



Karleby Hamn Ab
Stamhamnsvägen 50
67900 KARLEBY

Utvidgning av Karleby hamn

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM PROGRAMMET FÖR MILJÖ-KONSEKVENSBEDÖMNING

UPPGIFTER OM PROJEKTET

Projektets namn och läge

Utvidgning av Karleby hamn, Karleby

Projektansvarig är Karleby Hamn Ab, kontaktperson Torbjörn Witting.

Konsult vid utarbetandet av bedömningsprogrammet har varit Ramboll Finland Oy, med Antti Lepola, Anna Salonpää, Merja Autiola och Maria Kangaskolkka som kontaktpersoner.

Kontaktmyndighet

Kontaktmyndighet för projektet har varit Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten.

Den projektansvariges beskrivning av projektet och projekialternativen

Karleby hamn planerar att utvidga hamnområdet för att stödja tillväxten av befintliga och nya exportindustrier i Karleby storindustriområde och organisering av logistiken. Utvidgningen av hamnen skulle göra det möjligt att lagra och transportera stora delar av vindkraftverk och därmed bidra till den gröna omställningen. Utvidgningen skulle öka arealen av de fältområden som används för hamnverksamheten med ungefär tre gånger jämfört med den nuvarande storleken, vilket skulle möjliggöra en uppskattningsvis 2–3 gånger större hamnverksamhet och trafik.

Byggandet av nya fältområden och utvidgningen av hamnverksamheten skulle bland annat kräva muddring av havsområden vid hamnen, byggande av nya vallar, utfyllnad av havsområden med lämpade material som avgränsas av vallar, asfaltering av nya utfyllda hamnområden, byggande av nya kajer samt byggande av stödanläggningar för hamnen (produktområden, transportvägar, spår och lagerbyggnader).

Material som lämpar sig för utfyllnad av de hamnfält som ska byggas är t.ex. muddermassor, analcimsand, ren överskottsjord, kraftverksaska, metallhaltig överskottsjord, betongkross, asfaltsavfall och andra material i enlighet med den s.k. MARA-förordningen (Statsrådets förordning om återvinning av vissa avfall i markbyggnad 843/2017).

Alternativ som bedöms

ALT0+: Projektet genomförs inte, men de redan planerade och godkända byggverksamheterna i hamnområdet genomförs. I detta fall är utfyllnadsbehovet 1,1 miljoner kubikmeter och volymen av produkter som passerar genom hamnen kan ökas till 7 miljoner ton.

ALT1: Utveckling av kajer och hamnanläggningar, med ett utfyllnadsbehov på 5,3 miljoner kubikmeter och möjlighet att öka volymen gods som passerar genom hamnen till 10 miljoner ton.

ALT2: Fullständig utveckling av kajer och hamnanläggningar i hela hamnområdet, med ett utfyllnadsbehov på 10,3 miljoner kubikmeter och möjlighet att öka volymen gods som passerar genom hamnen till 20 miljoner ton.

I bedömningen beaktas inte det s.k. ALT0-alternativet, eftersom hamnen är under ständig utveckling och områden fylls ut i enlighet med befintliga tillstånd och planer.

INLEDANDE AV FÖRFARANDET VID MILJÖKONSEKVENSBEDÖMNING

Karleby Hamn Ab har inlett förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsförfarande) den 13 januari 2023 genom att lämna in ett program för miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsprogram) som gäller projektet Utvidgning av Karleby hamn till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (nedan NTM-centralen).

Behovet av bedömningsförfarande för projektet bestäms med stöd av punkt 9) *trafik f) havsfarleder, hamnar, lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak byggs för handelssjöfart och är avsedda för fartyg med en dödvikt på mer än 1 350 ton* i bilaga 1 till lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan MKB-lagen).

FÖRHANDSÖVERLÄGGNING

Kontaktmyndigheten ordnade en förhandsöverläggning den 18 november 2022, för att främja bland annat hanteringen av den helhet av bedömnings-, planerings- och tillståndsförfaranden som projektet kräver och informationsutbytet mellan den projektansvarige och myndigheterna. I förhandsöverläggningen deltog NTM-centralen i Södra Österbotten, Karleby Hamn Ab, Keliber Technologies Oy, Karleby stad, Trafikledsverket, Mellersta Österbottens förbund, NTM-centralen i Egentliga Finland,

Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Mellersta Österbottens museum KJ Renlunds museum och Ramboll Finland Oy.

INFORMATION OCH SAMRÅD OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Kontaktmyndigheten informerade om bedömningsprogrammet och framläggandet av det samt om möjligheten att framföra åsikter och utlåtanden genom en offentlig kungörelse under tiden 15 februari – 16 mars 2023. Kungörelsen och bedömningsprogrammet publicerades på NTM-centralens webbplats <http://www.ntm-centralen.fi/kungorelser/sodra-osterbotten> och miljöförvaltningens webbplats <https://www.ymparisto.fi/sv/medverka/miljokonsekvensbedomning/utvidning-av-karleby-hamn-karleby>. Meddelande om kungörelsen har sänts till Karleby stad för publicering på stadens webbplats. Dessutom har det informerats om bedömningsprogrammet och framläggandet av det samt möjligheten att framföra åsikter och utlåtanden genom tidningsannonser som publicerades i tidningarna Keski-Pohjanmaa och Österbottens Tidning den 15 februari 2023.

Under samrådstiden har man kunnat bekanta sig med bedömningsprogrammet i pappersform i Karleby stadshus.

Ett informationsmöte för allmänheten om bedömningsprogrammet ordnades den 23 februari 2023 kl. 18–20 i Ykspihlajan toimitalo, Hamngatan 40, 67900 Karleby. Förutom representanter för kontaktmyndigheten och den projektansvarige deltog cirka 17 personer i mötet.

På mötet för allmänheten i bedömningsprogramfasen accentuerades oro för projektets och framför allt byggnadsfasens skadliga miljökonsekvenser samt de sammantagna konsekvenserna med andra projekt. Frågor som togs upp var bland annat olägenheter för människors hälsa och trivsel, såsom ökad fordonstrafik, buller från fordons- och järnvägstrafik, bullermodellering av området och bullerkällor, nya vägarangemang till hamnen, det material som används i vallarna, försvårad användning av stränderna i området för rekreation och försämrad vattenkvalitet, beskrivningarna av kulturobjekt i bedömningsprogrammet samt förebyggande och lindrande av projektets skadliga konsekvenser. Dessutom var man orolig för att siken och siklöjan ska försvinna från området till följd av projektet och att strömriktningarna i Patamäki grundvattenområde ska förändras samt för lagringen av ammoniakcisterner och vätgassäkerheten.

UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Kontaktmyndigheten begärde utlåtanden om bedömningsprogrammet av kommunerna och andra myndigheter inom projektets influensområde som sannolikt berörs av saken. Utlåtanden begärdes av följande aktörer: Birdlife Mellersta Österbotten rf, Elbas, Harrbådas, Rummelös och Sandstrands villaförening rf, Mellersta Österbottens fiskeriområde, Mellersta Österbottens förbund, Mellersta Österbottens räddningsverk, Mellersta

Österbottens miljöhälsövärd, K. H. Renlunds museum, KIP Infra Oy, KIP ry, KIP Service Oy, Karleby stad och stadens miljöskyddsmyndighet, Transport- och kommunikationsverket Traficom, Naturresursinstitutet, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Forststyrelsen Österbotten-Kajanalands naturtjänster, Österbottens vatten och miljö rf, Finlands naturskyddsförbund Österbottens distrikt rf, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), NTM-centralen i Egentliga Finland Fiskerihushållning, Trafikledsverket, Ykspihlajan asukasyhdistys och Österbottens Fiskeriförbund.

Expertkommentarer begärdes av enheterna för områdesanvändning och grundvatten, naturskydd, vattenresurser och miljöskydd samt ansvarsområdet för trafik och infrastruktur vid NTM-centralen i Södra Österbotten. Till kontaktmyndigheten inkom 16 utlåtanden och 6 expertkommentarer om bedömningsprogrammet.

I det följande presenteras kontaktmyndighetens syn på det centrala innehållet i responsen från samrådet. Utlåtandena, expertkommentarerna och åsikterna i sin helhet finns i bilaga 1 med undantag av uppgifter som har betraktats som personuppgifter.

Sammandrag av utlåtandena

Trafik- och kommunikationsverket Traficom, Naturresursinstitut och Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes) har meddelat att de inte har något att yttra i ärendet. *Tukes* påpekar dock att till skillnad från vad som uppges i bedömningsprogrammet har hamnen inga tillstånd som beviljats av *Tukes*.

Mellersta Österbottens miljöhälsövärd har meddelat att man inte har något att anmärka på programmet.

Mellersta Österbottens räddningsverk påpekar i sitt utlåtande att i miljökonsekvensbedömningen bör skyldigheterna att ha egen beredskap enligt 14 § i räddningslagen (379/2011) och skyldigheten för hamninnehavare och verksamhetsidkare i kustområdet att sörja för bekämpningsberedskapen i enlighet med 22 c § (1353/2018) i den lagen beaktas. I bedömningen bör de säkerhetsarrangemang som följer av trafikändringarna beaktas. Räddningsfordons tillträde till objekten bör tryggas under byggtiden samt under den egentliga verksamheten. Släckvattenhanteringen bör identifieras och tillräcklig tillgång på släckvatten bör tryggas.

Trafikledsverket anser i sitt utlåtande att det är viktigt att i planerna beaktas de fasta skyddsanordningar som finns i projektområdet och deras läge och bevarande på nuvarande platser. I fråga om underhålls- eller fördjupningsmuddringar som kan påverka farleder eller farledsdelar inom Trafikledsverkets ansvarsområde betonar Trafikledsverket i sitt utlåtande att man inom projektet bör komma överens om genomförandeansvaret före processen för ansökan om tillstånd enligt vattenlagen.

Karleby stad, Byggnads- och miljönämnden och Karleby stad, stadsstyrelsen konstaterar i sina samstämmiga utlåtanden att utvidgningen av

Karleby hamn, särskilt i alternativen ALT1 och ALT2, är ett långvarigt projekt som förändrar havsområdet avsevärt och som har konsekvenser för vattenkvalitet, strömmar, landskap, naturtyper under vatten och vattenlevande organismer samt skärgårdens fågelbestånd i närområdet. De ökande järnvägs- och landsvägstransporterna under byggandet och hamnens användningstid har i de mest omfattande alternativen betydande konsekvenser för bosättningen och trivseln utmed transportlederna i form av bland annat buller, vibrationer och trafikutsläpp.

Konsekvenserna för vattendrag av skadliga ämnen som sipprar genom dumpningar och vallar i de olika projektalternativen bör beskrivas omsorgsfullt och metoder föreslås för att begränsa utsläppen, vid behov för att behandla vatten som rinner över och sipprar genom, samt för att följa konsekvenserna. I beskrivningen bör man också bedöma om det finns sådana massor i området som på grund av sina halter av skadliga ämnen borde kapslas in i täta isolerade magasin eller transporteras för behandling någon annanstans. Mängden massor av olika kvalitet och möjligheterna att utnyttja dem bör bedömas i samtliga tre projektalternativ.

I beskrivningen bör man bedöma om mängden skadliga ämnen som sipprar ut i havet från fyllnadsmagasinen kan minskas med mindre invallningar och kompaktare vallar.

Det bör presenteras en klar plan för hanteringen av dagvatten och avledningen av det till havet från kaj- och lagerfälten under byggandet och senare under verksamhetstiden, och de utsläpp som transporteras till havet med dagvatten samt utsläppsmängderna och deras konsekvenser för havsvattenkvaliteten bör bedömas. I beskrivningen bör behovet av dag- och släckvattenmagasin på hamnfälts- och kajområdet anges, även med beaktande av områdesreserveringar för eventuella dagvattenreningssystem.

Utfyllnadernas och muddringarnas konsekvenser för vattenströmmarna och spridningen av skadliga ämnen i havsområdet bör beskrivas separat för alla projektalternativ med hjälp av en modell över strömmarna utanför Karleby.

I beskrivningen bör man bedöma de utsläpp som sprider sig från de utfyllda områdena till miljön i form av damm och beskriva de metoder som används för att förhindra damm från de utfyllda områdena under byggtiden. De utsläpp som sprider sig till miljön med damm medan kajerna och lagerfälten är i användning och till följd av ökad lastning och lossning av fartyg bör bedömas och metoder för minska olägenheterna bör presenteras.

Konsekvenserna (under byggtiden och verksamhetstiden) för fågelbeståndet på de närbelägna öarna samt Naturaområdet Rummelö-Harrbåda bör beskrivas.

I bedömningsprogrammet konstateras att det inte finns någon miljö i naturligt tillstånd i området. När det gäller undervattensnaturen är området dock, med undantag av de muddrade farlederna, huvudsakligen i

naturligt tillstånd, även om det ligger inom influensområdet för konsekvenser från industrins avloppsvatten och buller från fartygstrafiken. De olika projekialternativens konsekvenser för fisket, fiskbeståndet och fiskarnas föröknings- och födoområden, naturtyperna under vatten samt bottenfaunan i de olika projekialternativen bör beskrivas i MKB-beskrivningen. Även kompenserande åtgärder och de åtgärder som står till buds för att begränsa skadliga konsekvenser samt en bedömning av den olägenhet som ska kompenseras bör presenteras i beskrivningen.

K. H. Renlunds museum konstaterar att i programmet för miljökonsekvensbedömning har i huvudsak beaktats konsekvenserna för den byggda kulturmiljön, landskapet och det arkeologiska kulturarvet.

Projektområdet har definierats som tredelat omfattande Djuphamnen, Stamhamnen samt Silverstenshamnen. Till vissa delar har dock endast Djuphamnen och Silverstenshamnen avgränsats som direkt influensområde för de konsekvenser som ska bedömas. Eftersom även Stamhamnen uppges som projektområde i båda alternativen ALT1 och ALT2 i bedömningsprogrammet, bör den granskas i denna helhet. Stamhamnen har störst inverkan på det byggda kulturarv som direkt gränsar till den.

Museet konstaterar att beskrivningen av nuläget i projektområdets omgivning i huvudsak är täckande och den innehåller de viktigaste kända kulturarvsobjekten i kulturmiljön. Eftersom det har funnits industri- och hamnverksamhet i närområdet i nästan tvåhundra år, bör även eventuellt industriellt kulturarv och projektets inverkan på det bedömas.

I planerings- och projektområdet samt de områden för föråldrade detaljplaner som gränsar till det finns dessutom flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader som tills vidare inte är skyddade. I bedömningsprogrammet nämns att konsekvenserna för arkeologiska objekt bedöms när den marinarkeologiska inventeringen blivit färdig, vilket museet anser vara en bra utgångspunkt. Museet föreslår att man i MKB-beskrivningsfasen ytterligare undersöker möjligheterna att trygga bevarandet av det vrak som nämns i bedömningsprogrammet (Svanen mj rek 2377). Om det inte är möjligt att bevara objektet, föreslår museet att vraket dokumenteras så noggrant som möjligt i samband med den marinarkeologiska inventeringen.

Boliden Kokkola Oy konstaterar att avloppsvatten från Boliden Kokkola samt andra aktörer på KIP norra området leds till havet via KIP norra utloppspunkten. I bedömningsprogrammet föreslås att denna utloppspunkt ska flyttas längre ut i havet. I programmet anges ändå inte hur denna utloppspunkt har valts. Boliden Kokkola Oy föreslår att det bör göras en heltäckande modellering av flyttningen av utloppspunkten, där man beaktar hur strömmarna förändras samt djupförhållandena och vattenkvaliteten i recipienten. I konsekvensbedömningen (modelleringen) bör man granska flera olika placeringsalternativ för den utloppspunkt som ska flyttas, utifrån vilka den nya utloppspunktens läge bör bestämmas.

NTM-centralen i Egentliga Finland, fiskerihushållningstjänster anser att programmet för miljökonsekvensbedömning av utvidgningen av Karleby hamn bör innehålla aktuell och kontrollerad information om fiskarterna i projektområdet, fiskarnas förökningsområden, kommersiellt fiske och fritidsfiske, så att projektets konsekvenser kan bedömas tillräckligt tillförlitligt. Halterna av metaller och skadliga ämnen i hamnens dagvatten samt deras konsekvenser för fiskbeståndet och fisket bör bedömas. Avlopps- och dagvattenutsläppens sammantagna konsekvenser för syresituationen i hypolimnion vid kusten och för bottensedimenten samt deras eventuella följdverkningar för fiskbeståndet och fisket bör utredas. Konsekvenserna för vattendragen och deras fiskbestånd av hamnområdets sura sulfatjordar bör beaktas. Det bör göras en riskkartläggning av den olja och andra ämnen som används i hamnen, där det bör utredas om oljan och andra ämnen som används i hamnen utgör en fara/risk för vattendragen och fiskbeståndet i området och närområdet. Muddermassornas halter av skadliga ämnen och deras skadliga konsekvenser för fiskbeståndet och lekområdena, särskilt under muddringen, bör bedömas. Transporten, förvaringen och användningen av muddermassor bör planeras så att lösta skadliga ämnen från muddermassor inte transporteras till omgivande vattendrag, om ämnena påverkar fiskbeståndet i området och fiskarnas användbarhet. I bedömningsbeskrivningen bör det ingå en tydlig fiskeriekonomisk skadebedömning av utvidgningen av Karleby hamn och i skadebedömningen bör man utreda och beakta det nuvarande fiskeriekonomiska läget samt fiskarterna inom influensområdet. Även eventuella konsekvenser för fisket bör utredas.

Kokkolan Teollisuusvesi Oy konstaterar i sitt utlåtande att i hamnens utvidgningsprojekt och bedömningen av projektets miljökonsekvenser bör Kokkolan Teollisuusvesi Oy:s havsvattenuttag beaktas. Kokkolan Teollisuusvesi Oy anser att hamnutvidgningen väsentligt försämrar havsvattenkvaliteten i djuphamnsbassängen och kräver att hamnutvidgningsprojektets inverkan på vattenkvaliteten på platsen för havsvattenuttaget utreds och modellernas i samband med MKB-projektet. I hamnens utvidgningsprojekt och bedömningen av projektets miljökonsekvenser bör dessutom beaktas ytvattenuttaget i Öjasjön via sötvattenstunneln. Tunneln nämns inte i bedömningsprogrammet. Kokkolan Teollisuusvesi Oy kräver att Karleby Hamns utvidgningsprojekt inte får medföra olägenheter eller risker för tunneln. Tunneln måste beaktas i all byggnads- och annan verksamhet på stamhamnens område.

Mellersta Österbottens förbund anser det viktigt att Karleby Hamn utvecklar sin verksamhet med tanke på den framtida utvecklingen. Mellersta Österbottens förbund konstaterar att i den gällande landskapsplanen ligger projektområdet till stor del inom beteckningen för hamnområde (LS) och projektområdets norra del (Djuphamnen) vid en beteckning för område för energiförsörjning, en-1. Dessutom korsar projektområdet delvis ett landskapsområde som är värdefullt på landskapsnivå eller regional nivå (objektkod 272_141). I planeringsbestämmelserna för ett landskapsområde som är värdefullt på landskapsnivå eller regional nivå

konstateras att i planeringen av användningen av områdena bör det säkerställas att landskaps- och kulturvärden samt vårdbiotoper och andra för området karakteristiska naturvärden bevaras utan att primärproduktionens verksamhets- och utvecklingsbetingelser äventyras. I den mer detaljerade planeringen bör särdragen hos landskapsområden som är värdefulla på landskapsnivå eller regional nivå beaktas och vid behov bör planbestämmelser och planeringsanvisningar som tryggar deras bevarande meddelas.

KIP Infra Oy konstaterar att Karleby Hamn i hamnutvidgningsprojektet och bedömningen av projektets miljökonsekvenser bör beakta vattenavledningsbehoven hos nuvarande och framtida aktörer på Karleby storindustriområde. Vattenavledningsbehoven och vattenmängderna kommer att öka betydligt jämfört med nuläget när de projekt som planeras på området genomförs. I planutkastet har det föreslagits att allt vatten som uppkommer i området ska ledas via KIP södra område (och de framtida hamnutvidgningarna) till havet. I bedömningsprogrammet har man identifierat hamnutvidgningsprojektets inverkan på avledningen av det vatten som leds till havet från de nuvarande sedimenteringsbassängerna på KIP södra, men i miljökonsekvensbedömningen bör beaktas även andra projekt som planeras på KIP-området och planläggningens inverkan på situationen i framtiden. För avledningen av vatten bör i samarbete med KIP-områdets aktörer bestämmas tillräckliga och ändamålsenliga vattenavledningsrutter och utloppspunkter i havet.

Elban, Harriniemen, Rummelön ja Sannanrannan huvilayhdistys – Elbas, Harbådas, Rummelös och Sandstrands villaförening ry kräver att i miljökonsekvensbedömningen beaktas vilken betydelse hamnbyggandets bottenarbeten samt transporterna av stora mängder kemikalier har för vattenkvaliteten samt hur vattnet och de ämnen som följer med det transporteras till omgivande områden. I åsikten uttrycks oro för huruvida arbetena kommer att påskynda eutrofieringen och eventuellt förstöra användningen av vattnen i hela området för rekreation genom antingen eutrofiering eller direkt förorening. Villaföreningen betonar i sitt utlåtande att skyddszonen mellan storindustriområdets fabriksområden och villaområdena får inte under några som helst omständigheter krympas och olycksriskerna i området får inte öka.

Ykspihlajan asukasyhdistys ry framför i sitt utlåtande att i MKB-förfarandet bör som känsliga objekt beaktas Kakaravaara daghem och Attendo Aalto boendeenhet för rehabiliteringsklienter inom mentalvården. Dessutom anför invånarföreningen att under muddringarna bör vattenkvaliteten vid Lahdenperä badstrand följas och metallhalterna i fiskar som fångats i Lahdenperäområdet bör följas minst ett år efter muddringarna. Hamnens nuvarande och framtida verksamhet samt utvecklingsprojekt bör planeras så att olägenheterna i form av buller och vibrationer för bosättningen inte ökar. Trafiken över lag och särskilt den tunga trafiken i närheten av bosättningen får inte öka. När projektet bedöms bör de sammantagna konsekvenserna av all verksamhet i hela industriområdet i Yxpila beaktas. Inverkan bör granskas även på lång sikt.

NTM-centralen i Södra Österbottens grupp för grundvattenskydd konstaterar att bedömningsprogrammet innehåller i huvudsak korrekta uppgifter om Patamäki grundvattenområde i närheten av projektområdet. När klassificeringarna sågs över den 11 februari 2020 sammanslogs Patamäki och Harrbådas grundvattenområden till Patamäki grundvattenområde. Åsens grovkorniga kärna fortsätter sammanhängande ända till havet. I området finns Patamäki och Saarikangas grundvattentäkter. Galgåsens och Outokumpu Oy:s grundvattentäkter används inte längre. Det vore bra att utöka MKB-programmet med de två undersökta vattentäkterna i grundvattenområdets södra del, Sandkullen punkt 117 och Mellanåsen punkt 120.

NTM-centralen i Södra Österbottens ansvarsområde för trafik anser att i detta skede förefaller bedömningen av trafikkonsekvenserna i huvudsak tillräcklig. I beskrivningsfasen bör även persontrafiken beaktas utöver det som angetts i programmet. Ansvarsområdet för trafik betonar i sitt utlåtande att de prognostiserade trafikmängderna och transportformerna bör förklaras och motiveras noggrannare i beskrivningsfasen. Tidigare år har en betydande del av trafiken i Karleby hamn och järnvägstrafiken dit utgjorts av transitttransporter från Ryssland, men de upphörde våren 2022 och det är osannolikt att de börjar på nytt. Detta bör beaktas i beskrivningsfasen, och trafikutvecklingen bör uppskattas även utan transporterna från Ryssland. Ansvarsområdet för trafik förhåller sig i sitt utlåtande positivt till bedömningsprogrammets förslag om en trafikutredning som aktörerna i området utarbetar tillsammans.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering anser att den teknisk användbarheten bör beaktas även i fråga om massor som deponeras under havsytan.

I miljökonsekvensbedömningen och riskbedömningarna av avfallsmaterial bör det preciseras hur länge byggandet pågår liksom byggnadsfaserna och byggnadssätten.

Risken för belastning på vattenområdet ökas av magasin som samtidigt är öppna länge medan de väntar på lämpliga avfallsmaterial samt särskilt av material som väntar på stabilisering i magasinen och som sedimenteras i magasinen länge innan stabiliseringen börjar. Det fält som byggs av avfallsmaterial bör vara av sådan storlek att det möjligt att bygga det så oavbrutet som möjligt och materialen bör vara tillgängliga och kunna överföras till konstruktionslagret under byggnadstiden. De material som reserverats för fältet bör vara färdiga så att det är möjligt att binda och skydda de skadliga ämnena så snabbt som möjligt genom stabilisering och med behövliga ytkonstruktioner.

De riskbedömningar som ligger bakom byggandet av utvidgningsområdena av avfallsmaterial baserar sig enligt utlåtandet på färdiga konstruktioner. Byggnadstiderna är anmärkningsvärt långa, upp till 20 år. I miljökonsekvensbedömningen bör beaktas den kommande riskbedömningen av utnyttjandet av analcimsand enligt gällande miljötillstånd, vilken enligt

projektaktören uppdateras i fråga om utredningarna om analcimsandens toxicitet.

Ett kontrollerat och stegvis byggande som tekniskt stödjer områdets användningsändamål bör beaktas i den praktiska verksamheten, planerna, miljökonsekvensbedömningen och ovannämnda riskbedömningar. Ett exceptionellt långvarigt byggande som håller flera magasin öppna beskriver att verksamheten sker endast på villkor som dikteras av tillgången på användbart avfallsmaterial, och inte planmässigt i enlighet med normalt jord- och vattenbyggnadssätt/tidtabell.

I miljökonsekvensbedömningen bör beaktas magasinerna som är öppna länge av arbetstekniska orsaker och eventuellt behov av behandling av vattnet i dem eller andra miljöskyddsåtgärder under byggandet. I bedömningen bör också visas transporten av skadliga ämnen under byggandet och belastningens miljökonsekvenser jämfört med om hamnutvidgningen skulle göras med jungfruligt material.

Av programmet för miljökonsekvensbedömning framgår inte klart om riskbedömningen beaktar andra avfallsmaterial än analcimsand. I MKB-förfarandet och riskbedömningen bör beaktas även andra avfallsmaterial som redan placerats i konstruktionerna och som eventuellt kommer att placeras i hamnutvidgningen. Även variationerna i havsnivå bör bedömas med avseende på transporten av skadliga ämnen. I bedömningen bör även beaktas de förändringar i havsnivån som klimatförändringen orsakar på lång sikt.

Riskbedömningen bör uppdateras förutom i fråga om undersökningarna om analcimsand även när det gäller det föreslagna sättet att flytta analcimsanden och de tillvägagångssätt och förfaranden som används under byggtiden. För analcimsanden har som ett alternativ förslagits överföring längs rör till utvidgningsområdena. För överföringen längs rör bör det utarbetas en strömmodellering så att man kan utreda hur överföringssättet påverkar rörelserna hos de avfallsmaterial som eventuellt redan finns i magasinerna och analcimsanden och för det andra hur uppslamningen av analcimsand i havsvattnet påverkar transporten av skadliga ämnen i magasinskonstruktionen och det omgivande havsområdet (vattenbalansen). Kvaliteten, mängden och miljökonsekvenserna bör bedömas i fråga om det vatten som bildas när analcimsand uppslammas i havsvattnet.

När det gäller ytvatten granskas enligt bedömningsprogrammet endast mängden dagvatten och dess avledning. Miljöskyddsgruppen för industri och avfallshantering anser att i MKB bör granskas möjligheterna att behandla dagvatten innan det leds ut i havet. I MKB-beskrivningen bör även bedömas behovet av utrymme för behandlingen av dagvatten. När det gäller behandlingen av dagvatten bör situationen under byggtiden samt efter utvidgningen bedömas.

I beskrivningen bör förutom trafikbuller även beaktas även eventuellt impulsliknande, särskilt störande buller under byggandet samt verksamheten i den utvidgade hamnen. När det gäller de sammantagna

konsekvenserna för luftkvaliteten bör utsläppen från fartygstrafiken beaktas utöver utsläppen från arbetsmaskiner.

I bedömningsprogrammet presenteras inte hamnverksamheten eller dess miljökonsekvenser. Miljöskyddsgruppen för industri och avfallshandling påpekar att hamnens utvidgning och framtida användning spelar en central roll för miljökonsekvenserna i hela området.

I beskrivningen bör det anges hur utvidgningen av hamnen kommer att påverka havsströmmarna och hur eventuella förändringar i dem inverkar på hur avloppsvattnet från storindustriområdet sprider sig i havsområdet. Förändringar i strömförhållandena bör i mån av möjlighet utredas tillsammans med områdets andra aktörer.

NTM-centralen i Södra Österbottens grupp för områdesanvändning anser det bra att man i programmet har nämnt flera olika projekt, bedömning av deras sammantagna konsekvenser samt samarbete mellan projekten. Beskrivningen av nuläget i fråga om markanvändningen och planläggningen borde kompletteras med en beskrivning av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. När det gäller landskapsplanen bör man överväga att presentera även planeringsbestämmelserna för planbeteckningarna (bl.a. beaktande av Naturaområdet och naturvärden). Det bör preciseras att Karleby generalplan 2010 saknar rättsverkningar. I bedömningsprogrammet nämns inte den strategiska generalplanen för regionstrukturen i Karleby, som omfattar mål för markanvändningen även när det gäller utvecklande av hamnen och trafikförbindelserna.

När det gäller beskrivningen av bebyggelsestrukturens nuläge bör man överväga att presentera en kartbild över projektområdets läge i bebyggelsestrukturen eller i förhållande till byggande i särskilt närområdena. Dessutom vore det bra att överväga att presentera avståndsbuffertar på kartbilder, för att beskriva hur i synnerhet känsliga objekt är placerade. När det gäller de influensområden som presenteras i programmet förblir det delvis oklart hur och inom vilket område konsekvenserna bedöms. Gruppen för områdesanvändning anser att det vore bra att beakta konsekvenserna omfattning i avgränsningarna av influensområdena. När det gäller konsekvenserna av verksamheten enligt hamnutvidgningen och till exempel olika färdssätt som den ger upphov till i form av buller, vibrationer och lukt samt för luftkvaliteten, befolkningen och hälsan bör man beakta åtminstone de närmaste objekten som störs. När det gäller markanvändningen bör man bedöma om den ställer några hinder för projektet eller orsakar projektet/verksamheten några hinder för markanvändningen. Det är skäl att bedöma planernas aktualitet och behovet av att utarbeta nya planer. I området planeras dessutom flera utloppsrör till havet, vilkas placering påverkas även av hamnutvidgningen. Gruppen för områdesanvändning anser att möjligheten att slå samman de olika projektens utloppsrör bör utredas.

NTM-centralen i Södra Österbottens vattenvårdsgrupp kommenterar bedömningsprogrammets tillräcklighet för att bedöma de olika projektalternativens konsekvenser för ytvatten och vattenmiljöns vegetation och

fauna och sålunda vattenvårdens statusmål, uppnåendet av målen eller de risker som projektet medför i fråga om dem. På allmän nivå anser vattenvårdsgruppen att programmet för miljökonsekvensbedömning är tydligt och bra, även om det tämligen allmänt håller. I bedömningsprogrammet lyfts också på ett berömligt sätt fram andra funktioner och projekt som antingen pågår eller är under utveckling och som kan ha konsekvenser för samma område. Enligt vattenvårdsgruppen ger bedömningsprogrammets beskrivning av nuläget en bra bild av den ekologiska och kemiska statusen hos den vattenförekomst som berörs av projektet. I statusbeskrivningarna nämns ändå inte vattenförekomstens hydrologisk-morfologiska status.

Enligt vattenvårdsgruppen beskriver bedömningsprogrammet inte hur utfyllnaden av de områden som avgränsas av vallar beaktas i bedömningen i situationer där havsvattennivån förändras flera gånger innan magasinet stabiliseras/täcks och hur det påverkar massornas rörelser och upplösningen av skadliga ämnen.

I MKB-programmet saknas en utredning om de skadliga ämnen som eventuellt sipprar ut från konstruktionerna samt deras långtidseffekter. I konsekvensbedömningen bör också beaktas de olika projekialternativens konsekvenser för biologiska faktorer, som är en del av vattenvårdens ekologiska klassificering, såsom eventuella konsekvenser för bottendjur.

Vattenvårdsgruppen konstaterar att det framgår inte klart av bedömningsprogrammet vilka alla skadliga ämnen som kommer att utredas. I konsekvensbedömningen ska beaktas alla ämnen som potentiellt orsakar skadliga konsekvenser.

NTM-centralen i Södra Österbottens naturskyddsenhet konstaterar i sitt utlåtande att enligt programmet bedöms konsekvenserna för skyddsområden, fågelbestånd och sälar utifrån verksamhets-, aktivitets- och trafikeringen och med hjälp av bland annat bullermodellering. I beskrivningen kommer också att intas information från en utredning som görs våren 2023, där man bedömer behovet av Natura-förfarande i fråga om Rummelö–Harrbåda skyddsområde. Utredningen kommer att ge ytterligare material för beskrivningsfasen. Enligt naturskyddsenhetens åsikt bör granskningen av konsekvenserna för Naturaområden utsträckas även till Natura 2000-områdena Karleby skärgård och eventuellt Larsmo skärgård, särskilt på grund av ökningen av antalet fartyg som trafikerar i hamnområdet och därigenom bullerkonsekvenserna. I bedömningen bör förutom direkta och indirekta konsekvenser beaktas särskilt de sammanlagda konsekvenserna med befintliga eller planerade funktioner i närområdet. Konsekvenser för fågelbeståndet i det IBA-område som ligger närmast projektområdet kan avspeglas även i Naturaområdenas skyddsgrunder. Om betydande konsekvenser inte kan uteslutas med säkerhet, bör en ändamålsenlig bedömning enligt 65 § i naturvårdslagen göras i MKB-beskrivningsfasen.

Enligt MKB-programmet bedöms projektets byggnadsfas inte ha några konsekvenser för växtligheten, eftersom det inte finns några områden i naturligt tillstånd i området. Byggandet bedöms dock påverka havsvattenkvaliteten så att vattnet i närheten grumlas och skadliga ämnen och näringsämnen sprider sig till ett större område. Konsekvensbedömningen borde utsträckas till ett tillräckligt vidsträckt område i enlighet med spridningsmodelleringarna och eventuella konsekvenser för organismer samt naturtyper under vatten borde bedömas.

KONTAKTMYNDIGHETENS UTLÅTANDE OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

Programmet för miljökonsekvensbedömning uppfyller de krav på innehållet som nämns i 3 § i MKB-förordningen och bedömningsprogrammet har behandlats på det sätt som MKB-lagstiftningen kräver.

Utöver det som anförts i bedömningsprogrammet bör vid utarbetandet av bedömningsbeskrivningen och de utredningar som hänför sig till den beaktas följande saker som kontaktmyndigheten för fram (punkterna **KM** nedan). Den projektansvarige och de experter som gör bedömningen bör noggrant gå igenom även de andra utlåtandena samt åsikterna om bedömningsprogrammet, och vid bedömningen och utarbetandet av bedömningsbeskrivningen beakta de uppgifter och eventuella behov av tilläggsutredningar som förts fram i dem.

Projektbeskrivning, projektalternativ och samband med andra planer

I projektbeskrivningen beskrivs projektets syfte och mål. Projektets läge, de konstruktioner som ska genomföras inom ramen för projektet och genomförandemetoden presenteras. Projektets tidsplan och samband med andra projekt i området beskrivs också.

Till MKB-förfarandets viktigaste principer hör granskningen av alternativ, vars syfte är att stödja beslutsfattandet genom att producera information om alternativa projektlösningar och deras miljökonsekvenser samt om skillnaderna mellan konsekvenserna. I bedömningsprogrammet presenteras tre alternativ, ALT0+, ALT1 och ALT2, som skiljer sig från varandra med avseende på utfyllnadsgraden i hamnen, den produktvolym som passerar genom hamnen och det nya hamnområde som uppkommer. Något så kallt 0-alternativ, dvs. projektet genomförs inte, har inte presenterats.

KM: Beskrivningen av projektet är tillräcklig i bedömningsprogramfasen. I bedömningsprogrammet presenteras tillräckligt med alternativ i enlighet med MKB-lagen och de skiljer sig klart från varandra.

I området, där det redan finns mycket industriell verksamhet, är det viktigt att bedöma de sammantagna konsekvenserna av olika projekt. I konsekvensbeskrivningen bör man bedöma hamnutvidgningens sammantagna miljökonsekvenser tillsammans med andra aktörers pågående eller planerade projekt i området. I bedömningen bör också beaktas hur de

alternativ som presenteras i bedömningsprogrammet påverkar det avloppsvatten som ska avledas från industriområdena och placeringen av utloppsplatserna för det.

Planer och tillstånd som projektet förutsätter

I bedömningsprogrammet redogörs för de tillstånd som projektet kräver, bland annat tillstånd enligt vattenlagen, miljötillstånd, bygglov och tillstånd enligt markanvändnings- och bygglagen samt kemikaliesäkerhetslagen.

KM: Den nuvarande verksamheten regleras av flera tillstånd, såsom miljötillstånd och tillstånd enligt vattenlagen. De viktigaste tillstånden som behövs presenteras tydligt i bedömningsprogrammet. Vid behov ska uppgifterna kompletteras i bedömningsbeskrivningen. I beskrivningen bör beaktas bland annat eventuella tillstånd enligt naturvårdslagen.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering påpekar att dumpningen av slamliknande avfall (uppslammad analcimsand) i vallkonstruktionen kan leda till att en avfallsdamm enligt 4 § i dammsäkerhetslagen (494/2009) bildas. I MKB-förfarande bör projektaktören utreda om projektet kommer att kräva utlåtande av dammsäkerhetsmyndigheten när ett ärende enligt lagens 3 § 6 mom. avgörs. Enligt miljöskyddsgruppens åsikt borde det också granskas om användningen av analcimsand, som ska betraktas som avfall, i denna omfattning vid byggande och i ett objekt eventuellt förutsätter EoW-förfarande eller annan produktifiering, och ett eventuellt behov bör konstateras i bedömningsbeskrivningen.

Ordnande av MKB-förfarandet och deltagandet i det

I bedömningsprogrammet beskrivs målen för bedömningsförfarandet, parterna, uppgifter om deltagande och växelverkan under MKB-förfarandet samt en uppskattad tidsplan.

KM: Planerna för deltagande och växelverkan är tillräckliga med tanke på MKB-förfarandet. Kontaktmyndigheten anser att det är bra att en uppföljningsgrupp tillsätts, som kan öka växelverkan med bland annat myndigheter och olika intressentgrupper.

Kompetens hos dem som utarbetat bedömningsprogrammet

Enligt förordningen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning ska bedömningsprogrammet innehålla uppgifter om kompetensen hos dem som utarbetat bedömningsprogrammet.

KM: I bedömningsprogrammet presenteras de personer som deltagit i utarbetandet av programmet och deras arbetserfarenhet. I bedömningsbeskrivningen bör deras kompetens också presenteras specificerad enligt delområde av bedömningen.

Kontaktmyndigheten betonar att bedömningsbeskrivningen ska innehålla en redogörelse enligt 4 § i MKB-beskrivningen för hur kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet har beaktats. Dessutom ska den innehålla ett lättfattligt och åskådligt sammandrag av de uppgifter som behövs för att dra en motiverad slutsats med beaktande av tillgänglig kunskap och relevanta bedömningsförfaranden vid tidpunkten i fråga.

Miljöns nuvarande tillstånd, miljökonsekvenser som ska bedömas samt metoder

I bedömningsprogrammet beskrivs miljöns nuvarande tillstånd i projektområdet och de konsekvenser enligt MKB-lagen som särskilt ska utredas i bedömningen, som enligt programmet är konsekvenser för ytvatten, växtlighet, fauna och naturskydd, landskap och kulturarv, trafik, levnadsförhållanden och trivsel, buller och luftkvalitet samt bebyggelsestruktur, markanvändning och planläggning. I miljökonsekvensbedömningen bedöms konsekvenserna under projektets hela livscykel, med fokus på konsekvenserna under byggandet och under verksamheten. Ett förslag till avgränsning av influensområdet presenteras på en karta i bedömningsprogrammet.

De använda bedömningsmetoderna presenteras för respektive delområde. Betydelsen bedöms utifrån konsekvensobjektets förändringskänslighet och storleken på den förändring som projektet orsakar.

KM: Beskrivningen av projektområdets och miljöns nuvarande tillstånd bör kompletteras utifrån utlåtandena och den information som erhållits vid bedömningen. I beskrivningen bör det beskrivas hur influensområdena är avgränsade i fråga om respektive konsekvens som ska bedömas. Det influensområde som fastställs bör vara så stort att inga betydande miljökonsekvenser kan antas uppstå utanför det. När influensområdena fastställs bör man förutom de byggtida konsekvenserna även beakta omfattningen av konsekvenserna under verksamhetstiden. Kontaktmyndigheten betonar att i miljökonsekvensbedömningen bör fokus ligga särskilt på bedömning av de sannolikt mest betydande konsekvenserna av projektet. I bedömningsbeskrivningen bör även beaktas hur det nuvarande tillståndet utvecklas, om projektet inte genomförs.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering anser att i fråga om återvinning av avfallsmaterial bör alternativen utökas med ett så kallat 0-läge, som beskriver nuläget och den mängd avfallsmaterial som i nuläget redan utnyttjats i hamnutvidgningarna. Miljöskyddsgruppen för industri och avfallshantering påpekar dessutom att gränsen för närinfluensområdet på bild 6–1 bör sträcka sig ända till vikbotten. Karleby hamns utvidgningsprojekt på området enligt det så kallade tillstånd I enligt vattenlagen är centralt och utvidgningens miljökonsekvenser bedöms nu för första gången som en helhet.

Konsekvenser för jordmån och berggrund

Som byggtida konsekvenser granskas i bedömningsbeskrivningen jordmånens och berggrundens art, geomorfologiska former samt sällsynta och skyddsvärda objekt med hjälp av befintlig information om jordmån och berggrund. Det samlade materialet jämförs med de ändringar som projektplanen medför. I bedömningen beaktas behövliga jordbearbetningsåtgärder, byggnadsteknik, byggnadsmaterial samt deras eventuella konsekvenser för projektområdets jordmån och berggrund. Även eventuell förstörelse av havsbotten beaktas.

Under hamnens verksamhetstid bedöms det inte uppstå några utsläpp eller konsekvenser för jordmånen eller berggrunden, och därför fästs störst vikt i bedömningen vid risker som orsakas av driftstörningar, såsom kemikalieläckagen. Granskningsområdet för konsekvenser täcker projektområdet samt eventuella andra närområden, som konsekvenserna bedöms nå. Bedömningen görs i form av en expertbedömning som identifierar farliga ämnen och potentiella utsläppskällor samt transportleder.

KM: Projektområdet och dess omgivning ligger i ett område där sannolikheten för sura sulfatjordar har angetts som måttlig. I konsekvensbeskrivningen bör det beskrivas hur man i projektet förbereder sig på risken för sura sulfatjordar och minskar eventuella skadliga effekter av dem.

Konsekvenser för yt- och grundvatten

Projektområdet ligger i avrinningsområdet som finns i mellanområdet (84V044) som hör till huvudavrinningsområdet för Bottenvikens kustområde (84). Havsområdet utanför Karleby hör till Kumo älvs-Skärgårdshavets-Bottenhavets vattenförvaltningsområde. Havsområdets kemiska status har klassificerats som sämre än god och den ekologiska statusen som måttlig. Projektområdet ligger inte i ett grundvattenområde.

Enligt bedömningsprogrammet bedöms projektets byggtida konsekvenser för vattenkvaliteten i havsområdet och konsekvenser för vattenlevande organismer samt ekologisk och kemisk status i form av expertbedömningar. Expertbedömningen baserar sig på information om havsområdets nuvarande tillstånd. Vid bedömningen av den ekologiska risk som orsakas av uppslamningen av analcimsand samt skadliga ämnen i andra material som återvinns utnyttjas den sökandes tidigare riskbedömningsrapporter samt de tester av analcimsandens toxicitet som blir färdiga i början av 2023. I beskrivningen utnyttjas dessutom den uppdatering av riskbedömningen för analcimsand som görs utifrån resultaten av toxicitetstesterna.

Projektets drifttida konsekvenser för vattenkvaliteten i havsområdet och eventuella konsekvenser för vattenlevande organismer samt ekologisk och kemisk status bedöms i form av en expertbedömning. Som hjälp vid bedömningen används bland annat de nuvarande kvalitetsresultaten för dagvatten. Som konsultarbete har uppgjorts en strömmodell för havsområdet (Afry Finland Oy 2021), som också kan utnyttjas vid bedömningen.

Projektet (i synnerhet alternativ ALT2) minskar vikens yta om det genomförs. I bedömningen uppdateras strömmodellen för havsområdet till att motsvara en situation där hamnutvidgningsprojekt har genomförts fullt ut. Konsekvenserna för vattenbytet bedöms med hjälp av den uppdaterade modellen.

KM: I bedömningsprogrammet beskrivs inte havsbottens nuvarande tillstånd inom influensområdet. I bedömningsprogrammet saknas dessutom en utredning om de skadliga ämnen som eventuellt sipprar ut från konstruktionerna samt deras långtidseffekter. Det framgår inte klart av bedömningsprogrammet vilka alla skadliga ämnen som kommer att utredas.

Projektets konsekvenser för vattendrag lyfts fram i flera utlåtanden och de ses som betydande. Vikten av att bedöma de sammantagna konsekvenserna för vattendrag betonades i flera utlåtanden som även kontaktmyndigheten förenar sig med. Vid sidan av muddring och havstransporter ansågs att uppmärksamhet bör fästas på hanteringen av de material som används vid byggandet och de skadliga ämnen som eventuellt utlöses från dem. Konsekvenserna för vattendrag ses också som sociala konsekvenser, eftersom vattenområdena är viktiga rekreationsområden och muddringarna kan påverka bland annat badvattnets kvalitet.

Kontaktmyndigheten anser att i bedömningsbeskrivningen bör presenteras närmare uppgifter om kvalitet och mängd i fråga om dagvatten och det vatten som sipprar från vallarna samt den belastning som det orsakar, transporten av skadliga ämnen som konsekvenserna för vattenkvaliteten i havsområdet utanför Karleby i de olika projekialternativen. I beskrivningen bör dessutom granskas möjligheterna att behandla dagvatten innan det leds ut i havet under byggtiden samt efter utvidgningen. I bedömningsbeskrivningen bör man bedöma de planerade utvidgningsområdenas konsekvenser för havsströmmarna och spridningen av det avloppsvatten som kommer från storindustriområdet, till exempel med en strömmodell där man beskriver utfyllnadernas och muddringarnas konsekvenser för vattenströmmarna och spridningen av skadliga ämnen i havsområdet i samtliga projekialternativ. I konsekvensbedömningen bör de sammantagna konsekvenserna av olika skadliga ämnen beaktas. Havsbottens och sedimentets art i utvidgningsområdenas omgivning bör utredas. När det gäller de bedömningar som görs i form av expertarbete bör bedömningsmetoderna presenteras tillräckligt noggrant i beskrivningen.

Kokkolan Teollisuusvesi Oy påpekar att Karleby Hamn bör i hamnutvidgningsprojektet och bedömningen av projektets miljökonsekvenser beakta Kokkolan Teollisuusvesi Oy:s havsvattenuttag och ytvattenuttaget i Öjasjön via sötvattenstunneln.

Konsekvenser för fiskbeståndet och fisket

Bedömningen av de byggtida konsekvenserna för fiskbeståndet och fisket baserar sig på bedömningen av konsekvenserna för vattenkvaliteten samt på tillgängliga uppgifter om nuläget för fiskbeståndet och fisket. I

beskrivningen bedöms först fiskbeståndets känslighet för förändringar i vattenkvaliteten och därefter storleken av projektets inverkan på vattenkvaliteten med avseende på fiskbeståndets levnadsförhållanden. I utredningen utnyttjas också testerna av analcimsandens toxicitet.

Konsekvenserna under hamnens verksamhetstid bedöms i beskrivningen i form av en expertbedömning av det förändrade områdets betydelse för fiskarna.

KM: NTM-centralen i Egentliga Finlands fiskerihushållningsmyndighet anser att programmet för miljökonsekvensbedömning av utvidgningen av Karleby hamn bör innehålla aktuell och kontrollerad information om fiskarterna i projektområdet, fiskarnas förökningsområden, kommersiellt fiske och fritidsfiske, så att projektets konsekvenser kan bedömas tillräckligt tillförlitligt. Dessutom bör halterna av metaller och skadliga ämnen i dagvattnet samt deras konsekvenser för fiskbeståndet och fisket, de sammantagna konsekvenserna av utsläpp av avfallsvatten och dagvattnet liksom hamnområdets sura sulfatjordars konsekvenser för vattendragen och deras fiskbestånd beaktas. Det bör göras en riskkartläggning av den olja och andra ämnen som används i hamnen, där det bör utredas om oljan och andra ämnen som används i hamnen utgör en fara/risk för vattendragen och fiskbeståndet i området och närområdet. Muddermassornas halter av skadliga ämnen och deras skadliga konsekvenser för fiskbeståndet och lekområdena, särskilt under muddringen, bör bedömas. I bedömningsbeskrivningen bör det ingå en tydlig fiskeriekonomisk skadebedömning av utvidgningen av Karleby hamn och i skadebedömningen bör man utreda och beakta det nuvarande fiskeriekonomiska läget samt fiskarterna inom influensområdet. Även eventuella konsekvenser för fisket bör utredas.

Konsekvenser för växtlighet, djur och skyddsområden

Projektets bygghas bedöms inte ha några konsekvenser för växtligheten. På grund av bullret från byggandet bedöms projektet dock ha konsekvenser för fågelbeståndet och sälarna i området. De byggtida konsekvenserna (såsom konsekvenser av maskiner och schaktningsarbeten) för naturskyddsområden bedöms områdesspecifikt med hjälp av tillgängliga uppgifter om naturskyddsområdena. Som källdata används aktuell information om naturskyddsområdena i miljömyndigheternas databaser samt information från inventeringar av marin undervattensnatur (Velmu).

Konsekvenser för skyddsområden (särskilt Rummelö–Harrbåda skyddsområde), fågelbestånd och sälar under hamnens verksamhetstid bedöms utifrån verksamhets-, aktivitets- och trafikökningen och med hjälp av bland annat bullermodellering.

I beskrivningen intas också information från en utredning som görs våren 2023, där man bedömer behovet av Natura-förfarande i fråga om Rummelö–Harrbåda skyddsområde. Utredningen ger ytterligare material för beskrivningsfasen.

KM: Det skyddsområde som ligger närmast projektområdet är Natura 2000-området Rummelö–Harrbåda (SPA, FI1000003) cirka 3 kilometer norrut, inom vilket även det privata naturskyddsområdet Karleby Skärgård och Harrbåda (YSA205025) finns.

Beskrivningen av nuläget i fråga om naturuppgifterna bör kompletteras utifrån tillgängliga uppgifter. Beskrivningen av nuläget bör kompletteras även i fråga om naturtyperna under vatten.

Kontaktmyndigheten instämmer i naturskyddsenhetens åsikt att granskningen av konsekvenser för Naturaområden bör utsträckas även till Natura 2000-områdena Karleby skärgård och eventuellt Larsmo skärgård särskilt på grund av ökningen av antalet fartyg som trafikerar i hamnområdet och därigenom bland annat bullerkonsekvenserna. I bedömningen bör förutom direkta och indirekta konsekvenser beaktas särskilt de sammanbundna konsekvenserna med andra befintliga eller planerade funktioner i närområdet. Konsekvenserna för fågelbeståndet i det IBA-område som ligger närmast projektområdet kan avspeglas även i Naturområdenas skyddsgrunder. Om betydande konsekvenser inte kan uteslutas med säkerhet, bör en ändamålsenlig bedömning enligt 65 § i naturvårdslagen göras i MKB-beskrivningsfasen.

Konsekvensbedömningen borde utsträckas till ett tillräckligt vidsträckt område i enlighet med spridningsmodelleringarna och eventuella konsekvenser för organismer samt naturtyper under vatten borde bedömas.

Konsekvenser för bebyggelsestruktur, markanvändning och planläggning

Projektområdet finns inom Karleby storindistriområde och plansituationen i området presenteras i bedömningsprogrammet. I projektområdet eller dess omedelbara närhet finns inga fornlämningar, nationellt värdefulla landskapsområden, landskapsområden som är värdefulla på landskapsnivå, värdefulla byggda kulturmiljöer eller byggnadsarvsobjekt.

Bedömningen görs i form av expertarbete. Vid bedömningen utnyttjas landskaps-, general- och detaljplanematerial, befintliga utredningar och kartmaterial. Utöver den nuvarande markanvändningen och bebyggelsestrukturen i omgivningen granskas i MKB-beskrivningen konsekvenserna för den planerade markanvändningen (fysiska planer på olika nivåer, andra planer och tillstånd).

KM: NTM-centralens grupp för områdesanvändning konstaterar att beskrivningen av nuläget i fråga om markanvändningen och planläggningen borde kompletteras med en beskrivning av de riksomfattande målen för områdesanvändningen. När det gäller landskapsplanen bör man överväga att presentera även planeringsbestämmelserna för planbeteckningarna (bl.a. beaktande av Naturaområdet och naturvärden). I bedömningsprogrammet nämns inte den strategiska generalplanen för regionstrukturen i Karleby, som omfattar mål för markanvändningen även när det gäller utvecklande av hamnen och trafikförbindelserna.

Det vore bra att överväga att presentera avståndsbuffertar på kartbilder, för att beskriva i synnerhet känsliga objekts läge. När det gäller markanvändningen bör man bedöma om den ställer några hinder för projektet eller orsakar projektet/verksamheten några hinder för markanvändningen. Det är skäl att bedöma planernas aktualitet och behovet av att utarbeta nya planer. Gruppen för områdesanvändning anser att möjligheten att slå samman de olika projektens utloppsrör bör utredas.

KIP Infra Oy och Kokkolan Teollisuusvesi Oy framför i sina utlåtanden att i bedömningsprogrammet har man identifierat hamnutvidgningsprojektets inverkan på avledningen av det vatten som leds till havet från de nuvarande sedimenteringsbassängarna på KIP södra, men i miljökonsekvensbedömningen bör beaktas även andra projekt som planeras på KIP-området och planläggningens inverkan på situationen i framtiden.

Konsekvenser för landskap och kulturmiljö

Bedömningen av landskapskonsekvenser genomförs i form av en expertbedömning. I beskrivningen bedöms projektets konsekvenser för när- och fjärrlandskapet samt den byggda kulturmiljön, värdefulla landskapsområden samt fornlämningar. För bedömningen görs en analys av synlighetsområdet och vid behov görs fotomontagen för att åskådliggöra den förändring som projektet orsakar i landskapet.

Konsekvenserna för landskapet och förändringarnas storlek bedöms med hjälp av tidigare utredningar, terrängbesök, fotografier samt flygfoto- och kartgranskningar som gäller området. Särskilt konsekvenserna för havslandskapet och de värdefulla områdena i Yxpila bedöms.

De byggtida konsekvenserna för fornlämnings- och kulturarvsobjekt bedöms efter att den marin arkeologiska inventeringen blivit färdig.

I beskrivningen bedöms de direkta och indirekta konsekvenserna för landskapet och kulturmiljön under hamnens verksamhetstid, vilka orsakas av bland annat ökad fartygs- och järnvägstrafik. I synnerhet granskas konsekvenserna för de närmaste skyddsobjekten i Hamngatans omgivning samt för kulturlandskapsområdet Karleby kust och skärgård.

KM: K. H. Renlunds museum konstaterar att i bedömningsprogrammet har i huvudsak beaktats konsekvenserna för den byggda kulturmiljön, landskapet och kulturarvet. Enligt museets åsikt bör behövliga utredningsåtgärder och preciseringar göras i tillräcklig utsträckning för att trygga målen att skydda kulturmiljön. Aktuella uppgifter bör beaktas i MKB-beskrivningsfasen varvid projektet konsekvenser kan bedömas på ett mer heltäckande sätt.

Konsekvenserna för närmaste befintliga RKY-objekt bör beaktas. I bedömningsbeskrivningen bör i enlighet med museets utlåtande utredas även eventuella konsekvenser för det omgivande industriella byggnadsbeståndet och den övriga kulturmiljön.

Konsekvenser för utnyttjandet av naturresurser

Enligt bedömningsprogrammet beskrivs i konsekvensbeskrivningen konsekvenserna för utnyttjandet av naturresurser. Konsekvenser uppstår av det material som behövs vid byggandet. Vid utfyllnaden av hamnen används muddermassor, biprodukter från industrin samt avfalls- och återvinningsråmaterial.

Konsekvenserna för utnyttjandet av naturresurser bedöms i form av en expertbedömning så att de utnyttjande naturresurserna beskrivs som materialvolym och materialflöden.

Projektet bedöms indirekt (som en logistisk punkt) inverka positivt på användningen av naturresurser och den gröna omställningen, eftersom hamnen är ett viktigt lagerområde som tjänar byggandet av bland annat vindkraftsprojekt, och i framtiden eventuellt som logistik- och lagerområde för grön vätgas och metanol.

KM: Användningen av material som utgör biflöden från industrin och som innehåller skadliga ämnen för att fylla ut hamnfälten och i byggandet bör utredas omsorgsfullt. I konsekvensbeskrivningen bör särskild uppmärksamhet fästas på att i bedömningen används så korrekta källdata som möjligt om det material som används i utfyllnaderna, eftersom de kan ha betydande konsekvenser för vattendragen och konsekvenser för vattenlevande organismer och bottenorganismer. De material som används och volymerna av dem bör beskrivas så noggrant som möjligt i konsekvensbeskrivningen.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering konstaterar att den tekniska användbarheten bör beaktas även i fråga om massor som deponeras under havsytan. Utgångspunkten när material placeras ut bör vara deras tekniska duglighet för den aktuella konstruktionen och konstruktionens framtida användningsändamål, och de material som används bör inte prioriteras utifrån halterna av skadliga ämnen i dem och dessa ämnens löslighet.

Konsekvenser för trafiken

Genomförandet av projektet ökar fordons-, hamn- och järnvägstrafiken på transportlederna till projektområdet.

I bedömningen granskas de förändringar som den ökande hamntrafiken i anslutning till projektet orsakar i trafikmängderna. Utifrån de förändringar som inträffar i trafikmängderna bedöms projektets konsekvenser för smidigheten och säkerheten i trafiken samt dryftas potentiella metoder att lindra konsekvenserna. Bedömningen av trafikkonsekvenserna görs i form av en expertbedömning genom att utnyttja bland annat Trafikledsverkets öppna data, olycksstatistik samt befintliga utredningar.

I bedömningsbeskrivningen utreds ökningen av fartygs- och landsvägs- trafiken i byggnadsfasen. I bedömningsbeskrivningen bedöms den permanenta trafikökning som hänför sig till hamnverksamheten och dess

konsekvenser, inklusive de ökande specialtransporterna av vindkraft-verkskomponenter.

KM: I MKB-programmet beskrivs bedömningen av trafikkonsekvenserna tämligen heltäckande. I beskrivningsfasen bör de prognostiserade trafikmängderna och transportformerna förklaras mer ingående. Trafikmängderna och trafikkonsekvenserna bör granskas enligt transportform vid såväl byggnadstidpunkten som under verksamhetstiden.

Kontaktmyndigheten anser att trafikkonsekvenserna är en av projektets viktigaste konsekvensformer. Den ökande trafikens (bil, järnväg och fartyg) miljökonsekvenser, bland annat utsläppen till luft, behöver utredas på ett heltäckande sätt. I bedömningsbeskrivningen är det viktigt att beskriva åtgärder för att förebygga och lindra skadliga trafikkonsekvenser, med avseende på trafiksäkerhet, minimering av olägenheterna för gång- och cykeltrafiken samt konsekvenser av tillfälliga trafikarrangemang.

NTM-centralen i Södra Österbottens ansvarsområde för trafik påpekar att i beskrivningsfasen borde dessutom beaktas att transittransporterna från Ryssland upphörde våren 2022, och trafikutvecklingen bedömas även utan de ryska transporterna.

I bedömningen bör beaktas de säkerhetsarrangemang som förändringarna i trafiken orsakar.

Konsekvenser i form av buller och vibrationer

De viktigaste bullerkällorna i hamnområdet är arbetsmaskiner och lastbilar. Tågens betydelse som bullerorsak i hamnen är liten, men i närheten av bostadsområdet tidvis betydande. Vibrationer i Yxpilaområdet orsakas i nuläget i huvudsak av järnvägstrafik och i någon mån av tung vägtrafik. Konsekvenserna i form av vibrationer är störst i närheten av järnvägarna.

Bullernivåerna i omgivningen undersöks med hjälp av bullermodellering. Det byggda bullret och det trafikbuller som verksamheten orsakar modelleras på ett omfattande sätt som täcker alla platser i vilkas närhet det finns objekt som exponeras för störningar. Modelleringsresultaten bedöms i förhållande till riktvärdena för buller och boendetrivseln i form av expertarbete. Dessutom bedöms behoven av och möjligheterna att begränsa bullerspridningen.

Under byggnadstiden orsakas buller av de arbetsmaskiner som används vid byggandet samt av de fordon som används vid materialtransporter. Byggtida grundförstärkning (pålning) orsakar också tidvis konsekvenser i form av vibrationer. Sprängningar som genomförs i samband med muddringarna orsakar impulsliknande bullerkonsekvenser, antalet sprängningar är dock begränsat i samtliga genomförandealternativ.

I bedömningen av bullerkonsekvenserna under hamnens verksamhetstid beaktas särskilt det buller som orsakas av trafiken. Den ökande järnvägstrafiken ökar konsekvenserna i form av buller och vibrationer utmed

järnvägen, bland annat i Yxpila bostadsområde. Även den motliggande stranden drabbas av bullerkonsekvenser på grund av ökad fartygstrafik.

KM: De byggtida konsekvenserna i form av buller, vibrationer och stombuller kan vara betydande med tanke på miljöhälsan och i bedömningsbeskrivningen bör särskild vikt fästas vid bedömningen och bekämpningen av dem.

Det med tanke på miljön viktigaste bullret från projektet hänför sig till och orsakas av byggandet. Till denna del bör det presenteras bullerbekämpningsmetoder eller metoder att minimera eventuella bullerkonsekvenser.

När bullerkonsekvenserna bedöms bör även konsekvenserna för rekreatiomsområden och leder i dem beaktas. Även konsekvenserna i form av buller och vibrationer för undervattensnaturen bör beaktas i bedömningen.

Konsekvenser för luftkvaliteten

Konsekvenserna för luftkvaliteten i närområdena bedöms utifrån de nuvarande utsläppen till luft, den förändring som utsläppsökningen orsakar och resultaten av övervakningen av luftkvaliteten. Staden anlitar regelbundet en utomstående konsult som mäter luftkvaliteten i hela KIP-området. Hamnen låter göra egna beräkningar av utsläppen till luft som grundar sig på materielen; utsläppens utbredning har inte modellerats. I beskrivningen används som utgångsdata de mätningar som staden låtit göra och hamnens beräkningar som grundar sig på materielen.

KM: I utlåtandena lyfter man fram de dammolägenheter som byggandet och verksamheten orsakar. I bedömningsbeskrivningen bör man presentera åtgärder för att förebygga och lindra dammolägenheterna samt övervaka åtgärdernas tillräcklighet.

Bedömningen av konsekvenserna för luftkvaliteten bör innefatta de byggtida konsekvenserna, såsom damm som orsakas av muddring, utfyllnad av magasinerna och arbetsplatsområdena samt lindrande av dammolägenheterna.

Metodbeskrivningen av bedömningen av konsekvenserna för luftkvaliteten bör kompletteras jämfört med det som anges i bedömningsprogrammet och metoderna för bedömning av de byggtida konsekvenserna och konsekvenserna under användningen bör separeras.

Klimatkonsekvenser

Projektets konsekvenser för klimatet granskas via projektets utsläpp av växthusgaser, som bidrar till klimatuppvärmningen. I bedömningen identifieras projektets viktigaste påverkningsmekanismer med avseende på både begränsning av och anpassning till klimatförändringarna. I bedömningen av klimatkonsekvenserna beaktas de kalkylerade utsläppen av växthusgaser under projektets livscykel. Man bedömer också de eventuella åtgärder i anslutning till projektet med vilkas hjälp man kan begränsa

klimatkonsekvenserna inom projektet, till exempel användning av utsläppsfria eller utsläppssnåla bränslen eller el, logistikoptimering och användning av återvunna material. Vid anpassningen till klimatförändringar förbereder man sig genom planering och metoder på extrema väderfenomen (såsom stormar, översvämningar, torra perioder). I bedömningen utnyttjas Miljöministeriets handbok om bedömning av klimatpåverkan i MKB- och SMB-förfaranden.

KM: I bedömningsprogrammet har identifierats de viktigaste sakerna med tanke på bedömningen av klimatkonsekvenser. Det är viktigt att beakta fartygstrafikens klimatkonsekvenser i bedömningen. I bedömningen av klimatkonsekvenser bör de olika projektfasernas och verksamheter-
nas klimatkonsekvenser separeras och klimatkonsekvenserna av anskaffningen av de material som används vid byggandet beskrivas.

De olika alternativens klimatkonsekvenser bör jämföras med varandra så att klimatkonsekvensernas betydelse framkommer tydligt. Åtgärderna för att lindra skadliga klimatkonsekvenser, deras storleksklass och effektivitet bör beskrivas.

Utgångsantagandena och bedömningsmetoderna bör beskrivas verbalt så att läsaren förstår på allmän nivå hur konsekvenserna har bedömts och på vilka motiverade avgränsningar kalkylerna och de mer kvalitativa granskningarna grundar sig. De osäkerhetsfaktorer som hänför sig till bedömningen av klimatkonsekvenser, såsom trafikprognosernas osäkerhet, bör beskrivas.

Konsekvenser för hälsan

När det gäller de byggtida konsekvenserna koncentrerar man sig i beskrivningen på att bedöma konsekvenserna för hälsan av utnyttjandet av analcimsand och muddringsmaterial och som grund för bedömningen används tidigare riskbedömningar.

I bedömningen av konsekvenserna under hamnens verksamhetstid koncentrerar man sig på bullerkonsekvenserna till följd av trafikökningen samt hanteringen av produkter. Dessutom bedöms hälsoeffekterna av damm som eventuellt härrör från produkterna samt beaktas riskerna för olyckor och olycksfall.

Projektets drifttida konsekvenser för människors hälsa bedöms genom att granska utredningar som gjorts samt identifiera alla potentiella direkta och indirekta hälsokonsekvenser som verksamheten kan orsaka. I beskrivningen jämförs de bedömda konsekvenserna för luftkvaliteten och bullerkonsekvenserna med de hälsomässiga riktvärden och nyckeltal som fastställts för dem.

KM: Enligt bedömningsprogrammet är strävan i MKB-förfarandet att identifiera de direkta och indirekta hälsoeffekter som projektet eventuellt orsakar. Det är viktigt att bedöma konsekvenserna för människor separat under byggandet och användningen, så att särskild uppmärksamhet fästs

på konsekvenserna i byggfasen. Det är viktigt att bedöma konsekvenserna utifrån de sammantagna konsekvenser som uppstår i området.

Konsekvenser för levnadsförhållanden och trivsel

Den närmaste bosättningen finns ungefär 300 meter från projektområdets södra kant i Yxpila bostadsområde. Avståndet till Karleby centrum är cirka 3 kilometer. Den närmaste fritidsbebyggelsen finns sydväst om storindistriområdet på kusten och i skärgården på minst 2 kilometers avstånd. Fritidsbebyggelse finns också i Sandstrandsområdet i nordost, på cirka 2,5 kilometers avstånd på andra sidan av vattendraget.

I konsekvensbedömningen identifieras konsekvenserna för trivseln och säkerheten i boendemiljön (sociala konsekvenser). De viktigaste utgångspunkterna för bedömningen är de uppgifter, åsikter och orosmoment som lokalinvånarna och andra aktörer har berättat om tillsammans med andra bedömda konsekvenser. Som källor för bedömningen används utlåtandena och åsikterna om bedömningsprogrammet samt promemoriorna från uppföljningsgruppernas möten och mötena för allmänheten. Som källmaterial fungerar också geografiska datamängder, statistik och andra skriftliga källor (t.ex. staden och Statistikcentralen).

I bedömningen av byggtida konsekvenser koncentrerar man sig på att granska den grumling av havsvattnet som projektet tidvis orsakar under muddringen och byggandet av vallarna och dess eventuella konsekvenser för rekreationen i närområdet (såsom badande och båtliv).

I bedömningen av konsekvenserna under hamnens verksamhetstid granskas de bullerkonsekvenser för Yxpila bostadsområde som orsakas av hamnverksamheten och den ökande järnvägstrafiken. Dessutom granskas de bullerkonsekvenser som kan orsakas på den motliggande stranden av den ökande hanteringen och lastningen av produkter samt den ökande trafiken i hamnområdet. I bedömningen granskas också ökningen av de mängder farliga ämnen som transporteras och transportleder som är säkra med tanke på bosättningen.

I beskrivningen bedöms projektets konsekvenser för Öjaområdet samt för annan närbelägen fritidsbebyggelse, eftersom projektet gör att hamnens influensområde flyttas närmare fritidsbebyggelsen på den motliggande stranden och att trafiken till hamnen ökar.

KM: I granskningen av influensområdet bör beaktas de närmaste objekten som störs. Det är viktigt att bedöma konsekvenserna utifrån de sammantagna konsekvenser som uppkommer i området och i bedömningsbeskrivningen bör man beskriva hur konsekvenserna av verksamheten lindras.

Bullret som ökar under byggnadstiden och muddringens konsekvenser för vattendragen, den ökande hamnverksamheten samt buller och vågor från den ökande fartygstrafiken kan minska boendetrivseln i områdena med fritidsbebyggelse. I konsekvensbedömningen bör granskas konsekvenserna för boendet, rekreationsmöjligheterna och trafiksäkerheten. I

bedömningen bör även beaktas konsekvenserna av olycks- och risksituationer. Kontaktmyndigheten anser att man i planeringen dessutom bör utreda lösningar med vilka strävan är att hantera spridningen av ljusföroreningar och minimera behovet och användningen av ljus.

Risker och undantagssituationer

I bedömningsprogrammet presenteras verksamhetsområdet på allmän nivå. Områdets risker beskrivs mycket kortfattat i bedömningsprogrammet.

KM: I bedömningen bör presenteras de risker och eventuella påföljder som verksamheten orsakar under byggnads- och verksamhetstiden. När det gäller den planerade verksamheten är det väsentligt att identifiera miljö- och säkerhetsrisker samt deras eventuella sammantagna konsekvenser med annan verksamhet i området. I miljökonsekvensbedömningen och riskbedömningarna av avfallsmaterial bör byggnadstiden, byggnadsfaserna och byggnadsmetoderna preciseras.

I riskbedömningen bör sådana objekt som är känsliga för miljörisker identifieras. Till dem hör vid sidan av bosättning, daghem och rekreationsobjekt även naturobjekt.

Mellersta Österbottens räddningsverk påpekade hanteringen av släckvatten i sitt utlåtande. Kontaktmyndigheten konstaterar att konsekvenserna för miljön av släckvatten som uppkommer i en olyckssituation bör bedömas och åtgärder för att förebygga konsekvenserna bör anges. Även andra undantagssituationers inverkan på dagvattnet bör bedömas.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering konstaterar att av programmet för miljökonsekvensbedömning framgår inte klart om riskbedömningen beaktar andra avfallsmaterial än analcimsand. I MKB-förfarandet och riskbedömningen bör beaktas även andra avfallsmaterial som redan placerats i konstruktionerna och som eventuellt kommer att placeras i hamnutvidgningen.

I miljökonsekvensbedömningen bör dessutom beaktas den kommande riskbedömningen av utnyttjandet av analcimsand enligt gällande miljötillstånd, vilken enligt projektaktören uppdateras i fråga om utredningarna om analcimsandens toxicitet. Riskbedömningen bör uppdateras förutom i fråga om undersökningarna om analcimsand även när det gäller det föreslagna sättet att flytta analcimsanden och de tillvägagångssätt och förfaranden som används under byggnadstiden.

Sammantagna konsekvenser

I bedömningsprogrammet beskrivs de aktörer på Karleby storindustriområde tillsammans med vilka projektet kan ha sammantagna konsekvenser. Andra aktuella nya projekt på området är bland annat Keliber Technology Oy:s litiumkemifabrik samt Umicore Finland Oy:s utvidgning av pCAM-produktionen och Jervois Finland Oy:s utvidgningar av

verksamheten samt den kemikalielogistik och kemikalielagring som kommer att bedrivas i hamnområdet under den närmaste framtiden.

I bedömningen utreds om de projekialternativ som ska granskas förutom direkta konsekvenser även kan orsaka kumulerande miljökonsekvenser som förstärker varandra tillsammans med andra befintliga eller planerade (åtminstone MKB- eller tillståndsförfarande pågår) verksamheter i närområdet. Sammantagna konsekvenser tillsammans med industriaktörer kan vara bland annat transportolymer, trafik, buller, damm, avledning av avloppsvatten, byggande av gemensam infrastruktur och användning av överskottsjord.

KM: När eventuella framtida sammantagna konsekvenser granskas bör man beakta att projektområdet ligger inom ett vidsträckt industriområde, där det finns flera anläggningar som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier. Området kommer också att få nya aktörer eller så utvidgas nuvarande produktionsanläggningar.

I bedömningen bör även beaktas sammantagna konsekvenser som orsakas av andra än industriella aktörer. Förutom det som nämns i programmet bör i projektet även beaktas de sammantagna konsekvenserna av olycks- och störningssituationer.

I flera utlåtanden betonades behovet av att bedöma projektets sammantagna konsekvenser med andra aktörer, särskilt när det gäller konsekvenserna för vattendrag. De sammantagna konsekvenserna bör bedömas även när det gäller trafik, utsläpp till luft och buller.

Bland annat Boliden Kokkola Oy föreslår att det bör göras en heltäckande modellering av flyttningen av KIP norra utloppspunkt där man beaktar hur strömmarna förändras samt djupförhållandena och vattenkvaliteten i recipienten. I konsekvensbedömningen (modelleringen) bör man granska flera olika placeringsalternativ för den utloppspunkt som ska flyttas, utifrån vilka den nya utloppspunktens läge bör bestämmas. Kokkolan Teollisuusvesi Oy påpekar att Karleby Hamn bör i hamnutvidgningsprojektet och bedömningen av projektets miljökonsekvenser beakta Kokkolan Teollisuusvesi Oy:s havsvattenuttag och ytvattenuttag i Öjasjön via sötvattenstunneln. KIP Infra Oy konstaterar för sin del att i bedömningen av projektets miljökonsekvenser bör man beakta vattenavledningsbehoven hos nuvarande och framtida aktörer för storindustriområdet.

NTM-centralen i Södra Österbottens miljöskyddsgrupp för industri och avfallshantering påpekar att i programmet och riskbedömningen har inte beaktats utvidgningsprojektets förhållande till befintlig infrastruktur. I bedömningsbeskrivningen bör man också bedöma projektets konsekvenser för befintlig och planerad infrastruktur (bl.a. vätgasledningar). Infrastruktur i marken kan också påverka risken för transport av farliga ämnen, om konstruktionerna går genom avfallsutfyllnaden.

Osäkerhetsfaktorer

I bedömningsprogrammet anses de viktigaste osäkerhetsfaktorerna som påverkar projektplaneringen och miljökonsekvensbedömningen vara det material som använts vid bedömningen, insamlingsmetoderna samt konsekvensbedömningsmetoderna. I bedömningen utreds hur osäkerheten kan påverka genomförandet av projektet och bedömningen av de olika alternativen samt dessutom hur betydande osäkerhetsfaktorerna är i förhållande till de gjorda konsekvensbedömningarna.

KM: De osäkerhetsfaktorer som identifierats under bedömningsarbetet och deras inverkan på bedömningsresultatet bör presenteras så tydligt som möjligt i konsekvensbeskrivningen, så att de kan beaktas i den fortsatta projektplaneringen. De osäkerhetsfaktorer som hänför sig till bedömningen bör presenteras enligt konsekvensobjekt.

Förebyggande och lindrande av skadliga konsekvenser

Det primära målet är att hindra betydande skadliga konsekvenser som identifierats. Om en konsekvens är omöjlig att förhindra (till exempel om inget annat tekniskt alternativ är tillgängligt), planeras lindrande åtgärder.

Förebyggande och lindrande åtgärder i detta projekt kan genomföras under MKB-förfarandet, den detaljerade planeringen, byggandet och verksamheten. Lindrande åtgärder identifieras genom att granska juridiska krav, bästa praxis (standarder) samt expertbedömningar.

KM: De åtgärder som föreslås för att begränsa skadliga konsekvenser ska vara genomförbara och tillräckligt konkreta. De lindrande metoderna bör presenteras enligt konsekvensobjekt.

Uppföljning av konsekvenser

I MKB-beskrivningen utarbetas ett förslag till komplettering av miljökontrollprogrammet som bygger på de uppskattade konsekvenser av olika konsekvensobjekt och deras betydelse. Planen uppdateras i två steg; först när ansökan om miljötillstånd eller tillstånd enligt vattenlagen görs och sedan i enlighet med tillståndsvillkoren. När tillståndet har vunnit laga kraft utgör det godkända kontrollprogrammet en väsentlig del av projektet.

Kontrollprogrammets innehåll preciseras så att man utifrån resultaten kan särskilja de konsekvenser som projektet orsakar från de variationer som förekommer i naturen. Ett viktigt mål för kontrollen är att bedöma hur väl de konsekvenser som uppskattats under MKB- och miljötillståndsförfarandet motsvarar resultaten av uppföljningen.

I bedömningsprogrammet presenteras kontrollen av hamnens verksamhet på allmän nivå. I programmet är kontrollen indelad i kontroll av användning, utsläpp och konsekvenser.

KM: Kontaktmyndigheten anser att det förslag till uppföljning av konsekvenserna som presenteras i bedömningsprogrammet är tillräcklig. Kontaktmyndigheten konstaterar att man bör koncentrera sig på betydande konsekvenser i uppföljningen. Den föreslagna uppföljningen bör vara tydligt avgränsad så att den är genomförbar.

INLÄMNANDE AV OCH INFORMATION OM UTLÅTANDET OM BEDÖMNINGSPROGRAMMET

NTM-centralen lämnar sitt utlåtande och kopior av de utlåtanden och åsikter som inkommit om bedömningsprogrammet till den projektansvarige. Utlåtandet delges samtidigt berörda myndigheter och de aktörer som framfört åsikter.

Utlåtandet om bedömningsprogrammet publiceras på myndighetens webbplats <http://www.ntm-centralen.fi/kungorelser/sodra-osterbotten> och miljöförvaltningens webbplats <https://www.ymparisto.fi/sv/med-verka/miljokonsekvensbedomning/utvidning-av-karleby-hamn-karleby>.

AVGIFT, FASTSTÄLLANDE AV AVGIFTEN OCH MÖJLIGHET ATT BEGÄRA OMRÖVNING AV AVGIFTEN

Avgiften är 8 000 euro.

Avgiften för kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet fastställs i enlighet med ett vanligt projekt (11 - 17 dagsverken). Avgiften bestäms med stöd av förordningen om NTM-centralernas avgifter.

En betalningsskyldig som anser att ett fel har begåtts vid fastställande av avgiften för den motiverade slutsatsen kan begära omprövning av avgiften hos NTM-centralen inom sex månader från det att den motiverade slutsatsen meddelades.

TILLÄMPADE BESTÄMMELSE

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 8, 16 och 18 §

Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 3 §

Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992) 8 §

Statsrådets förordning (1357/2022) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2023 (2 §).

Detta dokument har godkänts elektroniskt i verkets elektroniska ärendehanteringssystem. Ärendet har föredragits av överinspektör Virve Kustula och avgjorts av enhetschef Anne Polso.

Bilagor	Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer Anvisning om begäran om omprövning av avgiften
Sändlista	Karleby Hamn Ab Ramboll Finland Oy Karleby stad
För kännedom	De som har ombetts yttra sig

ANVISNING FÖR BEGÄRAN OM OMRÖVNING AV AVGIFT

Myndighet, av vilken omprövning begärs

Omprövning av ett beslut som gäller avgift får begäras skriftligt av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (NTM-centralen).

Myndighet, till vilken omprövningsbegäran skickas och tidsfrist för omprövningsbegäran

En begäran om omprövning av avgift för behandling av ett ärende skickas till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten inom sex månader från att avgiften har påförts. Dagen för delgivning räknas inte in i tidsfristen för omprövningsbegäran. Om den sista dagen av tiden för begäran av omprövning infaller på en helgdag, lördag, självständighetsdagen, första maj, jul- eller midsommaraftonen, fortsätter tidsfristen för omprövning även följande vardag.

I omprövningsbegäran ska anges

- vilket beslut omprövningsbegäran gäller
- hurdan omprövning som begärs (till vilka delar omprövning begärs i beslutet och vilka ändringar som begärs)
- på vilka grunder omprövning begärs
- namn och hemkommun för personen som begär omprövning
- postadress och telefonnummer, till vilka meddelanden i ärendet kan skickas till den som begär omprövning.

Om omprövningsbegäran talas för av hans lagliga företrädare eller ombud eller om någon annan person har gjort upp omprövningsbegäran, skall i begäran om omprövning även uppges namn och hemkommun för denna person. Omprövningsbegäran, den lagliga företrädaren eller ombudet skall underteckna omprövningsbegäran.

Till omprövningsbegäran bifogas

- beslutet i original eller som kopia, i vilket omprövning begärs,
- handlingar som omprövningsbegäran åberopar till stöd för sin begäran, om dessa inte redan tidigare har tillställts myndigheten
- till omprövningsbegäran bifogar ombudet en fullmakt (en advokat och ett allmänt rättsbiträde skall dock förete fullmakt endast om Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten bestämmer så).

Tillställande av omprövningsbegäran

Omprövningsbegäran ska tillställas NTM-centralens registratur. Begäran om omprövning kan lämnas in personligen eller med anlitande av ombud. På eget ansvar kan den också skickas per post, e-post, per telefax eller med bud. Omprövningsbegäran ska vara myndigheten till handa senast den sista dagen av tidsfristen för begäran av omprövning före tjänstetidens utgång. Noggrannare bestämmelser om att skicka in begäran om omprövning som telefax eller e-post finns i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

Kontaktuppgifter

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten Ansvarsområdet för miljö och naturresurser

besöksadress:
Alvar Aallon katu 8, SEINÄJOKI
Wolffskavägen 35, VASA
Långbrogatan 15, KARLEBY
Öppet: klockan 8.00 – 16.15

postadress:
PB 156, 60101 SEINÄJOKI
PB 262, 65101 VASA
PB 77, 67101 KARLEBY

telefon: 0295 027 500
e-post: registratur.sodraosterbotten@ntm-centralen.fi

E-tjänster -blankett: www.ntm-centralen.fi

E-tjänster > E-tjänster och blanketter > NTM-centralernas allmänna elektroniska ärendebblankett för företag, föreningar och verksamhetsutövare. Punkterna märkta med asterisk är obligatoriska. T.ex. en skannad blankett kan skickas via e-tjänsten.