



Utvidgning av Karleby hamn, Karleby

MOTIVERAD SLUTSATS

Den motiverade slutsatsen är den motiverade slutledning om projektets betydande miljökonsekvenser som kontaktmyndigheten har gjort utgående från miljökonsekvensbeskrivningen och de åsikter och utlåtanden som har inlämnats om den, och kontaktmyndighetens egen analys med stöd av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan MKB-lagen).

UPPGIFTER OM PROJEKTET

Projektets namn och läge

Utvidgning av Karleby hamn, Karleby.

Projektansvarig

Karleby Hamn Ab, Stamhamnsvägen 50, 67900 Karleby.

Konsult för utarbetandet av bedömningsprogrammet har varit Ramboll Finland Oy.

Kontaktmyndighet

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

Den projektansvariges beskrivning av projektet och projektalternativen

Karleby Hamn planerar att utvidga hamnområdet för att stöda tillväxten av och ordna logistiken för nuvarande och ny exportindustri under utveckling på storindustriområdet. Utvidgningen skulle även möjliggöra lagring och transport av stora delar till vindkraftverk och på så sätt främja den gröna omställningen. Ytan för hamnområdets färdområden skulle bli cirka tre

gångar större, vilket skulle möjliggöra en betydande ökning av hamnfunktioner och trafik.

Karleby Hamn ligger i närheten av storindustriområdet och består av Djuphamnen, Stamhamnen och Silverstenskajen. Genom hamnen transporteras cirka fem till tio miljoner ton gods per år. Utvidgningen omfattar fyllnad av bassängområden med jordmassor från hamnområdet, nya kajer och järnvägsspår samt hanterings- och lagerlokaler.

Bedömda alternativ

ALT0+: projektet genomförs inte, men de byggåtgärder som redan har planerats i hamnområdet och fått tillstånd genomförs. I detta fall är utfyllnadsbehovet 1,1 miljoner kubikmeter och mängden produkter som går via hamnen kan utökas upp till 7 miljoner ton.

ALT1: Utveckling av bryggor och hamnfunktioner. I detta fall är utfyllnadsbehovet för områden som avgränsats med vallar 5,3 miljoner kubikmeter och mängden produkter som går via hamnen kan utökas upp till 10 miljoner ton.

ALT2: Utveckling av kajerna och hamnens funktioner i full skala i hela hamnområdet. I detta fall är utfyllnadsbehovet 10,3 miljoner kubikmeter och mängden produkter som går via hamnen kan utökas upp till 20 miljoner ton.

I bedömningen granskas inget ALT0-alternativ, eftersom hamnen kontinuerligt utvecklas och hamnens områden fylls ut enligt redan befintliga tillstånd och planer.

INLEDANDE AV ÄRENDET

Den projektansvarige Karleby Hamn Ab har inlett förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsförfarande) för projektet genom att lämna in programmet för miljökonsekvensbedömning (nedan bedömningsprogram) till kontaktmyndigheten den 13 januari 2023. Bedömningsprogrammet var framlagt 15.2–16.3.2023 och kontaktmyndigheten gav sitt utlåtande om programmet 18.4.2023.

Den projektansvarige lämnade 2.5.2024 in miljökonsekvensbeskrivningen (nedan bedömningsbeskrivning) för projektet till kontaktmyndigheten för behandling och avgivande av motiverad slutsats.

Behovet av bedömningsförfarande i fråga om projektet bestäms med stöd av bilaga 1 punkt 9) trafik; f) havsfarleder, hamnar, lastnings- eller lossningskajer som i huvudsak byggs för handelssjöfart och är avsedda för

fartyg på mer än 1 350 ton i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (nedan MKB-lagen).

INFORMATION OCH SAMRÅD OM BEDÖMNINGSBESKRIVNINGEN

Kontaktmyndigheten informerade om bedömningsbeskrivningen och framläggandet av det samt om möjligheten att framföra åsikter och utlåtanden genom en offentlig kungörelse 15.5–12.7.2024. Kungörelsen och bedömningsbeskrivningen med bilagor publicerades på NTM-centralens webbplats <http://www.ntm-centralen.fi/kungorelser/sodraosterbotten> och på miljöförvaltningens webbplats www.miljo.fi/karlebyhamnutvidningMKB.

Meddelande om kungörelsen har skickats till Karleby stad 14.5.2024 för att publiceras på stadens webbplats. Om bedömningsbeskrivningen och framläggandet samt möjligheten att framföra åsikter informerades även i tidningarna Keskipohjanmaa och Österbottens Tidning genom tidningsannonser som publicerades 15.5.2024.

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

Ett informationsmöte för allmänheten om bedömningsbeskrivningen ordnades 12.6.2024 kl. 18–20 vid Ykspihlajan toimitalo. Det var också möjligt att delta i mötet på distans via applikationen Teams. Förutom representanter för kontaktmyndigheten och den projektansvarige deltog 2 personer i informationsmötet på plats och 1 på distans. Punkter som togs upp vid informationsmötet var bland annat landhöjning och modellering av havsvattnets strömningar.

UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER OM BEDÖMNINGSBESKRIVNINGEN

Kontaktmyndigheten begärde utlåtanden om bedömningsbeskrivningen av kommuner och andra myndigheter inom projektets influensområde som sannolikt berörs av frågan. Till kontaktmyndigheten skickades 8 utlåtanden och 1 åsikt om bedömningsbeskrivningen. Naturresursinstitutet och Trafikledsverket meddelade att de inte hade något att yttra om bedömningsprogrammet.

Nedan presenteras kontaktmyndighetens åsikt om det centrala innehållet i responsen från samrådet. Utlåtandena och åsikterna finns i sin helhet på adressen www.miljo.fi/karlebyhamnutvidningMKB. I de utlåtanden och åsikter som publicerats på webbplatsen har sådana uppgifter som har betraktats som personuppgifter strukits.

Mellersta Österbottens förbund anser att det är särskilt viktigt att Karleby Hamn utvecklar sin verksamhet med tanke på den framtida utvecklingen. Förbundet anser att MKB-beskrivningen tar upp de beteckningar i landskapsplanen som påverkar området på ett bra sätt. I de planeringsbestämmelser i den gällande landskapsplanen som berör området konstateras att bevarandet av landskaps- och kulturvärden samt naturvärden för vårdbiotoper och andra naturvärden som är typiska för området ska beaktas vid planeringen av användning av värdefulla landskapsområden utan att äventyra verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för primärproduktionen.

Mellersta Österbottens miljöhälsövård påpekar om behovet av bullerbekämpning i Yxpila och Haukioja bostadsområden på grund av bantrafiken när trafikmängderna ökar. Uppmärksamhet bör fästas särskilt vid bekämpning av buller nattetid och åtgärder krävs i området i fråga. Bullerstörningar som uppstår under byggnadsarbetena kan för fritidsbebyggelsens del minskas genom god information (jfr bullerankmälan). I fråga om utfyllnaden av utvidgningsområdena är det oklart på vilken frekvens massorna undersöks och vilka värden som ska överskridas för att stabilisering ska inledas och hur stabiliseringen kommer att göras i praktiken. En konsekvens som uppstår under driften av utvidgningen av hamnen är även den ökade belastningen i havet som uppstår vid hanteringen av gods i hanteringsområdena, särskilt vid hantering av bulkvaror. Hanteringen av dagvatten och utloppspunkter kunde ha beskrivits mer detaljerat. Dessutom borde konsekvenser som utvidgningarna orsakar för utsläpp ha presenterats och möjligheterna att minska dem beskrivits.

Enligt *K.H. Renlunds museum* finns det inget känt landarkeologiskt kulturarv i projektområdet. Ett submarint objekt är vraket av träfartyget Svanen (fornlämningsregistret 2377) som sjönk 1948 samt industrikonstruktionen Sahaniemi 2 (fornlämningsregistret 1000031967). I kapitel 12.6 i MKB-beskrivningen nämns att vraket av Svanen kommer att förstöras i alternativ ALT2 på grund av mer omfattande utfyllnadsarbeten i området för Stamhamnen. Museet påpekar att vraket i fråga inte är en fast fornlämning som är fredad genom lagen om fornminnen och därför krävs inget tillstånd att rubba en fornlämning. Trots detta är objektet en lämning med lokalhistoriskt värde och det har därför fastställts som övrigt kulturarvsobjekt. Av denna orsak anser museet att projektalternativ ALT1 är bättre med tanke på undervattenskulturarvet. De konsekvenser som detta alternativ orsakar för landskapet och kulturmiljön har bedömts vara lindrigare även i övrigt. Vid Ottomarino Oy:s undersökningar hittades vraket av en liten båt (objekt 2) utanför projektområdet. Vrakets har bedömts vara över 100 år gammalt och kan därför definieras som en fast fornlämning som är fredad genom lagen om fornminnen. Museet vill påpeka att statusen för objektet Yxpilagloppet, fornlämn. nr 2431, det vill

säga galeasen Rauha, som nämnts som ett övrigt kulturarvsobjekt i MKB-beskrivningen har ändrats till en fast fornlämning. Rauha förliste 1923 och vraket är nu över 100 år gammalt. Om genomförandet av projektet hotar bevarandet av detta vrak eller någon annan fast fornlämning bör den som genomför projektet enligt lagen om fornminnen ansöka om tillstånd att rubba en fornlämning från Museiverket.

Karleby stad, stadsmiljö anser att det fortfarande finns oklarheter i fråga om användningen av biflödesmaterial från industrin och avfallsmaterial och deras konsekvenser för vattendrag vid jordfyllnadsarbeten, bland annat i fråga om utsläpp i vattendrag och urlakning av skadliga ämnen. Av denna orsak behövs tilläggsutredningar för att kunna identifiera och kontrollera miljökonsekvenserna för havsområdet.

De sammantagna konsekvenser som övriga aktuella projekt och befintliga anläggningar i Yxpila industriområde orsakar för miljön, hälsan och trivseln förblir ytligt utredda. Flödesmodellen för havsområdet har uppdaterats så att den motsvarar de förändringar i strandlinjen som orsakas av detta projekt, vilket framöver möjliggör en mer omfattande bedömning av de sammantagna konsekvenserna för vattenområdets tillstånd.

Säkerhets- och kemikalieverket Tukes påpekar att uppgiften om att hamnen skulle ha IMO-fält med kemikalietillstånd i sitt område, som rättats till redan i programskedet, är felaktig. Tukes har inte beviljat några tillstånd enligt kemikaliesäkerhetslagen till Karleby Hamn Ab. Den egentliga hamnverksamheten är verksamhet som omfattas av VAK-bestämmelser och IMO-områdena och de krav som ska följas på dem fastställs utifrån dessa. Tukes påpekar att riskerna har behandlats på en väldigt allmän nivå och att beskrivningen inte ger någon tydlig bild av hur utvidgningen av hamnen kommer att påverka riskerna eller hanteringen av dem.

NTM-centralen i Egentliga Finland, fiskerinäringsstjänster konstaterar att man i beskrivningen ganska väl gått igenom fiskbeståndet i området och deras förökningsområden. Utvidgningen har tydliga konsekvenser, men enligt fiskerinäringsmyndigheten kan konsekvenserna för fiskar vara mycket större än vad som noterats i beskrivningen. Eftersom byggnadsarbetena kan fortsätta i upp till tiotals år orsakar muddring och utfyllnad av vattenområdet förgrumling som förstör bottendjuren under en avsevärt lång tid. Med dagvattnet kan det dessutom trots uppföljning spridas till exempel olja och kemikalier och sippra ut skadliga ämnen från förorenad eller sur fyllnadsjord till vattenområdet.

Neste Oyj har i sin åsikt konstaterat att de utvidgningsplaner för Karleby Hamn som presenterats i bedömningsbeskrivningen inte får påverka funktionen av överföringsledningarna för Nestes terminal och bergscistern och inte orsaka skada eller risk för vattenbehandlingen i anslutning till terminalen eller bergscisternen eller för vattenledningssystemet. Neste

anser att de risker som byggandet av utvidgningen för Djuphamnen och användningen av utvidgningsområdet orsakar för Nestes funktioner inte har bedömts tillräckligt i beskrivningen, särskilt i fråga om utloppspunkter för vatten, såsom terminalens utloppspunkt, som ligger i den innersta delen av Djuphamnen och bergscisternens utloppspunkt i den norra delen av Bolidens avloppsbadängar. De risker som byggandet och användningen av utvidgningsområdet orsakar för Nestes funktioner bör beaktas vid ansökan om vattentillstånd, miljötillstånd och bygglov för utvidgningen.

De sakkunnigkommentarer som NTM-centralen i Södra Österbotten framfört om bedömningsbeskrivningen har beaktats i kontaktmyndighetens motiverade slutsats.

BEDÖMNINGSBESKRIVNINGENS TILLRÄCKLIGHET OCH KVALITET SAMT KOMPETENSEN HOS DEM SOM UTARBETAT BESKRIVNINGEN

Kontaktmyndigheten har granskat bedömningsbeskrivningens tillräcklighet och kvalitet. Miljökonsekvensbedömningsbeskrivningen för utvidgningen av Karleby hamn uppfyller de innehållskrav på en bedömningsbeskrivning som fastställs i 19 § i MKB-lagen (252/2017) och 4 § i MKB-förordningen och den har behandlats på det sätt som krävs av MKB-lagstiftningen. Bedömningsbeskrivningen har utarbetats på ändamålsenligt sätt och med beaktande av projektets bedömningsprogram och kontaktmyndighetens utlåtande om bedömningsprogrammet.

Baserat på bedömningsbeskrivningen är det möjligt att få en tillräcklig helhetsbild av projektet och dess centrala miljökonsekvenser. Kontaktmyndigheten tackar för en särskilt omfattande och tydlig sammanfattning som underlättar tillgången till information för intressenterna. Bedömningsbeskrivningen är tydlig och lättläst och konsekvensernas betydelse har motiverats väl för varje konsekvenstyp. Projektets behov och syfte samt nuläge har beskrivits väl i bedömningsbeskrivningen. Den projektansvarige har haft tillgång till tillräcklig expertis för att genomföra miljökonsekvensbedömningen och dess separata utredningar.

I samband med samrådet och kontaktmyndighetens egen granskning har det framkommit vissa brister och osäkerhetsfaktorer. Bristerna är emellertid sådana att de kan korrigeras i samband med den fortsatta planeringen av projektet och de kommande tillståndsförfarandena. I fråga om bristfälliga bedömningar konstaterar kontaktmyndigheten följande:

Planer och tillstånd

Tukes har påpekat att det under punkt 24.2.4 konstateras felaktigt att Karleby hamn har IMO-fält som beviljats kemikalietillstånd. Hamnen har emellertid inga tillstånd som beviljats av Tukes och detta fel bör korrigeras.

Olycksrisker

I beskrivningen redogörs för risker i samband med utvidgningen av hamnen. Riskerna har bedömts för utvidgningens byggnadsskede och efter detta. De mest betydande riskerna består av olyckor i samband med transporter av farliga ämnen, eldsvådor och oljeolyckor. När det gäller fyllnadsmaterialet för vallarna för utvidgningen identifierades dessutom en risk för att kantvallen rasar. Beskrivningen av riskerna i området under punkt 6.18 är emellertid väldigt knapp. I stället för räddningsverkets externa räddningsplan hade det varit viktigare att beskriva farorna i området och deras influensområden samt metoder för att förebygga olyckor i hamnen. Under punkt 20.2 har riskerna behandlats på en väldigt allmän nivå och beskrivningen ger inte någon tydlig bild av hur utvidgningen av hamnen kommer att påverka riskerna eller hanteringen av dem. Vid den fortsatta planeringen bör riskbedömningen kompletteras med tanke på eventuella olycksrisker och deras influensområden samt eventuella metoder för förebyggande av risker.

Ytvatten

I beskrivningen redogörs inte för situationen under byggnadsarbetena (utfyllnaden av de invallade områdena inte klar) och konsekvenser för upplösningen av skadliga ämnen när havsvattennivån är hög eller varierar inom en kort tid.

I fråga om hanteringen av dagvatten och utloppspunkter saknas noggrannare detaljer, och dess miljökonsekvenser och möjligheterna att minska utsläppen kunde ha behandlats mer detaljerat. Riskbedömningar under tiden för byggandet av hamnfälten bör uppdateras när mer information finns tillgänglig om miljökonsekvenserna för olika byggnadsmetoder. Riskbedömningen borde även kompletteras med att det bör beaktas att bassängerna är obelagda under lång tid och uppdateras alltid när koncentratets kvalitet märkbart förändras. Även mängden klorid som urlakas ur analcimsand borde undersökas mer, eftersom en stor mängd kan påverka vattenskiktningen på samma sätt som sulfat.

Muddringsperioden pågår under perioden med öppet vatten, i cirka ett halvt år i ALT1- och ALT2-alternativet. Muddringsmängderna är betydande i alla alternativ och de långvariga konsekvenser som mångåriga muddringar och utfyllnader av bassänger orsakar för submarina naturtyper och organismer borde ha bedömts mer ingående. I bedömningsbeskrivningen nämns VELMU-materialet och kända submarina naturtyper, men konsekvensbedömningen borde ha sträckt sig över ett tillräckligt stort område i enlighet med spridningsmodelleringen. Vid den

fortsatta planeringen och vid ansökan om tillstånd för projektet bör bedömningen kompletteras i fråga om detta.

Landskap och kulturmiljö

K.H. Renlunds museum påpekar att till skillnad från vad som framförs i beskrivningen har statusen för Yxpilagloppet, fornl.reg. 2431, det vill säga galeasen Rauha, ändrats till en fast fornlämning. Om genomförandet av projektet hotar bevarandet av detta vrak eller någon annan fast fornlämning bör den som genomför projektet enligt lagen om fornminnen ansöka om tillstånd att rubba en fornlämning från Museiverket.

Sammantagna konsekvenser

I bedömningen behandlas inte trafikökningen i KIP-området på den nivå som krävs för projektet. I MKB- och planprocesserna för projekt i KIP-området presenteras trafikuppskattningar, och genom att räkna samman dem fås en riktgivande uppskattning på eventuella sammantagna konsekvenser som kunde ha presenterats i bedömningsbeskrivningen.

Vattendragsmodelleringen för utvidgning av projekt för industrin och Karleby hamn blev inte färdig före bedömningsbeskrivningen.

Vattendragsmodelleringens innehåll spelar emellertid en viktig roll för bedömningen av projektens sammantagna konsekvenser och bör beaktas vid den fortsatta planeringen och tillståndsförfarandena.

KONTAKTMYNDIGHETENS MOTIVERADE SLUTSATS

Enligt bedömningsbeskrivningen riktas projektets mest betydande miljökonsekvenser enligt MKB-lagen till fåglar i alla alternativ, samt till trafik, buller och skyddsområden i alternativ ALT2. I

bedömningsbeskrivningen konstateras att konsekvenserna för ytvatten och fiskar, havsfåglar, arter som ingår i habitatdirektivet, vibrationer samt landskapet och kulturmiljön är måttliga. Enligt bedömningsbeskrivningen är det också viktigt hurdana sammantagna konsekvenser material som används vid utvidgningen och olika funktioner orsakar bland annat för det omgivande vattendraget.

Enligt bedömningsbeskrivningen, samrådsresponsen och sin egen granskning framför kontaktmyndigheten följande som sin motiverade slutsats om projektets betydande konsekvenser:

Ytvattenkonsekvenserna har bedömts vara måttliga i alternativ ALT2 och lindriga i alternativ ALT0+ och ALT1. Till användningen av biflödesmaterial från industrin, såsom analcimsand och avfallsmaterial vid utfyllnadsarbetena och de vattendragskonsekvenser som de orsakar särskilt under byggnadsarbetena anknyter osäkerhet bland annat i fråga om urlakning av farliga ämnen. Av denna orsak anser kontaktmyndigheten

att projektets ytvattenkonsekvenser enligt försiktighetsprincipen kan vara mer betydande än vad som bedömts.

I bedömningsbeskrivningen föreslås att analcimsand ska slammas upp i havsvattnet och flyttas från fabriken genom området direkt till bassängerna. Kontaktmyndigheten anser att uppföljning och påvisande av analcimsandens kvalitet och det förflyttningssätt till återanvändningsplatsen genom rör som presenterats i bedömningsbeskrivningen förutsätter ytterligare utredningar med testskeden och eventuella ändringar i vatten- och miljötillståndsbesluten. Utöver detta behövs noggrannare uppgifter om analcimsandens miljö- och byggnadstekniska kvalitet, mängd, egenskaper, bildningstäthet och uppslamningens konsekvenser för dessa.

Utvidgningen innebär tydliga konsekvenser för fiskar och de kan vara större än vad som presenterats i beskrivningen. Eftersom byggnadsarbetena kan fortsätta ända fram till 2050 orsakar muddring och utfyllnad av vattenområdet förgrumling och förstör bottendjuren under tiotals år. Med dagvattnet kan dessutom till exempel olja och kemikalier spridas till vattenområdet trots uppföljning, och skadliga ämnen kan sippra ut från förorenad och sur fyllnadsjord. Utvidgningsprojektet kan på så sätt innebära betydande konsekvenser för områdets känsliga natur och fiskbestånd. Arter som lever i Naturaområdet, såsom vitmärla och musselkräfta, är särskilt utsatta för förändringar som orsakas av byggnadsarbetena. Muddringen och fyllnadsarbetena skadar bottendjuren, vilket har långvariga konsekvenser för fiskbestånden och vattenekosystemet. Vid den fortsatta planeringen bör man utreda de presenterade metoderna för att förhindra förgrumling, såsom dumpning av muddringsmassor till bassänger som är isolerade från havet. Även övriga metoder för att minska negativa konsekvenser i fråga om förgrumling och bottendjur bör beaktas.

Utvidgningsprojektet påverkar även buller- och vibrationsolägenheterna när särskilt den tunga trafiken ökar i området. För att minska bullerolägenheterna planeras bullervallar och begränsning av arbetstiderna. Projektets konsekvenser för människornas levnadsförhållanden har bedömts vara lindriga men den ökande trafiken kräver förutseende trafikarrangemang. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid Yxpila och Haukioja områden där buller nattetid kan orsaka hälsoeffekter. Bullerolägenheter för fritidsbebyggelsen kan lindras genom förhandsinformation.

De naturkonsekvenser som uppstår genom utvidgningen av hamnen, särskilt när det gäller muddring och buller, riktas även till djuren i området, såsom häckande fåglar. Byggnadsarbetena kan störa fåglarnas beteende och bestämmelser som anknyter till fågelskydd bör beaktas särskilt i

Naturaområden. Byggnadsarbetena bör förläggas utanför häckningstiden, och vid behov bör undantagstillstånd sökas enligt naturvårdslagen.

Natura 2000-området Rummelön–Harrbådan är känt för sina värdefulla fåglar och undervattensnaturtyper, och området är särskilt utsatt för negativa konsekvenser som uppstår i alternativ ALT2, såsom eutrofiering och buller. Dessutom kan den ökande fartygstrafiken påverka Naturaområdena i Karleby och Larsmo skärgård. De sammantagna konsekvenserna med andra projekt som planerats i området förutsätter en Naturabedömning särskilt i alternativ ALT2, men vid den fortsatta planeringen borde bedömningströskeln hållas låg även i alternativ ALT1.

Utvidgningens konsekvenser för landskapet och kulturarvet är måttliga. Avlägsnande av vraket från Svanen särskilt i alternativ ALT2 skulle påverka undervattenskulturarvet. I alternativ ALT1 skulle konsekvenserna vara lindrigare. I fråga om undervattenskulturarv bör utlåandet av K.H. Renlunds museum beaktas. Hamnens konsekvenser för landskapet är betydande, men eftersom utvidgningen utgör ett kontinuum till nuvarande verksamhet orsakar utvidgningen inga omfattande konsekvenser.

Det finns betydande storleksskillnader mellan de bedömda alternativen och de kommer att finnas under en lång period. Stora skillnader mellan alternativen förekommer bland annat i fråga om hamnfältens yta och mängden fyllnadsmaterial som ska utnyttjas. Störst och således även mest betydande konsekvenser för miljön uppstår i alternativ ALT2. Detta beror särskilt på att byggnadsarbetena pågår länge i alternativ ALT2 och att konstruktionerna är halvfärdiga till och med i tiotals år. Detta orsakar osäkerhet särskilt i fråga om vattendragskonsekvenser, när vatten kan flöda genom obelagda hamnfält. Detta innebär att även observationsprogrammen för uppföljning av vattendragskonsekvenser bör uppdateras vid den fortsatta planeringen.

Kontaktnmyndigheten förutsätter att de lindringsåtgärder som presenteras i bedömningsbeskrivningen, såsom åtgärder för bullerbekämpning och dammhantering, ska beaktas.

Motiveringar

Ytvatten och fiskbestånd

I det pågående ALT0+-skedet utnyttjas de muddringsmassor som fås genom hamnverksamheten och fördjupningen av farleden vid byggandet av hamnfälten. Detta skede har uppskattats pågå fram till 2030. Avsikten i alternativ ALT1 och ALT2 är att utnyttja alltmer av huvudrejekten som uppstår vid den kommande kemifabrikens processer, det vill säga adalcimsand (avfallskod 06 02 99). I alternativ ALT0+ använder hamnen 0,4 milj. m³ analcimsand vid fyllnadsarbeten och ytkonstruktionsskiten endera som sådant eller stabiliserat på ett sätt som förstärker dess

tekniska egenskaper. Hamnen har ett gällande miljötillstånd för utnyttjande av analcimsand i ALT0+-området. I alternativ ALT1 skulle hamnen använda 2,8 milj. m³ analcimsand och i alternativ ALT2 skulle mängden vara som mest 5,0 milj. m³. I det största utvidgningsalternativet (ALT2) är den totala mängden avfallsmaterial, muddringsmassor och gråberg samt annat återanvändbart material över 15 miljoner ton.

Utfyllnaden av hamnfältet och den spridning av skadliga ämnen som den orsakar samt utsläppen under driften kan orsaka konsekvenser under en längre tid än själva muddringen. Återanvändning av analcimsand kan påverka vattenkvaliteten, och i alternativ ALT2 kan ytvattenkonsekvenserna försvaga undervattensnaturtyper och naturtyper i bilaga I till habitatdirektivet. Det förekommer fortfarande osäkerhet i fråga om de vattenkonsekvenser som det betydande utnyttjandet av processavfall orsakar i alternativ ALT1 och ALT2.

Avfallsmaterialet bör ersätta nytt mineralmaterial för att användningen ska kunna räknas som utnyttjande av avfall. Eftersom området är känsligt spelar byggnadssättet och övervakningen av utnyttjandet en central roll. I bedömningsbeskrivningen föreslås att utvidgningarna av fältområdena i hamnen byggs och avgränsas med brottvallar som byggs nästan helt av avfallsmaterial. I beskrivningen beaktas inte ett alternativ där utvidgningsområdena skulle genomföras med hjälp av nytt jordmaterial.

Med tanke på miljön är det centralt om utvidgningsområdena byggs av avfallsmaterial eller av jord- och stenmaterial från naturen. Den miljö- och byggnadstekniska kvaliteten av analcimsand som uppstår i kemifabriken har undersökts för enskilda provpartier vid preliminära pilottester i början av 2023. I riskbedömningen (Bilaga 5) redogörs för hur analcimsand påverkar havsvattnets kvalitet. De löslighetstester som gjorts för analcimsand visade att de mest betydande skadliga ämnen som kan överskrida gränsvärdena är aluminium och litium. Lösligheten för aluminium var särskilt hög på grund av det höga pH-värdet, och testerna visade att aluminiumhalterna tillfälligt kan öka i havsvattnet utanför vallen, särskilt i ett scenario där vattnets pH sjunker, eftersom ett minskat pH-värde i filtreringsvattnet påverkar minskande på halten av upplösta ämnen och dessa ämnen sedimenteras. Litiumhalten kan även öka betydligt särskilt i ett teoretiskt scenario där en betydande del av filtreringsvattnet hamnar i vattnet på en gång utan att det späds ut. Det område där höjda halter kunde observeras varierar mellan de olika scenarierna, men skadliga ämnen skulle spridas i havsvattnet i båda alternativen. Om konsekvenserna för havsområdet bedöms endast som halter i vattnet utan att beakta andra miljöfaktorer, såsom variationer i pH och flöden som påverkar avlagringen av skadliga ämnen och ansamlingen av sådana i bottensedimentet och vidare till organismerna, är

konsekvensbedömningen bristfällig, och detta bör beaktas vid den fortsatta planeringen.

Utifrån riskbedömningen är det tydligt att halterna av både aluminium och litium kan orsaka lokala konsekvenser för havsvattnets kvalitet särskilt vid undantagsförhållanden. I beskrivningen behandlas en situation där havsvattennivån är stabil eller sjunker under två veckors tid, men en sådan situation där havsvattennivån är hög eller varierar inom en kort tid behandlas inte. I bedömningsbeskrivningen skulle det ha varit bra att beskriva en situation där havsvattennivån sjunker tillräckligt lågt och vatten sipprar ut från fyllnadsområdena under en tillräckligt lång tid och där halterna av skadliga ämnen är låga och de negativa konsekvenserna förblir lindriga. Om det har konstaterats att en hög vattennivå inte har betydelse med tanke på sippringen, borde det även beskrivas i texten. Den ökande kloridhalten överskrider den allmänna haltnivån för avstjälningsplatsdugligheten (17 000 mg/kg, gränsvärdet för allmänt avfall är 15 000 mg/kg). Klorid klassas i sig inte som skadligt ämne, men tillgången till klorid påverkar vattenskiktningen och på så sätt syreförhållandena på botten och organismer som anpassat sig till bräckt vatten. En mångsidigare granskning av PNEC-värden borde ha varit på sin plats eftersom lösliga metallers effekt på bräckvattenorganismer sannolikt är mer komplicerad än vad som kan beskrivas genom genomsnitt av gränsvärden.

I bedömningsbeskrivningen konstateras att kloridhalterna ökar på grund av havsvattnets egna kloridnivåer. Kloridhalterna borde kan beskrivits mer i bedömningsbeskrivningen. Klorid förekommer naturligt i havsvattnet utanför Karleby hamn, men mängden kommer eventuellt att öka genom byggandet och ökningen kan leda till höga salthalter i projektets influensområde. Detta kan orsaka konsekvenser för organismerna i omgivningen, vattenskiktningen och syreförhållandena.

Efter att kemifabriken blivit färdig och testkörningarna påbörjas fås mer information om rejektens kvalitet, egenskaper och eventuella användnings- och hanteringssätt och mottagningsplatser. Om fabriken använder koncentrat som transporterats från andra håll i inledningsskedet, kommer även rejektens kvalitet att förändras. Detta påverkar hanteringen av avfall. Etableringen av kvaliteten av det avfall som uppstår vid den nya anläggningen kan pågå under en lång tid, och hanteringen av avfall är utmanande särskilt i inledningsskedet. Detta kan innebära utmaningar för tidsschemat för utvidgningen av Karleby hamn särskilt i alternativ ALT2, där avsikten är att utnyttja 5,0 miljoner m³ analcimsand. I en situation under driften, när fyllnadsområdena är asfalterade, förblir de ökade halterna av skadliga ämnen i analcimsand låga i fråga om alla ämnen eftersom havsvattnet är stabilt. Skadliga ämnen frigörs i havsvattnet genom att sippra ut från bassängerna. Fördröjningar i byggnadsarbetena

orsakar fördröjningar även i fråga om beläggningen av fältet, vilket innebär att vatten kan sippra mellan de avfallsmassor som utnyttjas vid fyllnaden av fälten och spridas vidare till havet. Vid den fortsatta planeringen bör dimensioneringen av den bassäng som ska fyllas beaktas baserat på hur snabbt den kan byggas och beläggas.

Innan avfallet förflyttas till det objekt där det ska utnyttjas bör dess miljö- och byggnadstekniska kvalitet säkerställas. I bedömningsbeskrivningen konstateras att den tekniska dugligheten för material som ska utnyttjas utreds innan de transporteras till området. Kontaktmyndigheten anser att uppföljning och påvisande av analcimsandens kvalitet och det förflyttningssätt till återanvändningsplatsen genom rör som presenterats i bedömningsbeskrivningen förutsätter ytterligare utredningar. Den ökande informationen för framöver även med sig ett behov att bedöma huruvida det gällande miljötillståndsbeslutet om utnyttjande av biflödesmaterial och avfallsmaterial bör ändras.

Under byggnadsarbetena försvagas havsvattnets kvalitet, eftersom muddringen förgrumlar det närliggande vattnet och sprider skadliga ämnen och näringsämnen från bottensedimentet över ett större område. Skadliga ämnen som frigörs från botten kan vara skadliga för vattenorganismerna och spridningen av näringsämnen kan orsaka förgrumling på lokal nivå. Användningen av fyllnadsmaterial, såsom muddringsmassor och biflödesmaterial från industrin kan öka föroreningsrisken för ytvatten eftersom det kan innehålla olja, kemikalier och skadliga ämnen. Miljöfaktorer, såsom pH-variationer och strömningsförhållanden påverkar avlagringen av skadliga ämnen och ansamlingen av sådana i bottensediment, vilket kan påverka organismer.

I projektområdet ligger Naturaområdena Karleby-Kelviå och Rummelön-Harrbådan, där det förekommer känsliga arter såsom vitmärla och musselkräfta. Dessa arter är särskilt utsatta för förändringar under byggnadsarbeten. Projektets konsekvenser för fiskbestånden kan vara större än vad som bedömdes i början, särskilt på grund av den långa byggnadstiden. Muddringen och vallens fyllnadsarbeten skadar bottendjuren, vilket har långvariga konsekvenser för fiskbestånden och övriga vattenorganismer. Särskilt observationspunkt H, som ligger i närheten av hamnens utvidgningsalternativ ALT2, kan utsättas för stora förändringar i fråga om bottenorganismer. De konsekvenser som projektet orsakar för ytvatten och fiskbestånd är betydande och för att kontrollera dem behövs noggrannare uppföljning och tilläggsutredningar.

Strömningsmodellen för havsområdet har uppdaterats så att den motsvarar förändringar i strandlinjen som orsakas av projektet, vilket framöver möjliggör en mer omfattande bedömning av vattenområdets tillstånd och konsekvenserna. Den vattendragsmodellering som skulle kombinera belastningen från industrin med utvidgningen av hamnen är

emellertid inte ännu färdig. Denna brist ökar osäkerheten i fråga om utloppsmängderna för avloppsvatten, deras halter och belastningens konsekvenser för vattendraget i området. Till de konsekvenser som utvidgningen av hamnen orsakar under driften hör till exempel en ökad belastning som uppstår genom hanteringen av bulkvaror. Enligt kontaktkommissionen borde bedömningsbeskrivningen ha innehållit en mer omfattande beskrivning av mängden närings- och metallutsläpp som uppstår för miljön vid lastning och lagring av lösgods. På grund av detta och vatten som sipprar genom fyllnadsmaterialet är det av största vikt att observera dagvattnet för att följa upp det verkliga läget för miljökonsekvenserna. Dessutom är det aktuellt att uppdatera observationsprogrammet.

Skyddsområden

I närheten av Karleby hamnområde ligger Naturaområdet Rummelön-Harrbådan (FI1000003) som är känt för sina värdefulla fåglar och arter som ingår i bilaga IV a till habitatdirektivet. Natura 2000-området Karleby skärgård (SPA FI1000033 och SAC FI0800136) ligger som närmast på cirka 5 kilometers avstånd norrut från projektområdet, och Naturaområdet Larsmo skärgård (FI0800132 SAC/SPA) ligger väster om Naturaområdet Karleby skärgård, genast vid dess gräns.

Naturaområdet Rummelön-Harrbådan är skyddat på grund av undervattensnaturtyper som är känsliga för eutrofiering och förgrumling. Stora negativa ytvattenkonsekvenser bedöms uppstå i alternativ ALT2, där muddringsbehoven är betydligt större än i övriga alternativ. Kontaktkommissionen anser att en Naturabedömning bör göras för alternativ ALT2 och att tröskeln för en Naturabedömning överskrids även i fråga om Naturaområdets fåglar på grund av konsekvenser som uppstår genom buller under byggnadsarbetena och driften.

I behovsprövningen av Naturabedömning konstateras eventuella sammantagna konsekvenser tillsammans med andra planerade projekt i KIP-området, såsom utvidgningen av Bolidens avfallsområde (som bedömts orsaka både buller och ytvattenkonsekvenser), flyttningen av Karleby vattens avloppsrör och elöverföringskabeln för ett havsvindkraftsprojekt. I industriområdet planeras utöver dessa även andra projekt där utloppsröret för avloppsvatten planerats till havsområdet. I den Naturabehovsprövning som utarbetats nu borde det ha redogjorts för om bedömningen av konsekvenserna för ytvatten baserar sig på en modellering som gjorts i projektet. Den eventuella ändringen av material som ska hanteras påverkar även kvaliteten hos dagvatten som sköljs ut i havet. Genom utvidgningen av hamnen flyttas även utloppsplatserna för vatten som avleds från KIP-området längre ut på havet. Flytten av

utloppsröret från Karleby Vattens avloppsreningsverk till Naturaområdet Rummelön-Harrbådan ökar kväve- och fosforbelastningen, vilket kan orsaka eutrofiering och påverka submarina naturtyper i Naturaområdet. Med beaktande av de ovan nämnda, delvis svårbedömda faktorerna, kommer tröskeln för en Naturabedömning att hållas tillräckligt låg även i den fortsatta planeringen av alternativ ALT1.

I bedömningsbeskrivningen konstateras att den ökande fartygstrafiken kan öka störningarna på fartygsfarleden som går genom Karleby skärgårds SPA-område. Den ökande fartygstrafiken kan orsaka konsekvenser för öar och skär i närheten av farleden, där även beaktansvärda fåglar häckar. På under en kilometers avstånd från fartygsfarleden finns flera öar och skär. I sitt utlåtande om bedömningsprogrammet har kontaktmyndigheten konstaterat att granskningen av konsekvenser som riktas till Naturaområdena bör utvidgas till Natura 2000-området Karleby skärgård och eventuellt även till Larsmo skärgård, särskilt med tanke på antalet fartyg som trafikerar i hamnområdet och de på så sätt ökande bullerkonsekvenserna. I bedömningsbeskrivningen borde man ha granskat de direkta och indirekta konsekvenserna av den ökande fartygstrafiken noggrannare. Motiveringen till att konsekvenser inte uppstår och att det inte finns behov av någon Naturabedömning har förblivit väldigt knapp. Särskilt i alternativ ALT2 konstateras fartygstrafiken öka med upp till 80 procent, vilket innebär att Naturaområdets skyddsvärden i förhållande till projektets verksamhet borde ha undersökts betydligt mer ingående för att med säkerhet kunna utesluta betydande konsekvenser. Detta innebär att den fortsatta planeringen av alternativ ALT2 kräver en Naturabedömning enligt 35 § i naturvårdslagen. I Naturabedömningen bör även de risker för en miljöolycka som orsakas av den ökade fartygstrafiken beaktas.

Vegetation, organismer och naturens mångfald

I bedömningsbeskrivningen har det redogjorts väl för projektets konsekvenser för naturen. Sådana uppstår bland annat genom muddring och buller under byggnadsarbetena och driften. Känsligheten hos fåglar som häckar i närheten av projektområdet och hos andra djurarter har bedömts vara hög. Negativa konsekvenser kan riktas till submarina naturtyper och åkergroda genom förändringar för ytvattnen. Buller i sin tur kan ha negativa konsekvenser framför allt för fåglar. Buller under byggnadsarbetena uppstår främst genom muddring, pålning och fyllnadsarbeten. Buller har flera skadliga konsekvensmekanismer för fåglar eftersom det kan störa fåglarnas sång, lock- och varningslåten och öka deras stress. I statsrådets beslut om riktvärden för buller (SR 993/1992) fastställs riktvärdet för naturskyddsområden till 45 dB dagtid och 40 dB nattetid. Baserat på undersökningar om bullerkonsekvenser lämpar sig dessa riktvärden ganska väl för fåglar, och bullrets konsekvenser för fåglar

kan anses vara sannolikt lindriga, om riktvärdena underskrids i Naturaområdet. Baserat på bullermodelleringen stiger nivån av helhetsbuller emellertid över riktvärdena i statsrådets beslut 993/1992 vid hörnet av Harrbådan.

Den ökande fartygstrafiken kan också öka störningarna längs den farled som går genom SPA-området Karleby skärgård, vilket kan påverka fåglarnas häckningsområden på öar och skär i närheten av farleden. Beaktansvärda häckande fågelarter har observerats vid hamnbassängerna och i deras närhet, men dessa arter har inte specificerats. Bassängerna fungerar dessutom som födosökningsområde för fåglar och där påträffas fåglar som stannat under sin flyttresa eller som anländer till området för att söka föda från längre avstånd. De fågelarter som observerats vid Rambolls kartläggning (2022) och deras skyddsstatus borde ha presenterats noggrannare i beskrivningen. Kontaktmyndigheten påminner om att det enligt naturvårdslagen (70 §) är förbjudet att avsiktligt störa individer av fridlysta fågelarter, särskilt under deras förökningsstid, samt att flytta bon eller på annat sätt skada bon. Alla alternativ bedöms orsaka måttliga negativa konsekvenser särskilt genom buller under häckningstiden och av denna orsak bör byggnadsarbetena planeras utanför häckningstiden (april–juli). Om projektet bedöms orsaka störande åtgärder som strider mot lagen bör undantagstillstånd sökas enligt 83 § i naturvårdslagen.

Bullerkonsekvenser som uppstår under byggnadsarbetena bedömdes även med tanke på flygekorre och åkergröda, som är arter som ingår i bilaga IV (a) till habitatdirektivet. Flygekorrens föröknings- och rastplatser observerades inte i projektets bullerkonsekvensområde, men det kan inte uteslutas att åkergrödans förökningsplats ligger i ett område som är utsatt för buller.

Buller och vibrationer

Utvidgningen av verksamheten i Karleby hamns område orsakar buller och vibrationer över ett allt större område. Bullerbekämpningsåtgärder har planerats för att minska bullerolägenheterna. Bullret från ban- och vägtrafiken kan minskas genom att höja bullervallarna, och bullerutsläpp som uppstår under muddringar kan kontrolleras genom att förbättra ljuddämpningen för maskineriet och förlägga muddringsarbetena utanför semesterperioderna. Kontrollåtgärder har även presenterats för att hantera vibrationer från förtätnings- och pålningsarbeten.

Det buller som uppstår genom byggnadsarbetena infaller huvudsakligen dagtid, men under perioder med öppet vatten kan det finnas behov av muddringar dygnet runt, vilket kan orsaka buller som överskrider riktvärdena för fritidsbebyggelsen. Modelleringarna visar att bullerbekämpningsbehoven i Yxpila och Haukioja bostadsområden är

särskilt viktiga redan i nuläget och att de framhävs ytterligare vartefter att trafikmängderna ökar. Särskilt bekämpning av buller nattetid är viktig med tanke på hälsoskydd, och dessa områden kräver särskilda åtgärder. Bullerolägenheter som uppstår för fritidsbebyggelsen kan minskas även genom god förhandsinformation (bl.a. bulleranmälan).

Landskap och kulturmiljö

Hamnens utvidgningsprojekt har betydande konsekvenser för landskapet och kulturmiljön, särskilt i alternativ ALT2 som förstör vraket av Svanen. Den ökande belysningen och fartygstrafiken påverkar både landskapet och undervattensfornlämningar.

Utvidgningen av hamnen till vattenområdet orsakar konsekvenser för den motsatta stranden till strandlinjen, de närliggande öarna och rekreatiansanvändningen i Yxpilaviken. Hamnområdet och dess näromgivning på fastlandssidan består främst av byggd industrimiljö, vilket minskar utvidgningsprojektets konsekvenser för orörda landskapsområden. Det har funnits verksamhet vid Karleby hamn redan i nästan 200 år, och utvidgningen av den nuvarande verksamheten orsakar inga stora konflikter i projektets influensområde. Detta återspeglas även av det låga antalet personer som deltog i informationsmötet om ärendet.

Det finns inget känt arkeologiskt kulturarv i planområdet. Det finns två kända undervattensobjekt i projektområdet: övriga kulturarvsobjekt Svanen fornl.reg. 2377 (vraket av ett träskepp som sjönk 1948) och Sahaniemi 2 fornl.reg. 1000031967 (industrikonstruktioner). I kapitel 12.6 i bedömningsbeskrivningen nämns att vraket av Svanen kommer att förstöras i alternativ ALT2 på grund av mer omfattande fyllnadsarbeten i området för Stamhamnen. Vraket i fråga är ingen fast fornlämning som är fredad genom lagen om fornminnen och kräver därför inget tillstånd att rubba en fornlämning. Trots detta är objektet en lämning med lokalhistoriskt värde och har därför fastställts som övrigt kulturarvsobjekt. Av denna orsak anser K.H. Renlunds museum att projekialternativ ALT1 är bättre med tanke på undervattenskulturarvet.

Vid Ottomarino Oy:s undersökningar hittades vraket av en liten båt (objekt 2) utanför projektområdet. Vraket har bedömts vara över 100 år gammalt och kan därför definieras som en fast fornlämning som är fredad genom lagen om fornminnen. Objektet Yxpilagloppet, fornlämn. nr 2431, det vill säga galeasen Rauha, som nämnts som ett övrigt kulturarvsobjekt i MKB-beskrivningen, har ändrats till en fast fornlämning. Rauha förliste 1923 och vraket är nu över 100 år gammalt. Om genomförandet av projektet hotar bevarandet av detta vrak eller någon annan fast fornlämning bör den som genomför projektet enligt lagen om fornminnen ansöka om tillstånd att rubba en fornlämning av Museiverket.

Trafik

Trafikkonsekvenserna riktas till trafikmängderna på vattenlederna, järnvägsnätet och väg- och gatunätet. Genomförandet av projektet ökar den tunga trafiken till området, men ökningen bedöms förbli måttlig och trafikens smidighet säkerställs genom planerade trafikarrangemang. Kalkylmässigt kan mängden tung trafik öka till 400 fordon per dag (KVLras), vilket skulle fördubbla den tunga trafiken i den västra änden av Hamnvägen jämfört med nuläget. Detta ökar risken för olyckor och buller-, vibrations- och utsläppsolägenheter, men betydande problem väntas inte uppstå för trafikens smidighet, med undantag av tillfälliga bilköer i anslutningen mellan riksväg 8 och Hamnvägen.

Utöver landsvägstrafiken ökar projektet även järnvägstrafiken märkbart. I alternativ ALT2 kräver järnvägstrafiken en ökning av bankapaciteten och eventuellt avstängning av en plankorsning.

Eventuellt utnyttjande av analcimsand vid utvidgningen av hamnen innebär positiva konsekvenser för trafiken, när behovet av transporter till slutförvaringsområdet i Kaustby försvinner (MKB-förfarande för Hoikkaneva slutförvaringsområde). Detta minskar trafikbelastningen från industrifunktionerna i området.

I byggnadsskedet uppstår trafikkonsekvenser särskilt genom materialtransporter som sker både som sjö- och landtransporter. Särskilt i alternativ ALT2 skulle antalet lastbiltransporter vara betydande och byggnadstiden skulle vara längre än i övriga alternativ. Trafikkonsekvenserna skulle vara minst i alternativ ALT0+, medan ALT1 ligger mellan dessa alternativ i fråga om konsekvenserna. I driftskedet sker transporterna till hamnen främst sjövägen eller längs järnvägen, men även landsvägstrafiken ökar.

Kontaktmyndigheten påpekar att utvecklingen av hamnens och KIP-områdets (Karleby storindustriområde) trafikmängder bör följas upp och eventuella problem bör åtgärdas på ett förutseende sätt. Det finns skäl att särskilt utveckla förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, så att skador som uppstår genom den ökande trafiken kan minimeras.

FRÅGOR SOM BÖR BEAKTAS I DEN FORTSATTA BEHANDLINGEN AV PROJEKTET

Bedömningsbeskrivningen och denna motiverade slutsats från kontaktmyndigheten ska bifogas tillståndsansökan för projektet. Tillståndsmyndigheten får inte bevilja tillstånd att genomföra projektet eller fatta något annat motsvarande beslut innan den fått tillgång till

bedömningsbeskrivningen och den motiverade slutsatsen. Den motiverade slutsatsen ska bifogas tillståndsbeslutet och resultaten av de samråd som berör bedömningen ska beaktas på ändamålsenligt sätt i beslutet. I beslutet ska det framkomma hur bedömningsbeskrivningen och den motiverade slutsatsen har beaktats. Tillståndsmyndigheten ska försäkra sig om att den motiverade slutsatsen är uppdaterad i samband med att beslut fattas om tillståndsärendet. Innan tillståndsärendet blir aktuellt kan den projektansvariga vid behov begära att kontaktmyndigheten framför sin syn på om den motiverade slutsatsen är uppdaterad. Behovet av att uppdatera den motiverade slutsatsen kan bli aktuellt till exempel om projektet har ändrats eller om det gått en lång tid sedan bedömningen.

INLÄMNANDE OCH INFORMATION OM DEN MOTIVERADE SLUTSATSEN

Kontaktmyndigheten skickar sin motiverade slutsats samt kopior av de utlåtanden och åsikter som inlämnats om bedömningsbeskrivningen till den projektansvarige.

Den motiverade slutsatsen skickas för kännedom till de myndigheter som behandlar projektet, kommunerna i influensområdet, landskapsförbundet och andra berörda myndigheter.

Den motiverade slutsatsen samt utlåtandena och åsikterna är framlagda på miljöförvaltningens webbplats: www.miljo.fi/karlebyhamnutvidningMKB och under 30 dagar på myndighetens webbplats på adressen www.ntm-centralen.fi/kungorelser/sodraosterbotten.

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

Avgiften är 11 000 euro.

Avgiften för kontaktmyndighetens motiverade slutsats fastställs i enlighet med ett vanligt projekt (14–23 årsverken). 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 RÄTTSNORMER

Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017) 19 och 23 §

Statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (277/2017) 4 §

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

Statsrådets förordning (ANM/1215/2023) om närings-, trafik- och miljöcentralernas, arbets- och näringsbyråernas samt utvecklings- och förvaltningscentrets avgiftsbelagda prestationer 2024.

Ärendet har föredragits av överinspektör Sara Hästbacka och avgjorts av tf. chef för miljöskyddsenheten Jyrki Palomäki.

Detta dokument har godkänts elektroniskt i verkets elektroniska ärendehanteringssystem. Anteckning om elektroniskt godkännande finns på dokumentets sista sida.

Bilagor

Bilaga 1 Utlåtanden, åsikter och expertkommentarer

Bilaga 2 Anvisning om yrkande på rättelse av avgift

Distribution

Kokkolan Satama Oy

Ramboll Finland Oy

Instanser som utlåtande begärts av

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 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 elektroniskt 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: <https://www.ely-keskus.fi/sv/asiointi-ja-yhteystiedot>

Annan tjänster > Allmänna ärendebblanketter > Allmän ärendebblankett för företag, föreningar, verksamhetsutövare, kommuner och myndigheter (asiointipalvelu.ahp.fi) Punkterna märkta med asterisk är obligatoriska.