

Inför ansökan om tillstånd  
enligt 11 kap. miljöbalken

# Samråds- underlag

Vattenverksamhet på Fastigheterna Hörnett 51:8 & 51:12,  
Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands län



## Verksamhetsutövare

### Örnsköldsviks hamn & Logistik AB

Sjögatan 4  
891 60 Örnsköldsvik

Organisationsnummer: 556031-7280

Karin Erlandsson (hamnchef)  
karin.erlandsson@ovikshamn.se, 073-023 9455

## Konsult

### Ecogain AB

Huvudkontor:  
Västra Järnvägsgatan 3, 11 tr  
111 64 STOCKHOLM

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: Hanna Haglund

Godkänd av: Karin Erlandsson

2024-09-17

För bakgrundskartor gäller © Lantmäteriet.

Övrig geografisk information kommer från: länsstyrelsen och Naturvårdsverket.



### Om samrådsunderlaget

*Detta samrådsunderlag har utarbetats som underlag för avgränsningssamråd inför Örnsköldsviks hamn & Logistiks AB:s (ÖHL) ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet på fastigheterna Hörnett 51:8 & 51:12 i Hörneborgs hamn, Örnsköldsviks kommun, Västernorrlands 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 tillståndsprocessen. 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 25 års erfarenhet av tillståndsprövningar enligt miljöbalken för vattenverksamhet, miljöfarlig verksamhet, för nät- och bearbetningskoncessioner.

**Malin Lane** – utredare. Konsult med god erfarenhet av tillståndsprocesser och miljöbedömningar inom bland annat vattenverksamhet, hamnar och vindkraft.

**Hanna Haglund** – kvalitetsgranskare. Affärsområdeschef och senior konsult med flerårig erfarenhet av strategiskt hållbarhetsarbete och tillståndsprocesser.

Samtliga är verksamma vid Ecogain AB.



# Innehållsförteckning

<b><i>Innehållsförteckning</i></b> .....	<b>4</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Bakgrund .....	5
1.2 Gällande lagstiftning .....	7
1.3 Administrativa uppgifter .....	10
<b>2. Lokalisering och planerad verksamhet</b> .....	<b>11</b>
2.1 Lokaliseringsalternativ .....	11
2.2 Planerad verksamhet .....	13
<b>3. Förutsättningar och förväntade miljöeffekter</b> .....	<b>17</b>
3.1 Havsmiljö och sediment .....	17
3.2 Naturmiljö .....	19
3.3 Friluftsliv .....	22
3.4 Markanvändning i närområdet .....	23
3.5 Planförhållanden .....	23
3.6 Ljud .....	23
3.7 Transporter .....	24
3.8 Risk och säkerhet .....	25
<b>4. Fortsatt arbete</b> .....	<b>26</b>
4.1 Miljökonsekvensbeskrivning .....	26
4.2 Preliminär tidplan .....	26
<b>Referenser</b> .....	<b>27</b>



# 1. Inledning

*Kapitlet ger en introduktion till Örnsköldsviks Hamn & Logistik och den verksamhet som planeras. Vidare redovisas gällande lagstiftning, tillståndsprocessens olika steg och samrådsförfarandet.*

## 1.1 Bakgrund

Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB (ÖHL) 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.

En tillståndsansökan har lämnats in i december år 2021, M 3432-21 som avser samma fastigheter och planerad verksamhet. Då tillstånd ej meddelades av Mark och miljödomstolen, väljer bolaget att ändra förordad metod och i stället för undanträngning av sediment, kommer bolaget att muddra sediment av geotekniska skäl. I övrigt är underlaget detsamma och miljöbedömningarna blir i stort sett densamma. I och med att sedimenten kommer att grävas bort och omhändertas på land, klassas de enligt avfallsförordningen som icke farligt avfall (IFA).

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



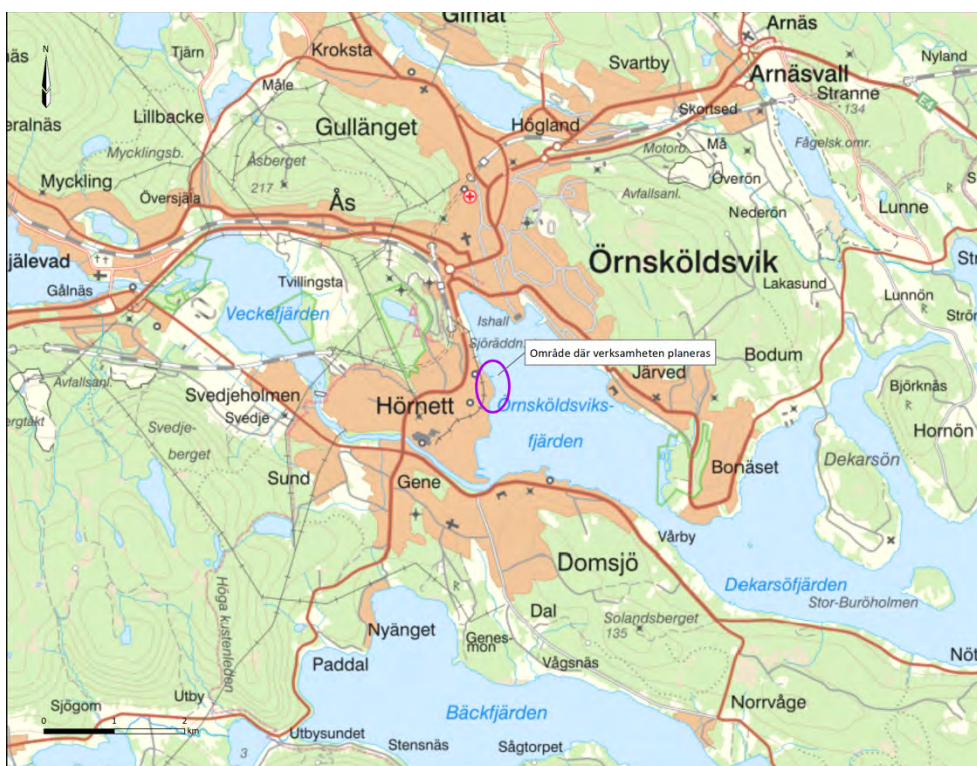
hamn är en förutsättning för den framtida utvecklingen av kommunen och dess näringsliv. Studien visar att en upprustning av Hörneborgs Hamn är ett avgörande vägval i den utvecklingen och prioriterat av Örnsköldsviks kommun och dess strävan att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld, 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. 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 transportererna.

Hörneborgs Hamn är i dagsläget i stort behov av upprustning. Den befintliga piren behöver rivras och kajen rustas för att fortsatt ta emot fartyg. Hamnen behöver även anpassas efter den eftersträlvade 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.





FIGUR 1 Lokalisering av Hörneborgs hamn i Örnköldsviksfjärden.

## 1.2 Gällande lagstiftning

Den planerade verksamheten omfattas av 11 kap. 9 § miljöbalken (1998:808) [MB]. Enligt 6 kap. 20 § första stycket 2 MB ska en specifik miljöbedömning göras i fråga om verksamheter eller åtgärder som ska prövas för ett tillstånd som avses i 11 kap. MB, om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Den planerade verksamheten är av sådant slag att den inte alltid anses innebära betydande miljöpåverkan, jfr 6 kap. 21 § MB och 6 § miljöbedömningsförordningen (2017:966). Enligt 6 kap. 23 § första stycket MB ska verksamhetsutövaren vid sådana fall undersöka om verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (undersökningssamråd). Mot bakgrund av tidigare avgjord ansökan (M 3432-21) om tillstånd för vattenverksamhet är det mycket troligt att verksamheten skulle komma att anses medföra betydande miljöpåverkan. Något undersökningssamråd har därför inte genomförts och en specifik miljöbedömning ska göras i enlighet med 6 kap. 28 § MB.



En specifik miljöbedömning innebär bland annat att verksamhetsutövaren samråder om hur miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas, identifierar, bedömer och dokumenterar den planerade verksamhetens miljöeffekter i miljökonsekvensbeskrivningen och ger in miljökonsekvensbeskrivningen till prövningsmyndigheten.

Avgränsningssamrådet sker inför arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Samrådet innebär att den som avser att bedriva verksamheten eller åtgärden samråder om 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. 6 kap. 29 § MB.

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 samråds-kretsen men som inte tidigare har fått ett samrådsunderlag kan ta del av samrådsunderlaget.

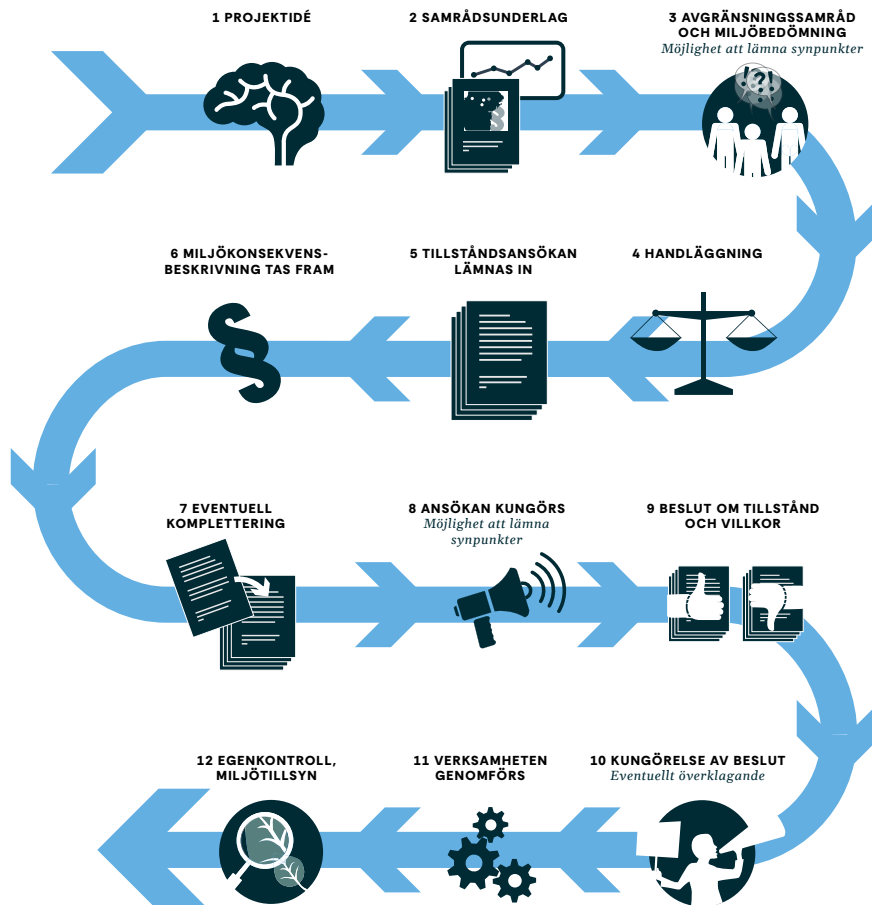
Avgränsningssamrådet ska enligt 6 kap. 31 § MB påbörjas och samrådsunderlaget lämnas i så god tid att det ger utrymme för ett meningsfullt samråd innan verksamhetsutövaren utformar miljökonsekvensbeskrivningen och den slutliga tillståndsansökan.

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.

Tillståndprocessens olika steg redovisas schematiskt i Figur 2.



## Tillståndprocessen



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 som ligger till grund för samrådsunderlaget.

<b>Verksamhetsutövare</b>	Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB
<b>Postadress</b>	Sjögatan 4 891 60 Örnsköldsvik
<b>Kontaktperson</b>	Karin Erlandsson (Hamnchef)
<b>Telefon</b>	073-023 9455
<b>E-postadress</b>	karin.erlandsson@ovikshamn.se
<b>Organisationsnummer</b>	556031-7280
<b>Fastighetsbeteckning</b>	Hörnett 51:8 & 51:12
<b>Fastighetsägare</b>	Örnsköldsviks hamn
<b>Kommun, län</b>	Örnsköldsvik, Västernorrland
<b>Verksamhetskoder</b>	63:10
<b>Tillståndsplikt</b>	B
<b>Tillsynsmyndighet</b>	Länsstyrelsen i Västernorrlands län

## 2. Lokalisering och planerad verksamhet

*Detta kapitel redovisar inledningsvis hur lokalisering 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, Framnäckskajen, 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.

Från Domsjö kajen exporteras främst sågade och hyvlade trävaror från intilliggande Högländssågen. Fördelarna med Domsjö kaj är närheten till Högländssågen men nackdelar är dåligt djup, trång passage vid anlop och stora renoveringsbehov av kaj. Närheten till Moälvens mynning gör det svårt att hålla djupet i hamnen och det finns behov av muddring. Domsjö kaj är inte längre i ÖHL:s ägo men de innehar fortfarande nyttjanderätt och miljötillstånd för att bedriva hamnverksamhet.



Ojlehamnen, Shellkajen och Alfredshemskajen hanterar främst flytande bulk och deras struktur och läge har gjort att de inte varit alternativ för utvecklad hamnverksamhet såsom planeras i Hörneborg. Alfredshemskajen planeras på sikt att stängas.

Stadskajen och Framnäckskajen 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 utvecklas för att möta efterfrågan för industrin i Köpmanholmen, för mottagande av vindkraftsdelar som kräver stort utrymme innan vidare transport ut i landet, för transport av styckegods mm. Hamnen har ingen förbindelse med järnväg och har ingen direkt koppling till industrin i Örnsköldsvik och är därmed inget alternativ för utveckling för verksamheten kopplad mot High Coast Innovation Park.

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 vägval i den utvecklingen.



FIGUR 3 Karta över hamnar i Örnsköldsvik.

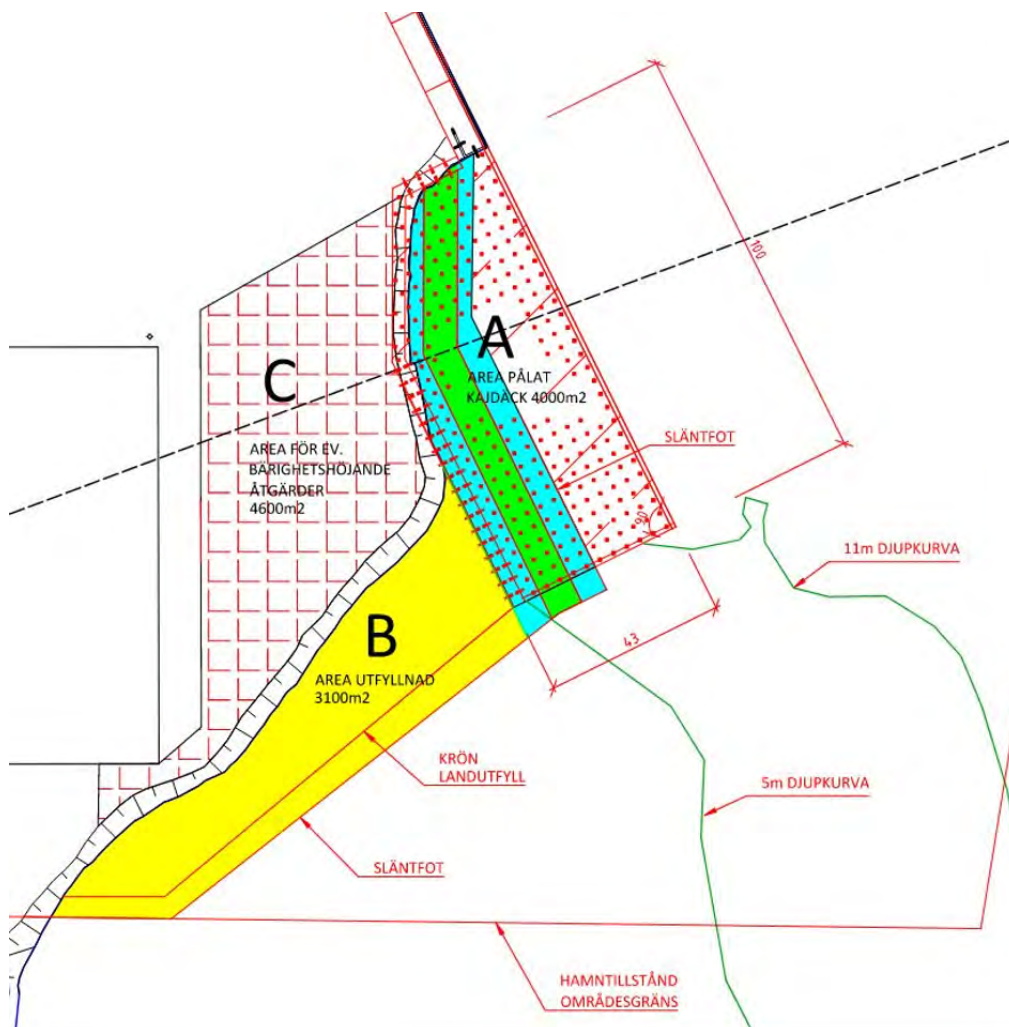
## 2.2 Planerad verksamhet

Olika tekniker av kajkonstruktioner samt olika hantering av muddermassor har utretts och kommer att redogöras för i miljökonsekvensbeskrivningen.

I figur 4 visas en skiss över den planerade verksamheten.

Verksamhetsområdet delas in i tre huvudområden:

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



FIGUR 4 Planerad verksamhet vid Hörneborgs hamn.

### Område A – Pålat kajdäck

Med den geotekniska undersökning som utförts 2021 som utgångspunkt, 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. Området är totalt 4000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> längs den nordöstra sidan av markområden under den pålade kajen, se grön- och cyanmarkerade områden i figur 4.





Det grönmarkerade området (500 m<sup>2</sup>) kommer att verka som en avskärmning 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 m<sup>2</sup>) 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 cirka 3400 m<sup>2</sup> inklusive släntning, vilket är samma som den bottenyta som berörs. Inom området, som är markerat med gult i figur 4, kommer lösa sediment av geotekniska skäl att muddras med grävskopa för att därefter med samma grävmaskin bygga nytt land genom att större fraktioner (600 – 700 mm) läggs ner. Från botten och uppåt kommer sedan storleken på fraktionerna successivt att minska upp till den nivå där kajen ligger idag.

De muddrade massorna kommer att läggas direkt på lastbil med tätt flak och transporteras till godkänd mottagare. Muddermassorna innehåller halter av uppmätta föroreningar som underskrider naturvårdsverkets riktlinje för mkm (mindre känslig markanvändning) och kan hanteras som icke farligt avfall och användas vid exempelvis sluttäckning av en deponi.

### **Område C - Landområde**

Området är 4600 m<sup>2</sup>. Här kan bärighetshöjande åtgärder komma att utföras lokalt om det visar sig vara nödvändigt efter att provgröpar 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 anläggningskedet 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 god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus med mindre stränga krav för kvicksilver och polybromerade difenylterar (PBDE) samt tidsfrist till 2027 för DDT och hexaklorbensen. 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.

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, metylkvicksilver, 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 bifenyler (PCB), dioxin, hexaklorbensen (HCB), tributyltenn (TBT) främst i den överst 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 halvmetern av sediment och därefter avklingande halter.

## Försiktighetsåtgärder

Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas för att begränsa grumlingen som sker i anläggningsskedet vid pålning, muddring 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.

Genom att muddra avlägsnas sedimenten från berört vattenområde och Örnsköldsviksfjärden. Nya rena massor kommer att användas vid konstruktion av landbyggnad. Med vidtagna försiktighetsåtgärder är vår bedömning att spridning av sediment kan begränsas och därmed inte påverka Örnsköldsviksfjärden negativt.



### Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten

*Inom ramen för EU:s vattendirektiv (2006/60/EG) har miljö kvalitetsnormer för ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten utvecklats för att säkra Sveriges vattenkvalitet. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå så kallad god status. En norm anger en lägsta nivå men undantag kan göras, dock får inte statusen försämrats. De nu gällande normerna kungjordes i december 2021 för perioden 2021–2027.*

## 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 hamn 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).

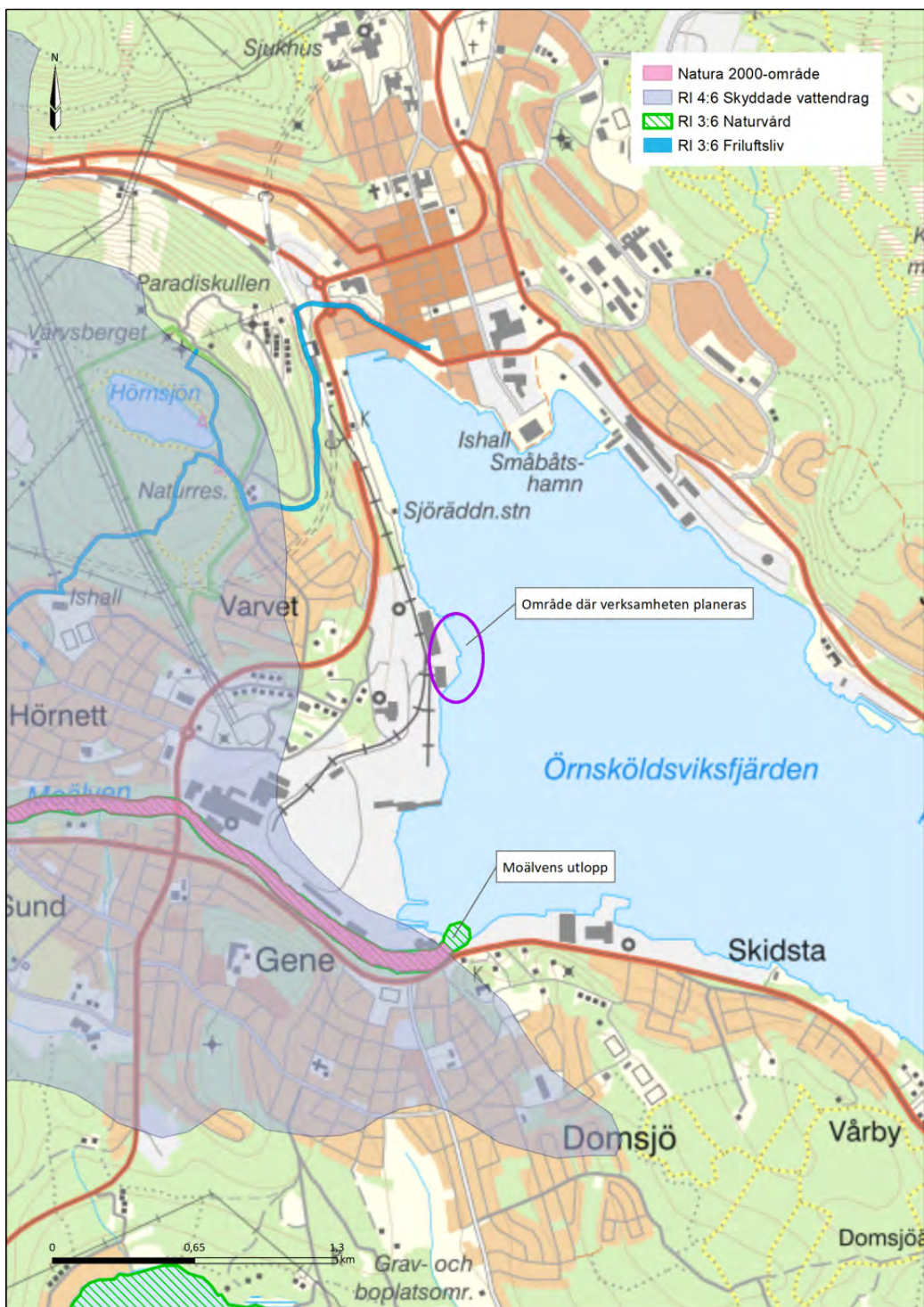
Moälven är även utpekad som riksintresse för naturvård. Avrinningsområdet för Moälven med tillhörande käll- och biflöden är utpekad som riksintresse för skyddade vattendrag.

ÖHL 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 inte påverka de ekologiska förhållanden i recipienten i någon större utsträckning, då området är starkt påverkat av tidigare industriverksamheter och den hamnverksamhet som pågår. Förorenade muddermassor kommer att grävas bort och ersättas med rena fyllnadsmassor. Vår bedömning är att verksamheten inte kommer att medföra negativ påverkan.





FIGUR 5 Riksintressen.



### 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 utpekat 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).*

## 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 Kustenleden, som är av riksintresse för friluftsliv, se figur 6. Mellan Höga Kustenleden och hamnen går bland annat Modovägen. I de inre delarna av Örnsköldsviksfjärden 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 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 High Coast Innovation Park, med flera stora industrier som Domsjö Fabriker, SEKAB och Nouryon.

### 3.5 Planförhållanden

I Örnsköldsviks nuvarande översiktsplan från 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.

I februari 2023 antog kommunfullmäktige en planeringsstrategi för översiktsplanering i Örnsköldsvik. Strategin innebär i sig ingen ändring av översiktsplanen och berör ej heller det område eller den verksamhet som denna ansökan avser.

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. Verksamhetsområdet är indelat i tre områden, A, B och C, se Figur 4. Område A omfattar pålning och ljud från arbetsmaskiner och transporter. Område B och C omfattar ljud från arbetsmaskiner. Den bullerutredning som bolaget låtit utföra visar att buller från anläggningsprojektet kommer att 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

Enligt beräkning för område A där buller från lastbilstransporter, hjullastare, schaktning och pålmaskin inkluderats, visar att arbete kan utföras måndag till söndag klockan 07.00–19.00 samt helgfria vardagar måndag till fredag klockan 19.00–22.00. Arbetet i område B och C kommer att kunna utföras dygnet runt under alla dagar i veckan.

När anläggningsarbetena är slutförda bedöms bullernivåerna för hamnens tillstånd fortsatt att innehållas och trafikintensiteten återgå till det som är normalt för området idag.

### **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. Transporterna 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

Angränsande till hamnområdet ligger High Coast Innovation Park och där 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 utpekade. Området där vattenverksamheten planeras ligger inom det inre riskområdet, där inga störningskänsliga verksamheter som till exempel bostäder får finnas.

ÖHL avser bedriva verksamhet inom riskområdet eftersom bolaget vill tillgodose behov av transporter och möjliggöra för hållbara transporter till havs. ÖHL 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 oaktsamhet 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 Preliminär tidplan

Målet är att ÖHL ska lämna in en ansökan så snart som möjligt.





## Referenser

**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/foretagsservice/tillstand-regler-och-tillsyn/brandfarliga-och-explosiva-varor/sevesoanlaggningar>. Hämtat 210423.

### Övrig 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>