

## Beslut i fråga om miljöpåverkan från ändring av verksamhet vid Norviks Hamn på fastigheten Kalvö 1:25 i Nynäshamns kommun

### Beslut

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutar enligt 6 kap. 26 § miljöbalken att den planerade ändrade verksamheten på fastigheten Kalvö 1:25 i Nynäshamns kommun kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### Länsstyrelsens bedömning

Följande omständigheter talar enligt Länsstyrelsen för att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planerad ändring innebär ett större antal inkommande fartyg och även en annan typ av fartygstrafik till och från hamnen med en förändrad riskbild både inom det egna hamnområdet men även för närliggande verksamheter och deras fartygs- trafik.

Ändringen innebär även förändringar i flödet och en annan typ av landtrafik till och från hamnen.

Utbyggnaden av kajer innebär även att ändringen omfattas av vattenverksamhet med bland annat risk för grumling som kan påverka närliggande verksamhet och vattenmiljön.

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att den planerade ändringen av verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

### Avgränsningssamråd

Ett avgränsningssamråd ska genomföras med Länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten eller åtgärden samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten eller åtgärden, enligt 6 kap. 30 §.

Ni ska se till att de som ingår i samrådsretsen, men som inte tidigare har fått ett samrådsunderlag, får ta del av underlaget samt ges möjlighet till yttrande.

Länsstyrelsen konstaterar att ett undersökningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen, Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (tillsynsmyndigheten), Nynäshamns kommun och med Nynas AB.

Länsstyrelsen bedömer att inom ramen för avgränsningssamrådet bör samrådet omfatta följande myndigheter; Sjöfartsverket, Trafikverket, Naturvårdsverket, Hav- och vattenmyndigheten samt Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap. Samrådet bör även inkludera den allmänhet som kan antas bli berörda

Datum  
2020-11-16

Beteckning  
551-23250-2020  
Anl.nr. 0192-126

av den ändrade verksamheten genom annonsering på lämpligt sätt i dags- och lokaltidning.

### ***Innehåll miljökonsekvensbeskrivningen***

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla de uppgifter samt ha den omfattning och detaljeringsgrad som framgår av 6 kap. 35-37 §§ miljöbalken vilka preciseras i 16-19 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Länsstyrelsen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen särskilt bör innehålla uppgifter om följande.

- Riskanalys av ökad och förändrad fartygstrafik inom hamnområdet och i närområdet med åtgärder som kan genomföras för att minska riskerna.
- Utredning och analys av den ändrade verksamhetens påverkan av landtrafiken till och från hamnanläggningen med risker och övriga konsekvenser samt åtgärder för att minska påverkan.
- Risker och konsekvenser av planerad vattenverksamhet med försiktighetsåtgärder och kontroller som planeras att genomföras i samband med arbeten i vatten.

### **Bakgrund**

Stockholm Hamn AB avser att ansöka om ändring av befintligt tillstånd enligt miljöbalken inom fastigheten Kalvö 1:25 i Nynäshamns kommun. Ändringen innebär att flytta del av den kombinerade gods- och passagerartrafiken från Nynäshamns hamn till Stockholm Norvik Hamn samt förbättra förutsättningarna för inlandssjöfart.

Sökt ändring av hamnverksamheten enligt 9 kap. miljöbalken innefattar rätt att årligen låta ca 350 000 - 500 000 passagerare passera hamnen. I samband med planerad omställning av transporter från Nynäshamn önskar hamnen göra anpassningar för att kunna ta emot dessa fartyg, vilket medför arbeten både på land och i vatten. Tillstånd söks även för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för de arbeten som utförs i vatten. I övrigt avses att fortsättningsvis bedriva verksamhet i enlighet med befintligt tillstånd.

Bolaget avser att inom ramen för en miljökonsekvensbeskrivning göra en ny riskbedömning avseende planerad passagerartrafik vid Norvik samt miljöeffekter av planerad vattenverksamhet.

Undersökningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen i Stockholms län, Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund, Nynäshamns kommun och Nynas AB.

En samrådsredogörelse av genomfört undersökningssamråd inkom den 27 oktober 2020.

### **Övriga upplysningar**

Detta beslut kan inte överklagas.

Datum  
2020-11-16

Beteckning  
551-23250-2020  
Anl.nr. 0192-126

Enligt 15 § miljöbedömningsförordningen ska miljökonsekvensbeskrivningen tas fram med den sakkunskap som krävs i fråga om verksamhetens eller åtgärdens särskilda förutsättningar och förväntade miljöeffekter.

Om den planerade verksamheten eller åtgärden förändras i större omfattning under samrådsprocessen eller om det dröjer lång tid innan ansökningshandlingar inkommer kan det krävas ett nytt samråd.

Oberoende av att samråd har ägt rum med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, kan prövningsmyndigheten begära kompletteringar om den anser att beskrivningen inte uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken.

### **De som deltagit i beslutet**

Beslut har fattats av miljöskyddschef Lena Pettersson med miljöhandläggare Anders Wasell som föredragande. I den slutliga handläggningen har också miljöhandläggare Klas Jonsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

### ***Kopia till:***

Stockholm Hamn AB, [anne.wallinder@stockholmshamnar.se](mailto:anne.wallinder@stockholmshamnar.se),  
[karl.lagerlof@stockholmshamnar.se](mailto:karl.lagerlof@stockholmshamnar.se)  
Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, [ylva.rathsman@smohf.se](mailto:ylva.rathsman@smohf.se)  
Länsstyrelsen Stockholm, [jorgen.bengtsson@lansstyrelsen.se](mailto:jorgen.bengtsson@lansstyrelsen.se),  
[klas.jonsson@lansstyrelsen.se](mailto:klas.jonsson@lansstyrelsen.se), [victoria.forsberg@lansstyrelsen.se](mailto:victoria.forsberg@lansstyrelsen.se)

Till (via epost)

1. Länsstyrelsen Stockholm  
stockholm@lansstyrelsen.se
2. Nynäshamns kommun  
kontaktcenter@nynashamn.se
3. Södertörns miljö- och hälso-  
skyddsförbund  
miljokontoret@smohf.se

Stockholm den 18 februari 2020

## Undersökningssamråd enligt 6 kap. 24 § miljöbalken för ändringstillstånd vid Stockholm Norvik Hamn

---

På uppdrag av Stockholms Hamn AB får jag anföra följande.

### Orientering

Stockholms Hamn AB (bolaget) har tillstånd att vid Stockholm Norvik Hamn bedriva hamnverksamhet som medger hantering av gods om maximalt 8,5 miljoner ton per år. Hamnen är under byggnation och beräknas vara klar under 2020. Stockholm Norvik Hamn är huvudsakligen avsedd att fungera som container- och ro-ro-hamn.

Bolaget förutser en markant ökning i framtiden av såväl gods- som passagerartrafik i Östersjöregionen. Denna ökning beror bl.a. på ökad handel med de baltiska länderna samt ökat resande till dessa länder.

För att kunna möta denna volymtillväxt, avser bolaget att bl.a. flytta viss passagerartrafik (del av den kombinerade gods- och passagerartrafiken med s.k. Ro-pax-fartyg) från Nynäshamns Hamn över till Stockholm Norvik Hamn. Antalet passagerare som i framtiden kommer att passera hamnen beräknas till ca 350 000 – 500 000 per år.

För att underlätta förtöjning med olika fartyg har bolaget för avsikt att utföra anpassningar av kajlägen genom dykdalber alternativt viss mindre förlängning/ombyggnad av kajlägen.

Tillkommande passagerartrafik vid Stockholm Norvik Hamn samt planerad mindre vattenverksamhet bör, enligt bolagets uppfattning, kunna prövas inom ramen för ett ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 a § miljöbalken.

## **Planerade åtgärder**

Passagerare på Ro-pax-fartygen kommer med bil eller buss. Med hänsyn härtill planeras i nuläget inte för en passagerarterminal vid Stockholm Norvik Hamn. Inte heller i övrigt är det aktuellt med några särskilda anpassningar för planerad passagerartrafik.

All vattenverksamhet sker inom vattenområde på bolagets fastighet Kalvö 1:25.

## **Miljöpåverkan m.m.**

Passagerartrafik med Ro-pax-fartyg vid Stockholm Norvik Hamn kommer inte att bidra till någon ökad miljöbelastning.

Trafikvolymerna som så kommer inte att öka till följd av själva överflyttningen. Då beräknade trafikvolymerna för olika transportslag har redovisats i såväl själva tillståndsmålet som i provotidsutredningen, får anses klarlagt vilka volymer det är fråga om, både nu och framdeles.

Planerad vattenverksamhet kommer att ge upphov till viss grumling som dock beräknas vara snabbt övergående. Visst ljud kan också förekomma i anläggningsskedet.

Någon skada på eller väsentlig olägenhet för motstående intressen till följd av planerade förändringar förutses inte.

Sammanfattningsvis anser bolaget att de planerade förändringarna kan prövas inom ramen för ett ändringstillstånd samt att förändringarna inte medför någon betydande miljöpåverkan. Bolaget avser dock att inom ramen för en MKB ta fram en förnyad riskbedömning med avseende på planerad passagerartrafik vid Stockholm Norvik Hamn.

---

Bolaget tar tacksamt emot synpunkter genom undertecknad på nu lämnat underlag. Om så önskas är bolaget tillgängligt för ett sammanträde för att närmare diskutera planerade åtgärder.

Med vänlig hälsning



Johan Norman/Advokat  
johan.norman@lmlaw.se  
Mobil: 0701-47 13 38

## **Förtydligande inskickat till Lst och SMOHF, komplettering Undersökningssamråd**

**Från:** Johan Norman <[johan.norman@lmlaw.se](mailto:johan.norman@lmlaw.se)>

**Skickat:** den 13 juli 2020 15:38

**Till:** Wasell Anders <[Anders.Wasell@lansstyrelsen.se](mailto:Anders.Wasell@lansstyrelsen.se)>

**Kopia:** [stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se) ([stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)) <[stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)>;

'Jörgen' <[jorgen.bengtsson@lansstyrelsen.se](mailto:jorgen.bengtsson@lansstyrelsen.se)>; 'Jonsson Klas' <[klas.jonsson@lansstyrelsen.se](mailto:klas.jonsson@lansstyrelsen.se)>;

'Knulst Johannes' <[johannes.knulst@lansstyrelsen.se](mailto:johannes.knulst@lansstyrelsen.se)>; 'ylva.rathsman@smohf.se'

<[ylva.rathsman@smohf.se](mailto:ylva.rathsman@smohf.se)>; Anne Wallinder <[anne.wallinder@stockholmshamn.se](mailto:anne.wallinder@stockholmshamn.se)>

**Ämne:** Norvik - Stockholms Hamn

Hej Anders,

All väl hoppas jag. Med anledning av våra tidigare diskussioner m.m. får jag anföra följande.

Bolaget delar Länsstyrelsens uppfattning att ett samrådsunderlag naturligtvis inte ska motsvara innehållet i en ansökan. Bolaget uppfattar att Länsstyrelsen främst önskar förtydligande av den planerade vattenverksamhetens omfattning och miljökonsekvenser, varpå nedanstående förtydligande lämnas.

Av samrådsunderlaget framgår att vattenverksamheten bedöms till del inrymmas i redan tillståndsgiven verksamhet (M 9616-14, M 2414-12, M 10319-09). Vilken ligger till grund till att Bolaget nyligen anlagt en 44 ha stor hamn omfattande ca 1 400 m kaj. Den tillståndsgivna verksamheten inbegriper även muddring av 900 000 m<sup>3</sup> muddermassor (ren glaciärra) och dispens till dumpning av dessa muddermassor vid Ekoknölen.

Av samrådsunderlaget framgår att huvuddelen av hamnplanen redan är byggd. Nu aktuell vattenverksamhet innebär inte någon omfattande ianspråktagande av yta mer än det som föranleds av själva kajstäckningen. Ytterligare ianspråktagen yta beräknas totalt omfatta ca 5 000 m<sup>2</sup>. Avsikten är att som vid tidigare utfyllnad nyttja de från platsen sedan tidigare lossgjorda rena bergmassorna. Arbetena innebär en inspontering och justering av befintliga slänter.

Viss muddring och sprängning krävs såväl i norra som i södra området. Sedimenten kring Norvikudden består av ren glaciärra. Mängden rena muddermassor beräknas till ca 45 000 m<sup>3</sup>, vilka planeras dumpas vid tidigare använd dumpningsplats Ekoknölen. Behov av sprängning bedöms kunna komma uppstå inom en yta av totalt ca 5 000 m<sup>2</sup>.

Avseende anläggande av Stockholm Norvik Hamn gjorde Mark- och miljööverdomstolen (M9616-14) ingen annan bedömning än att den sökta verksamheten med skyddsåtgärder klarar kravet på icke försämring och uppnåendet av miljökvalitetsnormerna i vattenförekomsten Mysingen och i Stockholms skärgårds södra kustvatten.

Den nu ansökta begränsade vattenverksamheten bedöms inte medföra andra eller ytterligare miljökonsekvenser än den i närtid utförda och betydligt mer omfattande vattenverksamheten har inneburit. Vattenverksamheten bedöms kunna innehålla samma villkor som den redan tillståndsgivna verksamheten. Samma försiktighetsåtgärder och kontroller kommer att vidtagas.

Det föranleder att Bolaget nu bedömer att vid motsvarande vidtagna försiktighetsåtgärder, villkor och kontroll någon skada på eller väsentlig olägenhet för motstående intressen till följd av planerade förändringar inte förutses.

Sammanfattningsvis anser således Bolaget att de planerade förändringarna kan prövas inom ramen för ett ändringstillstånd samt att förändringarna inte medför någon betydande miljöpåverkan.

Bolaget hoppas att Länsstyrelsen utifrån lämnad information kan fatta beslut om de planerade åtgärderna medför betydande miljöpåverkan eller ej, så att Bolaget kan fortsätta med framtagande av ansökan inklusive miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning. Givetvis ställer sig dock Bolaget positivt till om Länsstyrelsen finner behov av att vid möte förtydliga ytterligare.

Med vänliga hälsningar/With kind regards

**Johan Norman**  
Advokat/Partner

LINDSKOG  MALMSTRÖM

Tel: +46 8 599 29 000 • Fax: +46 8 599 29 001  
Dir: +46 8 599 29 036 • Mob: +46 701 47 13 38  
[E-mail: johan.norman@lmlaw.se](mailto:johan.norman@lmlaw.se)

**LINDSKOG MALMSTRÖM ADVOKATBYRÅ**  
P.O. Box 27707 • SE 115 91 Stockholm, Sweden  
Visitors: Norrmalmstorg 14  
[www.lmlaw.se](http://www.lmlaw.se) • [www.european-law-firm.com](http://www.european-law-firm.com)

European Law Firm®  
\*\*\*\*\*

Privileged/Confidential information may be contained in this mail and is intended only for the use of the addressee. You may not use, copy or deliver it to anyone else. If you receive this mail by mistake, please erase it and notify us immediately.



Samrådsunderlag

# Stockholm Norviks Hamn

---

Ändringstillstånd  
av hamnverksamhet

---

---

15. MAJ 2020



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och målsättning	2
1.3	Ansökans omfattning	2
<b>2</b>	<b>MKB-processen</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Verksamhetsbeskrivning</b>	<b>3</b>
3.1	Befintlig verksamhet	3
3.2	Förändrad hamnverksamhet	4
3.3	Planerad vattenverksamhet	5
3.3.1	Förlängning av kaj 7 samt inspontning av norra slänten	5
3.3.2	Utbyggnad av kaj 1-2 samt inspontning av södra slänten	6
<b>4</b>	<b>Miljökonsekvenser</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Samlad bedömning</b>	<b>7</b>

Samrådsunderlag

Utarbetat av Tomas Hjorth  
Telefon +46 8 545 533 05  
Mail [Tomas.Hjorth@niras.se](mailto:Tomas.Hjorth@niras.se)

# 1 Inledning

Under 2020 öppnar Stockholms Hamn (Bolaget) en ny hamn i Nynäshamn, Stockholm Norvik Hamn. Nu aktuellt underlag utgör komplettering av det samrådsunderlag som tidigare skickats ut avseende ändring av hamnverksamhet och vattenverksamhet vid Stockholm Norvik Hamn.

## 1.1 Bakgrund

Sjöfarten är viktig för Sverige. Nio av tio varor som ska till Sverige transporteras till sjöss och storleken på både container- och rorofartyg ökar av såväl ekonomiska som miljömässiga skäl. Med en sådan tillväxt behövs långsiktiga satsningar på en väl fungerande och hållbar infrastruktur. Målet är att huvuddelen av det gods som ska till Stockholmsregionen ska komma via sjötransporter så nära konsumenterna som möjligt med samtidigt beaktande av marknadens förutsättningar för transporter.

Genom öppnande av Stockholm Norvik Hamn under 2020 tryggar bolaget varuförsörjningen till Stockholms- och Mälardalsregionen. Regionen är en av Europas snabbast växande huvudstadsregioner och Sveriges i särklass största konsumtionsområde. Regeringen uppmärksammar i sin nationella godsstrategi att inrikes sjöfart och närsjöfarten har potential att avlasta väginfrastrukturen, minska andelen kortväga lastbilstransporter och därmed minska trängseln på vägarna samt minska transporternas klimatpåverkan.

*Inlandssjöfart* är trafik på kanaler, floder och insjöar och kallas gemensamt för inre vattenvägar. Inom EU räknas det som det femte trafikslaget (de övriga är väg, tåg, sjöfart och flyg) och styrs av EUs-regelverk som är helt skilt från den oceangående sjöfartens regelverk. Jämfört med många andra länder har Sverige en underutvecklad inlandssjöfart. I Europa finns ett utbyggt och inarbetat system för inlandssjöfart med totalt cirka 40 000 kilometer trängselfria vattenvägar på floder, sjöar och kanaler. I exempelvis Rotterdam och Paris finns välfungerande citydistribution via städernas vattenvägar.

I dag utgör sjöfarten en marginell andel av inrikes godstransporter. Bolaget ställer sig positivt till ökad inrikes sjöfart mellan olika svenska hamnar, där bland annat Gotlandstrafiken är ett gott exempel. Bolaget ser även att pråmtrafik har en framtida potential i anknötning till Stockholm Norvik Hamn. En kompletterande pråmtrafiklogistik och en etablering av pråmtrafik i regionlogistiken skulle leda till större flexibilitet och samtidigt vara skonsammare för miljön.

Bolaget ser att en utvecklad sjöfart på de inre vattenvägarna (IVV) är rätt vägval för mer miljövänliga transporter och för att klara den överflyttning av gods från land till sjö som regeringen beslutat om.

Hamnverksamheten behöver fortlöpande förändras för att säkerställa goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning. Östeuropas modernisering och snabba ekonomiska tillväxt har redan påverkat bolaget genom nya färje- och roroförbindelser för Östersjötransporter samt tätare trafik. Varu- och passagerartrafiken till hamnar på andra sidan Östersjön förväntas fortsätta att växa snabbt under de närmaste 20–30 åren.

En förändring som för närvarande sker och som bolaget har behov av att ge möjlighet till är att rorofartygen som tidigare i första hand var avsedd för lastbilar, nu anpassas till att i högre omfattning inrikta sig även mot passagerare, sk. ropaxfartyg.

## 1.2 Syfte och målsättning

Bolaget har till uppgift att tillhandahålla hamnlägen och hamntjänster för Stockholmsregionens behov. Utbyggnaden av Stockholm Norvik Hamn syftar till att trygga varuförsörjningen till Stockholmsregionen genom att möta marknadens behov av transporter, växande volymer och förändrade transportmönster samt med allt större fartyg.

Norvik ligger centralt i Östersjöregionen som är Europas mest expansiva tillväxtområde. Med idealiska djupförhållanden och läge nära befintlig farled och öppet hav kan hamnen utnyttjas av de fartygsstorlekar som den framtida marknaden förväntas efterfråga.

Hamnens läge nära Sveriges största marknad, Stockholm/Mälardalen, gör att landtransporter från hamnar på längre avstånd från denna marknad undviks, vilket leder till minskad miljöpåverkan.

Sjöfarten är mer energi- och klimateffektiv än andra transportslag och Stockholm Norvik Hamn följer EU:s ambitioner att öka andelen sjötransporter sett till mängden transporterat gods. Därför ser bolaget även positivt på en utökad inrikes sjöfart mellan olika svenska hamnar.

Bolaget ser vidare att kombinationen av en utvecklad inlandssjöfart på de inre vattenvägarna med Stockholm Norvik Hamn som nod, skulle svara upp bra mot de framtida klimatmålen och transportbehoven i regionen samt de strategier som alldeles säkerligen kommer att läggas fram inom ramen för "The European Green Deal".

Bolagets målsättning är att utifrån pågående utveckling göra nödvändiga anpassningar av sitt utbud av hamntjänster och hamnlägen så att de motsvarar nuvarande och framtida kunders förväntningar och önskemål.

## 1.3 Ansökans omfattning

Ansökan avser förändrad drift av hamnverksamhet samt anpassning av hamnanläggning vid Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamns Kommun. Sökt ändring av hamnverksamheten enligt 9 kap. miljöbalken innefattar rätt att årligen låta ca 350 000 - 500 000 passagerare passera hamnen samt möjliggöra för IVV-trafik.

Anpassningen av hamnen medför arbeten både på land och i vatten. Tillstånd söks för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för de arbeten som utförs i vatten. För att underlätta förtöjning med olika fartyg har bolaget för avsikt att utföra anpassningar av kajlägen genom dykdalber alternativt viss mindre förlängning/ombyggnad av kajlägen. All vattenverksamhet sker inom vattenområde på bolagets fastighet Kalvö 1:25. Verksamheten kan komma omfatta muddring, sprängning, utfyllnader, anläggande av kajer.

Om så krävs kommer även dispens enligt 15 kap. miljöbalken sökas för dumpning av muddermassor på dumpningsplats Ekoknölen i havet. Dumpningsplats Ekoknölen är samma dumpningsplats som använts vid tidigare lämnad dispens, avseende 900 000 m<sup>3</sup> muddermassor.

Tillkommande passagerartrafik vid Stockholm Norvik Hamn samt planerad mindre vattenverksamhet bör, enligt bolagets uppfattning, kunna prövas inom ramen för ett ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 a § miljöbalken.

## 2 MKB-processen

Undersökningssamråd enligt 6 kap. 24 § miljöbalken har 2020-02-18 skriftligen hållits med Länsstyrelsen, Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF) samt Nynäshamns Kommun. Vid samrådsmöte 2020-03-10 med Länsstyrelsen och SMOHF framkom att de önskade nu aktuellt kompletterande underlag. Nynäshamns kommun, enligt beslut 2020-03-19, ställer sig positiva till en flytt av passagerartrafik från Nynäshamns Hamn till Norvik.

Samrådsretsens avgränsning bestäms utifrån vägledning av Länsstyrelsens och SMOHF:s yttranden.

Efter det att Länsstyrelsen har fattat beslut om de planerade åtgärderna medför betydande miljöpåverkan eller ej, fortsätter framtagande av ansökan inklusive miljökonsekvensbeskrivning och teknisk beskrivning.

## 3 Verksamhetsbeskrivning

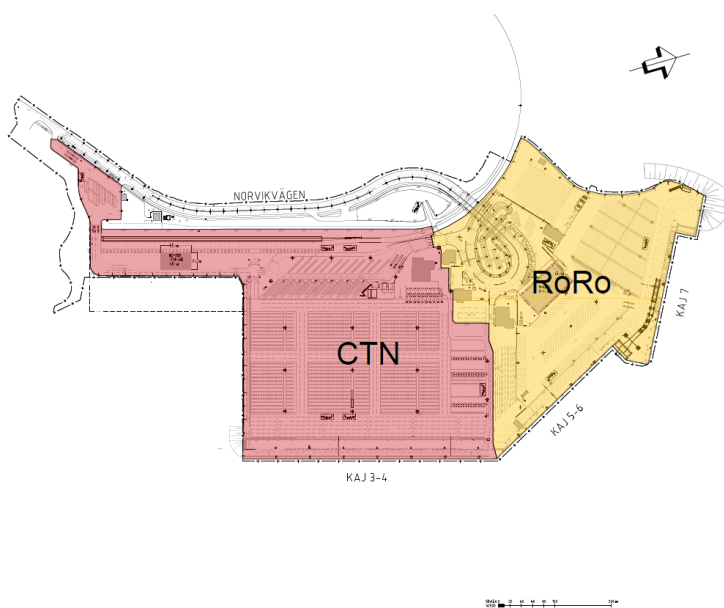
### 3.1 Befintlig verksamhet

I februari 2007 ansökte bolaget om tillstånd enligt miljöbalken att bygga och bedriva hamnverksamhet vid Norvikudden. Efter olika överklaganden har tillståndet beviljats och den 16 september 2016 var den officiella byggstarten för hamnen.

Bolaget har tillstånd att vid Stockholm Norvik Hamn bedriva hamnverksamhet som medger hantering av gods om maximalt 8,5 miljoner ton per år. Hamnen är under byggnation och öppnar som ovan nämnt under 2020.

*Nollalternativet* innebär att Stockholm Norvik Hamn huvudsakligen kommer fungera som container- och rorohamn. Norviks hamn ska ta emot roro- respektive containerfartyg. Hamnverksamheten består huvudsakligen av lastning och lossning av fartyg, samt drift och underhåll av Hamnens anläggningar, utrustning och maskiner.

Hamnens avgränsning framgår av Figur 1. Hamnområdet är uppdelat i två delar, en del för containertrafik och en för roro- trafik, total yta är ca 360 000 m<sup>2</sup>. Containerhamnen (CTN) har Hutchinson Ports Sweden AB som containeroperatör. Roro- hamnen drivs av Stockholms Hamn.



Figur 1 Hamnens avgränsning; container- respektive roro- verksamhet.

Av ansökan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som lämnades in till dåvarande miljödomstolen 2007 framgick att flödet genom terminalen kan delas upp i fyra delar: trailrar, lastbilar, personbilar och järnvägsvagnar. Lastbilar och personbilar är fordon som ledsagas av förare (och har eventuellt passagerare) medan trailerenheterna lämnas och hämtas i terminalen av dragbilar.

### 3.2 Förändrad hamnverksamhet

Bolaget förutser en markant ökning i framtiden av såväl gods- som passagerartrafik i Östersjöregionen. Denna ökning beror bl.a. på ökad handel med de baltiska länderna samt ökat resande till dessa länder. För att kunna möta denna volymtillväxt, avser bolaget att bl.a. flytta viss passagerartrafik (del av den kombinerade gods- och passagerartrafiken med s.k. ropaxfartyg) från Nynäshamns Hamn över till Stockholm Norvik Hamn. Antalet passagerare som i framtiden kommer att passera hamnen beräknas till ca 350 000 – 500 000 per år.

Passagerare på ropaxfartygen kommer med bil eller buss. Med hänsyn härtill planeras i nuläget inte för en passagerarterminal vid Stockholm Norvik Hamn. Inte heller i övrigt bedöms det vara aktuellt med några särskilda anpassningar för planerad passagerartrafik.

Behovet av kapacitet ökar rejält när både container- och roro-terminalen är igång i Stockholm Norvik Hamn. Det finns därför ett stort behov av fler än en lösning i den direkta närregionen. Det vill säga Stockholm Norvik Hamn behöver ha lösningar för att ansluta till väg, järnväg och sjövägen.

Hela 45 procent av all Sveriges konsumtion sker i Stockholm-/Mälardalsregionen. Alla transporter kommer omöjligt att gå via inlandssjöfart då mycket gods har målpunkt inom samma kommun. En utvecklad sjöfart på de inre vattenvägarna (IVV) bidrar till den överflyttning av gods från land till sjö som regeringen beslutat om.

Inlandssjöfart är – som ovan nämnts - trafik på kanaler, floder och insjöar som gemensamt kallas för inre vattenvägar (IVV). Stockholmsregionen har mycket goda förutsättningar för den hållbara, miljö- och energieffektiva pråmtrafiken med potential att lyfta stora mängder gods från vägnätet. Vattenvägarna finns, framför allt med flera destinationer i Mälardalen, redan tillgängliga och kräver inga stora infrastrukturinvesteringar för att exploateringstakten ska kunna öka. Ett pråmfartyg har en kapacitet som motsvarar ca 100 lastbilar. De är anpassade för trånga passager och för att gå under låga broar i stadsmiljöer. Pråmfartygen är inte beroende av en större hamnanläggning utan kan anlöpa även enklare kajanläggningar, industrikajer och lastplatser.

Pråmtrafik har en framtida potential i anknötning till den nya godshamnen, Stockholm Norvik Hamn. Redan i dag samarbetar bolaget med andra hamnar för att möjliggöra inlandssjöfarten. En etablering avser i första hand att avlasta vägar och järnvägar vilket bidrar till en mer hållbar landinfrastruktur som ger klimatnytta.

### 3.3 Planerad vattenverksamhet

Planerad vattenverksamhet inbegriper arbeten såväl i norra delen av hamnen som i den södra delen vilket framgår av Figur 2.



1. Förlängning av kaj 7 samt inspontning av norra slänten
2. Utbyggnad av kaj 1-2 samt inspontning av södra slänten

Figur 2 Vattenverksamhet planeras i norra och södra delar av hamnen. 1. Norra; förlängning av kaj 7 samt inspontning av norra slänten. 2. Södra; utbyggnad av kaj 1-2 samt inspontning av södra slänten.

#### 3.3.1 Förlängning av kaj 7 samt inspontning av norra slänten

För att möta marknadens kommande krav att ta emot större fartyg behöver kaj 7 förlängas ca 30 m. Förlängningen kan utgöras av en pålad dykdalb ansluten till befintlig kaj med en gångbrygga för för-töjningspersonal.



Figur 3 Arbeten i norra delen av hamnen, förlängning av kaj 7.

Hamnens norra del avslutas idag i en grusslânt. Slânten spontas in, fylls ut och hårdgörs på insidan. Utsidan muddras ur till 7 m djup. För att möjliggöra anløp av IVV fartyg skapas en 100 m kaj med enklare nedsänkt rororamp för rullande gods. I vinkel till IVV-kajen iordningsställs en 30 m kaj för bogserbåtar, myndighetsfartyg etc.



Figur 4 Arbeten i norra delen av hamnen, inspontning av norra slânten.

### 3.3.2 Utbyggnad av kaj 1-2 samt inspontning av södra slânten

Kommande IVV fartyg för containerlastning behöver en kaj/förtöjningsplats att vänta vid i avvaktan på att ordinarie containerkaj blir ledig från lossande containerfartyg. En förtöjningsplats kan utföras med enbart pålade dykdalber. Alternativt byggs en kaj som då även kan användas för lastning av IVV-fartyg. Alternativet med en utlastningskaj kräver påldäck, L-stöd eller dylikt i konstruktionen. Muddring av befintlig utfylld slânt bedöms som nödvändig.

Längden på kaj 1-2 är ca 350 m med möjlighet att delas upp i etapper. I vinkel med kaj 1-2 spontas den södra slânt in varvid möjlighet till ytterligare 200 m kaj skapas. Läget för angörande tonnage behöver dock utredas med tanke på vind och vågförhållanden. Tanken är att denna kaj skall användas av bogserbåtar, myndighetsfartyg och eventuell IVV-trafik.



Figur 5 Arbeten i södra delen av hamnen, utbyggnad av kaj 1-2 och inspontning av södra slânten.

## 4 Miljökonsekvenser

Passagerartrafik med ropaxfartyg vid Stockholm Norvik Hamn kommer inte att bidra till någon ökad miljöbelastning. Att fartygen i högre omfattning än tidigare beskrivits kommer ha medföljande passagerare innebär att en ny riskbedömning kommer att tas fram.

Trafikvolymerna kommer inte att öka till följd av själva överflyttningen. Då beräknade trafikvolymerna för olika transportslag har redovisats i såväl själva tillståndsmålet som i provotidsutredningen, får anses klarlagt vilka volymer det är fråga om, både nu och framdeles.

Bolaget har under tidigare process omnämnt även personbilstrafiken (i enlighet med Tabell 1), men fokuserat på godstransporter. Det har konstaterats att den personbilstrafik som hamnen antas generera utgörs främst av arbets- och besöksresor till och från hamnen. Dessa resor antas till stor utsträckning ha start- och målpunkt i Nynäshamns kommun. Flödena bedöms till knappt 500 fordonsrörelser per dygn. Den aktuella ändringen av hamnverksamheten bedöms inte innebära någon väsentlig förändring av antalet personbilar, dock är förändringen att de i större omfattning genereras av passagerartrafik (d.v.s. fler personer i respektive personbil) och därmed antas start- och målpunkterna ha en större geografisk spridning.

Tabell 1 Bedömd trafik till- och från Stockholm Norvik.

	År 2020	Fullt utbyggd
Containerfartyg (st/år)	200	500
RoRo-fartyg (st/år)	1 000	1 200
Järnvägsvagnar (tusen st/år)	10	50
Personbilar (tusen st/år)	60	180
Lastbilar (tusen st/år)	160	350
Container (tusen TEU/år)	100	500
RoRo-enheter (tusen st/år)	100	200

Planerad vattenverksamhet kommer att ge upphov till viss grumling som dock beräknas vara snabbt övergående. Visst ljud kan också förekomma i anläggningskedet. Den nu ansökta begränsade vattenverksamheten bedöms inte medföra andra eller ytterligare miljökonsekvenser än den i närtid utförda och betydligt mer omfattande vattenverksamheten har inneburit. Vattenverksamheten bedöms till del inrymmas i redan tillståndsgiven verksamhet och bedöms kunna innehålla samma villkor. Samma försiktighetsåtgärder och kontroller kommer att vidtagas.

Någon skada på eller väsentlig olägenhet för motstående intressen till följd av planerade förändringar förutses inte.

## 5 Samlad bedömning

Sammanfattningsvis anser bolaget att de planerade förändringarna kan prövas inom ramen för ett ändringstillstånd samt att förändringarna inte medför någon betydande miljöpåverkan. Bolaget avser dock att inom ramen för en MKB ta fram en förnyad riskbedömning med avseende på planerad passagerartrafik vid Stockholm Norvik Hamn.



# Samrådsredogörelse

## Stockholm Norviks Hamn Ändringstillstånd av hamn- verksamhet

---

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Hur samrådet bedrivits</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Sammanfattning av yttranden och ställningstaganden</b>	<b>3</b>
3.1	Inkomna yttranden	3
3.2	Ställningstagande	4
<b>4</b>	<b>Redogörelse för och bemötande av yttranden</b>	<b>6</b>
4.1	Nynäshamns kommun, 2020-03-19	6
4.2	SMOHF, 2020-09-29	6
4.3	Nynas AB, 2020-10-01	9

---

### Bilagda yttranden

Bilaga 1. Nynäshamns kommun

Bilaga 2. SMOHF

Bilaga 3. Nynas AB

## 1 Bakgrund

Stockholms Hamnar avser att flytta del av den kombinerade gods- och passagerartrafiken från Nynäshamns hamn till Stockholm Norvik Hamn samt förbättra förutsättningarna för inlandssjöfart. Ansökan avser förändrad drift av hamnverksamhet samt anpassning av hamnanläggning vid Stockholm Norvik Hamn i Nynäshamns Kommun. Sökt ändring av hamnverksamheten enligt 9 kap. miljöbalken innefattar rätt att årligen låta ca 350 000 - 500 000 passagerare passera hamnen. I övrigt har Hamnen för avsikt att fortsättningsvis bedriva verksamhet i enlighet med befintligt tillstånd.

Utvecklingen som skett inom fartygsindustrin ger en flotta med längre fartyg än tidigare. I samband med planerad omställning av transporter från Nynäshamn önskar hamnen göra anpassningar för att kunna ta emot dessa fartyg, vilket medför arbeten både på land och i vatten. Tillstånd söks för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken för de arbeten som utförs i vatten. Bolaget avser att inom ramen för en MKB göra en ny riskbedömning avseende planerad passagerartrafik vid Norvik samt miljöeffekter av planerad vattenverksamhet.

De anpassningar som bolaget har för avsikt att utföra rör dykdalber, alternativt viss mindre förlängning/ombyggnad av kajlägen. All vattenverksamhet sker inom vattenområde på bolagets fastighet Kalvö 1:25. Verksamheten kan komma omfatta muddring, sprängning, utfyllnader, anläggande av kajer. Om så krävs kommer även dispens enligt 15 kap. miljöbalken sökas för dumpning av muddermassor på dumpningsplats Ekoknölen i havet. Dumpningsplats Ekoknölen är samma dumpningsplats som använts vid tidigare lämnad dispens, avseende 900 000 m<sup>3</sup> muddermassor.

Tillkommande passagerartrafik vid Stockholm Norvik Hamn samt planerad mindre vattenverksamhet bör, enligt bolagets uppfattning, kunna prövas inom ramen för ett ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 a § miljöbalken.

Länsstyrelsen fattar slutgiltigt beslut om betydande miljöpåverkan kan antas eller ej.

## 2 Hur samrådet bedrivits

Undersökningssamråd har genomförts med Länsstyrelsen, Nynäshamns kommun, Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF) och Nynas AB. Det första underlaget inom undersökningssamrådet skickades 2020-02-18. Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen, SMOHF och Stockholms Hamn AB 2020-03-10. Nynäshamns kommun skickade sina synpunkter efter att ha tagit del av handlingarna för undersökningssamråd daterade 2020-02-18. På begäran av Länsstyrelsen och SMOHF har Bolaget därefter kompletterat samrådsunderlaget. Samrådsunderlaget skickades 2020-05-15 och med ett ytterligare förtydligande i juli angående volymer och areor.

Ytterligare samrådsmöte har hållits digitalt 2020-09-04 med Nynas AB som anses vara särskilt berörda. Därefter har intressenterna haft till 2020-10-02 att inkomma med synpunkter.

## 3 Sammanfattning av yttranden och ställningstaganden

### 3.1 Inkomna yttranden

- Nynäshamns kommun, Dnr KS72020/0140/407-2, 2020-03-19
- SMOHF, 2020-09-29
- Nynas AB, 2020-10-01

Inkomna yttranden sammanfattas först i korthet med ett samlat ställningstagande. Därefter redovisas inkomna yttranden med kommentarer/ställningstagande punkt för punkt. Respektive yttrande biläggs även i sin helhet.

Nynäshamns kommun, SMOHF och Nynas AB har inkommit med skriftliga yttranden i samrådet. Synpunkterna sammanfattas i korthet nedan.

#### 3.1.1 Nynäshamns kommun

Nynäshamns kommun ser positivt på en flytt av delar av hamntrafiken, i synnerhet den tunga trafiken. Kommunen tar i frågor om tillstånd för vattenverksamhet inte själv ställning till lämplighet, sakinnehåll eller säkerhetsbedömning. Dessa frågor och avvägningar genomförs av kommunen genom SMOHF.

#### 3.1.2 SMOHF

SMOHF:s bedömning angående vilka aspekter som är särskilt viktiga att beakta i ansökan om ändringstillstånd omfattar 11 punkter. De sammanfattas här i korthet.

Förbundet anser att det behövs en utredning av buller från både anläggningsskede och driftskede efter genomförd ändring, för att klarlägga hantering och behov av eventuella försiktighetsåtgärder som skydd mot bullerstörningar till omgivningen och de boende som berörs av bullret. Bullerfrågan bör även samrådas med närboende, med minst samma omfattning av närboende som vid den tidigare tillståndsansökan.

En förtydligad redovisning av hur den sökta verksamheten bedöms påverka antalet transporter till och från Norviks hamn, både tillkommande passagerartrafik med personbil samt buss och hamnens egna fordonsrörelser. En redovisning behövs av den sökta verksamhetens påverkan på anslutningsvägen mellan hamnområdet och riksväg 73 avseende påverkan på miljö. Vaghållaren behöver samrådas avseende påverkan från ansökt ändring, inklusive trafiksäkerhetsfrågor vid tung godstrafik på samma väg som stort antal personbilstransporter.

Redovisning behövs av hur man avser hantera avloppsvatten från passagerarfartygen samt redovisning av planerad hantering av dagvatten från nya hamnytan på ca 5000 m<sup>2</sup>.

Förtydligande behövs av utökad ytstorlek på respektive kaj som ska utökas samt andra ytor som ska anläggas/utökas, om passagerartransporter med bil/buss medför behov av uppställningsplats för väntande fordon och var denna uppställning i så fall ska ske (på nyanlagd yta eller befintlig yta), var sprängning avses utföras och om sprängning ska ske i vatten eller på land. Förtydligande behövs även av hur befintligt upplag av överskottsberg inom hamnområdet påverkas av den sökta ändringen. Om berg ska loss hållas bör verksamheten utföra de undersökningar och bedömningar som krävs för att belysa eventuella risker kopplade till materialets användning.

Enligt villkor i gällande tillstånd krävs anslutningsmöjligheter till elanslutning på land för fartyg vid kaj. Det behöver klargöras om detta villkor även ska gälla för de planerade utbyggda kajerna.

En mer detaljerad beskrivning av den sökta ändringens påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Redovisning av erfarenheter från vidtagna skyddsåtgärder vid anläggande av befintlig hamn, både från arbeten på land och i vatten.

### **3.1.3 Nynas AB**

Nynas AB anser att det är positivt att transporter flyttas från land till sjö eftersom det minskar trafikbelastningen på väg 73 och 225.

Med anledning av den väsentliga olägenhet i form av grumling som förekom vid anläggandet av Stockholm Norvik Hamn, hemställer Nynas att det i ändringstillståndet föreskrivs ett särskilt villkor som avser de områden som omfattas av länsstyrelsens beslut med beteckning 2589-8813-2017 samt 2589-2004-42157 (Bilagor A och B till yttrandet) så att de åtgärder och verksamheter som kommer att omfattas av ändringstillståndet inte får medföra en förhöjd grumling jämfört med den naturligt förekommande.

Nynas förutsätter att den riskhantering som kommer att redovisas i ansökan kommer att omfatta en bedömning av behovet av skydd för Nynas utsläppspunkt under anläggningsarbetena samt förslag till åtgärder.

Ansökan om ändringstillstånd behöver redovisa om det väntas bli fler fartygsanlöp och, om så är fallet, denna omständighet i så fall kan skapa problem eller olägenhet för Nynas ABs raffinaderiverksamhet eller för möjligheten att utveckla raffinaderiverksamheten.

Ansökan behöver slutligen omfatta en bedömning av hur hamnen ska hantera den stora mängd personer som kan behöva hanteras vid störningar eller andra större händelser på raffinaderiet.

## **3.2 Ställningstagande**

Gällande miljöpåverkan bedömer Stockholms Hamnar att den sökta verksamheten i stort kan inrymmas i befintligt tillstånd och hanteras enligt gällande villkor. Passagerartrafik med ropaxfartyg bedöms inte bidra till en ökad miljöpåverkan då trafikvolymerna totalt sett inte antas öka. Beräknade trafikvolymerna för olika transportslag har redovisats i tillståndsmålet samt prövotidsutredningen. Den aktuella ändringen bedöms inte innebära någon väsentlig förändring i antalet personbilar, men det kan i större omfattning vara fler personer som reser i bilarna.

Anläggningsarbeten som krävs för att anpassa hamnen innebär risk för grumling och buller. Den nu ansökta begränsade vattenverksamheten bedöms inte medföra andra eller ytterligare miljökonsekvenser än den verksamhet som hittills genomförts för att bygga Stockholm Norvik Hamn. Vattenverksamheten bedöms till viss del inrymmas i redan tillståndsgiven verksamhet (M 9616-14, M 2414-12, M 10319-09) och bedöms kunna innehålla samma villkor. Försiktighetsåtgärder och kontroller kommer att vidtagas för att undvika olägenhet för berörda parter. Utifrån erfarenhet från konsekvenser främst avseende buller och grumling från nyligen utförda arbeten har samråd hållits med Länsstyrelsen, Nynäshamns kommun, SMOHF och som särskilt berörda Nynas AB.

Synpunkter som inkommit under samrådet kommer att beaktas i ansökan.

En bullerutredning har påbörjats för att fastställa ljudnivån från befintlig verksamhet, den kan även ligga till grund för bedömning av nu sökt verksamhet. Ansökt verksamhetsändring ryms inom befintliga villkor gällande anläggningskede.

Totalt sett kommer inte antalet transporter förändras i omfattning, däremot ges en ökad möjlighet för resenärer med transporter som kommer med fartygen. Frågor gällande trafiksäkerhet på anslutande väg mellan hamnen och väg 73 faller på kommunen, i egen- skap av väghållare.

System för hantering av dagvatten och avloppsvatten finns i hamnen idag inom befintliga ytor. Motsvarande funktioner planeras även för nu aktuella ytor. Beträffande mottagning av avloppsvatten sker en dialog med kommunen, detta förändras inte med avseende på ansökan.

Uppkomna stenmassor planeras att i så stor omfattning som möjligt att användas i an- läggningskedet. Bergkvaliteten i hamnområdet undersöktes 2019 i enlighet med Trafik- verkets Handbok för hantering av sulfidförande bergarter. Sammantaget visar analysen att samtliga bergartstyper inom Norvik hamn inte har en försurande påverkan på miljön. Miljökontroll sker månadsvis i recipienten sedan 2009 inom ramen för drift och anlägg- ning av hamnen. Hamnen har också scannat bottenpografien i området. Planerade arbe- ten avviker inte från tidigare utredning gällande påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Stockholms Hamn har för avsikt att föra en dialog med Nynas avseende de arbeten där det finns risk för påverkan på raffinaderiets verksamhet och efter samråd komma över- ens om lämpliga skyddsåtgärder, kontroller samt beredskap i händelse av olycka.

I kommande arbete med ansökan om ändringstillstånd kommer Stockholms Hamn att göra en riskanalys där frågor rörande transporternas påverkan på riskbilden i Norvik ut- reds. Utredningen kommer bland annat att aktualitetspröva tidigare utpekade riskhändel- ser, logistik samt hantering av gods, aktuella godsslag samt påverkan av en förändrad persontäthet inom hamnen.

## 4 Redogörelse för och bemötande av yttranden

I följande kapitel redogörs för samtliga inkomna yttranden, varav de från SMOHF och Nynas AB bemöts. Samtliga yttranden kommer vidare att beaktas i ansökan. Nynäshamns kommun tar inte själv ställning till frågor rörande vattenverksamhet, utan hänvisar till SMOHF. Samtliga yttranden biläggs i sin helhet samrådsredogörelsen.

### 4.1 Nynäshamns kommun, 2020-03-19

Kommunens förvaltning för planering och samhällsutveckling ser det som positivt att flytta delar av hamntrafiken, i synnerhet den tunga trafiken, från Nynäshamns hamn till Norvik. Detta möjliggör en utveckling av Nynäshamns stad där kopplingarna mellan hamnområdet och staden kan förstärkas i och med en minskad mängd tung genomfarts- trafik. I förlängningen skapar det också möjligheter för en flytt av infarten till Gotlands- terminalen, då trafik leds om och potential finns till stärkta kopplingar mellan Nynäs- hamns centrum och gästhamnen.

Kommunen tar i frågor om tillstånd för vattenverksamhet inte själv ställning till lämplighet, sakinhåll eller säkerhetsbedömning. Dessa frågor och avvägningar genomförs av kommunen genom Södertörns Miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF).

### 4.2 SMOHF, 2020-09-29

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund bedömer att följande aspekter är särskilt viktiga att beakta i ansökan om ändringstillstånd:

1. Det behövs en utredning av buller från både anläggningsskede och driftskede efter genomförd ändring, för att klarlägga hantering och behov av eventuella försiktighetsåtgärder som skydd mot bullerstörningar till omgivningen och de boende som berörs av bullret. Bullerutredningen behöver omfatta minst A-vägd ljudnivå, lågfrekvent buller och andra vanligt förekommande ljud från fartygen (t.ex. slagljud inifrån fartygen). Bullerfrågan bör även samrådats med närboende, med minst samma omfattning av närboende som vid den tidigare tillståndsansökan. Utredning av buller under driftskede efter ändringen behöver omfatta både bullernivåer för den sökta ändringen (t.ex. genom ändrad tidsomfattning av fartyg på tomgång för t.ex. på- och avstigning eller tankning av fartyg) samt för hamnens totala bulleremissioner om ändringstillstånd medges.

#### *Kommentar/ställningstagande:*

*Stockholms Hamnar bedömer att bullret från den sökta verksamheten kan innehållas inom ramen för befintligt tillstånd gällande anläggningsskede och driftskede. Bedömningen grundar sig i den bullerutredning som lämnades i tillståndsprövningen för befintligt tillstånd samt efterföljande kontroller för anläggningsskedet. Planerade arbeten enligt sökt verksamhet förväntas vara av mindre omfattning och innehålls i villkor 7 för anläggningsarbeten.*

*I enlighet med befintligt tillstånd har en bullerutredning påbörjats vad gäller driftskedet, för att fastställa den faktiska ljudnivån från den befintliga verksamheten. Denna utredning kan även ligga till grund för bedömning av nu sökt verksamhet. Verksamheten kommer även fortsättningsvis bedrivas i enlighet med villkoren i befintligt tillstånd. Utifrån erfarenheter av bullrande arbeten som genomförts i tidigare skeden har samråds-kretsen avgränsats till att omfatta tillsynsmyndigheter, kommun och Nynas AB.*

2. Förtydligad redovisning av hur den sökta verksamheten bedöms påverka antalet transporter till och från Norviks hamn, både tillkommande passagerartrafik med personbil samt buss och hamnens egna fordonsrörelser. I tidigare tillståndsprocess beräknades antalet personbilstransporter till 500 per dag, vilket ger 180 000 per år, och att dessa personbilstransporter skulle utgöras av arbets- och besöksresor till och från hamnen. Nu bedöms att antalet personbilstransporter inte kommer att öka väsentligt, utan att ökningen av passagerare på 350 000 – 500 000 per år, endast kommer medföra skillnaden att varje personbilstransport kommer innehålla fler personer. Förbundet har svårt att förstå bolagets resonemang att antalet personbilstransporter inte förväntas öka till följd av den stora ökningen av antalet passagerare. Frågan om ökat antal fordonstransporter till/från hamnområdet är viktig att ta med i bedömningen av ansökt ändring, då ökat antal fordonsrörelser kan innebära en potentiell miljöpåverkan.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Den planerade omställning som kan ske från Nynäshamn till Norvik omfattar framförallt fartyg lastade med gods. Rederierna ser dock marknadsmöjligheter i att även kunna erbjuda passagerartrafik i kombination med godstransport. Totalt sett kommer inte fordonstrafiken att öka i omfattning jämfört med vad som framkommit under tidigare process. Nu aktuell ansökan inbegriper kombinerad gods- och passagerartrafik och förtydligar antalet personer som kan komma att tidvis vistas inom hamnområdet.*

3. Redovisning behövs av den sökta verksamhetens påverkan på anslutningsvägen mellan hamnområdet och riksväg 73 avseende påverkan på miljö. Medför ökat antal fordonsrörelser behov av åtgärder för dagvattenhantering och/eller skyddsåtgärder mot utsläpp vid fordonsolyckor? Det framgår inte av samrådsunderlaget vem som är väghållare för anslutningsvägen mellan hamnområdet och riksväg 73. Väghållaren behöver samrådas avseende påverkan från ansökt ändring, inklusive trafiksäkerhetsfrågor vid tung godstrafik på samma väg som stort antal personbilstransporter.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Antalet fordonsrörelser antas inte förändras. Kommunen är väghållare för anslutningsvägen (Norvikvägen) mellan hamnområdet och riksväg 73. Nynäshamns kommun är del i samrådskretsen för nu sökt verksamhet.*

*Dagvatten som uppstår på Norviksvägen hanteras i enlighet med grönsstrukturplan/detaljplan där kommunen varit delaktig i utformning och sedermera tagit över ansvaret för vägen.*

4. Redovisning behövs av hur man avser hantera avloppsvatten från passagerarfartygen. Om avloppsvatten avses tömmas och hanteras inom hamnområdet behöver redovisas om kapacitet redan finns för detta eller om det krävs utbyggnad av kapacitet för hantering inom hamnområdet. Om ökad mängd avloppsvatten avses transporteras till avloppsreningsverk behöver verksamhetsutövaren för berört avloppsreningsverk samrådas avseende mottagningskapacitet.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Omläggning av transportrörelser från Nynäshamn till Norvik innebär att mängden avloppsvatten totalt sett är densamma till reningsverket. På sikt kan antalet passagerare till Nynäshamn öka. Dialog med kommunen gällande mottagning av avloppsvatten från Nynäshamn respektive Norvik förändras inte i och med ansökan.*

5. Redovisning av planerad hantering av dagvatten från nya hamnytan på ca 5000 m<sup>2</sup>. Finns kapacitet i befintlig dagvattenhantering eller behövs utbyggnad av kapaciteten?

*Kommentar/ställningstagande:*

*I fortsatt arbete med projektering kommer dagvattenfrågan att hanteras. Där det eventuellt uppstår behov av ökad kapacitet i befintligt nät kommer anläggningen anpassas vad gäller behovet av eventuella skyddsåtgärder, avledning samt rening.*

6. Förtydligande behövs av utökad ytstorlek på respektive kaj som ska utökas samt andra ytor som ska anläggas/utökas, om passagerartransporter med bil/buss medför behov av uppställningsplats för väntande fordon och var denna uppställning i så fall ska ske (på nyanlagd yta eller befintlig yta), var sprängning avses utföras och om sprängning ska ske i vatten eller på land. Detta underlag är viktigt som underlag till bedömning bl.a. av planerad dagvattenhantering enligt punkt 5.

*Kommentar/ställningstagande:*

*I arbete med ansökningshandlingar kommer den utökade storleken på respektive kaj samt eventuellt övrigt ytbehov att förtydligas. Sprängningsarbeten blir aktuella både på land och i vatten. Dagvatten hanteras på samtliga hårdgjorda ytor i hamnen.*

7. Förtydligande behövs av hur befintligt upplag av överskottsberg inom hamnområdet påverkas av den sökta ändringen. Hur mycket av befintligt överskottsberg beräknas användas till anläggning inom ramen för den sökta ändringen? Hur avser bolaget hantera övrigt överskottsberg? Avses övrigt överskottsberg ligga kvar i det befintliga upplaget intill kaj 1-2?

*Kommentar/ställningstagande:*

*Uppkomna stenmassor planeras att i så stor omfattning som möjligt användas i anläggningsskedet. Volymerna kommer att preciseras i ansökan samt i kommande projekteringsarbete.*

8. Om berg ska losshållas bör verksamheten utföra de undersökningar och bedömningar som krävs för att belysa eventuella risker kopplade till materialets användning. Särskilt materialets innehåll av sulfidförande bergmineral bör undersökas, då sulfid kan orsaka surt lakvatten och utlösta metaller, men även andra förorenande ämnen kan vara aktuella, t.ex. arsenik. Sprängt berg kan även innehålla förhöjda kvävehalter. Undersökningsbehov av berg som ska losshållas föreligger oavsett om losshållet berg ska användas inom hamnområdet eller transporteras ut från området. Verksamheten bör göra en riskbedömning utifrån denna problematik samt beskriva vilken kontroll som planeras samt ge förslag till eventuella försiktighetsåtgärder som kan krävas för att motverka risker för skada på människors hälsa och miljön.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Analyser av bergets kvalitet avseende sulfidinnehåll gjordes 2019 i enlighet med Trafikverkets Handbok för hantering av sulfidförande bergarter. Sammantaget visar analysen att samtliga bergartstyper inom Norvik inte har en försurande påverkan på miljön. SMOHF har tidigare tagit del av denna information.*



*Miljökontroll sker löpande i recipienten sedan 2009 inom ramen för anläggande och drift av hamnen. Beräkningar av kväveläckage från sprängning och utfyllnadsarbeten gjordes 2006 i utredning av Marinbiologi i Norvikfjärden och dess närområde. Kväveläckaget bedömdes dock inte uppgå till sådan storlek att det leder till bestående förändringar av näringshalter, siktdjup eller syrgashalter i vattenförekomsten. Nu aktuella arbeten är av betydligt mindre omfattning än tidigare tillståndsgiven verksamhet, varför ingen negativ påverkan är att förvänta.*

9. Enligt villkor i gällande tillstånd krävs anslutningsmöjligheter till elanslutning på land för fartyg vid kaj. Det behöver klargöras om detta villkor även ska gälla för de planerade utbyggda kajerna.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Om ytterligare elanslutningar blir aktuella kan det förtydligas i ansökan.*

10. En mer detaljerad beskrivning av den sökta ändringens påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Här bör ingå en redovisning av om uppföljande kontroller har utförts i recipienten under eller efter anläggandet av tidigare tillståndsgiven verksamhet avseende status utifrån MKN, bottenförhållanden samt akvatiskt liv.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Recipientkontroll sker månadsvis sedan 2009, hamnen har även uppgifter om bottenpografi genom multibeam-scanning. Planerade arbeten är av betydligt mindre omfattning än redan utförda och huvuddelen inryms i redan tillståndsgiven verksamhet. Planerade arbeten avviker inte heller från tidigare utredning gällande påverkan på miljökvalitetsnormer i vatten som låg till grund för Mark- och miljööverdomstolens dom (M 9616-14). Av domen framgår att bolaget har bedömt att den sökta verksamheten med skyddsåtgärder klarar kravet på ickeförsämring och uppnåendet av miljökvalitetsnormerna i vattenförekomsten Mysingen och i Stockholm skärgårds södra kustvatten. Mark- och miljööverdomstolen gör ingen annan bedömning.*

11. Redovisning av erfarenheter från vidtagna skyddsåtgärder vid anläggande av befintlig hamn, både från arbeten på land och i vatten. Fungerade t.ex. grumlingskydd som avsett och begränsade spridningen? Detta underlag underlättar bedömning av om samma försiktighetsmått som för tidigare tillståndsgiven verksamhet är lämpliga och tillräckliga för sökt ändring.

*Kommentar/ställningstagande:*

*I det fall närliggande verksamheter riskerar att påverkas vid anläggandet kommer planerade arbeten stämmas av och skyddsåtgärder vidtas i samråd med berörda parter. Tidigare erfarenheter ligger till grund för de försiktighetsmått och skydd som anses lämpliga.*

#### **4.3 Nynas AB, 2020-10-01**

Nynas AB anser att det är positivt att transporter flyttas från land till sjö eftersom det minskar trafikbelastningen på väg 73 och 225.

Med anledning av den väsentliga olägenhet i form av grumling som förekom vid anläggandet av Stockholm Norvik Hamn, hemställer Nynas att det i ändringstillståndet föreskrivs ett särskilt villkor som avser de områden som omfattas av länsstyrelsens beslut med beteckning 2589-8813-2017 samt 2589-2004-42157 (Bilagor A och B till yttrandet)

så att de åtgärder och verksamheter som kommer att omfattas av ändringstillståndet inte får medföra en förhöjd grumling jämfört med den naturligt förekommande. Det är raffinaderiets intag av vatten till raffinaderiverksamheten som är känsligt för grumling. Det är särskilt viktigt för utföraren att vara medveten om att den glaciallera som muddrades vid anläggandet av Stockholm Norvik Hamn tenderade att bilda något som liknade moln som rörde sig i vattenmassan. Nynas fick vid det digitala mötet uppfattningen att den muddring som beskrivs i samrådsunderlaget till allra största del utgörs av sprängstensmassor och inte av glaciallera, varför ett sådant villkor inte bör vara ett problem.

När det gäller det planerade södra arbetsområdet som, grovt skattat, ligger 250 m från Nynas utsläppspunkt till vattenrecipienten, förutsätter Nynas från att den riskhantering som kommer att redovisas i ansökan kommer att omfatta en bedömning av behovet av skydd för Nynas utsläppspunkt under anläggningsarbetena samt förslag till åtgärder.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Stockholms Hamn har för avsikt att involvera Nynas i arbetet där det finns risk för påverkan på raffinaderiets verksamhet för att komma överens om lämpliga skyddsåtgärder, kontroller samt beredskap i händelse av olycka.*

*Antal anlöpande fartyg bedöms inte skapa problem eller olägenhet för Nynas ABs raffinaderiverksamhet eller för möjligheten att utveckla raffinaderiverksamheten. Om utvecklingen går mot mindre fartyg torde det vara till allmän fördel med mindre risk för påverkande grumling.*

Stockholm Norvik Hamns tillstånd medger hantering av gods om maximalt 8,5 miljoner ton per år. Tillståndet tycks inte ha någon begränsning vad avser antalet anlop. Om de fartyg som är aktuella för ansökan om ändringstillstånd har kapacitet att ta mindre mängd gods per fartyg kan detta medföra att det istället blir fler fartygsanlop per år, både i praktiken och vid full tillståndsgiven godshantering. Ansökan om ändringstillstånd behöver därför redovisa om det väntas bli fler fartygsanlop och, om så är fallet, denna omständighet i så fall kan skapa problem eller olägenhet för Nynas ABs raffinaderiverksamhet eller för möjligheten att utveckla raffinaderiverksamheten.

Ansökan behöver slutligen omfatta en bedömning av hur hamnen ska hantera den stora mängd personer som kan behöva hanteras vid störningar eller andra större händelser på raffinaderiet. Enligt samrådsunderlaget bedöms antalet personer uppgå till 350 000 – 500 000 per år som planeras trafikera Stockholm Norvik Hamn. Stockholm Hamn behöver därför ta fram en riskhanteringsplan och redovisa i ansökan. Riskhanteringsplanen behöver beskriva vilka åtgärder som kan behöva vidtas vid störningar eller andra större händelser på raffinaderiet, såsom vid fackling på raffinaderiet vid störningar i produktionen. Nynas har redan under 2017 lämnat Stockholms Hamns AB, NCC Infrastructure och Nynäshamns kommun bifogade underlag (Bilaga C till yttrandet) gällande influensområde vid fackling. Nynas noterar att det angivna arbetsområdet i den norra delen ligger utanför influensområdet.

*Kommentar/ställningstagande:*

*Säkerhetsarbete avseende risker bedrivs kontinuerligt. Arbetet har tidigare gjorts, och kommer fortsatt att ske i samarbete med bland andra Nynas AB. I kommande arbete med ansökan om ändringstillstånd gör Stockholms Hamn en riskanalys utredningen kommer bland annat att aktualitetspröva tidigare utpekade riskhändelser samt påverkan av en förändrad persontäthet inom hamnen.*