

Handläggare
Sara Nilsson
08-508 28 934
sara.e.nilsson@stockholm.se**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2021-02-16, p. 22**Stockholms Hamn AB:s ansökan om tillstånd
(ändringstillstånd) att bedriva hamnverksamhet
även omfattande hantering av bulkgoods på
fastigheten Stockholm Ladugårdsgärdet 1:4**Remiss från mark- och miljödomstolen, målnummer
M 8121-19**Förvaltningens förslag till beslut**

1. Tillstyrka remitterad ansökan om ändringstillstånd under följande förutsättningar:
 - i. Att omfattningen av Hamnens hantering av bulkgoods från MLC är reglerad. Nämnden lämnar dock till domstolen att bedöma hur detta bör göras och huruvida det även behöver finnas en begränsning i Hamnens tillstånd.
 - ii. Det bör framgå av tillståndet hur buller från skeppslastning ska följas upp och redovisas inom ramen för egenkontrollen.
 - iii. Underlaget bör kompletteras med den bullerutredning som åberopas i ansökningshandlingen samt den reviderade bullerutredning och miljökonsekvensbeskrivning som getts in i mål M 4553-19.
2. Utse förvaltningschefen att företräda nämnden i ärendet.
3. Justera beslutet omedelbart.

Sammanfattning

Stockholms Hamn AB (*Hamnen*) har ansökt hos mark- och miljödomstolen om ändring i gällande tillstånd att bedriva hamnverksamhet även omfattande bulkgoods vid kaj 1 till 5 samt att även bedriva hamnverksamhet vid Frihamnen kaj 1 på fastigheten Stockholm Ladugårdsgärdet 1:4. Ändringarna som Hamnen ansöker om är nödvändiga för att kunna transportera bort massorna från Masslogistikcenter (MLC) via fartyg och inte enbart via lastbil. Ansökan avser emellertid även hantering av bulkgoods från andra källor än MLC.

Förvaltningen anser att miljö- och hälsoskyddsnämnden kan tillstyrka den ansökta ändringen, under förutsättning dels att omfattningen av Hamnens hantering av bulkgoods från MLC är reglerad, dels att det av tillståndet framgår hur buller från skeppslastning ska följas upp och redovisas inom ramen för Hamnens egenkontroll. Vidare bör underlaget kompletteras med den bullerutredning som åberopas i ansökningshandlingen samt den reviderade bullerutredning och miljökonsekvensbeskrivning som getts in i mål M 4553-19 gällande MLC:s verksamhet.

Bakgrund

Hamnens ansökan om ändringstillstånd

Stockholms Hamn AB (*Hamnen*) har ansökt hos mark- och miljödomstolen om ändring i gällande tillstånd att bedriva hamnverksamhet även omfattande bulkgoods vid kaj 1 till 5 samt att även bedriva hamnverksamhet vid Frihamnen kaj 1 på fastigheten Stockholm Ladugårdsgärdet 1:4.

Bulkgoods är last som fraktas utan förpackning eller emballage i lastrum eller godsvagnar.

De ansökta ändringarna har föranletts av Masslogistikcenter (*MLC*), en masshanteringsverksamhet som idag bedrivs i anslutning till hamnområdet av Stockholms stad genom exploateringsnämnden. Staden ansöker i det ärendet om tillstånd till verksamheten vid MLC och målet (mål M 4553-19) handläggs hos mark- och miljödomstolen parallellt med Hamnens nu aktuella ansökan. I det ärendet har ansökan justerats under prövningen till att nu omfatta en mindre mängd bulkgoods (massor) än i den ursprungliga ansökan.

Ändringarna som Hamnen ansöker om är nödvändiga för att kunna transportera bort massorna från MLC via fartyg och inte enbart via lastbil. Ansökan avser emellertid även hantering av bulkgoods från

andra källor än MLC, vilket enligt förvaltningen inte framgår tydligt av ansökningshandlingarna. Förvaltningen har därför haft underhandskontakt med Hamnen för att reda ut oklarheterna.

Som förvaltningen förstår det ansöker nu Hamnen om att få hantera bulkgoods vid kajplats 1-5 som är placerade nära varandra utefter den s.k. Frihamnspiren (se bilaga 3). Som försiktighetsmått ska de befintliga villkoren för Hamnens verksamhet vara tillämpliga förutom villkor 6 om verksamhetens omfattning som enbart ska vara tillämplig på den tillkommande verksamheten som rör andra källor än MLC eftersom de menar att den mängd som MLC ska hantera omfattas av annat tillstånd (MLC:s kommande tillstånd, förvaltningens kommentar).

Hamnen anger att bulkgoods kommer lastas ut från MLC till en skeppslastare och vidare till fartyg vid kajen. Från skeppslastaren kommer materialet falla genom en avlastningsbälg som kommer gå ner under fartygets lastutrymmes överkant. Skeppslastaren kommer vara inbyggd för skydd mot damning, buller, fallande stenar och grus samt rinnande lakvatten. Fartygets transportutrymmen kommer vara täckta.

Som underlag till ansökan har Hamnen bilagt MLC:s miljökonsekvensbeskrivning och tekniska beskrivning. Nämnden noterar att Hamnens underlag till ansökan inte är uppdaterade med de senaste justeringarna som MLC ansöker om ändringstillstånd för. Dessutom saknas MLC:s bullerutredning. Nämnden har trots det kunnat göra en bedömning av verksamhetens miljökonsekvenser genom att tillgå MLC:s justerade handlingar i mål M 4553-19.

MLC:s miljökonsekvensbeskrivning och bullerutredning visar att den ansökta verksamheten klarar Hamnens villkor om buller, åtminstone dag- och kvällstid vid kajplats 1 och 5. Nattetid kommer inte verksamheten att bedrivas förutom i de fall bulkgodset är av ett tystare slag som gör att villkoren nattetid uppfylls.

Vidare anger hamnen att den samordnade masshanteringen i masslogistikcentret med sjötransport ger viktiga miljövinster i form av lägre koldioxidutsläpp, lastbilsrörelser och energiförbrukning samt hushållning med ändliga bergresurser.

Ärendet

Mark- och miljödomstolen har förelagt miljö- och hälsoskyddsnämnden (*nämnden*) att yttra sig över Hamnens ansökan senast den 5 januari 2021. Nämnden har fått anstånd att inkomma med svar senast den 19 februari 2021.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen Plan och miljö. Under handläggningen har förvaltningen haft kontakter med Hamnen för vissa förtydliganden av underlaget.

Miljöförvaltningens synpunkter och förslag

Inställning och övergripande synpunkter

Hamnens ansökan om ändringstillstånd hänger nära samman med Stadens tillståndsansökan för MLC. Hamnens ansökan har dock reviderats under prövningen och har för närvarande en annan omfattning och avgränsning, vilket enligt förvaltningen inte framgår tydligt av ansökningshandlingarna.

Hamnen anger i kompletteringen av den 22 april 2020 att gällande villkor för Hamnens tillstånd ska tillämpas även på den tillkommande verksamheten.

En av oklarheterna som förvaltningen noterat gäller omfattningen av den ansökte verksamheten: I ansökningshandlingen uppges att villkor 6 i MÖD:s dom (rörande omfattningen av Hamnens verksamhet) inte ska tillämpas på den ansökte ändringen, medan det i ovan nämnda anges att samtliga villkor som idag gäller för hamnverksamheten fortsatt ska tillämpas – således även villkor 6, som nämnden förstått det.

Vidare har Hamnen i ansökningshandlingen uppgett att skeppslastning inte kommer att ske nattetid. Det har emellertid varit oklart om detta gäller enbart lastning av bulkgoods från MLC eller även bulkgoods från andra källor.

Förvaltningen har under handläggningen av remissen kontaktat Hamnen för vissa klarlägganden rörande ansökans omfattning och verksamhetens miljöpåverkan. Vid dessa kontakter har framkommit följande:

- Villkor 6 ska inte tillämpas på hantering av bulkgoods från MLC, då omfattningen av den hanteringen kommer att regleras inom ramen för tillståndet från MLC, men däremot på övrig bulkgodshantering enligt ansökan.
- Beskrivning av bulkgodshantering inom Frihamnen framgår av underlag till gällande tillstånd för Hamnen. Det är inte aktuellt att mellanlagra bulkgoods inom Hamnens område.
- Åtagande om att inte genomföra skeppslastning nattetid avser endast bulkgoods från MLC. För övrig bulkgodshantering föreslås ingen begränsning av arbetstid.

Däremot är de befintliga bullervillkoren enligt mark- och miljödomstolens och MÖD:s domar fullt ut tillämpliga.

Mot denna bakgrund anser förvaltningen att miljö- och hälsoskyddsnämnden kan tillstyrka den ansökta ändringen, under förutsättning dels att omfattningen av Hamnens hantering av bulkgoods från MLC är reglerad, dels att det av tillståndet framgår hur buller från skeppslastning ska följas upp och redovisas inom ramen för Hamnens egenkontroll.

Förvaltningens övriga synpunkter och förslag

Behov av förtydliganden av verksamhetens omfattning m.m.

Den miljökonsekvensbeskrivning och tekniska beskrivning som Hamnen har bilagt ansökan är densamma som Staden initialt gett in som underlag för ansökan om tillstånd till MLC:s verksamhet. Nämnden har i yttrande till mark- och miljödomstolen den 17 december 2019 framfört synpunkter gällande MLC:s verksamhet. Staden har därefter justerat yrkandena för MLC och den verksamheten kommer därigenom att få en väsentligt mindre omfattning. Nämnden har i yttrande till mark- och miljödomstolen den 17 december 2020 tillstyrkt justeringarna. Såvitt framgår av Hamnens ansökan är avsikten att omfattningen av bulkgodshantering för MLC ska regleras inom ramen för MLC:s tillstånd och någon följdändring i Hamnens ansökan är därför inte nödvändig.

Hantering och miljöpåverkan från annan bulkgodshantering än från MLC omnämns mycket kortfattat i ansökan. Förvaltningen uppfattar att det främst hänvisas till att detta beskrivits och bedömts i det övergripande tillståndet för Hamnen. Detta har också bekräftats vid förvaltningens kontakter med Hamnen. Förvaltningen anser att Hamnen bör förtydliga vad detta innebär även inom ramen för tillståndsprocessen i domstolen. Verksamheten kommer emellertid att regleras av gällande villkor för Hamnverksamheten och det är därmed samma begränsningar som gäller för den tillkommande verksamheten som för pågående verksamhet. Mot denna bakgrund anser förvaltningen att underlaget i denna del är tillräckligt för att kunna bedöma miljöpåverkan av den ansökta ändringen.

Som anges ovan avses bulkgodshanteringen från MLC inte omfattas av den totalt tillåtna mängden hanterat gods som regleras i villkor 6 i MÖD:s dom. Förvaltningen ser visserligen inget formellt hinder

för att bulkgodshanteringen från MLC också skulle kunna omfattas av den övergripande begränsningen för Hamnens godshantering. Förvaltningen bedömer dock att miljökonsekvenserna inom Hamnens verksamhet av den tillkommande godshanteringen från MLC är så pass begränsade att det kan godtas att godshanteringen för MLC:s räkning inte inkluderas i den mängd som framgår av villkor 6. Nämnden anser dock att det är viktigt att även omfattningen av MLC:s bulkgoods är reglerat, men lämnar till domstolen att bedöma hur detta bör göras och huruvida det även behöver finnas en begränsning i Hamnens tillstånd.

Buller

Förvaltningen noterar att den bullerutredning som Hamnen hänvisar till i ansökningshandlingen saknas i underlaget, liksom den uppdaterade bullerutredning som Staden gett in i samband med justeringarna i ansökan för MLC. Även om verksamheten kommer att regleras av villkor anser förvaltningen att utredningarna, för fullständighetens skull, bör ges in till domstolen som underlag i målet.

Förvaltningen noterar vidare att den bullerutredning som getts in i mål M 4553-19 rörande MLC visar att Hamnens villkor för buller klaras både dag- och kvällstid vad gäller skeppslastning av MLC:s bulkgoods vid kajplats 1 och 5. Nattetid riskerar dock Hamnens villkor om buller (45 dBA) att överskridas, eftersom det vid kaj 5 inte har kunnat fastställas vilka maxvärden skeppslastningen ger upphov till samt att skeppslastningen vid kaj 1 ger upphov till ekvivalenta bullernivåer nattetid upp till 50 dBA (vid både befintliga och planerade bostäder). Hamnen har åtagit sig, under det allmänna villkoret, som förvaltningen uppfattar det, att inte lasta bulkgoods från MLC nattetid och inte heller lasta bulkgoods från andra källor i de fall villkoren inte uppnås.

Kajplatserna ligger nära varandra utefter den s.k. Frihamnspiren (se bilaga 3). Bullerutredningen kan därmed anses tillräcklig även för kajplats 2-4. MLC och Hamnens respektive verksamheter bedrivs dock i nära anslutning till varandra. För att det ska vara möjligt att på ett effektivt sätt följa upp att villkoren för respektive tillstånd efterlevs, behöver det klargöras i tillstånden var gränserna går mellan respektive verksamhet och hur ansvaret fördelas. Detta gäller särskilt i fråga om buller.

Hamnen anger i ansökan att gränsen mellan verksamheterna går vid kaj, dvs. när massorna lämnar det transportmedel som för materialet från MLC till skeppslastaren och fartyg. Förvaltningen anser att detta i och för sig är en lämplig gräns, men ser svårigheter i hur buller vid skeppslastningen ska hanteras och följas upp eftersom

buller alstras dels från transportmedlet fram till kaj, som ingår i MLC:s verksamhet, och dels från materialet och fartyget vid själva lastningen/lossningen vid kaj, som ingår i Hamnens verksamhet. Vidare föreslås olika bullervillkor gälla för de två verksamheterna.

Det bör därför tydligt framgå av tillståndet vilken del av bullret som ingår i Hamnens verksamhet och hur det ska redovisas och följas upp.

Övriga skyddsåtgärder

Förvaltningen bedömer att de övriga skyddsåtgärder som Hamnen har åtagit sig att genomföra till skydd mot damning, buller, fallande stenar och grus samt rinnande lakvatten (avlastningsbälg som går ner under fartygets lastutrymmes överkant, inbyggd skeppslastare och täckta transportutrymmen på fartyget) är lämpliga och rimliga.

SLUT.

Bilagor

Bilaga 1. Stockholms Hamn AB:s ansökan om ändringstillstånd

Bilaga 2. Kungörelse och komplettering

Bilaga 3. Kajplatsernas placering