

4391.2.0138

Stockholm den 27 juni 2019

Nacka tingsrätt
mark- och miljödomstolen
Box 69
131 07 Nacka

SÖKANDE

1. Stockholms stad, exploateringskontoret, 212000-0142, Box 8189 104 20 Stockholm
2. Stockholms Hamn AB, 556008-1647, Box 27314, 102 54 Stockholm

Ombud

Advokaten Tomas Underskog, Advokatfirman Åberg & Co, Box 16295, 103 25 Stockholm, telefon: 08-696 95 78, e-post: tomas.underskog@adv-aberg.se

SAKEN

1. Tillstånd enligt miljöbalken till att behandla massor (inklusive farligt avfall) m.m. på Ladugårdsgärdet 1:4 i Stockholms kommun
2. Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet; ändringstillstånd till tillståndsgiven verksamhet i dom den 19 april 2011, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 1956-10 och slutliga villkor i dom den 9 december 2016, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 5128-15

1 YRKANDEN

Stockholms stad, exploateringskontoret:

1. Stockholms stad, exploateringskontoret yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar staden tillstånd till att under 20 år från den dag tillståndet tas i anspråk:

a. behandla (inbegripet bl.a. mottagning, sortering och frakt via transportband till fartygs-transport och lastbilstransport) av 720 000 ton massor (inklusive farligt avfall) per 12 månadersperiod, på det s.k. masshanteringscentret (MLC) på Ladugårdsgärdet 1:4,

b. behandla vatten från masshanteringen vid MLC och det till MLC transporterade länshållningsvattnet och

c. släppa ut till Lilla Värtan det vid MLC renade vattnet som härrör dels från masshanteringen vid MLC, dels från det till MLC transporterade länshållningsvattnet.

Stockholms Hamn AB:

1. Stockholms Hamn AB yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd (ändringstillstånd) att även bedriva hamnverksamhet för hantering av bulkgoods vid Frihamnen kaj 1 på Ladugårdsgärdet 1:4.

Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret:

1. Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, yrkar att mark- och miljödomstolen:

a. bestämmer tiden inom vilken igångsättande av de miljöfarliga verksamheterna ska ha skett till tre år räknat från dagen för lagakraftvunna tillstånd och

b. att tillstånden får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

2 FÖRSLAG TILL VILLKOR FÖR VERKSAMHETERNA**Stockholms stad, exploateringskontoret föreslår följande villkor för den miljöfarliga verksamheten:**

1. Bullervillkoren ”Buller från hamnområdet” i dom den 9 december 2016, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 5128-15, ska gälla för stadens verksamhet.

2. Rening av vatten som härrör från masshanteringen vid MLC och från det till MLC transporterade länshållningsvattnet ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten och Stockholm Vatten och Avfall AB. Det ”Program för skötsel, kontroll och provtagning av vattenreningsanläggning, Masslogikcenter i Norra Djurgårdsstaden” som exploateringskontoret i mars 2019 ingett till tillsynsmyndigheten inom ramen för pågående anmäld verksamhet vid MLC ska följas och hållas uppdaterat.

3. Förslag till kontrollprogram ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten och ges in senast sex veckor innan verksamheten påbörjas. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med berörd tillsynsmyndighet justeras allteftersom verksamheten fortskrider. Kontrollprogrammet ska möjliggöra en effektiv kontroll av verksamheten.

4. Lastning ska inte äga rum nattetid.

5. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad staden angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.

Stockholms Hamn AB föreslår följande tillkommande villkor för den ändrade verksamheten:

1. Även den tillkommande verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.

3 ORIENTERING

Norra Djurgårdsstaden sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden i söder. Det är ett av de stadsutvecklingsområden som ligger nära innerstaden och som i stadens översiktsplan anges för framtida utveckling med blandad stadsbebyggelse. De övergripande målen med Norra

Djurgårdsstaden är att möta stadens växande behov av bostäder samt att vara ett föredöme för hållbar stadsutveckling. Detta sker genom omvandling av tidigare industrimark till en stadsdel med minst 12 000 lägenheter och 35 000 nya arbetsplatser där innovativ miljöteknik främjas. Det är i Hjorthagen och Värtahamnen som planering och byggande kommit längst.

Vid byggnation och anläggningsarbeten i samband med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden uppkommer jordmassor som behöver tas om hand. En del av dessa är förorenade eller har inte tillräcklig teknisk kvalitet så att de kan användas i byggandet. Förorenade massor klassas som avfall. Vissa av massorna har sådana föroreningshalter att de klassas som farligt avfall.

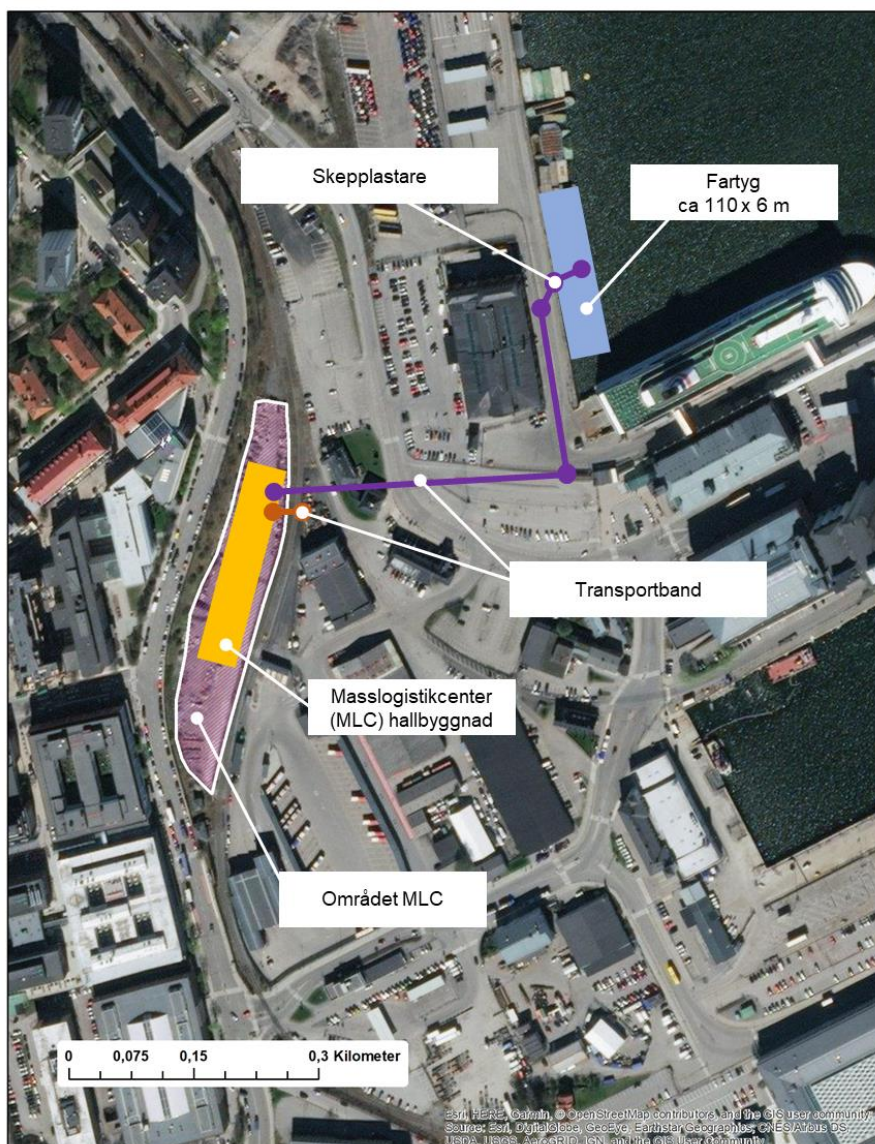
Projektet Norra Djurgårdsstaden har ställt upp tre mål för utvecklingsprojektet:

1. Minska transportarbetet till och från arbetsplatsområdet med 50 %.
2. Minska totala utsläppen av klimatgaser med 50 %.
3. Effektivisera transportflöden och minska transportkostnaden med 50 %.

De uppställda projektmålen ligger i linje med de globala miljömålen *Hållbar konsumtion och produktion*, *Hållbara städer och samhällen* samt *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*. De uppställda målen ligger i linje med de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Giftfri miljö* samt *God bebyggd miljö* och ligger även i linje med Stockholms stads mål *Hållbar energianvändning*, *Miljöanpassade transporter* och *Resurseffektiva kretslopp*. De ligger även i linje med EU:s avfallstrappa genom att det minskar deponering och ökar materialåtervinning.

På Tegeluuddsvägen 71 (del av Ladugårdsgärdet 1:4) i Frihamnen i Stockholm driver Exploateringskontoret i Stockholms stad sedan december 2018 en verksamhet med mottagning och sortering av schaktmassor samt rening av vatten från schaktmassor eller från länshållning i schakt. Verksamheten bedrivs med stöd av anmälan till miljöförvaltningen Stockholms stad. Hanteringen sker i en befintlig hallbyggnad för vidare borttransport med lastbil till deponi eller till återanvändning inom projektet Norra Djurgårdsstaden. Anläggningen omnämns vidare för masslogistikcenter (MLC) eller masshanteringsytan. Se **figur 1** nedan. Erforderliga bygglov finns.

MLC är beläget i ett industriområde av hamnkaraktär. MLC gränsar till Tegeluuddsvägen. På andra sidan Tegeluuddsvägen finns ett verksamhetsområde med bland annat kontor, mindre verkstäder och restauranger. Verksamhetsområdet gränsar i sin tur till ett bostadsområde. Industriområdet kring anläggningen är planerat att omvandlas till ett bostads- och verksamhetsområde av innerstadskaraktär.



Figur 1: Orienteringsbild.

4 DENNA ANSÖKAN

Stockholms stad avser genom förevarande prövning att på MLC även kunna hantera sådana massor som klassas som farligt avfall samt att behandla länshållningsvatten och efter rening släppa ut detta vatten till Lilla Värtan.

Stockholms Hamn AB bedriver hamnverksamhet vilken har tillstånd enligt miljöbalken med villkor bland annat för buller. Det nuvarande miljötillståndet omfattar inte denna typ av gods och Stockholms Hamn ansöker därför om ett ändringstillstånd.

I den pågående verksamheten på MLC ingår ingen hantering av farligt avfall och inte heller fartygstransporter av några massor. Om de här sökta verksamheterna inte påbörjas kommer den befintliga verksamheten att fortsätta under hela projektiden för Norra Djurgårdsstaden.

5 PLANFÖRHÅLLANDEN M.M.

Platsen där tillståndssökta verksamheter kommer att äga rum är inte detaljplanelagd.

6 OMGIVNINGSFÖRHÅLLANDEN

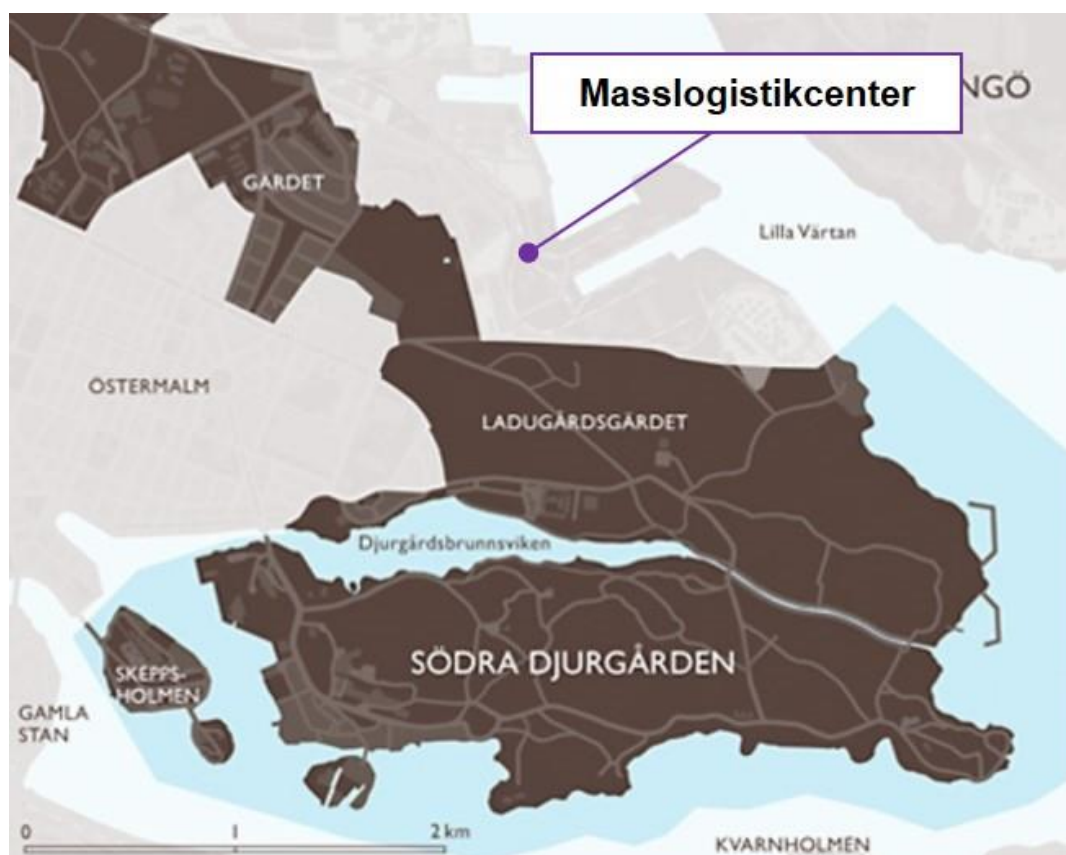
Marken för själva sorteringsverksamheten, det vill säga platsen för MLC, består enligt Stockholms stads byggnadsgeologiska karta av fyllnadsmassor ovan växellagrade sediment (Stockholms stad, 2018). Ytan är hårdgjord och har tidigare använts som lageryta.

Hamnen ligger vid kustvattenförekomsten Lilla Värtan (MS-CD: WA46408217; VISS EU-CD: SE658352-163189) som är påverkat sedan tidigare av hamnverksamhet samt flera verksamheter på land. Lilla Värtan har i dagsläget en måttlig ekologisk status som till stor del beror på övergödning och förekomst av särskilt förorenande ämnen. Miljökvalitetsnormen för Lilla Värtan är måttlig ekologisk status senast 2027. De mindre stränga kraven motiveras bland annat av den hamnverksamhet som bedrivs. Vattenförekomstens strandlinje har låg grad av "naturlighet" genom närhet till områden som är exploaterade för bostäder och verksamheter. Lilla Värtan ska dock senast 2027 nå god ekologisk status avseende näringsämnen eller biologiska kvalitetsfaktorer som indikerar påverkan av näringsämnen. Lilla Värtan uppnår inte god kemisk status bland annat på grund av förhöjda halter av olika miljögifter, till exempel tributyltenn och antracen. Miljökvalitetsnormen för Lilla Värtan är att god kemisk status ska vara uppnådd 2027.

I dag är närområdet ett industriområde med mycket öppen karaktär och långa siktlinjer. Kommande stadsutveckling kommer att omvandla det till en mer tillsluten innerstadskaraktär med en genomgående boulevard med ungefär samma läge som Södra Hamnvägen.

Området ingår i riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Det är även ett kulturhistoriskt värdefullt område utpekade av Stockholms stadsmuseum. I området finns tre byggnader med grön beteckning i Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering av bebyggelse, vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. (Stockholms stadsmuseum, 2018). I takt med att Norra Djurgårdsstaden byggs ut kommer omgivningen helt att byta karaktär från hamnområde till bostadsmiljö av innerstadskaraktär.

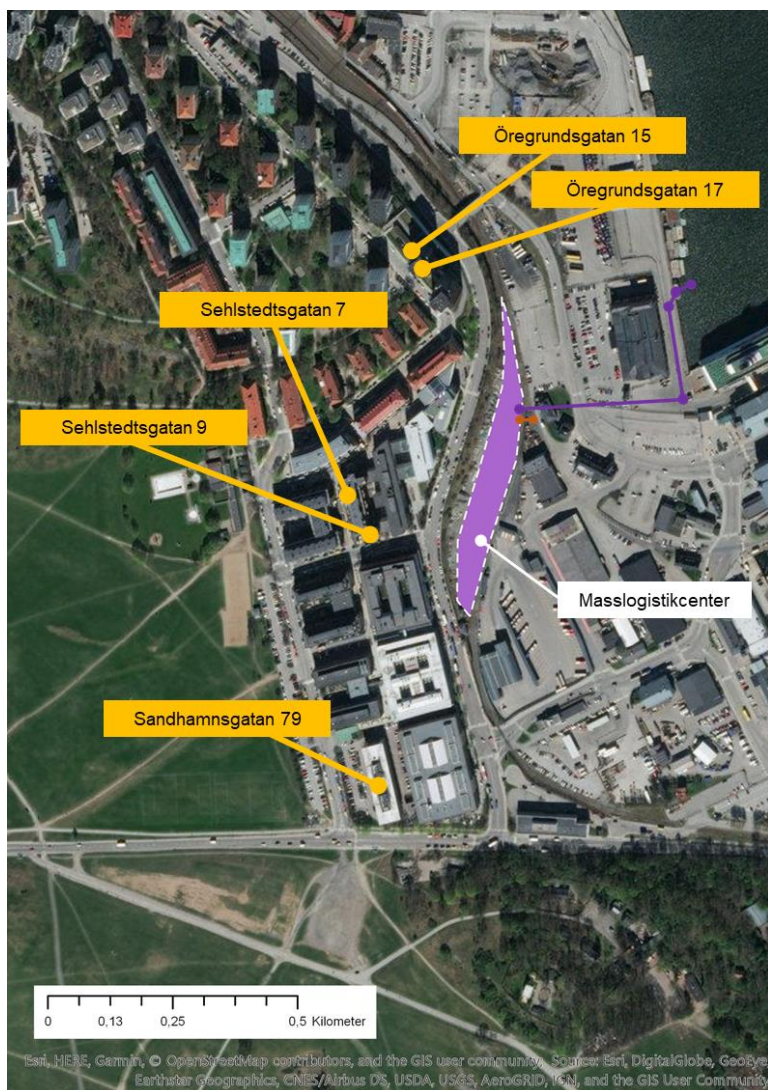
Verksamhetsområdet för MLC ligger cirka 300 meter från Nationalstadsparken som är ett riksintresse för friluftslivet, se **figur 2** nedan. Nationalstadsparken och verksamhetsområdet för MLC skiljs åt av ett område med flervåningsbyggnader. I övrigt ligger verksamhetsområdet för MLC mellan en väg och en järnväg i ett industrilandskap med hårdgjorda ytor, hamnverksamhet och obefintliga naturmiljövården.



Figur 2: Karta över MLC och Nationalstadsparken.

Förutom ovan angivna riksintressen kommer verksamhetsområdet att beröra riksintresset för sjöfarten Stockholms Hamn. Stockholms Hamn ingår i EU:s utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Tegeluddsvägen ingår i riksintresset väg E20. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och ingår även i TEN-T. Tegeluddsvägen är huvudled för transporter av farligt gods. Värtabanan är riksintresse och ingår i TEN-nätet och det strategiska godsnetet. (Trafikverket, 2018).

De närmsta boende finns idag cirka 60 meter bort på Sehlstedtskatan 9. Närliggande bostäder finns också Öregrundsgatan 15-17. På Sehlstedtskatan 7 ligger förskolan Wåga och Wilja. På Sandhamnsgatan 79 ligger förskolan 79&Park. Se **figur 3** nedan.



Figur 3: Bild med närmaste bostäder Sehlstedtsgratan 9 och Öregrundsgatan 15-17. Lägen för förskolor på Sandhamnsgatan 79 och Sehlstedtsgratan 7. Lägen är ungefärliga.

7 TEKNISK BESKRIVNING

Av den tekniska beskrivningen, **bilaga 1**, framgår i huvudsak följande.

7.1. Masshanteringsyta

Masshanteringen på ytan sker inomhus i den befintliga hallbyggnaden (MLC) som har proportionerna 30*115 m och som är 11 m högt inock. I hallbyggnaden finns inlastnings-, sorterings- och utlastningsfack. Fackens baksidor är uppbyggda av betongblock med T-stöd nedgrävda i marken. Väggarna mellan facken är uppbyggda av prefabricerade betongblock med 800 mm tjocklek. Fackens baksidor och mellanväggar är drygt 3 m höga. Massor kommer in till MLC från främst Norra Djurgårdstadsens saneringsområden, men även andra områden, med lastbil som tippar materialet i inlastningsfickorna i hallen. Innan lastbilarna kommer in i hallbyggnaden passerar de en fordonsvåg. Lastbilar som tippat i hallen leds på vägen ut över en färäst för att damm och småsten ska skakas av från hjulen. Möjlighet till hjultvätt finns.

Hantering av massor i hallen sker med hjullastare. Inkommande massor sorteras och mellanlagras i lagringsfack i hallen utefter föroreningsgrad, till dess lämplig volym för utlastning på fartyg eller lastbil har uppnåtts. Utsorterade grövre fraktioner som bedöms kunna återanvändas i exploateringsprojekten skickas tillbaka till Norra Djurgårdsstadens område med lastbil.

7.2. Mottagna massor

De mottagna massornas föroreningsgrad varierar mellan saneringsprojekten och en mindre del av massorna kommer troligen klassas som farligt avfall. Byggavfall hanteras inte i sig i anläggningen, men en mindre andel betong, trä och så vidare kan förekomma i schakt-massorna. Inkommande material bedöms vara av innehåll med tillhörande EWC-koder enligt avfallsförordningen bilaga 4 (2011:927) enligt **tabell 1** nedan.

Tabell 1: EWC-koder för material som kommer hanteras på masshanteringsytan

EWC-kod	Definition
17 01 01	Betong
17 01 07	Blandningar av betong, tegel, klinker och keramik som inte innehåller farliga ämnen
17 02 01	Trä
17 05 03	Jord och sten som innehåller farliga ämnen och som enligt 13b § ska anses vara farligt avfall
17 05 04	Annan jord och sten än den som anges i 17 05 03
17 09 04	Blandat bygg- och rivningsavfall som inte innehåller kvicksilver, PCB eller farliga ämnen

7.3. Hanterad mängd m.m.

Den totala mängden massor som ska hanteras från projekt Norra Djurgårdsstaden uppgår till cirka 3 miljoner ton, vilket under ett normalår innebär att cirka 200 000 ton massor kommer att hanteras. Den maximala masshanteringskapaciteten på MLC kommer vara 150 000 – 720 000 ton per år. Lagringskapaciteten i hanteringsytan är cirka 7 000 ton. Lagringen blir kortvarig. Utöver masshanteringen tar MLC även emot förorenat vatten från främst schakterna i Norra Djurgårdsstaden, för rening i vattenreningsanläggningen. Vattnet anländer med tankbil.

7.4. Transportvägar lastbil

Lastbilstransporterna kommer så långt det är möjligt ske på Södra Hamnvägen via Frihamns-gatan till Tegelluddsvägen norrut för att köra in till anläggningens södra infart. Stockholms Hamn AB:s containerhamn kommer att flyttas från området till Norvik. Då kommer även omläggning av lastbilstransporter till och från MLC vara möjliga från Södra Hamnvägen och upp via Liljas gata till anläggningen. Därmed undviks transport på Tegelluddsvägen. Ut-passage sker vid båda dessa alternativ via Liljas gata.

7.5. Lastning av lastbil, lastning av fartyg

För utlastning till lastbil kommer ett transportband att anläggas och som kommer att gå till en avhämtningsplats på Liljas gata. Inne i hallen lastas massorna på transportbandet med hjullastare.

Material kommer lastas ut till fartyg via ett transportband som leder till en skeppslastare vid kajen. Från skeppslastaren kommer materialet falla genom en avlastningsbälg som kommer gå ner under fartygets lastutrymmes överkant. Transportbandet och skeppslastaren kommer ha en kapacitet på 600 ton/h, och båda kommer vara inbyggda för skydd mot damning, buller, fallande stenar och grus samt rinnande lakvatten. Fartygets transportutrymmen kommer vara täckta.

Transportbandet kommer korsa järnväg och lokalgator, men vara konstruerat för att ge fri höjd åt transportfordon. Materialet kommer lastas ut när båten ligger vid kaj, i perioder under dagtid.

7.6. Rening av vatten

På MLC finns en vattenreningsanläggning som är avsedd både för vatten från massorna som hanteras på anläggningen och för förorenat länshållningsvatten från entreprenader som inte har möjlighet att hantera vattnet på plats. Vattnet kan innehålla partiklar från förorenad jord, oljerester samt föroreningar i löst form. Efter rening leds vattnet till dagvattennätet. Efter det att transportbandet för sjötransporter är byggt kommer vattnet istället ledas till Lilla Värtan via en egen ledning på transportbandet.

Vattenreningsanläggningens första steg är en oljeavskiljare som följs av en sedimentavskiljare med möjlighet att koppla på ett buffertmagasin. Därefter finns möjlighet att koppla på och välja olika reningssteg och filter efter behov. För vattenreningsanläggningen gäller de riktvärden för länshållningsvatten som gäller för hela Norra Djurgårdsstaden och som tas fram i samråd med miljöförvaltningen och Stockholm Vatten och Avfall.

8 MILJÖKONSEKVENSER

Av miljökonsekvensbeskrivningen, **bilaga 2**, framgår att bedöma miljökonsekvenser kan sammanfattas enligt följande.

8.1. Buller

En bullerutredning har utförts. Den visar att buller från masshanteringen och fartygs-transporterna som kan påverka befintliga och planerade bostäder inte överskrider de bullervärden som anges i villkoren till Stockholms Hamns gällande tillstånd. I de nämnda villkoren anges bland annat att ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder inte får överskrida 55 dB(A) dagtid och 50 dB(A) kvällstid. Inga märkbara kumulativa miljöeffekter bedöms orsakas av verksamheterna i samverkan med närliggande krossverksamhet, trafik eller byggnadsverksamheten vid Saltkajen.

8.2. Utsläpp till luft

De sökta verksamheterna innebär att antalet lastbilspassager blir cirka 20 % färre jämfört med om verksamheterna inte kommer till stånd (det vill säga nollalternativet). Sökta verksamheter innebär en viss påverkan på luftkvaliteten lokalt vid gatorna närmast masslogistikcentret jämfört med situationen innan den pågående verksamheten i MLC påbörjades, men konsekvensen bedöms som liten. Den totala andel tung trafik längs de vägavsnitt som ligger närmast bostäder ökar med en till tre procent och bedöms inte medföra till att miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

8.3. Utsläpp av klimatgaser samt hushållning med råvaror, material och energi

I anläggningen kommer massor sorteras ut för återanvändning och mängden till deponi kommer att minska. Årligen innebär återanvändningen en reduktion i energiåtgång och klimatgaser på cirka 30 000 MWh respektive 4 000 ton CO₂-ekvivalenter¹. Återanvändningen medför en reduktion av utsläpp av klimatgaser och energiåtgång med drygt 50 % jämfört med den hantering som är vanligast vid schaktarbeten, vilket är att överskottsmassor transporteras direkt från byggarbetsplatsen till deponi. Återanvändningen av ballastmaterial vid maxkapacitet i anläggningen blir cirka 360 000 ton/år, vilket är ungefär tre gånger mer än mängden återanvänt och lokalt krossat material som för närvarande används i NDS och motsvarar 4 % av Stockholms läns täktuttag.

8.4. Stadsbild och kulturmiljö

Området kommer att omvandlas. Transportbandet i sin föreslagna sträckning skärmar byggnaden Magasin 1 och dess gavelfasad. Magasin 1 fyller en viktig roll i den kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljön. Den valda placeringen av transportbandet ger mindre bullerstörning och trafikstörning för närliggande verksamheter. Eftersom transportbandet är en tidsbegränsad anläggning som kommer tas bort efter drifttiden och inga fysiska ingrepp görs i några befintliga byggnader bedöms påverkan vara acceptabel. Den befintliga hallbyggnadens utformning har anpassats till den äldre hamnmiljön och bidrar med en kontinuitet in i den framtida Djurgårdsstaden.

8.5. Ytvatten och sediment

Hamnområdet har påverkats av hamnverksamhet och annan industriverksamhet under lång tid. Möjligheten att rena vatten från schakter och vatten från förorenade massor bedöms som större i en fast anläggning, såsom MLC, som drivs i kontrollerad miljö än att ha temporära anläggningar på varje byggarbetsplats. Risken för negativ haltrelaterad påverkan på vattenlevande organismer på grund av det rena vatten som släpps ut bedöms som liten. Utsläpp av rena vatten från anläggningen bedöms inte leda till att miljökvalitetsnormer för kemisk status överskrids.

Den temporära suspension av partiklar som uppstår i samband med båtrörelser vid kajen bedöms inte ge upphov till en påvisbar förändring av sedimentens status i Lilla Värtan.

8.6. Skyddsåtgärder

Skyddsåtgärder som kommer att vidtas är:

- Leda vatten från anläggningen via reningsanläggning till Lilla Värtan.
- Klä in bandet som transporterar massorna för att minska buller, damm, lukt och andra utsläpp till luft.
- Leda utgående luft från hallbyggnaden genom filter.
- Leda fordon över en färst för att förhindra att förorenade massor sprids.
- Rikta strålkastare neråt och in mot området för att förhindra ljusstörning.
- Konstruera transportbandet för att ge fri höjd åt transportfordon.

¹ Koldioxidekvivalenter (eller CO₂-ekvivalenter) anger hur mycket koldioxid som behöver släppas ut för att ge samma klimatpåverkan som olika växthusgaser sammantaget.

- Leda in transporterna till MLC via Liljas gata efter att containerverksamheten flyttats till Norviks hamn och Värtabanan tagits ur drift, vilket är planerat till år 2020.
- Fartygen kommer inte att lastas nattetid.

8.7. Sammanvägd bedömning

Den samordnade masshanteringen i masslogistikcentret med sjötransport ger viktiga miljövinster i form av lägre koldioxidutsläpp, lastbilsrörelser och energiförbrukning samt hushållning med ändliga bergresurser. Den lokala miljöpåverkan i form av buller, utsläpp till luft och vatten samt påverkan på kulturmiljön hålls inom relevanta riktvärden, normer och villkor och bedöms vara ringa.

9 SAMRÅD

Informationsmöte hölls 18 maj 2018 med hyresgästerna i Magasin 1 (Södra Hamnvägen 6-12) samt i Tullhusen (Södra Hamnvägen 7-15). Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen i Stockholms län samt miljöförvaltningen i Stockholms stad den 9 oktober 2018. Inbjudan till samråd med möjlighet att lämna skriftliga eller muntliga synpunkter senast den 15 november skickades med brev till samrådskreten den 12 oktober 2018. Samrådet annonserades i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Mitt i Östermalm den 30 oktober 2018 varvid samrådstiden även förlängdes till 22 november 2018. Med anledning av det stora intresset från kringboende hölls ett informationsmöte den 5 december 2018 dit samtliga som lämnat synpunkter var inbjudna via e-post och via annonsering på Stockholms stads hemsida. Cirka fyrtio besökande deltog i informationsmötet. Möjlighet till platsbesök gavs den 18 december 2018, den 21 januari 2019 samt den 26 mars 2019. Den 18 december 2018 deltog tre personer, den 21 januari 2019 deltog nio personer och den 26 mars 2019 deltog sju personer.

10 MILJÖKVALITETSNORMER

10.1. Buller

Miljökvalitetsnormen för buller enligt förordning 2004:675 om omgivningsbuller är en målsättningsnorm som anger att samhället ska sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Enligt genomförd utredning överskrider buller från masshanteringen och fartygstransporterna inte villkoren i Stockholms Hamns gällande tillstånd. Inga märkbara kumulativa miljöeffekter bedöms orsakas av verksamheterna i samverkan med närliggande kross, trafik eller byggnation. Buller från de tillståndssökta anläggningarna bedöms därmed inte medföra skadliga effekter på människors hälsa.

10.2. Luft

Masshanteringsanläggningen och transportbandet kommer att vara inbyggda och förses med luftrening. Påverkan på omgivningsluft bedöms därför framför allt komma av lastbils-transporter av massor. Ökningen av den tunga trafiken längs de vägavsnitt som ligger närmast bostäder (Södra Hamnvägen, Frihamnsgatan och södra delen av Tegeluddsvägen) beräknas till mellan en och tre procent. I de bostadsområden och förskolor som ligger närmast MLC är de beräknade halterna av PM10 cirka 50 % lägre än miljökvalitetsnormen. Beräknade kvävedioxidhalter utgör mellan cirka 20 och 40 % av miljökvalitetsnormerna. De sökta verksamheterna bedöms inte leda till att miljökvalitetsnormerna överskrids.

10.3. Vatten

Allt vatten från MLC ska som skyddsåtgärd passera en reningsanläggning. Riktvärden för utgående vatten tas fram i samråd med Miljöförvaltningen och Stockholm Vatten och Avfall. En av utgångspunkterna för arbetet att ta fram riktvärdena är möjligheten att medverka till att nå miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan. Ett kontrollprogram säkerställer anläggningens funktion och att åtgärder vidtas om överenskomna kvalitetskrav inte klaras. De sökta verksamheterna bedöms därför inte leda till att miljökvalitetsnormerna överskrids.

11 IAKTTAGANDE AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

Kunskapskravet, 2 kap. 2 § miljöbalken

Både Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, genomför löpande stora projekt som omfattar bl.a. byggande av olika anläggningar. Betydande erfarenhet och kompetens finns således av att driva denna typ av projekt. En projektgrupp med konsulter och Stockholms stads exploateringskontor har i ett flerårigt projekt tagit fram underlag för beslut om transportslag och val av fordons/fartygstyper och bränslen samt underlag för planering av fartygstransporter. En projektgrupp med externa specialistkonsulter har arbetat fram de tekniska underlag som krävs för förevarande prövning. Kunskapskravet är således väl tillgodosett.

Försiktighetsprincipen, 2 kap. 3 § miljöbalken

De försiktighetsmått och skyddsåtgärder som är vidtagna eller kommer att vidtas framgår av miljökonsekvensbeskrivningen, **bilaga 2**. Inför vidtagande av dessa försiktighetsmått och skyddsåtgärder har noggranna utredningar och inventeringar utförts för att få bästa möjliga beslutsunderlag.

Produktvalsprincipen, 2 kap. 4 § miljöbalken

Stockholms Hamn AB:s och Stockholms stad, exploateringskontorets, anläggningar innehåller många olika material och ämnen – en del av dem är miljöfarliga. Aktivt arbete pågår för att minska utsläppen av sådana ämnen.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 2 kap. 5 § miljöbalken

I projektet ingår att använda fartygstransporter, som är mer energieffektiva än vägtransporter. Inom MLC kommer massor sorteras ut för återanvändning och mängden till deponi kommer att minska. Årligen innebär återanvändningen en reduktion i energiåtgång och klimatgaser på cirka 30 000 MWh respektive 4 000 ton CO₂-ekvivalenter². Återanvändningen medför en reduktion av utsläpp av klimatgaser och energiåtgång med drygt 50 % jämfört med den hantering som är vanligast vid schaktarbeten, vilket är att överskottsmassor transporteras direkt från byggarbetsplatsen till deponi. På hallbyggnadens tak har solceller installerats, vilka förser verksamheten med förnybar el. Elöverskottet matas ut på elnätet. Möjligheten att ersätta bränslen i bilar och arbetsmaskiner med förnybara alternativ som el eller förnybar diesel kommer utvärderas löpande.

² Koldioxidekvivalenter (eller CO₂-ekvivalenter) anger hur mycket koldioxid som behöver släppas ut för att ge samma klimatpåverkan som olika växthusgaser sammantaget.

Lokaliseringsregeln, 2 kap. 6 § miljöbalken

Aktuell verksamhet kommer att bedrivas i befintlig hallbyggnad och inom ramen för befintlig hamnverksamhet. I ljuset av att de huvudsakliga massorna kommer från projekt Norra Djurgårdsstaden är aktuell lokalisering lämplig. Det stöds också av den omfattande lokaliseringsutredningen som framarbetats. Detaljplan saknas för området, se vidare avsnitt 5 ovan.

Principen att förorenaren ska betala, 2 kap. 8 § miljöbalken

Aktuell tillsynsmyndighet ska alltid informeras vid händelse som kan ge upphov till miljöpåverkan. Av Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, vald entreprenör ansvarar för att lämplig saneringsutrustning finns att tillgå vid arbetsplatsen, i alla arbetsmaskiner samt i andra fordon där behov finns. Entreprenören ansvarar även för att sanering utförs. Vid större haveri sker återställande av mark i samråd med tillsynsmyndighet.

Sammanfattningsvis anser Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, att verksamheterna innebär ett iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

12 IGÅNGSÄTTNINGSTID

Stockholms Hamn och Stockholms stad, exploateringskontoret anser det lämpligt att tiden inom vilken igångsättandet av de miljöfarliga verksamheterna ska ha skett bestäms till tre år räknat från dagen för lagakraftvunna tillstånd.

13 VERKSTÄLLIGHETSTILLSTÅND

Aktuell hallbyggnad (MLC) är redan uppförd, erforderligt bygglov finns samt pågår, med stöd av anmälan, sedan december 2018 verksamhet där i form av mottagning och hantering av schaktmassor samt rening av vatten från schaktmassor eller från länshållning i schakt. I denna verksamhet ingår att borttransportera renade massor med lastbil till deponi eller till återanvändning inom projektet Norra Djurgårdsstaden. Det är av betydande vikt att på MLC så snart som möjligt även kunna hantera sådana massor som klassas som farligt avfall samt att omgående kunna möjliggöra att borttransporten av renade massor kan ske via fartyg. Det föreligger betydande miljövinster att tillståndssökta verksamheter kan påbörjas så fort som möjligt; det leder till lägre koldioxidutsläpp, lastbilsrörelser och energiförbrukning samt hushållning med ändliga bergresurser. Redovisade bedömningar anger att den lokala miljöpåverkan i form av buller, utsläpp till luft och vatten samt påverkan på kulturmiljön hålls inom relevanta riktvärden, normer och villkor och bedöms vara ringa.

14 KONTROLL

En egenkontroll kommer att vidtas och redovisas i den årliga miljörapporten. Syftet med kontrollen är främst uppföljning av villkor och andra krav. Kontrollprogram kommer att arbetas fram på sätt som föreslås i avsnitt 2 ovan.

15 HANDLÄGGNINGSFRÅGOR

Aktförvarare

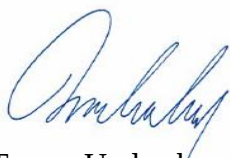
Till aktförvarare föreslås registrator Cecilia Granlund Fleminggatan 4, 112 26 Stockholm, 08-508 27 112, exploateringskontoret.expl@stockholm.se som aktförvarare.

Kungörelse

Kungörelse föreslås ske i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

Behörighetshandling från Stockholms stad, exploateringskontoret bifogas. Vad gäller behörighetshandlingar från Stockholms Hamn AB finns sådana ingivna i mål nr M 2807-07 (tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen – Frihamnen i Stockholms och Lidingö kommuner).

Som ovan



Tomas Underskog

Bilagor

Bilaga 1 Teknisk beskrivning

Bilaga 2 Miljökonsekvensbeskrivning