



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2022-02-25 i mål nr M 8339-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Länsstyrelsen i Södermanlands län
611 86 Nyköping

Motparter

1. Oxelösunds Hamn Aktiebolag, 556207-4913
Box 26
613 21 Oxelösund

Ombud: Advokaten C.P. och jur.kand. K.P.
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB
Box 2235
403 14 Göteborg

2. Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

3. Oxelösunds kommun
613 81 Oxelösund

SAKEN

Tillstånd till hamnverksamhet m.m. i Oxelösunds hamn

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på det sättet att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste bostäder, vård- och undervisningslokaler dagtid, kl. 06.00–18.00, i den provisoriska föreskriften P1. bestäms till 55 dB(A). Överklagandet i övrigt avslås.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen i Södermanlands län (länsstyrelsen) har i första hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska avslå bolagets ansökan om tillstånd för fortsatt och utökad hamnverksamhet vid Oxelösunds hamn (punkterna 2.A. i. och ii. i mark- och miljödomstolens domslut) samt för anläggande av ett nytt roll on/roll off-läge (RoRo-läge) och därtill hörande anläggningar inklusive utfyllnad mellan befintlig kaj 1 och 2 och ett nytt fartygläge (punkten 2.B. iii. i mark- och miljödomstolens domslut).

I andra hand har länsstyrelsen yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra den provisoriska föreskriften P1. samt utredningsföreskriften U2. enligt följande.

P1. Buller från verksamheten ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid bostäder än som riktvärde (begränsningsvärde)

55 dBA dagtid mån–fre (kl. 06–18),
50 dBA kvällstid (kl. 18–22),
45 dBA nattetid (kl. 22–06) och
50 dBA övrig tid.

Momentana ljud nattetid (kl. 22–06) får inte överskrida 55 dBA.

U2. Frågan om slutliga villkor för buller skjuts upp under en prøvotid. Under prøvotiden ska bolaget utreda:

(i) de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna att begränsa buller från verksamheten så att det inte ger upphov till högre ljudnivåer än vad som anges i Naturvårdsverkets vägledning för industri- och verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets rapport 6538) samt

(ii) uppkomsten av momentana ljud och hörbara toner för de olika momenten i den ansökta verksamheten och åtgärder för att motverka detta.

Oxelösunds Hamn Aktiebolag (bolaget) har medgett att det ekvivalenta bullervärdet dagtid i den provisoriska föreskriften P1. anges till 55 dBA men har i övrigt motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Naturvårdsverket har hänvisat till sin inställning i mark- och miljödomstolen.

Oxelösunds kommun (kommunen) har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen har till stöd för sin talan vidhållit vad den anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver anfört i huvudsak följande.

Den huvudsakliga frågan vid prövning av hamnverksamheten är buller. Omgivningsbuller påverkar hälsan negativt genom att bland annat ge upphov till sömnproblem, försämrad inlärning och prestation, stressreaktioner samt ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

WHO:s regionala byrå för Europa har tagit fram riktvärden för buller under natten för att skydda allmänheten, inklusive de mest utsatta grupperna såsom barn, kroniskt sjuka och äldre, från de negativa hälsoeffekterna av nattbullret. Det rekommenderade riktvärdet anger att den ekvivalenta ljudnivån utanför sovrumsfönstret inte bör överstiga 40 dBA för att man ska kunna sova med fönstret på glänt. Detta mot bakgrund av att sömnmönstret riskerar att påverkas vid maximala ljudnivåer över 35 dBA inomhus nattetid samt att risken för uppvaknande ökar från 42 dBA.

Utökningen av verksamheten och det nya RoRo-läget bör betraktas som en ny etablering. Verksamheten skiljer sig påtagligt i karaktär och konsekvenser rörande buller från tidigare verksamhet. Bolaget har inte utrett hur det ska klara bullernivåerna för industribuller utan har redan från början skjutit upp frågan till senare. Hälsan för de människor som bor i närområdet till hamnen är, till skillnad från hur mark- och miljödomstolen har bedömt det, ett viktigt motstående allmänt intresse. De människor som bor i närheten av hamnen är redan idag påverkade av buller och höjda bullernivåer skulle inte vara lämpligt, framförallt inte på nätterna. Bolaget har inte visat att det klarar att uppfylla Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets vägledning). Det är inte tillräckligt att i inomhusmiljön klara vissa värden. Bullret är både skadligt för de närboende och en olägenhet för dem.

Det är den som orsakar miljöstörningen som ska bekosta de åtgärder som behövs för att förebygga eller avhjälpa skador och olägenheter. Genom villkor 13 och den provisoriska föreskriften P1. har mark- och miljödomstolen flyttat över problemet med att åtgärda bullret till de närboende. Vidare framgår av villkoret att det är bostadens standard, och inte påverkan och konsekvenserna på de boendes hälsa, som ska beaktas vid bedömningen av vilka åtgärder som ska vidtas. Villkoret är för övrigt svårkontrollerbart då det behövs uppgifter om alla händelser som sker i hamnen som kan ge upphov till höga värden för att se om bolaget uppfyller villkoret om att 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i bostäder, vård- och undervisningslokaler inträffar högst fem dygn per år. Även uppgifter om rådande väderförhållanden och ljudisoleringen i samtliga byggnader som kan drabbas måste finnas för att kunna göra beräkningarna. Detta måste registreras för att kunna kontrollera om villkoret uppfylls. Det sätt som mark- och miljödomstolen skrivit för kontroll av villkoret visar inte om villkoret uppfylls då incidenter som ger de höga ljuden inte kommer att registreras eftersom de inte förekommer regelbundet.

De bullervärden som mark- och miljödomstolen har föreskrivit för natt i den provisoriska föreskriften (50 dBA) är samma som det för dagtid vardagar i Naturvårdsverkets vägledning, vilket inte kan anses godtagbart. Skillnaden mellan bullervärdena för natt i Naturvårdsverkets vägledning (40 dBA) och i den provisoriska föreskriften (50 dBA) är 10 dBA, vilket upplevs som en fördubbling av bullernivåerna. Även skillnaden mellan bullernivåerna för momentana ljud nattetid i det befintliga villkoret (55 dBA) och den provisoriska föreskriften (65 dBA) uppgår till 10 dBA, vilket också kommer att upplevas som en fördubbling av bullernivåerna. Dessa momentana ljud nattetid kan även antas förekomma oftare än de gör idag.

Det finns ingenting i ansökan som säger att bolaget kommer att kunna klara av något av alternativen i utredningsföreskrifterna bättre efter prövotiden än det skulle göra direkt när verksamheten startar. Den omständigheten att mark- och miljödomstolen i utredningsföreskriften har bestämt att två alternativ ska utredas tyder på att mark- och miljödomstolen inte tror att verksamheten kommer att klara nivåerna i Naturvårdsverkets vägledning. Det är även tveksamt om bolaget med den generösa provisoriska

föreskriften kommer att vara motiverat att försöka vidta åtgärder som gör att det klarar de föreslagna utredningsföreskrifterna.

Bolaget har förutsättningar och möjlighet att planera verksamheten för att kunna klara dagens bullervärden. Nivåerna i den provisoriska föreskriften bör därför motsvara värdena i det befintliga tillståndet. Bolaget har angett att det är för kostsamt att styra verksamheten och begränsa den i tid, vilket mark- och miljödomstolen har accepterat. Bolaget kan dock inte anses förlora några intäkter om den framtida verksamhetens omfång och drift begränsas av bullervillkor då det inte är frågan om att begränsa en befintlig verksamhet.

Bolaget, som har gett in en kompletterande bullerutredning i Mark- och miljööverdomstolen, har till stöd för sin inställning vidhållit vad det anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver anfört i huvudsak följande.

Det är för närvarande svårt för den sökta verksamheten att nå ned i de bullernivåer som anges i Naturvårdsverkets vägledning och det krävs kompletterande åtgärder samt ytterligare utredningar i frågan för att erhålla ett tillförlitligt underlag för slutliga villkor avseende bullernivåer. Naturvårdsverkets vägledning är endast en av flera utgångspunkter i bedömningen avseende tillåtlig nivå av buller från en verksamhet och för vissa verksamheter kan högre bullernivåer behöva tillåtas för att verksamheten ska kunna bedrivas. Det bör noteras att de bullernivåer som har föreskrivits i det nu gällande tillståndet är högre än de som anges i Naturvårdsverkets vägledning. Det har således redan konstaterats att det finns goda skäl för bolaget att överskrida de riktvärden som Naturvårdsverket har tagit fram. Tillåtligheten av den sökta verksamheten kan inte vara avhängig att bolaget ska kunna följa Naturvårdsverkets riktvärden – varken omgående eller redan under prövotiden.

Av den kompletterande bullerutredningen framgår att bullervärdena för den sökta verksamheter bedöms vara lägre än vad som anges i bullerutredningen som lämnats in i underrättsprocessen. Dessa resultat har medfört att bolaget har möjlighet att medge en ändring av den ekvivalenta ljudnivån under dagtid i den provisoriska föreskriften P1. från 57 dBA till 55 dBA. Bolaget instämmer i att det är av högsta vikt att arbeta för

och säkerställa att verksamheten kan bedrivas på ett sådant sätt att inga oacceptabla bullernivåer uppkommer i omgivningen.

Av den kompletterande bullerutredningen framkommer att det slutliga villkoret för inomhusbuller (villkor 13) kan innehållas med god marginal både för ekvivalent och maximal ljudnivå. Villkoret kan innehållas med såväl fönster på glänt som stängda fönster, vilket minskar risken för sömnstörning hos närboende. Bolagets nuvarande verksamhet har inte heller medfört klagomål från boende kring verksamheten. Att bolaget kan innehålla Folkhälsomyndighetens vägledning för inomhusbuller – tillsammans med övrigt bullerreducerande arbete – måste anses vara tillräckligt för att säkerställa att inga oacceptabla bullernivåer uppkommer i omgivningen. En komplettering har getts in med beskrivning av hur kontroll av buller inomhus kan ske. Bolaget ser goda möjligheter att, som ett led i den sökta verksamheten, vidta flera bullerbegränsande åtgärder för att på sikt minska bullernivåerna ytterligare. De högsta ljudnivåerna beräknas uppstå vid verksamhet med bullrande godsslag från flera fartyg som hanteras samtidigt. Genom planering kan dock antalet simultana bulleralstrande verksamheter styras och buller begränsas. Bolaget arbetar aktivt med att bland annat utbilda sin personal om tystare arbetsmetoder vid hantering av gods och bullrande moment, samt med val av platser inom hamnområdet för hanteringen av särskilt bullrande material i syfte att begränsa buller. Vidare kan till exempel val av kajplats och/eller lageryta samt maskiner och verktyg leda till mindre buller. För att undvika störande buller nattetid planerar även bolaget det generella arbetet på så sätt att särskilt bullrande verksamhet minimeras nattetid, samt att övrigt arbete nattetid endast sker inom vissa delar av hamnen. Bolaget behöver dock fortsatt tid för att arbeta med införandet av dessa bullerbegränsande åtgärder samt att mäta effekten av dessa under en längre tidsperiod.

Beträffande utredningsföreskriften U2. anser bolaget att det inte finns skäl att avstå från att utreda såväl möjligheterna att nå de ljudnivåer som anges i Naturvårdsverkets vägledning (i) som möjligheterna att nå de bullernivåer som föreskrivs i nu gällande tillstånd för verksamheten (ii). Bolaget bedömer vidare att det inte är nödvändigt att göra tillägg i villkoret om momentana ljud och hörbara toner till utredningsföreskriften

eftersom detta är en naturlig del av en bullerutredning utförd i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning. Bolaget vidhåller att utredningsföreskriften U2. är lämplig och att den inte ska ändras.

Sökt verksamhet innebär en ökad godshantering och även en ökad hantering av järn- och skrotråvara, vilket är en av de aktiviteter som är förknippade med höga bullerbidrag. Dessa verksamheter behöver kunna fortgå även under dagtid på helger om hamnverksamheten och dess kunder kräver det. På grund av variationerna i denna verksamhet, samt då hanteringen är en del av en pågående verksamhetsomställning hos SSAB, är det svårt för bolaget att på förhand avgöra hur betydande bullret från den sökta verksamheten kommer att bli och hur stor effekt olika bullerbegränsande åtgärder kan förväntas ha på de samlade bullernivåerna från verksamheten. Mot bakgrund av att ytterligare utredningar krävs i dessa delar har bolaget i tillståndsprövningen föreslagit att förutsättningarna för att reducera bullernivåerna utreds under en provotid och att tills viss del höjda bullernivåer, i jämförelse med befintligt bullervillkor, tillåts under provotiden. Detta är av vikt för att bolaget ska kunna kartlägga hur verksamheten kan planeras och bedrivas för att minska bullernivåer från verksamheten samtidigt som verksamheten inte onödigt begränsas under provotiden. I sammanhanget kan även noteras att SSAB i sitt nyligen meddelade tillstånd har medgett ett motsvarande provotidsuppdrag avseende buller och bullerbegränsande åtgärder samt att det har föreskrivits en provisorisk föreskrift som medger att bullrande verksamhet även kan bedrivas under kvällar och helger.

Det framgår av de ljudberäkningar med bullerskyddsåtgärder som företagits sedan deldomen meddelades att den provisoriska föreskriften P1. innehålls för samtliga tidsperioder. Det framgår dock även att bolaget under provotiden kommer behöva något högre värden än länsstyrelsen föreslår. När det gäller länsstyrelsens hänvisning till WHO:s rekommenderade riktvärden avser dessa en annan storhet ($L_{night, outside}$), som inte får blandas ihop med A-vägd ekvivalent ljudnivå.

Att SSAB medges bedriva en bullrande verksamhet under stora delar av dygnet, såväl under veckodagar som helger, innebär att den hamnverksamhet som bolaget bedriver till nytta för SSAB i form av materialhantering, lastning och lossning måste kunna ske

oförhindrat under samma förutsättningar för att inte medföra produktionsavbrott i SSAB:s verksamhet. Exempelvis måste skrot kunna lastas och lossas dagtid även under helgen, vilket länsstyrelsens förslag till bullernivåer i den provisoriska föreskriften P1. inte medger. Sammantaget ska deldomens provisoriska föreskrift P1. inte ändras på annat sätt än den medgivna ändringen avseende bullernivån dagtid från 57 dBA till 55 dBA.

Bolaget har genomfört och redogjort för en omfattande utredning rörande den planerade verksamhetens påverkan såvitt avser buller och hur de slutliga villkor som beslutats om i den överklagade deldomen ska kunna innehållas. Bolaget har således tydligt utrett frågorna rörande buller för verksamheten.

Naturvårdsverket har hänvisat till vad det anfört i mark- och miljödomstolen.

Kommunen har till stöd för sin inställning vidhållit vad den anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver anfört i huvudsak följande.

Verksamheten ska efter ett prøvotidsförfarande och utbyggnad nå de gränsvärden för buller som gäller för verksamheten innan den sökta förändringen sker. Mark- och miljödomstolens dom tar hänsyn till detta genom de särskilda villkor för buller som gäller under prøvotiden och de villkor som ska gälla efter prøvotiden. Efter genomförd utbyggnation av hamnens verksamhet ska bolaget nå de gränsvärden som Naturvårdsverket ställer på denna typ av verksamhet. Bolaget ska vidare senast fyra år från lagkraftvunnen dom särskilt visa hur dessa bullervärden ska nås. Mark- och miljödomstolen anger också särskilda bullervärden som verksamheten inte får överstiga inomhus i bostäder, vård- och undervisningslokaler. Den deldom som mark- och miljödomstolen har meddelat är i linje med vad kommunen tidigare yrkat och kommunen motsätter sig att domen ändras.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Ansökan avser ett nytt tillstånd för hamnverksamhet med en fördubblad mängd gods med annan sammansättning än befintlig verksamhet samt ett nytt RoRo-läge.

Grunden för länsstyrelsens yrkande att tillstånd inte ska lämnas är sammanfattningsvis att bullret från den ansökta verksamheten påtagligt kommer att skilja sig i karaktär och konsekvenser i förhållande till den verksamhet som bedrivs i hamnen idag samt att bullret kommer att inverka negativt på de närboendes hälsa. Länsstyrelsen har vidare anfört att bolaget inte har visat att det klarar att uppfylla Naturvårdsverkets vägledning, varken under eller efter prøvotiden. Om Mark- och miljööverdomstolen inte upphäver tillståndet har länsstyrelsen anfört att det finns skäl att sätta bullernivåerna i den provisoriska föreskriften P1. till samma nivå som i det befintliga tillståndet eftersom den provisoriska föreskriften inte är tillräcklig för att skydda människors hälsa. Beträffande utredningsföreskriften anser länsstyrelsen dels att det inte finns skäl att utreda om det är möjligt att nå ned i bullernivåer motsvarande dem i det befintliga tillståndet, dels att omständigheten att mark- och miljödomstolen har satt två alternativ att utreda tyder på att domstolen inte tror att bolaget kommer att klara nivåerna i Naturvårdsverkets vägledning.

Bolaget har invänt att det tydligt har utrett frågorna avseende buller för verksamheten och att det har visat att verksamheten kan bedrivas på ett sådant sätt att inga oacceptabla bullernivåer uppkommer i omgivningen. Bolaget har vidare anfört att det dels kan innehålla den provisoriska föreskriften P1. (med den medgivna ändringen), dels det slutliga villkoret avseende inomhusbuller. Bolaget har även framhållit att det har goda möjligheter att vidta fler bullerdämpande åtgärder för att på sikt minska bullernivåerna ytterligare, men att dessa åtgärder behöver utredas vidare innan slutliga villkor kan fastställas.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Av bullerutredningen, som Mark- och miljööverdomstolen anser är godtagbar, framgår att den nuvarande verksamheten ger upphov till höga bullernivåer och att bullernivåerna i det befintliga tillståndet, utifrån ett teoretiskt maximalt driftsfall där all verksamhet är i drift samtidigt, inte innehålls. Det framgår vidare att det är svårt att mäta det buller som verksamheten genererar eftersom bullernivåerna varierar beroende på hur många fartyg som ligger i hamn samtidigt, vilka fartyg det rör sig om och

vilken godshantering som sker. Det är dock ostridigt i målet att den ansökta verksamheten kommer att innebära högre bullernivåer än de som genereras av den befintliga verksamheten idag. Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens bedömning att den ansökta verksamheten ger upphov till så pass höga bullernivåer att den utan skyddsåtgärder är otillåten.

Bolaget har presenterat ett antal möjliga bullerdämpande åtgärder och har även gett in underlag för att visa vilken effekt vissa av dessa åtgärder kan få. Mark- och miljööverdomstolen bedömer, i likhet med mark- och miljödomstolen, att de bullerdämpande åtgärder som bolaget har presenterat tillsammans med villkoren om inomhusbuller (villkor 13), landel (villkor 14) och bullerskärm (villkor 15) är godtagbara för att redan nu konstatera att varken den utökade verksamheten eller det nya RoRo-läget ger upphov till så höga bullernivåer för närboende att tillstånd ska vägras. Mot denna bakgrund ska länsstyrelsens förstahandsyrkande avslås.

Mark- och miljööverdomstolen gör ingen annan bedömning än den mark- och miljödomstolen har gjort beträffande behovet av utredningsföreskriften U2. och den provisoriska föreskriften P1. eller hur dessa ska utformas. Mot denna bakgrund ska även länsstyrelsens andrahandsyrkande avslås.

Bolaget har godtagit att det ekvivalenta bullervärdet dagtid i den provisoriska föreskriften P1. anges till 55 dBA i stället för till 57 dBA. Mark- och miljööverdomstolen anser att det finns skäl att bifalla länsstyrelsens yrkande i denna del och justerar därför bullervärdet i enlighet med yrkandet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast 2023-10-23

I avgörandet har hovrättsrådet Lars Borg, tekniska rådet Yvonne Eklund, hovrättsrådet Li Brismo och tf. hovrättsassessorn Cecilia Drum, referent, deltagit.

Föredragande har varit Anna Nordenskjöld.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2022-02-25
meddelad i
Nacka

Mål nr M 8339-20

PARTER

Sökande

Oxelösunds Hamn AB, 556207-4913
Box 26
613 21 Oxelösund

Ombud: Advokaten C.P. och jur.kand. M.K. Mannheimer Swartling
Advokatbyrå AB
Box 1711
111 87 Stockholm

SAKEN

Ansökan om tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet i Oxelösunds hamn samt tillstånd till vattenverksamhet och dispens från förbudet mot dumpning

Avrinningsområde: Oxelösunds hamnområde N: 6504654 E: 622125

DOMSLUT

1. Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen och slutför miljöbedömningen.

2. Mark- och miljödomstolen ger Oxelösunds Hamn AB

A. Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till fortsatt och utökad verksamhet vid Oxelösunds hamn inom fastigheterna A, B och C samt D och E i

Oxelösunds kommun, se [bilaga 1](#), innefattande

- i. hamnverksamhet omfattande trafik med fartyg med en bruttodräktighet på minst 1 350, samt
- ii. lagring av gods inom hamnens verksamhetsområde inklusive upp till 500 000 ton samtidig lagring av icke-farligt avfall och upp till 50 000 ton samtidig lagring av farligt avfall.

B. Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna A och F i

Oxelösunds kommun;

- i. muddra och spränga bort berg till ett ramfritt djup (över medelvattennivån) om 16,5 meter, 11 meter respektive 10 meter inom områden inom befintlig hamnbassäng i som mest sådan omfattning som redovisas i bilaga 2,
- ii. anlägga en ny kajyta framför befintlig kaj 8 och 9 varmed befintlig kajlinje för kaj 7 respektive 9 ½ förlängs och delar av befintlig kaj 8 och 9 rivs ut i enlighet med vad som redovisas i bilaga 3;
- iii. anlägga ett nytt roll on/roll off-läge (RoRo) och därtill hörande anläggningar inklusive utfyllnad mellan befintlig kaj 1 och 2 samt ett fartygsläge i enlighet med vad som redovisas i bilaga 3,
- iv. vidta skyddsåtgärder i form av anläggande av nödvändiga erosionskydd på botten i områden som berörts av åtgärder enligt punkterna i, ii och iii ovan och i enlighet med vad som redovisas i bilaga 4, samt
- v. använda muddermassor samt krossa och använda sprängstensmassor för anläggningsändamål vid planerade åtgärder i vatten i enlighet med vad som redovisas bilaga 4.

C. Dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken att vid en tidpunkt mellan

1 september och 31 mars dumpa som mest 120 000 tfm³ mindre förorenade muddermassor (avfallskod 17 05 06) med bottentömmande pråm i område inom allmänt vatten och farled som redovisas i bilaga 5 och med följande koordinater:

- | | |
|---------------|------------|
| 1. N: 6500658 | N: 6500748 |
| 2. E: 625373 | E: 625542 |
| 3. N:6499822 | N: 6499938 |
| 4. E: 625782 | E: 626394 |

Villkor

Allmänt villkor

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Villkor för hamnverksamheten

Mängdbegränsning för gods

2. Verksamheten ska planeras och drivas så att mängden hanterat gods över kaj inte överstiger 10 500 000 ton per kalenderår.

Utsläpp till luft

3. För att förhindra damning från verksamheten ska bolaget vid behov rengöra körvägar, lagerytor och kajer samt bevattna dessa och hanterade produkter. Bevattning behöver inte ske vid frysrisk, om gods riskerar att skadas eller om fara för hälsa eller säkerhet föreligger.

Utsläpp till vatten

4. Innan nya lagerytor tas i drift ska bolaget ha installerat lämpligt system för hantering av dagvatten från sådana tillkommande ytor. Planerad dagvattenlösning ska redovisas och godkännas av tillsynsmyndigheten innan lagring får påbörjas på nya ytor.

5. Områden för lagring av gods ska, om inte tillsynsmyndigheten godtar annat, ha tät yta och utformas så att dagvatten kan avledas till dagvattendamm eller motsvarande innan utsläpp till recipient.

6. Dagvattenfilter i befintliga dagvattenbrunnar vid uppställningsyta för arbetsfordon vid 34-ans parkering ska bibehållas och underhållas.

7. Avlopp från verkstäder och andra byggnader anslutna till det kommunala spillvattennätet ska, där det finns risk för oljeutsläpp, vara anslutna till

oljeavskiljare med larmfunktion eller annan likvärdig eller miljömässigt bättre reningsanläggning. Utgående vatten från reningsanordningen ska uppfylla de krav som innehavaren av spillvattennätet ställer. Det ska finnas provtagningsmöjlighet för utgående vatten.

Farligt avfall

8. Farligt avfall ska lagras på tät och hårdgjord yta under tak. Det ska hanteras så att spill och läckage undviks.

Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor

9. Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor får endast ske på för ändamålet lämpliga lagringsytor. Om det i rivningsmassor ingår impregnerat trä ska detta trä lagras och hanteras enligt villkor 8.

Senast fyra veckor innan lagring av jord- schakt- eller rivningsmassor påbörjas ska bolaget till tillsynsmyndigheten ge in en mer detaljerad redovisning av den avsedda lagringsytans utformning inklusive planerade skyddsåtgärder, uppgifter om förväntat föroreningsinnehåll i de massor som ska lagras samt uppgift om huruvida massorna klassificeras som ett farligt avfall.

Miljöriskhantering

10. Oljor, drivmedel samt övriga kemikalier och farligt avfall som uppkommer i verksamheten ska förvaras på en tät invallad yta under tak. Invallningen ska rymma en volym som motsvarar den största behållarens volym plus minst tio procent av summan av övriga behållares volym alternativt i dubbelmantlad tank.

11. Lagring och hantering av farligt gods ska ske på ytor som är avgränsade från övrig verksamhet. Lagring av flytande farligt gods ska ske på hårdgjord yta utformad på ett sådant sätt att spill kan samlas upp och inte riskera att spridas till omgivningen.

12. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig för sanering av eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet. På platser med dagvattenbrunnar där risk finns för att petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier kan nå dessa ska det finnas lock för att kunna stänga brunnarna.

Buller

13. Buller från verksamheten får inte, annat än vid enstaka tillfällen och högst fem dygn per år, överstiga 30 dBA ekvivalentnivå eller 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i bostäder, vård- och undervisningslokaler.

Buller från verksamheten får inte heller, annat än vid enstaka tillfällen och högst fem dygn per år överstiga följande nivåer inomhus i bostäder, vård och undervisningslokaler:

Tersband [Hz]	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Ljudtrycksnivå	56	49	43	42	40	38	36	34	32
Leq [dB]									

För vård- och undervisningslokaler gäller villkoret för de tidsperioder när lokalerna används.

Ljudnivåer inomhus kontrolleras genom beräkning eller mätning med standardiserad metod. Kontroll ska genomföras inom tre månader efter att tillståndet har tagits i anspråk och därefter vid större förändring i verksamheten som kan medföra ökat buller, dock minst vart tredje år.

Om värdena ovan inte kan innehållas ska bolaget erbjuda fastighetsägaren bullerdämpande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överskrider dessa värden. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska hänsyn tas till om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard.

Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid oenighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska vidtas för respektive fastighet. Åtgärderna ska vidtas inom ett år efter det att förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt. Om tvist uppkommer mellan bolaget och fastighetsägaren ska åtgärderna vara vidtagna inom ett år från det att tillsynsmyndighetens beslut i frågan har fått laga kraft.

Om en fastighetsägare avvisar bolagets erbjudande om bullerdämpande åtgärder ska bolaget ändå anses ha fullgjort sina åligganden enligt villkoret mot den fastighetsägaren.

Landel

14. Bolaget ska tillhandahålla elanslutning vid det nya RoRo-läget. RoRo-fartyg som anlöper vid det nya RoRo-läget med liggetid över 2 timmar och som är utrustade med landelsanslutning ska anslutas till landel. RoRo-fartyg som inte kan anslutas till landel ska inte förtöjas vid det nya RoRo-läget nattetid (kl. 22-06). Undantag får endast ske vid potentiella säkerhetsrisker, olyckstillbud eller liknande förhållanden och tillsynsmyndigheten ska i sådant fall underrättas. Anslutningskravet ska regleras i Hamnordningen.

Hamnen ska verka för att fartyg som ska trafikera det nya RoRo-läget ska utrustas med möjlighet till landelsanslutning.

Bullerskärm

15. Bolaget ska uppföra en bullerdämpande skärm vid det nya RoRo-läget. Skärmen ska vara uppförd innan det nya RoRo-läget tas i anspråk. Placering och utformning av skärmen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Kontrollprogram

16. Ett reviderat kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader från lagakraftvunnet tillstånd. Kontrollprogrammet ska därefter revideras vid behov. I kontrollprogrammet ska mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder anges. Programmet ska också innehålla beskrivning av dammbegränsande anordningar och åtgärder.

Avveckling och efterbehandling

17. I god tid före nedläggning av hela eller delar av verksamheten ska en avvecklingsplan ges in till tillsynsmyndigheten. Planen ska i vart fall innehålla uppgifter om planerat omhändertagande av kemiska produkter och farligt avfall inom området samt genomförande av arbete med sanering av mark och byggnader.

Villkor för vattenverksamheten

Muddring, grumlande arbeten m.m.

18. Grumlande arbeten, i form av muddring och dumpning, får inte utföras under tiden 1 april–31 augusti. Tillsynsmyndigheten får dock medge att muddring och dumpning får utföras även under denna period.

19. Varje år som dumpning har skett med stöd av lämnad dispens ska bolaget till tillsynsmyndigheten återrapportera vilken mängd muddermassor som har dumpats. Uppgifterna ska lämnas omedelbart efter utgången av den tidsperiod inom vilken dumpning får ske och senast den 7 april .

20. Grumling får inte överstiga 50 mg/l suspenderat material som dygnsmedelvärde i fastställda kontrollpunkter vid muddring ned till ett djup om 0,5 meter inom områden med förorenade massor markerade i bilaga 2 och 100 mg/l suspenderat material som dygnsmedelvärde i fastställda kontrollpunkter vid muddring av övriga massor.

Kontrollpunkterna redovisas i bilaga 6.

Kontroll ska utföras i vattenmassans övre 10 meter och får mätas som suspenderat material eller som turbiditet med direktregistrerande instrument. Platsspecifik omräkningsfaktor mellan suspenderat material (mg/l) och turbiditet (FNU/NTU) ska tas fram i samband med arbetenas påbörjande. Dygnsmedelvärden ska beräknas utifrån direktregistrerande turbiditetsmätningar eller från minst tre stickprov per dygn av halt suspenderat material (mg/l).

Tillsynsmyndigheten får, om det är lämpligt, medge högre dygnsmedelvärden eller medge att andra kontrollpunkter används under förutsättning av att dessa är lokaliserade på likvärdigt avstånd från muddringen som de i villkoret fastlagda.

Sprängning

21. Akustiska metoder ska användas för att skrämma bort fisk och säl från område där sprängning ska utföras.

Användning av massor

22. Förorenade massor som återanvänds för anläggande av kaj ska stabiliseras med s/s-metoden. Med förorenade massor avses de översta massorna, ned till ett djup om 0,5 meter, inom områden med förorenade massor enligt bilaga 2.

23. De stabiliserade massorna ska läggas högst till nivån motsvarande lägsta lågvatten.

24. Endast mindre förorenade massor får dumpas. Med mindre förorenade massor avses massor från områden med lägre föroreningsgrad samt massor från större djup än 0,5 meter inom områden med förorenade massor enligt bilaga 2.

Kontroll av att de översta massorna, ned till ett djup om 0,5 meter, inom områden med förorenade massor har tagits bort ska genomföras genom sjömätning (+/- 0,1 m) eller bottenprovtagning som vid en okulär kontroll av bottenprovet visar att bottensedimenten består av lera, morän eller berg.

25. Utfyllnaden med massor som behandlas med s/s-metoden ska dimensioneras för att ett år efter avslutad utfyllnad uppnå en vattenpermeabilitet om 1×10^{-8} m/s.

Buller

26. Anläggningsarbeten ska bedrivas på sådant sätt att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser följs.

Särskilt bullrande arbeten (pålning, spontning, skutknackning, krossning, lastning av krossat material) får, om inte tillsynsmyndigheten medger annat, endast ske dagtid (kl. 07–19) helgfri måndag–fredag.

Kontrollprogram

27. Ett aktuellt kontrollprogram för åtgärder i vatten ska finnas för verksamheten och följas. Programmet ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Programmet ska bl.a. ange hur påverkan ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Kontrollprogrammet ska ges in senast två månader innan arbeten i vatten påbörjas.

Ianspråktagande av tillstånd och upphörande av verksamhet

28. När tillståndet tas i anspråk och innan verksamheten i sin helhet eller till någon del upphör, ska detta anmälas till tillsynsmyndigheten.

Delegation

Med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken överlåter mark- och miljödomstolen till tillsynsmyndigheten:

D1. Att besluta om ytterligare villkor och försiktighetsmått för hantering av dagvatten från nya lagerytor (se villkor 4).

D2. Att besluta om ytterligare försiktighetsmått vid lastning, lossning och lagring av avfall samt inom ramen för tillståndet medge lagring av andra likvärdiga avfallsslag än sådana som uttryckligen redovisats i ansökan.

D3. Att vid behov föreskriva att den redovisning som bolaget ska lämna enligt villkor 9 också ska innehålla uppgift om föroreningsinnehåll, genomförd provtagning och massornas ursprung.

Utredningsvillkor

Mark- och miljödomstolen skjuter med stöd av 22 kap. 27 § miljöbalken under en prøvotid upp fastställande av slutliga villkor för:

Utsläpp till vatten

U1. Frågan om slutliga villkor för komplettering av dagvattensystemet skjuts upp under en prøvotid. Under prøvotiden ska bolaget utreda de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna

- (i) att vidta åtgärder för att säkerställa att dagvattensystemet inom lagringsytorna har erforderlig kapacitet och utformning och ta höjd för ökade nederbördsmängder som kan komma till följd av klimatförändringar,
- (ii) att vidta åtgärder med anledning av förändringar i dagvattnets innehåll, samt
- (iii) att vidta åtgärder för att anpassa befintliga dagvattendammar så att dessa kan användas för omhändertagande av släckvatten.

Resultatet av utredningarna enligt punkten i och iii, föreslagna åtgärder samt förslag till slutliga villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen senast två år från lagakraftvunnen dom. Resultatet av utredningen enligt punkten ii ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast fyra år från lagakraftvunnen dom.

Buller

U2. Frågan om ytterligare slutliga villkor för buller skjuts upp under en prøvotid. Under prøvotiden ska bolaget utreda de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna att begränsa buller från verksamheten så att det inte ger upphov till

- (i) högre ljudnivåer än vad som anges i Naturvårdsverkets vägledning för industri- och verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets rapport 6538), samt
- (ii) högre ekvivalenta ljudnivåer vid närmaste bostäder, vård- och undervisningslokaler än följande:
 - 55 dB(A) dagtid mån-fre, kl. 06–18
 - 50 dB(A) kvällstid, kl. 18-22
 - 45 dB(A) nattetid, kl. 22–06
 - 50 dB(A) övrig tid

Resultatet av utredningarna samt förslag till slutliga villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen senast fyra år från lagakraftvunnen dom. En delredovisning ska ske till domstolen inom två år från lagakraftvunnen dom för att fastställa om de provisoriska föreskrifterna behöver kompletteras i något avseende.

Provisorisk föreskrift

Följande provisoriska föreskrift ska gälla under prövotiden eller till dess domstolen beslutar annat:

P1. Buller från verksamheten ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid närmaste bostäder, vård- och undervisningslokaler än:

- 57 dB(A) dagtid, kl. 06-18
- 50 dB(A) kvällstid, kl. 18-22
- 50 dB(A) nattetid, kl. 22-06

Den momentana ljudnivån vid bostäder får inte överstiga 65 dB(A) nattetid.
Angivna värden utgör riktvärden.

Kontroll ska utföras genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning.

Igångsättningstid

Verksamheten för den tillkommande miljöfarliga verksamheten vid det nya RoRo-läget ska ha påbörjats inom tio (10) år från den dag då tillståndsdomen får laga kraft.

Arbetstid

Den tid inom vilken de i denna dom tillståndsgivna arbetena hänförliga till vattenverksamhet ska vara utförda bestäms till åtta (8) år från den dag då tillståndsdomen får laga kraft.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skador, vilka mark- och miljödomstolen inte har förutsett, får den skadelidande enligt 24 kap. 18 § miljöbalken framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska, för att tas upp till prövning, framställas till mark- och miljödomstolen inom fem (5) år från räknat från arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen fastställer slutligt prövningsavgiften till 400 000 kr.

Rättegångskostnader

Oxelösunds Hamns AB ska betala ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen i Södermanlands län med 84 000 kr, allt avseende arbete.

Innehåll

SAKEN	1
DOMSLUT	1
YRKANDEN	14
ÅTAGANDEN	21
ANSÖKAN	22
REMISSYTTRANDEN	66
Naturvårdsverket	66
Länsstyrelsen i Södermanlands län	70
Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Oxelösunds kommun	73
Sörmlandskustens räddningstjänst	74
Statens geotekniska institut (SGI)	74
Sjöfartsverket	74
Trafikverket.....	74
Oxelösunds kommun	75
Transportstyrelsen	76
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	77
Region Sörmland.....	77
DOMSKÄL.....	78
Processuella frågor	78
Rådighet	78
Specifik miljöbedömning.....	79
Tillåtlighet.....	79
Lokalisering (2 kap. 6 § miljöbalken)	79
Planförhållanden.....	81
Riksintressen	81
Områdesskydd (Natura 2000 och naturreservat).....	82
Miljökvalitetsnormer för vatten och luft.....	83
Samlad bedömning av verksamhetens tillåtlighet	87
Dispens från dumpningsförbudet	87
Villkor.....	88
Delegation	105
Igångsättningstid och arbetstid.....	105
Oförutsedd skada.....	105
Prövningsavgift	105

YRKANDEN

Oxelösunds Hamn AB (hamnen, bolaget eller sökanden) har yrkat att mark- och miljödomstolen ska ge hamnen

1. tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till fortsatt och utökad verksamhet vid Oxelösunds hamn inom fastigheterna A, B och C samt D och E i Oxelösunds kommun (se Figur 1 i Bilaga K.1) innefattande

(i) hamnverksamhet omfattande trafik med fartyg med en bruttodräktighet på minst 1 350; samt

(ii) lagring av gods inom Hamnens verksamhetsområde inklusive upp till 500 000 ton samtidig lagring av icke-farligt avfall och upp till 50 000 ton samtidig lagring av farligt avfall.

2. tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna A och F i Oxelösunds kommun;

(i) muddra och spränga bort berg till ett ramfritt djup över medelvattennivån om 16,5 meter, 11 meter respektive 10 meter inom områden inom befintlig

hamnbassäng i som mest sådan omfattning som redovisas i *Figur 2 i Bilaga K.1*;

(ii) anlägga en ny kajyta framför befintlig kaj 8 och 9 varmed befintlig kajlinje för kaj 7 respektive 9 ½ förlängs och delar av befintlig kaj 8 och 9 rivs ut i enlighet med vad som redovisas i *Figur 3 i Bilaga K.1*;

(iii) anlägga ett nytt roll on/roll off-läge (RoRo) och därtill hörande anläggningar inklusive utfyllnad mellan befintlig kaj 1 och 2 samt ett fartygsläge i enlighet med vad som redovisas i *Figur 3 i Bilaga K.1*;

(iv) vidta skyddsåtgärder i form av anläggande av nödvändiga erosionsskydd på botten i områden som berörts av åtgärder enligt punkterna i, ii och iii ovan och i enlighet med vad som redovisas i *Figur 4 i Bilaga K.1*; samt

(v) använda muddermassor samt krossa och använda sprängstensmassor för anläggningsändamål vid planerade åtgärder i vatten i enlighet med vad som redovisas i *Figur 4 i Bilaga K.1*.

3. dispens enligt 15 kap. 29 § miljöbalken att vid en tidpunkt mellan 1 september och 31 mars dumpa som mest 120 000 tfm³ mindre förorenade muddermassor (avfallskod 17 05 06) med bottentömmande pråm i område inom allmänt vatten och farled som redovisas i *Figur 5 i Bilaga K.1* till ansökan och med följande koordinater:

N: 6500658 N: 6500748
E: 625373 E: 625542

N:6499822 N: 6499938
E: 625782 E: 626394

Hamnen har, som den slutligen bestämt sin talan, yrkat att följande villkor ska gälla för verksamheten:

Villkor för hamnverksamheten

Allmänt villkor

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angett i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Mängdbegränsning för gods

2. Verksamheten ska planeras och drivas så att mängden hanterat gods över kaj inte överstiger 10 500 000 ton per kalenderår.

Utsläpp till luft

3. För att förhindra damning från verksamheten ska bolaget vid behov rengöra körvägar, lagerytor och kajer samt bevattna dessa och hanterade produkter. Bevattning behöver inte ske vid frysrisk, om gods riskerar att skadas eller om fara för hälsa eller säkerhet föreligger.

Utsläpp till vatten

4. Innan nya lagerytor tas i drift ska bolaget ha installerat lämpligt system för hantering av dagvatten från sådana tillkommande ytor. Planerad dagvattenlösning ska redovisas och godkännas av tillsynsmyndigheten innan lagring får påbörjas på nya ytor.

Tillsynsmyndigheten får besluta om ytterligare villkor och försiktighetsmått för hantering av dagvatten från nya lagerytor.

5. Områden för lagring av gods ska, om inte tillsynsmyndigheten godtar annat, ha tät yta och utformas så att dagvatten kan avledas till dagvattendamm eller motsvarande innan utsläpp till recipient.

6. Dagvattenfilter ska bibehållas i befintliga dagvattenbrunnar vid uppställningsyta för arbetsfordon vid 34-ans parkering.

7. Avlopp från verkstäder och andra byggnader anslutna till det kommunala spillvattennätet ska, där det finns risk för oljeutsläpp, vara anslutna till oljeavskiljare med larmfunktion eller annan likvärdig eller miljömässigt bättre reningsanläggning. Utgående vatten från reningsanordningen uppfylla de krav som innehavaren av spillvattennätet ställer. Provtagningsmöjlighet för utgående vatten ska finnas.

Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor

8. Lagring av impregnerat trä som utgör farligt avfall ska ske på tät och hårdgjord yta under tak.

Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor får endast ske på för ändamålet lämpliga lagringsytor. Innan lagring av jord- schakt- eller rivningsmassor påbörjas, ska bolaget till tillsynsmyndigheten ge in en mer detaljerad redovisning av den avsedda lagringsytans utformning inklusive planerade skyddsåtgärder, uppgifter om förväntat föroreningsinnehåll i de massor som ska lagras samt uppgift om huruvida massorna klassificeras som ett farligt avfall.

Tillsynsmyndigheten får besluta om ytterligare försiktighetsmått vid lastning, lossning och lagring av avfall samt inom ramen för tillståndet medge lagring av andra likvärdiga avfallslag än sådana som uttryckligen redovisats i ansökan.

Miljöriskhantering

9. Oljor, drivmedel samt övriga kemikalier och farligt avfall som uppkommer i verksamheten ska förvaras på en tät invallad yta under tak. Invallningen ska rymma en volym som motsvarar den största behållarens volym plus minst tio procent av summan av övriga behållares volym alternativt i dubbelmantlad tank.

10. Lagring och hantering av farligt gods ska ske på ytor som är avgränsade från övrig verksamhet. Lagring av flytande farligt gods ska ske på hårdgjord yta utformad på ett sådant sätt att spill kan samlas upp och inte riskera att spridas till omgivningen.

11. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgänglig för sanering av eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet. På platser med dagvattenbrunnar där risk finns för att petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier kan nå dessa ska lock för att kunna stänga brunnarna finnas.

12. Buller från verksamheten får inte, annat än vid enstaka tillfällen och högst fem dygn per år, överstiga 30 dBA ekvivalentnivå eller 45 dBA maximal ljudnivå inomhus i bostäder, vård- och undervisningslokaler.

Buller från verksamheten får inte heller, annat än vid enstaka tillfällen och högst fem dygn per år överstiga följande nivåer inomhus i bostäder, vård och undervisningslokaler:

Tersband [Hz]	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Ljudtrycksnivå Leq [dB]	56	49	43	42	40	38	36	34	32

För vård- och undervisningslokaler gäller villkoret för de tidsperioder när lokalerna används.

Ljudnivåer inomhus kontrolleras genom beräkning eller mätning med standardiserad metod. Kontroll ska genomföras inom tre månader efter att tillståndet har tagits i anspråk och därefter vid större förändringar i verksamheten som kan medföra ökat buller, dock minst vart tredje år.

Om värdena ovan inte kan innehållas ska bolaget erbjuda fastighetsägaren bullerdämpande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överskrider dessa värden. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska hänsyn tas till om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard.

Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid oenighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska vidtas för respektive fastighet. Åtgärderna ska vidtas inom ett år efter det att förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt. Om tvist uppkommer mellan bolaget och fastighetsägaren ska åtgärderna vara vidtagna inom ett år från det att tillsynsmyndighetens beslut i frågan har fått laga kraft.

Om en fastighetsägare avvisar bolagets erbjudande om bullerdämpande åtgärder ska bolaget ändå anses ha fullgjort sina åligganden enligt villkoret mot den fastighetsägaren.

Landel

13. Bolaget ska tillhandahålla elanslutning vid det nya RoRo-läget. Fartyg med liggetid över två timmar och som är utrustade med landelsanslutning ska anslutas. Anslutningskravet ska regleras i Hamnordningen

Bolaget kan *i andra hand*, om det bedöms nödvändigt, godta följande utformning av villkor 13: Bolaget ska tillhandahålla elanslutning vid det nya RoRo-läget. RoRo-fartyg som anlöper vid det nya RoRo-läget med liggetid över två timmar och som är utrustade med landelsanslutning ska anslutas till landel. RoRo-fartyg som inte kan anslutas till landel ska inte förtöjas vid det nya RoRo-läget natttid (kl. 22-06). Undantag får endast ske vid potentiella säkerhetsrisker, olyckstillbud eller liknande förhållanden och tillsynsmyndigheten ska i sådant fall underrättas. Anslutningskravet ska regleras i Hamnordningen.

Hamnen ska vidare verka för att fartyg som ska trafikera det nya RoRo-läget ska utrustas med möjlighet till landelsanslutning.

Kontrollprogram

14. Ett reviderat kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader från lagakraftvunnet tillstånd. Kontrollprogrammet ska därefter revideras vid behov. I kontrollprogrammet ska mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder anges.

Avveckling och efterbehandling

15. I god tid före nedläggning av hela eller delar av verksamheten ska en avvecklingsplan ges in till tillsynsmyndigheten. Planen ska i vart fall innehålla uppgifter om planerat omhändertagande av kemiska produkter och farligt avfall inom området samt genomförande av arbete med sanering av mark och byggnader.

Villkor för vattenverksamheten

Muddring, grumlande arbeten m.m.

16. Grumlande arbeten, i form av muddring och dumpning, får inte utföras under tiden 1 april – 31 augusti. Tillsynsmyndigheten får dock medge att muddring och dumpning får utföras även under denna period.

17. Grumling får inte överstiga 50 mg/l suspenderat material som dygnsmedelvärde i fastställda kontrollpunkter vid muddring ned till ett djup om 0,5 meter inom områden med förorenade massor markerade i *Figur 2 i Bilaga K.1* till ansökan och 100 mg/l suspenderat material som dygnsmedelvärde i fastställda kontrollpunkter vid muddring av övriga massor.

Kontrollpunkterna redovisas i *Figur 6 i Bilaga K.1* till ansökan.

Kontroll ska utföras i vattenmassans övre 10 meter och får mätas som suspenderat material eller som turbiditet med direktregistrerande instrument. Platsspecifik omräkningsfaktor mellan suspenderat material (mg/l) och turbiditet (FNU/NTU) ska tas fram i samband med arbetenas påbörjande. Dygnsmedelvärden ska beräknas utifrån direktregistrerande turbiditetsmätningar eller från minst tre stickprov per dygn av halt suspenderat material (mg/l).

Tillsynsmyndigheten får, om det är lämpligt, medge högre dygnsmedelvärden eller medge att andra kontrollpunkter används under förutsättning av att dessa är lokaliserade på likvärdigt avstånd från muddringen som de i villkoret fastlagda.

Sprängning

18. Akustiska metoder ska användas för att skrämja bort fisk och säl från område där sprängning ska utföras.

Användning av massor

19. Förorenade massor som återanvänds för anläggande av kaj ska stabiliseras med s/s-metoden. Med förorenade massor avses de översta massorna, ned till ett djup om

0,5 meter, inom områden med förorenade massor enligt *Figur 2 i Bilaga K.1* till ansökan.

20. De stabiliserade massorna ska läggas högst till nivån motsvarande lägsta lågvatten.

21. Endast mindre förorenade massor får dumpas. Med mindre förorenade massor avses massor från områden med lägre föroreningsgrad samt massor från större djup än 0,5 meter inom områden med förorenade massor enligt *Figur 2 i Bilaga K.1* till ansökan.

Kontroll av att de översta massorna, ned till ett djup om 0,5 meter, inom områden med förorenade massor tagits bort ska genomföras genom sjömätning (+/- 0,1 m) eller bottenprovtagning som vid en okulär kontroll av bottenprovet visar att bottensedimenten består av lera, morän eller berg.

Buller

22. Anläggningsarbeten ska bedrivas på sådant sätt att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser följs.

Särskilt bullrande arbeten (pålning, spontning, skutknackning, krossning, lastning av krossat material) får, om inte tillsynsmyndigheten medger annat, endast ske dagtid (kl. 07–19) helgfri måndag–fredag.

Kontrollprogram

23. Ett aktuellt kontrollprogram för åtgärder i vatten ska finnas för verksamheten och följas. Programmet ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Programmet ska bl.a. ange hur påverkan ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Kontrollprogrammet ska ges in senast två månader innan arbeten i vatten påbörjas.

24. När tillståndet tas i anspråk och innan verksamheten i sin helhet eller till någon del upphör, ska detta anmälas till tillsynsmyndigheten.

Prövotidsförfarande

Hamnen föreslår att frågan om slutliga villkor skjuts upp i följande avseenden.

Utsläpp till vatten

U1. Frågan om slutliga villkor för komplettering av dagvattenssystemet skjuts upp under en provotid. Under provotiden ska bolaget utreda de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna

- (iv) att vidta åtgärder för att säkerställa att dagvattenssystemet inom lagringsytorna har erforderlig kapacitet och utformning och ta höjd för ökade nederbörds mängder som kan komma till följd av klimatförändringar;
- (v) att vidta åtgärder med anledning av förändringar i dagvattnets innehåll; samt

- (vi) att vidta åtgärder för att anpassa befintliga dagvattendammar så att dessa kan användas för omhändertagande av släckvatten.

Resultatet av utredningarna enligt punkten i och iii, föreslagna åtgärder samt förslag till slutliga villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen senast två år från lagakraftvunnen dom. Resultatet av utredningen enligt punkten ii) ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast 4 år från lagakraftvunnen dom.

Buller

U2. Frågan om ytterligare slutliga villkor för buller skjuts upp under en prøvotid. Under prøvotiden ska bolaget utreda de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna att begränsa buller från verksamheten så att det inte ger upphov till

- (iii) högre ljudnivåer än vad som anges i Naturvårdsverkets vägledning för industri och verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets rapport 6538); samt
- (iv) högre ekvivalenta ljudnivåer vid närmaste bostäder, vård- och undervisningslokaler än följande:
55 dB(A) dagtid mån–fre, kl. 06–18;
50 dB(A) kvällstid, kl. 18-22;
45 dB(A) nattetid, kl. 22–06.

Resultatet av utredningarna samt förslag till slutligt villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen senast fyra år från lagakraftvunnen dom. En delredovisning ska ske till domstolen inom två år från lagakraftvunnen dom för att fastställa om de provisoriska föreskrifterna behöver kompletteras i något avseende.

Under prøvotiden föreslås följande provisoriska föreskrift gälla.

(P1) Buller från verksamheten ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivå vid närmaste bostäder, vård- och undervisningslokaler än 57 dB(A) dagtid (kl. 06-18), 50 dBA kvällstid (kl. 18-22) samt 50 dB(A) nattetid (kl. 22-06). Den momentana ljudnivån vid bostäder får inte överstiga 65 dB(A) nattetid. Angivna värden utgör riktvärden.

Kontroll ska utföras antingen genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning.

Hamnen har vidare yrkat att mark- och miljödomstolen ska

- bestämma arbetstiden till åtta år från lagakraftvunnen tillståndsdom,
- bestämma tiden för anmälan av oförutsedd skada till följd av vattenverksamhet till fem år från utgången av arbetstiden,
- godkänna miljökonsekvensbeskrivningen
- bestämma igångsättningstiden för den tillkommande miljöfarliga verksamheten vid det nya RoRo-läget till 10 år.

ÅTAGANDEN

- Fortsatt vattenbegjutning kommer att ske vid hantering av finkornigt material vid torrt och blåsigt väder.
- Fortsatt frekvent sopning av lagerytor och körvägar samt dammsugning av körvägar kommer att ske.
- Vindskydd används i form av plank och nät vid lagerytor samt lagring av dammande material i silo eller lagerutrymme med tak och väggar.
- Befintliga dammbegränsande anordningar bibehålls om de har en dammbegränsande funktion.
- Vid upphandling av nya mobila kranar och arbetsmaskiner ställs utsläppskrav. Nya mobilkranar kommer att köras på andra bränslen än diesel.
- Hamnen ska i god tid innan anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas samråda om detta med Sjöfartsverkets lotsområde Oxelösund. Lotsområdet ska hållas uppdaterat löpande om arbetenas planering och utförande. Detta i syfte att öka sjösäkerheten vid muddringen och byggnation av kajer.
- Mudderverk, pråmar, arbetsflottar och fartyg som deltar i arbetena ska vara utrustade med AIS. Uppankrade flottar, pråmar ska vara upplysta nattetid på ett sådant sätt att de inte bländar sjöfarande.
- Senast sex (6) veckor före anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten påbörjas, ska detta meddelas till Sjöfartsverkets lotsområde Oxelösund samt Ufsredaktionen, för information till sjöfarten via ordinarie informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över område, omfattning och tidplan samt eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken.
- När muddringen genomförts ska bottenpografien för muddringsområdet samt dumpningsplatsen sjömätas enligt internationell standard FSIS-44 och skickas (REK-post) till Sjöfartsverket för införande i sjökort. Andra förändringar av information som anges i sjökort såsom kajer, pirar, bryggor och strandlinje ska geodetiskt bestämmas och rapporteras in till Sjöfartsverket via Ufs-redaktionen. Koordinater anges i SweRef 99/WGS 84 i grader, minuter och decimalminuter med tre decimalers noggrannhet (DD MM, mmm) alternativt i plana koordinater SweRef 99 TM med max 10 meters osäkerhet (N,E). Eventuellt kartunderlag levereras som shape- eller DWG-fil i koordinatsystem SweRef 99 TM.
- En plan för åtgärder för släckvattenhantering kommer att upprättas innan tillståndet tas i anspråk.
- Rutin för hantering av farligt gods kommer att utvecklas och dokumenteras.
- Handlingsplan för att säkerställa kontinuerlig omvärldsbevakning med avseende på klimatförändringar kommer att upprättas.

ANSÖKAN

Bakgrund

Oxelösunds hamn är en stor allmän hamn för hantering av framförallt bulkprodukter och RoRo-trafik runt Östersjön. Hamnens läge och djup gör att även de största fartygen som trafikerar Östersjön kan angöra hamnen. Hamnen har isfritt läge året om, 24-timmarsservice, kort insegling och goda transportmöjligheter med direkt anslutning till både motorväg och järnväg. Utöver lastning och lossning av gods erbjuder hamnen centrala logistiktjänster såsom lagring och ompackning av gods inom verksamhetsområdet i anslutning till hamnen. Hamnen förutspår en framtida ökning av behovet av såväl sjötransporter generellt som den typen av utbyggd logistiktjänst för bulkprodukter som hamnen kan erbjuda.

Sedan nuvarande tillstånd erhöles har verksamheten utvecklats och godssammansättningen har delvis förändrats. Ytterligare förändringar av godssammansättningen förutses under den kommande femårsperioden. En del av denna förväntade förändring är hänförlig till SSAB:s planerade omställning av verksamheten i Oxelösund, från en malmbaserad ståltillverkning med koksverk och masugnar, till en järn- och skrotbaserad ståltillverkning med ljusbågsugn. SSAB:s gods står idag för ca 60 % av den totala årliga volymen hanterat gods över kaj i hamnen. I dessa volymer ingår en rad olika godslag, såväl råvaror som färdiga produkter. Om den planerade omställningen i Oxelösund kommer till stånd kommer det bl.a. innebära en gradvis ökning av hanteringen av järn- och skrotråvara i hamnen jämfört med idag.

Utöver ett generellt behov av att kunna möta en ökad efterfrågan på transporter via hamnen och på hamnar för djupgående fartyg för vissa segment förutspås den fortsatta verksamheten också delvis tjäna nya kundkategorier jämfört med idag. Sammantaget innebär möjliga förändringar av godsmixen och en ökad godshantering att miljöpåverkan från hamnens verksamhet kan komma att delvis förändras. Med detta som bakgrund ser hamnen ett behov av att ansöka om ett nytt tillstånd för fortsatt och utökad verksamhet i Oxelösunds hamn.

För att kunna ta in och hantera en större mängd gods och mer skrymmande godsslag, såsom skrotråvara, behöver hamnen anlägga en ny kajyta, ett nytt RoRo-läge samt fördjupa delar av den befintliga hamnbassängen. Genom att hamnbassängen fördjupas finns förutsättningar att ta emot större fartyg vid bl.a. de nya kajerna och det nya RoRo-läget men framförallt tyngre lastade fartyg, vilket innebär en möjlighet att hantera mer gods per fartygsanlop.

Ansökan är vidare ett led i att främja förutsättningarna att uppnå regeringens mål om en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Att det finns kapacitet för att hantera ökade godsflöden i landets hamnar är en central förutsättning för att en överflyttning till sjötransporter ska kunna ske. Oxelösunds hamn är strategiskt placerad för att både kunna avlasta hamnarna i Skåne, det nord/sydgående vägnätet samt andra hamnar i Stockholmstrakten för transporter i öst/västlig riktning. En utbyggnad av hamnen i Oxelösund kan alltså bidra till att avlasta vägnätet ur ett nationellt perspektiv samtidigt som den framtagna trafikutredningen visar att det finns kapacitet att inom det befintliga lokala vägnätet hantera följdverksamheten i form av ökade vägtransporter från området. Det är troligt att framförallt RoRo-trafiken kommer att spela en central roll för överflyttningen av godstransporter till sjötransporter. RoRo-fartygen kan göra kortare stopp vid ett flertal hamnar längs kusten, där delmängder av fartygets last lossas i de olika hamnarna. Den ansökta verksamheten omfattar därför en utbyggnad av RoRo-kapaciteten i hamnen. Ansökan innebär också att nödvändig redundans kommer att finnas i hamnen även på lång sikt, vilket väsentligt förbättrar förutsättningarna för att fler ska välja att transportera gods sjövägen via Oxelösunds hamn.

Gällande tillstånd

Verksamheten vid Oxelösunds hamn bedrivs enligt gällande tillstånd meddelat av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Södermanlands län den 14 maj 2004 (dnr 551-6153-2001-0481-105). Tillståndet innefattar hamnverksamhet upp till en maximal årlig hantering av 5,5 miljoner ton gods över kaj. Med hantering avses lossning och lastning av gods från fartyg, omlastning och lagring av gods,

intransport till SSAB via transportband samt drift av hamnens anläggningar. Tillståndet medger också fartygsrörelser med sammanlagt 5,2 miljoner ton brutto för verksamheten och s.k. ”färjetrafik”, dvs. RoRo-fartyg, med som mest 40 000 ankommande och 40 000 avgående lastenheter per år, 5 000 ankommande och 5 000 avgående personfordon per år samt 300 färjeanlöp per år. Sedan tillståndet meddelades har ett flertal anmälningar om ändring av verksamheten gjorts. Dessa anmälningar har framförallt avsett hantering av nya godsslag inom ramen för hamnverksamheten.

Hamnen har genom åren erhållit ett flertal tillstånd för uppförande av kajer och andra åtgärder i hamnbassängen. Ansökt vattenverksamhet kommer dock endast beröra ett fåtal av hamnens befintliga kajer. Den nya kajytan anläggs framför befintlig kaj 8 och 9. I samband med anläggningsarbetena kan mindre delar av befintliga kajer komma att rivas ut. Dessa två kajer lagligförklarades genom vattendomar meddelade 1962 respektive 1975. En förlängning av kaj 8 genomfördes också med stöd av den senare domen. Det nya RoRo-läget kommer att anläggas i anslutning till en befintlig utfyllnad mellan kaj 1 och 2. Utfyllnaden genomfördes med stöd av en vattendom från 1991.

Så sent som år 2012 beviljades hamnen ett tillstånd till fördjupning av hamnbassängen och farleden genom muddring och sprängning, användning av förorenade, stabiliserade muddermassor för anläggande av hanteringsyta inom hamnen samt dispens från dumpningsförbudet för tippning av muddermassor i allmänt vattenområde väster om Ytterskärsgrundet. Tillståndet togs dock inte i anspråk och arbetstiden löpte ut 2017.

Ansökans avgränsning och prövningens omfattning

Ansökan är begränsad till hamnens verksamhet i Oxelösunds hamn och vid Stegeludden samt planerade åtgärder i vatten för att säkerställa nödvändig kapacitet att hantera upp till 10,5 miljoner ton gods över kaj årligen.

Oxelösunds hamn är en allmän hamn där många olika godsslag tas emot och hanteras inom verksamhetsområdet. Det är centralt för verksamheten att det kommande tillståndet inte i onödan begränsar vilka godsslag som kan hanteras inom ramen för verksamheten. I ansökan och underlagsutredningarna inklusive MKB:n beskrivs en trolig godsmix. Beskrivningen är dock inte uttömmande och fördelningen mellan olika godsslag kan variera över tid.

Ett antal externa verksamhetsutövare har idag egna anläggningar eller disponerar över ytor inom hamnområdet. Dessa verksamheter bedrivs inte av hamnen och omfattas inte av denna ansökan. Mottagande av fartyg samt lastning och lossning av gods till och från dessa verksamheter sker dock i hamnens regi och utgör därmed en del av verksamheten som omfattas av ansökan. I underlagshandlingarna beskrivs, utöver befintliga godsslag, även hantering av vissa godsslag som inte hanteras i hamnen idag, däribland bitumen och flygaska. Någon lagring av dessa godsslag kommer inte ske i hamnens regi utan eventuella lagringsanläggningar inom hamnens område kommer att etableras av externa verksamhetsutövare, som då även ansvarar för att erforderliga tillstånd inhämtas och att lagring av aktuella godsslag sker på ett miljömässigt säkert sätt.

Hamnen svarar också för driften av ett flertal oljebergrum (oljeanläggningen) till vilka olja levereras med tankfartyg som angör kaj 11. Oljeanläggningen, som utgör en separat verksamhet, är lokaliserad utanför hamnens verksamhetsområde och drivs under ett separat tillstånd. Driften av anläggningen omfattas därför inte av denna ansökan. Fartygsanlöpen för leverans av olja ses dock som en del av hamnverksamheten enligt nuvarande tillstånd och omfattas av den ansökta verksamheten.

För närvarande finns planer på att etablera en LNG-terminal inom en del av hamnens verksamhetsområde. Varken driften av terminalen eller den hamnverksamhet som kommer att bedrivas inom ramen för LNG-verksamheten omfattas av denna ansökan. Terminalen kommer att etableras av ett dotterbolag till

hamnen och tillstånd till verksamheten har meddelats av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Uppsala. Tillståndsbeslutet har överklagats till mark- och miljödomstolen.

Slutligen avser hamnen att inom kort göra en anmälan om vattenverksamhet till Länsstyrelsen i Södermanlands län med anledning av planerade restaureringsåtgärder på kaj 11. Åtgärderna består i byte av anläggningsdelar, betongdäck m.m. och behöver genomföras innan tillstånd enligt denna ansökan kan förväntas meddelas. Denna ansökan omfattar därför inte heller den planerade restaureringen av kaj 11.

Omgivningsbeskrivning

Oxelösunds hamn är lokaliserad på en halvö i Oxelösunds kommun i Södermanlands län, strax söder om Nyköping och cirka 10 mil söder om Stockholm. Hamnen är belägen på halvöns yttersta spets och hamnverksamhet har bedrivits på platsen i över 500 år. Verksamhetsområdet består av två delområden, dels det huvudsakliga hamnområdet (hamnen), dels en separat lokaliserad lageryta på Stegeludden.

Väster om verksamhetsområdet ligger Oxelösunds centrala delar och i direkt anslutning, norr om verksamhetsområdet, ligger SSAB:s verksamhetsområde. Närmaste permanentbostads- och fritidshusbebyggelse ligger direkt öster om hamnen och sydväst om Stegeludden, Gamla Oxelösund. Även i skärgården sydost om hamnen finns fritidshus.

Hamnens verksamhetsområde nås via Riksväg 53 som via motorväg från Oxelösund ansluter till motorväg E4 i Nyköping. Järnvägsspår finns till och inom verksamhetsområdet.

Närliggande ytvattenförekomster är framförallt Oxelösunds hamnområde, Ljungskärsflagen, Hasselöområdet och Inre Ålöfjärden.

Planförhållanden

Hamnens verksamhetsområde är i kommunens översiktsplan markerat som område med verksamheter. Enligt översiktsplanen ska områdets industrifunktion bevaras och utvecklas.

Verksamhetsområdet omfattas av ett flertal detaljplaner. I detaljplanerna anges att ytorna inom verksamhetsområdet ska användas för hamnverksamhet och järnväg alternativt för upplagsändamål eller liknande. Inom Stegeludden är området planlagt för storindustri.

Inom en del av hamnens nuvarande verksamhetsområde ska en LNG-terminal kunna etableras enligt en nyligen lagakraftvunnen detaljplan.

Hamnverksamheten

Hamnens huvudsakliga verksamhet består i att ta emot fartyg för lastning och lossning samt lagring och omlastning av olika slags gods, främst styckegods, bulk och RoRo. Inom hamnens verksamhetsområde finns ett flertal kajlägen med en samlad längd om ca 1 140 meter.

Fartyg och kajlägen

Oxelösunds hamn kan ta emot olika fartygstyper, däribland panmax, handysize och coaster. Största tillåtna fartyg i hamnen är 250 m x 45 m. I tillägg till detta trafikerar hamnen redan idag av RoRo-fartyg. RoRo-fartygen går typiskt sett på linjetrafik med relativt korta anlöpstider.

Ansökt verksamhet förväntas inte innebära någon väsentlig förändring av vilken typ av fartyg som angör hamnen. Däremot förväntas ett ökat djupgående vid vissa kajer medföra att tyngre lastade fartyg kan tas emot vid flera kajer än idag, dvs. en möjlighet att utnyttja befintliga kajtor mer effektivt och att ta emot mer gods per anlop. Som ett led i en ökad godshantering förväntas också antalet fartygsanlop öka från uppskattningsvis ca 800 per år vid nollalternativet till ca 1 300 vid ansökt verksamhet. Hur stor ökningen blir i faktiska tal beror dock på de ankommande fartygens storlek och är något som hamnen inte råder över.

I hamnen finns sammanlagt 12 kajlägen. Kaj 1 används för arbetsbåtar i hamnen och inte för godshantering. Övriga kajlägen används för godshantering från ankommande fartyg. Det är flera faktorer som avgör till vilken kaj inkommande fartyg anvisas, bl.a. fartygets storlek, djupgående och last. För att skapa förutsättningar att ta emot ökade godsmängder planeras för anläggande av ny kajlinje om ca 275 meter samt ett nytt RoRo-läge.

Godshantering

Vid lastning och lossning av fartyg används exempelvis spårbundna eller mobila lyftkranar. Gaffeltruckar eller lastmaskiner används för omlastning eller förflyttning av gods inom området. Inom verksamhetsområdet finns också en välutbyggd transportbandanläggning för exempelvis lastning och lossning av fartyg samt omlastning av gods från oceangående fartyg till kusttonnage. Merparten av transportbandanläggningen är inbyggd med tak, väggar och durk.

Omlastning av gods sker antingen via upplag eller direkt från/till fartyg. Ansökt verksamhet motsvarar en årlig hantering av som mest 10,5 miljoner ton gods över kaj. Hantering av gods infattar, såsom idag, lossning och lastning av gods från fartyg, omlastning och lagring av gods, transport till SSAB:s verksamhetsområde via transportband samt drift av hamnens anläggningar och kan också innefatta exempelvis ompaketering av gods. Till den årliga volymen 10,5 miljoner ton gods räknas även gods som lastas om direkt till fartyg eller pråm och, till skillnad från dagens tillstånd, gods som transporteras med RoRo-fartyg.

En stor del av godshanteringen avser i nuläget bulkvaror, bl.a. malmpellets och kol till SSAB:s verksamhet. Andra gods som hanteras är exempelvis eldningsflis, spannmål, cement, kemikalier, legeringar och järn- och skrotråvara, slagg, spannmål och ammoniumsulfat. Eftersom Oxelösunds hamn är en allmän hamn är variationen i hanterat godsslag stor. Med anledning av SSAB:s planerade omställning och indikerad efterfrågan från nya kunder förväntas den nuvarande godsmixen förändras något framgent. Det godsslag som förväntas öka mest är järn- och skrotråvara.

Inom hamnens verksamhetsområde finns för närvarande 16 lagerytor, varav en på Stegeludden, som disponeras av hamnen. Inom dessa ytor lagras gods för externa kunders räkning. Lagerytorna är generellt hårdgjorda. Inom verksamhetsområdet i hamnen finns också ett flertal magasin för lagring eller hantering av gods inomhus/under tak, varav vissa för närvarande disponeras av externa verksamhetsutövare. Inom verksamhetsområdet finns också ytor som inte används för hamnens verksamhet idag men som kan komma att ianspråkta framgent. Tillkommande områden för lagring av gods är primärt område J och K, norr om Gamla Oxelösundsvägen. Vissa ytor kan också tillkomma inom Stegeludden eller på Sjöfartsverkets nuvarande fastighet.

Hamnen avser framgent att, precis som idag, kunna ta emot alla typer av gods för lastning och lossning i hamnen samt att, utifrån vad som bedöms som lämpligt ur miljö- och logistikhänseende, planera och styra lagring av gods till lämpliga ytor inom verksamhetsområdet.

Utöver att hantering och lagring av gods typiskt sett sker på hårdgjorda ytor och i vissa fall under tak/inomhus begränsas miljöpåverkan från lagringen och godshanteringen inom verksamhetsområdet genom skyddsåtgärder, bl.a. i form av damningsbegränsande åtgärder såsom vattenbegjutning och sopning av vägar och lagerytor, bibehållande av vindskydd, upprätthållande av dagvattenrening och uppföljning av föroreningsinnehåll i dagvatten.

Vissa godsslag som tas emot för lagring inom området kan omfattas av den juridiska definitionen av avfall, däribland vissa typer av skrotråvara. Ansökan innefattar därför tillståndspliktig lagring av icke-farligt avfall som en del av att samla in det. Planerad lagring av skrotråvara bedöms som mest kunna uppgå till 2 000 000 ton årligen. Även andra godsslag som kan komma att lagras inom området kan i vissa fall klassificeras som avfall, exempelvis vissa bränsleprodukter, såsom RDF. Vilka godsmängder som kan lagras samtidigt inom området styrs ytterst av lagringsytornas kapacitet och kundernas behov. Maximal samtidig lagring

och det maximala årliga lagringsbehovet är därför osäkert. 500 000 ton samtidig lagring av avfallsklassificerat gods (icke-farligt avfall) bedöms dock vara ett maxscenario.

Lagring kommer under inga omständigheter ske under så lång tid (ett respektive tre år) att tillfälliga upplag av jord-, schakt- eller rivningsmassor kan komma att klassificeras som deponier, se 15 kap. 4 § miljöbalken.

Inom ramen för ansökt verksamhet kan det bli aktuellt att erbjuda möjlighet till kortvarig lagring av jord- eller schaktmassor från anläggningsarbeten eller rivningsmassor. Det kan exempelvis röra sig om massor från infrastrukturprojekt eller större rivningsarbeten i regionen. Eftersom det inte kan uteslutas att vissa av dessa massor kan klassificeras som farligt avfall omfattar ansökan även lagring av farligt avfall, även om merparten av massorna bedöms komma att ha ett lägre föroreningsinnehåll. Lagring av avfallsklassade jord-, schakt- eller rivningsmassor kommer alltid, oaktat föroreningsinnehåll, att ske på hårdgjorda och bedömt täta ytor. Om det finns risk för utlakning eller spridning av föroreningar med dagvattnet ska anpassningar göras så att dagvatten och eventuellt lakvatten från lagringsytorna kan renas eller tas omhand så att inte belastningen på nuvarande dagvattensystem eller recipient förändras väsentligt jämfört med idag. Etablering av invallningar och särskilda uppsamlingssystem för dag- och lakvatten kommer i så fall att göras innan massorna tas emot för lagring. Vid risk för mer betydande damning från massorna kommer lagring att ske under tak. Även i samband med lastning och lossning av den här godskategorin kommer särskilda rutiner att tillämpas med krav på temporära invallningar på kaj, täckande av eventuella brunnar i området m.m. Maximal samtidig lagring av det här godsslaget är 50 000 ton.

Även CCA-impregnerat trä (farligt avfall) kan komma att lagras kortvarigt inom ramen för den sökta verksamheten. Den mängd impregnerat trä som kan komma att hanteras inom verksamheten uppgår till 15 000 ton per år och maximalt 5 000 ton kan komma att lagras samtidigt. Samtidig lagring av jord-, schakt-, och

rivningsmassor (som klassats som farligt avfall) samt av CCA-impregnerat trä kommer att rymmas inom den mängd som angetts i yrkandet, dvs. 50 000 ton.

CCA-impregnerat är klassat som farligt avfall med avfallskod 19 12 06* enligt bilaga 3 till avfallsförordningen (2020:614). Godsslaget kommer att anlända till hamnen med fartyg, huvudsakligen som bulk. Från fartygen lyfts det med kran ner på kajen för att sedan transporteras vidare till lageryta. Lagring kommer att ske inomhus i magasin. Lagring sker tillfälligt och kortvarigt innan godset går ut via bil. Materialet kommer även att hanteras i enlighet med gällande lagstiftning för hantering av farligt avfall. Materialets miljöpåverkande egenskaper utgörs till största del av risk för utlakning av förorenande ämnen till mark och vatten, bland annat avseende metaller som koppar, krom och arsenik. Damningsbegränsande åtgärder kan behöva vidtas, men materialet är inte lika dammande som vanligt återvunnet trä.

För att undvika exponering för vind och vatten m.m. när materialet ligger på kaj kommer materialet att transporteras till lageryta omgående efter lossning, vilket innebär att det ligger på kaj minsta möjliga tid. Om behov av bevattning av materialet skulle uppstå vid damning kommer det att finnas möjligheter att, vid behov, suga upp förekommande lakvatten för omhändertagande. Mängden lakvatten som kan komma att uppstå bedöms dock vara liten. Då godset är mindre dammande än vanligt återvunnet trä bedöms damning enbart bli aktuellt vid enstaka tillfällen. Hanteringen av materialet kommer att ske avskilt från övrigt gods och närliggande brunnar kommer att täckas innan lossning påbörjas. Från kaj sker sedan transport till magasin. Eventuellt spill i samband med transport kommer att samlas upp och tas om hand. All lagring kommer att ske i magasin, dvs. under tak och på hårdgjorda och täta ytor. I magasinerna uppkommer inte något lakvatten som behöver omhändertas. Detta innebär att dagvattensystem och recipient inte kommer att belastas med vatten från ytor där CCA-impregnerat trä lagras. Sammantaget bedöms ingen påverkan på recipient kunna uppstå till följd av hantering och lagring av godsslaget. Transporter av godsslaget till och från hamnen rymms inom de trafikflöden som redovisats i MKB:n. Inga tillkommande risker bedöms uppkomma.

För transporter av gods inom hamnens verksamhetsområde används främst lastbil, lastmaskiner samt den interna transportbandanläggningen. Även transporter mellan hamnen och lagringsytorna på Stegeludden som utförs av hamnen utgör interna transporter. Antalet interna transporter förväntas öka väsentligt vid ansökt verksamhet.

Energianvändning, avfall och kemikalier

Huvudsakliga energikällor i hamnens verksamhet är el, eldningsolja och HVO eller diesel/EcoPar. Hamnens elförbrukning var 2019 ca 700 000 kWh/månad.

Endast små mängder kemikalier förvaras inom området. Utöver bränslen och sådana kemikalier som hanteras inom ramen för godshanteringen är hamnens egen kemikaliehantering främst relaterad till underhåll och service av arbetsfordon. Oljor, drivmedel samt övriga kemikalier förvaras invallat på en torr och mot omgivningen tät plats.

I hamnens egen verksamhet genereras visst industriavfall, hushållsavfall och farligt avfall. Hamnen tar också emot avfall från fartyg som anlöper hamnen. Såväl eget som insamlat avfall hanteras i enlighet med gällande regelverk och avtal finns med godkända entreprenörer för insamling och transport av uppkommet och omhändertaget avfall.

Följdverksamhet

Externa transporter till och från verksamhetsområdet utgör en följdverksamhet till hamnens verksamhet. Hamnen har ett logistiskt mycket gynnsamt läge med närhet till såväl motorväg som järnväg. Merparten av vägtransporterna från verksamhetsområdet går via verksamhetsområdets huvudentré, motorvägsbron och Riksväg 53 och vidare via motorväg från Oxelösund till E4 i Nyköping. Det finns även en infart/utfart vid Thams väg som framförallt kommer att användas för RoRo-trafiken vid ansökt verksamhet. Vägtransporter till SSAB:s verksamhet i Oxelösund sker med dumper eller lastbil via internväg via Masugnporten respektive

Stegeludden medan transporter av kol och malm till SSAB sker via transportbandsanläggningen.

Transporter till och från hamnen med järnväg sker via ett järnvägsspår från Trafikverkets rangerbangård som är lokaliserad mellan järnvägsbron och centrala Oxelösund. Utöver ett omfattande spårssystem inom verksamhetsområdet passerar även ett transitspår genom verksamhetsområdet till SSAB:s verksamhetsområde och merparten av järnvägstrafiken till och från området är idag hänförlig till SSAB:s verksamhet.

Sammantaget förväntas antalet externa transporter öka väsentligt vid ansökt verksamhet som en följd av att en större mängd gods transporteras via hamnen.

Om SSAB ställer om sin verksamhet kommer transporten av kol och malm att minska samtidigt som transporter av järn- och skrotråvara till SSAB kommer att öka. Det här förväntas medföra en viss överflyttning av transporter via transportbandsanläggningen till väg och/eller järnväg. Hamnen utreder därför, i samråd med SSAB, möjligheten att anpassa infrastrukturen i hamnen så att en del av järn- och skrotråvaran ska kunna transporteras på järnväg, vilket förutsätter en förlängning av befintligt järnvägsspår ned till kajområdet. Om en sådan förlängning kommer till stånd kan dessa transporter komma att ske på väg och järnväg. Fördelningen mellan dessa transportslag förväntas i så fall variera över tid vilket beaktats i konsekvensbedömningen, genom att två bedömda maxscenarier för väg- respektive järnvägstransporter till SSAB konsekvensbedömts.

Åtgärder i vatten

Fördjupning av hamnbassäng, muddring och sprängning

Muddring och viss begränsad sprängning planeras för att fördjupa hamnbassängen för att medge ett ökat djupgående vid det nya RoRo-läget och de inre kajerna i hamnen.

Inför denna ansökan har sedimentprovtagningar genomförts i de områden som kommer att beröras av planerade arbeten i vatten. Provtagningen visade att det övre lagret av bottnarna längst bort från kaj främst består av sandig silt eller liknande material och att botten i dessa områden är ytligt förorenade av framförallt PAH, PCB, TBT och bly (förorenade områden). I de förorenade områdena uppträder föroreningshalter i huvudsak motsvarande klass 5 enligt bedömningsgrunder för kust och hav. De höga nivåerna av dessa ämnen förekommer ned till ett djup om som mest ca 0,45 meter. Närmare kaj utgörs bottnarna huvudsakligen av kompakta postglaciala gråleror med ett väsentligen lågt föroreningsinnehåll, i huvudsak motsvarande klass 1-2 och med små inslag av klass 3-4 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder (mindre förorenade områden).

Muddring förutsätts kunna ske delvis från kaj, delvis från pontoner. Val av muddringsmetod styrs av massornas egenskaper och föroreningsgrad. I förorenade områden ska muddring ned till ett djup om minst 0,5 m utföras med miljöskopa så långt som det är tekniskt möjligt, för att minimera vatteninblandning, grumling och spridning av föroreningar. Underliggande, rena sediment, liksom sediment i mindre förorenade områden ska kunna muddras med gripskopeverk eller enskopeverk för exempelvis hårdare massor eller losshållet berg. Även sugmuddring skulle kunna bli aktuellt, även om det är mindre troligt. Muddrade massor kommer att lastas på pråm. Sådana massor som ska dumpas lastas på pråmar med luckor i botten.

Inom ett mindre område bedöms det bli aktuellt med sprängning. Vid sprängning etableras en borrhög på en ponton med stödben. Hål borrar sedan i berget på botten och fylls med trögflytande sprängämne. I områden nära befintliga kajanläggningar borrar hålen tätare och mindre laddningar används för att inte riskera skador på befintliga anläggningar.

I områden för muddring och vid de nya vattenanläggningarna kommer erosionsskydd att anläggas i erforderlig omfattning. Sjömätning enligt tillämplig standard kommer att ske efter slutförande av ansökt vattenverksamhet och resultatet kommer att rapporteras till berörda myndigheter.

Ny kaj 7 till 9 ½

Den nya kajen kommer att utföras som en spontkaj som förlänger befintlig kajlinje vid kaj 7 och kaj 9 ½. Kajen förankras med horisontella stag i ankarplattor (förlängningen av kaj 7) eller i en bakre kranbalk (förlängningen av kaj 9 ½). Den nya kajytan om ca 7 400 m², tillskapas sedan genom utfyllnad mellan den nya kajlinjen och de befintliga kajerna 8 och 9. Som fyllnadsmassor avses i huvudsak stabiliserade, förorenade muddermassor och sprängsten användas. Befintliga kajer 8 och 9 avses lämnas kvar i så stor utsträckning som möjligt. De övre delarna av kajerna, dvs. kajdäck, kommer dock att rivas och det kan bli aktuellt med begränsad rivning av andra anläggningsdelar, om det är nödvändigt för att undvika att hålrum uppstår i den nya konstruktionen.

De förorenade massorna från muddringen som avses användas för anläggningsändamål kommer att stabiliseras och solidifieras med bindemedel som ökar massornas hållfasthet och minskar massornas genomsläpplighet. Stabiliseringen medför att föroreningarnas lakbarhet minimeras. Metoden att blanda in bindemedel i massor av låg bärighet kallas s/s-metoden (stabilisering/solidifiering). Det finns tre huvudsakliga metoder för inblandning av bindemedel: masstabilisering, pelarstabilisering och processtabilisering. Vid de första två metoderna stabiliseras massorna på plats bakom invallningen, medan processtabilisering innebär att bindemedel och massor blandas på kaj innan massorna pumpas in bakom spanten. Det är i det här skedet inte uppenbart att någon av metoderna är påtagligt bättre ur ett miljöperspektiv och alla tre metoder bedöms kunna bli aktuella för ansökt verksamhet.

Som bindemedel används vanligtvis en blandning av bindemedelskomponenter, ofta cement, granulerad masugnsslagg eller flygaska. Hamnen har sedan tidigare genomfört fältförsök med inblandning av bindemedel i muddermassor och har inför denna ansökan genomfört ytterligare inblandningsförsök där olika recept prövats med avseende på bl.a. skjuvhållfasthet. Slutligt ”recept” kommer att väljas i samråd

med entreprenören och kommer bl.a. att styras av krav på den slutliga anläggningens funktion och metod för utförande.

De stabiliserade massornas lakbarhet har också följts upp genom skaktest. Lakbarheten bedöms som mycket låg redan en kort tid efter inblandning. Med undantag för nickel uppfylls kriterierna för mindre än ringa risk redan sju dagar efter inblandning vid en jämförelse mellan uppmätta halter i lakvätskan och Naturvårdsverkets nivåer för mindre än ringa risk för förorening vid återvinning för anläggningsändamål.

Nytt RoRo-läge

Det nya RoRo-läget avses anläggas i anslutning till nuvarande kaj 2, intill befintligt RoRo-läge. I området finns idag en utfylld slänt. En ny RoRo-ramp byggs som en fast ramp, integrerad med ett nytt påldäck om ca 1 400 m². Påldäcket grundläggs på stålrörspålar som borrar eller slås till berg och betongbalkar gjuts därefter på pålarna över vatten. Mellan betongbalkarna placeras prefabelement. En spont kommer att installeras där kajdäcket ansluter mot den västra slänten och hamnplanen. Slänten kommer sedan att fyllas ut för att anpassa det nya påldäcket mot hamnplan.

För att möjliggöra förtöjning av fartyg vid den nya RoRo-rampen planeras även ett 250 meter långt fartygsläge i sydostlig riktning från den nya rampen. Fartygsläget utförs som en rad fenderförsedda dykdalber som grundläggs med stålrörspålar till berg. Varje stålrörspåle förbinds med en plattform av betong och en servicebrygga etableras mellan dykdalberna.

För en mer utförlig redogörelse för kajens respektive RoRo-lägets konstruktion hänvisas till avsnitt 8.4 och 8.5 i TB, Bilaga C till ansökan. Redovisade uppgifter, inklusive ritningar är översiktliga och förändringar kan komma att ske vid detaljprojektering. Eventuella förändringar i förhållande till redovisat underlag begränsas av kravet på tillämpning av bästa möjliga teknik och den miljöpåverkan som är beskriven i MKB:n, Bilaga D till ansökan.

Masshantering och användning av muddermassor

Totalt bedöms planerade åtgärder i vatten generera ca 20 000 Tfm³ förorenade massor och ca 140 000 Tfm³ mindre förorenade massor, varav ca 20 000 Tfm³ förväntas utgöras av losshållet berg.

Av dessa avses förorenade massor och sprängsten användas vid anläggande av den nya kajkonstruktionen framför kaj 8 och 9. Sprängstensmassor kan också komma att användas för slänter och erosionsskydd. Även mindre förorenade muddermassor kan komma att användas för anläggningsändamål, bl.a. i den nya kajanläggningen. Sådana massor som kan användas på plats ska således inte klassificeras som avfall. Utifrån vad som är känt om de mindre förorenade massornas fysiska egenskaper är det dock endast en mindre andel av dessa, främst morän, som kan vara lämpliga att använda för anläggningsändamål eftersom massorna generellt innehåller höga halter lera. Om andra massor än de förorenade massorna ska användas kan dessa massor, av logistiskäl, behöva lagras på land under en period. Ytor för korttidslagring av sådana massor kommer sannolikt att etableras på Stegeludden, där det även kan bli aktuellt med viss begränsad krossning av sprängstensmassor.

Sådana massor som inte kan användas och som har lägre föroreningsgrad avses dumpas i ett ca 60 meter djupt område söder om ön Beten. Området utgörs av ackumulationsbotten och bedöms ha goda förutsättningar som dumpningsområde. Dumpningen genomförs så att en så jämn yta som möjligt ska erhållas på botten.

Uppdelningen i förorenade respektive mindre förorenade massor bestäms genom en förklassificering av massorna som bygger på resultatet av genomförda sedimentprovtagningar. Någon efterhandskontroll av massornas föroreningsinnehåll föreslås därmed inte, utan avsikten är att massorna ska hanteras enligt den förklassificering som redan har gjorts. Enligt vad som redovisats ovan, klassificeras massor i de översta 0,5 metrarna av bottensedimenten inom vissa områden, som förorenade. I klassificeringen av förorenade massor har en viss säkerhetsmarginal vägts in, egentligen är det endast ner till 0,40-0,45 meter av de översta

sedimenten som förväntas ha ett högre föroreningsinnehåll. Sedimentundersökningen har visat att dessa massor innehåller bly, TBT, PAH och PCB som ofta uppträder i halter motsvarande klass 4–5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav (1999) och bedömningsgrunderna i SGU:s rapport 2017:12.

De massor som inte klassificerats som förorenade massor bedöms till stor del vara naturligt material. Begreppet ”mindre förorenade massor” avser dels massor från grönmärkade områden i Figur 2 i Bilaga K.1, dels lägre liggande massor från rödmärkade områden i Figur 2 i Bilaga K.1 efter att de översta massorna, ned till ett djup om 0,5 meter, har tagits bort. Sedimentundersökningen har visat att dessa massor till stor del har föroreningsklass 1–2 men i vissa fall klass 3 eller 4 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav (1999) och bedömningsgrunderna i SGU:s rapport 2017:12.

Alternativet till en förklassificering skulle vara att löpande kontrollera massornas föroreningsinnehåll och egenskaper i samband med att åtgärderna i vatten pågår. En sådan ordning skulle ställa krav på mycket omfattande hantering och lagring av massor på land och en väsentligen långsammare muddringstakt med långvarig grumling som följd, vilket inte bedöms vara praktiskt möjligt eller miljömässigt önskvärt.

Riksintressen och skyddade områden

Oxelösunds hamn är utpekad som ett riksintresseområde för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Inom och i angränsning till hamnens verksamhetsområde ligger även andra områden och anläggningar som pekats ut som riksintresse för kommunikation, däribland riksväg 53, järnvägen till hamnen samt farleden. Stora delar av till hamnen angränsande vattenområden är utpekade som riksintresseområden för natur- och friluftsliv enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Vattenområdet i och utanför hamnen är också utpekad som ett riksintresseområde för yrkesfisket enligt 3 kap. 7 § miljöbalken. Den planerade dumpningsplatsen är dock lokaliserad utanför riksintresseområdet för yrkesfisket. Den ansökta

verksamheten bedöms stärka riksintresset för kommunikation och bedöms i övrigt inte stå i konflikt med närliggande riksintresseområden.

I närområdet finns också ett flertal skyddade naturområden varav det närmaste, Furön, är ett Natura 2000-område vars prioriterade bevarandevärden är områdets gamla kusttallskog med naturskogsliknande utseende samt arter knutna till död ved och gamla träd. Väster om Furön ligger Femöre naturreservat och Natura 2000-område. Syftet med reservatet och Natura 2000-området är att skydda värdefulla friluftslivs- och barrskogsområden. Den ansökta verksamheten bedöms inte på något betydande sätt påverka miljön i dessa närliggande Natura 2000-områden.

Inom hamnens verksamhetsområde finns fyra kulturhistoriska lämningar, tre av dessa är belägna på Stegeludden. Genomförda marinarkeologiska utredningar har visat att det inte finns några fornlämningar inom det av ansökan berörda vattenområdet.

Miljöpåverkan

Den främsta miljöpåverkan till följd av den löpande hamnverksamheten är buller från fartyg, interna transporter och godshanteringen samt damning och utsläpp till luft från fartyg i hamn och från interna transporter. Viss miljöpåverkan kan också uppstå till följd av utsläpp till vatten i form av dagvatten från ytor inom området och genom risk för miljöpåverkan vid onormala driftförhållanden, t.ex. vid en olycka eller brand. Verksamheten använder också energi.

Vid anläggningsarbeten i vatten uppstår framförallt risk för påverkan på vattenmiljön till följd av grumling, risk för spridning av föroreningar vid hantering och muddring av förorenade bottensediment och påverkan på flora och fauna i bottenområden där muddring eller dumpning sker. Vidare kan byggbuller och vissa utsläpp till luft uppstå till följd av transporter och arbetsfordon inom området.

Hantering av gods

Mängden hanterat gods över kaj är dimensionerande för verksamheten i hamnen och är den begränsande faktorn enligt nuvarande tillstånd. Den ansökta verksamheten innebär en utökning av godshanteringens inom ramen för hamnverksamheten från 5,5 miljoner ton gods per år enligt nuvarande tillstånd till 10,5 miljoner ton per år. Begränsningen avser mängden gods över kaj.

Enligt nuvarande tillstånd gäller, utöver begränsningen av maximal mängd hanterat gods över kaj, vissa tillkommande begränsningar av verksamheten såsom maximalt antal lastenheter och fartygsanlöp inom ramen för RoRo-trafiken. Det finns dock inga uppenbara skäl till att i tillståndet göra skillnad mellan bulkgoods och gods via RoRo utan det föreslås att en samlad maxgräns för godshanteringens i hamnen läggs fast i villkor.

Konsekvensbedömningen har därför gjorts utifrån ett antagande om en årlig hantering av 10,5 miljoner ton gods per år vilket, till skillnad från nuvarande tillstånd, inkluderar gods via RoRo-trafiken.

Eftersom antalet fartygsanlöp är direkt avhängigt fartygens storlek och last och inte är något som hamnen råder över är det inte lämpligt att lägga fast en begränsning såvitt gäller totalt antal fartygsanlöp till hamnen. Hamnens kaj- och lossningskapacitet medför också en naturlig begränsning av hur många fartyg som kan tas emot och lastas och lossas samtidigt. Utöver begränsningen om 300 anlöp inom ramen för RoRo-trafiken, finns heller ingen begränsning av antalet anlöp i dagens tillstånd.

Hamnen föreslår att mark- och miljödomstolen förenar tillståndet med ett villkor som innebär att verksamheten ska planeras och drivas så att mängden hanterat gods över kaj inte överstiger 10 500 000 ton per år.

Buller i driftskedet

Buller från hamnens verksamhet uppkommer framförallt vid lossning, lastning och hantering av gods inom verksamhetsområdet. Verksamheten, som pågår dygnet

runt, varierar mycket över tid och bullernivåerna från verksamheten är helt beroende av vilka och hur många aktiviteter som pågår samtidigt, om fartyg ligger inne vid kaj och vilket gods som hanteras inom verksamhetsområdet. Hamnen har dock, med i målet ingiven utredning, visat att verksamheten vid det nya RoRo-läget och vid hamnen i övrigt kan bedrivas på ett sådant sätt att inga oacceptabla bullernivåer uppkommer i omgivningen.

Det nya RoRo-läget kommer att lokaliseras något närmare de närmaste bostäderna väster om verksamhetsområdet vid Strandvägen (mottagarpunkt 1) i jämförelse med befintlig verksamhet. Vid anläggandet av det nya RoRo-läget finns det emellertid goda möjligheter att utföra bullerdämpande åtgärder för att kompensera för det minskade avståndet. Åtgärder som kan vidtas är t.ex. att en bullerdämpande skärm kan uppföras vid RoRo-läget, att landel kan erbjudas för att minska buller från fartyg som ligger vid RoRo-läget, att begränsa hastigheten vid körning över RoRo-ramp och att anpassa RoRo-rampen för att minska buller vid körning över ramp. Hamnens utredning visar bl.a. att enbart åtgärden att minska hastigheten vid körning över ramp i sig kan ge en minskning av den ekvivalenta ljudnivån med 4 dBA och av den momentana ljudnivån med 9 dBA från körning över ramp vid mottagarpunkt 1.

Hamnens bedömning är därför att de sammanlagda ljudnivåerna från både befintligt och nytt RoRo-läge inte kommer att bli högre i framtiden utan att nivåerna snarare kan komma att bli lägre i jämförelse med dagens verksamhet, eftersom bullerdämpande åtgärder kommer att vidtas.

För att begränsa buller från befintlig verksamhet planeras verksamheten i hamnen idag så att särskilt bullrande arbetsmoment undviks nattetid. Nattetid pågår endast viss del av verksamheten och då inom hamnområdet. Hamnen arbetar också med information till egen personal om tystare arbetsmetoder vid hantering av gods och bullrande moment. I den mån det är möjligt styr hamnen även lokaliseringen av hanteringen av särskilt bullrande material, t.ex. genom att välja kajplats och/eller lageryta samt maskiner och verktyg i syfte att begränsa buller.

Ansökt verksamhet innebär en ökad godshantering i hamnen och det är troligt att bullret från verksamheten därmed också kommer att öka. Även hanteringen av järn- och skrotråvara förväntas öka, vilket är en av de aktiviteter som är förknippade med höga bullerbidrag. Hanteringen av järn- och skrotråvara förväntas öka även vid nollalternativet. Sammantaget ser hamnen att buller från verksamheten är den främsta miljörelaterade utmaningen vid den ansökta verksamheten. De högsta bullernivåerna från den sökta verksamheten, inklusive det nya RoRo-läget, beräknas inte uppstå från själva fartygen utan till följd av materialhantering av främst skrot samt vid lastning och lossning. Hamnens bedömning är att buller från fartyg vid det nya RoRo-läget inte kommer att ge upphov till ljudnivåer som innebär en olägenhet för de närboende. De högsta ljudnivåerna beräknas uppnås vid verksamhet med bullrande godsslag från flera fartyg som hanteras samtidigt. Genom planering kan antalet simultana bulleralstrande verksamheter styras och buller begränsas.

De dominerande bullerkällorna på fartygen är normalt hjälpmaskiner och maskinrumsventilation. Bullret från dessa källor är konstant utan märkbara nivåvariationer varför de momentana ljudnivåerna i omgivningen inte påverkas av fartygen. Buller som genereras av maskin- och lastrumsventilation torde kunna dämpas genom ljuddämpare eller bullerdämpande avskärmningar.

Utöver de åtgärder som kan vidtas vid det nya RoRo-läget finns även en rad andra åtgärder som kan vidtas för att minska de sammanlagda ljudnivåerna från den sökta verksamheten. Hamnens utredning visar bl.a. att ”försiktig” lastning/lossning av skrot från kaj till fartyg kan ge en minskning av både den momentana och ekvivalenta ljudnivån i jämförelse med normal lastning/lossning. Hamnen bedömer därför att det finns goda förutsättningar att minska buller från skrothanteringen, som bedöms vara den del av den sökta verksamheten som kommer att ge upphov till de högsta bullernivåerna. Åtgärder som kan utredas är:

- att använda ett akustiskt övervakningssystem som hjälpmedel för personal som arbetar med bullrande moment.
- att utbilda berörd personal i syfte att medvetandegöra hur buller kan begränsas.

- att tillämpa olika lossnings-, hanterings- och transportmetoder och redovisa i vilken utsträckning det är möjligt att tillämpa dessa inom ramen för den löpande verksamheten.
- att använda avskärmningar av lagerytor mot närliggande bostadshus.
- att planera verksamheten för att minska behovet av att utföra särskilt bullrande moment samtidigt, att begränsa särskilt bullrande hantering på vissa lagerytor och att begränsa särskilt bullrande godshantering nattetid.
- att välja så tysta lastmaskiner, truckar och dumpers som möjligt.
- att varvtalsbegränsa fordon inom hamnen nattetid.
- att optimera körvägar inom hamnen.
- att använda elastiska mellanlägg vid RoRo-rampens anslutning mot kajen och vid fartyget.
- att begränsa hastighet vid körning över RoRo-ramp.
- att dämpa hydraulikutrustning på mobilkranen.
- att etablera bullerskärmar.

Detta innebär ett långtgående åtagande om uppföljning och utredning av bullersituationen och etablering av ett systematiserat arbetssätt i förhållande till buller i takt med att godshanteringen ökar.

Den bullerutredning som tagits fram inför ansökan har utgått från ett teoretiskt, maximalt driftfall och visar att det redan vid dagens verksamhet skulle kunna vara svårt att innehålla riktvärdena enligt gällande tillståndsvillkor, framförallt nattetid.

Ett stort antal bostadshus är lokaliserade nära verksamhetsområdet och det är av naturliga skäl svårt att begränsa buller från verksamheten eftersom den bedrivs utomhus och i direkt anslutning till vatten. I bilaga D.2 till ansökan (tabell 25–27) redovisas det ungefärliga antalet bostäder samt antalet vård- och undervisningslokaler som förväntas exponeras för ekvivalenta ljudnivåer inom olika ljudnivåintervall från 5 dBA under riktvärdena i Naturvårdsverkets vägledning för industri- och verksamhetsbuller (Rapport 6538) vid befintlig verksamhet, vid nollalternativet samt vid ansökt verksamhet. Det bör understrykas att dessa beräkningar bygger på ett maximalt antaget driftfall.

I kontrollprogrammet för befintlig verksamhet ingår bullermätningar i fyra mätstationer för uppföljning av gällande bullervillkor. Bullermätningar sker fyra gånger per år och resultatet från bullermätningarna rapporteras till länsstyrelsen och

kommunen. Vid de kontrollmätningar som utförts inom ramen för kontrollprogrammet har det gällande bullervillkoret innehållits. På grund av variationerna i verksamheten är det svårt att rättvisande beskriva och på förhand avgöra hur betydande bullret från den ansökta verksamheten kommer att bli och hur stor effekt olika bullerbegränsande åtgärder kan förväntas ha på de samlade bullernivåerna från verksamheten.

Hamnens utredning av bullerfrågan bygger på beräkningar enligt ett teoretiskt maximalt driftfall, vilket bl.a. utgår ifrån att fem fartyg lastar och lossar samtidigt i hamnen. I realiteten kommer hamnens verksamhet att variera över tid och det samlade bullret från verksamheten kommer normalt vara lägre än vad som framgår av utförda beräkningar. Det teoretiska maximala driftfallet avser även en situation där inga bullerdämpande åtgärder vidtas. I realiteten kommer bullerdämpande åtgärder att vidtas och lägre ljudnivåer kommer därför att erhållas. De bullerberäkningar som har utförts är således konservativt utförda.

För att följa upp hur ljudnivåerna från verksamheten påverkas vid en ökad godshantering i hamnen och i takt med att skrothanteringen ökar föreslås en längre prøvotidsutredning. Under prøvotiden kommer faktiska bullernivåer från verksamheten följas upp, samtidigt som de tekniska och ekonomiska förutsättningarna att innehålla dels riktvärdena enligt nu gällande bullervillkor, dels riktvärdena enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller utreds vidare. Enligt nu genomförd bullerutredning bedöms det inte rimligt att innehålla de bullernivåer som gäller enligt Naturvårdsverkets riktlinjer, som ju också är väsentligt lägre nattetid än nuvarande villkor. Hamnen anser likväl att en fortsatt utredning av buller från verksamheten också bör belysa förutsättningarna att följa Naturvårdsverkets riktlinjer och vilka begränsningar det skulle medföra för verksamheten att nå ned i de nivåer som följer av riktlinjerna.

Den provisoriska föreskrift som föreslås gälla under utredningstiden innebär att hamnen vid hög beläggning kommer att behöva planera verksamheten så att vissa särskilt bullrande aktiviteter begränsas helt kvälls- och nattetid och i stället förläggs

dagtid. Därför föreslås att något höjda bullernivåer tillåts dagtid jämfört med dagens villkor. Även nattetid föreslås höjda bullernivåer jämfört med nuvarande villkor, detta för att kunna hantera, utvärdera och gradvis minska bullret även vid hög beläggning nattetid. Ökningen av godshanteringen i hamnen kommer att ske successivt över ett flertal år och även hanteringen av skrot förväntas öka gradvis under en övergångsperiod på ett antal år. Detta innebär att bullernivåerna från verksamheten inte konstant förväntas ligga på maximalt tillåten nivå utan, liksom idag, variera beroende på beläggning, på vilket gods som hanteras och var på området godset hanteras.

Den provisoriska föreskriften föreslås utformas som ett riktvärdesvillkor, vilket är möjligt när det rör sig om icke-slutliga villkor. Hamnens konservativa beräkningar visar vidare att den föreslagna provisoriska föreskriften P1 beräkningsmässigt kan innehållas dagtid under prøvotiden utan åtgärder vid ett teoretiskt maximalt driftsfall. Om bullerdämpande åtgärder dessutom vidtas kan riktvärdet dagtid beräkningsmässigt innehållas med god marginal. Hamnen vill i detta avseende erinra om att det är angeläget att riktvärdet för dagtid i den provisoriska föreskriften ger visst utrymme för flexibilitet i planeringen av verksamheten så att det finns möjlighet att vid behov förlägga vissa särskilt bullrande aktiviteter till dagtid istället för kvälls- och nattetid. Riktvärdet på 57 dBA dagtid enligt den provisoriska föreskriften bedöms därför vara motiverat, även om bullernivåerna från verksamheten normalt kan förväntas ligga på en lägre nivå. Hamnen bedömer sammantaget att det finns förutsättningar för att innehålla ljudnivåerna enligt den föreslagna provisoriska föreskriften och för att, på sikt, minska bullernivåerna från den sökta verksamheten. Med hänsyn till att den sökta verksamheten innebär en förändrad godshantering är det lämpligt att hamnen tillåts utreda de närmare förutsättningarna för att minska buller från verksamheten under en prøvotid.

Hamnens beräkningar visar även att riktvärdena för kvälls- och nattetid enligt föreskriften kan innehållas genom att hamnen vidtar redan beprövade bullerdämpande åtgärder i form av försiktig körning över RoRo-ramp och ”försiktig” lastning/lossning av skrot. Dessa åtgärder är lätta att implementera och långsam

körning över RoRo-ramp nattetid samt försiktig lastning/lossning av HMS skrot kvälls- och nattetid har redan implementerats av hamnen i den pågående verksamheten.

Lokala bullerskärmar till skydd för uteplatser eller fasadåtgärder, såsom fönsterbyten, har i dagsläget inte vidtagits vid närbelägna bostäder.

Hamnens åtar sig att säkerställa att buller från sökt verksamhet inte överskrider riktvärdena enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus samt att hamnen ska erbjuda fastighetsägare bullerdämpande åtgärder om riktvärdena inte skulle innehållas. Detta avser såväl ekvivalenta och maximala ljudnivåer som lågfrekvent buller. Enligt utförda beräkningar kommer riktvärdena för ekvivalenta och maximala ljudnivåer inomhus att innehållas med marginal vid sökt verksamhet. Även riktvärdena för lågfrekvent buller bedöms kunna innehållas vid sökt verksamhet för de flesta närliggande fastigheter. Bullerdämpande åtgärder kan eventuellt behöva vidtas för några fastigheter varigenom riktvärdena kan innehållas även för dessa fastigheter.

I syfte att minska buller från fartyg som angör RoRo-läget har hamnen föreslagit ett villkor om att hamnen ska tillhandahålla möjlighet till elanslutning vid det nya RoRo-läget. Hamnen kommer inför utbyggnaden av det nya RoRo-läget att utreda vilken typ av elanslutningar som är vanligast på de fartyg som kan förväntas angöra RoRo-läget regelbundet, detta i syfte att skapa goda förutsättningar för att sådana fartyg ska kunna elanslutas. Vid elanslutning behöver fartygens hjälpmaskiner inte vara i gång och följaktligen inte heller maskinrumsventilationen. Som hamnen redovisat tidigare kommer bullret från elanslutna fartyg vid RoRo-läget vara försumbart. Buller från elanslutna fartyg bedöms således ha en försumbar påverkan på bullerbilden och för övriga fartyg finns det alternativa åtgärder som kan vidtas för att säkerställa acceptabla bullernivåer vid närliggande bostäder, t.ex. ljuddämpare, bulleravskärmningar samt planering och styrning av verksamheten.

Sammantaget bedömer hamnen att buller från fartyg vid det nya RoRo-läget kommer att ligga inom acceptabla nivåer och att den planerade verksamheten vid det nya RoRo-läget uppfyller miljöbalkens tillåtlighetskrav.

Buller i byggskedet

Under byggskedet förväntas arbetsmaskiner, transporter och vissa moment såsom spontslagning ge upphov till buller. Genom planering av verksamheten bedöms det vara möjligt att innehålla Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (2004:15). Hamnen avser att följa de allmänna råden och detta kan med fördel läggas fast som ett tillståndsvillkor.

För att så långt som möjligt undvika skada på vattenlevande djur vid påslagning och spontslagning i vatten ska arbetena inledas med gradvis ökande slagenergi i syfte att skrämman bort fisken innan skadliga nivåer nås i närområdet. Likaså ska akustiska metoder användas för att skrämman bort fisk och säl från område där sprängning ska utföras. Det senare föreslås läggas fast som villkor.

Utsläpp till luft inklusive damning i driftskedet

Utsläpp till luft med anledning av hamnens verksamhet orsakas i huvudsak av sjöfarts- och lastbilstransporter till och från anläggningen, interna transporter inom området, utsläpp från fartyg vid kaj samt utsläpp från arbetsmaskiner. Det är framförallt utsläpp från fartyg som är en dominerande källa till utsläpp av kväveoxider (NO_x), koldioxid (CO₂), SO₂ och partiklar (PM₁₀) inom hamnen. En ökad godshantering förväntas ge upphov till något ökade utsläpp till luft. Den ansökta verksamheten bedöms dock inte medföra någon risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet.

Hamnens verksamhet kan ge upphov till damning vid hantering av dammande godsslag såsom träpellets och flis. Vissa godsslag kan även undantagsvis ge upphov till lukt. Även damning och lukt skulle kunna öka vid den ansökta verksamheten. Hamnen vidtar idag damningsbegränsande åtgärder i verksamheten, vilket kommer att ske även fortsättningsvis. Såvitt gäller villkor för generella damningsbegränsande åtgärder vill hamnen framhålla att det är viktigt att det finns en

flexibilitet i villkoren, så att hamnen kan anpassa och genomföra de åtgärder som bedöms ge bäst effekt vid den aktuella hanteringen. Vissa villkor i det nuvarande tillståndet är onödigt detaljerade och statiska.

Hamnen föreslår därför att mark- och miljödomstolen föreskriver ett generellt villkor avseende damningsbegränsande åtgärder som innebär att hamnen vid behov ska rengöra körvägar, lagerytor och kajer samt bevattna dessa och hanterade produkter. Bevattning ska dock inte behöva ske vid frysrisk, om gods riskerar att skadas eller om fara för hälsa eller säkerhet föreligger.

Hamnen vill ha möjlighet att lagra jord-, schakt och rivningsmassor. Massornas egenskaper kan variera från gång till gång och det kan inte uteslutas att massorna kan damma. Hamnen kommer därför att inför varje lagringstillfälle se till att nödvändiga damningsbegränsande åtgärder planeras i förväg för att säkerställa att eventuella föroreningar i massorna inte sprids till följd av damning vid lagring eller hantering. Planerade skyddsåtgärder avses redovisas för tillsynsmyndigheten.

Utsläpp till luft inklusive damning under byggtid

Under byggtiden förväntas utsläpp till luft uppkomma framförallt från arbetsmaskiner. Även viss damning kan uppstå lokalt i samband med anläggningsarbeten. Sammantaget bedöms dock påverkan på luft till följd av planerade anläggningsarbeten vara tidsmässigt och lokalt begränsad. Inga särskilda villkor föreslås.

Utsläpp till vatten inklusive grumling i driftskedet

Utsläpp till vatten från hamnens löpande verksamhet sker via dagvatten från kajområde, lagringsytor och körvägar inom verksamhetsområdet.

Inom verksamhetsområdet finns ett system för uppsamling och rening av dagvatten från lagringsytorna. Inom kajområdet finns ett flertal stenkistor och brunnsfilter samt en mindre öppen sedimenterings/infiltrationsyta. Det är dock praktiskt mycket svårt att etablera ett system för uppsamling av dagvatten inom kajområdet och inom

stora delar av kajytan sker ingen uppsamling av dagvatten. Utifrån överslagsberäkningar gjorda på basis av bl.a. regelbundna provtagningar av dagvattnet från lagerytorna bedöms dagvatten från verksamhetsområdet ha ringa betydelse för recipienternas vattenkvalitet på vattenförekomstnivå.

Den framtida utvecklingen av verksamheten i hamnen, med en ökad hantering av järn- och skrotråvara, kan medföra ett delvis förändrat innehåll i dagvattnet vilket skulle kunna aktualisera ett behov av t.ex. etablering av våtmarkszoner i vissa av de befintliga dagvattendammarna för en bättre avskiljning av lösta metaller än idag. Hur föroreningsinnehållet i dagvattnet från lagringsytorna faktiskt utvecklas måste dock följas upp och det föreslås att frågan om anpassning av dagvattendammarna utreds under en provotid. Eftersom innehållet i dagvattnet från lagringsytorna kan komma att ändras i takt med att hanteringen av järn- och skrotråvara ökar, är det i det här fallet nödvändigt med en något längre provotid för att kunna fånga upp sådana förändringar.

Härutöver har den dagvattenutredning som genomförts inför ansökan visat att det nuvarande dagvattensystemet från lagringsytorna är underdimensionerat i förhållande till den ansökta verksamheten. Hamnen avser därför att även utreda möjligheten att förbättra befintlig ledningskapacitet och påtalade brister i dagvattendammarna.

Genomförd miljöriskutredning har också lyft risken för utsläpp av större mängder släckvatten till recipient i händelse av en storbrand. En av flera föreslagna riskreducerande åtgärder såvitt gäller risk för utsläpp av släckvatten till recipient är att anpassa befintliga dagvattendammar för omhändertagande av släckvatten. Släckvatten kommer att hanteras i samma system som dagvatten och eventuellt kontaminerat släckvatten kommer att lagras i dammar och diken till dess det omhändertas. För omhändertagande av släckvatten finns ett antal saneringsstationer inom hamnområdet. I släckvattenutredningen rekommenderas att följande åtgärder vidtas för att säkerställa att risken förknippad med kontaminerat släckvatten ska

vara acceptabel. I punktlistan nedan kommenteras huruvida åtgärderna redan vidtas idag eller om de planeras att vidtas i framtiden.

- Samverkan och samordning *sker redan idag* mellan alla/externa verksamheter i hamnen avseende släckvattenhantering.
- Utbildning av egen personal *sker redan idag* och genomförs kontinuerligt.
- Se över och uppdatera insatsplan med information om släckvattenhantering och kontaktuppgifter till sugbilsföretag. Hamnen har påbörjat arbetet med detta och denna åtgärd *kommer att genomföras*.
- Ytor för lämpning och material för dämpning. Hamnen *planerar kontinuerligt* vilka ytor som ska användas för lämpning och sådana ytor finns att tillgå i dagsläget. Hamnen har *redan i dagsläget* tillgång till material för dämpning vid behov.
- Hårdgjorda ytor eller anpassa lagrat material efter markegenskaper. Denna åtgärd *vidtas redan idag*.
- Möjliggör temporär uppsamling av släckvatten genom sektionering och avstängning. Denna åtgärd *kommer att utredas vidare* under föreslagen provotid enligt utredningsföreskriften U1.
- Utöka dammarnas kapacitet. Denna åtgärd *kommer att utredas vidare* under föreslagen provotid enligt utredningsföreskriften U1.
- Rutiner för provtagning och destruktion. Rutinerna kommer att uppdateras i samband med uppdatering av insatsplanen. Denna åtgärd *kommer alltså att vidtas*.

Sammanfattningsvis har förbättringsmöjligheter noterats avseende det befintliga dagvattensystemet för dagvatten från lagringsytorna i hamnen. Hamnen avser därför att utreda dessa vidare, både med avseende på teknisk genomförbarhet, bedömd miljömässig nytta och kostnad. Frågan om slutliga villkor för komplettering av dagvattensystemet föreslås därför skjutas upp under en provotid. Provotiden ska även omfatta en utredning av förutsättningarna för att anpassa befintliga dagvattendammar för att använda dessa för omhändertagande av släckvatten.

Inför ianspråktagandet av tillkommande lagringsytor (J och K) norr om Gamla Oxelösundsvägen, kommer ett lämpligt system för hantering av dagvatten från de

ytorna att etableras. Slutlig lösning för detta kommer att tas fram inom ramen för detaljprojekteringen när en sådan etablering blir aktuell. Det föreslås att avsedd lösning redovisas till tillsynsmyndigheten och att tillsynsmyndigheten bemyndigas att meddela eventuella villkor om tillkommande krav på dagvattenrening från de nya ytorna. Mot bakgrund av den begränsade miljöpåverkan som dagvatten från verksamheten bedöms ha är detta en fråga av mindre betydelse som kan delegeras.

Utöver ovan föreslagna utredningar föreslås att det nya tillståndet förenas med väsentligen samma krav på lagringsytornas utformning och dagvattenrening som gäller enligt nuvarande tillstånd. Bland annat föreslås ett villkor om att dagvattenfilter ska bibehållas i befintliga dagvattenbrunnar vid uppställningsyta för arbetsfordon vid 34-ans parkering.

Inom verksamhetsområdet finns för närvarande ett par mindre områden som ännu inte är hårdgjorda och som kan komma att användas mer varaktigt för lagring. Inom dessa områden skulle det kunna bli aktuellt att lagra sådant gods som inte av miljöskäl behöver lagras på hårdgjorda ytor, exempelvis gatsten i säck eller timmer. När fråga är om kortvarig lagring av gods som inte riskerar att laka ur, bör lagring kunna tillåtas även på sådana, icke hårdgjorda ytor efter medgivande från tillsynsmyndigheten.

Såsom redovisats ovan kan en del av det hanterade och lagrade godset i hamnen klassificeras som avfall. Merparten av godsslag som kan klassificeras som avfall bedöms inte föranleda behov av några särskilda skyddsåtgärder utöver de åtgärder som kan bli aktuella vid lagring av gods som inte är avfallsklassade.

Jord- och schakt- eller rivningsmassorna kan dock ha ett sådant föroreningsinnehåll att särskilda skyddsåtgärder måste vidtas vid lagring. Behovet av skyddsåtgärder vid lagring av sådana massor kommer dock att variera beroende på massornas föroreningsinnehåll och fysiska egenskaper. Om lagringen bedöms medföra risk för utlakning eller spridning av föroreningar till dagvatten avser hamnen att etablera ytor med uppsamlingssystem av dagvatten samt vidta åtgärder för att motverka

damning, medan det vid mottagande av mindre förorenade massor inte med nödvändighet kommer att krävas lika betydande skyddsåtgärder. Skyddsåtgärderna bör, såsom vid lagring av andra godsslag, anpassas efter massornas egenskaper. Det föreslås därför att hamnen inför lagring av sådana massor ska redovisa massornas klassning, förväntat föroreningsinnehåll, uppgift om lagringsytans placering och planerade skyddsåtgärder för tillsynsmyndigheten och att tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att besluta om ytterligare skyddsåtgärder.

Det bör också vara möjligt för tillsynsmyndigheten att godkänna lagring av andra liknande avfallsslag som de nu redovisade, under förutsättning att lagringen inte kan förväntas ge upphov till tillkommande miljöpåverkan.

Utsläpp till vatten inklusive grumlig under byggskedet

Den ansökta vattenverksamheten och planerad dumpning innebär att befintlig bottenfauna tas bort eller täcks över i de områden som berörs direkt av muddring eller dumpning. I delar av hamnen kommer bottenyta att försvinna där den nya kajen anläggs och inom muddrade områden kommer djupförhållanden förändras i begränsad omfattning. De nya bottnar som friläggs genom muddring kommer huvudsakligen vara av samma karaktär som tidigare botten, dvs. lera och sandig silt. I samband med muddring kan också eventuellt spill eller grumling leda till viss påverkan på bottenförhållandena.

Den planerade muddringen sker dock primärt i områden som redan idag är påverkade av tidigare muddringar eller av fartygstrafiken i hamnen. I området för dumpning, som är ca 60 meter djupt, har undersökningar av bottenfaunan visat på låg individtäthet. Vissa prover har varit helt fria från djur. Inga av bottnarna som berörs av planerad muddring eller dumpning har unika egenskaper eller höga naturvärden och baserat på erfarenheter från liknande projekt bedöms bottnarna återkolonieras inom ett till några år. Det är alltså fråga om en temporär och begränsad påverkan. I muddrade områden kommer erosionsskydd att anläggas, där det bedöms motiverat, för att säkerställa stabilitet och för att förebygga risk för oönskad erosion till följd av hamnverksamheten. I de förorenade områdena innebär

muddringen också att förorenade sediment tas bort, vilket är positivt ur miljösynpunkt.

Bottensedimenten varierar inom de områden som ska muddras. Den goda vattenomsättningen i hamnområdet i kombination med att det inte förekommer några starkt grumlande bottensediment medför att grumlingsnivåer om cirka 20-100 mg/l kan förväntas i hamnområdet. På kort avstånd från mudderverk kan nivåerna bli högre. Merparten av det mudderspill som består av mellansilt eller grövre partiklar förväntas sedimentera lokalt i vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde medan mer långsamt sedimenterande finmaterial, främst från de icke förorenade massorna, kan spridas ut till Ljungskärsflagen. I Ljungskärsflagen är vattenomsättningen hög och grumligt vatten från hamnområdet förväntas därför snabbt spädas ut. Grumling förväntas därför främst under den tid som muddring pågår för att sedan avta till följd av sedimentation och utspädning.

Grumling kan också uppstå vid dumpning. Befintligt bottenmaterial i dumpningsområdet är löst och finkornigt och kan tillsammans med löst material i de dumpade massorna grumla upp vid dumpningen. Eftersom det råder mycket goda ackumulationsförhållanden i det aktuella djupområdet kommer dock materialet att återsedimentera och därefter inte spridas vidare.

Grumling kan påverka växter genom att begränsa ljusinsläppet och därmed försämra förutsättningarna för växternas primärproduktion. Påverkan till följd av grumling med anledning av muddring bedöms i huvudsak begränsas till Oxelösunds hamnområde och lokalt till muddringsområdena. Naturvärdena avseende fisk är låga i detta område, även i de grundare områdena. Påverkan från grumling bedöms bli temporär och begränsad till den period som muddring pågår. Den sammanlagda tiden för muddring bör därför begränsas och muddring bör inte utföras under lekperioden för vårlekande fisk eller under växtsäsongen.

För att säkerställa att grumlingsnivåerna inne i hamnbassängen inte blir oacceptabelt höga vid muddring föreslås att maximalt tillåten grumling regleras i

villkor. Vid risk för höga grumlingsnivåer får skyddsåtgärder vidtas för att begränsa grumlingen så att villkoret kan innehållas, alternativt får arbetet pausas. Detta är en lämplig lösning som säkerställer att grumlingen begränsas samtidigt som hamnen har möjlighet att fortlöpande anpassa arbetet och användningen av eventuella grumlingsbegränsande åtgärder efter den pågående hamnverksamheten.

Utöver fysisk påverkan på bottenförhållandena i berörda områden innefattar ansökan användning av en mindre mängd förorenade sediment för anläggningsarbeten. I jämförelse med andra projekt där tillstånd erhållits för användning av förorenade muddermassor för anläggningsändamål i kajanläggningar eller liknande rör det sig om en liten mängd förorenade massor med relativt lågt föroreningsinnehåll. Enligt vad som redovisats ovan bedöms dock de förorenade sedimenten likväl, i huvudsak, motsvara klass 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav. För att minimera risken för spridning av förorenade sedimentpartiklar vid muddring av förorenade sediment kommer miljöskopa att användas så långt det är tekniskt möjligt. Sedimenten kommer också att stabiliseras för att säkerställa såväl en låg lakbarhet av förorenande ämnen som kajens långsiktiga funktion och stabilitet i driftskedet. I byggskedet kommer överskottsvatten och lakvatten att uppstå från de förorenade massorna. Det är förenat med tekniska svårigheter att samla upp överskotts- och lakvatten från de förorenade massorna. Överskottsvatten från massorna kommer i viss mån att återgå till recipienten från pråmen där muddermassorna samlas upp och från invallningen, som inte är tät, för den nya kajanläggningen. Även lakvattnet från de stabiliserade massorna kommer att blandas ut i recipienten. Det beräknade haltpåslaget från överskottsvatten och lakvatten i recipient bedöms dock som försumbart. Till grund för bedömningen har skaktester utförts efter inblandning av bindemedel. Utöver tillskott av föroreningar kan lakvattnet, som är starkt basiskt i byggskedet, medföra förhöjda pH-värden i ytvattnet i anslutning till den nya kajanläggningen. Även pH-värdena förväntas sjunka snabbt vid omblandning i recipienten. Endast ringa och kortvarig påverkan på vattenkvaliteten kan förutses med anledning av överskottsvatten från hantering och användning av de förorenade massorna. Det är lämpligt att krav på stabilisering läggs fast i villkor.

Utöver ovanstående villkor föreslås även ett villkor om att de stabiliserade massorna ska läggas högst till nivån motsvarande lägsta lågvatten. Detta för att massorna ska ligga i en stabil miljö som är vattenmättad och inte utsätts för frys- och töcykler.

Såvitt gäller dumpning kommer kontroll att genomföras efter muddring i förorenade områden för att säkerställa att inte muddermassor med högt föroreningsinnehåll från dessa områden dumpas. Sådan kontroll kan, beroende på förutsättningarna, utföras genom sjömätning eller bottenprovtagning, genom vilken sedimenttypen i de översta bottenlagren kontrolleras okulärt. Ett sådant förfarande kan med fördel läggas fast i ett villkor.

Genom beskrivna åtgärder säkerställs att halterna av föroreningar i massorna som planeras att dumpas generellt är låga och avsevärt lägre än i djupområden längre ut till havs i denna region. Dumpningen bedöms därför inte medföra att dumpningsområdet förorenas och kommer inte heller på något annat sätt att innebära olägenhet för människors hälsa och miljön.

Vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde och angränsande vattenområden är utpekade som områden av riksintresse för yrkesfisket. I Oxelösund finns två verksamma yrkesfiskare. Den ansökta verksamheten skulle kunna medföra påverkan på yrkesfisket under byggskedet till följd av grumling från muddring eller dumpning. Enligt vad som redovisats ovan bedöms dock påverkan från grumlingen bli lokal, begränsad till Oxelösunds hamn och temporär. Viss begränsad, temporär grumling kan uppstå vid dumpningsplatsen.

Inget yrkesfiske sker inom hamnområdet. I anslutning till hamnområdet finns däremot en landningsplats för kvotfiske som används av de lokala fiskarna. Förutsättningarna att nyttja landningsplatsen bedöms inte påverkas av ansökt verksamhet. Inte heller bedöms den begränsade påverkan som kan förväntas uppstå till följd av grumling i hamnområdet eller vid dumpningsplatsen kunna medföra

skada på fisket. Den ansökta verksamheten förväntas inte heller påtagligt försvåra yrkesfiskets bedrivande inom riksintresseområdet.

Inget särskilt villkor föreslås till skydd för fisket i de vattenområden som berörs av vattenverksamheten eller i angränsande områden. Det är inte heller motiverat med en särskild avgift för främjande av fisket.

Miljörisker i driftskedet

Aktiviteter i verksamheten som kan föranleda risker är bl.a. hantering och transporter av gods, inklusive farligt gods, farligt avfall och kemikalier, risk för storbrand samt släckvattenhantering. Ansökt verksamhet kommer medföra en ökning av mängden hanterat gods och av antalet transporter och bedöms därmed medföra en viss ökad risk för påverkan på människors hälsa och säkerhet och miljön jämfört med nollalternativet. Hamnens befintliga arbete med riskhantering bedöms dock i stora delar tillfredställande även om vissa ytterligare åtgärder rekommenderats för att ytterligare sänka riskerna i verksamheten. Dessa tillkommande åtgärder inkluderar en heltäckande riskutredning rörande hantering av brandfarliga och explosiva varor inom verksamhetsområdet (inklusive externa verksamheter) samt uppdatering av befintliga rutiner och ett mer systematiskt arbete i händelse av brand. Hamnen avser därför att se över och, i den mån det inte redan finns idag, dokumentera rutiner för omhändertagande av släckvatten, brandskum m.m. och att tillse att alla aktörer inom hamnområdet informeras om rutinerna. Frågan om slutliga villkor för komplettering av dagvattensystemet föreslås skjutas upp under en provotid inom vilken även förutsättningarna för att anpassa befintliga dagvattendammar för omhändertagande av släckvatten i händelse av brand utreds.

Miljörisker under byggskedet

Hamnen kommer att arbeta aktivt med planeringen av entreprenaden för att säkerställa att den ansökta vattenverksamheten kan genomföras på ett säkert sätt och med minimering av risker. Hantering av kemikalier under byggskedet bör ske på samma sätt som inom ramen för hamnverksamheten. Villkoret avseende kemikalier föreslås gälla även hantering av kemikalier med anledning av

vattenverksamheten. Hamnen kommer inför och under genomförandet av ansökt vattenverksamhet att ha fortlöpande kontakt med Sjöfartsverket rörande bl.a. planerade arbeten och genomförandetid.

Energianvändning och kemikalier

De kemikalier som hanteras inom den egna verksamheten är i huvudsak bränslen i form av eldningsolja, HVO, diesel/EcoPar samt mindre mängder kemikalier relaterade till underhåll och service av arbetsfordon och utrustning.

Såväl farligt avfall som kemikalier förvaras på torr och mot omgivningen tät plats så att spill och eventuella läckage inte kan förorena omgivningen. Förvaring sker invallat eller i dubbelmantlade tankar. Någon förändring av verksamheten planeras inte i det här avseendet. Det föreslås att tillståndet förenas med sedvanligt villkor rörande hantering av avfall och kemikalier samt att villkor om att saneringsutrustning ska finnas tillgänglig i händelse av spill eller läckage inom området också ska tas in i tillståndet. De föreslagna villkoren avses gälla även vid förvaring av kemikalier som används vid anläggningsåtgärder.

Såvitt gäller energianvändning har hamnen under de senaste åren arbetat med att effektivisera sin egen energianvändning och har genom investeringar gått över till en mer modern och energisnål verksamhet. Utöver användning av el används främst HVO som drivmedel i arbetsfordon. Enstaka maskiner drivs alltjämt med diesel, vilket då substitueras med ett mer miljövänligt drivmedel, s.k. EcoPar. Bensin används i bilar. Vid inköp av nya mobila kranar ska dessa klara utsläppskrav för steg IV enligt EU:s utsläppskrav för arbetsmaskiner. Något särskilt villkor med avseende på energianvändning föreslås inte.

Följdverksamhet

Som en följd av ansökt verksamhet förväntas antalet externa transporter öka påtagligt. Inom ramen för konsekvensbedömningen har hamnen därför bedömt förväntade miljökonsekvenser till följd av externa transporter, bl.a. med avseende på buller, utsläpp till luft och trafikrisker. De externa transporterna till och från hamnen är dock inte en del av den ansökta verksamheten utan en s.k. följdverksamhet till denna.

Konsekvensbedömningen har visat att det bedöms vara små skillnader mellan nollalternativet och den ansökta verksamheten såvitt avser trafikbuller. Sökt verksamhet kommer inte leda till att fler bostäder exponeras för maximala ljudnivåer över 70 dBA men skulle kunna leda till en ökning mellan 1 dB och 2 dB i maximal ljudnivå längs Gamla Oxelösundsvägen. Det går inte att dra några entydiga slutsatser om huruvida skrottransporter till SSAB med både järnväg och vägtransporter eller med endast vägtransporter är bättre eller sämre ur bullerhänseende.

Utsläppen till luft till följd av externa transporter förväntas också öka vid ansökt verksamhet. Sammantaget bedöms dock utsläppen från dessa transporter stå för en liten andel av de samlade utsläppen i Oxelösund och de bedöms inte medföra risk för överskridanden av miljö kvalitetsnormer för luft i Oxelösund.

En utförlig trafikutredning har också genomförts rörande förväntade trafikflöden vid ansökt verksamhet. Ingen kapacitetsbrist har identifierats och utredningen visar att vägnätet skulle klara den planerade verksamheten väl. Ett par förbättrings-åtgärder har identifierats för att förbättra trafiksäkerheten inom vissa delar av det berörda vägnätet. Dessa åtgärdsförslag riktar sig till väghållaren.

Genomförda utredningar visar att externa transporter till den ansökta verksamheten inte förväntas medföra några betydande negativa konsekvenser. Hamnen råder inte över transporter och inga särskilda villkor eller förslag till skyddsåtgärder föreslås med avseende på externa transporter.

Rådighet

Hamnen äger merparten av de fastigheter där den ansökta vattenverksamheten kommer att bedrivas.

Ett mindre område inom vilket muddring planeras är lokaliserat inom fastigheten F som ägs av Oxelösunds kommun. Den ansökta vattenverksamheten är

sådan att den behövs för allmän hamn och hamnen har med stöd av 2 kap. 4 § punkten 4 i lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet erforderlig vattenrättslig rådighet till dessa områden. Innan arbeten påbörjas inom berört område kommer hamnen genom avtal med kommunen även säkerställa civilrättslig åtkomst till det aktuella området.

Såvitt gäller området för dumpning av muddermassor är detta lokaliserat inom allmänt vatten som förvaltas av Sjöfartsverket. Ett rådighetsmedgivande från Sjöfartsverket har inhämtats för genomförande av planerad dumpning.

Tillåtlighet

Lokalisering

Hamnverksamhet har bedrivits i Oxelösunds hamn i minst 500 år. Befintlig lokalisering har en rad fördelar, bl.a. i form av ett djup som möjliggör mottagande av de största fartyg som trafikerar Östersjön och synnerligen goda transportmöjligheter i form av närhet till motorväg och järnväg och kort insegling. Närheten till farled innebär bl.a. att det är kommersiellt och miljömässigt möjligt för fartyg även med andra slutdestinationer att lägga till ”ett stopp” i Oxelösunds hamn, exempelvis för att hämta upp ytterligare last eller lossa en andel av lasten. På så vis förbättras förutsättningarna att uppnå en högre fyllnadsgrad vid sjötransporter i Östersjön, vilket i sin tur kan leda till en ökad attraktivitet för sjötransporter generellt och minskad miljöpåverkan per transporterad godsenshet. Hamnen är också strategiskt placerad, i nära anslutning till dess största kund, SSAB, och många andra kunder har anläggningar i hamnen. Den främsta nackdelen med den valda lokaliseringen är närhet till bostadshus och miljöpåverkan i form av buller och, i någon mån, damning.

Den ansökta verksamheten syftar till att utveckla befintlig anläggning, vilket kan göras med en begränsad miljöpåverkan. En omlokalisering av verksamheten skulle medföra mycket stora kostnader och betydande ingrepp i tidigare oexploaterade områden. Vid en omlokalisering skulle inte bara själva hamnanläggningen och lagringsytor behöva nyetableras, det rör sig sannolikt även om nyetablering av

vägar, järnväg och ny farled, vilket innebär tillkommande ingrepp i naturmiljön på land och i vatten. Hamnen har likväl utrett möjliga alternativa lokaliseringar av verksamheten och har inte kunnat identifiera några realistiska alternativa lokaliseringar. Inom ramen för utredningen har Hamnen också beskrivit alternativa sätt att uppnå samma resultat, dvs. möjligheten att ta emot de gods-volymer som förväntas transporteras via hamnen vid andra befintliga allmänna hamnar i Sverige. Hur godsflödena styrs är dock inget som hamnen råder över och ansökan bygger på en prognos av hur efterfrågan på transporter via Oxelösunds hamn kan förväntas utvecklas under de kommande ca 10 åren. Sammantaget bedöms den aktuella lokaliseringen som den mest lämpliga lokaliseringen även med beaktande av teoretiskt möjliga alternativ.

Hamnen har också övervägt alternativa lokaliseringar för den nya kajytan och det nya RoRo-läget inom det befintliga verksamhetsområdet. Inför ansökan har möjligheten att lokalisera den nya kajytan vid Stegeludden utretts. Sammantaget skulle dock ett sådant alternativ innebära mer ingripande anläggningsåtgärder och miljöpåverkan.

Ett antal *andra allmänna hamnar* skulle i teorin kunna utgöra alternativ för den RoRo-trafik som hamnen avser att ta emot. Hamnen saknar dock närmare kännedom om tillgänglig kapacitet, lokal miljöpåverkan m.m. i de andra allmänna hamnarna i regionen och saknar också rådighet över deras inriktning eller en eventuell utbyggnad av dessa. Ökningen av godsmängder som genereras i Oxelösund med omnejd skulle även behöva transporteras långa sträckor på väg till andra hamnar om inte kapaciteten i Oxelösunds hamn utökas i enlighet med hamnens tillståndsansökan.

Hamnen saknar även rådighet över den s.k. Stålhamnen inom SSABs område och hur denna hamn används eller utvecklas. Stålhamnen utgör därför inte en möjlig alternativ lokalisering av verksamheten. Beträffande lokaliseringen av RoRo-läget inom befintlig hamn har hamnen studerat alternativet att renovera och fördjupa det befintliga RoRo-läget vid kaj 2. Detta alternativ bedöms emellertid inte vara rimligt

eftersom det är komplicerat att muddra till större djup nära befintliga kajer då dessa konstruktioner inte är dimensionerade för det. Alternativet skulle inte heller innebära någon skillnad av betydelse avseende buller i jämförelse med det nya RoRo-läget. Det nya RoRo-läget ligger något närmare bostäder än det befintliga vid kaj 2, men detta kompenseras av att det finns goda möjligheter att dämpa bullret vid nybyggnation med till exempel avskärmningar. Platserna längs kajerna 3–5 behövs även för annan verksamhet. Den sökta verksamheten vid det nya RoRo-läget bedöms kunna innehålla acceptabla ljudnivåer. Hamnens sammantagna bedömning är att lokaliseringen av det nya RoRo-läget är lämplig.

I fråga om dumpningsplatsen har hamnen även redogjort för en alternativ lokalisering som i huvudsak bedöms vara likvärdig till den valda. Den aktuella dumpningsplatsen har valts då denna i jämförelse är något djupare, vilket bedöms vara till fördel ur miljösynpunkt, samt då platsen i sin helhet är belägen utanför riksintresset för yrkesfiske.

Den ansökta verksamheten är förenlig med gällande detaljplaner för berörda områden.

Riksintressen

Påverkan på yrkesfisket till följd av ansökt verksamhet skulle kunna uppkomma under byggskedet till följd av grumling vid muddringsarbeten i hamnområdet eller till följd av dumpningen. Påverkan från grumlingen bedöms dock bli lokal och i huvudsak begränsad till Oxelösunds hamn samt temporär. Inget yrkesfiske sker inom själva hamnområdet och dumpningsplatsen är lokaliserad utanför riksintresseområdet. Inga negativa konsekvenser bedöms uppkomma för yrkesfisket inom ramen för riksintresseområdet eller i övrigt.

Hamnens verksamhetsområde ligger inom riksintresseområde för kommunikation. Eftersom den sökta verksamheten innebär en utveckling av hamnen, och därmed förbättrade transportmöjligheter, bedöms riksintresset tillgodoses och stärkas. Även sökt dumpningsplats ligger inom riksintresseområde för kommunikation. Planerad

dumpning kommer inte försvåra tillkomsten till eller nyttjandet av kommunikationsanläggningar.

Sökt verksamhet bedöms, utifrån ett beräknat maxscenario utan skyddsåtgärder, medföra något förhöjda bullernivåer i mindre delar av närliggande riksintresseområden för naturvård och friluftsliv. Eventuell påverkan bedöms emellertid inte innebära påtaglig skada på aktuella natur- och kulturvärden.

Miljö kvalitetsnormer

Den ansökta verksamheten medför något ökade utsläpp till luft, framförallt till följd av ökade interna transporter, samt risk för påverkan på vattenmiljön under både driftskedet och byggskedet.

Konsekvenser till följd av utsläpp till luft har bedömts både med avseende på utsläpp från den ansökta verksamheten samt med beaktande av kumulativa effekter från bl.a. följdverksamheter. Någon risk för överskridande av miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte föreligga till följd av den ansökta verksamheten.

Såvitt gäller påverkan på vattenmiljön kan verksamheten komma att medföra påverkan i framförallt vattenförekomsterna Oxelösunds hamnområde, Bråvikens kustvatten samt Inre Ålöfjärden. Som ett led i konsekvensutredningen har hamnen därför bedömt om den ansökta verksamheten kan leda till att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller kan ha en sådan betydelse att den riskerar att äventyra möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm. Även de närliggande vattenförekomsterna *Ljungskärsflagen* och *Hasselöområdet* har beaktats vid en inledande bedömning men risk för påverkan i dessa har kunnat uteslutas redan vid en översiktlig bedömning. Nuvarande status är måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk status i samtliga vattenförekomster, med undantag för Bråvikens kustvatten som saknar klassificering avseende kemisk status.

Påverkan på vattenkvaliteten kan uppkomma både i samband med planerade åtgärder i vatten och under driftskedet. *Bråvikens kustvatten* bedöms endast påverkas av planerad dumpning av mindre förorenade massor. Denna påverkan på vattenförekomsten bedöms vara försumbar och därmed varken medföra försämring av vattenförekomstens status eller risk för möjligheten att nå god status ska äventyras. Inte heller kan utsläpp av dagvatten förväntas påverka vattenkvaliteten i *Inre Ålöfjärden*. Då vattenförekomsterna inte i övrigt bedöms påverkas av ansökt verksamhet föreligger inget hinder mot att tillåta verksamheten med hänvisning till miljökvalitetsnormer för vatten.

I *Oxelösunds hamnområde* kommer vattenkvaliteten att påverkas till följd av bl.a. muddring, etablering av nya vattenläggningar och en något ökad sjöfart. Den faktiska påverkan från den ansökta verksamheten bedöms dock framförallt bli lokal och tillfällig. De områden som ianspråkats för de nya vattenanläggningarna är relativt små och är redan idag starkt påverkade av den befintliga hamnverksamheten och tidigare åtgärder såsom muddring och utfyllnad. Den ansökta verksamheten bedöms inte påverka status för biologiska eller fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer eller den kemiska statusen i vattenförekomsten. Miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten, måttlig ekologisk status, uppnås redan idag och bibehållande av statusen bedöms inte äventyras till följd av den ansökta verksamheten.

Även om den ekologiska statusen i Oxelösunds hamnområde är måttlig, har hydromorfologin klassats som dålig, eftersom status för de tre underliggande kvalitetsfaktorerna konnektivitet, hydrografiska villkor och morfologiskt tillstånd klassats som dålig. Under förutsättning av att statusklassificeringen av den aktuella vattenförekomsten är riktig, innebär det att inga åtgärder som medför en försämring av dessa kvalitetsfaktorer kan tillåtas. En påverkansbedömning har därför gjorts på parameternivå för kvalitetsfaktorerna hydrografiska villkor och morfologiskt tillstånd. Konnektivitet bedöms inte alls påverkas av ansökt verksamhet.

Genomförd påverkansbedömning har syftat till att avgöra om den förutsedda påverkan till följd av ansökt verksamhet är sådan att den kan medföra en försämring enligt bedömningsgrunderna i Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter HVMFS

2019:25. För samtliga parametrar ska statusbedömningen göras på grundval av hur många procent av vattenförekomstens yta som väsentligen avviker från referensförhållandet, dvs. förhållandet utan påverkan av mänsklig aktivitet. Bedömningen har visat att den ansökta verksamheten varken i driftskedet eller byggskedet bedöms påverka någon av de aktuella parametrarna på ett sådant sätt att tillkommande ytor kommer att väsentligt avvika från referensförhållandet. Vid tolkningen av huruvida verksamheten medför en väsentlig avvikelse har beaktats att verksamheten endast förväntas medföra begränsade förändringar i förhållande till referensförhållandet och att dessa förändringar inte förväntas medföra någon varaktig biologisk påverkan vid en jämförelse med referensförhållandet i berörda områden. En sådan tolkning är i linje med systematiken för statusklassificering där de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna är stödande till de biologiska kvalitetsfaktorerna och framstår också som ändamålsenlig. Att ett område som redan idag väsentligen avviker från referensförhållandena ianspråkats eller förändras har inte heller ansetts medföra en försämring av den aktuella parametern.

Sammanfattningsvis bedöms den ansökta verksamheten inte medföra någon otillåten försämring av vattenmiljön eller ett äventyrande av möjligheten att uppnå den status som berörda vattenförekomster ska ha enligt en miljökvalitetsnorm. Verksamheten bedöms inte heller medföra att någon annan miljökvalitetsnorm som avses i 5 kap. 2 § första stycket 1 miljöbalken inte följs. Något hinder mot att godkänna verksamheten med hänvisning till påverkan på miljökvalitetsnormer föreligger därmed inte.

Såvitt gäller miljökvalitetsnormen för vatten ska dock framhållas att nuvarande statusklassificering av kvalitetsfaktorerna hydrografiska villkor och morfologiskt tillstånd bygger på vad som framstår som en stark överskattning av den samlade mänskliga påverkan på vattenförekomsten. För vissa parametrar, såsom vågregim och bottensubstrat, bygger statusklassningen på uppskattningen att närapå hela vattenförekomstens yta väsentligen avviker från referensförhållandena, dvs. en total påverkan. En sådan bedömning avviker från de verkliga förhållandena i vattenförekomsten och enligt utförd konsekvensbedömning skulle en mer rimlig

klassificering för dessa parametrar vara otillfredsställande eller måttlig, snarare än dålig. Eftersom underlaget för vattenmyndighetens klassning av dessa faktorer inte är offentligt tillgängligt är det dock inte möjligt att närmare utvärdera eller kommentera grunden för den nuvarande statusklassificeringen. Det kan endast konstateras att de procentsiffror som presenteras framstår som starkt överdrivna i förhållande till de verkliga förhållandena i vattenförekomsten. Resonemang rörande verklig status har därför inkluderats i konsekvensbedömningen med avseende på påverkan på vattenkvaliteten.

Om nuvarande statusklassificering likväl kan anses motsvara verkliga förhållanden i vattenförekomsten innebär det att i princip hela vattenförekomsten är hydromorfologiskt påverkad bl.a. till följd av Hamnens anläggningar och den hamnverksamhet som bedrivits i området under hundratals år. Det saknas miljömässigt bättre alternativ till hamnverksamheten. Om dessa förhållanden föreligger vore det rimligt att klassificera vattenförekomsten som ett kraftigt modifierat vatten. Vattenmyndigheten har dock istället valt att besluta om ett mindre strängt kvalitetskrav för vattenförekomsten, måttlig ekologisk status till 2027.

Natura 2000

Den ansökta verksamheten bedöms inte på ett betydande sätt kunna påverka miljön i närliggande Natura 2000-områden. Något hinder mot att tillåta verksamheten med hänvisning till de skyddade områden som finns i närområdet föreligger därför inte.

Dumpning

Den valda dumpningsplatsen bedöms vara lämplig för ändamålet och dumpning av de aktuella muddermassorna kan ske utan olägenhet för människors hälsa eller miljön. Det föreligger därmed inte några hinder mot att meddela dispens från dumpningsförbudet i enlighet med ansökan.

REMISSYTTRANDEN

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket, som har begränsat sitt yttrande till frågor rörande buller, har anfört i huvudsak följande: Naturvårdsverket motsätter sig att tillstånd ges för att bedriva hamnverksamhet vid det nya RoRo-läget, i ansökan benämnt Nytt fartygsläge.

Naturvårdsverket kan tillstyrka ansökan avseende det nya RoRo-läget om villkor 13 utformas enligt följande: *Bolaget ska tillhandahålla elanslutning vid det nya RoRo-läget. Fartyg med en liggetid på två timmar eller mer ska anslutas. Undantag får endast ske vid potentiella säkerhetsrisker, olyckstillbud eller liknande förhållanden och tillsynsmyndigheten ska i sådana fall underrättas.*

Naturvårdsverket har ingen erinran mot att tillstånd ges till sökt verksamhet i övriga delar under förutsättning att erforderliga villkor föreskrivs.

Naturvårdsverket har, i fråga om buller, godtagit bolagets villkorsförslag till slutligt villkor, prövotidsutredningar och provisoriska föreskrifter med endast undantag av nedanstående.

Buller - slutligt villkor - (NVI)

Naturvårdsverket godtar bolaget förslag till slutligt villkor avseende buller (bolagets villkor 12) dock med den skillnaden att den av bolaget föreslagna avslutande meningen ska utgå, dvs. ”Om en fastighetsägare avvisar bolagets erbjudande om bullerdämpande åtgärder ska bolaget ändå anses ha fullgjort sina åligganden enligt villkoret mot den fastighetsägaren.”

Verksamhet vid allmänna hamnar, så som Oxelösunds hamn, är speciell eftersom allmänna hamnar är skyldiga att ta emot alla fartyg som vill anlöpa hamnen så länge plats finns. Fartygen som anlöper hamnen kan ge upphov till betydande negativa miljökonsekvenser, främst i form av buller och utsläpp till luft. Samtidigt har verksamhetsutövaren i hamnen ofta begränsad rådighet över fartygen. Det har inte utvecklats någon enhetlig praxis för hantering av miljökonsekvenser från fartyg i allmänna hamnar. Kombinationen av en otydlig praxis och att det är ett stort antal boende som exponeras för buller från den sökta verksamheten gör att

Naturvårdsverket valt att prioritera deltagande i detta mål till att avse frågan om buller från verksamheten.

Buller är ett hälsoproblem som kan orsaka irritation, trötthet, koncentrations-
svårigheter, sömnsvårigheter och i förlängningen ökad risk för annan ohälsa som
bland annat högt blodtryck, andra hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes och psykisk
ohälsa.

Den provisoriska föreskriften som bolaget föreslagit motsvarar LDEN 58 dBA
(LDEN är ett mått på den dygnsekvivalenta ljudnivån som används inom EU, där
buller kvällstid (kl. 18-22) viktas upp med 5 dBA och buller nattetid (kl. 22-06)
viktas upp med 10 dBA). Nivåerna ligger därmed väl över de nivåer där minst 10 %
av en population upplever sig mycket bullerstörda av vägtrafikbuller och nära den
nivå där man ser en 5-procentig ökning av risken för allvarlig hjärtsjukdom. Den
provisoriska föreskriften rörande buller nattetid ligger 5 dB över den enligt WHO
acceptabla nivån där 3 % av en population upplever att sömnen är mycket störd.

Ljudnivåerna från den planerade verksamheten är också så pass höga att det finns
risk att Folkhälsomyndighetens allmänna råd för buller inomhus överskrids
(FoHMFS 2014:13). Man kan anta att en normal svensk bostad dämpar
industribuller med ca 25 dBA. Detta innebär att nivåer över 55 dBA riskerar att
medföra att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus, 30 dBA, överskrids.
Dessutom alstrar fartyg ofta lågfrekvent buller vilket innebär att det även finns en
risk att riktvärdena för lågfrekvent buller inomhus överskrids.

Det finns brister i underlaget som gör att det inte går att utläsa att bolaget kommer
att kunna innehålla riktvärdena i den provisoriska föreskriften.

Även om det skulle finnas tekniska lösningar för att dämpa bullret, vilket ibland kan
vara svårt på fartyg på grund av platsbrist, har en allmän hamn inte rådighet över de
fartyg som anlöper hamnen och kan därmed inte garantera att åtgärder vidtas. Hur
buller hanterats i villkor i praxis gällande allmänna hamnar skiljer sig från fall till

fall. Det finns exempel där buller från fartygen är inkluderade i hamnens bullervillkor. I sådana fall måste hamnen ha en viss säkerställd marginal i begränsningsvärdena eller i regleringen av under vilka förutsättningar ett begränsningsvärde ska anses uppfyllt för att även mer bullriga fartyg ska kunna rymmas. I andra fall ingår inte fartygens buller i hamnens bullervillkor men då måste ändå bullerexponeringen, med de fartyg som förväntas trafikera hamnen, bedömas när hamnen får tillstånd. I slutänden är bullerexponeringen en tillåtlighetsfråga och avgörande för om hamnverksamheten kan anses ha en lämplig lokalisering enligt miljöbalkens principer.

Det är inte självklart att bolaget kan vidta åtgärder på fartygens bullerkällor som buller från hjälppaggat, ventilation och för RoRo-fartyg från eventuella interna ramper till fartygens bildäck. Även om bolagets villkorsförslag om att förse RoRo-läget med möjlighet till elanslutning är positivt, har inte alla fartyg möjlighet att ansluta till el vid kaj och bolaget kan heller inte kräva att anslutning sker. Bolaget har också anfört att det är möjligt att uppföra bullerskärmar vid nybyggnation. Verksamhetens bullervillkor är dock i första hand till för att skydda befintlig bebyggelse. Att det är möjligt att anpassa bebyggelsen vid eventuell tillkommande nybyggnation så att högre bullernivåer kan tillåtas är inte en skyddsåtgärd som bidrar till lägre ljudnivåer för den befintliga bebyggelsen och saknar därför betydelse. Bolaget har inte visat att det finns åtgärder att vidta för att sänka ljudnivåerna från fartyg vid det nya RoRo-läget om det visar sig att de överskrider riktvärdena i den provisoriska föreskriften.

Naturvårdsverket bedömer att frågan om buller från det nya RoRo-läget är en tillåtlighetsfråga och därför inte kan sättas på provotid. Verksamheten kan förväntas ge upphov till höga bullernivåer och är avsedd att lokaliseras i närheten av bostäder och andra känsliga lokaler. Samtidigt är det osäkert om skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått kan vidtas i tillräcklig omfattning. Bolaget har inte visat att det är möjligt att vidta sådana skyddsåtgärder att vald plats för det nya RoRo-läget är lämplig. Tillstånd kan därför inte ges för den delen av den sökta verksamheten.

För det buller från verksamheten som inte orsakas av fartyg i har bolaget har rättslig och faktisk möjlighet att vidta åtgärder. Stora delar av den sökta verksamheten kommer att bedrivas på samma sätt som i dagsläget och bolaget har kunskap om vilken bulleralstring verksamheten ger upphov till. Den sökta verksamheten innehåller även en kraftigt ökad skrothantering för att tillgodose SSAB:s anläggning med råmaterial till den planerade ljusbågsugnen. Det bör finnas goda möjligheter att sänka ljudnivåerna från skrothanteringen med genomtänkt planering, placering och bullerdämpande åtgärder. Mot bakgrund av den förändring som skrothanteringen innebär delar Naturvårdverket bolagets bedömning att det är lämpligt att frågan om övrigt buller från hamnverksamheten sätts på provotid så att bolaget kan utreda, pröva och utvärdera olika åtgärder. Naturvårdsverket uppmanar bolaget att åta sig att samarbeta med SSAB i frågor rörande bullerdämpning av skrothantering så att man kan dra nytta av gemensamma erfarenheter.

Den föreslagna provotiden omfattar en tid om fyra år vilket får anses som en relativt lång period, särskilt mot bakgrund av att stora delar av verksamheten har konsekvenser som redan är kända. Den provisoriska föreskriften om buller motsvarar höga ljudnivåer och är utformad som riktvärden. Ett slutligt villkor behöver föreskrivas för ljudnivåer inomhus i syfte att minimera risken för att bostäder, vård- och undervisningslokaler exponeras för ljudnivåer som kan medföra oacceptabla hälsorisker. Naturvårdsverkets villkorsförslag innebär att om bolaget inte omgående kan sänka ljudnivåerna vid källan så att Folkhälsomyndighetens riktvärden klaras inomhus ska bolaget erbjuda fastighetsägaren att vidta åtgärder på byggnaderna. Motsvarande villkor beslutades i tillståndet för SSAB:s anläggning i Oxelösund (Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom den 16 december 2020 mål nr M 6621-19). Naturvårdsverket motsätter sig bolagets tillägg om att villkoret ska anses uppfyllt om en fastighetsägare avvisar bolagets erbjudande om åtgärder. Att friskriva sig från framtida åtgärder är inte i linje med praxis för bullerisoleringsvillkor. Det bör vara möjligt för en fastighetsägare att tacka nej till åtgärder utan att en framtida ägare förlorar rätten att få åtgärder genomförda. Skrivningen om att åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren beaktar i tillräcklig mån bolagets intressen.

Det bör klargöras att även vård- och undervisningslokaler ska omfattas av provotidsvillkoret och den provisoriska föreskriften om buller utomhus.

Länsstyrelsen i Södermanlands län

Länsstyrelsen har *i första hand yrkat* att mark- och miljödomstolen ska avslå ansökan om nytt tillstånd till hamnverksamhet (punkt 1 i och ii) och tillstånd till anläggande av nytt RoRo-läge och därtill hörande anläggningar inklusive utfyllnad mellan befintlig kaj 1 och 2 samt ett nytt fartygsläge (punkt 2 iii).

Bolaget har inte visat att verksamheten kan bedrivas på platsen utan att ge upphov till oacceptabla störningar och påtaglig olägenhet för de närboende.

Bolaget har varken visat att det kan klara Naturvårdsverkets riktvärden eller visat hur bolaget kan anpassa verksamheten så att värdena klaras. Bolaget har inte visat att det går att bedriva verksamheten i ett nytt roll on/off-läge utan att detta skulle ge upphov till för höga bullervärden. Det går inte att se hur bolaget ska kunna vidta åtgärder för att få ner bullervärden på platsen då det inte finns något utrymme att vidta dem runt omkring läget och att bolaget dessutom inte har rådighet över fartygen.

Länsstyrelsen har ingen invändning mot att tillstånd ges till ansökan punkt 2 (i), (ii), (iv) och (v) samt 3 under förutsättning att följande villkor föreskrivs:

Definition av förorenade massor – bolagets föreslagna villkor 16, 18 och 20

För att *villkor 16, 18 och 20* ska fylla sin funktion behöver begreppen ”förorenade massor” och ”mindre förorenade massor” definieras. Det ska framgå vad begreppen innebär i form av föroreningshalt.

Länsstyrelsen har inget att invända mot att hamnen har definierat förorenade massor som massor motsvarande klass 5 och mindre förorenade massor som klass 1-4, men detta bör framgå.

Vidare bör det i *bolagets föreslagna villkor 17* stå att kontrollen av suspenderat material endast ska göras med direktregistrerande turbiditetsmätning då stickprov inte är tillförlitligt och inte kan ses som bästa möjliga teknik.

Användning av massor – nytt villkor

Utfyllnaden med massor som behandlas med s/s-metoden ska dimensioneras för att ett år efter avslutad utfyllnad uppnå en vattenpermeabilitet om 1×10^{-8} m/s.

Ett villkor för hydraulisk konduktivitet (permeabilitet) i de behandlade massorna bör föreskrivas för att vattengenomströmning och utlakning av föroreningar ska vara på en acceptabel nivå.

Om tillstånd ges till den ansökta verksamheten har länsstyrelsen *i andra hand* yrkat att mark- och miljödomstolen ska föreskriva följande ytterligare villkor för verksamheten:

Nytt villkor – utsläpp till luft

Plank, vindnät, betongmurar och övriga dammbegränsande anordningar ska, för att förhindra damning från lagerytor, finnas i minst den omfattning som installerats vid tiden för lämnande av detta tillstånd. Eventuella förändringar ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Dammbegränsande anordningar och åtgärder ska finnas beskrivna i kontrollprogrammet.

Länsstyrelsen har under åren fått in mängder med klagomål från närboende angående damm på Gamla Oxelösundsvägen och i omgivningen runt hamnen. Därför bör befintliga fysiska åtgärder finnas kvar för att framförallt minska risken för att damm sprids till Gamla Oxelösundsvägen.

Nytt villkor – farligt avfall

Farligt avfall ska hanteras så att spill eller läckage undviks. Farligt avfall ska förvaras på torr och mot omgivningen tät plats på sådant sätt att eventuellt läckage inte kan förorena omgivningen.

Bolaget har ansökt om att ta in och lagra farligt avfall. Lagringen måste utformas så att risken för föroreningsspridning minimeras. Det innebär bl.a. att det farliga avfallet behöver förvaras så att det inte påverkas av vind och nederbörd.

Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor – bolagets föreslagna villkor 8

Lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor får endast ske på för ändamålet lämpliga lagringsytor. *Minst 6 veckor innan lagring av jord- schakt- eller rivningsmassor påbörjas, ska bolaget till tillsynsmyndigheten ge in en detaljerad redovisning av den avsedda lagringsytans utformning inklusive planerade skyddsåtgärder samt uppgifter om föroreningsinnehåll i de massor som ska lagras, hur provtagning av massorna har genomförts, uppgift om huruvida massorna klassificeras som ett farligt avfall samt uppgifter om massornas ursprung.*

Tillsynsmyndigheten får besluta om ytterligare försiktighetsmått vid lastning, lossning och lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor samt att inom ramen för tillståndet medge lagring av andra likvärdiga avfallslag än sådana som uttryckligen redovisats i ansökan.

Det är viktigt att massornas föroreningsinnehåll och ursprung är känt. Inte endast en uppskattning av vilket föroreningsinnehåll massorna kan ha. Föroreningshalterna måste kunna beskrivas utifrån vedertagna provtagningsstrategier och analyser. För att massorna ska betraktas som rena ska det vara uppenbart att de kommer från ett område där ingen verksamhet bedrivits och dit inga massor flyttats. Länsstyrelsen anser inte att kontrollen ska ske löpande av massor från samma källa, utan inför att en ny mottagning av nya massor sker.

Buller – bolagets förslagna U2 och P1

U2. Frågan om slutliga villkor för buller skjuts upp under en prövotid. Under prövotiden ska bolaget utreda:

- (i) de tekniska, miljömässiga och ekonomiska förutsättningarna att begränsa buller från verksamheten så att det inte ger upphov till högre ljudnivåer än vad som anges i Naturvårdsverkets vägledning för industri och verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets rapport 6538); samt
- (ii) *Utreda om den ansökta verksamheten klarar att uppfylla Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) angående lågfrekvent buller.*
- (iii) *Uppkomsten av momentana ljud och hörbara toner för de olika momenten i den ansökta verksamheten och åtgärder för att motverka detta.*

Resultatet av utredningarna samt förslag till slutligt villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen senast fyra år från lagakraftvunnen dom. En delredovisning ska ske till domstolen inom två år från lagakraftvunnen dom för att fastställa om de provisoriska föreskrifterna behöver kompletteras i något avseende.

Under prövotiden föreslås följande provisoriska föreskrift gälla.

P1 Buller från verksamheten ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid bostäder än som riktvärde (begränsningsvärde)

55 dB(A) dagtid mån-fre, kl. 06–18;

50 dB(A) kvällstid, kl. 18-22;

45 dB(A) nattetid, kl. 22–06,

övrig tid 50 dBA.

Momentana ljud nattetid (kl. 22-06 får inte överskrida 55 dBA.

Kontroll ska utföras antingen genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning.

Länsstyrelsen anser att det inte är rimligt att tillåta ökade bullernivåer jämfört med det villkor som gäller idag för verksamheten. Redan dagens villkor är mer generöst än riktvärdena i Naturvårdsverkets vägledning. Länsstyrelsen bedömer att det är rimligt att bolaget anpassar verksamheten för att klara nuvarande värden och att detta inte hindrar att bolaget utreder hur riktvärdena i Naturvårdsverkets vägledning ska klaras.

De ovan angivna villkorsförslagen för vattenverksamheten ska gälla även beträffande andrahandsyrkandet.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Oxelösunds kommun

Nämnden tillstyrker ansökan om tillstånd till befintlig tillståndsgiven och utökad hamnverksamhet på Oxelösunds Hamn AB i Oxelösund om hänsyn tas till följande:

1. Bullerreducerande åtgärder ska genomföras så att den framtida hanteringen av skrot och RoRo inte stör omgivningen mer än den befintliga verksamheten.
2. Tillräckliga åtgärder ska vidtas för att minimera damning från den sökta verksamheten, speciellt i närliggande områden såsom vägar och bostadsområden.
3. Transporter från verksamheten som sker på allmän väg behöver fungera tillsammans med den allmänna trafiken. Diskussioner om transporter ska fortsätta i samråd med kommunen och Oxelösunds hamn så att man är överens om de lösningar som väljs.

För Oxelösunds kommun är det viktigt att kunna erbjuda och utveckla attraktivt boende, samtidigt som industrierna är viktiga för orten. Den begränsade ytan och omgivande kusten gör att det är svårt att undvika störningar från industrierna. De klagomål som är vanligast att kommuninvånare hör av sig till om till kommunen är buller, damning och transporter.

Sörmlandskustens räddningstjänst

Har inte haft något att erinra mot den fortsatta och utökade verksamheten.

Statens geotekniska institut (SGI)

Har gått igenom handlingarna utifrån geotekniska frågor och har inget att tillägga i denna del.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tillstyrker att hamnen får ansökt hamntillstånd beviljat. Sjöfartsverket vill framhålla vikten av att Oxelösunds hamn får möjlighet att utvecklas för att kunna möta framtiden och regeringens uttalade vilja att föra över mer gods till sjöfarten från framför allt vägtransporter. Att föra över mer gods till sjöfarten bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen samt minskad trängsel och slitage på vägarna. En ökning av fartygstrafiken leder till ökat behov av lotsning och lotsningsresurserna måste anpassas därefter. Att rekrytera och utbilda en lots tar lång tid. För att säkerställa att lotsar finns tillgängliga bör hamnen informera Sjöfartsverket omgående när beslut om utökning har fattats.

Sjöfartsverket är nöjd med de åtagande som hamnen har gjort och som är i enlighet med Sjöfartsverkets yrkanden.

Trafikverket

Tillsammans med Oxelösunds hamn och SSAB arbetar Trafikverket med att ta fram en funktionsutredning, där man utreder vilka åtgärder i järnvägssystemet som kan bli nödvändiga att genomföra för att klara den framtida trafikökningen på järnväg till och från hamnområdet.

Som beskrivs i trafikutredningen kan en trafikökning, och framför allt en högre andel tunga fordon, i korsningen väg 53 (Hamnbron)/Femöresvägen innebära att vägkorsningens utformning behöver ses över. Trafikverket välkomnar en dialog kring detta. Trafikverket anser att kostnaden för erforderliga åtgärder ska tas av de verksamheter som genererar trafikökningen.

Oxelösunds kommun

Kommunstyrelsen har den 21 april 2021, § 67, godkänt servitut upprättat av Oxelösunds Hamn AB. Servitutet ger Oxelösunds Hamn AB rätt att utföra muddring inom Fastighet F ägd av Oxelösunds kommun. Servitutet innebär även att kommunen som ägare av den tjänande fastigheten upplåter, till förmån för ägare av den härskande fastigheten, servitut för anläggande och bibehållande av erosionsskydd inom området. Upplåtelsen innefattar även en rätt att tillträda den tjänande fastigheten för tillsyn, underhåll, förstärkning och utbyte av erosionsskydden.

Den utveckling som sker av Oxelösunds hamn AB är positiv och nödvändig. Oxelösunds hamn är av stor vikt för utvecklingen av Södermanland. Ur det kommunala perspektivet ses framtida samhällsplanering och bostadsutveckling inom kommunen som en synnerligen viktig faktor och bör beaktas vid ställningstagande av Oxelösunds Hamn AB utökade verksamhet.

En ökad omfattning med kommersiell båttrafik bör inte få påverka det rörliga friluftslivet som sker genom privat båtägande i kommunens samtliga småbåtshamnar och gästhamnar. Hänsyn behöver tas för att minimalt påverka naturreservat och Natura 2000-områden utöver den hänsyn som bör tas för skärgården med friluftsliv och djurliv i Oxelösund. Särskild hänsyn bör dessutom tas av hamnen vad avser fungerande trafiklösningar i de fall verksamheten påverkar kommunala vägar med förändrad trafikintensitet.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bedömt ärendet ur sjöfartssynpunkt och har inget att invända mot den ansökta verksamheten.

En utökning av hamnens verksamhet enligt förslaget kan genomföras med bibehållen sjösäkerhet om de säkerhetshöjande åtgärder som redovisas i ansökan genomförs. Av ansökan framgår att utökad verksamhet inte förväntas innebära någon väsentlig förändring av vilken typ av fartyg som angör hamnen. Fartygens djupgående förväntas dock öka till vissa kajer och antalet fartygsanlöp öka från 800 (nollalternativet) till ca 1 300 per år.

Vid utformning av farled, kajer, hamnbassänger, och farledsutmärkning bör Transportstyrelsens rekommendationer för utformning av farleder beaktas. I riktlinjerna nämns bl.a. vilka säkerhetsmarginaler som bör finnas mellan botten och fartygens köl, hur farleds- och manöverytor bör dimensioneras och vilka andra aspekter som bör beaktas vid farleds- och hamnutformning.

Det är positivt att manöversimuleringar genomförts med beaktande av Transportstyrelsens rekommendationer för simulering av farleder för att utvärdera att nya kajer, nytt RoRo-läge samt planerad muddring i hamnen ger ett säkert nyttjande och ett underlag för fortsatt projektering, byggnation och användandet av anläggningarna. Utifrån manöversimuleringarna föreslår rapporten ett antal säkerhetshöjande åtgärder bl.a. översyn och justering av farledsutmärkning, säkerhetsåtgärder på kajer, vind- och siktrestriktioner samt nyttjandet av bogserbåtar. Det bör ankomma på hamnen att i samverkan med Sjöfartsverket tillse att dessa säkerhetshöjande åtgärder genomförs vid en utbyggnad av hamnen enligt förslaget. Manöverstudien bör även ligga till grund för arbetet med att under ledning av Sjöfartsverket ta fram nya restriktioner för fartygstrafiken till hamnen.

Då trafikmönstret kan komma att ändras i hamnen och tillfartslederna med en ökning av antalet fartygsanlöp, bör även sjöfartsrelaterade risker till följd av verksamheten utvärderas kontinuerligt så att lämpliga riskreducerande åtgärder kan

vidtas för att förebygga olyckor och incidenter i framtiden. Risker kopplade till fritidsbåtssjöfarten i närområdet, t.ex. den vid Badhusviken och Ljungholmen, bör beaktas i det förebyggande arbetet.

Risker förknippade med anläggningsfasen och som kan komma att påverka sjötrafiken i hamnen inkl. fritidsbåtar och farleden, t.ex. muddring, kajarbeten, dumpning av muddermassor, bör utvärderas vidare. Lämpliga åtgärder för att bibehålla sjösäkerheten i samband med anläggningsfasen t.ex. avlysning av vattenområde, tillfällig farledsutmärkning, information till sjöfarten etc. bör tas fram i samråd med Sjöfartsverket.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Till miljökonsekvensbeskrivningen finns bilagorna riskutredning (bilaga D.7) och släckvattenutredning (bilaga D.7.1) bifogade. Båda dessa utredningar innehåller förslag på rekommenderade åtgärder att utreda vidare och införa för att ytterligare sänka risknivån. Hamnen bör tydligare sammanställa samt motivera sina ställningstaganden kring vilka av de rekommenderade åtgärderna sökanden åtar sig att genomföra.

Hamnen har föreslagit att slutliga villkor för dagvatten ska skjutas upp under en provotid och att provotiden även ska omfatta en utredning av förutsättningarna att vidta åtgärder för att anpassa befintliga dagvattendammar så att dessa kan användas för omhändertagande av släckvatten i händelse av brand (föreslagen utredningsföreskrift U1). MSB har inga synpunkter mot att åtgärder rörande omhändertagande av släckvatten i befintliga dagvattendammar utreds vidare under provotid enligt sökandes förslag.

Region Sörmland

Oxelösunds hamn är av stor vikt för Sörmlands utveckling. Den finns utpekad i Region Sörmlands *Strukturbild Sörmland*, som utgör det fysiska perspektivet på Sörmlandsstrategin, Sörmlands regionala utvecklingsstrategi. Hamnen bidrar till

storregional och internationell tillgänglighet för godstransporter vilket är av betydelse för näringslivet och för regionens utveckling.

Region Sörmland ser därför positivt på den framtida utvecklingen av hamnen för att möjliggöra hantering av ökad mängd gods. Det kommer även att möjliggöra förflyttning av godstransporter till sjöfarten, som är ett mer hållbart alternativ och i enlighet med nationella mål, samt bidra till SSAB:s omställning.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har den 13 och 14 december 2021 hållit huvudförhandling med syn.

Processuella frågor

Rådighet

För att få bedriva vattenverksamhet ska verksamhetsutövaren ha rådighet över vattnet inom det område där verksamheten ska bedrivas, se 2 kap. 1 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Var och en råder över det vatten som finns inom hans fastighet. Rådighet över en fastighets vatten kan också någon ha till följd av bl.a. upplåtelse av fastighetsägaren (2 kap. 2 § samma lag). Den som bedriver allmän hamn har också rådighet för den vattenverksamhet som behövs för den allmänna hamnen (2 kap. 4 § 4 samma lag).

Ansökt vattenverksamhet avses att bedrivas inom fastigheterna A och F.

Hamnen äger merparten av de fastigheter där den sökta verksamheten kommer att bedrivas. Ett mindre område inom vilket muddring planeras ligger inom fastigheten F som ägs av Oxelösunds kommun. Hamnen har ingått ett avtal med kommunen. Avtalet avser dels en rätt för hamnen att utföra muddring inom kommunens fastighet, dels ett servitutsavtal enligt vilket kommunen upplåter servitut för anläggande och bibehållande av erosionsskydd inom visst angivet område. Avtalet ger också hamnen rätt att tillträda kommunens fastighet för tillsyn,

underhåll, förstärkning och utbyte av erosionsskyddet. I avtalet anges att avtalet även innefattar rätten att förfoga över erforderliga vattenområden. Servitutet gäller för all framtid.

Sjöfartsverket har den 21 juni 2021 beviljat rådighet för dumpning av muddermassor i de allmänna farlederna 441/431.

Utifrån det anförda anser domstolen att hamnen har den rådighet över vattnet som behövs för att bedriva sökt vattenverksamhet.

Specifik miljöbedömning

Mark- och miljödomstolen anser att miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med de kompletteringar och förtydliganden som skett under målets handläggning och i samband med huvudförhandlingen, bl.a. i frågan om buller, är ett tillräckligt underlag som möjliggör för domstolen att identifiera, beskriva och göra en slutlig och samlad bedömning av miljöeffekterna av den sökta verksamheten. Det har inte heller från någon remissinstans framförts att miljökonsekvensbeskrivningen skulle innehålla sådana brister att den inte kan godkännas.

Sammantaget anser domstolen att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas och miljöbedömningen slutföras.

Tillåtlighet

Lokalisering (2 kap. 6 § miljöbalken)

Hamnverksamhet har bedrivits på platsen under mycket lång tid. Platsen är lämplig för hamnverksamhet då vattendjupet är tillräckligt för att stora fartyg ska kunna angöra. På platsen finns också lämplig infrastruktur i form av vägar och järnväg. Verksamheten är vidare strategiskt lokaliserad i förhållande till SSAB. SSAB äger hamnen tillsammans med kommunen, och hamnen är av stor betydelse för SSAB:s verksamhet. Några starka motstående allmänna intressen i form av påverkan på skyddade arter eller skyddade områden finns inte. Däremot är delar av verksamheten lokaliserad nära bostäder vilket innebär olägenheter för närboende,

särskilt genom buller men även genom damning och lukt. Domstolen anser att de olägenheter för omgivningen som verksamheten kan medföra i form av damning och lukt kan hanteras tillfredställande genom de villkor som föreskrivs och de åtaganden som bolaget har gjort. Den främsta invändningen mot sökt verksamhet rör buller och denna fråga behöver övervägas särskilt i samband med bedömningen av verksamhetens tillåtlighet.

Sökt verksamhet innebär en betydande utökning av verksamheten i förhållande till det tillstånd som finns idag. Vidare förutses godssammansättningen att ändras. Den ändrade godssammansättningen är delvis en följd av SSAB:s planerade omställning från en malmbaserad ståltillverkning med koksverk och masugnar, till en järn- och skrotbaserad ståltillverkning med ljusbågsugn. SSAB:s omställning innebär att hamnen gradvis kommer att öka sin hantering av järn- och skrotråvara. Hanteringen av denna typ av gods medför typiskt sett höga bullernivåer.

Sökt verksamhet innebär också anläggande av ett nytt RoRo-läge. Jämfört med det nuvarande RoRo-läget planeras det nya att lokaliseras något närmare det bostadsområde som finns väster om hamnen. Det innebär att boende i området kan komma att utsättas för högre bullernivåer än i dag.

Länsstyrelsen har motsatt sig både ett nytt utökat tillstånd till hamnverksamhet samt anläggandet av det nya RoRo-läget. Detta med hänsyn till det ökade buller som verksamheten sammantaget kommer att ge upphov till och då myndigheten anser att det saknas förutsättningar att vidta tillräckliga skyddsåtgärder. Naturvårdsverket har beträffande den utökade hamnverksamheten funnit att det finns möjliga och rimliga skyddsåtgärder att vidta för att bullret ska kunna begränsas på en rimlig nivå samt att de av bolaget föreslagna bullervillkoren, utredningsvillkoret och den provisoriska föreskriften, utgör en tillräcklig reglering av den utökade hamnverksamheten. Mot den bakgrunden har Naturvårdsverket bedömt att tillstånd kan ges till den utökade hamnverksamheten. Däremot motsätter sig även Naturvårdsverket att tillstånd ges till det nya RoRo-läget. Detta mot bakgrund av dels det buller från hjälpmotorer och ventilation som fartygen ger upphov till när de

ligger inne vid kaj, dels det buller som uppkommer i samband med lastning och lossning av gods över ramp. Naturvårdsverket har pekat på svårigheterna att vidta tillräckliga skyddsåtgärder. Svårigheten gäller enligt verket särskilt bullret från fartygen.

Övriga remissinstanser har inte motsatt sig att tillstånd ges till sökt verksamhet. Flera myndigheter har framhållit betydelsen av att föra över mer gods till sjöfarten från framför allt vägtransporter.

Domstolen anser, utifrån den lokaliseringsutredning som hamnen utfört, att det inte finns någon annan alternativ plats för bedrivande av den utökade hamnverksamheten eller för ett nytt RoRo-läge. Inte heller remissmyndigheterna har gjort gällande att det finns en mer lämplig alternativ lokalisering. För att den valda lokaliseringen ska kunna godtas måste det därmed vara möjligt att vidta tillräckliga skyddsåtgärder så att godtagbara bullernivåer kan innehållas. En viktig fråga i den prövningen är om det är möjligt att minska bullret från fartyg som ligger vid det nya RoRo-läget.

Domstolen återkommer till bullerfrågan längre fram, men bedömer att verksamheten med ändamålsenliga villkor uppfyller kraven på lämplig lokalisering.

Planförhållanden

Den sökta verksamheten är förenlig med gällande översiktsplan och för området gällande detaljplaner.

Riksintressen

Hela kuststräckan omfattas av riksintresse för naturvården och friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, Södermanlands kust och skärgård. Verksamhetsområdet ligger också inom riksintresset högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken.

Även om den nu ansökta verksamheten riskerar att medföra ökat buller anser mark- och miljödomstolen att verksamheten, med de villkor som föreskrivs, inte medför en påtaglig skada på dessa riksintressen.

Vidare ligger hamnen och farleden inom ett område som är av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Dumpningsplatsen ligger utanför riksintresset. Den utökade hamnverksamheten och arbetena som avses att utföras i vatten samt ansökt dispens från dumpningsförbudet, kan inte antas innebära att utövandet av yrkesfisket påtagligt försvåras.

Den väg och järnväg som leder fram till hamnens område samt hamnen i sig och farleden in till hamnen är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Med de åtaganden som hamnen har gjort i förhållande till Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens önskemål, kan ansökt verksamhet inte antas innebära någon negativ påverkan på sjöfarten. Den ansökta verksamheten kan vidare ses som en utveckling och bibehållande av det riksintresse som hamnen och farleden utgör. Den dumpning för vilken dispens söks avses att ske inom riksintresset för farled, men kan inte antas innebära någon skada på riksintresset.

Områdesskydd (Natura 2000 och naturreservat)

Syd och öster om hamnen finns två Natura 2000-områden, Femöreshuvud och Furön.

I Natura 2000-området Femöreshuvud är prioriterade bevarandevärden den gamla talldominerade naturskogen, taigan, med stort inslag av mycket gamla träd. Särskilt utpekade är även de silikatbranter som finns i området och som hyser olika växtarter. Natura 2000-området Femöreshuvud ingår i naturreservatet Femöre. Naturreservatet hyser löv- och barrskogar, betesmarker och ett rikt fågelliv. Det används för friluftsliv och Sörmlandsleden passerar genom området.

I Natura 2000-området Furön utgörs de prioriterade bevarandevärdena av den gamla kusttallskogen med naturskogsliknande utseende, som delvis är brandpräglade, samt arter knutna till död ved och gamla träd.

Av bevarandeplanerna för respektive Natura 2000-område beskrivs vad som kan påverka området negativt. Enligt mark- och miljödomstolen finns det inget som talar för att hamnens verksamhet kommer att påverka omkringliggande Natura 2000-områden på ett betydande sätt. Något tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs därför inte. Hamnens verksamhet kan inte heller antas innebära en negativ påverkan på naturreservatet Femöre eller strida mot de föreskrifter som finns för naturreservatet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten och luft

Miljö kvalitetsnormer för vatten

En myndighet får inte tillåta att en verksamhet eller en åtgärd påbörjas eller ändras om detta, trots åtgärder för att minska föroreningar eller störningar från andra verksamheter, ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller som har en sådan betydelse att det äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm. Vid prövning av ett nytt tillstånd ska de bestämmelser och villkor beslutas som behövs för att verksamheten inte ska medföra en sådan försämring eller att möjligheten att uppnå föreskriven status eller potential äventyras (5 kap. 4 § miljöbalken).

Till skillnad från försämringsförbudet, som bedöms på kvalitetsfaktornivå, görs äventyrandebedömningen i förhållande till den status eller potential som ska uppnås. Det avgörande är att det även om verksamheten eller åtgärden tillåts – med de villkor om försiktighetsmått som kan behövas och med hänsyn till utrymmet för att genom andra åtgärder kompensera för det försvårande som tillåtandet medför – fortfarande bedöms vara möjligt att uppnå rätt kvalitet på vattenmiljön (prop. 2017/18:243 s. 193-194).

Den sökta verksamheten innebär påverkan på vattenmiljön dels i driftskedet, genom utsläpp av dagvatten, dels i byggskedet genom byggande i vatten, muddring och dumpning. Den ökade sjöfarten som tillståndet kan antas ge upphov till innebär också en indirekt påverkan på vattenmiljön.

Mottagare av *dagvatten* från hamnområdet respektive Stegeludden är vattenförekomsterna Oxelösunds hamnområde (SE650556-157566) och Inre Ålöfjärden (SE584045-170882). Vidare har hamnen redogjort för att det kan uppkomma en viss indirekt påverkan på vattenförekomsterna Ljungskärsflagen (SE583896-170790) och Hasselöområdet (SE583906-170998). Denna påverkan kan dock antas vara ytterst marginell.

Oxelösunds hamnområde har måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Av VISS framgår att man i den sammanvägda bedömningen av ekologisk status har använt de två kvalitetsfaktorer som främst svarar på det påverkanstryck som vattenförekomsten är belastad med. Det framgår av bedömningen att vattenförekomsten i huvudsak har betydande påverkan av näringsämnen. För statusklassningen har den biologiska kvalitetsfaktorn växtplankton, med stödjande kvalitetsfaktorn näringsämnen använts. Klassningar av övriga parametrar som presenteras är inte inräknade i den sammanvägda bedömningen av ekologisk status.

Miljö kvalitetsnormen för ekologisk status är måttlig ekologisk status 2039. Undantaget motiveras av att det bedöms som omöjligt att nå god status i vattenförekomsten med bibehållen funktion för hamnanläggningen. Miljö kvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus är god kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerade difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Inre Ålöfjärden har måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Av VISS framgår att i den sammanvägda bedömningen av ekologisk status har de två kvalitetsfaktorer som främst svarar på det påverkanstryck som vattenförekomsten är belastad med använts. Vattenförekomsten i fråga har i huvudsak betydande påverkan av näringsämnen, men även betydande påverkan av särskilt förorenade ämnen (SFÄ), där framför allt zink överskrider gränsvärden. För statusklassning för miljökonsekvenstypen näringspåverkan har den biologiska kvalitetsfaktorn växtplankton, med stödjande kvalitetsfaktorn näringsämnen använts. Klassningar av

övriga parametrar (bortsett från SFÄ; zink) är därmed inte inräknade i den sammanvägda bedömningen av ekologisk status.

Miljökvalitetsnormen för ekologisk status är god ekologisk status 2039.

Miljökvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus är god kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerade difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Arbetet i vattenområde med anläggande av nya kajtytor, erosionsskydd, muddring och sprängning har en direkt påverkan på vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde. Vidare har hamnen redogjort för att det kan uppkomma en viss indirekt påverkan på vattenförekomsterna Ljungskärsflagen (SE583896-170790) och Hasselöområdet (SE583906-170998) genom att grumling kan spridas även till dessa områden. Denna påverkan kan dock antas vara marginell.

Den ökade sjötrafik som sökt tillstånd berör vattenförekomsterna Oxelösunds hamnområde och Ljungskärsflagen. Påverkan kan dock antas vara marginell.

Dumpningen av muddermassor berör vattenförekomsten Bråvikens kustvatten (SE 583121-171401). Vattenförekomsten har måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Miljökvalitetsnormen för ekologisk status är god ekologisk status 2039. Undantaget med tidsfrist till 2039 är motiverat av att vattenförekomstens problem med övergödning är beroende av påverkan från omgivande vatten samt av att internationella överenskommelser följs avseende en minskad näringsbelastning.

Mark- och miljödomstolens bedömning

De vattenförekomster som i huvudsak berörs, dvs. Oxelösunds hamnområde och Inre Ålöfjärden, är påverkade av den hamnverksamhet som redan bedrivs. Den nu ansökta verksamheten innebär i dessa avseenden ingen stor förändring. I övrigt är statusklassningen främst bedömd utifrån hur vattenförekomsterna påverkas av näringsämnen (övergödning). I detta avseende innebär sökt verksamhet ingen försämring. Verksamheten innebär ett förändrat föroreningsinnehåll i dagvattnet då

mängden lösta metaller kan antas öka något. Utsläppet av dagvatten berör dock vattenförekomsterna endast lokalt, främst vid utsläppspunkterna. Domstolen anser dessutom att påverkan från dagvatten kan regleras tillfredställande genom föreskrivande av relevanta försiktighetsmått.

Ett tillstånd till verksamheten kommer vidare att innebära vissa bestående förändringar genom att en ny kajyta anläggs framför befintlig kaj 8 och 9. Denna plats är dock redan påverkad genom befintliga kajanläggningar och den tillkommande påverkan är därför liten. Även platsen för det nya RoRo-läget används redan i dag. Muddringen innebär att djupförhållandena förändras. Detta sker dock inom ett område som idag är påverkat genom befintlig hamnverksamhet. Den spridning av föroreningar som sker vid muddring och sprängning samt vid utlakning från stabiliserade sediment innebär endast en liten påverkan på vattenförekomsten. Påverkan är också till stor del tillfällig.

Dumpningen inom vattenförekomsten Bråvikens kustvatten innebär en viss uppgrundning och grumling samt påverkan på bottenfaunan. Av underlaget i målet framgår att vattenomsättningen på platsen är hög och att bottenfaunan har låg täthet.

Sammantaget bedömer mark- och miljödomstolen att sökt verksamhet, med de villkor som föreskrivs, inte strider mot försämringsförbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken eller äventyrar möjligheten att nå fastställda miljökvalitetsnormer. Ingen remissmyndighet har heller framfört att verksamheten skulle stå i strid med bestämmelserna om miljökvalitetsnormer för vatten.

Miljökvalitetsnormer för luft

Som huvudregel får tillstånd inte ges till en verksamhet som ger en ökad förorening eller störning och kan antas på ett inte obetydligt sätt bida till att en gränsvärdesnorm för luft inte följs (5 kap. 5 § miljöbalken).

Verksamheten innebär i huvudsak utsläpp till luft av kväveoxider, svaveldioxid och stoft. Det är utsläpp från fartyg i hamn som står för den största andelen av verksamhetens utsläpp till luft.

Av underlaget i målet framgår att miljö kvalitetsnormerna för utsläpp till luft kan innehållas. Verksamhetens utsläpp till luft utgör därmed inget hinder mot sökt tillstånd.

Samlad bedömning av verksamhetens tillåtlighet

Det finns inte någon annan lämpligare lokalisering för sökt verksamhet än den valda. Verksamheten är också förenlig med gällande planer. Den innebär inte någon otillåten påverkan på riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken, på något områdesskydd enligt 7 kap. eller på någon skyddad art enligt 8 kap. Vidare strider verksamheten inte mot försämringsförbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken eller äventyrar möjligheterna att nå fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten. Den innebär inte heller något överskridande av miljö kvalitetsnormerna för luft.

Den fråga som domstolen har anledning att särskilt överväga vid prövningen av om sökt verksamhet kan tillåtas, är den påverkan av ökat buller som verksamheten kommer att få på omgivande bebyggelse. Domstolen har dock funnit att denna påverkan kan hanteras på ett tillfredställande sätt genom föreskrivande av skyddsåtgärder samt fortsatt utredning under en prövotid. Domstolen återkommer till detta längre fram i avsnittet om buller.

Dispens från dumpningsförbudet

Det är förbjudet att dumpa avfall inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon (15 kap. 27 § miljöbalken). Med stöd av bemyndigande i 15 kap. 29 § miljöbalken får länsstyrelsen enligt 4 kap. 16 § avfallsförordningen (2020:614) ge dispens från dumpningsförbudet. En sådan dispens ska avse ett visst slag och en viss mängd avfall samt tiden, platsen och sättet för dumpningen.

När frågan om en dispens aktualiseras i ett ansökningsmål, prövas dispensen av mark- och miljödomstolen, se 21 kap. 3 § miljöbalken.

Hamnen har ansökt om dispens från dumpningsförbudet för att vid en tidpunkt mellan 1 september och 31 mars dumpa som mest 120 000 tfm³ mindre förorenade muddermassor (avfallskod 17 05 06) med botten tömmande pråm i område inom allmänt vatten och farled som preciserats i handlingarna i målet.

De massor som avses att dumpas är muddermassor som utgörs av mindre förorenade massor av främst grålera och mindre mängder morän. Dessa bedöms inte som lämpliga att använda för anläggningsändamål. Av uppgifter i miljökonsekvensbeskrivningen framgår att dumpningsplatsen utgörs av en cirka 370 000 m² stor sänka med ett djup på cirka 55–60 meter med mäktiga lager av postglacial lera och med pågående sedimentackumulation. Enligt en undersökning av SGU:s (2006) ska ackumulationsförutsättningar vara mycket goda. Under 2020 utfördes en undersökning av bottenfaunan i dumpningsområdet genom att man tog prov på bottenfauna. Vid de två djupaste provpunkterna, inom den planerade dumpningsplatsen, var några av delproven helt fria från djur.

Ingen myndighet har motsatt sig ansökt dispens för dumpning. Domstolen anser att det finns förutsättningar att ge dispens i enlighet med vad som ansökts. Det åligger Havs- och vattenmyndigheten att enligt internationella konventioner rapportera mängden muddermassor som dumpas. För att myndigheten ska få in relevanta uppgifter från länsstyrelsen bör hamnen till tillsynsmyndigheten varje år som dispensen används återrapportera vilken mängd muddermassor som dumpats. Detta bör också framgå av ett villkor.

Villkor

Det allmänna villkoret och åtaganden (villkor 1)

Det allmänna villkoret som hamnen har föreslagit överensstämmer med vad som brukar anges i tillstånd. Det kan därmed föreskrivas som villkor.

De särskilda åtaganden som bolaget har gjort anges efter bolagets yrkanden. Dessa åtaganden är hamnen bundna av inom ramen för det allmänna villkoret.

Villkor för hamnverksamheten

Mängdbegränsning för gods (villkor 2)

Länsstyrelsen har invänt mot att tillstånd ges till en utökning av hamnverksamheten. Detta mot bakgrund av det ökade buller som en utökning av verksamheten kan ge upphov till. Som domstolen redogjort för i anslutning till frågan om verksamhetens tillåtlighet anser domstolen att det med föreskrivna villkor och de åtaganden som hamnen gjort, finns förutsättningar att bedriva även en utökad hamnverksamhet utan att otillåtna olägenheter uppkommer.

Länsstyrelsen har önskat att det av villkoret ska framgå att regleringen av mängden gods avser *kalenderår*. Hamnen har godtagit detta. Mot den bakgrunden och då ingen remissmyndighet i övrigt haft några synpunkter, kan villkor 2 föreskrivas på det sätt som framgår av domslutet.

Utsläpp till luft (villkor 3)

En olägenhet som verksamheten riskerar att medföra för omgivande bebyggelse är damning från bl.a. gods som lagras inom området. Några erinringar mot det villkor som bolaget har föreslagit har inte framförts och domstolen anser att villkoret kan föreskrivas.

Utöver föreslaget villkor har länsstyrelsen yrkat att det ska föreskrivas krav på att de dammbegränsande anordningar som idag finns inom området ska bibehållas, att förändringar av dessa ska anmälas till tillsynsmyndigheten samt att anordningar för att begränsa damm ska finnas beskrivna i kontrollprogrammet.

Hamnen har motsatt sig länsstyrelsens yrkande och anfört att anordningarna redan är uppförda och att hamnen åtar sig att bibehålla dessa anordningar i den mån dessa har en dammbegränsande funktion. Exempelvis kan annan lagring inom ytorna medföra ett ändrat behov av dammbegränsande anordningar. Hamnen har även

hänvisat till de åtaganden som hamnen har gjort om vattenbegjutning vid hantering av finkornigt material vid torrt och blåsigtt väder, frekvent sopning av lagerytor och körvägar, dammsugning av körvägar, användning av vindskydd i form av plank och nät vid lagerytor samt lagring av dammande material i silo eller lagerutrymme med tak och väggar. Hamnen har anfört att man kommer att meddela tillsynsmyndigheten om hamnen skulle upphöra med någon av de dammbegränsande åtgärder som vidtas i nuläget.

Domstolen delar länsstyrelsens uppfattning att det är viktigt att använda sig av dammbegränsande anordningar och, att i den mån dessa redan finns, fortsätta att använda dem. Samtidigt kan behovet av dessa anordningar, som bolaget har påpekat, förändras utifrån ändrad användning av lagringsytorna. Mot denna bakgrund och med hänsyn till de åtaganden som bolaget har gjort och som omfattas av det allmänna villkoret, anser domstolen att det av bolaget föreslagna villkoret är tillräckligt. Dock anser domstolen att dammbegränsande anordningar och åtgärder bör beskrivas i kontrollprogrammet för att underlätta uppföljning och tillsyn.

Utsläpp till vatten (villkor 4-7 och utredningsvillkor U1)

Som domstolen redan konstaterat kommer utsläppet av dagvatten från den ansökta verksamheten inte i konflikt med försämringsförbudet i 5 kap. 4 § miljöbalken eller äventyrar möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna för ekologisk och kemisk status. Oaktat detta ankommer det på verksamhetsutövaren att vidta rimliga miljömässigt motiverade skyddsåtgärder för att minska miljöpåverkan från verksamhetens dagvatten.

Hamnen har identifierat vissa brister i det nuvarande dagvattensystemet när det gäller dimensionering av ledningar och befintliga dammar samt ett behov av att fördröja dagvattnet från de nya lagerytorna J och K. Hamnen har också beskrivit att den sökta verksamheten kan påverka dagvattnets föroreningsprofil då skrothanteringen kan leda till ökade mängder av lösta metaller.

För att säkerställa att utsläppet av dagvatten inte medför olägenheter, har hamnen föreslagit villkor 4-6. Villkor 4 har utformats efter förslag från länsstyrelsen innebärande att planerad dagvattenlösning ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan lagring får påbörjas på nya ytor. Hamnen har också föreslagit ett utredningsvillkor, U1, som innebär att hamnen ska utreda förutsättningarna för att säkerställa att dagvattensystemets kapacitet och utformning är tillräckligt och då ta höjd för ökade nederbördsmängder. Utredningen ska också omfatta förutsättningar för att vidta åtgärder med anledning av att bl.a. den ökade skrothanteringen kan leda till förändringar i dagvattnets innehåll. Även U1 har utformats efter synpunkter från länsstyrelsen.

Utöver de synpunkter på villkoren som länsstyrelsen har lämnat, och som hamnen har accepterat, har ingen remissmyndighet invänt mot de av bolaget föreslagna villkoren. Domstolen anser att föreslagen reglering av dagvattenfrågan är en tillräcklig och ändamålsenlig reglering av dagvattnet från verksamheten. Det bör dock förtydligas att dagvattenfilter i befintliga dagvattenbrunnar vid uppställningsyta för arbetsfordon vid 34-ans parkering inte bara ska bibehållas, utan också underhållas.

När det gäller omhändertagande av släckvatten har MSB efterfrågat en sammanställning av vilka åtgärder som hamnen avser att genomföra. Hamnen har med anledning av detta åtagit sig att upprätta en plan för åtgärder för släckvattenhantering innan tillståndet tas i anspråk. Hamnen har också i yttrande till domstolen, beskrivit vilka åtgärder som vidtas idag och vilka som planeras att vidtas i framtiden.

Hamnen har vidare föreslagit att hamnen ska utreda förutsättningarna för att anpassa befintliga dagvattendammar för ett omhändertagande av släckvatten (U1). MSB har i sitt remissvar anfört att myndigheten inte har några synpunkter mot att åtgärder rörande omhändertagande av släckvatten i befintliga dagvattendammar utreds vidare under prövotid enligt hamnens förslag. Domstolen anser sammantaget att utredningsvillkoret U1 kan utformas på det sätt som föreslagits.

Bolaget har även föreslagit ett villkor 7 om krav på att avlopp ska vara anslutna till oljeavskiljare eller annan likvärdig eller miljömässigt bättre reningsanläggning och att utgående vatten från reningsanläggningen ska uppfylla de krav som innehavaren av spillvattennätet ställer samt att provtagningsmöjligheter ska finnas.

Villkoret har utformats efter synpunkter från länsstyrelsen och domstolen anser att föreslaget villkor kan föreskrivas.

Farligt avfall (domslutets villkor 8) och lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor (hamnens föreslagna villkor 8 - domslutets villkor 9)

Det av hamnen föreslagna villkor 8 rör lagring av dels impregnerat trä som utgör farligt avfall, dels av jord-, schakt- och rivningsmassor. Länsstyrelsen har mot det föreslagna villkoret invänt att inte endast farligt avfall i form av impregnerat trä bör regleras, utan allt farligt avfall och att detta bör ske i ett nytt villkor. Lagringen bör enligt länsstyrelsen vara utformad på ett sätt att risken för föroreningsspridning minimeras och det farliga avfallet förvaras så att det inte påverkas av vind och nederbörd.

Hamnen har mot länsstyrelsens förslag invänt att regleringen av lagringen av impregnerat trä tillsammans med det föreslagna villkoret avseende hanteringen av farligt avfall (hamnens villkorsförslag 9) är tillräckligt.

Mark- och miljödomstolen kan konstatera att de av hamnen föreslagna villkoren avser lagring av impregnerat trä som utgör farligt avfall samt förvaring av farligt avfall som uppkommer i verksamheten. Enligt domstolen har hamnen inte anfört några beaktansvärda skäl mot ett krav på att allt farligt avfall ska lagras på en tät och hårdgjord yta under tak. Ett generellt villkor avseende lagring av farligt avfall bör därför införas.

Vidare kan det inte uteslutas att impregnerat virke skulle kunna ingå i "rivningsmassor". Det bör därför tydliggöras att impregnerat virke inte räknas som

rivningsmassor utan alltid som farligt avfall och därmed alltid ska lagras på en tät och hårdgjord yta under tak.

Vidare har länsstyrelsens yrkat att hamnens redovisning till tillsynsmyndigheten inför lagring av jord-, schakt- och rivningsmassor ska ske minst sex veckor innan lagringen på börjas. Länsstyrelsen har också ansett att redovisningen ska innehålla ytterligare uppgifter, bl.a. avseende föroreningsinnehåll och provtagning. Som skäl har länsstyrelsen anfört det är viktigt att massornas föroreningsinnehåll och ursprung är känt och att det inte endast bör vara fråga om en uppskattning av vilket föroreningsinnehåll massorna kan ha. Föroreningshalterna måste kunna beskrivas utifrån vedertagna provtagningsstrategier och analyser. Hamnen har mot länsstyrelsens förslag invänt att det är rimligt att hamnen ska kunna hantera massorna löpande utan att ge in en ny redovisning inför varje lagringstillfälle. Redovisningsskyldigheten skulle innebära en omotiverad administrativ börda och minskad flexibilitet då en lagring kan behöva ske inom en kortare tid än sex veckor från det att hamnen fått information om massorna. Under målets huvudförhandling klargjordes att det länsstyrelsen efterfrågar inte är en löpande redovisning varje gång hamnen tar emot massor från samma entreprenad utan innan en helt ny lagring påbörjas på ytan.

Domstolen anser att det kan finnas ett behov av att tydliggöra vid vilken tidpunkt en redovisning senast ska ges in till tillsynsmyndigheten. Detta för att myndigheten ska få in redovisningen innan en ny lagring påbörjas och också hinna ta del av den. För att samtidigt ta hänsyn till hamnens behov av flexibilitet kan tiden sättas till fyra veckor. När det gäller övriga uppgifter som länsstyrelsen efterfrågat, bedömer domstolen att det i vissa fall kan vara motiverat med en mer detaljerad beskrivning av massorna, t.ex. i de fall som de klassificeras som farligt avfall. För att inte orsaka en onödig administrativ börda bör dock dessa uppgifter inte regelmässigt krävas utan endast om det är miljömässigt motiverat i det enskilda fallet. Domstolen anser därför att det bör lämnas en delegation till tillsynsmyndigheten att vid behov ta in uppgifter om föroreningsinnehåll, genomförd provtagning och uppgifter om massornas ursprung.

Miljöriskhantering (hamnens villkorsförslag 9-11 - domslutets villkor 10-12)

Hamnen har föreslagit villkor som rör förvaring av bl.a. oljor, kemikalier och farligt avfall som uppkommer i verksamheten (villkor 9), lagring och hantering av farligt gods (villkor 10) samt tillgång på saneringsutrustning och krav på stängningsbara dagvattenbrunnar på vissa platser (villkor 11).

Villkor 10 och 11 har utformats efter synpunkter från länsstyrelsen. I övrigt har inga synpunkter kommit på dessa villkor och domstolen anser att vad hamnen har föreslagit kan föreskrivas som slutliga villkor. Villkoren har i domslutet numreringen 10-12.

Buller (hamnens villkorsförslag 12, 13, 22, U2 och P1 - domslutets villkor 13-15, 26, U2 och P1)

Verksamheten har enligt gällande tillstånd ett bullervillkor som innebär att bullret från verksamheten ska begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå som riktvärde utomhus vid närmaste bostäder än 55 dBA vardagar mån-fre dagtid, 45 dBA nattetid och 50 dBA övrig tid. Vidare får enligt samma villkor momentana ljud nattetid inte överskrida 55 dBA. Detta är högre värden än de riktvärden som Naturvårdsverket har tagit fram och som används som utgångspunkt och vägledning vid bedömning av hur en verksamhet bör förhålla sig till miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

I bullerutredningen anges att gällande bullervillkor har innehållits vid de kontrollmätningar som gjorts inom ramen för kontrollprogrammet. Av utredningen framgår dock att de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna från den befintliga verksamheten överskrider gällande bullervillkor. Detta gäller i mottagarpunkt 1 under kväll och i fem av sex mottagarpunkter under natt. Även momentana ljudnivåer nattetid överskrider. Sammantaget anser domstolen att utredningen visar att den befintliga verksamheten ger upphov till relativt sett höga bullernivåer och att verksamheten synes ha svårigheter att innehålla befintligt bullervillkor. Utredningen visar också att det inte finns en tydlig bullerkälla utan att verksamheten ur

bullersynpunkt är komplex där buller uppkommer vid godshantering, lastning och lossning, från tåg och lastbilstransporter samt från fartyg som ligger vid hamn. Det är ostridigt och utrett i målet att den ansökta verksamheten innebär högre bullernivåer även den befintliga.

Enligt Naturvårdsverket och länsstyrelsen saknas det skyddsåtgärder som hamnen har rådighet över och som säkerställer att godtagbara bullernivåer från det nya RoRo-läget kan uppnås. Myndigheterna har därför yrkat att ansökan i denna del ska avslås. Enligt länsstyrelsen gäller detta även för ett utökade tillstånd till hamnverksamheten och myndigheten anser följaktligen att ansökan ska avslås också i denna del. Hamnen har å sin sida anfört att det finns åtgärder att vidta för att komma ner i godtagbara bullernivåer och att den utökade hamnverksamheten och det nya RoRo-läget därför kan tillåtas. Hamnen har föreslagit slutliga bullervillkor för ljudnivåer inomhus samt under arbetstiden. I övrigt har hamnen föreslagit att bullerfrågan ska utredas under en prövotid och att det under denna tid ska gälla provisoriska föreskrifter. Dessa föreslås ligga på en högre nivå än det bullervillkor som idag gäller för verksamheten.

Utförd bullerutredning avser ett teoretiskt maximalt driftfall där all verksamhet är i drift samtidigt. Även om denna situation i praktiken aldrig, eller sällan, uppkommer, anser domstolen att utredningen ändå visar att sökt verksamhet ger upphov till så höga bullernivåer att den utan skyddsåtgärder är otillåten. Den avgörande frågan är därmed om det finns möjliga skyddsåtgärder som kan minska bullret från den utökande hamnverksamheten och ett nytt RoRo-läge till godtagbara nivåer. För att åtgärderna ska vara möjliga förutsätts att hamnen har rådighet att utföra dem.

Den utökande hamnverksamheten

Den utökade verksamheten innebär en förändring av godssammansättningen. Hanteringen av järn- och skrotråvara förväntas öka, vilket innebär högre bullernivåer. Bolaget har i sin befintliga verksamhet redan vidtagit åtgärder innebärande att verksamheten planeras på ett sätt att behovet av att utföra flera

särskilt bullrande moment samtidigt undviks och att viss hantering av skrot företrädesvis kan ske dagtid. Dessa åtgärder bör vara möjliga att vidta även fortsättningsvis. Hamnen har också redogjort för att man delvis utrett möjligheten att hantera olika godsslag på olika ytor samt att man påbörjat utbildning av personal för att minimera risk för att skrot släpps från en hög höjd. Ytterligare en åtgärd som hamnen redan vidtar är att utföra försiktig skrothantering bakom fartyg som utnyttjas som bullerskärmar. De åtgärder som nu nämnts bör enligt domstolen kunna vidtas för att minska bullret även i den sökta utökade hamnverksamhet.

Hamnen har åtagit sig ett slutlig bullervillkor för inomhusbuller. Detta villkor avser ekvivalenta och maximala ljudnivåer samt lågfrekvent buller. Hamnen har även åtagit sig att utföra bullerdämpande åtgärder, som kan vara t.ex. fasadisolering, om villkoret skulle överskridas. Villkoret säkerställer att närboende inte utsätts för bullerolägenheter inomhus, vilket är särskilt viktigt under natten för att säkerställa en ostörd sömn.

Sammantaget bedömer mark- och miljödomstolen att det finns åtgärder att vidta för att sänka ljudnivåerna från skrothanteringen och övrig hamnverksamhet ner till godtagbara nivåer. Detta tillsammans med föreskrivande av ett slutligt villkor för inomhusbuller innebär att tillstånd kan ges till den utvidgande hamnverksamheten.

Det nya RoRo-läget

Både Naturvårdsverket och länsstyrelsen har motsatt sig ansökan om tillstånd till ett nytt RoRo-läge. Naturvårdsverket har ifrågasatt hamnens bullerutredning, främst när det kommer till beräkningen av buller från fartyg som ligger vid RoRo-läget. Enligt Naturvårdsverket är det fartyg som hamnen baserat sina beräkningar på inte representativt.

Hamnen har mot detta invänt att hamnen har gjort omfattande bullerutredningar. Utredningarna visar på ett maximalt teoretiskt driftfall. Vid maximala driftsförhållanden uppgår enligt hamnens utredning det totala bullret från hela hamnverksamheten till 52 dBA. Om ingen verksamhet bedrivs vid det befintliga

RoRo-läget uppgår bullret till 50,7 dBA. Enligt hamnen är bidraget från RoRo-verksamheten därmed obetydligt sett till bullret från verksamheten i dess helhet. Hamnen har vidare anfört att bullret från sökt RoRo-läge i princip är likvärdigt med befintligt RoRo-läge. Vidare har hamnen uppgett att de beräkningar som har gjorts stämmer väl överens med uppmätta ljudnivåer, att SCA Ortviken är ett äldre fartyg som är representativt för sin generation fartyg samt att utvecklingen går mot tystare fartyg.

Mark- och miljödomstolen delar Naturvårdsverkets bedömning att det finns en viss osäkerhet kring den bullerutredning som bolaget har gett in. Detta mot bakgrund av att hamnen trafikeras av många olika fartyg som kan antas ge upphov till olika nivåer av buller. Verksamheten vid en hamn är också komplex med många olika typer av moment som ger upphov till olika typer av buller. Detta innebär att det kan vara svårt både att beräkna och mäta bullret. Utifrån dessa förutsättningar och med de förtydliganden som bolaget lämnat i samband med huvudförhandlingen, anser domstolen att utredningen ändå får anses som godtagbar. Att det finns en osäkerhet kring vilka bullernivåerna som kan uppkomma från det nya RoRo-läget medför samtidigt att det, för att verksamheten ska vara tillåtlig, måste stå klart att det finns skyddsåtgärder att vidta om bullernivåerna skulle visa sig bli alltför höga.

Verksamheten från ett nytt RoRo-läget ger upphov till två olika typer av buller, dels buller från verksamhet i marknivå i samband med körning över ramp för att lasta och lossa av gods, dels buller från fartygens hjälpmotorer och ventilation.

Bullret från körning över RoRo-rampen är en av de mer betydelsefulla bullerkällorna även i befintlig verksamhet. Det ansökta RoRo-läget kommer att placeras något närmare bostäder än det befintliga. Hamnen har anfört att bullret från RoRo-verksamheten kan minskas genom uppförande av en bullerdämpande skärm. Domstolen anser att uppförande av en skärm är en rimlig skyddsåtgärd att vidta. Enligt domstolen finns det inte anledning att utreda denna åtgärd under en prøvotid utan ett krav på en sådan skärm bör föreskrivas redan nu. Utformningen av skärmen bör ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Hamnen har vidare anfört att bullret från

RoRo-rampen kan dämpas genom begränsning av hastighet, elastisk gummibeklädnad ovanpå rampen och elastiska mellanlägg vid rampens anslutning till kaj. Domstolen delar hamnens uppfattning att dessa åtgärder bör kunna leda till sänkta bullernivåer. Vilka bullernivåer som är möjliga att nå med en skärm och övriga åtgärder bör kunna utredas under en provotid.

När det gäller buller från fartygens hjälpmotorer och ventilation har Naturvårdsverket anfört att hamnen inte har den rådighet som krävs för att vid behov vidta erforderliga åtgärder samt att det inte heller är möjligt att avskärma buller från fartygs skorstenar och ventilationsöppningar. Enligt Naturvårdsverket finns det därmed en risk för att det vid ett överskridande av begränsningsvärden saknas möjlighet att vidta åtgärder. Detta kan i sin tur leda till att närboende exponeras för alltför höga bullernivåer. Hamnen har anfört att man genom sin hamnordning och kommersiella avtal har möjlighet att ställa krav på fartyg som anlöper hamnen, t.ex. vad gäller användandet av landel.

För att verksamheten vid ett nytt RoRo-läge ska vara tillåtlig måste det redan nu vara utrett att verksamheten inte ger upphov till alltför höga bullernivåer för närboende. Vid huvudförhandlingen framgick att möjligheten att ansluta till landel skiljer sig mellan fartyg, och att de flesta fartyg som byggs idag kommer att ha den möjligheten. Emellertid framgick också att många av de fartyg som trafikerar hamnen byggdes på 90-talet och saknar möjlighet att ansluta till landel. Mot bakgrund av de negativa hälsoeffekter som för höga nivåer av buller kan ge upphov till, i synnerhet genom störd sömn, är det av särskild vikt att bullret från verksamheten hålls på så låga nivåer som möjligt nattetid. Av den anledningen anser domstolen att det finns skäl att föreskriva hamnens andrahandsförslag till villkor 13. Det innebär att bolaget ska tillhandahålla elanslutning vid det nya RoRo-läget och att RoRo-fartyg som anlöper vid det nya RoRo-läget med liggetid över två timmar och som är utrustade med landelsanslutning också ska anslutas till landel. Om ett RoRo-fartyg inte kan anslutas till landel får det inte förtöjas vid det nya RoRo-läget nattetid (kl. 22-06). Undantag får endast ske vid potentiella

säkerhetsrisker, olyckstillbud eller liknande förhållanden och tillsynsmyndigheten ska i sådant fall underrättas. Detta anslutningskrav ska regleras i Hamnordningen.

Med ett slutligt villkor om uppförande av bullerskärm samt ett slutligt villkor om elanslutning, anser domstolen att tillstånd kan lämnas till ett nytt RoRo-läge.

Domstolen har i sin bedömning tagit hänsyn till att det finns en risk att verksamheten, även med vidtagande av möjliga åtgärder, inte kommer att nå ner till de riktvärden som Naturvårdsverket föreskrivit. Men domstolen bedömer att det är möjligt för hamnen att med vidtagande av skyddsåtgärder kunna innehålla de slutliga villkor och den provisoriska föreskriften som nu föreskrivs samt, att efter en provotid, även kunna nå ner till lägre bullernivåer utomhus. Domstolen har i sin bedömning också vägt in betydelsen av ökad sjötransport som framhållits av många remissmyndigheter, däribland Naturvårdsverket och länsstyrelsen.

Utformningen av slutliga villkor, utredningsvillkoret och provotidsföreskriften

När det gäller utformningen av det slutliga villkoret för inomhusbuller är hamnen och myndigheterna i princip överens. Detta dock med undantag för den sista meningen i hamnens förslag som Naturvårdsverket anser ska tas bort. Domstolen anser dock att det är rimligt att villkoret ska anses uppfyllt mot en enskild om denne avstår från bullerdämpande åtgärder. Däremot ska en sådan friskrivning inte kunna gälla mot en ny fastighetsägare. Det kan också noteras att villkoret endast ska anses uppfyllt mot en enskild så länge som denne avstår från åtgärder. En fastighetsägare kan därmed ändra uppfattning i frågan och det ankommer då på hamnen att vidta åtgärder. Domstolen anser därmed att villkoret kan utformas i enlighet med bolagets förslag. Även det slutliga villkoret för utomhusbuller under arbetstiden kan föreskrivas i enlighet med vad hamnen har föreslagit.

Hamnen, Naturvårdsverket och länsstyrelsen är överens om att utomhusbullret bör utredas under en provotid. Naturvårdsverket har accepterat bolagets förslag till utredningsvillkor. Länsstyrelsen har lämnat ett alternativt förslag bl.a. innebärande att hamnen ska utreda om den ansökta verksamheten kan uppfylla Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) avseende

lågfrekvent buller. Som domstolen anfört anser domstolen att bolagets föreslag till slutligt villkor för buller inomhus ska föreskrivas. Detta villkor omfattar Folkhälsomyndighetens riktvärden. Mot denna bakgrund behövs inte frågan utredas under en prøvotid.

Länsstyrelsen har också föreslagit att bolaget under prøvotiden ska utreda uppkomsten av momentana ljud och hörbara toner för de olika momenten i den ansökta verksamheten och åtgärder för att motverka detta.

Domstolen delar länsstyrelsens uppfattning att det är av stor vikt att momentana ljudnivåer utreds. Detta särskilt med tanke på att den utökade skrothanteringen typiskt sett kan ge upphov till höga momentana ljudnivåer. Som det föreslagna utredningsvillkoret är utformat ska dock hamnen utreda förutsättningarna att kunna innehålla riktvärdena i Naturvårdsverkets vägledning för industri- och verksamhetsbuller (Naturvårdsverkets rapport 6538). Denna vägledning innehåller även riktvärden för momentant buller (dvs. ett riktvärde om att maximala ljudnivåer över 55 dBA inte bör förkomma nattetid). Eftersom en utredning av momentana ljudnivåer omfattas av det av bolaget föreslagna utredningsvillkoret, anser domstolen att detta inte behöver anges ytterligare. Länsstyrelsen har även angett att hörbara toner för olika moment i den ansökta verksamheten ska utredas. Enligt domstolen är dock det av bolaget föreslagna utredningsvillkoret tillräckligt.

Domstolen kan dock notera att den föreslagna punkten (ii) i utredningsvillkoret inte innehåller några bullernivåer för övrig tid. Domstolen anser att bolagets utredning också bör omfatta förutsättningarna att innehålla 50 dB(A) övrig tid, dvs. helger.

När det gäller den provisoriska föreskrift som ska gälla under prøvotiden överensstämmer Naturvårdsverkets förslag med vad hamnen föreslagit. Länsstyrelsen anser däremot att lägre ljudnivåer ska föreskrivas provisoriskt. Mark- och miljödomstolen konstaterar att de nivåer länsstyrelsen har förordat är samma nivåer som gäller enligt verksamhetens befintliga bullervillkor. Av bullerutredningen framgår att hamnen idag har vissa svårigheter att innehålla befintliga bullervillkor,

särskilt nattetid. Mot den bakgrunden anser domstolen att det vare sig är rimligt eller ändamålsenligt att föreskriva att dagens nivåer ska innehållas. I stället får de nivåer som hamnen har föreslagit anses godtagbara under prøvotiden.

Muddring, grumlande arbeten m.m. (hamnens villkorsförslag 16-17 - domslutets villkor 18-20)

Hamnens föreslagna villkor 16 avser tidpunkten för utförande av grumlande arbeten i form av muddring och dumpning. Hamnen har vid huvudförhandlingen anfört att tiden inom vilken arbetena får utföras inte bör sättas alltför kort då det behövs en viss flexibilitet. Om en något längre period för muddringsarbeten tillåts finns det enligt hamnen också större förutsättningar för att all muddring kan utföras under en säsong. Detta är positivt både för miljön och för hamnen.

Länsstyrelsen ansåg inledningsvis att perioden då muddring och dumpning inte får ske skulle utsträckas till den 30 september, men myndigheten har i samband med huvudförhandlingen accepterat hamnens förslag. Domstolen delar hamnens och länsstyrelsens uppfattning att det bör eftersträvas att muddringsarbetena utförs samlat under en säsong. Mot den bakgrunden anser domstolen att hamnens villkor kan accepteras.

Länsstyrelsen har framfört att begreppen ”förorenade massor” och ”mindre förorenade massor” i hamnens föreslagna villkor 17, 19 och 21 ska definieras och att det ska framgå vad begreppen innebär i form av föroreningshalt.

Hamnen har motsatt sig länsstyrelsens förslag och anfört att massorna har förklassificerats och att det av inlämnade kartor framgår vilka massor som är förorenade respektive mindre förorenade.

Av utredningen i målet framgår att muddermassorna delats in i två klasser efter föroreningsgrad. Vid bedömningen har hamnen i enlighet med praxis beskrivit föroreningsnivåerna i sedimenten genom en jämförelse med Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav (1999) som uppdaterats av SGU (2017).

Bedömningsgrunderna är baserade på en indelning utifrån förekommande halter i ytsediment. Det finns fem klasser från 1 (mycket låg) till 5 (mycket hög). Hamnen har bedömt att massor som uppvisar föroreningsgrad motsvarande klass 1-4 är mindre förorenade och kan dumpas utan att medföra en olägenhet. Dessa massor utgörs huvudsakligen av äldre s.k. gråleror som till stor del har föroreningsklass 1-2 men i vissa fall klass 3 eller 4. Massor i klass 5 uppvisar enligt hamnen tydliga tecken på tillförda föroreningar och bör av miljöskäl inte dumpas. Dessa massor klassificeras som förorenade. Utifrån provtagningar av sedimenten har hamnen delat in de områden som ska muddras i förorenade områden och mindre förorenade områden. I de förorenade områdena har föroreningshalter motsvarande klass 5 inte påträffats på ett djup ner till mer än 45 cm, varför massor som muddras på ett djup om 50 cm eller mer också bedömts som mindre förorenade.

Som domstolen uppfattat länsstyrelsens inställning i samband med huvudförhandlingen godtar länsstyrelsen hamnens klassificering av massorna, dvs. att massor i föroreningsklass 1-4 ska anses som mindre förorenade, medan massor i klass 5 ska anses som förorenade. Bolagets sedimentprovtagning har inte heller ifrågasatts.

Domstolen anser att det underlag som ligger till grund för bolagets förklassificering av sedimenten inom muddringsområdet kan godtas. Även indelningen i förorenade och mindre förorenade massor kan godtas. Detta innebär att den kartbilaga som hamnen har tagit fram och som biläggs denna dom utgör en definition av vilka massor som är förorenade respektive mindre förorenade. Då inga ytterligare undersökningar avses att vidtas saknas behov av ytterligare definitioner. Det saknas därmed anledning att ändra hamnens föreslagna villkor på det sätt som länsstyrelsen har föreslagit.

När det gäller hamnens föreslagna villkor 17 har länsstyrelsen yrkat att kontrollen av suspenderat material endast ska göras med direktregistrerande turbiditetsmätning och inte alternativt genom stickprov på det sätt som hamnen har föreslagit. Enligt länsstyrelsen är stickprov inte tillförlitligt och kan inte ses som bästa möjliga teknik.

Hamnen har uppgett att avsikten är att direktregistrerade instrument ska användas i första hand, men att det ska finnas möjlighet att i stället använda stickprov vid behov, t.ex. om tekniska problem skulle uppstå vid kontrollen. Vidare har hamnen uppgett att stickprov kan behövas för att kalibrera resultaten från direktregistreringen.

Mot bakgrund av vad hamnen har anfört, och då domstolen uppfattar det som att hamnen åtar sig att i första hand använda sig av direktregistrerade instrument, kan den av hamnen föreslagna lydelsen godtas.

Sprängning (hamnens villkorsförslag 18 - domslutets villkor 21)

Inga invändningar har kommit mot hamnens villkorsförslag om att använda akustiska metoder för att skrämna bort fisk och säl från de områden där sprängning ska utföras. Domstolen anser att föreslaget villkor kan föreskrivas.

Användningen av massor (hamnens villkorsförslag 19-21 - domslutets villkor 22-25)

Även i denna del har länsstyrelsen framfört synpunkten att begreppen ”förorenade massor” respektive ”mindre förorenade massor” ska definieras. Som domstolen redogjort för tidigare, anser domstolen att denna definition redan skett genom utförd förklassificering samt markering på den karta som bilagts domen, bilaga 2. Eftersom någon ytterligare provtagning av massorna inte är avsedd att ske, finns inte heller något behov av definitioner på det sätt som länsstyrelsen yrkat.

Länsstyrelsen har yrkat på ett nytt villkor innebärande att massor som behandlas med s/s-metoden ska dimensioneras för att ett år efter avslutad utfyllnad uppnå en vattenpermeabilitet om 1×10^{-8} m/s. Hamnen har motsatt sig länsstyrelsens förslag. Enligt hamnen visar erfarenhet från andra projekt med s/s-metoden att stabiliserade massor får en låg hydraulisk konduktivitet, normalt 10^{-8} till 10^{-9} m/s. Hamnen har anfört att då genomförda tester visat på låg lakbarhet av föroreningar i sedimentet som blandats med bindemedel, är ytterligare begränsningar av hydraulisk konduktivitet inte miljömässigt motiverad. Hamnen har åtagit sig att utföra

vattenverksamheten i enlighet med vad hamnen beskrivit och mot denna bakgrund skulle ett särskilt villkor i denna del inte tillföra något. Det framgår av det underlag som hamnen gett in i målet att målsättningen är att permeabiliteten på de stabiliserade massorna ska vara 10^{-8} m/s med skjuvhållfasthet 70 kPa.

Hamnen och länsstyrelsen synes vara överens om den permeabilitet som ska uppnås och också att det finns möjlighet att nå 10^{-8} m/s. Domstolen anser att det är lämpligt att detta också framgår i ett villkor för verksamheten.

Kontrollprogram (hamnens villkorsförslag 14 och 23 - domslutets villkor 16 och 27)

Hamnen har lämnat förslag till två villkor avseende kontrollprogram, ett avseende hamnverksamheten och ett avseende vattenverksamheten. Villkoret avseende vattenverksamhet har utformats efter synpunkter från länsstyrelsen.

Domstolen anser att vad hamnen har föreslagit kan föreskrivas.

Avveckling och efterbehandling (hamnens villkorsförslag 15 - domslutets villkor 17)

Enligt av hamnen föreslaget villkor ska hamnen i god tid före nedläggning av hela eller delar av verksamheten ge in en avvecklingsplan till tillsynsmyndigheten. Planen ska bl.a. innehålla uppgifter om planerat omhändertagande av kemiska produkter och farligt avfall inom området samt genomförande av arbete med sanering av mark och byggnader.

Inga synpunkter har kommit in på föreslaget villkor och domstolen anser att det kan föreskrivas.

Slutligt villkor (hamnens villkorsförslag 24 - domslutets villkor 28)

Hamnen har efter yrkande från länsstyrelsen accepterat ett villkor avseende krav på anmälan till tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk och när verksamheten helt, eller delvis, upphör.

Domstolen har inget att invända mot vad som föreslagits.

Delegation

Domstolen anser att de frågor som delegeras till tillsynsmyndigheten ska samlas under en egen rubrik ”Delegation”. Detta så att det blir tydligt vilka frågor som domstolen har delegerat till tillsynsmyndigheten.

Igångsättningstid och arbetstid

Några invändningar mot den arbetstid och igångsättningstid som hamnen har föreslagit, har inte förts fram. Föreslagna tider överensstämmer med vad som brukar föreskrivas. Igångsättningstiden måste i detta fall sättas längre än arbetstiden, då arbetena i vatten måste vara utförda innan den tillkommande miljöfarliga verksamheten vid det nya RoRo-läget kan sättas igång.

Arbetstiden ska därmed bestämmas till åtta år och igångsättningstiden till tio år.

Båda tiderna räknas från det att denna dom får laga kraft.

Oförutsedd skada

Bolaget har yrkat att tiden för anmälan av oförutsedd skada ska bestämmas till fem år vilket är en relativt kort tid. Ingen remissmyndighet har dock invänt mot den föreslagna tiden. Med hänsyn till karaktären på de arbeten i vatten som tillståndet avser, bedömer dock domstolen att en föreslagna tiden är tillräcklig.

Prövningsavgift

Storleken på prövningsavgiften har inte ifrågasatts. Några skäl för att minska eller efterskänka avgiften har inte framkommit. Avgiften för prövning av denna ansökan ska därför bestämmas till 400 000 kr. Avgiften är betald.

Rättegångskostnader

Enligt 25 kap. 2 § första stycket miljöbalken svarar i ansökningsmål om vattenverksamhet sökanden för sina egna och motpartens kostnader i mark- och miljödomstolen. Ersättning för rättegångskostnad ska motsvara kostnaden för

rättegångens förberedande och talans utförande jämte arvode till eventuellt ombud om kostnaden skäligen varit påkallad för tillvaratagande av partens rätt (18 kap. 8 § rättegångsbalken).

I målet har länsstyrelsen yrkat för ersättning för rättegångskostnader med 84 000 kr, allt avseende arbete. Hamnen har medgett yrkat belopp och ersättning ska därmed utgå i enlighet med vad länsstyrelsen har yrkat.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 18 mars 2022.

Malin Wik

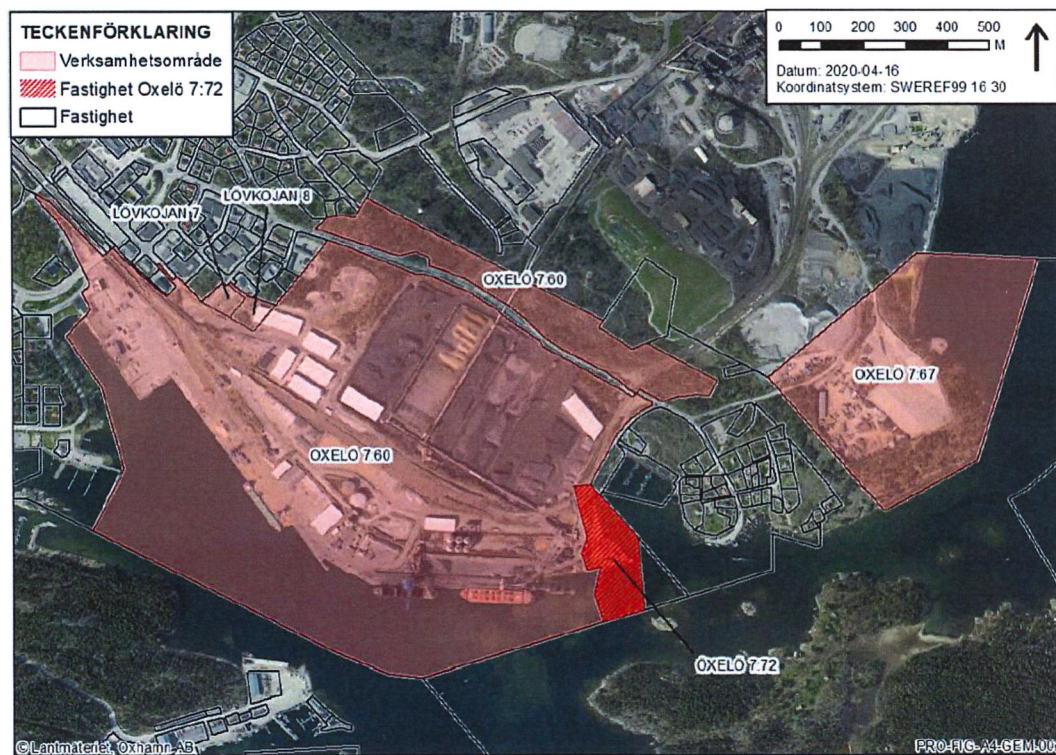
Anders Söderström

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Malin Wik, ordförande, och tekniska rådet Anders Söderström samt de särskilda ledamöterna Ingegerd Michel och Dan Björklund.

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 4

INKOM: 2021-04-20
MÅLNR: M 8339-20
AKTBIL: 13

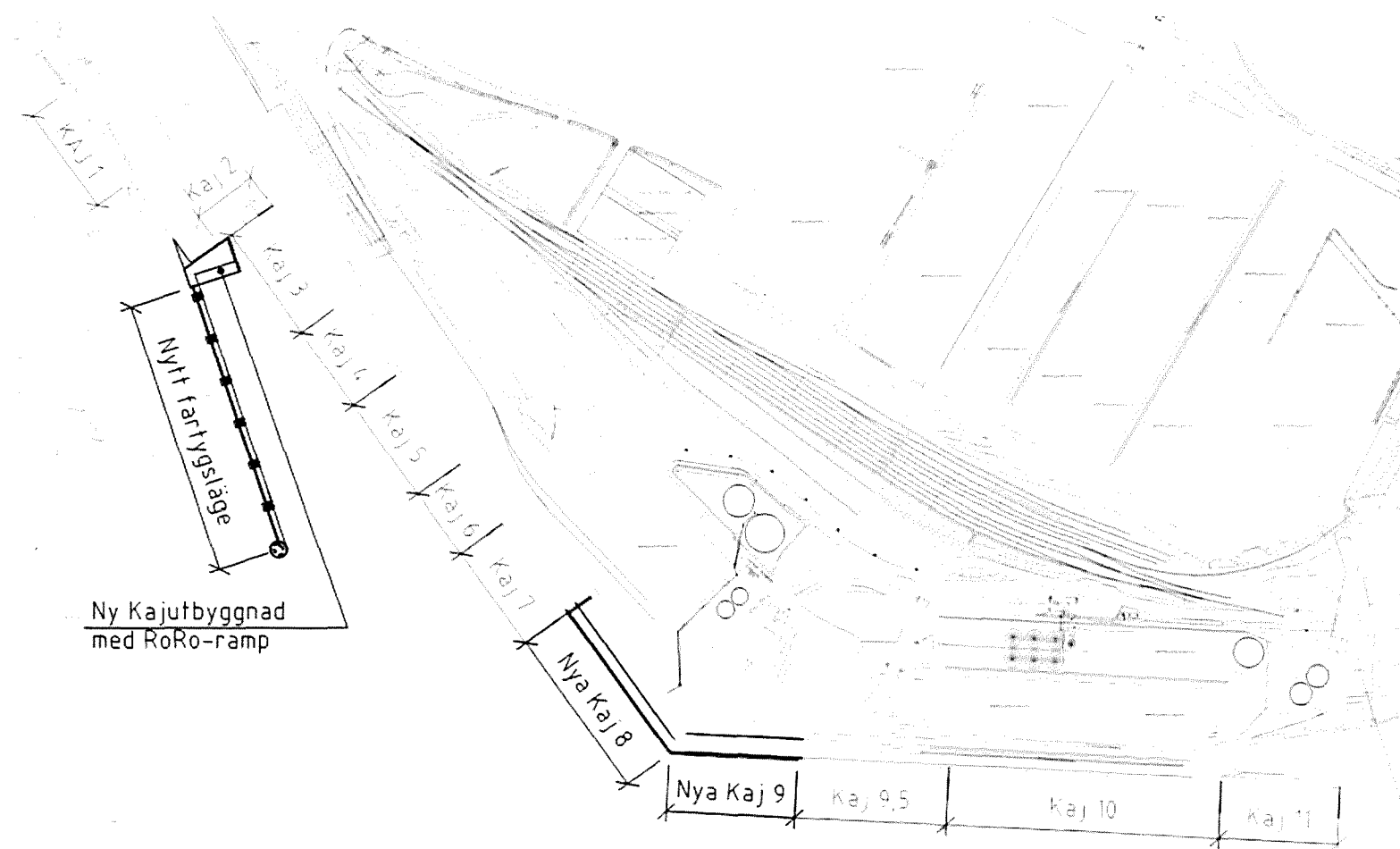
Bilaga K.1 – Hänvisat kartmaterial i ansökan



Figur 1. Översigtskarta som visar sökt verksamhetsområde.



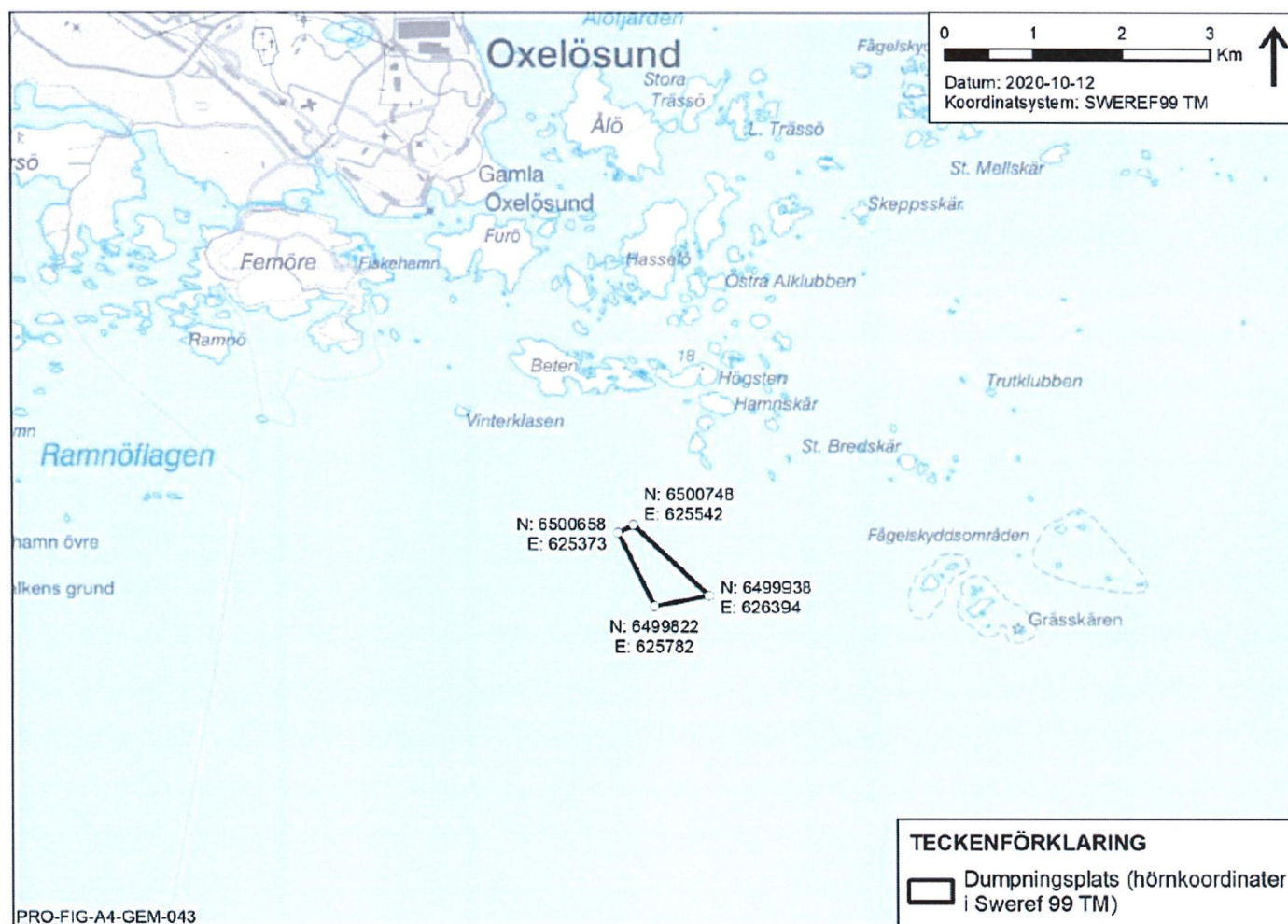
Figur 2. Områden med förorenade massor markerade i rött samt områden med mindre förorenade massor markerade i grönt.



Figur 3. Lokaliseringen av ny kajyta framför befintlig kaj 8 och 9 samt av nytt roll on/roll off-läge (RoRo) och därtill hörande anläggningar inklusive utfyllnad mellan befintlig kaj 1 och 2 samt ett fartygsläge.



Figur 4. Karta som visar områden i vatten där muddermassor och sprängstensmassor ska användas (inklusive lokalisering av erosionsskydd).



Figur 5. Område för dumpning söder om ön Beten.

OXELÖSUNDS HAMN

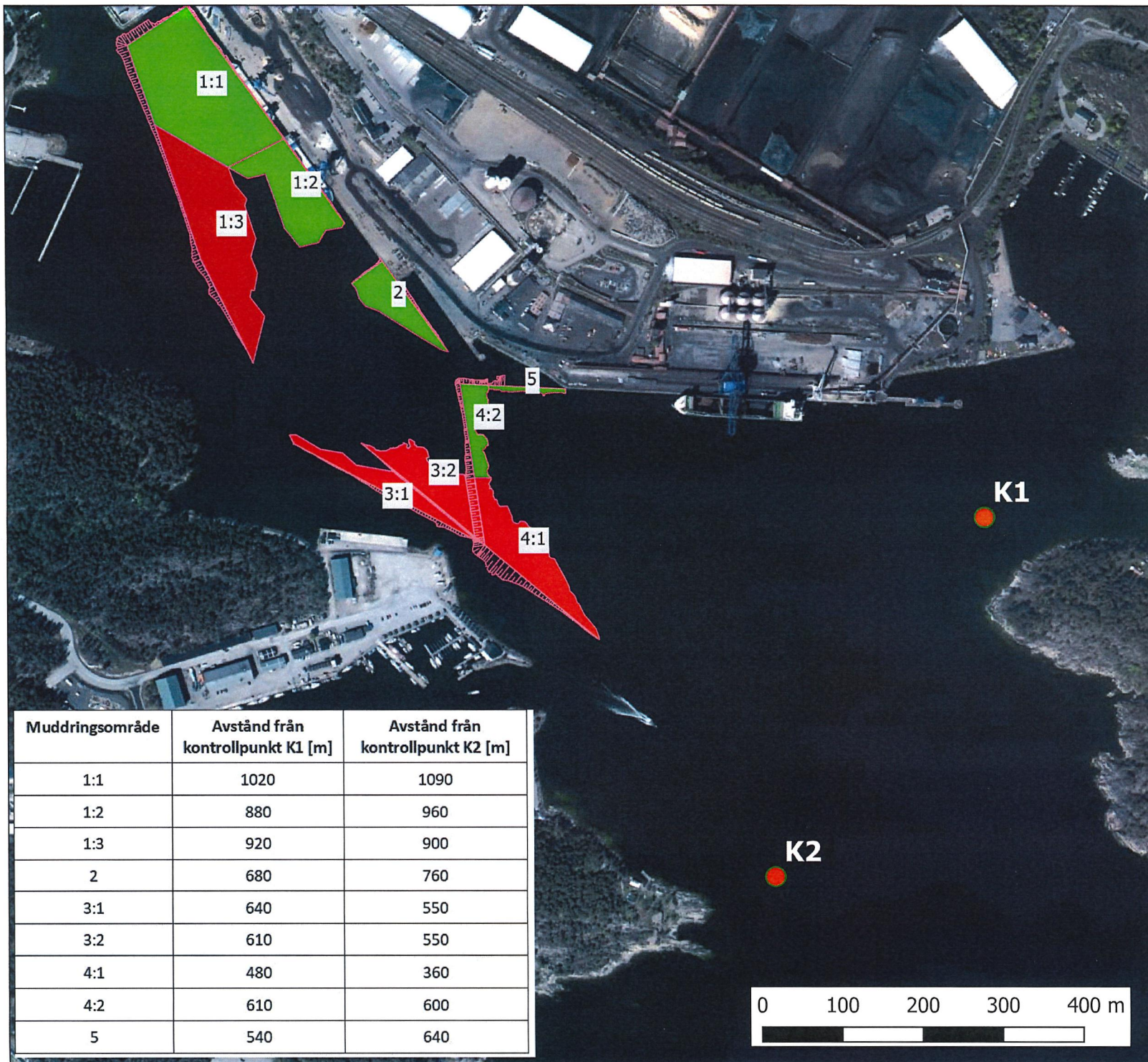
Muddringsområden och kontrollpunkter för grumling

Datum: 2021-12-06
 Koordinatsystem SWEREF99
 16 30

NÄRINGSRÄTT
 Avdelning 4
 INKOM: 2021-12-16
 MÅLNR: M 8339-20
 AKTBIL: 122

J. Sternbeck, Niras

- Kontrollpunkter för grumling
- Muddringsområde mindre förorenade sediment
- Muddringsområde förorenade sediment i 0-50 cm



Muddringsområde	Avstånd från kontrollpunkt K1 [m]	Avstånd från kontrollpunkt K2 [m]
1:1	1020	1090
1:2	880	960
1:3	920	900
2	680	760
3:1	640	550
3:2	610	550
4:1	480	360
4:2	610	600
5	540	640



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och

miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se