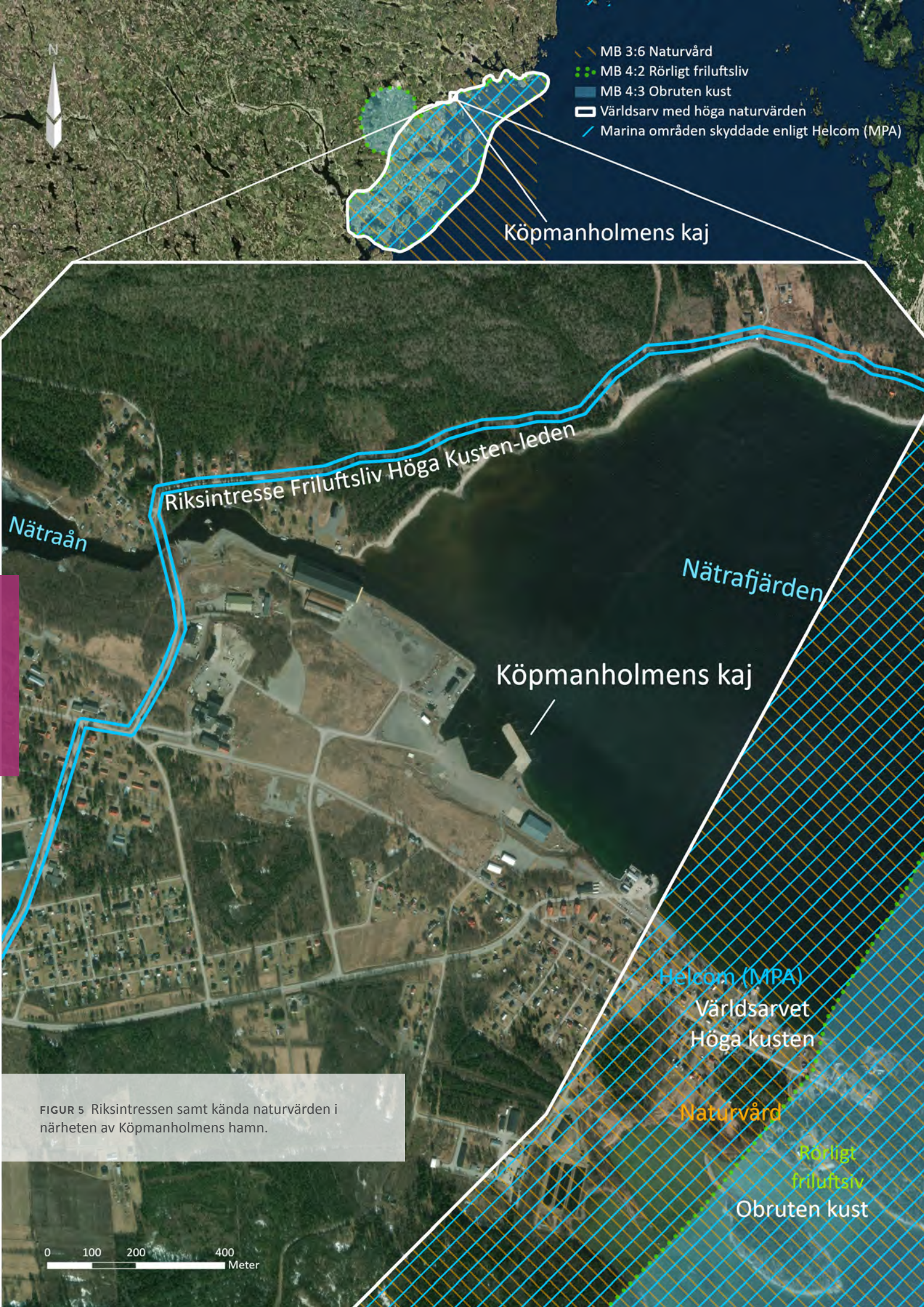
RIKSINTRESSEN OCH NATURA 2000

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 utpekad för viss typ av användning; yrkesfiske och rennärning (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).

Köpmanholmens hamn består till största del av hårdgjorda ytor och berör ingen naturlig mark då den ligger direkt i anslutning till Köpmanholmens industriområde. Industriområdet upptas nästan uteslutande av hårdgjorda ytor som vägar, parkeringar, byggnader och hamnområdet. Det finns inga vattensamlingar som dammar eller liknande. Det finns enstaka ytor med vegetation på de ställen som inte är inneslutna av asfalt. Industriverksamheten i området har pågått länge och naturmiljöerna kan därför antas vara påverkade av de föroreningar som finns i marken.

Arterna i Köpmanholmens industriområde är typiska för urbana och människopåverkade områden och det finns inga rapporterade fynd av rödlistade växter. Skogslevande fågelarter saknas, men enligt fynd i art-





portalen har bland annat drillsnäppa (NT) , hussvala (VU) , havsörn (NT) och ett antal sjöfåglar, som svärta (VU) och ejder (EN) , skådats i och från området. Även allmänt förekommande fåglar knutna till människonära miljöer förväntas finnas i området. Småvilt som skogshare (NT)¹ och räv kan också tänkas förekomma. Området har dåliga förutsättningar för fladdermöss och groddjur.

Den planerade verksamheten kommer inte ta någon ny mark i anspråk och medför därmed inget fysiskt intrång i naturen. Den preliminära bedömningen är att den planerade verksamheten inte kommer att påverka närliggande naturvärden negativt.

RÖDLISTAN

Rödlistan är en redovisning av arters relativa risk att dö ut från det område som rödlistan avser, i vårt fall Sverige. Även vanliga arter kan bli rödlistade om deras populationer befinner sig i kraftig minskning.

Rödlistan är uppdelad i sex olika kategorier, var och en med sin ofta använda förkortning: kunskapsbrist (DD), nationellt utdöd (RE), nära hotad (NT), sårbar (VU), starkt hotad (EN), och akut hotad (CR). Arter i de tre sistnämnda kategorierna kallas med en gemensam term för hotade arter (NT).

Den svenska rödlistan tas fram av ArtDatabanken enligt internationella kriterier och revideras regelbundet.

3.5 Friluftsliv

Höga kusten är världsarv och utpekat riksintresse för friluftsliv. Höga kusten är också av stort intresse för turismen.

Örnsköldsviks kommun har i sin översiktsplan från 2012 pekat ut områden av intresse för friluftslivet. Ungefär en kilometer väster om Köpmanholmens hamn ligger Herrgårdsudden som är ett planerat kommunreservat vid Åfjärden. Området är ett friluftsområde med parkmiljö och lövskog i anslutning till en gammal herrgård. Cirka 1,5 kilometer från hamnen ligger Bredånger, som är ett område med blandskog och myrmarker. Området används för friluftsliv som skidåkning. Ett annat av kommunen utpekat område för friluftsliv är Hummelvik som är ett naturområde med berg, skog och klapperfält. En del av området överlappar med Hummelviks naturreservat, som används för friluftsändamål. Högakustenleden



har en sträckning (etapp 11) från söder längs Hummelviksvägen-Bruksvägen-Hålviksvägen, som går genom Köpmanholmen, knappt 1 kilometer väster om hamnen.

I närheten av Köpmanholmens hamn ligger Nedre Nätraälvens fiskevårdsområde. Nedre Nätraälvens fiskevårdsförening jobbar med att förbättra fiskebestånden, skapa lektyor och tillhandahåller stigar, vandringsleder och fiskebryggor.

En utökning av kapaciteten i Köpmanholmens hamn kräver i nuläget inga fysiska åtgärder. Verksamheten kommer att utökas inom ett befintligt industriområde och kommer inte ta några områden som används för friluftsliv i anspråk. Den utökade hamnverksamheten kan komma att innebära mer buller på sikt (se vidare i avsnitt 3.6 Ljud), vilket kan medföra en påverkan på upplevelsen av friluftslivet. Hamnen har inte rådighet över fartygens buller, men för att minska bullret har bolaget åtagit sig bland annat att erbjuda elanslutning för att undvika användning av hjälppaggregat, och att successivt byta ut maskinparken i takt med att den blir uttjänad. Befintligt bullervillkor (villkor B) bedöms kunna uppfyllas vid utökad hamnverksamhet.

Den preliminära bedömningen är att verksamheten inte kommer medföra någon negativ påverkan på friluftslivet.

3.6 Ljud

Buller från hamnverksamhet orsakas huvudsakligen från fartyg och transporter vid lastning och lossning. Fartyg har i sig flera bullerkällor som exempelvis ventilation och motorljud. Generellt ökar bulleralstringen med ökad fartygsstorlek. Lastning och lossning kan generera slamrande ljud från metall, bland annat när fordon kör av och på fartyget. Med en ökad kapacitet i hamnen kommer även buller att uppträda oftare.

Örnsköldsviks Hamn och Logistik har inte rådighet över de fartyg som anlöper den allmänna hamnen i Köpmanholmen, därmed är möjligheterna att vidta bullerreducerande åtgärder på fartygen begränsade. I gällande tillstånd har bolaget gjort ett antal åtaganden för att minska bullernivåerna, bland annat finns vid kaj möjlighet till elanslutning för att fartyg inte ska behöva använda hjälppaggregat och bullrande arbetsmoment styrs till



tider på dagen som är minst störningskänsliga. När fartyg angör hamnen i Köpmanholmen lotsas de in rätt väg med reducerad hastighet och maskineffekt vilket minskar bullret.

I det nu gällande tillståndet har följande bullervillkor föreskrivits:

A. Fram till dess verksamheten överstiger 50 anlöp per år under två år i följd: Buller från verksamheten får som riktvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:

- 55 dB(A) vardagar; måndag-fredag, kl 07.00-18.00
- 50 dB(A) övrig tid

B. När verksamheten två år i följd överstigit 50 anlöp/år: Buller från verksamheten får som riktvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:

- 55 dB(A) vardagar; måndag-fredag, kl 07.00-18.00
- 45 dB(A) vardagar; måndag-fredag, kl. 22.00-07.00
- 50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid, kl. 22.00-07.00 får som riktvärde inte överstiga 55 dB(A).

Under 2023 har en bullerutredning med syfte att utreda bullerpåverkan på bebyggelsen i närheten av hamnen vid utökat tillstånd genomförts av Efterklang AB på uppdrag av Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB. I utredningen beräknades ekvivalent ljudeffekt i dB(A) och maximal ljudeffekt i dB(A) för avlastning och transporter av både salt och vindkraftverk i hamnen (Efterklang, 2023a). Slutsatsen från denna rapport var att de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna låg mellan 38–48 dB(A) och att de maximala ljudnivåerna låg mellan 59-70 dB(A).

Bolaget bedömer därmed att bullervillkor enligt befintligt villkor B fortsatt kan följas vid ett utökat tillstånd. Med dessa villkor bedöms konsekvenserna gällande buller bli små jämfört med befintligt tillstånd. Konsekvenserna av buller kommer beskrivas utförligare i kommande MKB.



3.7 Transporter

Transporter som är kopplade till hamnverksamheten och sker utanför verksamhetsområdet är att betrakta som följdverksamheter och kan innefatta både fartygstrafik och landtransporter. I samband med att fler fartyg angör hamnen kommer vägtransporterna till och från hamnen, bland annat via väg E4, att öka. Transporter inom hamnområdet som utförs vid lastning och lossning betraktas inte som följdverksamhet utan omfattas av hamntillståndet. Transporter genererar förutom buller även utsläpp till luft.

3.8 Risk och säkerhet

Det finns alltid risker kopplade till hamnverksamhet och det gods som hanteras. Bolaget ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt så att olyckor förebyggs samt att beredskap för att minska konsekvenserna vid eventuella olyckor som exempelvis spill finns. Ett aktuellt kontrollprogram för verksamheten finns för att mäta och utvärdera de riskaspekter som identifierats. Om ett nytt tillstånd erhålls kommer ett nytt kontrollprogram att upprättas.

Det finns inga Sevesoverksamheter, som lagrar och/eller hanterar stora mängder av kemikalier, inom eller i anslutning till Köpmanholmens hamn.



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 denna samrådshandling.

4.2 Preliminär tidplan

Målet är att Örnsköldsviks Hamn och Logistik ska lämna in en ansökan under hösten 2023.



REFERENSER

- Artportalen, www.artportalen.se, utdrag ur artportalen 2022-06-09.
- KTH Mark- och vattenteknik, Hans Bergh, 2004. *Fartygsrörelsers påverkan på havsbottnar*.
- Naturvårdsverket, 2022. *Hamnar – Vägledning om miljöfarlig verksamhet*.
- Sweco Viak, slutrapport 2004-12-15, rev. 050128). *Köpmanholmen sediment*.
- Örnsköldsviks kommun, 2019. *Infrastruktur för framtida godstransporter*.
- Örnsköldsviks kommun, 2009. *Översiktsplan för Köpmanholmen – fördjupning av kommunomfattande översiktsplan för Örnsköldsviks kommun 2007*.
- Örnsköldsviks kommun, 2012. *Översiktsplan 2012 för Örnsköldsviks kommun*. Antagen 17 december 2012.

