

Avgränsningssamråd för Stockholms Bulkhamns hamnverksamhet i Stora Vika, Nynäshamn

Samrådsunderlag enligt 6 kap miljöbalken
2024-02-09, reviderat 2024-06-28



Titel:	Avgränsningssamråd för Stockholms Bulkhamns hamnverksamhet i Stora Vika, Nynäshamn. Samrådsunderlag enligt 6 kap miljöbalken.
Sökande:	Stockholms Bulkhamn AB
Kontaktperson:	Markus Johansson markus.johansson@stobulk.se +46 (0)76 947 28 12 Vikavägen 3 148 60 Stora Vika
Juridiskt ombud:	Tomas Underskog, Advokatfirman Åberg tomas.underskog@adv-ahberg.se +46 (0)708-68 88 20
Datum:	2024-02-09 Reviderat 2024-06-28
Miljökonsult:	Structor Miljöteknik AB
Uppdragsledare:	Peter Larsson
Handläggare:	Elin Waara
Granskare:	Erika Anväg och Peter Larsson
GIS-handläggare:	Elin Waara
Uppdragsnummer:	7393-001
Foton och figurer:	Fotade av Structor Miljöteknik AB eller Stockholms Bulkhamn AB där inget annat anges
Kartor:	Alla underlagsbilder och kartmaterial är upphovsrättsskyddade och © tillhör följande organisationer: Lantmäteriet, Metria, Geodatakatalogen

Innehåll

1. Underlag för avgränsningssamråd.....	5
1.1. Administrativa uppgifter	5
1.2. Allmänt om samrådet.....	5
2. Inledning.....	7
3. Gällande tillstånd	7
3.1. Tillstånd enligt miljöbalken	7
3.2. Tillstånd- och anmälningsärenden	8
4. Lokalisering.....	9
4.1. Närboende	10
5. Områdesbeskrivning.....	11
5.1. Planförhållanden	11
5.2. Övriga aktörer inom verksamhetsområdet.....	12
5.3. Kommunikationer på land	13
5.4. Kommunikationer till sjöss	14
5.5. Riksintressen och övriga skyddade områden	14
5.6. Natur- och vattenmiljö - Fålnäsviken	15
5.7. Naturmiljö – kalkstensbrottet.....	16
5.8. Kulturmiljö	17
5.9. Geologiska förutsättningar	18
5.10. Förorenade områden.....	18
6. Befintlig verksamhet	19
6.1. Verksamhetsbeskrivning för hamnen	19
6.2. Externa transporter på land - följdverksamheter	22
6.3. Kemikaliehantering	22
6.4. Avfallshantering.....	23
6.5. Energiförsörjning	23
7. Sökt verksamhet	23
7.1. Ansökans omfattning	23
7.2. Verksamhetsbeskrivning för hamnen	24
7.3. Utökning av hamnanläggningen.....	25
7.4. Hantering av CCA/Kreosot-flis	25
7.5. Mottagning och mellanlagring av cement	26
7.6. Interna transporter på land.....	27
7.7. Externa transporter på land - följdverksamheter.....	27
7.8. Kemikaliehantering	27
7.9. Avfallshantering.....	27
7.10. Energiförsörjning till cementdepå.....	27
8. Alternativredovisning	28

8.1. Nollalternativ	28
8.2. Alternativ lokalisering.....	28
8.3. Alternativa tekniker	29
9. Preliminär miljöpåverkan.....	29
9.1. Buller.....	29
9.2. Utsläpp till luft.....	31
9.3. Lukt.....	31
9.4. Påverkan och utsläpp till vatten	32
9.5. Påverkan på mark och sediment.....	34
9.6. Påverkan på naturmiljön kring kalkbrottet.....	34
9.7. Påverkan på kulturmiljön	34
9.8. Påverkan på riksintressen enligt 3 kap miljöbalken	35
9.9. Påverkan på riksintressen enligt 4 kap miljöbalken	35
9.10. Klimatpåverkan.....	35
9.11. Påverkan från transporter som utgör följdverksamhet	35
10. Föreslagna skyddsåtgärder	36
11. Betydande miljöpåverkan	37
12. Planerad miljökonsekvensbeskrivning	37
13. Förslag på samrådskrets och influensområde	38
14. Källhänvisning.....	40

Bilagor

- Bilaga 1. Detaljplan
- Bilaga 2. Miljöintressen
- Bilaga 3. Områden för inomhus- och utomhuslagring

1. UNDERLAG FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD

1.1. Administrativa uppgifter

Tabell 1. Administrativa uppgifter.

Sökande:	Stockholms Bulkhamn AB
Adress:	Vikavägen 3, 148 60 Stora Vika
Anläggningens namn:	Stora Vika
Organisationsnummer:	556214-7552
Län:	Stockholms län
Kommun:	Nynäshamns kommun
Länsstyrelse:	Stockholm
Fastighetsbeteckning och fastighetsägare:	Stora Vika 6:1 (Kalkbrottet), Stora Vika Fastigheter AB ¹ Stora Vika 6:16 (Industriområdet), Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:17, Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:19 (Kontor), Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:20, Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:21, Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:22, Svea Lejon AB ² Stora Vika 6:23, (Hamn- och vattenområdet), Heidelberg Materials AB ³
Verksamhetsansvarig:	Markus Johansson, Stockholms Bulkhamn AB
Kontaktuppgifter:	E-post: markus.johansson@stobulk.se Telefon: 076-947 28 12
Tillsynsmyndighet	E-post: miljokontoret@smohf.se Telefon växel: 08-606 93 00

1.2. Allmänt om samrådet

Stockholms Bulkhamn AB är en privatägd hamn belägen i Stora Vika. Hamnen hanterar olika former av bulkvaror såsom returträflis, returplast samt inert fast material som grus mm. Stockholms Bulkhamn ägs sedan september 2021 av Thomas Cement AB som ingår i Thomas Concrete Group koncernen.

Enligt 24 kap 1 § miljöprövningsförordningen (2013:251) krävs tillstånd (B) för hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350. Begäran om tillstånd prövas av miljöprövningsdelegationen (MPD) vid Länsstyrelsen.

¹ Stockholm Bulkhamn AB hyr del av fastigheten genom ett långsiktigt hyresavtal med markägaren.

² Thomas Cement AB (som ingår i Thomas Cement Concrete Group AB) äger Svea Lejon AB och bolaget Stockholms Bulkhamn AB.

³ Stockholm Bulkhamn AB hyr kajen av Heidelberg Materials (tidigare Cementa AB).

Denna handling är ett underlag för samråd enligt 6 kap miljöbalken. Samrådet är en del av Stockholms Bulkhamn AB:s kommande ansökan om tillstånd för att fortsatt bedriva hamnverksamhet i Stora Vika. Verksamheten ska antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att något undersökningssamråd inte hållits och att samrådet är ett så kallat avgränsningssamråd enligt 6 kap 28§ miljöbalken. En specifik miljöbedömning ska genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att tas fram.

Ett avgränsningssamråd som syftar till att samråda om omfattningen av den kommande MKB genomförs under sommaren 2024. Samrådet berör boende längs Torpängsvägen och Vikavägen. Samrådet omfattar störningar från ökad trafik längs väg 573, 574, 533, 534, 528 och 529. Detta samrådsunderlag har utformats så att det utifrån uppgifterna går att ta ställning till vilken omfattning och detaljeringsgrad planerad MKB bör ha.

Inför samråd sker annonsering i Nynäshamns Posten. Ett förkortat samrådsunderlag lämnas till närboende med information om hur en kan ta del av det fullständiga samrådsunderlaget.

Tillståndsansökan planeras att lämnas in till Miljöprövningsdelegationen i Stockholm under 2024.

Skriftliga synpunkter på detta samrådsunderlag eller på den planerade verksamheten i övrigt ska vara Stockholms Bulkhamn AB tillhanda senast 23 augusti 2024. Skriftliga synpunkter ställs via e-post till:

Markus Johansson
markus.johansson@stobulk.se

eller

Elin Waara
elin.waara@structor.se

eller via post till

Elin Waara
Structor Miljöteknik AB
Norra Källgatan 17, 722 11 Västerås

Märk brev och kuvert alternativt e-post med *Samråd Stora Vika*.

2. INLEDNING

Stora Vika är beläget vid Fållnäsvisken i Nynäshamns kommun. Industriområdet ligger invid Fållnäsvisken som är en 11 km lång vik in från Svärdsfjärden, vilken utgör en del av stora farleden in till Södertälje och vidare till Mälaren.

På platsen har det sedan länge bedrivits industriell verksamhet. Industriområdet ägdes tidigare av Cementa AB som bedrev cementtillverkning på platsen från 1948 fram till 1982. Vid Fållnäsvisken, lokaliserad i anslutning till cementtillverkningen, anlades en hamn främst för transporter till och från cementfabriken. Brytning av kalksten skedde i kalkbrottet strax nordost om fabriksanläggningarna. Efter det att verksamheten med cementtillverkning upphörde har andra verksamhetsutövare nyttjat delar av de kvarvarande anläggningarna. Nycol AB bedrev verksamhet där under åren 1985-1986, bland annat tillverkades kolsuspension. År 1986 köptes industriområdet av Rondeco AB för framställning av kompost från sorterat hushållsavfall och slam. Företaget, som bytte namn till Bedminster, upphörde med sin verksamhet i maj 2003, varvid Talloil AB köpte området med tillhörande byggnader och inventarier.

Idag driver Stockholms Bulkhamn AB hamnverksamhet i Stora Vika. Bolaget ägs sedan september 2021 av Thomas Cement som ingår i Thomas Cement Concrete Group.

Heidelberg Materials (tidigare Cementa AB) äger kajen i Stora Vika och vill kunna ta emot cement från cementfartyg samt mellanlagra i silos vid hamnen i Stora Vika. Heidelberg Materials ingår i den internationella byggmaterialkoncernen Heidelberg Cement Group.

Stockholm Bulkhamn planerar att utöka verksamhetens omfattning inom befintligt verksamhetsområde. Bolaget avser därför att söka nytt tillstånd enligt miljöbalken.

3. GÄLLANDE TILLSTÅND

3.1. Tillstånd enligt miljöbalken

Sjötrafiken till och från Stora Vika går via hamnanläggning uppförd år 1947 efter att ha fått tillstånd av Österbygdens vattendomstol 1946 och 1949.

Genom deldom den 10 mars 2006 i detta mål (målets dåvarande nummer M 6013-05) lämnade Stockholms tingsrätt, miljödomstolen Talloil Stora Vika Biobränsle AB tillstånd enligt miljöbalken att på fastigheterna Nynäshamn Stora Vika 6:1, 6:16 och 6:23:

- mottagning av 450 000 ton biomaterial, avfallsbränslen och inert material per år varav 350 000 ton är att hänföra till hamnverksamhet samt,
- årligen bearbeta 200 000 ton avfall,
- samtidig lagring av högst 25 000 ton avfall som går till förbränning,
- hantering och lagring av biomaterial,

- tillverkning av pellets,
- hantering och lagring av 50 000 ton talloljor per år.

I deldomen uppsköt miljödomstolen bestämmandet av slutliga villkor för buller och dagvatten under en provotid samt förskrev dels att sökanden under provotiden skulle utreda möjligheterna att vidta åtgärder för att begränsa bullret till Naturvårdsverkets riktlinjer för nyetablerad industri, dels att sökanden under provotiden skulle utreda föroreningsinnehållet i dagvatten från verksamheten samt behovet av och möjligheterna att samla upp och behandla dagvattnet.

Genom dom den 22 mars 2012 (målets dåvarande nummer M 1574-07) avslutar Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen provotidsförfarande avseende bullerbegränsning samt uppsamling och behandling av dagvatten. Domstolen föreskriver Stockholm Bulkhamn AB slutliga villkor för buller.

3.2. Tillstånd- och anmälningsärenden

Enligt villkor i miljötillståndet ska tillsynsmyndigheten meddelas i god tid innan ny typ av gods eller avfall hanteras inom verksamheten. Bolaget har vid ett flertal tillfällen sökt tillstånd samt anmält förändringar i verksamheten till tillsynsmyndigheten sedan bolagets grundtillstånd togs i anspråk.

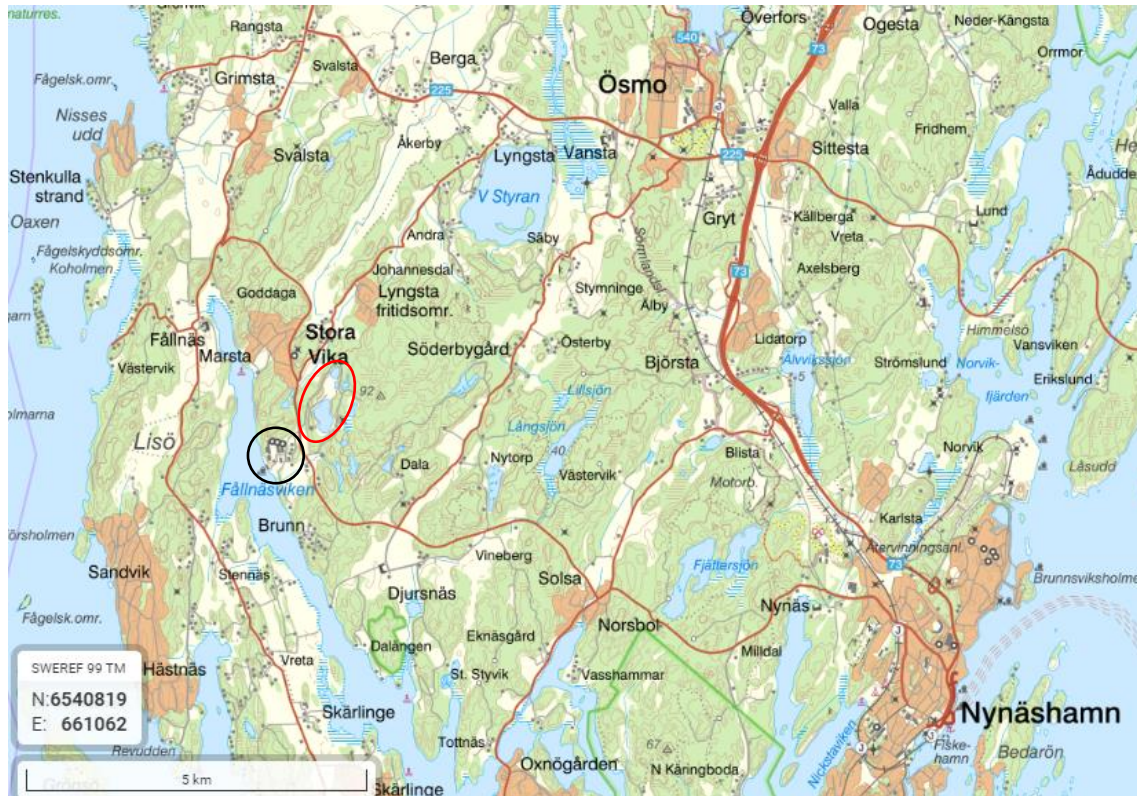
Tabell 2 innehåller anmälningsärenden som syftar till att utöka verksamheten, samt förelägganden att inkomma med uppgifter.

Tabell 2. Ändringsanmälningar sedan bolagets grundtillstånd togs i anspråk.

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2009-10-07	Nacka tingsrätt, Miljödomstolen	Mål nr:1574-07. Föreläggande att inkomma med uppgifter inför fastställande av slutliga villkor för buller och dagvatten.
2010-03-10	Nacka tingsrätt, Miljödomstolen	Dnr: 2010-0854-1. Anmälan beträffande bolagets hantering av biobränslen i Stora Vika. Kompletterande information kring spolplatta, dagvatten och buller.
2010-11-15	Länsstyrelsen i Stockholm	Föreläggande om försiktighetsmått till följd av klagomål på verksamheten. Länsstyrelsen beslutar om att vidta försiktighetsmått.
2012-03-22	Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Mål nr: 1574-07. Dom. Avslut provotid och förskrivning av slutliga villkor för buller. Provotiden för dagvatten avslutas utan villkor.
2012-04-02	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	Föreläggande att föreslå nya rutiner i verksamheten som syftar till att minska riskerna för att verksamheten ger människor eller miljöolägenheter eller skada med avseende på damning.
2013-09-23	Länsstyrelsen i Stockholm	Beteckning: 5622-28734-2013. Tillstånd till transport av avfall enligt 36 § avfallsförordningen (2011:927) i den omfattning och på de villkor som anges nedan. Tillståndet omfattar container- och bulktransport av alla slag av övrigt avfall.
2013-12-02	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	Dnr: 2013-3398-16. Föreläggande att lämna förslag till installationer som kan minska risker för spridning av damm till omkringliggande fastigheter och vattenområde samt redovisa kostnader för alternativa föreslagna åtgärder.
2014-05-15	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	Dnr: 2014-1214-11. Beslut som innebär att verksamheten förbjuds att inom fastigheterna Stora Vika 6:16 och 6:1 transportera in, lasta av, mellanlagra, bearbeta eller transportera ut flygaska, bottenaska eller slagg med bil eller fartyg. Anmäld ändring rymmer inte inom tillståndet.

4. LOKALISERING

Stora Vika industriområde är beläget vid Fållnäs vikens strand i Nynäshamns kommun. Området ligger ca 1,3 km söder om centrum av Marsta samhälle som tillhör orten Stora Vika. Ca 9 km nordost om industriområdet finns orten Ösmo, och ca 11 sydost finns Nynäshamn. Se Figur 1.



Figur 1. Översiktskarta. Stora Vika hamnområde är markerat ungefärligt med svart ring, och kalkbrottet är markerat ungefärligt med röd ring. I kartan syns även Ösmo ca 9 km åt nordost och Nynäshamn ca 11 km åt sydost. Mellan Ösmo och Nynäshamn går rv 73. Länsvägen som passerar stora vika är lv 573. (Källa: minkarta.lantmateriet.se).

Industriområdet i Stora Vika började byggas under 1946 i och med att Cementa erhållit nödvändiga tillstånd för brytning av kalk, tillverkning av cement och tillstånd för hamnverksamhet. Industrianläggningar är uppförda utefter sträckningen mellan hamn och kalkbrott. Intill industrianläggningarna finns uppförda kontorsbyggnader. Intill industriområdet mellan Vikavägen och Torpängsvägen uppfördes ett antal småhus för personalen på Cementa. Norr om industriområdet i Marsta byggdes ett nytt samhälle upp med bostäder för Cementas personalbehov. Marsta samhälle i orten Stora Vika ligger ca 1 km norr om industriområdet. Området mellan industriområdet och samhället är skogsbeklätt och väl kuperat.

Råvara för cementbrytningen bröts inledningsvis ur de kalkstensbrott som finns öster om anläggningen. Det fd. kalkstensbrottet är idag delvis vattenfyllt och delvis uppfyllt av bergmassor för att kunna användas för mellanlagring av material.

Stockholm Bulkhamns verksamhet bedrivs och planerar att bedrivas inom fastigheterna Stora Vika 6:16, 6:17, 6:19, 6:20, 6:21 och 6:22. Verksamhetsområdet har markerats med röd streckad linje i Figur 2. Därtill används även delar av det f.d. kalkbrottet inom fastighet Stora Vika 6:1, samt hamn- och vattenområdet inom Stora Vika 6:23. Verksamhetsområdet samt respektive fastighet framgår av **Bilaga 1. Detaljplan**.



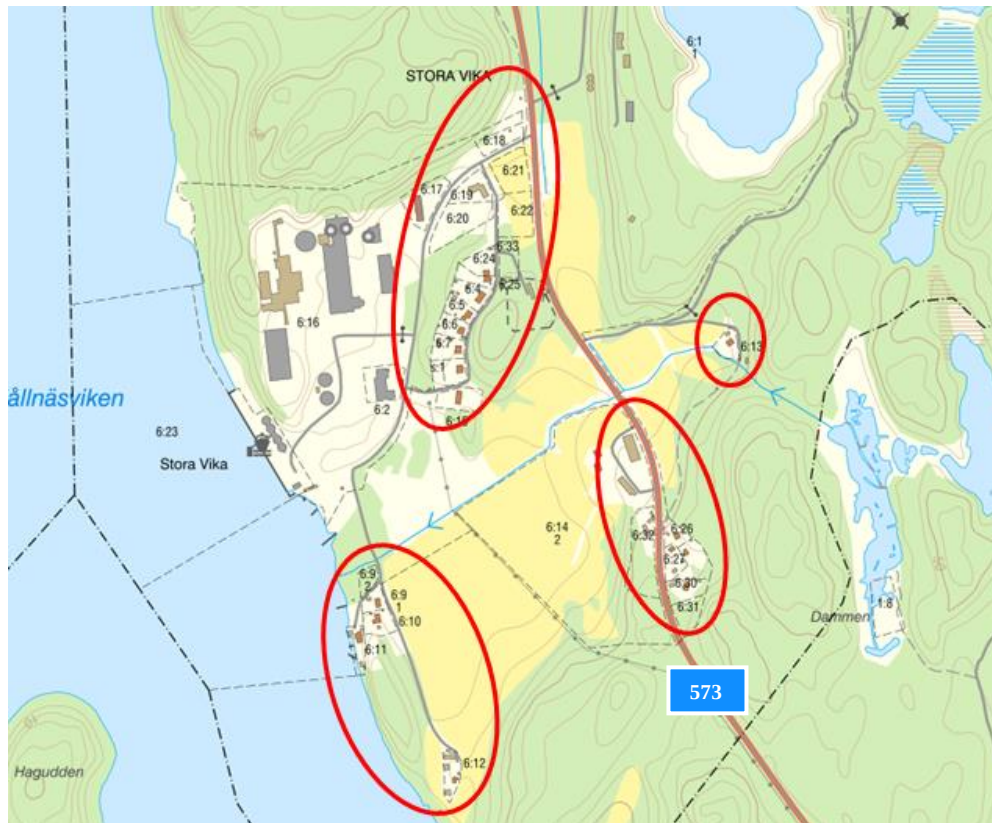
Figur 2. Översiktskarta med Stockholm Bulkhamn AB:s verksamhetsområde markerad med röd streckad linje.

Delar av verksamhetsområdet används idag av olika industrier som hyr lokaler och ytor av fastighetsägaren. Detta beskrivs mer i avsnitt 5.4.

Hamnen i Stora Vika består av en 200 m lång betongkaj.

4.1. Närboende

I närheten av industriområdet ligger ett tiotal bostadshus. Längs Torpängsvägen som sträcker sig parallellt med Vikavägen finns nio bostäder där den närmaste är belägen på ett avstånd av ca 100 m. Längre söderut längs Vikavägen, intill Fållnäsviden finns ytterligare fyra bostäder. Enstaka närboende finns även intill väg 573 vid Norrgårdsvägen, Mellangårdsvägen samt Sörgårdsvägen. Se Figur 3.



Figur 3. Urklipp från lantmäteriets fastighetskarta som visar närboende längs Torpängsvägen, Vikavägen samt enstaka boende längs väg 573.

5. OMRÅDESBESKRIVNING

5.1. Planförhållanden

Gällande översiktsplan för Nynäshamns kommun antogs 2012 (ÖP, 2012). Kommunen arbetar med en ny översiktsplan, vilken har ställts ut för granskning under våren 2023.

För området finns detaljplan för industriverksamhet vilken är anpassad för Cementas tidigare verksamhet inom industriområdet vid hamnen (för del av Stora Vika 6:1 m.m. (DP 766 Stora Vika)). Se Figur 4. Detaljplanens uppdelning av kvartersmark visas även i **Bilaga 1. Detaljplan**. Det gråmarkerade området för hamnen innebär "V₁ – hamn för industri- och handelsändamål", det mörkblå området innebär J₂ – småindustri och lagring. Den planerade verksamheten ryms inom gällande detaljplan. En mindre del av fastigheten Stora Vika 6:17⁴, vilken är planlagd för kontor, används för lagring av material. Detta utgör en mindre planavvikelse och bedöms inte stå i konflikt med planbestämmelserna.

⁴ De västligaste delarna av fastigheten används för lagring av material, fram till huslivet till befintlig byggnad. Detta framgår av Bilaga 3 som visar områden för lagring. Lagring av material förekommer idag ej öster om byggnaden inom fastigheten.



Figur 4. Urklipp från gällande detaljplan för del av Stora Vika 6:1 m.m. (DP 766 Stora Vika). Enligt detaljplanen delas kvartersmarken in i: J₁ – industri för organisk gödning, J₂ – småindustri och lagring, E₁ – elnätsstation, V₁ – hamn för industri- och handelsändamål, KH – Kontor och handelslokaler, K – Kontor, Skydd – Skydd mot störning, Lokalgata med högsta tillåtna hastighet 30 km/h.

Nynäshamns kommun har tagit fram ett *Utvecklingsprogram* för Stora Vika (Nynäshamn, 2015). Programmet är framtaget för att kartlägga förutsättningar och föreslå hur orten Stora Vika bör utvecklas för att möta dagens och morgondagens utmaningar. Flera olika framtidsscenarier har tagits fram. I utvecklingsplanens slutsatser nämner man att ett av Nynäshamns kommuns övergripande mål för Stora Vika är:

- Kalkbrottets potential är att utvecklas till ett natur- och rekreationsområde med olika typer av verksamheter som främjar både naturvärden och rekreation, undervisning, kursverksamhet m.m.
- Industriområdet söder om väg 573 bör rustas och utvecklas till en mer modern företagspark.

I slutsatserna omnämns både utveckling av kalkbrottet och industriområdet som två tänkbara framtida scenarier.

5.2. Övriga aktörer inom verksamhetsområdet

Inom verksamhetsområdet finns flertal aktörer vars verksamhet härrör från hamnverksamheten, se Tabell 3. Verksamheterna hyr ytor och/eller lokaler för inomhus eller utomhuslagring av bulkvaror som mottagits via hamnen. Dessa ingår därmed i den tillståndsgivna hamnverksamheten.

Tabell 3. Lista över verksamheter inom verksamhetsområdet som härrör från hamnverksamheten, dvs mellanlagring av material som inkommit via hamnen.

Verksamheter inom verksamhetsområdet	Typ av verksamhet	
Zurface Sweden	Leverantör av natursten	Hyr hårdgjord yta för lagring av natursten samt kontor
Scandinavian Steel	Handelsbolag inom råmaterial, ex järn	Hyr en cistern för inomhuslagring av tackjärn
Carbones	Import av tackjärn	Hyr cistern för inomhuslagring av tackjärn
Finja	Tillverkning och handel med cement och murbruksprodukter	Hyr yta för lagring av leca under tak i klinkerhallen
Vattenfall	Förbränningsanläggning för energiproduktion	Hyr plats för biobränslen – returflis och pellets, både inomhus och utomhus i hamnområdet samt utomhus i kalkbrottet (Stora Vika 6:1)
Nordic Forest	Logistiklösningar för avverkning, sortering och transport av timmer	Hyr lagerplats för utomhuslagring av timmer
St Eriks sten	Leverantör av marksten	Hyr markyta för mellanlagring av granitsten
Envix	Tjänster för miljöteknik, jord, berg och vatten	Hyr yta för lagring av mesa

Verksamheterna ingår *inte* i den planerade verksamheten utan bedrivs separat inom verksamhetsområdet visas i Tabell 4.

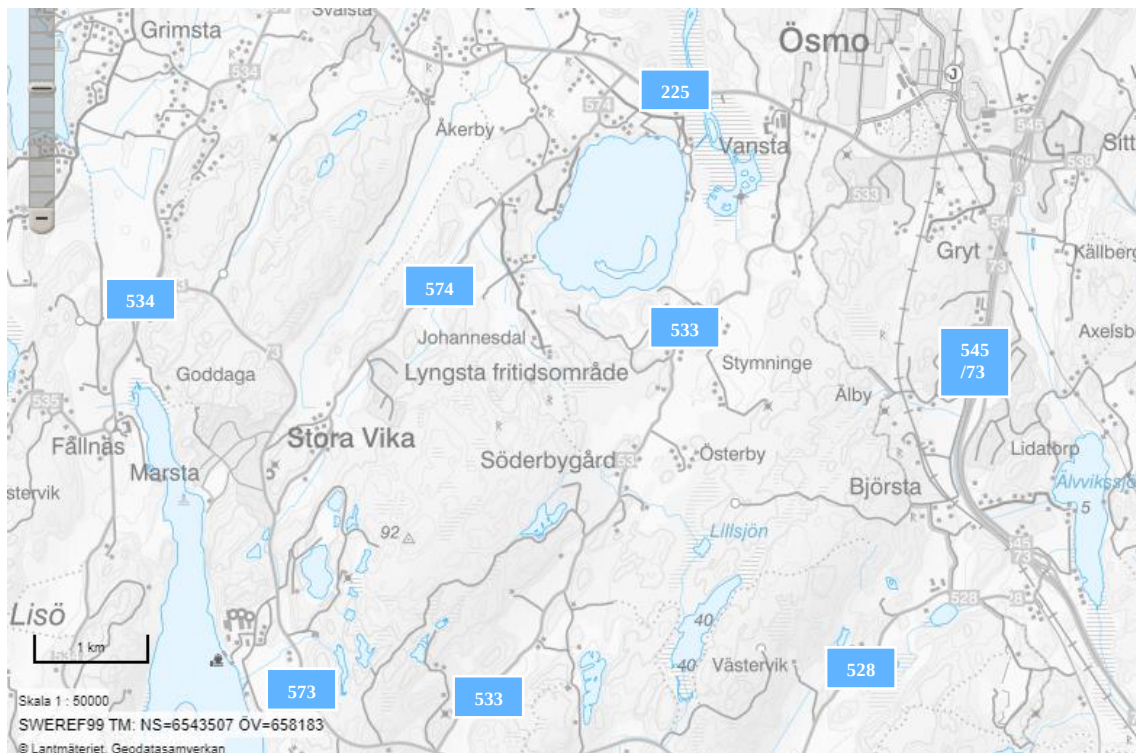
Tabell 4. Lista över närliggande verksamheter som inte härrör från hamnverksamheten.

Andra verksamhetsutövare	Typ av verksamhet	
HVA Smide	Smidesverkstad	Hyr verkstad samt kontor
Densus bygg AB	Byggföretag	Hyr lokal för byggverksamhet
MRB Kross	Bergkross	Hyr kontor samt yta vid kalkbrottet för lagring av bergkross
Litavest	Metallåtervinning	Hyr plats för mellanlagring av containers för vidare skeppning till Litauen
DFDS	Logistikföretag	Hyr uppställningsplatser för trailers
Närliggande verksamhetsutövare utanför verksamhetsområdet	Typ av verksamhet	
Turfquick	Tillverkning och försäljning av gödning, gräsfrö och färdigt gräs	Närliggande verksamhet, ej inom verksamhetsområdet

5.3. Kommunikationer på land

Från Stora Vika finns länsvägar 573, 574 vilka via vägarna 533, 534, 528 och 529 ansluter till riksväg 73 mot Nynäshamn i sydöst och till länsväg 225 mot Södertälje i norr. Riksväg 73 går mellan Stockholm och Nynäshamn och kallas även Nynäsvägen. Länsväg 225 är huvudvägen mellan Södertälje och Nynäshamn via Grödinge, Sorunda och Ösmo. Transportvägar visas i Figur 5. Det är Trafikverket som ansvarar för det statliga vägnätet.

I gällande översiktsplan från 2012 anges att trafiksäkerheten på väg 225 behöver förbättras. Standarden på anslutningsvägarna till Stora Vika från väg 225 och 73 behöver höjas.



Figur 5. Vägnetet kring hamnverksamheten i Stora Vika (källa: Trafikverket NVDB på webb).

5.4. Kommunikationer till sjöss

Till hamnen leder en privat farled som är muddrad till 7 m djupgående. (Nynäshamn, 2019).

Södertäljeleden sträcker sig från Landsort in till Södertälje där farleden vid södra kanalmynningen ansluter till Södertälje kanal och därefter tar Mälarleden vid. Enligt Sjöfartsverket finns det inga vindrestriktioner utfärdade för farleden. Det finns heller inga restriktioner för bogserbåtar. Mörkerrestriktioner gäller för fartyg med ett djupgående mer än 5,5 m. Från Stora Vika bordar lots tidigast vid borgerlig gryning och senast 1h innan borgerlig skymning⁵.

5.5. Riksintressen och övriga skyddade områden

Det finns inga naturreservat eller Natura 2000 områden i närområdet av industriområdet. Närmsta naturreservat, Rosenlundsskogens naturreservat, är beläget ca 2,6 km söder om hamnområdet.

Området vid Stora Vika är riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (Karta - Oaxen - Stora Vika (Stora Vika)). I motiveringen till riksintresset poängteras de lämningar som finns från kalkbrotten, industrianläggningar, industrisamhällena med deras planläggning, bostäder och annan bebyggelse.

⁵ Före solens uppgång är det inte helt mörkt utan det råder under en viss tid gryning. På samma sätt efter solens nedgång blir det inte mörkt omedelbart utan då råder skymning. Tiden från solens nedgång tills dess att solens mittpunkt befinner sig 6° under horisonten kallas borgerlig skymning (smhi.se/kunskapsbanken/meteorologi).

Havs- och vattenmyndigheten har pekat ut Fållnäsvisken som riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap. 5§ miljöbalken.

I miljöbalkens kapitel 4 har riksdagen pekat ut ett antal geografiska områden som i sin helhet är av riksintresse. Områdena, som i de flesta fall är stora, har pekats ut med hänsyn till de stora natur- och kulturvärden som finns i dem. Stora Vika omfattas av två riksintresseområden enligt 4 kap. miljöbalken, utpekade som kustområden och skärgården i Stockholms län.

- Riksintresse rörligt och friluftsliv.
- Riksintresse högeexploaterad kust.

5.6. Natur- och vattenmiljö - Fållnäsvisken

Fållnäsvisken är en ca 7 km lång vik väster om Nynäshamn. Stora Vika och den pågående hamnverksamheten är belägen nästan längst in i viken. Varje vattenförekomst tilldelas en miljö kvalitetsnorm (MKN), vilken talar om vilken status som vattnet ska uppnå. MKN beslutas av Vattenmyndigheten och målsättningen är att alla vatten ska ha god status samt att inget vattens status får försämrats. Viken är en av tre kustvatten i Nynäshamn med otillfredsställande ekologisk status. Enligt EU:s vattendirektiv ska Fållnäsvisken uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus senast 2039.

Enligt VattenInformationssystem Sverige (VISS) innehar Fållnäsvisken (SE585345-174950) en area på 6 km². Enligt VISS tillhör Stockholms Bulkhamns verksamhetsområdet följande avrinningsområden:

- Kustvatten-vattenförekomst: *Fållnäsvisken*
- Vattenförekomst avrinningsområden ytvatten: *WA66246728*
- Huvudavrinningsområde: *Mellan Tyresån och Trosaån*
- Delavrinningsområde: *Rinner mot Fållnäsvisken.*

I kommunens kustplan från 2002 anges Fållnäsvisken som relativt opåverkad och därför skyddsvärd.

I naturvärdesinventering som Nynäshamns kommun genomförde 1988-1990 benämns den inre delen av Fållnäsvisken som delområde 35 Fållnäs. Bland annat beskrivs Fållnäsviskens havsstrandängar, stora värden för fågellivet och stora värde som rastlokal för många fåglar. Ovanstående beskrivna områden för fauna och flora är av Länsstyrelsen och kommunen klassade som områden med naturvärdesklass 1 och 2.

I samband med den tidigare tillståndsansökan 2004 genomfördes en översiktlig strandinventering över Fållnäsvisken. Strandinventeringen visar på rådande strandförhållanden runt viken. Vasstränder, sten- och klippartier, samt vissa bryggplatser finns markerade. Därtill finns en översiktlig bedömning av förekommande mer känsliga partier, bland annat för erosion.

Ett provfiske genomfördes i Fållnäsvisken i september 2004. Vid provfisket fångades 13 fiskarter, i fallande antalsordning: abborre, mört, björkna, strömming, gös, gers, benlöja,

braxen, nors, sarv, sutare, gädda och ruda. Enligt sportfiskeföreningen som arrenderade vattnet i området 2004 fångades årligen också lax, öring, ål och sik.

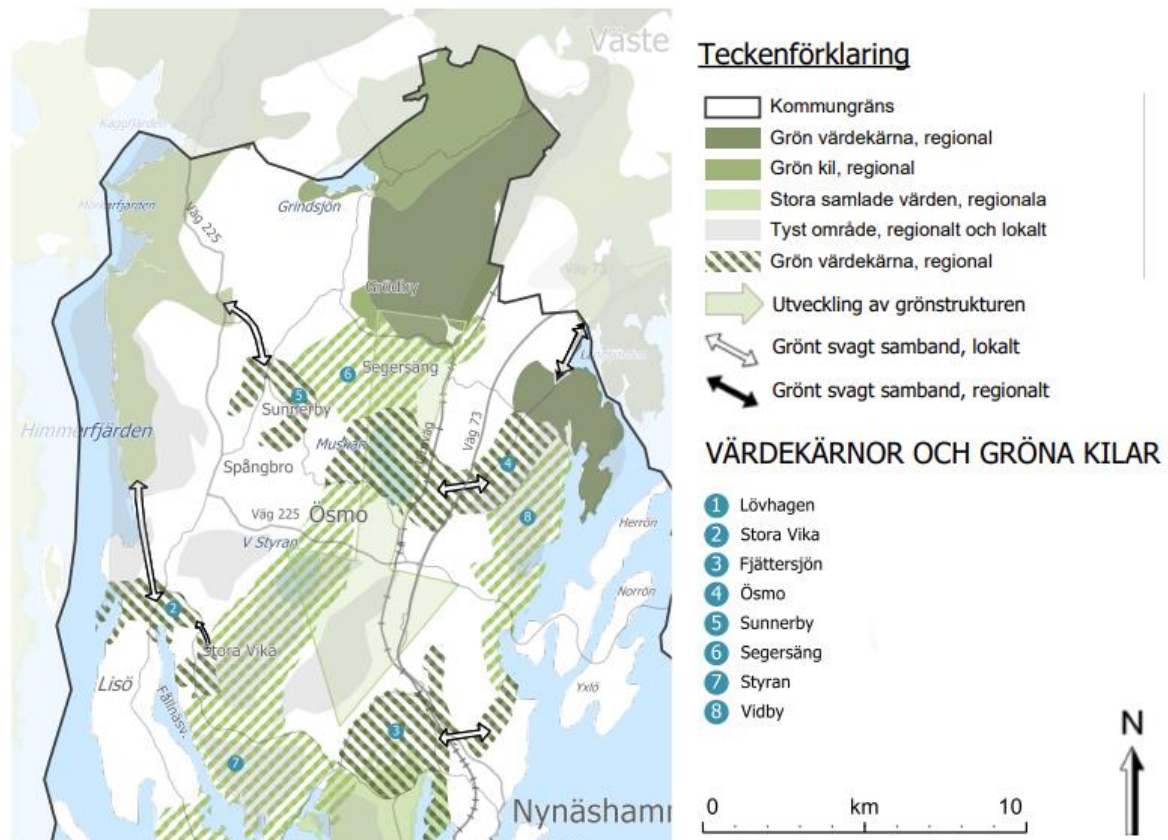
5.7. Naturmiljö – kalkstensbrottet

Trakten har kalkrik berggrund som skapt förutsättningar för stora naturvärden. Kalkstensbrytningen som pågick under tiden 1949-1981 har genom verksamheten bidragit till att hålla omgivningarna öppna vilket gynnat många växter och insekter som är beroende av dessa. Markerna i Stora Vika har enligt *Översiktlig naturinventering av Nynäshamns kommun 1988-1990* klassningen ”Högsta naturvärde (klass I)”. Efter att kalkstensbrytningen upphört i området har de öppna markerna sakta börjat växa igen vilket försämrat de höga naturvärdena. Resultatet av inventeringen framgår inte av **Bilaga 2. Miljöförutsättningar**.

Enligt Skogsstyrelsens öppna data (Skogens pärlor) finns det en nyckelbiotop (0,7 ha kalkbarrskog) intill kalkbrottets södra del. Ytterligare utpekade naturområden finns väster om kalkbrottet, intill lv 573 finns två nyckelbiotoper (0,8 ha kalklövskog och 0,3 ha barrskog) samt ett naturvärde (0,8 ha örtrik allund). Dessa presenteras i **Bilaga 2. Miljöförutsättningar**.

I Nynäshamns kommuns förslag till ny översiktsplan för 2040-2060 beskrivs området kring det gamla kalkbrottet med rik flora av kalkälskande växtarter. Detta har även gett upphov till en variationsrik fjärilsfauna. Faunan och floran är beroende av öppna marker vilket innebär att det är viktigt att fortsätta med röjningsarbeten. Exempelvis har en natur- och kulturstig runt kalkbrottet anlagts ”fjärilsstigen”, vilket håller markerna öppna. Fjärilsstigen är utritad i **Bilaga 2. Miljöförutsättningar**. Kommunen har tidigare tittat på möjligheterna till att bilda ett naturreservat kring det tidigare kalkbrottet.

I Stockholmsregionen har regionalt viktig grönstruktur identifierats i den regionala utvecklingsplanen (RUFS, 2050). Figur 6 visar ett utdrag ur samrådsförslag till översiktsplan vilken visar värdekärnor och gröna kilar i Nynäshamns kommun. Stora Vika omfattas av regional grön värdekärna.



Figur 6. Utdrag ur samrådsförslag till översiktsplan vilken visar värdekärnor och gröna kilar i Nynäshamns kommun. Grönstrukturen i RUFS 2050 består av gröna kilar, gröna värdekärnor, gröna svaga samband samt stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden. Gröna värdekärnor är de mest värdefulla områdena i kilar. Värdekärnorna ligger nära de större tätorterna och har de högsta rekreations-, kulturmiljö- och ekologiska värdena.

5.8. Kulturmiljö

Enligt detaljplan (DP766 Stora Vika) är industribebyggelsen från cementtillverkningens epok, som inleddes omedelbart efter kriget och varade till år 1981 då cementtillverkningen lades ner, av visst industri- och kulturhistoriskt intresse. Även arkitektoniskt skapar särskilt den 215 m långa hallen i väster med sitt välvda tak ett omisskänneligt landmärke och resning, som också är ett minne av den tidens industrisatsningar. Enligt utredningar som gjorts i samband med detaljplanen bars det välvda taket upp av limträbågar som var så rötskadade att de inte gått att behålla.

Den i kulturmiljöprogrammet utpekade närmiljön kring Marsta och Stora Vika (11:3) sammanfaller med riksintresseområdet för kulturmiljövård. Området ska skyddas, med motiveringen att det innehåller kommunens tätaste koncentration av boplatser från yngre stenålder. Cementas fabriksanläggning, kalkbrott och samhälle vid Stora Vika och Marsta har haft stor betydelse som industriort. (ÖP, 2012).

Inga kända forn- eller kulturlämningar finns inom verksamhetsområdet. Flertalet kända forn- och kulturlämningar finns i närområdet och visas i **Bilaga 2. Miljöförutsättningar**. Dessa beskrivs kortfattat nedan:

Ca 150 m öster om Vikavägen, på höjden bakom fastigheterna längs Torpängsvägen finns det enligt Riksantikvarieämbetets tjänst tre kända fornlämningar:

1. L2015:7532, RAÄ-nr Sorunda 703:1). Sentida bebyggelselämningar bestående av tre husgrunder.
2. L2015:6065, RAÄ-nr Sorunda 563:1, Husgrund från historisk tid, källargrund.
3. L2015:6066, RAÄ-nr Sorunda 563:2, Husgrund från historisk tid, bebyggelsegrund.

Intill den norra delen av kalkbrottet finns en utpekad fornlämning:

4. L2015:6491, RAÄ-nr: Sorunda 190:1, Fornborg.

Ca 1,7 km söderut i Fällnäs-viken finns två fornlämningar i vattenområdet:

5. L2015:6501, RAÄ-nr: Sorunda 488:1, Spärranordning. Spärranordning (påspärr i trä), 210 m lång och 110 m bred.
6. L2013:4427, RAÄ-nr: Ösmo 734, Spärranordning.

5.9. Geologiska förutsättningar

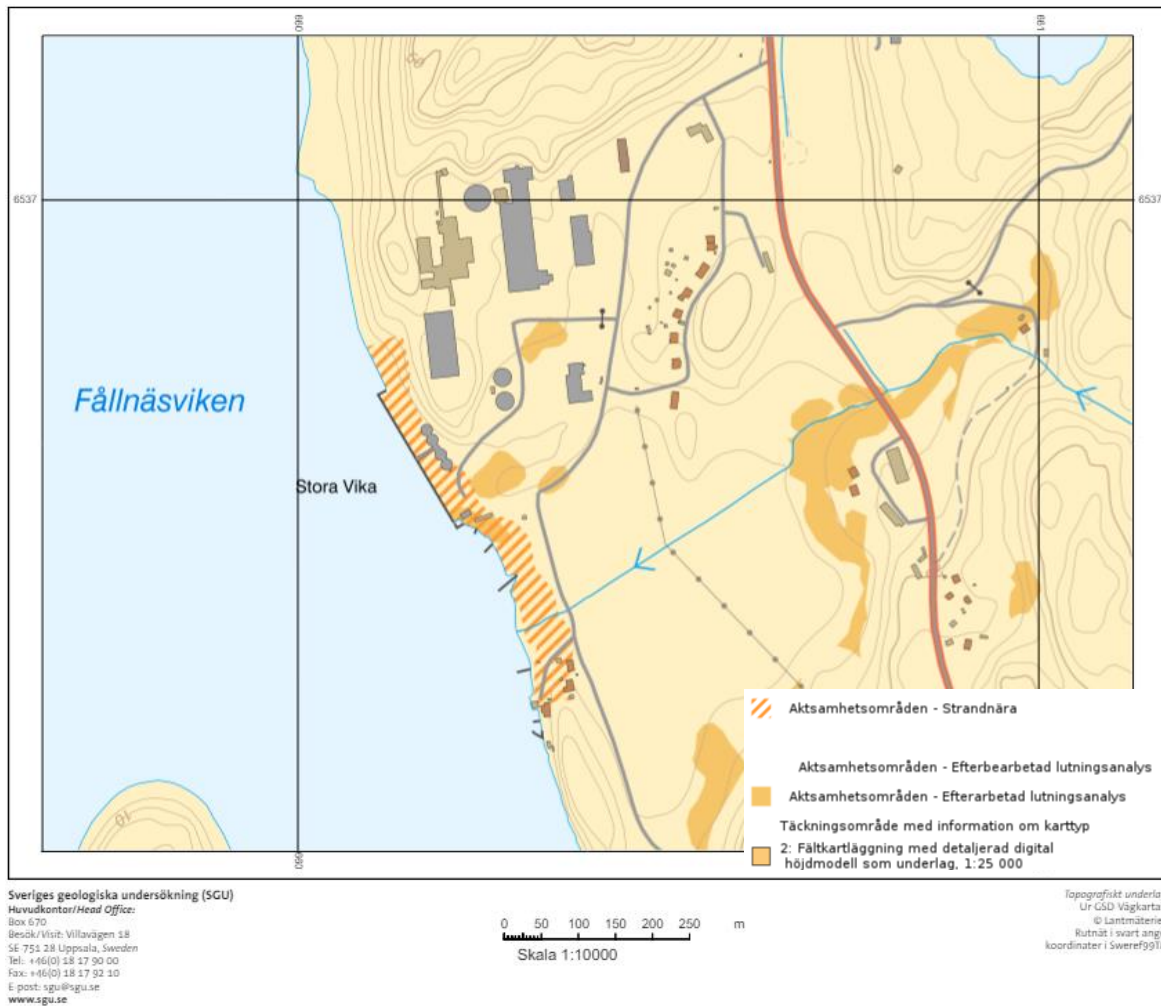
Huvudsakligen utgörs berggrunden i området av gråvacka, skiffer, kvartsit m.m. som delvis omvandlats till gnejs och migmatit. Bolagets verksamhetsområde ligger i ett stråk av urkalksten (dolomit och kalksten) som löper i nordlig riktning från Fällnäs-viken. I de sprickor som finns i berget har dalgångar bildats som idag är fyllda med lera och finmo. Området domineras dock av hållmarksområden där jordtäckte saknas eller är osammanhängande. Där jordtäckte finns utgörs detta till största del av morän. Enligt SGU:s jordartakarta består verksamhetsområdet till stor del av fyllning. Industriområdet har fyllts ut i omgångar allteftersom verksamheten utvecklats.

I detaljplanen för området beskrivs de geotekniska förhållandena som ett område huvudsakligen bestående av morän med inslag av berg i dagen i planområdets norra del. För området södra del, kring avslutningen av den befintliga vägen mot kajområdet, består marken av finsediment som övergår till lös lera för området omedelbart söder om den befintliga kajen.

Enligt SGU:s kartvisare för förutsättningar för skred i finkorning jordart, omfattas hamnområdet av strandnära verksamhetsområde, se Figur 7. Syftet med kartvisaren är att ge översiktlig information om var i Sverige det finns förutsättningar för skred i finkornig jordart (främst silt och lera).

5.10. Förorenade områden

Fällnäs-viken har inventerats och riskklassats som riskklass 3 "måttlig risk" i Länsstyrelsen EBH-stöd (objekt Id: 188 211). Den miljöfarliga verksamheten som hamnen utgör är ett identifierat men ej klassat potentiellt förorenat område (objekt Id: 131 630). Som sekundär bransch anges anläggning för farligt avfall; betong- och cementindustri. Även området söder om industriområdet, sågverk med doppning (objekt Id: 131 685) är identifierat i EBH-stödet, men är inte klassat som ett potentiellt förorenat område.



Figur 7. Utdrag från SGU:s kartvisare för *förutsättningar för skred i finkorning jordart*, vilken visar att hamnområdet omfattas av strandnära aktsamhetsområde

6. BEFINTLIG VERKSAMHET

6.1. Verksamhetsbeskrivning för hamnen

Nedan följer en enkel beskrivning av verksamhetens inriktning och omfattning. En mer detaljerad verksamhetsbeskrivning kommer att tas fram till den kommande tekniska beskrivningen i samband med ansökan.

Hamnen i Stora Vika består av en 200 m lång betongkaj. Max total fartygslängd vid kaj är 180 m och de längsta fartyg som anlöper till hamnen är 125 m.

Arbetstider för hamnverksamheten är 7.00-22.00 vardagar samt helger 7.00-22.00 efter förfrågan. Fartyg anlöper till hamnen dygnet runt. Idag har hamnverksamhet möjlighet

att ta emot 2-3 anlöp av fartyg/vecka. Anlöp av fartyg sker dygnet runt. Fartygen går i utprickad farled. Trafikering får ske även vintertid, oavsett isens mäktighet.

Mottagning av material som inte är att hänföra till hamnverksamheten, upp till 100 000 ton per år, utgörs av material som kommer in via lastbilstransporter. Materialet mellanlagras sedan inom verksamhetsområdet.

6.1.1. Lossning

Stockholms Bulkhamn AB (bolaget) bedriver i dag hamnverksamhet och tar i dagsläget in och lagrar olika typer biobränsle, returträ, returplast samt inert fast material. Hamnen tar i huvudsak emot oförpackade bulkvaror men även bulk i säck.

I normalfallet lossas inkommande gods via från båt via kaj direkt till lastbil för vidare transport till lagringsplats inom verksamhetsområdet. Lossning sker med egen hamnkran. Vid undantagsfall kan en mobil hamnkran hyras in kortare perioder. Lossning av fartyg sker endast under hamnverksamhetens arbetstider. Vissa partier lastas direkt på utgående fordon till kund utan mellanlagring. Lossning av fartyg tar olika lång tid beroende på vilket gods som lossas. Under tiden för lossning ligger fartygen kvar vid kajen med hjälpmotor igång.

Lossning med hamnkran är flexibelt och de anpassningar som behöver göras för olika materialegenskaper kan enkelt ordnas genom att byta gripskopa. Varje materialslag har specifika fysiska egenskaper; vikt, rasvinklar, valvbildning, damning, etc.

Stockholms Bulkhamn tar emot avfallsbaserat bränsle, RT-flis, som eldas i förbränningsanläggningar. RT-flis består av flisat trämaterial (vanligen välsorterat bygg- och rivningsavfall i trä), som oftast inte går att återanvändas på något annat sätt.

- RDF (Refused Derived Fuel) är ett bränsle som tillverkas av olika sorters utsorterat kommunalt, kommersiellt och industriellt avfall. RDF-avfall används i förbränning i kraftvärmeanläggningar.
- SRF (Solid Recovered Fuel) är återvunna fasta bränslen som fungerar på samma sätt som RDF men har högre kvalitet. Bränslet är mer finfördelat och har högre energiinnehåll.

Bulkhamnen lossar timmer över kaj vilket transporteras till det gamla kalkbrottet för flisning, alternativt till andra upplagsplatser för mellanlagring. Timmer inkommer även via lastbil och hanteras sedan på liknande sätt vid kalkbrottet.

Hanterade mängder gods över kaj samt antalet båtar som lossats under 2022 presenteras i Tabell 5.

Tabell 5. Mängder hanterat gods över kaj samt antalet båtar som lossats under 2022.

Typ av gods	Antal ton 2022	Antal båtar 2022
RT-flis	61 106	34
Pellets	3 310	1
Bark	4 341	1
Timmer	68 456	28
Sand	48 438	11
Tackjärn	8 858	4
Ryolit	44 864	12
Lättklinker	9 790	5
Lecakulor	5 553	3
Salt	19 569	4
Rundvedsflis	5 180	2
Granit	13 715	5
Övrigt	15 162	7
Totalt	308 342	117

6.1.2. Lagring

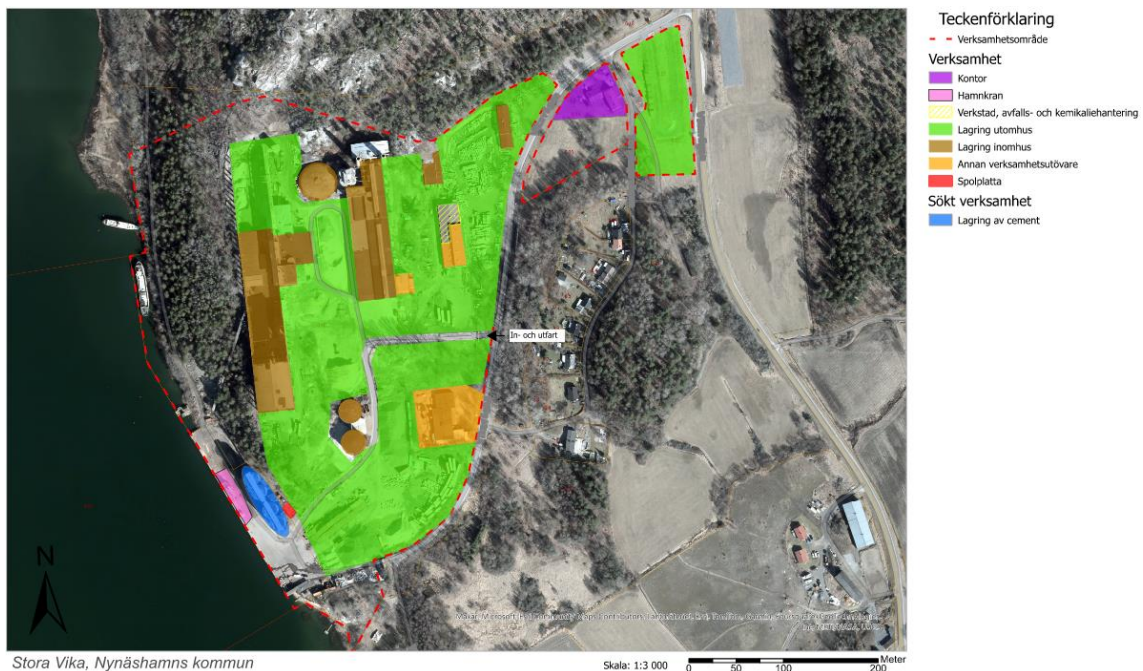
Lagring av produkter förekommer i iordningställda lagerlokaler och öppet i anslutning till hamnen. Iordningställande av ytor för lagring och bearbetning pågår kontinuerligt. I Figur 8 nedan visas närliggande verksamheter tillsammans med de ytor som används för hantering och lagring. Vilka ytor som används anpassas kontinuerligt till vilken typ av avfall som tas in. I **Bilaga 3. Områden för inomhus- och utomhuslagring** visas de ytor som används av hamnverksamheten. I bilagan visas även nuvarande användning av ytor inom kalkbrottet, för utomhuslagring av varor.

Hamnverksamheten är som mest frekvent under vintern, då behovet av biobränslen är som störst vid fjärrvärmeanläggningar i Storstockholm. En del av kalkbrottet är idag utfyllt och det inom detta område som lagring av framför allt biobränslen sker. Lagringen av biobränslen har flyttats till kalkbrottet för att minska påverkan från buller och damning för närboende.

Lagring av fast biobränsle och inert material sker utomhus eller inomhus. Tillgängliga lagringshallar medger en total lagringskapacitet på ca 10 000 m² under tak. Total lagringsyta utomhus uppgår till 90 000 m² inkluderande ytor i hamnområdet och i kalkstensbrottet. Ytor för lagring av biobränslen utomhus har hårdgjorts.

RDF/SRF-flis kommer i plastade balar som lossas med hamnkran till lastbil. Lastbil kör balarna till lagerplatser inom industriområdet där dem staplas för lagring. Då avfall av den här typen kan dra till sig skadedjur och orsaka lukt är det särskilt viktigt att städa hamnplan efter lastning och lossning och att balar med avfall som förvaras utomhus är intakta. Om de plastade balarna går sönder i samband med lossning eller lagring så transporteras de direkt till container med lock, och sedan vidare till värmeverket utan mellanlagring inom verksamhetsområdet.

En del av bränslet går direkt från fartyg till lastbil för transporter till kunden eller direkt från lastbil till fartyg. Den lagring som sker äger rum under en begränsad tid, i regel inte mer än 1-3 månader.



Figur 8. Inom verksamhetsområdet hanteras och lagras bulkvaror som inkommit via hamnen. Lagringen sker både inomhus och utomhus. Inom verksamhetsområdet finns även andra aktörer vars verksamhet inte härrör från hamnverksamheten.

6.1.3. Bearbetning

Inkommande material kan behöva bearbetas vidare. Vidarebearbetning sker i form av krossning, flisning, siktnig och blandning. Krossning och flisning av timmer sker i kalkstensbrottet eller på industrifastigheten vid hamnområdet med mobil enhet. Utlastning av material till lastbil sker med hjullastare.

6.1.4. Interna transporter på land

Transport inom verksamhetsområdet av lossat gods sker dels med egen personal och egna maskiner och dels med inhyrda entreprenörer. Verksamheten motsvara ca 20 interna transporter/dag (ca 142 transporter/vecka). Dessa transporter rör sig inom hamnområdet eller upp till kalkbrottet.

6.2. Externa transporter på land - följdverksamheter

Transporter som inte sker inom hamnområdet räknas som följdverksamheter.

Verksamheten motsvarar ca 26 externa transporter/dag (ca 192 transporter/vecka). Beroende på vad för gods de transporterar tar de Vikavägen söderut för att sedan fortsätta längs rv 73 och vidare norrut. Alternativt tar transporterna Vikavägen norrut för att sedan köra längs rv 225 norrut.

6.3. Kemikaliehantering

Företaget hanterar ett begränsat antal kemikalier i verksamheten. För underhåll och drift av lastmaskiner används drivmedel och diverse oljor. Oljebyten sker av extern entreprenör. Något större förråd för kemikalier finns ej, men lagring sker inom bulkhamnens verkstad.

Drivmedel lagras i invallad cistern som står i en container. Containern står på en spolplatta, och där sker även tankning av arbetsfordon. Lokaliseringen av spolplattan framgår av **Bilaga 3. Områden för inomhus- och utomhuslagring**. Rengöring av maskiner sker på spolplatta vilken är ansluten till sediment- och oljeavskiljare. Cisternen är besiktigad och godkänd enligt gällande lagstiftning.

Kemikalieköpen sker av administrativ personal på anmodan av operativ personal. Vid inköp av kemikalier avkrävs leverantören säkerhetsdatablad som sedan förvaras i en produktpärm i huvudkontoret i mässen.

Saneringsutrustning finns tillgänglig i händelse av spill eller olycka. Hanteringen beskrivs i kontrollprogram för verksamheten. Uppdatering av kontrollprogram genomförs i samband med arbetet med nytt tillstånd.

6.4. Avfallshantering

Hamnar är skyldiga att ta emot avfall från fartyg som normalt anlöper hamnen och ska ha mottagningsanordningar för detta⁶. Hamnen ombesörjer att det finns avfallsbehållare på kajerna för fartygens fasta avfall. Kommuner ansvarar för att avfall från fartyg transporteras bort och behandlas.

Hamnen ansvarar för att hantera avfall både från den egna verksamheten och fartygen i enlighet med avfallslagstiftningen. Hushållsavfall och hushållsliknande avfall som lämnas av fartygen tas om hand. Uppsamling och utsortering sker enligt föreskrifter från Södertörns Renhållningsverk (SRV), och kärl för utsorterat avfall finns i anslutning till kontorsbyggnaden samt i verkstaden. Farligt avfall tas emot i särskild ADR-container. Avfallshanteringen sker i enlighet med upprättad avfallsplan.

6.5. Energiförsörjning

Kranen i hamnen är eldriven. Det saknas möjlighet för fartyg att ansluta till landström.

7. SÖKT VERKSAMHET

7.1. Ansökans omfattning

Stockholms Bulkhamn AB avser att söka nytt tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för bolagets fortsatta hamnverksamhet i Stora Vika, Nynäshamn. Den verksamhet som bolaget avser att söka tillstånd till möjliggör en ökad bulkhantering över kaj samt en ökad flexibilitet vad gäller vilka material man kan hantera. I detta avsnitt beskrivs utgångspunkter för den sökta verksamheten.

⁶ Skyldigheten att ta emot avfall regleras av Sjöfartsverkets föreskrift SJÖFS 2001:12. Föreskrifterna ligger numera hos Transportstyrelsen och de kommer inom kort att ändras för att införliva ett nytt EU-direktiv, direktiv 2019/883/EU om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg, om ändring av direktiv 2010/65/EU och upphävande av direktiv 2000/59/EG.

Tillståndsansökan avses i huvudsak årligen omfatta:

- Mottagning och lagring av upp till 700 000 ton biomaterial, avfallsbränslen, inert material samt övriga varor, varav 600 000 ton är att hänföra till hamnverksamhet. Övrig mottagning och lagring sker via lastbilstransporter.
- Av dessa avses ca 25 000 ton utgöras av farligt avfall.
- Verksamheten innebär behandling av högst 2 500 ton farligt avfall.
- Därtill vill Heidelberg Materials kunna motta, lagra och lasta ut upp till 200 000 ton cement eller bindemedel för betongproduktion.

7.1.1. Verksamhetskoder

Den kommande ansökan kommer att lämnas in till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Stockholms län. Aktuella verksamhetskoder för den sökta verksamheten presenteras i Tabell 6. Dessa kan komma att ändras framöver i ansökan.

Tabell 6. Verksamhetskoder för den sökta verksamheten.

Verksamhets-kod	Lagrum MPF	Verksamhet
63.10	24 kap 1 §	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.10 gäller för hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350.
90.100	29 kap 40 §	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.100 gäller för att återvinna mer än 10 000 ton icke-farligt avfall per kalenderår genom mekanisk bearbetning. Tillståndsplikten gäller inte: 1. för att genom krossning, siktning eller motsvarande mekanisk bearbetning återvinna avfall för byggnads- eller anläggningsändamål, eller 2. om återvinningen är tillståndspliktig enligt 65 § Förordning (2016:1188).
20.80	8 kap 9 §	Anmälningssplikt C och verksamhetskod 20.80 gäller för anläggning för lagring av 1. mer än 2 000 kubikmeter timmer fast mått under bark (m3 fub), om lagringen sker på land utan vattenbejutning 2. mer än 500 kubikmeter timmer fast mått under bark (m3 fub), om lagringen sker på land med vattenbejutning och inte är tillståndspliktig enligt 8 §.
39.90	20 kap 4 §	Anmälningssplikt C och verksamhetskod 39.90 gäller för anläggning för lagring av mer än 5 000 ton kol, torv eller bränsleflis eller annat träbränsle per kalenderår.
90.30	29 kap 48 §	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.30 gäller för att lagra icke-farligt avfall som en del av att samla in det, om mängden avfall vid något tillfälle är 1. mer än 30 000 ton och avfallet ska användas för byggnads- eller anläggningsändamål, eller 2. mer än 10 000 ton annat icke-farligt avfall i andra fall. Förordning (2016:1188).
90.50	29 kap 50 §	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.50 gäller för att lagra farligt avfall som en del av att samla in det, om mängden avfall vid något tillfälle är 4. mer än 30 ton och utgörs impregnerat trä. Förordning (2016:1188).
90.450	29 kap 72 §	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.450 gäller för yrkesmässigt behandla farligt avfall, om den tillförda mängden avfall är högst 2 500 ton per kalenderår.

7.2. Verksamhetsbeskrivning för hamnen

Verksamheten planeras att bedrivas på samma sätt som *Befintlig verksamhet*, vilken beskrivits i avsnitt 6. Nedan följer en enkel beskrivning av verksamhetens planerade utökning och de ändringar i verksamheten som ökningen innebär. En mer detaljerad verksamhetsbeskrivning kommer att tas fram till den kommande tekniska beskrivningen i samband med ansökan.

Verksamhetens typ och inriktning kommer i planerad utökning inte att skilja sig nämnvärt från dagens verksamhet. Skillnaden består huvudsakligen i att omfattningen

på hanterade och lagrade mängder biobränsle ökar. Detta medför större lagringsytor, mer transporter samt större hantering.

Tillkommande verksamhet vid sökt verksamhet utförs främst av cementdepå för mottagning, lagring och utlastning av cement och bindemedel för betongproduktion, samt lossning, lagring och bearbetning av impregnerat trä (CCA⁷/kreosot-flis). Den sökta verksamheten innebär samtidig lagring av högst 50 000 ton avfall som går till förbränning.

7.3. Utökning av hamnanläggningen

Sökt verksamhet motsvarar ca fem anlöp av fartyg per vecka. Den sökta verksamheten innebär att en större volym av varor kan hanteras samtidigt, samt att två fartyg kan anlöpa kajen under samma tidpunkt. För att möjliggöra att utöka kapaciteten i hamnen önskar verksamheten att förlänga kajen i nordlig riktning. En förlängning av kajen inom fastighet Stora Vika 6:16 och vidare till Stora Vika 6:23 vore önskvärd, men är alltför kostsam i dagsläget. Bolaget planerar därför att anlägga en dykdalb ute i vattnet. Åtgärden innebär förenklat att ett antal stålrör slås ner i sjöbotten, inom ca 5 m² stor yta. Till denna dykdalb kan sedan fartyg angöra vilket medför att två fartyg, i samma storlek som idag, kan vara inne i hamnen samtidigt. Hamnkranen har bara kapacitet att tömma ett fartyg åt gången. Det kommer däremot finnas möjlighet att samtidigt tömma ett fartyg i cementdepån.

Anläggandet av en dykdalb i vattenområdet utgör vattenverksamhet och är tillstånds- eller anmälningspliktigt. Då det rör sig om uppförande av en anläggning, fyllning eller pålning i ett annat vattenområde än vattendrag, och den bottenyta som verksamheten omfattar i vattenområdet uppgår till högst 3 000 m², så gäller anmälningsplikt enligt 19§ 3 pt. Förordningen (1998:1388) om vattenverksamheter.

7.4. Hantering av CCA/Kreosot-flis

Stockholm Bulkhamn önskar utöka sin verksamhet för att även kunna hantera CCA/kreosot-flis, dvs impregnerat virke som innehåller förhöjda halter koppar, krom, arsenik och PAH. Avfallstypen klassas som farligt avfall och kräver särskild hantering. Verksamheten planerar att uppföra byggnad för nederbördsskyddad hantering av avfallet. Exempelvis kan avfallet hanteras i tält uppe i kalkbrottet.

CCA/kreosot-flis kommer som bulk på båt, lossas med hamnkran till lastbil. Lastbil kör flisen till avsett lager där det läggs på hög för utlastning till kund. Impregnerat virke kan även komma till verksamheten via lastbilstransport för flisning på området. CCA/kreosot-impregnerat virke (ex slipers och telefonstolpar) krossas på plats inne i tält/lagerplatsen för att undvika damning. I övrigt så lagras och lastas krossat flis ut som CCA/kreosot-flis som kommer färdigflisat från fartyg.

⁷ CCA = Koppar, krom och arsenik-impregnering.

7.5. Mottagning och mellanlagring av cement

För att minska behovet av långväga landtransporter har Heidelberg Materials (tidigare Cementa AB) ett nät av cementdepåer längs Sveriges kuster samt på vissa platser längre inåt landet. Till depåerna fraktas cement från Slite med specialbyggda fartyg. Cement är en färskvara med stora krav på att varan kan distribueras ut på marknaden på ett snabbt och effektivt sätt. Därför är en effektiv transportlogistik nödvändig, bestående av en fartygsflotta och depåer över hela landet. Heidelberg Materials tar emot cement och bindemedel i pulverform till betongtillverkning. Från depåerna går cementprodukterna vidare ut till kunder med speciella bulkbilar, järnvägsvagnar eller i storsäck.

I Stora Vika finns fyra silos som är tänkta att användas av Heidelberg Materials för att hantera upp till 200 000 ton cement eller bindemedel för betongproduktion, per år. För att kunna använda befintliga silos behöver de besiktigas och rustas upp, bl.a. behöver stofffilter installeras.

7.5.1. Lossning, mottagning och mellanlagring i silos

Depån kommer i huvudsak vara öppen dag- och kvällstid, måndag-torsdag och dagtid på fredagar. Lossning av båtar kan förekomma dygnet runt, dvs även nattetid. Materialet transporteras via cementfartyg och mellanlagras i silos. Högst 50 cementfartyg kommer att anlöpa Stora Vika per år. Det tar omkring 20 timmar att lossa en leverans.

Cementen levereras direkt från silon till kund, som bulkvara i pulverform.

Mottagningen sker från specialfartyg och utleveransen med bulkbil. Vidare ingår en administrativ del som omfattar ordermottagning, utgrävning, registrering och utskrift av leveranssedlar.

Silons mottagningsutrustning har en kapacitet om ca 200 ton/timme. Cementen sänds med pneumatik från båten via en transportledning till silon. Detta innebär att fartyget ansluts till depåns lossningsrör som löper från kajen upp till silotoppen. Med hjälp av fartygets egna maskineri och kompressorer, alternativt en landbaserad kompressorläggning, "blåses" cementen pneumatiskt till silon med hjälp av övertryck i rörsystemet. Ett visst buller förekommer från kompressorerna. Ett pneumatiskt system är helkapslat utan damning med få mekaniska delar. Det är också utrymmeseffektivt. Lossningen övervakas kontinuerligt av personal från fartyget och depån.

Cementhanteringen sker i slutet system. I silon sker avdamningen direkt till filter och det avskilda dammet leds tillbaka till silon. Från anläggningen transporteras den lagerhållna cement och bindemedel i pulverform via bulkbilar. Utlastningen är automatiserad och utförs av chaufförerna. Avdamningen av utlastningsbälgarna leds tillbaka till silofiltret. Ett visst buller förekommer från silofiltret.

7.5.2. Kemikaliehantering vid cementdepån

Användningen av kemikalier inom anläggningen är begränsad och utgörs främst av rengörings- och underhållskemikalier såsom vanligt allrengöringsmedel, såpa, T-röd och smörjmedel. De kemikalier som används är bedömda och registrerade i Heidelberg Materials verksamhetssystem.

7.6. Interna transporter på land

Sökt verksamhet motsvara ca 41 interna transporter/dag (ca 288 transporter/vecka).

Dessa transporter rör sig inom hamnområdet eller upp till kalkbrottet.

Till Heidelberg Materials cementdepå sker inga interna transporter. Vid eventuella behov av t.ex. hjullastare eller truckar hyrs fordon in. Vissa mindre leveranser av utrustning och förbrukningsmaterial till depåanläggningen sker med last- eller paketbil.

7.7. Externa transporter på land - följdverksamheter

Transporter som inte sker inom hamnområdet räknas som följdverksamheter. Fullt utnyttjande av sökt verksamhet motsvarar ca 54 externa transporter/dag (ca 384 transporter/vecka). Beroende på vad för gods de transporterar tar de Vikavägen söderut för att sedan fortsätta längs rv 73 och vidare norrut. Alternativt tar transporterna Vikavägen norrut för att sedan köra längs rv 225 norrut.

Heidelberg Materials har inte rådighet över transporter från depån eftersom cementen säljs fritt avhämtat, dvs. det är kunderna som sköter hur och med vilket transportfordon den hämtas. Om hela cementdepåns kapacitet utnyttjas, dvs. 200 000 ton/år, bedöms ca 17 lastbilar á 45 ton hämta cement varje dag (beräknat på 52 arbetsveckor, och arbetsdagar måndag-fredag). Eftersom varje uttransport föregås av en anländande tom lastbil bedöms sammantaget de dagliga transportrörelserna uppgå till 34 stycken. Transportbehovet förändras proportionellt mot volymhanteringen.

Det totala antalet transporter för den sökta verksamheten motsvarar 88 transporter/dag.

7.8. Kemikaliehantering

För underhåll och drift av lastmaskiner används drivmedel, diverse oljor samt avfettningsmedel. Vid sökt verksamhet kommer en större mängd kemikalier att förbrukas. Förbrukningen ökar proportionerligt i takt med ökad hantering av varor.

7.8.1. Heidelberg Materials kemikaliehantering

Användningen av kemikalier inom anläggningen kommer vara begränsad och utgörs främst av rengörings- och underhållskemikalier såsom vanligt allrengöringsmedel, såpa, T-röd och smörjmedel. De kemikalier som kommer användas är bedömda och registrerade i Heidelberg Materials verksamhetssystem. Hanteringen ska ske i enlighet med gällande säkerhetsdatablad för kemikalierna samt enligt verksamhetens interna rutiner.

7.9. Avfallshantering

Avfallshantering vid sökt verksamhet kommer att bedrivas på liknande sätt som idag, vilket beskrivits i avsnitt 6.4. En större mängd avfall bedöms uppstå då antalet anlöpande fartyg blir ungefär dubbelt så stor som vid dagens verksamhet.

7.10. Energiförsörjning till cementdepå

Den huvudsakliga elanvändningen vid Heidelberg Materials depå sker vid förflyttning av cement inom anläggningen, från fartyg till silon och vidare till utlastning till lastbil. Elbehovet ökar som princip proportionerligt med mängden hanterad cement.

Transportsystemet är enbart i drift när förflyttningen av cement sker, dvs. det går aldrig i tomgångsläge. Tryckluft används för renblåsning av filter. Tryckluftsbehovet tillgodoses av eldrivna kompressorer. Ingen fossil energi används i depån.

8. ALTERNATIVREDOVISNING

8.1. Nollalternativ

Nollalternativet motsvarar fullt utnyttjande av tillståndsgiven verksamhet, och kommer att jämföras med nuläge och sökt verksamhet. Det motsvarar ex årlig mottagning av 450 000 ton biomaterial, avfallsbränslen och inert material varav 350 000 ton är att hänföra till hamnverksamhet. Jämfört med nuvarande verksamhet så innebär det en liten ökning från verksamheten år 2022 då ca 308 000 ton hanterats via hamnen.

Ett nollalternativ motsvarande fullt utnyttjande av nuvarande tillstånd innebär även tillkommande tillverkning av pellets samt hantering och lagring av 50 000 ton talloljor per år, då det är något som verksamheten inte utnyttjar idag. Lagring av tallolja planerades av den tidigare verksamhetsutövaren Talloil och planerades ske i då befintliga cisterner (6 000 m³ resp. 6 500 m³) vilka skulle fyllas via ledning till fartyg. Pelletstillverkningen var något Talloil ville starta upp men som inte blivit verklighet. För detta skulle rökgasrening via en 50 m hög skorsten från biobränslepanna att krävas.

8.2. Alternativ lokalisering

I Stockholms län finns fyra allmänna hamnar; Sockholm, Kapellskär, Nynäshamn och Södertälje. Stockholms hamn, Kapellskär och Nynäshamns hamn ingår i organisationen Stockholms Hamnar. I Nynäshamn finns Nynäshamns hamn, som ligger 60 km söder om Stockholm och är fastlandshamn för Gotlandstrafiken.

Söder om Stockholm finns förutom hamnen i Stora Vika även Stockholm Norviks Hamn, vilken anlagts på Norvikudden strax norr om Nynäshamns oljehamn. Stockholms Hamnar driver hamnen som tar emot rullande gods (RoRo⁸-hamn). Här finns även en containerterminal som drivs av Hutchison Port Holdings.

Hamnen i Stora Vika och det tillhörande verksamhetsområdet har funnits på platsen sedan 1940-talet och är lokaliserad inom ett område avsett för och ianspråktagat av industriell verksamhet. De ändringar i verksamheten som är aktuella i samband med tillståndsansökan sker inom befintligt verksamhetsområde och inom fastigheter som idag nyttjas för hamnverksamhet. Närheten till Fållnäs-viken är av största vikt för hamnverksamheten, med bra förutsättningar för kommunikationer till sjöss, men även närheten till befintlig infrastruktur på land i form av vägar och uppställningsytor.

En omlokalisering av sökt verksamhet inom ett tidigare oexploaterat område skulle innebära ett nytt markanspråk med risk för påverkan på strandnära naturmiljö men även

⁸ Ro-Ro är en förkortning för roll on/roll off vilket innebär att fartyget tar last som kan rullas ombord antingen för egen maskin eller med hjälp av truckar.

på boendemiljöer samt natur- och kulturmiljöer på land. En planändring skulle troligtvis krävas för att möjliggöra industriell verksamhet. Att flytta hamnverksamheten till en annan plats skulle dessutom innebära stora kostnader kopplat till anläggande av en ny hamn och lämpliga ytor för lagring. Ett krav på annan lokalisering skulle därför med stor sannolikhet innebära att verksamheten fortsätter bedrivas på samma plats med stöd av nuvarande tillstånd.

Bolaget anser att det finns grund för att Stora Vika fortsatt är en viktig komponent i det logistiknav som finns i Stockholms- och Mälardalsregionen. Tillsammans med Norviks hamn tillgodoser Stockholms bulkhamn införsel av framför allt biobränslen till regionen. Nuvarande lokalisering bedöms vara bra lämpad för hamnverksamheten.

8.3. Alternativa tekniker

Alternativa sätt att bedriva hamnverksamheten vid lossning, lastning och lagring kommer att vara en del i den kommande ansökan. Huvudfokus ligger på åtgärder för att minska miljöbelastningen från hamnverksamheten samt att reducera de störningar som förekommit hittills i verksamheten.

9. PRELIMINÄR MILJÖPÅVERKAN

Att verksamheten ska antas medföra betydande miljöpåverkan innebär att en specifik miljöbedömning ska genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. I underlaget till den kommande ansökan kommer den sökta verksamhetens miljökonsekvenser att värderas och diskuteras. Detta avsnitt redogör för de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra och om och i så fall hur dessa 2kommer att utredas och beskrivas vidare i kommande MKB.

9.1. Buller

Enligt Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller bör transporter inom ett verksamhetsområde i normalfallet anses utgöra industribuller⁹. För hamnar gäller dock enligt samma vägledning att transporterna ses som en del av infrastrukturen och bör därför bedömas som trafikbuller. Detta gäller så länge transporterna rör sig från allmän väg och järnväg, genom hamnområdet och ombord på fartygen eller omvänt.

Buller till omgivningen härrör uteslutande från verksamheten i hamnen. Hantering av tackjärn bullrar mycket vid lastning i container. Varsam hantering av gods är en viktig faktor för att hålla nere bullernivåerna. Buller uppstår framför allt vid fartygens manövrering i hamnen, från arbetsmaskiner i samband med lossning, lastning och bearbetning av material samt vid interna transporter in- och ut från området. Den utgörs även av buller från fartygens elförsörjning samt sjötrafik till och från hamnen. Fartyg

⁹ Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Naturvårdsverkets rapport 6538, 2015

som inte är anslutna till landström behöver ha hjälpaggregat i gång för att förse fartyget med el när det ligger vid kaj. Hjälpaggregaten är ofta den starkaste bullerkällan på ett fartyg och alstrar dessutom relativt lågfrekvent ljud som sprids långt. Fartygen stängs inte av när de ligger an vid kajen. Vissa fartyg till cementdepån kan ta flera dagar att lossa, och verksamheten planerar att cementlossning ska möjliggöras dygnet runt.

Hamnverksamheten med lastning, lossning med hamnkran och mellanlagring och transporter med arbetsfordon av material pågår fram till kl. 22. Från bullermätningar i samband med den tidigare tillståndsansökan (2004) framgår att lossning av fartyg uppvisade ljudnivåer på mellan 40-45 dB(A) vid närmsta bostäder söder om anläggningen, intill Fållnäsvisken. Lastning av grus, sten, skrot och liknande hårda produkter till dumprar och andra lastfordon kan orsaka höga momentana ljudnivåer.

För verksamheten gäller följande föreskrivna villkor: Om buller från verksamheten utomhus vid bostäder överskrider följande värden ska sökande inom en vecka efter att detta konstaterats underrätta tillsynsmyndigheten därom samt redovisa vilka skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som sökanden vidtagit eller ämnar vidta för att överskridandet ej ska upprepas.

- 50 dB(A) dagtid och kvällstid (07.00-22.00)
- 45 dB(A) nattetid (22.00-07.00)
- Momentant buller nattetid 55 dB(A).

De angivna begränsningsvärdena ska enligt nuvarande tillstånd kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för tidsperioder då bullrande verksamhet pågår. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten vilka kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år.

Vid den senaste kontrollmätningen (2016-09-13, ÅF) och vid den tidigare kontrollmätningen (2015-10-26) noterades att ljudnivån från hamnkranen varierade både vad gäller ljudnivå och frekvensinnehåll beroende på vilken riktning den befann sig i förhållande till mätpunkten vid Torpängsvägen 7. Flera driftfall med hamnkranen och vattenkanon D90 undersöktes. Utförda mätningar och efterföljande analys klarlagt att gällande bullervillkor innehålls för samtliga driftfall.

Även transporter medför buller. Lastbilstransporter in och ut från verksamhetsområdet använder samma vägnät som allmänheten. Transporter längs Vikavägen passerar ca 40 från boende längs Torpängsvägen.

Kompressorer och filter på cementsilos innebär en viss bullerpåverkan.

För att utreda bullersituationen vid sökt verksamhet kommer en bullerutredning inkluderande närfältsmätning och beräkning vid hamnverksamheten att genomföras. Driftfall vid lastning och lossning kommer att utredas. Förslag till bullerdämpande åtgärder och möjligheter att ytterligare minska risker för bullerpåverkan till omgivningen kommer ges i samband med kommande bullerutredning.

9.2. Utsläpp till luft

9.2.1. Stoftutsläpp

Utsläpp till luft uppkommer bland annat från arbetsmaskiner, transporter inom området och från ventilation i byggnader. Den planerade hanteringen av cement i silos medför ett visst mått av stoftutsläpp. Utsläpp till luft uppkommer också från fartygens motorer när fartygen ligger vid kaj samt vid anlop och avgång. Även transporter till och från hamnarna på land och i farled kan ge betydande utsläpp till luft.

Utsläpp till luft från hamnar består till största delen av kväveoxider (NO_x), svaveloxider (SO_x), koldioxid (CO₂), kolmonoxid (CO), kolväten (THC) och partiklar. Kväveoxid- och svavelutsläpp bidrar till försurning och övergödning av mark och vatten. Koldioxid bidrar till växthuseffekten. Kolväten kan tillsammans med kväveoxider bidra till bildningen av marknära ozon och andra så kallade fotokemiska oxidanter. Kväveoxider och utsläpp av partiklar kan innebära en särskilt påtaglig hälsorisk. (NV Vägledning hamnar, 2022-04-07).

För att minska utsläppen till luft är det viktigt att arbetsfordon har bra avgasrening samt att där det är möjligt att välja fossilfria bränslen, alternativt bränslen med lägre utsläpp än minimikraven. Maskinparken i Stora Vika köra idag på HVO 100 (biodiesel).

För att utreda påverkan från utsläpp till luft kommer spridningsberäkningar att genomföras i samband med det fortsatta arbetet med ansökan.

9.2.2. Damning

Lastning och lossning kan även medföra utsläpp till luft genom damning. Den största dammbildningen sker om skopan släpper lasten högt över mark eller lastbilsflak. Damningen är mängdmässigt inte så stor men syns och märks vid ovarsamhet. En beräkning har gjorts som visar att vid lossning av en skopa på 3m³, kan damningen uppgå till 0,1 – 0,2 liter. Vid lossning av ett fartyg på 3 000 ton kan damningen uppgå till 100 – 200 liter. Merparten av denna damning hamnar inom kajområdet. Förutom damningen sker även spill som sopas upp efter varje genomförd lossning. Dammet består av träspån från sönderfallen flis, pellets eller briketter.

Material som risker att damma, exempelvis sand och grus, förvaras utomhus på platser där risken för spridning av partiklar till närliggande fastigheter är liten. Sand- och grusmaterial dammar framför allt vid lossning av fartyg samt vid lastning på transport.

För att minska risken för damning från lastning och lossning finns framtagna rutiner för städning av ytor där spill av spån, flis och damm uppstår. Vindnät kan sättas upp mellan uppställda containrar för att riskera damning ner i vattenområdet. Även vattendimkanon kan nyttjas vid vissa vindriktningar, främst för att minska risken för damning till närboende. Verksamheten ser kontinuerligt över möjliga fasta åtgärder samt rutiner för att minska risken för damning.

9.3. Lukt

Dålig lukt kan utgöra en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken. Det saknas bedömningsgrunder för luktstörningar och en bedömning av risken för olägenhet måste

därför göras i varje enskilt fall. Vid hamnen i Stora Vika hanteras idag inte produkter eller avfall som ger upphov till lukt. RT-flis har liknande egenskaper som skogsflis när det gäller lukt. Inga klagomål gällande lukt har förekommit till verksamheten.

Sökt verksamhet innebär även hantering av RDF/SRF-flis vilket kan innebära en påverkan för närboende från lukt. Bulkhamnen hanterar denna typ av avfall redan idag. Påverkan från lukt bedöms dock vara försumbar då RDF/SRF kommer i plastade balar, och rutiner finns för att hantera trasiga balar.

Hanteringen av CCA/kreosot-flis planeras ske nederbördsskyddat uppe i kalkbrottet, och bedöms därför inte medföra någon luktpåverkan för närboende. Påverkan från lukt kommer därför inte att utredas mer i det kommande arbetet med MKB.

9.4. Påverkan och utsläpp till vatten

Tillstånd får enligt 5 kap. 4 § miljöbalken inte ges för verksamheter och åtgärder som försämrar vattenmiljön på ett otillåtet sätt eller äventyrar möjligheten att uppnå god status. Utsläpp från verksamheten kan påverka MKN för såväl ekologisk som kemisk ytvattenstatus. Detta kommer utredas vidare i det kommande arbetet med ansökan. Även påverkan från anläggande av dykdalb kommer att undersökas.

9.4.1. Spill- och dagvatten

För hamnområdet kan utsläpp till vatten förekomma i form av dagvatten och eventuellt spill av drivmedel eller gods. Hamnverksamheten är belägen inom ett äldre industriområde med ett enklare eller ofullständigt system för spill- och dagvatten. System som användes för processvatten vid den tidigare cementtillverkningen har delvis tagits bort. Alla vattensystem runt äldre oljecisterner har lagts igen av miljöskäl.

Dagvattensystemet betjänar i huvudsak tak och byggnader inom fastigheten. Körytor och lagringsytor tillika bearbetningsytor i hamnområdet och kalkbrottet betjänas inte av något system för dagvatten. Vikavägen är asfalterad och utgör en hårdgjord yta. Även de byggnader som har fungerande takkonstruktion inne på området utgör hårdgjorda ytor som ger upphov till dagvattenbildning vid nederbörd.

Dagvattnet innehåller partiklar från fordonstrafik inom och utanför hamnen som sköljs av med dagvattnet. Därutöver kan ytterligare föroreningar förekomma beroende på gods. En kartläggning av dagvattensystemets vattenflöden bör genomföras inom verksamhetens egenkontroll och inför att ändringar genomförs för att minimera risker för spridning av föroreningar från hamnområdet. En dagvattenutredning som innehåller en översikt av system för dagvatten tas därför fram i samband med det kommande arbetet med teknisk beskrivning.

En spolplatta har uppförts och en oljeavskiljare installerats. Utsläppet från oljeavskiljaren leds till befintlig reningsanläggning för sanitärt avlopp. Det vattnet som släpps ut från oljeavskiljaren provtas enligt kontrollprogram en gång per år.

Genom provtagning och analys av lakvatten från lagring av flis har man även kunnat visa att någon urlakning av förorenande ämnen ej sker. Några villkor för dagvatten

meddelades därför inte efter den prøvotidsutredning som genomförts och Mark- och miljödomstolen avslutade prøvotidsförfarandet gällande dagvatten den 22 mars 2012.

Något processvatten förekommer inte inom verksamheten.

9.4.2. Spill från lastning och lossning

Vid hantering av bulkgoods, i första hand torrbulk, finns risk för spill och läckage som direkt hamnar i hamnbassängen eller omkringliggande vatten. Lösa upplag och spill på hamnplan kan också blåsa ned i vattnet. Beroende på godsets sammansättning kan spill orsaka mer eller mindre allvarliga miljökonsekvenser såsom övergödning vid spill av gödsel och näringsämnen eller ökade kemiska föroreningar.

Enligt villkor i det nuvarande tillståndet ska åtgärder vidtas för att begränsa mängden flis och damm som hamnar i vattnet (Fållnäsvisken). Spill av produkter eller avfall ska omgående samlas upp och tas omhand. Kaj och övriga ytor ska hållas rena genom regelbunden sopning. Kontrollfunktioner för att detta efterlevs tas upp i verksamhetens kontrollprogram med tillhörande rutiner.

Regelbunden städning av hamnplanen är viktigt för att minska risken för spill ner i hamnbassängen. För att minska risken för damning från lastning och lossning finns framtagna rutiner för städning av ytor där spill av spån, flis och damm uppstår. Det finns även rutin för användning av spillskydd (duk mellan fartyg och kaj) samt för hur lastning och lossning ska utföras. Vid lastning och lossning av CCA/kreosot-flis kommer spillskydd att läggas mellan fartyget och kajen.

9.4.3. Invasiva arter

Internationell sjöfart medför risk för spridning av invasiva främmande arter via fartygens barlast och genom påväxt på fartygsskrov. Hantering av barlastvatten är reglerad i Barlastkonventionen¹⁰ som reglerar var och hur barlastvatten får släppas ut. Obehandlat barlastvatten får endast släppas på djupt vatten, och är därför inte aktuellt att hantera för hamnen i Stora Vika. Påverkan från invasiva arter kommer inte beskrivas mer i kommande MKB.

9.4.4. Utsläpp av skrubbevatten

Rening av fartygens luftutsläpp med skrubber innebär i praktiken en överflytt av föroreningar från luften till skrubbrarnas tvättvatten som under vissa förutsättningar kan släppas ut i havet. Vid hamnen i Stora Vika tillåts inte tömning av skrubbevatten, och påverkan från utsläpp av därför inte aktuellt att hantera i kommande MKB.

¹⁰ Sverige har tillträtt barlastvattenkonventionen och den är införd i svensk lagstiftning genom barlastvattenlagen (2009:1165), barlastvattenförordningen (2017:74) och Transportstyrelsens föreskrifter om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment (TSFS 2017:73).

9.5. Påverkan på mark och sediment

9.5.1. Föroreningssituation mark

Inom industriområdet har restprodukter använts som fyllnadsmassor vid byggande av vägar etc. Markundersökningar har därför genomförts i samtliga områden med fyllnadsmaterial. I tidigare undersökning har förhöjda halter av tungmetaller påvisats inom industriområdet.

9.5.2. Föroreningssituation sediment

De strandnära sedimenten är mycket varierande längs Fållnäs vikens stränder. Ju längre in i viken man kommer desto mer mjuka bottenar med vass och annan växlighet förekommer. På uddar och längs vissa brantare strandpartier finns hållmark, block och steniga områden. Enligt tidigare genomförd sjömätning i Fållnäs viken (Marin Mätteknik 2004) består botten till största delen av lera. I den södra delen förekommer mindre områden med grövre sediment. Bitvis längs strandkanten förekommer berg och morän.

Av tidigare utförd utredning (Structor 2004) kan sägas att verksamheten på land har påverkat sedimenten i Fållnäs viken men ej i sådan omfattning att sedimenten idag innehåller onormalt höga halter av vare sig kolväten eller tungmetaller. De halter som ändå överstiger gällande riktvärden i sedimenten, i detta fall blyhalter, påträffas nedströms eller omedelbart nedströms de vattendrag som avvattnar olika landdeponier. Påträffade föroreningar finns längs hela provtagningsprofilen dvs. i den översta halvmeteren.

Påverkan på mark och sediment utreds i första hand genom sammanställning av tidigare verksamhet och genomförda undersökningar.

9.6. Påverkan på naturmiljön kring kalkbrottet

Det rika växt- och djurlivet kring kalkbrottet påverkas av den verksamhet som bedrivs i form av lagring och bearbetning, samt av transporter till och från kalkbrottet. Effekterna för växt- och djurlivet på platsen behöver utredas vidare i samband med ansökan. En naturvärdesinventering genomförs i samband med arbetet med kommande ansökan.

9.7. Påverkan på kulturmiljön

Ingen av de kända fornlämningarna i närområdet bedöms komma att påverkas av den sökta verksamheten. Inga kända fornlämningar finns inom verksamhetsområdet. De två fornlämningar i Fållnäs viken, spärranordningar, som passeras av fartygen som ska anlöpa till hamnen kommer att påverkas mer vid ökad fartygstrafik i farleden. Påverkan bedöms inte medföra någon skada på fornlämningarna, och miljöpåverkan kommer inte att utredas mer i kommande ansökan.

Kulturmiljövärden kopplade till bebyggelsemiljön som skyddas i detaljplanen bedöms inte komma att påverkas. Viss lagring av gods sker inom de äldre industribyggnaderna, men ingen om- eller tillbyggnation planeras som strider mot planbestämmelserna.

9.8. Påverkan på riksintressen enligt 3 kap miljöbalken

Påverkan på riksintresset för kulturmiljövård enligt 6§, *Karta-Oaxen-Stora Vika*, bedöms vara liten. Motiveringen till utpekandet är industrimiljöer som speglar tre olika faser av kalkindustrins utveckling i huvudstadsregionen. Industrianläggningar från den tidigare cementtillverkningen bevaras. Det gamla kalkbrottet är numera vattenfyllt och delvis utfyllt med material och används i verksamheten som lagringsyta. Bevarandet av de gamla industrifastigheterna säkerställs genom skydd i detaljplanen.

Fällnäsviden är även utpekad som riksintresse för yrkesfiske i kustzonen enligt 5§. Motivet är fångstområden.

Påverkan på riksintresseområdena kommer att utredas i samband med fortsatt miljöbedömning.

9.9. Påverkan på riksintressen enligt 4 kap miljöbalken

Den sökta verksamheten bedöms medföra någon påverkan på riksintresseområdena för rörligt friluftsliv samt högexploaterad kust. De samlade natur- och kulturvärdena i kustområdet och skärgården enligt 4 kap 1,2,4 §§ miljöbalken bedöms inte påverkas av den sökta verksamheten.

9.10. Klimatpåverkan

Flertalet klimatologiska faktorer medför en ökad risk för negativ miljöpåverkan från hamnverksamheter. Kustområden är särskilt såbara mot både snabba och mer långsamma effekter av klimatförändringen. I ett varmare klimat stiger havsnivån till följd av att landbaserad is smälter och att varmare vatten tar mer plats än kallare vatten. Enligt Nynäshamns kommuns förslag till ny översiktsplan (Nynäshamn, ÖP2035) riskerar en höjning av havsnivån att påverka låglänta områden genom översvämning, saltvatteninträngning och erosion. Detta kan i sin tur leda till betydande skador på anläggningar, bebyggelse och infrastruktur. Stora Vika pekas särskilt ut.

Översvämning av verksamheter belägna i hamnområden med risk för betydande miljöpåverkan kan även uppstå i händelse av extrema skyfall. Klimatförändringarna innebär att risker kan behöva omvärderas över tid då både sannolikheten för att en incident ska inträffa kan öka samt att konsekvenserna av incidenten kan förvärras i takt med att de prognostiserade förändringarna sker.

För att undersöka detta föreslås att påverkan till följd av klimatpåverkan, såsom förhöjda medelvattennivåer och översvämningar, utreds i samband med kommande dagvattenutredning.

9.11. Påverkan från transporter som utgör följdverksamhet

Transporter som inte sker inom hamnområdet räknas som följdverksamheter. Stockholms Bulkhamn har inte full rådighet över transporter till och från hamnen. Transporter till sjöss och på land ger upphov till utsläpp till luft, främst av kväveoxid som bidrar till förurning och övergödning och koldioxid som bidrar till klimatförändringarna. Vägtransporter kan även orsaka försämrad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägarna. Både fartygs, väg- och järnvägstransporter kan ge upphov

till störande buller och vibrationer för de närboende. Fartyg i farled och inseglingstränna kan ge upphov till grumling och erosion. (NV Vägledning hamnar, 2022-04-07).

10. FÖRESLAGNA SKYDDSÅTGÄRDER

Stockholm Bulkhamn har ett kontrollprogram framtaget för verksamheten. Kontrollprogrammet upprättades 2011 och har därefter reviderats 2013 och 2014. I samband med den planerade utökningen av verksamheten ses egenkontrollprogrammet över och uppdateras. Verksamheten ser kontinuerligt över möjliga fasta åtgärder samt rutiner för att minska risken för påverkan på luft, vatten, buller samt spill och olyckor.

Nedan föreslås skyddsåtgärder för minskad spridning av dammande material till luft och vatten. Ytterligare skyddsåtgärder kan bli aktuella.

- Lagring av RDF/SRF-flis samt CCA/kreosot-flis sker i huvudsak i kalkbrottet för att minska risken för damning och lukt från material. Lagringen sker nederbördsskyddat i tält för att inte påverkas av väder och vind.
- Kajområdet kompletteras med vind/damnnät för att förhindra att damm sprider sig till närboende. Näten spänns upp mellan uppställda containrar för att fånga upp damning i luften.
- Användning av spillskydd; en duk på rulle som fälls upp mot fartygssida för att förhindra att material hamnar i vattnet. Rutiner för när sådan skyddsåtgärd ska användas har tagits fram. Vid lossning av farligt avfall ska spillskydd alltid användas.
- För att minska dammspridning i hamnen nyttjas en vattendimkanon, främst när vindriktningen är sådan att damning riskerar att påverka närboende.
- Hamnkranen ska vara utformad på sådant sätt att risken för utsläpp av hydraulolja från den minimeras. Eventuellt spill hamnar på kaj eller i fartyget. Vid läckage finns absolut tillgängligt.
- Vid användning av hamnkranen ska sådan övervakning ske att den vid läckage omedelbart kan vidtas åtgärder.
- Saneringsutrustning ska finnas lättillgängligt för att kunna begränsa spridningen samt snabbt kunna samla upp spill av hydraulolja.

Skyddsåtgärder vid lastning/lossning för att minska buller:

- Ingen lossning av fartyg med bulkvaror eller styckegods sker nattetid.
- Möjlighet att anlägga bullerdämpande skydd/staket på platser där de medför bullerdämpande effekt mot närboende. Förslag på platser utreds i kommande bullerutredning.

11. BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet, och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1350 är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Något undersökningssamråd har därför inte hållits och samrådet är ett så kallat avgränsningssamråd enligt 6 kap 28§ miljöbalken. En specifik miljöbedömning genomförs och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att tas fram.

12. PLANERAD MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 6 kap 35 § miljöbalken innehålla identifiering, beskrivning och bedömning av de direkta och indirekta konsekvenser som den sökta verksamheten kan medföra och deras betydelse för verksamhetens samlade miljöpåverkan. Huvudsakligen kommer miljökonsekvensbeskrivningen att avhandla de miljöaspekter som presenterats i detta underlag.

Miljökonsekvensbeskrivningen planeras att innehålla följande information.

- Administrativa uppgifter om sökanden.
- Ansökans omfattning och avgränsning.
- Beskrivning av verksamheten, dess drift och annan teknisk information, inklusive en icke-teknisk sammanfattning.
- Redovisning av genomfört samråd.
- Beskrivning av rådande miljöförhållanden.
- Beskrivning av de miljöanpassningar som genomförts.
- Beskrivning av verksamhetens påverkan, effekter och konsekvenser för människors hälsa och för miljön.
- Uppgifter om beredskapen för och föreslagna insatser vid allvarliga olyckor
- Alternativredovisning inklusive nollalternativ. I alternativredovisningen redovisas alternativa utformningar, möjliga alternativ i fråga om teknik, storlek, omfattning, skyddsåtgärder, begränsningar och försiktighetsmått.
- Verksamhetens påverkan på miljömål, och miljökvalitetsnormer, samt beskrivning av miljöbalkens allmänna hänsynsregler.
- Förslag på kontroll, skyddsåtgärder och försiktighetsmått.
- Information om hur kravet på sakkunskap är uppfyllt.
- Redogörelse för använt underlagsmaterial m.m. samt referenslista.

En bedömning av miljöns känslighet och verksamhetens påverkan kommer att ligga till grund för den samlade bedömningen av de effekter på miljön som kan ske. I arbetet med

den kommande miljökonsekvensbeskrivningen föreslås att följande miljöaspekter att utreds och bedöms:

- Konsekvenser för människors hälsa genom buller. Bullerutredning genomförs. Bullerutredningen omfattar hamnverksamheten såväl som den planerade utökningen med användandet av cementsilos.
- Påverkan genom utsläpp till luft inklusive påverkan från damning samt konsekvenser för människors hälsa. Spridningsberäkning till luft genomförs.
- Påverkan på ytvatten och konsekvenser för vattenmiljön i Fållnäsvisken, påverkan på MKN. En dagvattenutredning som innehåller en konsekvensbedömning, förväntad föroreningsbelastning i Fållnäsvisken tas fram.
- Dagvattenutredningen som även omfattar påverkan vid klimatförändringar såsom översvämningar och skyfall.
- Påverkan på Fållnäsviskens stränder och skyddsvärda områden beskrivs genom sammanställning av tidigare genomförda strandinventeringar.
- Påverkan på mark och sediment utreds genom sammanställning av tidigare verksamhet och genomförda undersökningar.
- Påverkan på natur- och kulturvärden kring kalkbrottet samt konsekvenserna för dessa intill det f.d. kalkbrottet utreds vidare. En naturvärdesinventering genomförs i anslutning till kalkbrottet.
- Påverkan från transporter (följverksamheter) utreds.
- Avstämning mot riksintressen, miljömål och miljökvalitetsnormer.

Följande miljöaspekter kommer avgränsas bort och inte utredas eller bedömas vidare i MKB:n:

- Påverkan och effekter på människors hälsa från vibrationer.
- Konsekvenser för människors hälsa genom ljus och lukt.
- Påverkan från invasiva arter från barlastvatten eller av utsläpp av skrubbevatten beskrivs inte då utsläpp av detta inte förekommer i samband med hamnverksamheten.

13. FÖRSLAG PÅ SAMRÅDSKRETS OCH INFLUENSOMRÅDE

Följande influensområden kommer antas för verksamheten:

- För hamnverksamheten avgränsas influensområdet till 500 m.
- För verksamhetsområdet i det f.d. kalkbrottet avgränsas influensområdet till dess närmaste omgivning.
- Fartygsrörelser avgränsas till och med Fållnäsviskens mynning i Svärdsfjärden.
- Influensområdet för följevärksamheter transporter avgränsas geografiskt fram till de större vägarna 225 och 73.

Föreslagen samrådsrets baserat på influensområdet presenteras i Tabell 7.

Tabell 7. Föreslagen samrådsrets.

Myndigheter
Nynäshamns kommunstyrelse
Nynäshamns kommun, kultur- och fritidsnämnden
Nynäshamns kommun, samhällsbyggnadsnämnden
Nynäshamns kommun, mark- och exploateringsenheten
Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund, miljökontoret
Södertörns brandförsvarsförbund
Havs- och vattenmyndigheten
Kammarkollegiet
Länsstyrelsen i Stockholm
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Naturvårdsverket
Region Stockholm
Riksantikvarieämbetet
Trafikverket
Transportstyrelsen
Vattenmyndigheten Norra Östersjön vattenmyndighet
Sjöfartsverket
Statens geotekniska institut - SGI
Statens Geologiska Undersökning - SGU
Intresseorganisationer
Aktionsgruppen Levande Fållnäsrik
Friluftsrådet Nynäshamn
Naturskyddsföreningen Nynäshamn
Stora Vika Fiskevårdsförening
Stora Vika Båtklubb
Stora Vikas Natur & Framtida Utveckling

Särskilt berörda bedöms vara de närmast angränsande fastigheterna (fastighetsägare, ledningsägare, servitut, gemensamhetsanläggningar) till verksamhetsområdet inkl. det f.d. kalkbrottet. Dessa bedöms vara de som skulle kunna beröras av hamnverksamheten till följd av buller, utsläpp till luft, eventuell lukt samt utsläpp till vatten.

Störningar från ökad trafik längs väg berör boende längs vägarna 573, 574, 533, 534, 528 och 529. Hit hör exempelvis boende i Marsta samhälle som påverkas av den ökade mängden tung trafik till och från hamnverksamheten.

14. KÄLLHÄNVISNING

- Naturvårdsverket. Naturvårdsverkets vägledning och stöd för specifik miljöbedömning.
<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/specifik-miljobedomning/>
- Naturvårdsverket, 2022. Naturvårdsverkets vägledning Hamnar – Vägledning om miljöfarlig verksamhet. Daterad: 2022-04-07.
<https://www.naturvardsverket.se/4974fc/contentassets/63623e1f66324a4db6ee16d2601985c7/nv-vagledning-om-miljofarlig-verksamhet.pdf>
- Nynäshamn, 2012. Översiktsplan för Nynäshamns kommun. Antagen av kommunfullmäktige 2012-10-17.
<https://nynashamn.se/download/18.74aa99c17471d6226f88af/1600093367992/%C3%96versiktsplan%20Nyn%C3%A4shamn%C3%A4shamn%C3%A4shamn%20kommun.pdf>
- Nynäshamn, 2023. Samrådsförslag Översiktsplan Nynäshamns kommun 2040-2060.
https://nynashamn.se/download/18.7a95dc2f1818012627d1c70d/1655967139549/%C3%96versiktsplan_samr%C3%A5dsf%C3%B6rslag_ver3.pdf
- Nynäshamn, 2015. Utvecklingsplan Stora Vika. Godkänd 2015-03-26.
https://nynashamn.se/download/18.74aa99c17471d6226f88aa/1600093365245/Utvecklingsprogram_storavika_20150408.pdf
- Nynäshamn, 2019. Yt- och grundvattenplan för Nynäshamns kommun, Bilaga B. Antagen i kommunfullmäktige 30 november 2019.
<https://nynashamn.se/download/18.74aa99c17471d6226f88ad/1600093367314/Yt-%20och%20grundvattenplan%20Bilaga%20B%20kf%202019-11-30.pdf>
- Nynäshamn, ÖP2035. Samrådshandling för förslag till ny översiktsplan för Nynäshamns kommun.
<https://nynashamn.se/tillvaxt/stadsplanering--byggnation/oversiktlig-planering/samradshandlingar>
- RUFS, 2010. Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
http://www.rufs.se/globalassets/h.-publikationer/rufs10_hela.pdf

Structor, 2004.

Miljökonsekvensbeskrivning. TallOil Stora Vika Biobränsle AB. Daterad 2004-12-17. Framtagen av Structor Miljöteknik.

Öppna GIS-data

Lantmäteriet, min karta.

minkarta.lantmateriet.se/

Länsstyrelsen Stockholm, länsdata

ext-
geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183

Naturvårdsverket, skyddad natur

skyddadnatur.naturvardsverket.se/

Riksantikvarieämbetet, fornsök

app.raa.se/open/fornsok/

SGU:s kartvisare.

apps.sgu.se/kartvisare/

Skogsstyrelsen, skogens pärlor

kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/

VISS, Vatteninformationssystem Sverige ext-

geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=1589fd5a099a4e309035beb900d12399

VISS, Fållnäsvisken

viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA66246728