



Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Kungörelsedelgivning

550

Stockholms Hamn AB

Ombud:

Advokaterna Ulf Skorup och Tomas Underskog

Advokatfirman Åberg & Co

Box 16295

103 25 STOCKHOLM

NACKA TINGSRÄTT

Ink 2011-02-23

**Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet vid  
Louden inom fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:4 m.fl. i  
Stockholms och Lidingö kommuner**

Akt..... M 9/00-11.....  
Akbil..... 4.....

Kod i bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd: 63.10 B

## BESLUT

### Miljökonsekvensbeskrivning

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län godkänner den i ärendet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

### Tillstånd

Miljöprövningsdelegationen meddelar med stöd av 9 kap. miljöbalken Stockholms Hamn AB (bolaget), organisationsnummer 556008-1647, tillstånd till befintlig och utökad hamnverksamhet inom det mark- och vattenområde (inklusive ankringsplatser) som utgörs av fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:3 och 1:4 i Stockholms kommun samt Lidingö 8:55, 8:77, 8:78, 10:469 och 10:564 i Lidingö kommun (se kartbilaga 1) avseende trafik med fartyg med en bruttodräktighet av högst 75 000.

### Villkor för verksamheten

1. Om inte annat framgår av nedan angivna villkor ska verksamheten bedrivas i överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet.
2. Bolaget ska planera och bedriva verksamheten inom hamnen så att mängden hanterat gods inte överstiger 2 200 000 ton per år.
3. Bolaget ska senast den 1 juli 2013 utrusta de kajplatser som nyttjas inom det tillståndsgivna hamnområdet med de tekniska anordningar som behövs för att de fartygstyper som förväntas regelbundet trafikera hamnen ska kunna erbjudas anslutning för matning av land-el. Bolaget ska senast den 1 juli 2012 lämna in en plan för hur arbetet ska genomföras till tillsynsmyndigheten.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

4. Ingen lastning eller lossning av tankfartyg får ske nattetid (kl. 22-07). Tillsynsmyndigheten får medge enstaka undantag från detta.
5. Buller från verksamhetsområdet (land- och vattenområdet) ska begränsas så att det som begränsningsvärde inte ger upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer än följande.

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA		
	Dag kl. 07-18	Kväll kl. 18-22 samt lör-, sön- och helgdag kl. 07-18	Natt kl. 22-07
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	65	60	55
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	55	50	45 (gäller inte vid utbildningslokaler)
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor	45	40	40

Momentana ljud nattetid (kl. 22-07) får maximalt uppgå till 55 dBA. De angivna begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska ske senast sex månader efter det att tillståndet har vunnit laga kraft och därefter minst en gång vartannat år.

6. För utsläpp av vatten från OFA-anläggningen ska följande begränsningsvärden gälla.

Parameter	Begränsningsvärde
Oljeindex, enstaka prov	10 mg/l
Oljeindex, årsmedelvärde	5 mg/l

Utgående vatten ska analyseras med avseende på oljeindex varje månad som OFA-anläggningen är i drift. Årsmedelvärdet avser medelvärdet av under året uttagna månadsprov.

7. Avfall som uppkommer i verksamheten eller som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning och återvinning främjas, bland annat genom att olika avfallsslag hålls isär. Avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt spill eller läckage inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats och kärl ska vara märkta med aktuellt avfallsslag.
8. Saneringsutrustning ska finnas lätt tillgängligt för att eventuellt spill av petroleumprodukter, drivmedel eller andra kemikalier inom verksamhetsområdet snabbt ska kunna saneras och hindras från att nå omkringliggande mark- och vattenområden.



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

9. Ett reviderat program för egenkontroll av verksamheten ska inges till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att detta beslut har vunnit laga kraft. Kontrollprogrammet ska redovisa hur förordningen (1998:901) om verksamhetsutövers egenkontroll kommer att uppfyllas.
10. Senast sex månader innan verksamheten avslutas ska en anmälan med förslag till åtgärder för återställande av platsen lämnas till tillsynsmyndigheten.

### Giltighetstid

Tillståndet gäller tills vidare.

### Delegation

Miljöprövningsdelegationen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att:

- besluta om ytterligare rening samt fastställa ytterligare villkor som kan behövas rörande utsläpp av vatten från OFA-anläggningen
- medge enstaka undantag avseende lastning och lossning av tankfartyg nattetid

### Igångsättningsstid

Miljöprövningsdelegationen anger ingen tid inom vilken verksamheten ska ha satts igång eftersom tillståndet avser en verksamhet som i huvudsak redan pågår.

### Särskilda upplysningar

Detta tillstånd befriar inte bolaget från skyldigheten att iaktta vad som gäller enligt andra bestämmelser för den anläggning eller verksamhet som tillståndet avser. Några exempel på bestämmelser anges nedan.

För mottagning av avfall från fartyg gäller Sjöfartsverkets föreskrift (SJÖFS 2001:12).

För mottagning av skadliga ämnen mm. från fartyg gäller lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Vattendelegationen har den 16 december 2009 beslutat om förvaltningsplan, miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram för vattenförekomsterna inom Norra Östersjöns vattendistrikt. Det vattenområde som är aktuellt i detta ärende, Lilla Värtan (EU-ID SE658352-163189), har bedömts ha måttlig ekologisk potential och att det inte uppnår god kemisk ytvattenstatus. God ekologisk potential ska uppnås till 2021 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för tributyltennföreningar ska gälla 2015. God kemisk ytvattenstatus för tributyltennföreningar ska gälla 2021.



Bolaget ska fortlöpande planera och kontrollera verksamheten för att motverka och förebygga olägenheter för människors hälsa eller miljön (26 kap. 19 § miljöbalken) samt i övrigt iakttä vad som sägs i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll.

Varje år före utgången av den 31 mars ska en miljörapport lämnas till tillsynsmyndigheten för verksamheten (26 kap. 20 § miljöbalken).

Enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken ska avgift betalas årligen av den som bedriver miljöfarlig verksamhet.

### **Tidigare beslut**

Hamnverksamheten är inte tillståndsprövad enligt miljöbalken sedan tidigare.

I Vattendomstolens domar den 23 september 1965 och den 24 april 1975 tilläts utsläpp av avloppsvatten från oljehamnen i Loudden till Lilla Värtan samt fastställdes villkor för detta. Så även i dom den 11 juni 1970. Vattendomstolen har därtill prövat ett antal vattenverksamheter i domar den 30 augusti 1952, den 18 april 1957, den 17 november 1961 och den 19 januari 1965.

Genom föreläggande den 3 december 1996 är bolaget skyldigt att kontrollera det dagvatten som uppkommer inom hamndelen. Genom föreläggande den 19 november 2001 från Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad är bolaget skyldigt att innehålla vissa nivåer med avseende på utgående vatten från OFA-systemet.

### **Samråd**

Samråd enligt 6 kap. 4 § miljöbalken har ägt rum genom möte den 11 juni 2003 med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen i Stockholms stad. Samråd med enskilda har skett genom annons i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Lidingö Tidning, Tidningen Södermalm, Tidningen Östermalm, Stockholm City och Metro. Bolaget lämnade därefter in en samrådsredogörelse till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutade den 7 november 2003 att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Utökat samråd har därefter genomförts genom möte den 23 mars 2004 med Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Miljö- och hälsoskyddskontoret i Lidingö stad, Vägverket region Stockholm, Länsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Miljöförvaltningen i Stockholms stad, Stockholms brandförsvaret, Gatu- och fastighetskontoret i Stockholms stad samt Tullverket. Yttranden har inkommit från Miljöförvaltningen i Stockholms stad, Fiskeriverket, Gatu- och fastighetskontoret i Stockholms stad och Naturvårdsverket.

Samråd med berörda och allmänhet genomfördes genom möte den 23 mars 2004. Yttranden har inkommit från Förbundet för Ekoparken, Naturskyddsföreningen i

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Stockholms län, Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, Stiftelsen Stolta stad, Finnboda Marin, Skärgårdsmiljöföreningen, Stockholmspartiet, Östermalms stadsdelsförvaltning, Tekniska högskolans studentkår, Jan Edvin Henriksson samt Bitte Liberg.

**ÄRENDETS HANDLÄGGNING**

Ansökan om tillstånd kom in till Länsstyrelsen den 11 juli 2007. Efter kompletteringar kungjordes ansökan i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 4 november 2009. Ansökan remitterades till Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö stad, Exploateringskontoret i Stockholms stad, Storstockholms brandförsvaret, Stockholm Vatten AB, Fiskeriverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Yttranden har kommit in från Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad, Miljö- och stadsbyggnadskontoret i Lidingö stad, Exploateringskontoret i Stockholms stad, Storstockholms brandförsvaret, Stockholm Vatten AB, Fiskeriverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen. Bolaget har bemött inkomna yttranden. Ett förslag till beslut har skickats till bolaget för möjlighet att lämna synpunkter. Bolaget har lämnat synpunkter på beslutsförslaget.

**SAMMANFATTNING AV SÖKANDENS ANSÖKAN OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING****Yrkanden**

Bolaget yrkar att Miljöprövningsdelegationen lämnar bolaget tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Ladugårdsgärdet 1:3 och 1:4 i Stockholms kommun samt inom fastigheterna Lidingö 8:55, 8:77, 8:78, 10:469 och 10:564 i Lidingö kommun, bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 75 000. Alla åtgärder ska ske i huvudsaklig överensstämmelse med ansökningshandlingarna och senare kompletteringar.

**Förslag till villkor****Allmänt**

Bolaget föreslår att det meddelas en föreskrift om att verksamheten ska bedrivas och utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som uppgivits i ansökan och i ärendet.

**Buller**

Bolaget motsätter sig (förstahandsinställning) att provotidsvillkor meddelas avseende utredning av förutsättningarna att minska bulleremissioner genom avtal med trafikerande rederier. I det fall MPD skulle finna det motiverat att meddela utredningsföreläggande med avseende på buller kan bolaget godta ett provotidsförordnande och en provisorisk föreskrift (andrahandsinställning).



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

- Hamnen ska under prövotid utreda ytterligare möjligheter att minska bulleremissionerna från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Hamnen ska till miljöprövningsdelegationen senast inom två år från det att beslutet med prövotidsföreläggande vinner laga kraft redovisa resultatet av utredningen och förslag till åtgärder i verksamheten samt slutligt villkor.

Under prövotiden och tills annat bestäms får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid någon vid tidpunkten för ansökan befintlig bostad än nedan angivna riktvärden<sup>1</sup>.

55 dBA dagtid kl. 06-18

45 dBA nattetid kl. 22-06

50 dBA övrig tid

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 70 dBA.

<sup>1</sup>) Med riktvärde avses ett värde, som om det överskrids, ska föranleda de åtgärder som behövs för att förhindra att överskridandet upprepas.

### Utsläpp till vatten

Bolaget kan godta villkor i enlighet med tidigare av miljöförvaltningen uppställda villkor enligt följande.

- Vid utsläpp av renat oljehaltigt avloppsvatten till recipienten får halten av mineralolja respektive aromater inte överstiga 10 mg/l i enstaka prov (takvärde) eller 5 mg/l som ett gränsvärde räknat som ett medelvärde av över året erhållna prover. Om begränsningsvärdet inte uppfylls ska inom sex veckor därefter vidtas åtgärd för att minska utsläppen, genom förbättrad rening eller andra interna åtgärder. Vidtas sådana åtgärder ska tillsynsmyndigheten informeras om den aktuella åtgärden och uppföljning med mål för att åter innehålla begränsningsvärdet.

### Utsläpp till luft

Bolaget noterar att krav på åtgärder för minskning av anlöpande fartygs utsläpp till luft inte kan riktas mot bolaget, alldeles oavsett om godsmottagarens miljötillstånd omfattar de anlöpande fartygen eller inte. Ett sätt för en huvudman att komma till rätta med olägenheter genom utsläpp till luft är att tillämpa miljödifferentierade hamnavgifter.

### Efterbehandling

Bolagets verksamhet i hamndelen är inte särdeles omfattande ställt i relation till övriga verksamhetsutövers verksamhet och den geografiska utbredningen av det egentliga hamnområdet i land och vatten är liten. Detta bör föranleda att sådant efterbehandlingsvillkor som kan förekomma i tillstånd rörande omfattande miljöfarliga verksamheter knappast är motiverat i ett fall som detta. Krav av



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

sådant slag bör riktas mot de verksamhetsutövare som kan ha gett upphov till förorening. Bolaget kan dock godta villkoret:

- Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska belysa vilka undersökningar som krävs för att konstatera om efterbehandling behövs.

### Sammanfattning av ansökan

#### Bakgrund

Bolaget är ett kommunalt hamnbolag som ägs av Stockholms kommun genom Stockholms Stadshus AB. Bolaget bedriver tillståndspliktig hamnverksamhet i Stockholm i Värtahamnen – Frihamnen, Loudden, Skeppsbron – Stadsgården (inklusive Masthamnen), del av Södra Hammarbyhamnen samt del av Nybrokajen. Denna ansökan omfattar hamnverksamheten i Loudden. Hamnen i Loudden invigdes 1927.

#### Lokalisering, planförhållanden m m

Loudden är en allmän hamn och ingår som en del i helheten Stockholms hamn och farleden in till Saltsjön som enligt beslut av Sjöfartsverket den 22 oktober 2001 är utpekade som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Loudden är beläget på fastigheten Ladugårdsgärdet 1:4 som ägs av Stockholms kommun. Aktuell del av fastigheten upplåts med nyttjanderätt till bolaget enligt särskilda avtal. Bolaget upplåter delar av fastigheten i andra hand till bl.a. Preem Petroleum AB, OK-Q8 AB, Norsk Hydro Olje AB, AB Svenska Shell, Petrolia AB och Reci Industri AB. Inom Loudden finns även en av Sveriges fyra släckmedelscentraler (SMC som ägs av Svenska Petroleum Institutet) som har resurser att hantera en katastrof och utrustning att tillgå för att motverka/släcka bränder vid större olyckor. Samtliga kajer ägs av bolaget. Bolaget äger även järnvägen inom hamnområdet.

Loudden angränsar till Ladugårdsgärdet och Nationalstadsparken i söder och sydväst, till Frihamnen i väster och nordväst samt till Lidingöbro i sydost. Norr och öster om Loudden ligger vattenområdet Lilla Värtan. På andra sidan Lilla Värtan ligger Lidingö. Lidingöbro värdshus och ett fåtal friliggande villor ligger sydost om Loudden. Närmaste bostäder på Lidingö ligger inom Baggeby och Larsberg på ett avstånd av ca 400 m från Louddens kajer (piren). Områdena på Lidingö, som ligger närmast Loudden, är bebyggda med flerbostadshus. Där finns även tre skolor. Samlad bostadsbebyggelse återfinns även ca två kilometer nordost om Loudden.

Gällande stadsplan för Loudden P1 4080 fastställdes den 20 november 1953. Enligt planen är området avsett för oljehamn, upplag av oljor eller därmed samhörigt ändamål. Vattenområde finns också utmärkt. Ett förslag till program för planering av området från Husarviken till Loudden har tagits fram. Programmet är



tänkt att resultera i framtagandet av ett flertal detaljplaner för området. Programförslaget innehåller planer för bostads- och kontorsbebyggelse inom Gasverksområdet, Ropsten, Storängsbotten, kv. Elektriciteten, södra Värtahamnen samt Loudden och Containerterminalen. Bolaget har motsatt sig planer för bostadsbebyggelse i hamnens närhet, eftersom sådan verksamhet inte går att förena med, utan hotar, den riksintressanta hamnverksamheten.

Inom Loudden finns inga andra riksintressen. Däremot gränsar hamnområdet till Nationalstadsparken som enligt 4 kap. 7 § miljöbalken är av riksintresse för natur- och kulturmiljövården.

Den sökta verksamheten bedöms inte möta planhinder och strider inte mot planeringssynpunkter eller något riksintresse.

#### **Omfattning av verksamheten, teknisk beskrivning m m**

Hamnverksamheten vid Loudden består huvudsakligen av att tillhandahålla infrastruktur såsom kajer, järnväg och vägar inom hamnområdet samt av att underhålla bolagets anläggningar, kajer och utrustning. Bolaget ansvarar för drift av en för oljebolagen gemensam oljeavskiljare i det s.k. OFA-systemet (system för oljeförorenat avloppsvatten). Det finns ett fåtal ytor för uppställning av personbilar samt en yta för uppställning av Brandförsvarets fordon.

Vid Loudden finns förutom bolagets lokaler (underhållsverkstad och en kontorsbyggnad) och utrustning även depåer, kontor och lager som nyttjas av andra verksamhetsutövare, huvudsakligen oljebolag. Oljebolagen arrenderar mark av bolaget för hantering av framförallt olika typer av petroleumprodukter och ansvarar själva för den verksamhet som de bedriver inom respektive arrenderat område. De ansvarar även för lossning och lastning av produkt samt äger och driver anläggningar inom respektive arrenderat område. Vid Loudden finns ett hundratal cisterner som ägs och nyttjas av annan än bolaget, med en lagringsvolym på totalt ca 424 000 m<sup>3</sup> samt ett antal bergrum som byggts och drivits av olika oljebolag. Idag är endast ett bergrum i drift. De bergrum där bolaget sköter läckvattenpumpningen (-75 års berg, anläggning 317 A och B) kontrolleras varje vecka av bolagets personal. Läckvattenpumparnas driftstid noteras och skiljeyteindikatorer kontrolleras. I oljeavskiljare skummas vattenytan och sonder rengörs vid behov. Oljevarnare kontrolleras och rengörs. Samtliga indikeringslampor, batterier och likriktare kontrolleras. Vid frost kopplas värme på.

De fartyg som anlöper Loudden är tankfartyg och tilldelas en kajplats. Förutom att angöra kaj är det möjligt för fartyg att ankra på redan. Denna möjlighet nyttjas då det råder platsbrist (kajbrist). Ankring sker genom att fartygen släpper 1-2 ankare i fören. Ankringsplatserna ligger vid Fjäderholmarna (ungefärlig position N59 20,1 E 018 06,8) och vid Lilla Värtan (ungefärlig position N59 21,5 E 018 06,8) och gäller för samtliga hamndelar i Stockholms hamn. Ankringsplatserna medger ankring för de fartyg som kan komma att angöra hamndelarna, såväl till ytan som till djup. Ankringsplatserna används vanligtvis endast av ett fartyg vid





varje enskilt tillfälle. Det är dock tänkbart att två fartyg kan använda platsen samtidigt.

Hamnen är bemannad under vardagar kl. 06.00-16.00. Hamnen håller även beredskap vid fartygsanlöp på andra tider än de angivna. Vid ankomst samt avgång tillhandahåller bolaget service åt fartygen i form av bl.a. förtöjning och losskastning. Bemanningen omfattar en oljehamnschef och två reparatörer.

Huvuddelen av det bulkgoods som hanteras i hamnen transporteras dit med fartyg och lossas direkt till respektive oljebolags depå där lagring sker. Utlastning av bulkgoods till fartyg kan ske i mindre omfattning och då i form av spillolja som utlastas från Reci Industri AB.

Vid lossning av gods till de olika oljedepåerna har det mottagande oljebolaget det operativa ansvaret. Infrastrukturen för lossning av petroleumprodukter (kajer, 12 marinsvängarmar samt produktledningar fram till respektive oljebolags depågräns) är i bolagets ägo men bolaget har inget operativt ansvar vid själva lossningen.

Verksamheten i hamnen följer säkerhetsinstruktioner som har utarbetats enligt internationella riktlinjer (ISGOTT, International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) som ska följas vid lastning och lossning. Oljehamnschefen har möjlighet att ingripa, t.ex. genom att avbryta lossningen om säkerhetsinstruktionerna inte följs. Oljebolagen har egna säkerhets- och ledningsvakter som övervakar vid lossning av produkt. Verksamhet bestående av lastning och lossning omfattas inte av ansökan.

Vid Loudden finns tio kajplatser omfattande åtta bryggor (701-704 och 707-710) och en pir med två kajplatser (705-706).

Kajplats	Kajlängd (m)	Djup* (m)	Produkt
701	20	9,9	Bunkerutlastning
702	38	9,9	Lossning av bensin, fotogen och brännoljor mm
703	20	9,9	Lossning av Avgas 100 (flygbensin), alkoholer, RME (rapsmetyleter) och alkylatbensin mm
704	20	9,9	Lossning av glykoler och avisningsvätskor mm
705	66	11,4	Lossning av bensin, fotogen och brännoljor
706	66	11,4	Lossning av bensin, fotogen och brännoljor
707	20	9,9	Lossning av glykoler, avisningsvätskor, etanoler och alkoholer mm
708	18	9,9	Lossning av basoljor, brännoljor och kemikalier mm
709	38	9,5	Lossning av brännoljor, fotogen, RME och basoljor mm
710	18	8,4	Utlastning av spilloljor

\* Djup avser tillåtet djupgående vid medelvatten



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Vid ett framtida maximalt utnyttjande av hamnens kapacitet bedöms godshanteringen kunna uppgå till 2 200 000 ton gods årligen. Bedömningen grundas på ansökta godsmängder för oljebolagen inom Loudden. Med mestadels stora fartyg, upp till bruttodräktighet 75 000, motsvarar denna godsvoly m ca 245 anlöp per år, se tabell nedan.

	Verksamhet år 2003	Framtida beräknade trafikflöden
Anlöp per år	140	245
Antal anländande järnvägstransporter (antal tågset om 5 vagnar per set)	260	520

Antal anlöp under perioden 1998-2006 har varierat mellan knappt 120 till 140. En större del av anlöpen sker under vinterhalvåret (september-maj) då omsatta volymer vid oljedepåerna är något större än under sommarhalvåret (juni-augusti). Huvuddelen av anlöpen sker dagtid. Som ett exempel på fördelning av anlöp under dygnet redovisas att under 2003 anlöpte ca 65 % av fartygen kl. 07.00-19.00, ca 5 % kl 19.00-22.00 och ca 30 % kl. 22.00-07.00. Liggetiden för fartygen är i genomsnitt 8-10 timmar. Under perioden 1999-2007 har anlöpande fartygs bruttodräktighet hållit sig i intervallet <1350-<50 000. Godsomsättningen har under 1998-2006 varierat mellan drygt 800 000 till knappt 1 000 000 ton per år. Under perioden har ca 25 % utgjorts av bensin, ca 45 % av flygbränsle, ca 30 % av diesel och eldningsolja och ca 3 % av alkoholer, glykol och smörjolja. Flygbränslehanteringen upphörde under 2006.

### Miljökonsekvensbeskrivning

#### *Dagvatten*

Dagvatten från verksamheten innehåller näringsämnen, metaller och oljerester. Dagvattnet avleds till Stora Värtan.

Bolaget har låtit utföra föroreningsberäkningar för dagvatten från Loudden. Beräkningarna baserar sig på bedömda föroreningshalter i dagvattnet och uppskattad fördelning av olika markanvändningar i hamnområdet. Vid bedömningen av föroreningshalter i dagvattnet har hänsyn tagits till Hamnens egna provtagningar av dagvatten i brunnar inom Louddens hamnområde. Beräkningarna visar på låga till måttliga föroreningshalter i dagvattnet för Louddens ytor. Den sökta verksamheten bedöms inte medföra en ökad belastning på dagvattennätet eller ökade föroreningshalter till recipienten. Stockholms stads dagvattenstrategi utgår både från dagvattnets föroreningsinnehåll liksom från recipientens känslighet. Dagvatten med låga till måttliga halter som avrinner till Lilla Värtan behöver inte renas då Lilla Värtan bedöms som mindre känslig. Mot bakgrund av det anser bolaget att dagvattnet inte behöver renas men kan åta sig att utreda frågan ytterligare.



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

### *Oljeförorenat avloppsvatten, OFA, och spillvatten*

OFA-vattnet uppkommer vid bilutlastning, kajer samt hårdgjorda ytor runt cisterner och ventiler där risk för spill finns. OFA-vattnet leds till en oljeavskiljare. Före oljeavskiljaren finns en utjämningsstank på 1 000 m<sup>3</sup> installerad. Utjämningsstanken medför en viss gravimetrisk avskiljning innan vattnet med jämnt flöde pumpas vidare till oljeavskiljarens huvudbassäng. Även i bassängen sker en gravimetrisk avskiljning och en s.k. Surf Cleaner (ytskimmer) samlar upp den olja som finns på vattenytan. Vattnet leds därefter genom ett sandfilter. Den förorenade sanden transporteras från botten av filtret till en öppen sandtvätt på filtrets ovandel. Sanden backspolas kontinuerligt och tvättvattnet går tillbaka till oljeavskiljaren. Sandfiltret har driftlarm. Från sandfiltret leds vattnet till en brunn där en sista gravimetrisk avskiljning sker innan utsläpp innanför skyddssporten vid kaj 710. Skyddssporten skiljer recipienten från utsläppsvattnet och möjliggör ytterligare kontroll av vattnet. Avskiljd olja samlas upp i en separat oljetank med högnivåalarm och hanteras som farligt avfall.

Under 2005 har OFA-anläggningen byggts om så att vattnet återcirkuleras vid låg eller ingen nederbörd. Detta för att sandfilter och Surf Cleaner ska gå kontinuerligt med bättre funktionalitet som följd. Läckvatten från 1967 års bergrum går via OKQ8:s egna avskiljare och därefter OFA-systemet för ytterligare rening.

Utgående OFA-vatten till recipient provtas en gång per månad i ett samlingsprov under en vecka. I ett föreläggande från Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm stad gäller att utsläppet av mineralolja respektive aromater inte får överstiga 10 mg/l på enstaka prov och 5 mg/l räknat som medelvärde över året. Bolaget analyserar sedan 2003 sina prover med oljeindex då tidigare analysmetod (IR 028145-4) förbjudits. Från och med 2006 analyseras även enligt GC-MS (gaskromatografi-masspektrometri). Provtagning utförs av egen ackrediterad personal och analys utförs av ackrediterat laboratorium. Vattenvolymen mäts i en induktiv flödesmätare. Oljeavskiljaren rengörs en gång per år. Larmsystemen kontrolleras en gång per månad. Tillsyn av oljeavskiljaren sker varje vardag. Redovisade analysresultat i miljörapporterna för 2007-2009 visar följande halter oljeindex och aromatiska kolväten i utgående vatten från OFA-anläggningen.

	Oljeindex (mg/l)		Aromatiska kolväten (mg/l)	
	Årsmedelvärde	Haltintervall	Årsmedelvärde	Haltintervall
2007	0,83	0,13-2,90	0,38	0,07-0,88
2008	1,33	0,20-5,80	0,15	0,05-0,30
2009	0,72	0,10-2,10	0,62	0,16-1,50

Den sökta verksamheten kan eventuellt medföra en ökad belastning på OFA-anläggningen inom hamnens område. Däremot bedöms ökningen av utsläppen bli begränsad på grund av OFA-anläggningens effektiva reningsanläggning. Utsläppen av olja från OFA-anläggningen bedöms inte orsaka någon toxisk effekt i Lilla Värtan.



Sökt verksamhet genererar spillvatten som avleds till Henriksdals reningsverk. Mängderna svart- och gråvatten från fartygen är förhållandevis små men bedöms öka till följd av ett ökat antal anlöp.

#### ***Utsläpp till mark och sediment***

Då hanteringen av kemikalier inom hamnverksamheten inte bedöms öka relativt nollalternativet, bedöms risken för utsläpp till mark och sediment från hamnverksamheten inte öka.

#### ***Landskapsbild***

Ingen förändring av landskapsbilden förväntas i sökt verksamhet i och med att inga förändringar av hamninfrastrukturen planeras.

#### ***Natur- och kulturmiljö***

Verksamhetsområdet för sökt verksamhet kommer inte att utökas genom sökt verksamhet. De landområden där skyddsvärda arter har noterats kommer inte att påverkas av sökt verksamhet. Sökt verksamhet bedöms inte medföra några stora skillnader för påverkan på Nationalstadsparken jämfört med nollalternativet. Sökt verksamhet bedöms kunna bedrivas utan att medföra betydande negativa konsekvenser för naturmiljön och den biologiska mångfalden i närområdet.

Inga kulturella värden bedöms kunna påverkas av verksamheten.

#### ***Luft***

Den sökta verksamheten kommer att medföra ökade utsläpp till luft jämfört med dagsläget till följd av den förväntade ökningen av antalet anlöp till Loudden. Utifrån de emissioner som har beräknats för 2003 har beräkningar genomförts, baserat på skillnaden i antalet anlöp, för att få en uppskattning av storleken på fartygens emissioner i den sökta verksamheten. Beräkningarna är en grov uppskattning eftersom fartygsflottan och dess miljöprestanda varierar från år till år. Emissionerna till luft från fartyg ökar med ca 75 % relativt nollalternativet enligt beräkningarna. Utvecklingen går dock mot att större krav ställs på emissionsreducering från fartygen, vad gäller t.ex. svavel- och kväveoxider. Detta resulterar sannolikt i att utsläppen av sådana ämnen från fartygen minskar framöver. Kommande krav innebär att marint bränsle med en svavelhalt överstigande 0,1 % viktprocent inte får användas av fartyg i hamn (förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle)). Värdena för Stockholms stad och län nedan är för 2004.

<b>Emissioner</b>	<b>Fartyg inom hamnområdet, sökt verksamhet (ton)</b>	<b>Fartyg inom hamnområdet, nollalternativ (ton)</b>	<b>Stockholms stad (ton)</b>	<b>Stockholms län (ton)</b>
<b>NO<sub>x</sub></b>	48	28	5 400	22 600
<b>SO<sub>x</sub></b>	27	15	1 200 (SO <sub>2</sub> )	3 300 (SO <sub>2</sub> )



## BESLUT

Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

CO	4	2	-	-
CO <sub>2</sub>	3 600	2 100	2,2 miljoner	5,5 miljoner
HC	1,8	1	9 250	27 860
PM10	0,7	0,4	1 200	5 300

**Buller**

Det buller som uppstår från verksamheten på land är mycket begränsat. Endast en arbetsmaskin finns inom hamndelen, en traktor. Inga arbetsfordon, maskiner eller utrustning utöver maskinsvängarmarna används vid lastning och lossning av gods.

Bolaget har låtit utföra en bullerutredning. Utredningen visar att vid lossning av tankfartyg kan tonala ljud uppkomma från hydraulpumparna. För fartyg som alstrar sådant ljud ska enligt Naturvårdsverkets riktlinjer ett 5 dBA lägre riktvärde tillämpas för ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att riktvärdet för nattperioden, dvs. 40 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids för ett förhållandevis stort antal närboende på Lidingö. Under övriga tider på dygnet, dvs. kvälls- och dagsperioden uppfylls riktvärdet motsvarande 45 respektive 50 dBA. Detta ljud är högfrekvent vilket innebär att ljudnivån inomhus normalt är låg under förutsättning att fönster och dörrar hålls stängda. Det är inte generellt att alla tankfartyg orsakar ett tonalt ljud utan det beror på fartygets konstruktion. Bullermätningar har utförts på tankfartygen Kihu och Bitten Theresa när hjälppaggregat och hydraulpumpar varit igång. Resultatet från dessa tankfartyg bedöms som representativt för de tankfartyg som anlöper Loudden och återspeglar max (Kihu)- och minförhållanden (Bitten Theresa). Utöver dessa tankfartyg saknar bolaget uppgifter om anlöpande tankfartyg medför tonala ljud från sina hydraulpumpar.

För tankfartyg som inte alstrar tonalt ljud uppfylls Naturvårdsverkets riktlinjer för befintlig industri under dag-, kväll och natt. Detta gäller även om mer än ett fartyg ligger vid kaj samtidigt. Inom Nationalstadsparken uppfyller verksamheten angivna riktvärden under förutsättning att tankfartygen inte orsakar tonalt ljud. För fartyg med tonalt ljudbidrag berörs områden kring Lidingö bro av ljudnivåer över riktvärdet för Nationalstadsparken, dvs. 40 dBA ekvivalent ljudnivå. Lossning av fartyg orsakar normalt inte momentana ljudnivåer över 55 dBA.

Avgörande för eventuell förhöjd bullernivå är vilka fartyg som anlöper hamnen. Ett ökat antal anlöp kan innebära att bullerstörningar för närboende uppstår vid fler tillfällen. Däremot kommer troligen inte fler fartyg ligga inne vid kaj vid samma tillfälle, vilket innebär att ljudnivån inte bedömts öka jämfört med nollalternativet. Skillnaden i ljudnivå från olika tankfartyg är stora vilket betyder att bullernivån beror av vilka fartyg som anlöper hamnen. Den sökta hamnverksamheten bedöms inte innebära att fler, avseende antalet boende, kommer att exponeras för bullernivåer över riktvärdena orsakade av fartyg. Däremot kommer antalet tillfällen med risk för bullerstörning att öka.

Ett ökat antal anlöp bedöms inte resultera i några överskridanden av riktvärden i inseglsleden.

**Avfall och farligt avfall**

Avfall uppkommer dels till följd av att hamnen är skyldig att ta emot last- och fartygsgenererat avfall från anlöpande fartyg, dels i mindre mängder från den egna hamnverksamheten. Det avfall som uppkommer är bl.a. hushållsavfall, kontorsavfall och farligt avfall. Avfallet sorteras i huvudsak i fraktionerna metall, trä, wellpapp, returpapper, brännbart, glas, biologiskt nedbrytbart avfall, avfall för deponi och farligt avfall. Farligt avfall som genereras är bl.a. lysrör, batterier, elektronikavfall samt olika typer av oljehaltigt avfall. Fartygen har möjlighet att lämna oljehaltigt barlast- eller tankspolvatten samt sludge (oljerester från fartygens maskinrum) i hamnen. Detta avfall hämtas då med tankbil. När fartygen anlöper hamnen är de skyldiga att lämna avfall om de inte har erhållit dispens från Sjöfartsverket. Inget farligt avfall lagras inom hamndelen. En avfallshanteringsplan har upprättats. Från miljörapporten för 2007 redovisas följande avfallsuppgifter.

Avfalls-kod	Avfalls-kategori	Hamnverk-samhet (ton)	Fartyg (ton)	Summa (ton)	Slutlig mottagare	Behandling
17 01 06	Sorterbart	0,094	3,42	3,51	SITA, Koviks avfallsan-läggning	Materialåtervinning/ Energiutvinning/ Deponi
15 01 06	Brännbart	0	13,09	13,09	Fortum/ Kovik	Energiutvinning
20 01 01	Retur-papper	0,137	0	0,14	HA Industri, Spånga	Materialåtervinning
17 02 01	Trä	0,058	0,19	0,25	SITA, Koviks avfalls-anläggning	Energiutvinning

**Farligt avfall**

Avfalls-kod	Avfalls-kategori	Hamnverk-samhet (kg)	Fartyg (kg)	Summa (kg)	Slutlig mottagare	Behandling
20 01 27	Färg, lack och lim-rester	0	202	202	SAKAB Kumla	Materialåterv./ Energiutv./ Deponi
15 02 02	Oljehaltiga massor	0	720	720	SAKAB Kumla	Materialåterv./ Energiutv./ Deponi
13 02 08	Spillolja	0	208	208	SAKAB Kumla	Materialåterv./ Energiutv./ Deponi

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Avfallsmängderna kan komma att öka till följd av ett ökat kapacitetsutnyttjande och därmed ett ökat antal fartygsanlöp. Avfallsmängderna är dock fortsatt mycket små på grund av att inga passagerarfartyg anlöper hamnen samt att det är förhållandevis lite personal på de fartyg som anlöper hamnen.

***Transporter***

Det finns fyra farleder att välja mellan för anlöpande fartyg. Furusundsleden (ca 104 km lång) sträcker sig från Söderarm till Östra Saxaren. Sandhamnsleden (ca 75 km lång) sträcker sig från Sandhamn till Östra Älgögrund. Fartyg kan även gå via Mälaren (via Hammarbyslussen) och Landsortsleden.

Landtransporter till och från Loudden går via Roslagstull och Valhallavägen, Lidingövägen, Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen. Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen är klassade som sekundära transportvägar för farligt gods och övriga som primära.

Järnvägsanslutning till Loudden finns genom Värtabanan. Värtabanan används enbart för godstransporter och går från Karlberg och Norra Stationsområdet förbi Roslagstull, passerar i kanten av Lill-Jansskogen och går under Lidingövägen vid Södra Hamnvägen och fram till hamnen. Bolaget äger järnvägen inom Louddens hamnområde.

***Förorening av mark och sediment***

Sedimentsammansättningen i Lilla Värtan inom Stockholms kommun har undersökts 2003. Vid undersökningen konstaterades höga halter enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder av polyaromatiska kolväten (PAH), bly, koppar och alifatiska kolväten. Även höga halter av kadmium, krom och kvicksilver noterades. Några av de högsta föroreningshalterna uppmättes punktvis vid Loudden. Generellt var halterna något lägre i ytsedimenten än i djupare liggande sediment. Bland de alifatiska kolvätena är det framför allt den tyngre fraktionen (>C16-C35) som påträffats i sedimenten. Utbredningen av de alifatiska kolvätena sammanföll i stort sett med utbredningen för metallerna. Utanför Loudden förekommer en del alifater. Med tanke på den omfattande oljehantering som fortfarande pågår inom Lilla Värtans påverkansområde är det dock inte oväntat att höga halter förekommer. I stora delar av området fanns förhöjda halter av PAH och i många fall kraftigt förhöjda halter. Fördelningen över området överensstämmer i stort med mönstret för alifatiska kolväten och metaller. Vid en undersökning 2005 uppmättes höga halter (0,99 mg/kg TS) av DDT-föreningar vid östra delen av Frihamnspiren, strax norr om Loudden. Enligt Naturvårdsverkets rapport 4918 klassas halten DDT överstigande 0,15 mg/kg TS som "mycket stor påverkan av punktkälla".

Under 2002 sammanställdes samtliga utförda markundersökningar inom depåområdena och hamnen. Samtliga markundersökningar bedöms generellt vara översiktliga med riktad provtagning mot kända spill eller läckagepunkter. Undersökningarna visar på höga till mycket höga halter av petroleumkolväten i

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

mark. Under nuvarande förhållanden bedöms föroreningarna inte utgöra någon akut risk för människa och miljö. Verksamhetsutövarna på Loudden har rekommenderats att genomföra en detaljerad undersökning för att erhålla ett bättre beslutsunderlag inför planering av vidare åtgärder. Tillsynsmyndigheten har gjort bedömningen att sanering av den förorenade marken inte är nödvändig så länge som verksamheten vid Loudden inte förändras.

***Kemiska produkter***

De kemiska produkter som hanteras är framförallt färger samt smörj- och hydrauloljor till bolagets utrustning. Utöver dessa produkter förbrukas bl.a. mindre mängder lösningsmedel och fetter.

I hamndelen sker bunkring av fartygsbränsle endast i undantagsfall (har inte skett på över fyra år) och då alltid genom rederiernas försorg. Bunkring får endast ske vid kaj under förutsättning att fartyget som ska bunkra inte har produkt med flampunkt under 55 °C ombord samt att lossnings- eller lastningsoperationen är helt avslutad. Bunkerfartygen ska ha läns ombord som är lättillgänglig och snabbt kan utläggas om spill sker. Skulle eventuellt spill förekomma ska detta rapporteras till bolagets bevaknings- och trafikcentral.

***Energi- och vattenanvändning***

El nyttjas bl.a. för belysning av kajer och hamnområde och för drift av bolagets utrustning. Under 2003 var den totala elanvändningen ca 0,5 GWh varav huvuddelen förbrukades vid hamnkontoret.

Vatten förbrukas i hamnkontoret och levereras till fartygen. Under 2003 levererades totalt ca 1 300 m<sup>3</sup> färskvatten till fartygen.

***Risker***

Vid Loudden passerar olika typer av farligt gods och olika petroleumprodukter hanteras. Rederierna är skyldiga att rapportera förekomst och mängd av farligt gods som passerar hamnen. Bolaget har låtit utföra en riskanalys. Analysen har identifierat fem olika olycksscenarioer som beskrivits och översiktligt bedömts med avseende på risk.

- Läckage och brand vid lossning/utlastning av brandfarlig vätska
- Utsläpp vid hantering av icke brandfarlig olja
- Haveri eller överbelastning i oljeavskiljningsanläggningen
- Olycka med brand i fartyg
- Olycka med brand eller stora utsläpp hos omgivande verksamhetsutövare

Av scenarierna har utsläpp vid hantering av icke brandfarlig vara bedömts ligga på en något högre risknivå än de övriga. För Loudden kan noteras att åtgärder för att förebygga och omhänderta eventuella utsläpp vid hantering av oljeprodukter regelbundet ses över och att incidenter och tillbud aktualiserar dessa frågor. Erfarenheter från sanering av mindre utsläpp som spridits i vattnet utanför



**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Avfallsmängderna kan komma att öka till följd av ett ökat kapacitetsutnyttjande och därmed ett ökat antal fartygsanlöp. Avfallsmängderna är dock fortsatt mycket små på grund av att inga passagerarfartyg anlöper hamnen samt att det är förhållandevis lite personal på de fartyg som anlöper hamnen.

***Transporter***

Det finns fyra farleder att välja mellan för anlöpande fartyg. Furusundsleden (ca 104 km lång) sträcker sig från Söderarm till Östra Saxaren. Sandhamnsleden (ca 75 km lång) sträcker sig från Sandhamn till Östra Älgögrund. Fartyg kan även gå via Mälaren (via Hammarbyslussen) och Landsortsleden.

Landtransporter till och från Loudden går via Roslagstull och Valhallavägen, Lidingövägen, Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen. Tegeluddsvägen och Lindarängsvägen är klassade som sekundära transportvägar för farligt gods och övriga som primära.

Järnvägsanslutning till Loudden finns genom Värtabanan. Värtabanan används enbart för godstransporter och går från Karlberg och Norra Stationsområdet förbi Roslagstull, passerar i kanten av Lill-Jansskogen och går under Lidingövägen vid Södra Hamnvägen och fram till hamnen. Bolaget äger järnvägen inom Louddens hamnområde.

***Förorening av mark och sediment***

Sedimentsammansättningen i Lilla Värtan inom Stockholms kommun har undersökts 2003. Vid undersökningen konstaterades höga halter enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder av polyaromatiska kolväten (PAH), bly, koppar och alifatiska kolväten. Även höga halter av kadmium, krom och kvicksilver noterades. Några av de högsta föroreningshalterna uppmättes punktvis vid Loudden. Generellt var halterna något lägre i ytsedimenten än i djupare liggande sediment. Bland de alifatiska kolvätena är det framför allt den tyngre fraktionen (>C16-C35) som påträffats i sedimenten. Utbredningen av de alifatiska kolvätena sammanföll i stort sett med utbredningen för metallerna. Utanför Loudden förekommer en del alifater. Med tanke på den omfattande oljehantering som fortfarande pågår inom Lilla Värtans påverkansområde är det dock inte oväntat att höga halter förekommer. I stora delar av området fanns förhöjda halter av PAH och i många fall kraftigt förhöjda halter. Fördelningen över området överensstämmer i stort med mönstret för alifatiska kolväten och metaller. Vid en undersökning 2005 uppmättes höga halter (0,99 mg/kg TS) av DDT-föreningar vid östra delen av Frihamnspiren, strax norr om Loudden. Enligt Naturvårdsverkets rapport 4918 klassas halten DDT överstigande 0,15 mg/kg TS som "mycket stor påverkan av punktkälla".

Under 2002 sammanställdes samtliga utförda markundersökningar inom depåområdena och hamnen. Samtliga markundersökningar bedöms generellt vara översiktliga med riktad provtagning mot kända spill eller läckagepunkter. Undersökningarna visar på höga till mycket höga halter av petroleumkolväten i



mark. Under nuvarande förhållanden bedöms föroreningarna inte utgöra någon akut risk för människa och miljö. Verksamhetsutövarna på Loudden har rekommenderats att genomföra en detaljerad undersökning för att erhålla ett bättre beslutsunderlag inför planering av vidare åtgärder. Tillsynsmyndigheten har gjort bedömningen att sanering av den förorenade marken inte är nödvändig så länge som verksamheten vid Loudden inte förändras.

### ***Kemiska produkter***

De kemiska produkter som hanteras är framförallt färger samt smörj- och hydrauloljor till bolagets utrustning. Utöver dessa produkter förbrukas bl.a. mindre mängder lösningsmedel och fetter.

I hamndelen sker bunkring av fartygsbränsle endast i undantagsfall (har inte skett på över fyra år) och då alltid genom rederiernas försorg. Bunkring får endast ske vid kaj under förutsättning att fartyget som ska bunkra inte har produkt med flampunkt under 55 °C ombord samt att lossnings- eller lastningsoperationen är helt avslutad. Bunkerfartygen ska ha läns ombord som är lättillgänglig och snabbt kan utläggas om spill sker. Skulle eventuellt spill förekomma ska detta rapporteras till bolagets bevaknings- och trafikcentral.

### ***Energi- och vattenanvändning***

El nyttjas bl.a. för belysning av kajer och hamnområde och för drift av bolagets utrustning. Under 2003 var den totala elanvändningen ca 0,5 GWh varav huvuddelen förbrukades vid hamnkontoret.

Vatten förbrukas i hamnkontoret och levereras till fartygen. Under 2003 levererades totalt ca 1 300 m<sup>3</sup> färskvatten till fartygen.

### ***Risker***

Vid Loudden passerar olika typer av farligt gods och olika petroleumprodukter hanteras. Rederierna är skyldiga att rapportera förekomst och mängd av farligt gods som passerar hamnen. Bolaget har låtit utföra en riskanalys. Analysen har identifierat fem olika olycksscenarier som beskrivits och översiktligt bedömts med avseende på risk.

- Läckage och brand vid lossning/utlastning av brandfarlig vätska
- Utsläpp vid hantering av icke brandfarlig olja
- Haveri eller överbelastning i oljeavskiljningsanläggningen
- Olycka med brand i fartyg
- Olycka med brand eller stora utsläpp hos omgivande verksamhetsutövare

Av scenarierna har utsläpp vid hantering av icke brandfarlig vara bedömts ligga på en något högre risknivå än de övriga. För Loudden kan noteras att åtgärder för att förebygga och omhänderta eventuella utsläpp vid hantering av oljeprodukter regelbundet ses över och att incidenter och tillbud aktualiserar dessa frågor. Erfarenheter från sanering av mindre utsläpp som spridits i vattnet utanför

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

terminalen visar på höga kostnader och arbetsintensiva insatser. För att minska omfattningen av sådana insatser kan ytterligare förebyggande åtgärder övervägas för att förhindra att olja som släpps ut på kajer eller andra landområden når vattnet.

Risakanalys genomförs vart tredje år eller oftare om något förändras som kan påverka risakanalysen.

**Nollalternativ och alternativ lokalisering**

Nollalternativet är den verksamhet vid hamndelen som befintliga och tillståndspliktiga anläggningar tillåter. Lokaliseringen av denna är redan prövad genom allmän hamnförklaringen. Detsamma får anses gälla i anledning av att hamnen är förklarad som riksintresse och med särskild TEN-status. Som framgår bl.a. av Naturvårdsverkets handbok om hamnar gäller kravet på redovisning av alternativa lokaliseringar i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. För befintlig hamnverksamhet behöver redovisning ske endast om det framstår som realistiskt med alternativa lokaliseringar.

Alternativa lokaliseringar för hantering av de produkter som idag hanteras på Loudden har utretts i en rapport om Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning (Transek, 2006:50). I rapporten konstateras att det är möjligt att flytta hanteringen av oljeprodukter till omgivande depåer som Västerås och Södertälje. Detta kommer dock att medföra negativa effekter i form av ökat transportarbete och höjd olycksrisk. Dessa negativa konsekvenser kan minskas genom anläggande av en ny depå norr om Stockholm. Oavsett alternativ kommer en nedläggning och omlokalisering av verksamheten medföra stora samhällsekonomiska kostnader. Några realistiska alternativ till nu aktuell lokalisering av hamnverksamheten eller dess omdisponering finns inte. Med aktuell lokalisering uppnås hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

**Miljökvalitetsnormer**

Spridningsberäkningar för luftemissioner inom hamnområdet har utförts för den sökta hamnverksamheten. Haltbidraget från hamnområdet (inklusive emissioner från hamnverksamheten, fartyg och transporter) beräknas för den sökta hamnverksamheten uppgå till som högst ca 0,15 µg/m<sup>3</sup> för partiklar (PM<sub>10</sub>) respektive ca 8 µg/m<sup>3</sup> för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), vilket är en ökning med 60 % för kvävedioxid och med 90 % för PM<sub>10</sub> i jämförelse med nollalternativet. Genomförda beräkningar visar att miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet av kvävedioxid och PM<sub>10</sub> underskrids med god marginal inom hamnområdet, dvs. ingen skillnad föreligger jämfört med nollalternativet. Genomförda beräkningar visar att det, trots ökade utsläpp inom hamnområdet, inte föreligger någon risk för att några miljökvalitetsnormer överskrids i hamnens närhet. De totala halterna av kvävedioxid och PM<sub>10</sub> underskrids med god marginal inom hamnområdet.

Vattenförekomsten Lilla Värtan är ett s.k. övergångsvatten som är kraftigt modifierat. En kraftigt modifierad vattenförekomst är ett vatten som fysiskt starkt

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

förändrats av människan och som på grund av den samhällsnytta modifieringen medför eller på grund av orimliga kostnader för återställning till ett naturligare tillstånd inte kan återställas. Lilla Värtans ekologiska status har bedömts som otillfredsställande enligt vattendirektivets kriterier. Vattenmyndighetens preliminära bedömning är att det finns en risk att ekologisk status/potential inte uppnås till 2015. I beaktande av detta bedömer bolaget att verksamheten inte påverkar vattenförekomsten i Lilla Värtan på ett sådant sätt att åtgärder kan motiveras.

**Miljöbalkens allmänna hänsynsregler**Kunskapskravet

Bolaget har ett verksamhetssystem som är certifierat i enlighet med kvalitets- och miljöledningsstandarderna ISO 9001 och ISO 14001. I början av 2005 har utvalda befattningar såsom bl.a. chefer och projektledare genomgått en miljöbalks-utbildning. Bolaget har således genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillräcklig kompetens för verksamheten.

Försiktighetsprincipen

Kemikalier förvaras regnskyddat, påkörningsskyddat och i slutna tråg eller förråd. För att förhindra att eventuellt spill når recipienten har bolaget tillgång till tättingar och absorptionsmaterial. Inom hamndelen finns även oljelänsar samt en Surf Cleaner (ytskimmer). Ytskimmern, som normalt är installerad i oljeavskiljaren, kan lyftas ur och vid behov användas i hamnbassängen innanför sponten för uppsamling av oljespill. Vidare är all mark inom hamndelen hårdgjord. För att reducera oljehalten i OFA renas vattnet i flera reningssteg. En spont har anlagts utmed hela kajens längd i hamndelen för att förhindra vattenutbyte mellan grundvattenförande lager och Lilla Värtan. Eventuell olja samlas upp innanför sponten. Sponten har tätats med en impermeabel duk. Bolaget tillämpar miljödifferenterade hamnavgifter som incitament för att fartygen ska använda lågsvavligt bränsle och/eller vidta kvävereducerande åtgärder. Detta innebär i korthet att bolaget lämnar rabatt till de fartyg som använder bunkerolja med låg svavelhalt och till de fartyg som använder katalytisk avgasrening eller annan teknik. Genom de åtgärder som redovisas ovan och i ansökan i övrigt anser bolaget att erforderliga försiktighetsmått har vidtagits. Härutöver kommer effekterna av verksamheten att följas upp inom ramen för bolagets egenkontroll.

Lokaliseringsprincipen

Nollalternativet är den verksamhet vid hamndelen som hamndelens befintliga och tillståndspliktiga anläggningar tillåter. Lokaliseringen av denna är redan prövad genom allmän hamn-förklaringen. Detsamma får anses gälla i anledning av att hamnen är förklarad som riksintresse och med särskild TEN-status. Som framgår av Naturvårdsverkets handbok (2003:7) gäller kravet på redovisning av alternativa lokaliseringar i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. För befintlig hamnverksamhet behöver redovisning ske endast om det framstår som realistiskt med alternativa lokaliseringar. Hamnverksamheten bedrivs med stöd av detaljplan. Om

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

verksamheten vid hamndelen inte kunde fortsätta (nollalternativet är oförändrad verksamhet) så skulle det innebära att omfattande gjorda investeringar förlorades. Följderna i övrigt av ett stopp för verksamheten är inte möjliga att överblicka; infrastrukturen i länet bygger på att verksamheten även inom denna hamndel bibehålls. Många faktorer påverkar marknadens val och en hamns lokaliseringen är endast en av faktorerna. Alternativa lokaliseringar som inom erforderlig tid skulle kunna tillgodose syftet med hamnverksamheten saknas. Sammantaget anser bolaget att nu aktuell lokalisering och föreslagen utformning står i överensstämmelse med miljöbalkens krav.

Hushållningsprincipen

Bolaget vidtar löpande åtgärder för att minimera energiförbrukningen för belysning. Bolaget har vidare infört ett system för byggnader rörande dokumentation, underhåll och uppföljning av energihushållning.

Produktvalsprincipen

En kontinuerlig utfasning av produkter till fördel för mer miljöanpassade kemikalier sker i verksamheten. Vid inköp av ny kemikalie beaktas produktvalsprincipen och råd om lämplig produkt ges av vid bolaget anställd miljöingenjör.

**Kontroll av verksamheten**

Bolaget utför egenkontroll i enlighet med de krav som ställs i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll och i Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2001:2) om verksamhetsutövares egenkontroll.

Bolaget har ett verksamhetssystem som är certifierat enligt miljöstandard ISO 14001 och kvalitetsstandard ISO 9001. Det innebär att bolaget bedriver ett strukturerat kvalitets- och miljöarbete.

Huvudansvarig för verksamheten är VD vid Stockholms Hamn AB.

För enheten energibulk ansvarar en särskilt utsedd oljehamnschef. För verksamhetens operativa delar i övrigt ansvarar chefen för Hamn- och trafikavdelningen, chefen för Teknikavdelningen samt chefen för Fastighetsavdelningen. Hamn- och trafikavdelningen ansvarar bl.a. för ramning och muddring inom hamnområdet, övervakning och tillsyn av kajanläggningar, samordning av fartygsrörelser inom hamnområdet och för avfallshanteringen från fartyg.

Bolaget har utarbetade rutiner och system för att följa och styra verksamheten i fråga om dess påverkan på omgivningen. I rutinerna för verksamheten ingår att regelbundet undersöka skicket på befintlig utrustning i verksamheten och de skyddsåtgärder som vidtas i verksamheten. Utrustningskontrollen är dokumenterad.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Bolaget följer upp förändringar i verksamheten genom att i samband med dessa överväga vilka förändringar för människors hälsa eller miljön som dessa kan medföra. Bolagets rutin för fortlöpande riskbedömning är dokumenterad. Bolaget för en förteckning över de kemiska produkter som hanteras.

Bolaget dokumenterar den utförda egenkontrollen, bl.a. i den årliga miljörapporten.

**YTTRANDEN OCH BEMÖTANDEN****Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad**

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker Stockholms Hamn AB:s ansökan om tillstånd.
2. Nämnden tillstyrker Hamnens villkorsförslag gällande buller.
- 3a. Verksamheten ska bedrivas i huvudsak enligt vad Hamnen åtagit sig eller i övrigt angivit i ansökan.
- 3b. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras så att eventuell läckage eller spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall ska märkas liksom olika avfallsslag inom platsen. Vid alla arbeten i anslutning till vatten ska åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner och dylikt.
- 3c. Avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallsslag hålls isär.
- 3d. Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska belysa vilka undersökningar som krävs för att konstatera om efterbehandling behövs.
5. Utgående halter av mineralolja respektive aromater från oljeavskiljaren för oljeförorenat dagvatten får inte överstiga 10 mg/l på enstaka prov och inte 5 mg/l räknat som ett medelvärde över året.
8. Frågan som detta ärende berör är tillstånd för den befintliga hamnverksamheten och den kapacitet som respektive hamndel hade då tillståndsplikten infördes, samt vilka bullernivåer som är acceptabla för hamnverksamheten. Ansökan innebär således inte en kapacitetsökning som förvaltningen påstår utan handlar om befintlig verksamhetsnivå, baserat på det faktum att det är en allmän hamn. Hamnens verksamhet pågår veckans alla dagar, och det går inte att avvisa fartyg som vill lägga till. Olika bullernivåer för olika dagar är därför inte görbart. Hamnen är inte heller en vanlig industri, utan en del av den nationella infrastrukturen. Det finns en ökad förståelse för att Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablering ska ses som en önskad miljö kvalitet, och inte som ett absolut gällande krav. Från den diskussionen har också att många miljöprövningsmyndigheter och miljöförvaltningar i andra delar av landet – exempelvis Göteborg, Trelleborg och Helsingborg – accepterat de bullernivåer som krävs för hamnverksamheten. Det är också viktigt att inte ställa krav som om några år av teknisk utveckling är obsoleta.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Samtidigt som det är viktigt att hamnen uppfyller 2 kap. 5 § miljöbalken är det viktigt att de inte bakbinds av omoderna villkor stipulerade av myndigheterna. Hamnen arbetar intensivt med att sänka sina energinivåer och utsläpp från fartyg, och tittar på hur man ska gå vidare med olika avgiftssystem och andra incitament för rederierna. Här kommer anslutning av fartyg till landbaserad elförsörjning att spela en allt större roll. Den exakta utformningen av dessa system bör och ska dock vara en affärsfråga för hamnen, och inte något som ska avrapporteras till myndigheter.

**Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö stad**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden framför följande synpunkter.

I ansökan framhåller Stockholms Hamn på flera ställen att man vare sig rättsligt eller faktiskt kan påverka vilka fartyg som anlöper hamnen då hamnen är allmän, detta oavsett vilka störningar som uppstår. Detta innebär att olägenheter för människors hälsa och miljön i form av höga ljudnivåer och utsläpp till luft och vatten kommer att ske. Av ansökan framgår även att fartygen kan anlöpa hamnen dygnet runt sju dagar i veckan.

Under rubriken Alternativ lokalisering i MKB:n redovisas inga alternativa lokaliseringar då man anser att det inte går att omlokalisera den speciella verksamhet som bedrivs vid Loudden till någon annan hamndel. Man skriver vidare att med aktuell lokalisering uppnås hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång för människors hälsa och miljön. Efter ett föreläggande från länsstyrelsen om kompletteringar i frågan hänvisar sökande till en utredning om Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning som gjorts två år tidigare. Miljö- och stadsbyggnadskontoret har tagit del av utredningen och anser att den saknar en beskrivning av de olika platsernas hälso- och miljöpåverkan. Miljö- och stadsbyggnadskontoret anser också att det saknas ett resonemang om varför just Loudden är en lämplig plats, då verksamheten som den beskrivs i ansökan kommer att orsaka olägenheter för omgivningen.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret anser att lokaliseringsfrågan är mycket viktig. Enligt miljöbalken ska den plats väljas för en miljöfarlig verksamhet som är lämplig ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Inte som tidigare (miljöskyddslagen) den plats som är lämpligast. Det är stor skillnad i dessa två formuleringar. En nyetablering av en sådan verksamhet som idag bedrivs vid Loudden i direkt närhet till flera tusen boende skulle aldrig tillåtas vid en prövning enligt miljöbalken. Att alltid hänvisa till att verksamheten redan finns på den sökta platsen och att de samhällsekonomiska kostnaderna alltid är för stora för att andra lokaliseringar ska vara aktuella eller ens ordentligt utredas, är inte förenligt med miljöbalkens mål och intentioner.

Mot bakgrund av ovanstående och att Stockholms hamn enligt handlingarna helt saknar möjlighet att råda över och påverka vilken fartygstrafik som verksamheten

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

ger upphov till, avstyrker Miljö- och stadsbyggnadskontoret Stockholms Hamns ansökan om tillstånd till hamnverksamhet vid Loudden.

I det fall tillstånd ges för den sökta verksamheten anser Miljö- och stadsbyggnadskontoret att tillståndet ska tidsbegränsas och framför samtidigt följande synpunkter:

**Hamn/verksamhetsområde**

Av handlingarna framgår att delar av ett flertal fastigheter tillhörande Lidingö stad ingår i det sökta området för hamnverksamhet. Det är därför viktigt att hamn/verksamhetsområdet definieras i karta samt att samtliga villkor ska gälla för hela detta område (land och vatten). Villkoren ska även gälla för de ankringsplatser som anges i ansökan.

**Buller**

Av handlingarna framgår att riktvärdena för externt industribuller kan bli svåra att hålla. Sökanden yrkar därför att man under en provotid ska få möjlighet att utreda ytterligare åtgärder för att minska bulleremissionerna från verksamheten. Under provotiden ska då andra högre riktvärden gälla för verksamheten.

I MKB:n finns under geografisk placering en figur som visar hamn- respektive vattenområdet vid Louddens hamn Mot bakgrund vad som framförts ovan anser Miljö- och stadsbyggnadskontoret att hamn- och vattenområdet är lika med det verksamhetsområde som ansökan gäller. En sådan definition av verksamhetsområdet innebär att avståndet mellan den sökta verksamhetens och de närmaste boende på Lidingö endast är ca 300 meter. Inom ett avstånd på 300-500 meter från verksamheten bor det ca 3 000 personer på Lidingö (Larsberg). När det nya bostadsområdet i Dalénum står klart ökas antalet närboende på Lidingö till ca 5 500 personer.

Bullret från verksamheten måste därför begränsas snarast möjligt och får i enlighet med Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller (SNV RR 1978:5 rev. 1983) inte orsaka högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än

- 50 dBA vardagar dagtid (kl 07-18)
- 40 dBA samtliga dygn nattetid (kl 22-07)
- 45 dBA övrig tid
- 55 dBA momentana ljud nattetid (kl 22-07)

Ovan angivna värden ska sänkas med 5 dBA-enheter om bullret innehåller impulsljud eller hörbara tonkomponenter.

Om buller från olika källor samverkar eller förstärks, så ska riktvärdena även gälla för detta.



**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Miljö- och stadsbyggnadskontoret anser vidare att riktvärdena för lågfrekvent ljud (Socialstyrelsens allmänna råd för buller inomhus) ska gälla för buller som uppstår inom hela verksamhetsområdet.

Vid eventuella utbyggnader/ombyggnader inom hamnens verksamhetsområde ska Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) följas.

**Utsläpp till luft**

Då den förhärskande vindriktningen i området är väst-sydvästlig medför dagens verksamhet vid Loudden att en stor del av Lidingös södra kustområde tidvis utsätts för höga halter av sot och partiklar från de hjälpmotorer som används då fartygen ligger vid kaj. Louddens kajer måste därför förses med sådana elanslutningar som möjliggör att de fartyg som anlöper hamnen inte behöver använda sina hjälpmotorer vid lossning.

**Exploateringskontoret i Stockholms stad**

Exploateringskontoret har inget att erinra mot ansökan och miljökonsekvensbeskrivning.

**Storstockholms brandförsvaret**

Sedan 1 januari 2009 ingår Stockholms Brandförsvaret i räddningstjänstförbundet Storstockholms brandförsvaret (SSBF). SSBF välkomnar en diskussion kring hastighetsbegränsning i farlederna förs. I handlingarna tar man upp att en minskad hastighet leder till minskad påverkan på stränder mm kring farlederna. SSBF vill även påpeka att lägre fart reducerar risken för olyckor i området, t.ex. kollision. Ansökningshandlingarna hänvisar till gjorda riskanalyser. SSBF önskar ta del av dessa, vi har inte tillgång till dem idag. Brandfarliga och explosiva varor hanteras på flera sätt inom hamnarnas område. Det kan vara petroleumprodukter via tankbåtar eller för påfyllning av drivmedel, men också lastbilar med farligt gods förekommer. Ansvaret för produkterna ligger hos brukaren, men SSBF önskar att en tydlig redovisning av ansvarsfördelningen vid olycka redovisas. Vi ser gärna att olycksscenarioer tas fram, med utgångspunkt från riskanalysen, där man redovisar vem som ansvarar för vad.

Insatsplan för brandförsvaret är under framtagande. Detta sker i samråd mellan Stockholm Hamn AB och SSBF. I ansökningshandlingarna anges att det finns ett avtal mellan Stockholms brandförsvaret och Stockholm Hamn AB när det gäller tillgång till lägst brandmästarkompetens. Detta avtal är uppsagt sedan 1 januari 2009, person med lämplig kompetens från SSBF kontaktas vid behov.

**Stockholm Vatten AB**

Stockholm Vatten invänder inte mot att tillstånd ges under förutsättning att nedanstående punkter beaktas.



## BESLUT

Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Stockholms Vattens styrelse har fattat beslutet att certifiera slammet från reningsverken och i enlighet med de nationella miljömålen vidare använda slammet som näringstillförsel på odlingsbar mark. En stor del i arbetet med certifieringen innebär att verka för att minska inkommande tungmetaller och föroreningar till reningsverken genom ett aktivt förebyggande miljöarbete, s.k. uppströmsarbete. Det ingår att ha kännedom om vad som kommer in till verken och från vilka källor. De miljöfarliga verksamheternas eget miljöarbete är mycket viktigt i detta. I arbetet med certifieringen ingår att ha kontroll över vilka kemikalier som används i de miljöfarliga verksamheterna och att påskynda en utfasning av risk- och utfasningsämnen.

Stockholm Vatten önskar en sammanställning över de kemikalier som tillsätts eller når avloppstankarna på färjorna med uppgifter om namn på produkten, förbrukning, ingående ämnen, CAS-nummer, riskfraser, farokoder och risk- och utfasningsämnen.

I och med certifieringskraven för slam är det viktigt för Stockholm Vatten att få kännedom om avloppsvattnets karaktär från de färjor som tömmer sitt avloppsvatten. Kvaliteten på svart- och gråvatten från fartygen får inte avvika väsentligt från hushållspillvatten. Den 4 november 2009 lämnade bolaget till Stockholm Vatten en rapport gällande karaktärisering och utvärdering av avloppsvattnet avseende metaller och fosfor från färjorna. Analyserna visar förhöjda halter av koppar och zink men även av fosfor jämfört med inkommande vatten till Henriksdals reningsverk. Metallerna zink och koppar är exempel på prioriterade metaller som successivt ska minska i slammet enligt krav i certifieringssystemet REVAQ. Bolaget bör därför fortsätta att övervaka metallhalterna i avloppsvattnet från färjorna, vilket kan ske som en del i egenkontrollen.

Stockholm Vatten utgår från att det renade vattnet från OFA-anläggningen inte släpps till reningsverk. Skulle det bli aktuellt att låta detta vatten ledas till spillvattennätet får Stockholm Vatten ta ställning till det då.

I lokaler där oljeavskiljare finns gäller följande. Tömning av oljeavskiljare ska ske minst två gånger per år. Efter tömning ska oljeavskiljaren återfyllas med vatten. Tömningskontrakt ska tecknas med godkänd entreprenör. Tömningskontrakt innebär att man skriftligen gör ett avtal om tömning av oljeavskiljaren med en tömningsentreprenör som är godkänd av länsstyrelsen att transportera farligt avfall. Larm ska finnas till oljeavskiljaren (både optiskt och akustiskt). Larmet och avskiljaren ska kontrolleras varje månad. Utgående vatten till spillvattennätet från oljeavskiljare får maximalt innehålla 50 mg olja per liter mätt som oljeindex.

När det gäller svavelväte hanteras det separat genom ett avtal mellan Stockholm Vatten och bolaget.

Följande är generella krav.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

- pH ska som riktvärde ligga mellan 6,5 och 11.
- Kemikalier ska hanteras och förvaras så att spill eller läckage inte kan nå spill- eller dagvattennätet.
- Ämnen som är klassade som miljöfarliga får inte, utan Stockholm Vattens medgivande, släppas till avlopp.
- I bilaga anges vad som gäller för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen. I övrigt gäller vad som anges i skriften "Utsläpp av avloppsvatten från yrkesmässig verksamhet", utgiven av Stockholm Vatten AB m.fl.

**Fiskeriverket**

För att minska påverkan på allmänt fiskeintresse anser Fiskeriverket att följande synpunkter och förslag bör beaktas.

- Hamnen bör fortsätta sitt arbete med differentierade hamnavgifter och andra styrmedel för att minska den indirekta miljöpåverkan som uppkommer till följd av verksamheten.

Fiskeriverket anser att påverkan på vattenrecipienten till följd av nedanstående verksamhet inte är tillräckligt utredd utan bör utredas under provotid enligt följande.

- Hamnen bör utreda möjligheten att minska behovet av återkommande underhållsmuddringar.
- Hamnen bör mäta det faktiska föroreningsinnehållet i dagvattenutsläppen och utreda behovet av rening.
- Det är viktigt att oljeavskiljaren fungerar tillfredsställande och att nya utsläppsvillkor som är anpassade till den nya analysmetoden fastställs. Av den anledningen anser Fiskeriverket att det kan vara aktuellt att även utsläpp från oljeavskiljaren ingår i en provotid.
- Om hamnen avser att avvakta med saneringsåtgärder för grundvattnet anser Fiskeriverket att sökanden bör vidta tillräckliga åtgärder för att förhindra att oljan läcker ut till recipient. Vilka åtgärder som krävs bör utredas under en provotid.
- Hamnen bör utreda spontens funktion för att klargöra om den i tillräcklig utsträckning hindrar oljeföroreningar att nå recipienten.

**Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har ett samlat ansvar för sjöfartssektorn och arbetar för ett tillgängligt sjötransportsystem, hög transportkvalitet, säker sjöfart, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

Sjöfartsverket har tidigare framfört synpunkter (yttrande, daterat den 20 augusti 2008, till Miljödomstolen angående tillståndsprövning av Frihamnen – Värta-hamnen), vilka fortfarande gäller.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

Sjöfartsverket har deltagit i en simulering som redan nämnts men det gällde inte angöring till de kajer som nu är aktuella för prövning. Önskar Stockholms hamnar AB öka trafiken eller fartygsstorlekarna till dessa kajer ska detta ske i samråd med Ostkustens sjötrafikområde för en anpassning av lotsningsresurserna eller utreda om det finns behov av en ny simulering eller förbättrad utmärkning. För övrigt har Sjöfartsverket inget att erinra.

**Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen Sjöfartsavdelningen (TS/SF) har inget att erinra mot att Stockholms Hamn AB medges tillstånd för hamnverksamhet men vill framföra följande synpunkter.

- TS/SF reserverar sig mot de maximala fartygsstorlekar som tas upp i ansökan, framförallt de som föreslås för verksamheten vid Loudden och Stadsgårdskajen. TS/SF noterar t.ex. att storleksgränserna i ansökan överstiger de riktvärden som idag finns för farlederna till och från Stockholm. Oavsett vad hamnens och kajernas kapacitet är med avseende på fartygsstorlekar vill TS/SF förtydliga att fartygstrafiken till och från Stockholm är beroende och begränsas av farledens kapacitet och begränsningar. För att tillse att sjötrafiken sker på ett säkert sätt kan anlöp med större tonnage även innebära att särskilda hänsyn måste tas till speciella arrangemang och rådande omständigheter. Detta kan t.ex. innebära assistans med bogserbåtar och iakttagande av restriktioner med avseende på vind, sikt, mörker etc. Det kan i sammanhanget nämnas att vissa hamnar på västkusten tillsammans med industrin infört obligatorisk eskortbogsering för större tanktonnage. En säkerhetshöjande åtgärd som minskar konsekvenserna vid t.ex. roderhaveri i en trång farled.
- Stockholms Hamn AB är innehavare av ett antal sjösäkerhetsanordningar (bl.a. bojar och prickar) som utmärker farlederna inom hamnområdet. TS/SF avser att efter ansökan från Stockholms Hamn AB utfärda ett drifttillstånd enligt Sjötrafikförordningen (1986:300) för den utmärkning som saknar tillstånd. Detta förutsätter att hamnens sjösäkerhetsanordningar är fastställda genom inmätning och att det finns information om aktuellt vattendjup i hamnen.
- TS/SF förutsätter att hamnen har en uppdaterad och godkänd avfallshanteringsplan enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12). Omfattar hamnen även fritidsbåtar ska en avfallshanteringsplan enligt Sjöfartsverkets föreskrifter om mottagning av avfall från fritidsbåtar (SJÖFS 2001:13) finnas.

**Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen**

Stockholmskretsen är positiv till fortsatt hamnverksamhet längs Stockholms kajer. Vi anser att ett tillstånd dock måste kopplas till att Stockholms Hamn ska ordna så att alla färje- och kryssningsfartyg vid kaj ska koppla in sig på Stockholms elnät

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

och lämna ifrån sig olika typer av avlopp till Stockholms avloppsreningsverk. De stora utsläpp som bl.a. kryssningsfartygen förorsakar i Stockholm och ute på Östersjön måste begränsas radikalt. Det är således hög tid att ställa krav på Stockholms Hamn (och de olika rederierna). Givetvis ska även övriga fartyg långsiktigt kunna ansluta sig till elnät och avloppsnät vid kaj.

**Bolagets bemötande****Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad**

Hamnen noterar att nämnden inte har något att erinra mot ansökan eller MKB:n samt att Hamnens villkorsförslag avseende buller tillstyrks. Med avseende på övriga villkorsförslag från nämnden godtas nummer 3 a-d samt 5 i enlighet med nämndens numrering, med det tillägget att under punkten 5 angivna värden bör anges som begränsningsvärden med ytterligare angivande av att:

”Utgående halter ----- medelvärde över året.

Om begränsningsvärdet inte uppfylls ska inom sex veckor därefter vidtas åtgärd för att minska utsläppen, genom förbättrad rening eller andra interna åtgärder. Vidtas sådana åtgärder ska tillsynsmyndigheten informeras om den aktuella åtgärden och uppföljning med mål för att åter innehålla begränsningsvärdet.”

**Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö stad*****Frågan om lokalisering***

Hamnen vidhåller att den mycket omfattande utredning som genomförts, inom ramen för Transeks utredning för Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning (bilaga 19 till Hamnens yttrande den 5 december 2008), mer än väl tillgodoser de krav som ställs på utredning av alternativa lokaliseringar under miljöbalken. Vid övervägandena som skett har frågan om påverkan på omgivningen varit av central betydelse, se bl.a. s. 32 i rapporten med tabell 9 samt s. 42 ff rörande de slutsatser som dragits av lokaliseringsövervägandena. Hamnen noterar även att det vid de alternativa lokaliseringar som övervägts skulle krävas ett betydligt större transportarbete med ökning av utsläpp till luft samt ökad olycksrisk. Hamnen vidhåller mot denna bakgrund att frågan om alternativa lokaliseringar är tillräckligt utredd samt att Loudden som plats är lämplig ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

***Förslag till villkor***

Hamnen motsätter sig att tidsbegränsat tillstånd meddelas. Hamn- och vattenområde är avgränsat i Hamnens ansökan, se figur 1 och 2 i bilaga 1 till ansökan. Hamnen uppfattar därmed att miljö- och stadsbyggnadskontorets synpunkter i denna fråga är beaktade. I fråga om buller vidhåller Hamnen vad som anförts i yttrande den 5 december 2008 under punkten 30. Hamnen uppfattar dock att de synpunkter som miljö- och stadsbyggnadskontoret framför i denna fråga framförallt tar sikte på de slutliga villkor som ska meddelas och bemöter inte



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

dessa ytterligare. I fråga om utsläpp till luft och elanslutning hänvisar Hamnen till vad som anförs i yttrande den 5 december 2008 under punkten 20 och motsätter sig därmed krav på elanslutning i denna hamndel.

### **Exploateringskontoret i Stockholms stad**

Hamnen noterar att kontoret inte har något att erinra mot ansökan eller MKB:n.

### **Storstockholms brandförsvaret (SSBF)**

SSBF önskar ta del av genomförd riskanalys. Hamnen bifogar därför på nytt ett exemplar av den redovisade riskanalysen samt hänvisar i övrigt till vad som anförts i kompletteringen den 5 december 2008 under punkterna 37-39 samt till vad som anförts i kompletteringen den 2 juli 2009 under punkten 37 jämte bilaga 2 till sagda komplettering. Den riskanalys som omnämns av SSBF avser verksamheten vid oljedepåerna och inte Hamnens verksamhet. SSBF önskar även att en ansvarsfördelning vid olycka redovisas. Ansvarsfördelningen ser ut enligt följande. Vid olycka kontaktas räddningstjänsten via SOS Alarm. Vid spill kontaktas även Kustbevakningen. Ett hamnbefäl sänds därefter till platsen och där bedöms eventuell insats i samråd med räddningstjänsten. Spill begränsas och risk för spridning ska minimeras. Detta genomförs i samverkan mellan Hamnen, räddningstjänsten, sjöräddningen eller annan part. När spill bedömts som möjligt att sanera kontaktas Hamnens saneringsentreprenör. Ytterligare uppdelning och förtydligande av ansvarsfördelningen vid insats diskuteras för närvarande mellan Hamnen och SSBF. Hamnen uppfattar inte att SSBF efterfrågar ytterligare synpunkter eller kompletteringar.

### **Stockholm Vatten AB**

Eftersom oljeavskiljaren inte är ansluten till spillvattennätet är de synpunkter som lämnats av Stockholm Vatten AB inte av intresse i denna del.

### **Fiskeriverket**

Även fortsättningsvis kommer Hamnen att arbeta med de verktyg som står till buds för att påverka de indirekta effekterna av hamnverksamheten, bl.a. möjligheten till differentierade hamnavgifter avseende utsläpp till luft och avfallshantering (se bl.a. Hamnens yttrande den 5 december 2008 under punkten 20). När det gäller behovet av framtida underhållsmuddring får Hamnen understryka att det ligger i dess intresse att minska behovet av sådan muddring. Hamnen omhändertar vidare eventuellt förorenade sediment. Hamnens åtagande i denna del bör vara tillräckligt. Hamnen anser inte att frågan behöver sättas på provotid, såsom Fiskeriverket föreslår. I fråga om dagvatten hänvisar Hamnen till sitt yttrande den 5 december 2008 under punkten 26. Av det framgår att uppmätta halter är låga till måttliga, varför dagvattnet inte behöver renas, än mindre renas ytterligare. Hamnen finner att frågan inte behöver sättas på provotid, såsom Fiskeriverket föreslår. Beträffande utsläpp från oljeavskiljare (OFA) så har Hamnen redan redovisat att utrymmet för förbättring inte är stort samt att reningsgraden är mycket hög, se bl.a. Hamnens yttrande den 5 december 2008 under punkten 25 d). Hamnen har vidare godtagit villkor i frågan. Frågan behöver inte sättas på provotid, som Fiskeriverket föreslår. Hamnen anser inte att risk

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

föreligger för att förorening passerar under sponten, eftersom skyddssponten är öppen först under lågvattenytan samt att den försetts med impermeabel duk och vattencirkulationen innanför sponten är låg. Sponten fungerar som vågdämpare. Hamnen anser inte att frågan behöver sättas på provotid, såsom Fiskeriverket föreslår.

**Sjöfartsverket**

Hamnen uppfattar att Sjöfartsverket inte har någon invändning mot ansökan.

**Transportstyrelsen**

Hamnen uppfattar att Transportstyrelsen inte har någon invändning mot ansökan. Hamnen kommer att i kontakt med Transportstyrelsen ordna frågan om eventuellt drifttillstånd för sjösäkerhetsanordningar. Hamnen har en uppdaterad och godkänd avfallshanteringsplan.

**Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen**

Hamnen hänvisar till vad som tidigare och i bemötandet av inkomna yttranden anförs i fråga om elanslutning och omhändertagande av avloppsvatten.

**MILJÖPRÖVNINGSDELEGATIONENS BEDÖMNING**

Enligt miljöbalkens mål (1 kap. 1 §) syftar bestämmelserna i balken till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar att förvalta naturen väl. Miljöbalken ska tillämpas så att

1. människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,
3. den biologiska mångfalden bevaras,
4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och
5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

I miljöbalkens kap. 2 finns allmänna hänsynsregler som gäller alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd och i kap. 3 och 4 finns bestämmelser om hushållning med mark och vatten.

Bestämmelser om miljökonsekvensbeskrivningar finns i 6 kap. miljöbalken och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Bestämmelser om miljöfarlig verksamhet finns i huvudsak i 9 kap. miljöbalken och förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431**Samråd och miljökonsekvensbeskrivning**

Miljöprövningsdelegationen finner att bolaget har genomfört samråd och upprättat en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Miljökonsekvensbeskrivningen kan därför godkännas.

**Tillåtlighet**

Miljöprövningsdelegationen anser efter gjord skälighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken:

- att bolaget har tillgång till den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens art och omfattning för att kunna bedöma och förstå, och därigenom förebygga, hindra och motverka, de skador och olägenheter som verksamheten kan orsaka på människors hälsa och miljön (kunskapsprincipen i 2 kap. 2 § miljöbalken).
- att de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som bolaget åtagit sig eller i övrigt redogjort för i ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen eller som följer av villkor i detta beslut är motiverade utifrån kravet på bästa möjliga teknik (försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § miljöbalken).
- att verksamheten främjar hushållning med råvaror och energi och utnyttjar möjligheterna till återvinning (hushållningsprincipen i 2 kap. 5 § miljöbalken).
- att den sökta verksamhetens lokalisering uppfyller kraven på att sådan plats ska väljas som är lämplig med hänsyn till miljöbalkens mål och bestämmelser om hushållning med mark och vatten i kap. 3 och 4. Se mer om lokaliseringen under val av plats nedan.

Miljöprövningsdelegationen bedömer att den sökta verksamheten

- uppfyller miljöbalkens grundläggande bestämmelser om användningen av mark och vatten (3 kap. miljöbalken),
- inte medverkar till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids,
- är i linje med miljö kvalitetsmålen
- inte har någon oacceptabel påverkan på skyddsintressen och
- i övrigt inte heller strider mot miljöbalkens mål.

Mot bakgrund av ovanstående finner Miljöprövningsdelegationen att, om föreskrivna villkor följs, hamnverksamheten inom fastigheterna Ladugårdsgården 1:3 och 1:4 i Stockholms kommun samt Lidingö 8:55, 8:77, 8:78, 10:469 och 10:564 i Lidingö kommun ska godkännas.



**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431**Val av plats**

Louddens hamn är en allmän hamn och ingår som en del i helheten Stockholms hamn och farleden in till Saltsjön som enligt beslut av Sjöfartsverket den 22 oktober 2001 är utpekade som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Hamnens landområde är beläget på del av fastigheten Ladugårdsgärdet 1:4 i Stockholms kommun och hamnens vattenområde på fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:3 i Stockholms kommun samt Lidingö 8:55, 8:77, 8:78, 10:469 och 10:564 i Lidingö kommun. Hamnen ligger i direkt anslutning till depåområdet på Loudden. Loudden angränsar till Ladugårdsgärdet och Nationalstadsparken i söder och sydväst, till Frihamnen i väster och nordväst samt till Lidingöbro i sydost. Norr och öster om Loudden ligger vattenområdet Lilla Värtan. På andra sidan Lilla Värtan ligger Lidingö. Lidingöbro vårdshus och ett fåtal friliggande villor ligger sydost om Loudden. Närmaste bostäder finns på Lidingö inom Baggeby och Larsberg på ett avstånd av ca 300 m från vattenområdets gräns närmast Lidingö. Gällande stadsplan för Loudden P1 4080 fastställdes den 20 november 1953. Enligt planen är området avsett för oljehamn, upplag av oljor eller därmed samhörigt ändamål. Inom Loudden finns inga andra riksintressen. Däremot gränsar hamnområdet till Nationalstadsparken som enligt 4 kap. 7 § miljöbalken är av riksintresse för natur- och kulturmiljövården. Hamnverksamheten står inte i strid med gällande planer.

Miljöprövningsdelegationen finner sammanfattningsvis att området är lämpligt för hamnverksamhet och lokaliseringen kan därför godkännas.

**Tillståndets omfattning**

Tillstånd prövas för befintlig och utökad hamnverksamhet inom det land- och vattenområde enligt kartbilaga 1 som utgörs av fastigheterna Ladugårdsgärdet 1:3 och 1:4 i Stockholms kommun fastigheterna Lidingö 8:55, 8:77, 8:78, 10:469 och 10:564 i Lidingö kommun.

Miljöprövningsdelegationen gör bedömningen att det rör sig om en utökning av hamnverksamheten. Detta utifrån en jämförelse mellan verksamhetens omfattning (antal fartygsanlöp och fartygens bruttodräktighet) då tillståndsplikt för hamnverksamhet infördes i och med miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999 och den sökta omfattningen på verksamheten.

Tillståndet omfattar även anläggningen för rening av oljeförorenat avloppsvatten (OFA). Tillståndet omfattar däremot inte hantering av petroleumprodukter eller mellanlagring av farligt avfall. Utifrån inlämnade uppgifter i ärendet begränsar Miljöprövningsdelegationen anlöpande fartygs maximala bruttodräktighet till 75 000.



## Motivering av villkor

### Allmänt om begränsningsvärden i villkor

Miljööverdomstolen har i flera domar, se bl.a. MÖD 2009:2, anfört att användningen av begreppen gränsvärde och riktvärde bör utmönstras i villkor som innehåller begränsningsvärden. I villkor bör istället föreskrivas begränsningsvärden och i villkoret bör preciseras hur dessa ska kontrolleras. I enlighet härmed har Miljöprövningsdelegationen föreskrivit begränsningsvärden för buller och utsläpp av vatten från OFA-anläggningen.

### Allmänt (villkor 1)

Bolaget är skyldigt att vidta de skyddsåtgärder och försiktighetsmått och att driva verksamheten på det sätt man åtagit sig i ärendet.

### Hanterad mängd gods (villkor 2)

Bolaget har bedömt att godshanteringen vid ett framtida maximalt utnyttjande av hamnens kapacitet kan uppgå till 2 200 000 ton per år. Miljöprövningsdelegationen fastställer denna godsmängd som en begränsning av verksamheten.

### El-anslutning av fartyg (villkor 3)

Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket har i en trepartsöverenskommelse om elanslutning till land av fartyg den 27 april 2009 kommit överens om att intensifiera arbetet med att främja ökad landanslutning.

IMO (International Maritime Organization) och dess beredningsorgan i miljöskyddsfrågor MEPC (Marine Environment Protection Committee) har tagit fram ett förslag till en internationell standard för högspänningsanslutning av fartyg vid kaj vilket godkänts av IEC (International Electrotechnical Commission) och ISO (International Organization for Standardization). Dokumentet som har beteckningen ISO/IEC PAS 60092-510 publicerades den 29 april 2009.

Riksdagen beslutade den 5 maj 2010 att bifalla skatteutskottets betänkande 2009/10:SkU34 Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn (prop. 2009/10:144). Energiskatten på elektrisk kraft från stamnätet till fartyg som ligger i hamn kommer att sättas ned från dagens generella nivå om 28,2 öre till 0,5 öre per kWh. Miljöprövningsdelegationen bedömer att det sannolikt kommer att leda till att intresset hos anlöpande fartyg att använda land-el ökar.

Bolaget har framfört att det på grund av säkerhetsaspekter inte är möjligt att erbjuda elanslutning för fartyg som anlöper Loudden. Enligt Miljöprövningsdelegationens bedömning är det fullt möjligt att överföra el från land till fartyg i explosionsklassad zon. Det gäller dock andra krav på den elutrustning som får användas där. Det finns även exempel från hamnen i Long Beach i Kalifornien, USA, där oljetankers försörjs med land-el. Miljöprövningsdelegationen bedömer sammanfattningsvis att åtgärder för el-anslutning av fartyg vid kaj numera får anses vara en etablerad teknik för att uppnå reduktion av såväl buller som

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

luftemissioner vid hamnanläggningar. Sådana skyddsåtgärder bör därför enligt Delegationens mening vidtas inom Louden i enlighet med de krav på bästa möjliga teknik som följer av 2 kap. 3 § miljöbalken. Delegationen anser att två år är en rimlig tid för att utrusta en hamn med de anordningar som behövs för att kunna erbjuda anlöpande fartyg land-el. I detta fall med anslutning i explosionsklassad zon är det dock rimligt att tiden förlängs med knappt sex månader. Kostnaderna för de åtgärder som möjliggör el-anslutning av fartyg bedöms inte vara oskäligen.

**Buller (villkor 4-5)**

För buller från verksamhetens mark- och vattenområde gäller Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller (SNV RR 1978:5, reviderad 1983). Naturvårdsverket håller på att arbeta om råden. Till skillnad mot de nuvarande råden blir det sannolikt endast en tabell med riktvärden som gäller för alla verksamheter. Detta mot bakgrunden att målet sedan införandet av riktvärdena 1978 har varit att nå ner till värden för nyetablering och att det motsvarar nuvarande praxis vid tillämpning av riktvärdena.

Bullerutredningen visar att det till hamnen både anlöper tankfartyg som medför tonala ljud (m/s Kihu) från sina hydraulpumpar och sådana som inte gör det (m/s Bitten Theresa). I de fall tonala ljud uppkommer ska enligt Naturvårdsverkets riktlinjer ett 5 dBA lägre riktvärde tillämpas för ekvivalent ljudnivå.

Av bullerutredningen framgår vidare att riktvärdena för nyetablering avseende nattperioden (40 dBA) överskrids för bostäder på Lidingö vid mätningar på m/s Kihu. Vid tillämpning av 5 dBA lägre riktvärde till följd av tonala ljud överskrids riktvärdena även för kvällstid (40 dBA). För Nationalstadsparken klaras varken dag-, kvälls- eller nattvärdena, dvs 40, 35 eller 35 dBA. Detta gäller även i de fall tankfartyg utan tonala ljud används.

Vid den jämförelse med riktvärden för befintlig industri, som bolaget har gjort, framgår att bullerriktvärdena för områden kring Lidingö bro i Nationalstadsparken och nattvärden för bostäder på Lidingö inte klaras då tonala ljud uppkommer.

Av bullerutredningen framgår att det inte finns några förutsättningar att klara riktvärdena för nyetablering och speciellt inte i de fall tonala ljud uppkommer från tankfartygen. Mot bakgrund av det och vad som i övrigt framkommit i bullerutredningen samt att det rör sig om en utökning av verksamheten fastställer Miljöprövningsdelegationen riktvärdena för befintlig industri. Delegationen gör även avsteg från Naturvårdsverkets riktlinjer i och med att ett 5 dBA lägre riktvärde inte ska tillämpas för ekvivalent ljudnivå i de fall tonala ljud uppkommer. För att begränsa bullerstörningar för de boende på Lidingö och för att begränsa bullret i Nationalstadsparken får dock ingen lastning eller lossning ske nattetid, dvs. kl. 22-07. Tillsynsmyndigheten ges möjlighet att medge enstaka undantag från detta.

Miljö- och stadsbyggnadskontoret i Lidingö stad har framfört att riktvärdena för lågfrekvent ljud (Socialstyrelsens allmänna råd för buller inomhus) ska gälla för



## BESLUT

Datum  
2011-01-18

Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

buller som uppstår inom hela verksamhetsområdet. Mot bakgrund av det relativt långa avståndet till bostäder från hamnen och att fartyg på sikt kommer att vara el-anslutna istället för att använda hjälpmotorer vid kaj bedömer Miljöprövningsdelegationen att bullervillkoret inte behöver innehålla begränsningsvärden för lågfrekvent buller.

Verksamheten bör bedrivas på sådant sätt att buller minimeras. Viktigt i detta arbete är, förutom åtgärder så nära bullerkällan som möjligt, kontinuerligt underhåll och service av den utrustning som används inom verksamhetsområdet. På sikt fås även en bullerreduktion i och med möjligheten för anlöpande fartyg att ansluta sig till land-el (se villkor 3).

Begränsningsvärdena bör kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll bör ske senast sex månader efter det att tillståndet har vunnit laga kraft och därefter minst en gång vartannat år.

### **OFA-anläggningen (villkor 6)**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad har framfört att utgående halter av mineralolja respektive aromater från oljeavskiljaren för oljeförorenat dagvatten inte får överstiga 10 mg/l på enstaka prov och inte 5 mg/l räknat som ett medelvärde över året. Bolaget har godtagit det med tillägget att om begränsningsvärdet inte uppfylls ska det inom sex veckor därefter vidtas åtgärd för att minska utsläppen, genom förbättrad rening eller andra interna åtgärder. Vidtas sådana åtgärder ska tillsynsmyndigheten informeras om den aktuella åtgärden och uppföljning med mål för att åter innehålla begränsningsvärdet.

Halten oljeindex har under 2007-2009 mätts till 0,10-5,80 mg/l och halten aromatiska kolväten under samma period till 0,05-1,50 mg/l.

Bolaget har i bemötandet av beslutsförslaget framfört att halterna oljeindex och aromatiska kolväten följer varandra och att det därmed borde vara tillräckligt att analysera utgående vatten avseende oljeindex.

Mot bakgrund av ovanstående fastställer Miljöprövningsdelegationen föreslagna halter för mineralolja (mätt som oljeindex). Det tillägg bolaget har föreslagit i det fall begränsningsvärdet inte uppfylls kan dock inte accepteras då det motverkar syftet med att fastställa begränsningsvärden.

Utgående vatten ska analyseras med avseende på oljeindex varje månad som OFA-anläggningen är i drift.

### **Avfall (villkor 7)**

I hamnen omhändertas avfall från fartyg. Ingen mellanlagring av farligt avfall sker i hamnen. All hantering av avfall ska ske på sådant sätt att återanvändning och återvinning främjas. Detta kan bl.a. åstadkommas genom att avfall hanteras varsamt samt att olika avfallslag hålls isär. För att minimera miljöpåverkan från avfallshantering samt för att minimera risken för spridning till omgivningen ska

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

avfallet förvaras och hanteras så att eventuellt spill eller läckage inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. För att undvika sammanblandning av avfallsslag samt underlätta efterföljande återanvändning och återvinning ska förvaringsplatser och kärl vara märkta med aktuellt avfallsslag.

**Skydd mot förorening av vatten (villkor 8)**

För att snabbt förhindra att spill eller läckage av t.ex. drivmedel och olja når dagvattenbrunnar eller omkringliggande mark- och vattenområden bör saneringsutrustning finnas lätt tillgängligt.

**Kontroll av verksamheten (villkor 9)**

Bolaget har att kontrollera och följa upp sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll. Ett reviderat egenkontrollprogram för verksamheten bör därför inom tre månader från att beslutet har vunnit laga kraft inlämnas till tillsynsmyndigheten för verksamheten. Av egenkontrollprogrammet bör bl. a. framgå hur bolaget avser att fortlöpande planera och kontrollera verksamheten inom hamnens land- och vattenområde så att riskerna för olägenheter för människors hälsa och miljön minimeras. I egenkontrollprogrammet bör även redovisas säkerhetsrutiner för att förebygga olyckor, samt planer och rutiner för att hantera sådana olyckor som kan tänkas uppkomma i verksamheten. Bolagets egenkontrollarbete bör även säkerställa att hamnverksamheten inte hindrar att god ekologisk potential uppnås i Lilla Värtan till 2021 samt att god kemisk ytvattenstatus med undantag för tributyltennföreningar uppnås till 2015 och att god kemisk ytvattenstatus för tributyltennföreningar uppnås till 2021.

**Nedläggning av verksamheten (villkor 10)**

Det finns anledning att tro att marken inom området kan vara förorenad. För att tillsynsmyndigheten ska ha rimlig tid att meddela krav på de åtgärder och försiktighetsmått som kan behövas i samband med nedläggning av verksamheten bör en anmälan med förslag till åtgärder för återställande av platsen lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader innan verksamheten avslutas.

**Övriga frågor****Barlastvatten**

Under senare år har det uppmärksammats att problem i form av spridning av främmande arter kan uppstå till följd av hanteringen av barlastvatten i hamnar. Av bolagets redovisning framgår att de fartyg som anlöper Loudden framför allt lossar gods varför deras barlasttankar är tomma då de anlöper hamnen. Utsläpp av barlastvatten förekommer därför inte i någon större omfattning. Däremot kan det förekomma att fartygen tar in barlastvatten i hamnen. Fartygen som lossar olja kommer normalt från hamnar i Östersjön och Nordsjön. Även utlastning av produkt kan ske i hamnen, om än sällan. I dessa fall kan uttömning av barlastvatten ske. I de fall utlastning sker rör det sig i huvudsak om fartyg som rör sig inom hamnområdet (t.ex. bunkerbåtar), varför risken för spridning av främmande arter i och med detta är mycket liten. I barlastvattenlagen (2009:1165) finns

**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431

bestämmelser om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment i sådant vatten. Lagen ska tillämpas på svenska och utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Lagen ska däremot inte tillämpas på fartyg som endast trafikerar Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon. Barlastvattenlagen träder i kraft den dagen regeringen bestämmer. Vid datum för detta beslut hade barlastvattenlagen inte trätt i kraft. Delegationen finner ingen anledning att reglera barlastvattenhanteringen i hamnen utöver vad som kommer att gälla för anlöpande fartyg enligt barlastvattenlagen.

**Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Vattendelegationen har den 16 december 2009 beslutat om förvaltningsplan, miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram för vattenförekomsterna inom Norra Östersjöns vattendistrikt. Det vattenområde som är aktuellt i detta ärende, Lilla Värtan (EU-ID SE658352-163189), har bedömts ha måttlig ekologisk potential och att det inte uppnår god kemisk ytvattenstatus. God ekologisk potential ska uppnås till 2021 och god kemisk ytvattenstatus med undantag för tributyltennföreningar ska gälla 2015. God kemisk ytvattenstatus för tributyltennföreningar ska gälla 2021.

**Giltighetstid**

Miljöprövningsdelegationen bedömer att det inte föreligger några skäl att tidsbegränsa tillståndet.

**Delegation**

Mot bakgrund av kommande förändringar i vilka produkter som hanteras, t.ex. olika additiver och förnyelsebara drivmedel, hos depåbolagen inom Loudden överlåter Miljöprövningsdelegationen åt tillsynsmyndigheten att besluta om ytterligare rening samt fastställa ytterligare villkor rörande utsläpp av vatten från OFA-anläggningen. Tillsynsmyndigheten får även medge enstaka undantag avseende lastning och lossning av tankfartyg nattetid.

**Sammanfattande bedömning**

Miljöprövningsdelegationen anser sammanfattningsvis att om bolagets åtaganden och de begränsningar och villkor som föreskrivs genom detta beslut iakttas går verksamheten att förena med miljöbalkens mål, allmänna hänsynsregler och krav på hushållning med mark och vatten. Tillstånd kan därför lämnas till den sökta verksamheten.

**Hur man överklagar**

Detta beslut kan överklagas hos Miljöödomstolen vid Nacka tingsrätt, se bilaga 2. Skrivelsen ska ha inkommit till Länsstyrelsen senast den 18 februari 2011.

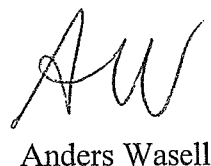
**BESLUT**Datum  
2011-01-18Beteckning  
5511-2007-63808  
0180-1431**Beslut om kungörelsedelgivning**

Kungörelse om detta beslut införs inom 10 dagar från datum för detta beslut i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

Detta beslut har fattats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Stockholms län. I beslutet har deltagit Gunilla Stener, ordförande och Anders Wasell, miljöszakunnig. Föredragande har varit Sven Bomark, miljöhandläggare.



Gunilla Stener



Anders Wasell



Sven Bomark

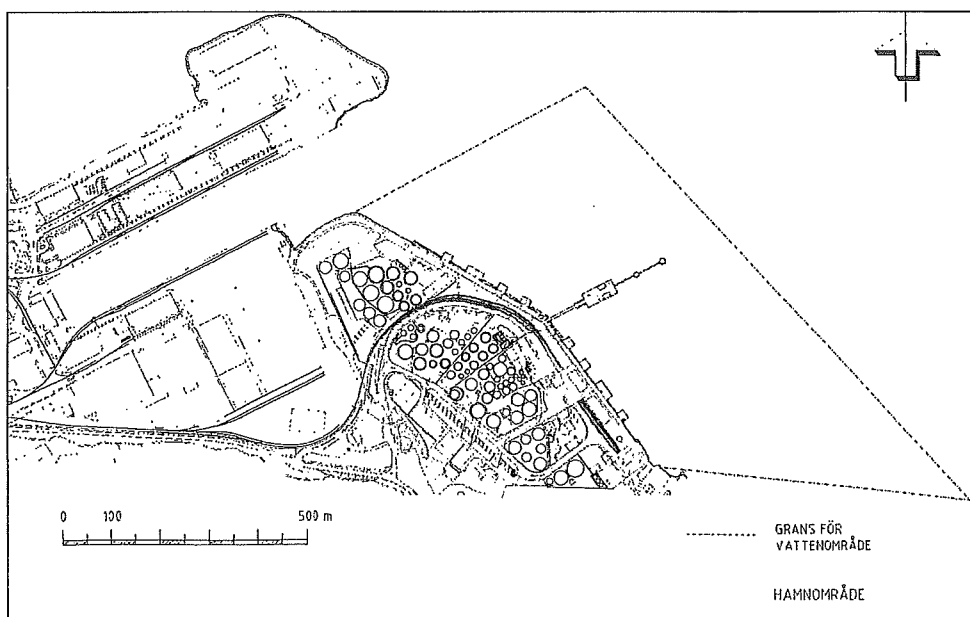
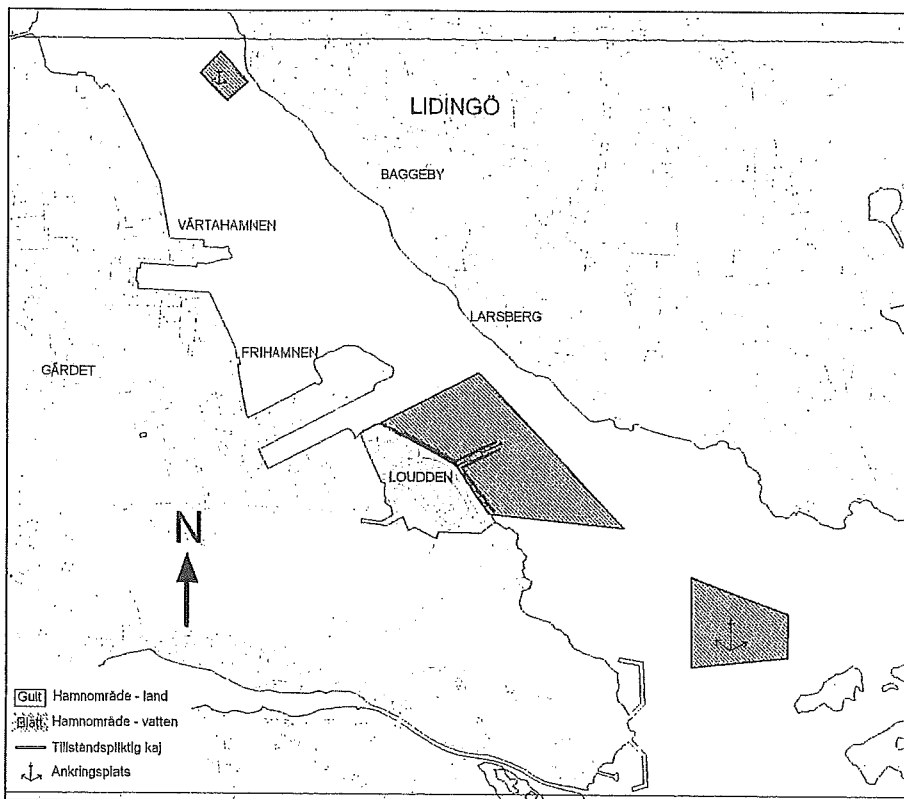
**Bilagor:**

1. Kartbilaga över verksamhetsområdet (inlämnad i ärendet)
2. Hur man överklagar till Miljödomstolen vid Nacka tingsrätt

**Sändlista:**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad, Box 8136, 104 20 Stockholm  
Miljö- och stadsbyggnadskontoret i Lidingö stad, Stockholmsvägen 50, 181 82 Lidingö  
Exploateringskontoret i Stockholms stad, Box 8189, 104 20 Stockholm  
Storstockholms brandförsvaret, Box 1328, 111 83 Stockholm  
Stockholm Vatten AB, 106 36 Stockholm  
Fiskeriverket, Stora Torget 3, 871 30 Härnösand  
Sjöfartsverket, Östra Promenaden 7, 601 78 Norrköping  
Transportstyrelsen, Box 653, 601 15 Norrköping  
Svenska Turistföreningen Stockholmskretsen, Själagårdsgatan 13 1 tr, 111 31 Stockholm  
Naturvårdsverket, 106 48 Stockholm  
Internt: MPD-pärmen, OPH (B), GS, AW, SB

Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet vid Loudden (dnr 5511-2007-63808)  
Kartbilaga över verksamhetsområdet







VAR SKALL BESLUTET ÖVERKLAGAS	Miljöprövningsdelegationens inom Länsstyrelsen i Stockholms län beslut kan skriftligen överklagas hos <b>Miljödomstolen</b> .
HUR MAN UTFORMAR SITT ÖVERKLAGANDE M.M.	I skrivelsen skall Ni - tala om vilket beslut Ni överklagar, t.ex. genom att ange ärendets nummer (diarienumret) - redogöra för hur Ni anser att beslutet skall ändras.  Ni bör också redogöra för varför Ni anser att Miljöprövningsdelegationens beslut är felaktigt.  Ni kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet åt Er.  Behöver Ni veta mer om hur Ni skall gå till väga, så ring eller skriv till Länsstyrelsen.
ÖVRIGA HANDLINGAR	Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er ståndpunkt, så bör Ni skicka med det.
VAR INLÄMNAS ÖVERKLAGANDET	Er skrivelse skall inlämnas/skickas <b>till Länsstyrelsen</b> och inte till Miljödomstolen.
TID FÖR ÖVERKLAGANDE	Länsstyrelsen måste ha fått Er skrivelse <b>senast den 18 februari 2011</b> , annars kan Ert överklagande inte tas upp.
UNDERTECKNA ÖVERKLAGANDET	Er skrivelse skall undertecknas och namnteckningen förtydligas. Uppge också postadress och telefonnummer.

