

Tillståndsansökan Oxelösunds hamn

Samrådsunderlag enligt 6 kap miljöbalken, jan-feb 2020



Oxelösunds Hamn AB

Structor

Titel	Tillståndsansökan Oxelösunds hamn, Samrådsunderlag enligt 6 kap miljöbalken
Utgivningsdatum	2020-01-14
Utgivare:	Oxelösunds Hamn AB
Författare:	Structor Miljöbyrå Stockholm i samverkan med Oxelösunds Hamn AB samt med bidrag från Niras, SLB Analys, Cowi, Efterklang, ELU samt Sweco Position
Foton och figurer:	Oxelösunds Hamn AB där inget annat anges
Kartor:	Alla underlagsbilder och kartmaterial är upphovsrättsskyddade och © tillhör följande organisationer: Lantmäteriet, Oxelösunds kommun

Innehåll

1. Inledning	5
2. Administrativa uppgifter	6
3. Bakgrund	7
4. Syfte och utgångspunkter	8
4.1. Syfte	8
4.2. Utgångspunkter	8
4.3. Verksamhetskoder	8
5. Lokalisering och områdesbeskrivning	9
5.1. Lokalisering	9
5.2. Omgivningen och hamnområdet	10
5.3. Planförhållanden	11
5.4. Riksintressen och övriga skyddade områden och objekt.....	13
6. Befintlig verksamhet	17
6.1. Transporter	18
6.2. Gällande tillstånd	19
7. Planerad verksamhet	20
7.1. Hamnverksamhet	20
7.2. Vattenverksamhet	21
8. Avgränsningar	25
8.1. Verksamheten	25
8.2. Tidsmässig avgränsning av MKB.....	27
8.3. Geografisk avgränsning av MKB.....	27
8.4. Avgränsning i sak	28
9. Alternativredovisning	28
9.1. Nollalternativ.....	28
9.2. Alternativa lokaliseringar	28
9.3. Alternativa utformningar	29
9.4. Alternativa lösningar/arbetsmetoder	29
10. Preliminär miljöpåverkan	30
10.1. Vattenmiljö.....	30
10.2. Buller	34
10.3. Luft.....	37
10.4. Risker för människa och miljö	39
10.5. Föroreningar i mark och grundvatten	43
10.6. Resurshushållning (råvaror och avfall).....	44
10.7. Naturmiljö	45

10.8. Yrkesfiske	46
10.9. Kulturmiljö	46
11. Referenser	47

1. INLEDNING

Oxelösunds hamn är en av Sveriges största allmänna hamnar och hanterar stora mängder gods av olika typer. Behovet av godstransport med fartyg ökar och det finns nationellt satta mål om att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska främjas. Med detta som bakgrund avser Oxelösunds Hamn AB (hädanefter kallat Hamnen) att utveckla verksamheten i Oxelösunds hamn, bland annat genom en utökad godshantering och anläggande av ett nytt RoRo-läge och tillkommande kajyta. För att genomföra dessa ändringar avser Hamnen att ansöka om ett nytt grundtillstånd enligt 9 kap miljöbalken och tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Ansökan kommer även att omfatta en dispens från förbudet mot dumpning enligt 15 kap miljöbalken.

Denna handling är ett underlag för samråd enligt 6 kap miljöbalken. Samrådet är en del av förberedelserna inför Hamnens kommande ansökan om tillstånd enligt miljöbalken. Verksamheten ska antas medföra betydande miljöpåverkan vilket innebär att något undersökningssamråd inte hållits och att samrådet är ett så kallat avgränsningssamråd enligt 6 kap 28§ miljöbalken. En specifik miljöbedömning ska genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kommer att tas fram.

Samrådet pågår till och med den 26 februari 2020. Tillståndsansökan planeras att lämnas in till mark-och miljödomstolen i mitten av 2020.

Syftet med samrådet är bland annat att informera om projektet och att samråda om verksamhetens och åtgärdernas lokalisering, omfattning och utformning, de miljöeffekter som den ansökta verksamheten kan antas medföra samt om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Syftet är också att i ett tidigt skede möjliggöra delaktighet för centrala myndigheter, organisationer, enskilda och andra som kan antas bli berörda av verksamheten. Samrådet hålls med Oxelösunds kommun, Länsstyrelsen i Södermanland, berörda myndigheter och verk, organisationer, berörda fastighetsägare, andra närliggande verksamheter samt med allmänheten.

Ett samrådsmöte för allmänheten hålls den 5 februari 2020. Ett separat möte med inbjudna myndigheter kommer också att hållas den 5 februari 2020.

Samrådsunderlaget hålls tillgängligt via: <https://www.oxhamn.se/nyheter/>

Synpunkter kan lämnas vid informationsmötet eller skriftligen senast den 26 februari 2020. Skriftliga synpunkter skickas till projektets miljösamordnare, på adress enligt nedan:

E-post: elisabeth.morner@structor.se

Postadress: Structor Miljöbyrå Stockholm AB

Elisabeth Mörner

Solnavägen 4

113 65 Stockholm

Märk kuvert eller e-post med ”Samråd Oxelösunds Hamn”.

2. ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Sökande: Oxelösunds Hamn AB
556207-4913
Box 26, 613 21 Oxelösund
0155-25 80 00

Fastighetsbeteckning: Oxelö 7:60 och 7:67
Lövkojan 7 och 8
Femöre 1:4
Stora Hummelvik 1:8
Allmänt vatten (plats för dumpning)

Fastighetsägare: Oxelösunds Hamn AB till Oxelö 7:60 och 7:67, Lövkojan 7 och 8.

Oxelösunds kommun till Femöre 1:4.

SSAB EMEA AB till Stora Hummelvik 1:8

Dumpningsplatsen ligger inom allmänt vatten vilket ägs av staten.

Kontaktpersoner:

Områdeschef/Projektledare tillståndsansökan:

Magdalena Johansson, Oxelösunds Hamn

E-post: magdalena.johansson@oxhamn.se

Miljösamordnare:

Elisabeth Mörner, Structor Miljöbyrån

E-post: elisabeth.morner@structor.se

3. BAKGRUND

Oxelösunds hamn är en allmän hamn med ett flertal fördelar jämfört med närliggande hamnar, såsom ett djup som möjliggör att de största fartyg som trafikerar Östersjön kan tas in, ett isfritt läge, 24 timmar service, kort insegling och goda transportmöjligheter med direkt anslutning till både motorväg och järnväg. Hamnen bedriver hamnverksamhet och hanterar stora mängder och olika godsslag.

Hamnen har ett tillstånd till hamnverksamheten från 2004. Sedan tillståndet erhöles har verksamheten utvecklats och Hamnen ser ett behov av att kunna hantera en ökad mängd gods över kaj från delvis andra kundkategorier jämfört med idag. Hamnen ser också ett behov av att kunna möta marknadens ökade efterfrågan på hamnar för djupgående fartyg för vissa segment och för större flexibilitet. Sedan tillstånd gavs 2004 har ett flertal ändringsanmälningar gjorts. Det finns av Trafikverket satta mål om att en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska främjas. Med detta som bakgrund ser Hamnen ett behov av att ansöka om ett nytt tillstånd för befintlig och framtida verksamhet i Oxelösunds hamn. För att kunna ta in och hantera en ökning av mängden gods behöver Hamnen anlägga ny kajyta samt ett nytt RoRo-läge.

I närområdet ligger SSAB som tar in råvaror via Oxelösunds Hamn. SSAB avser att ställa om den nuvarande malmbaserade produktionen till en järn- och skrotbaserad produktion med ljusbågsugn. Ändringen medför förändrade råvaruflöden, från införsel av malm och kol till järn- och skrotråvara. SSAB lämnade in ansökan om tillstånd till mark- och miljödomstolen hösten 2019. Målsättningen är att ta ljusbågsugnen i drift 2024. Som en följd av SSABs planerade processförändring kommer Hamnens verksamhet att behöva genomgå förändringar avseende godshantering. Införsel av önskad mängd järn- och skrotråvara ryms inom Hamnens gällande tillstånd men tar då upp merparten av tillståndsgiven mängd och kapacitet som får hanteras över kaj per år. Med anledning av SSABs omställning samt det faktum att kommande järnråvara skiljer sig från dagens i form av egenskaper och hanteringsform, samtidigt som Hamnen fortsätter växa inom andra kategorier behöver tillståndstaket för hantering av gods öka. Även detta är skäl till att Hamnen behöver söka ett nytt grundtillstånd för verksamheten.

Det kommande tillståndet kommer omfatta nuvarande och tillkommande verksamhet.

4. SYFTE OCH UTGÅNGSPUNKTER

4.1. Syfte

Det övergripande syftet med planerade ändringar och anläggningar är att kunna tillmötesgå ett framtida behov av godshantering via Oxelösunds hamn till följd av fler sjötransporter, att kunna möta de mål som Trafikverket satt gällande att främja överflytt av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt att anpassa verksamheten inför den förändring som följer av SSABs planerade omställning.

4.2. Utgångspunkter

I detta avsnitt beskrivs utgångspunkter för planerade förändringar av verksamheten. En utförlig beskrivning av planerad verksamhet finns i kapitel 0.

Tillståndsansökan avses omfatta i huvudsak följande verksamhet:

- Hamnverksamhet omfattande en årlig hantering av upp till 10,5 miljoner ton gods över kaj (varav en del kan vara omlastning). Hanteringen av gods omfattar mottagande av fartyg¹, och lagring av gods samt drift av Hamnens anläggningar inklusive intransport av gods till SSAB via Hamnens bandanläggning.
- Vattenverksamhet^{2,3} i form av fördjupning av hamnbassäng och vattenområde vid Stegeludden genom muddring och sprängning, anläggande av ny kaj samt nytt RoRo-läge. Detta inkluderar även åtgärder så som till exempel behandling och återanvändning av muddermassor, spontning, schaktning samt utfyllnad.
- Dumpning av muddermassor. Dispens mot förbud enligt 15 kap miljöbalken kommer att sökas.
- Mottagande, hantering och lagring av icke-farligt och farligt avfall.

Ansökan kommer inte att omfatta externa verksamheter som är belägna inom Hamnens verksamhetsområde och inte heller Hamnens verksamhet i närbelägna oljebergrum. Hantering av gods över kaj som sker till de externa verksamheterna belägna inom Hamnens område (exklusive LNG och olja) omfattas av Hamnens verksamhet, se vidare avsnitt 8.1.

4.3. Verksamhetskoder

Huvudkoden för ansökt verksamhet är 63.10 B enligt Miljöprövningsförordningen (2013:251). Utöver huvudkoden kan den sökta verksamheten även omfatta ett antal

¹ Inom ramen för hamnens verksamhet sker en omfattande omlastning av varor mellan fartyg. Omlastade volymer ingår i den ansökt verksamheten som gods över kaj, men det ska tydliggöras att det omlastade godset inte medför några ökade transporter på väg/järnväg. Detta kommer utvecklas närmare i kommande MKB.

² Hamnen har tidigare sökt och beviljats tillstånd för liknande vattenverksamhet (Hamnen fick 2012-02-23 tillstånd att genomföra muddringsarbeten i hamnen och farleden, tipa rena muddermassor till havs samt omhänderta förorenade muddermassor genom stabilisering och solidifiering (s/s-metoden) inom invallat område i hamnen, mål nr M4177-09). Tillståndet togs dock aldrig i anspråk och arbetstiden löpte ut 2017.

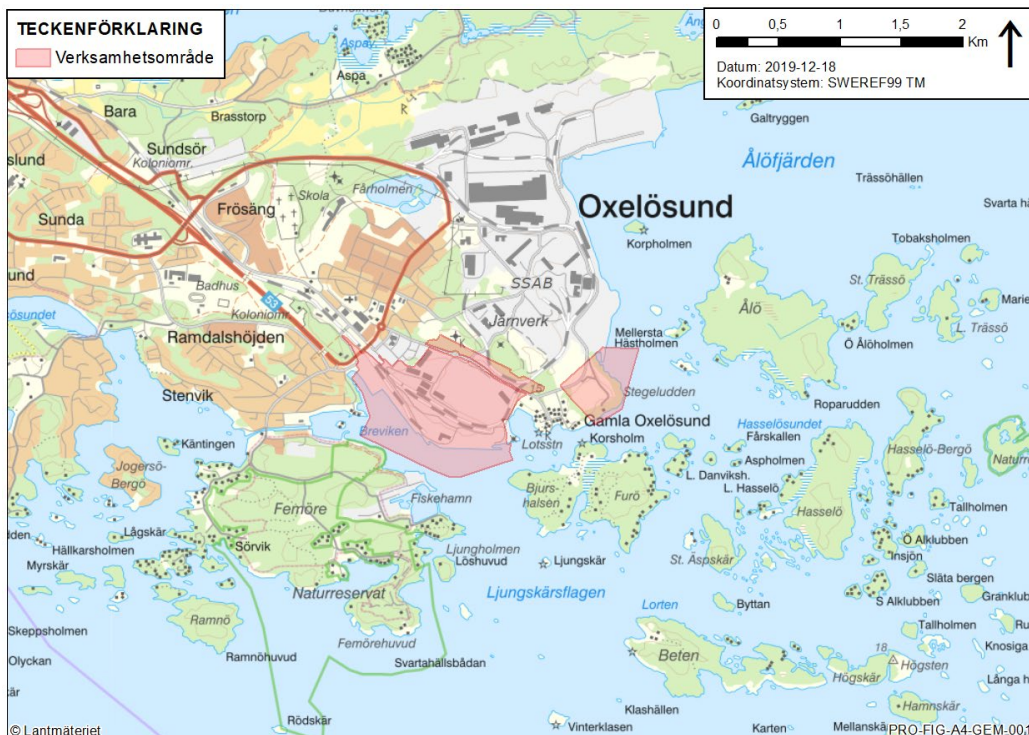
³ Hamnen har tidigare sökt och beviljats tillstånd till anläggande av bl.a. kajläggning vid Stegeludden (meddelat av Mark-och miljödomstolen 2008-01-24 mål nr M 1532-07, justerat i Miljööverdomstolen 2009-08-21 mål nr M 1332-08).

ytterligare verksamheter. Eftersom den kommande ansökan även avses omfatta tillstånd till vattenverksamhet kommer ansökan att lämnas in till Mark- och miljödomstolen.

5. LOKALISERING OCH OMRÅDESBESKRIVNING

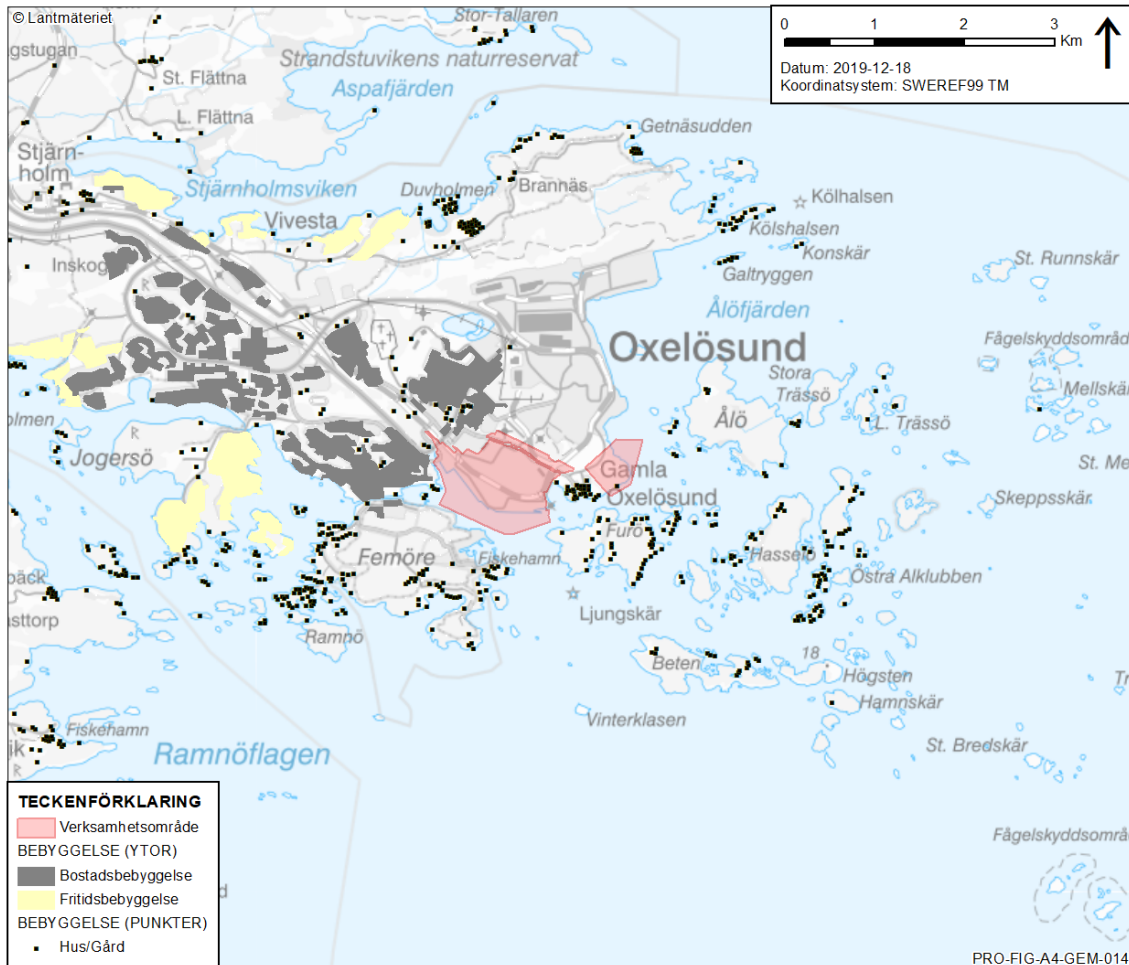
5.1. Lokalisering

Oxelösunds hamn ligger i Oxelösunds kommun i Södermanlands län. Oxelösunds kommun ligger på en halvö strax söder om Nyköping och cirka 10 mil söder om Stockholm. Oxelösunds hamn ligger på halvöns yttersta spets på ett område om cirka 130 hektar. Hamnverksamhet har bedrivits på platsen i minst 500 år. I Figur 1 redovisas en översiktskarta där Hamnens verksamhetsområde är utpekad. Med verksamhetsområde avses det område där Hamnen bedriver hamnverksamhet och det område som omfattas av den nu aktuella tillståndsprövningen. Observera att det inom Hamnens område finns externa verksamhetsutövare med separata tillstånd, se Figur 17. Utöver idag använda ytor omfattas verksamhetsområdet även av ytor som idag inte är ianspråktagna (främst norr om Gamla Oxelösundsvägen och på Stegeludden). Dessa ytor är redan idag planlagda för hamnverksamhet och industri (se Figur 5) och kan komma att ianspråktagas inom ramen för den planerade verksamheten.



Figur 1. Översiktskarta med verksamhetsområde utpekad.

Väster om hamnen ligger Oxelösunds centrala delar och norrut ligger SSABs anläggning för ståltillverkning. I området öster om hamnområdet, sydost om Stegeludden ligger bostads- och fritidsbebyggelsen Gamla Oxelösund. Nordväst om verksamhetsområdet ligger centrala Oxelösund. I skärgården sydost om hamnen finns fritidsbebyggelse.



Figur 2. Bebyggelse i Oxelösunds hamns närområde och Oxelösund.

Vägtransporter till och från Hamnens verksamhetsområde sker via Riksväg 53 som går vidare som motorväg från Oxelösund nordväst mot Nyköping där den ansluter till E4. Järnvägsspår finns till och inom verksamhetsområdet.

5.2. Omgivningen och hamnområdet

Oxelösundsområdet präglas av närheten till havet och domineras av skog med lite inslag av jordbruksmark. Hamnområdet är plansprängt, hårdgjort och tidigare dalgångar är utfyllda med fyllnadsmassor av olika mäktighet. Landskapsbilden inom hamnen präglas av industriverksamheten med kranar och stora ytor för lossning, lastning och lagring av gods.



Figur 3. Flygbild över Oxelösunds Hamn med SSABs verksamhet i bakgrunden. Stegeludden syns i det högra hörnet.



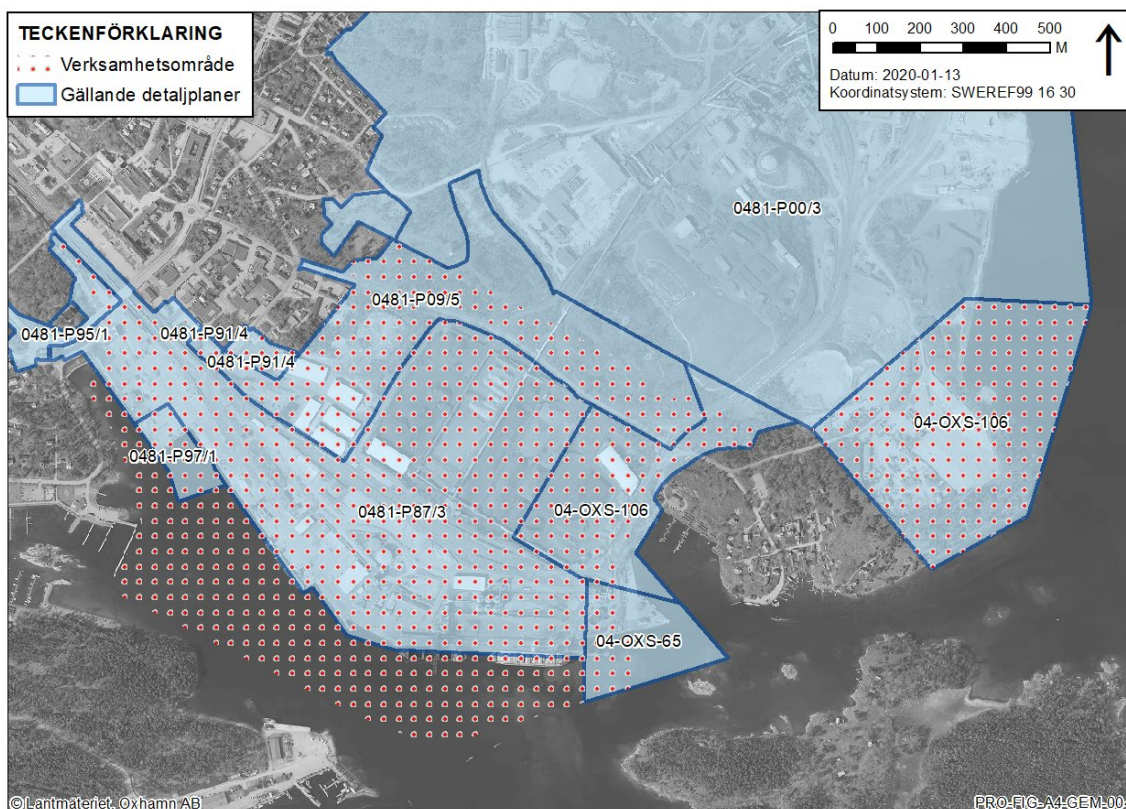
Figur 4. Oxelösunds hamn sett snett norrifrån. Femöre syns i bakgrunden.

5.3. Planförhållanden

Hamnens verksamhetsområde är i kommunens översiktsplan (lagakraft 2018-07-11) markerat som område med verksamheter. I översiktsplanen anges att områdets industrifunktion ska bevaras och utvecklas. Vidare nämns utvecklingen av en LNG-terminal i området.

I princip hela Hammens verksamhetsområde är detaljplanelagt. Den planerade verksamheten är förenlig med gällande detaljplaner. I Figur 5 syns gällande detaljplaner för Hammens verksamhetsområde.

En betydande del av verksamhetsområdet omfattas av Stadsplan Hammområdet (0481-P87/3⁴) vilken medger hamnverksamhet och järnväg inom området. I området som omfattas av detaljplanerna 04-OXS-106⁵ och 04-OXS-65⁶ pågår en detaljplaneprocess för att bland annat möjliggöra byggandet av en anläggning för flytande naturgas (LNG), se avsnitt 8.1.4. Den nya detaljplanen är antagen men överklagad.



Figur 5. Detaljplaner som berör verksamhetsområdet samt preliminära områden för vattenverksamhet.

Vid Stegeludden gäller detaljplan 04-OXS-106, området vid Stegeludden är främst planlagt för ”storindustri”. Angränsande i norr gäller detaljplan 0481-P00/3. Om muddring vid Stegeludden blir aktuellt kan denna komma att beröras. Vattenområdet i denna detaljplan anges för ”hamn med industri”.

⁴ Även benämnd DP 1748.

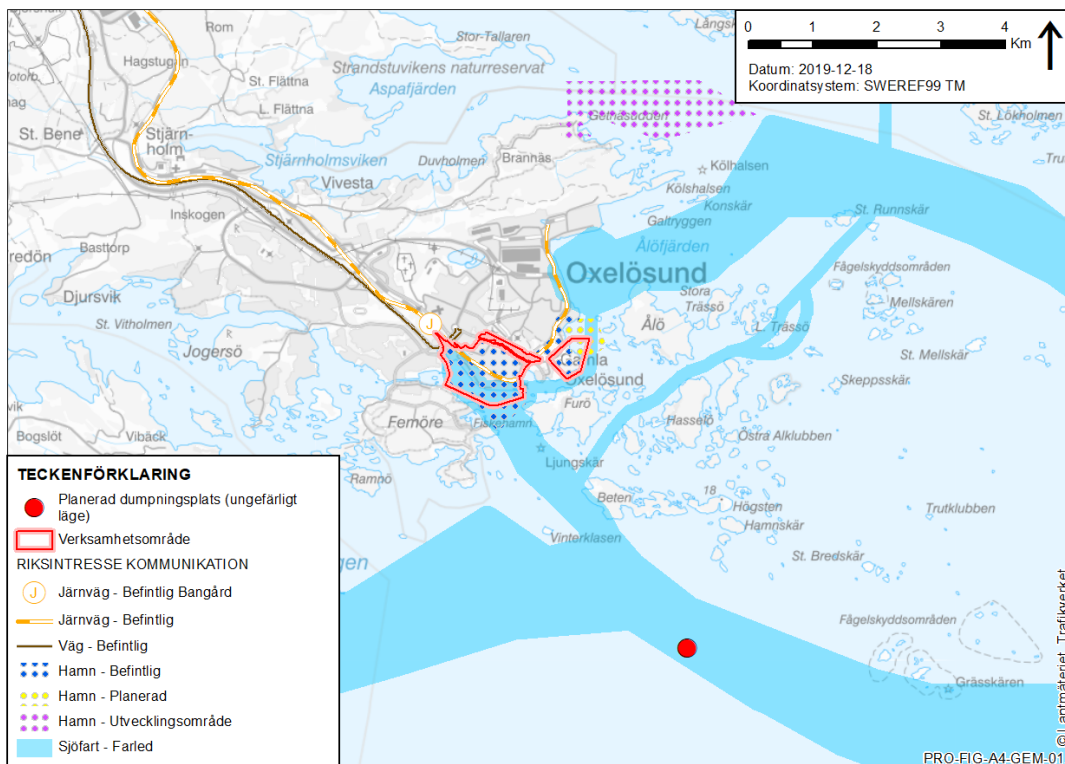
⁵ Även benämnd DP 1668.

⁶ Även benämnd DP 1316.

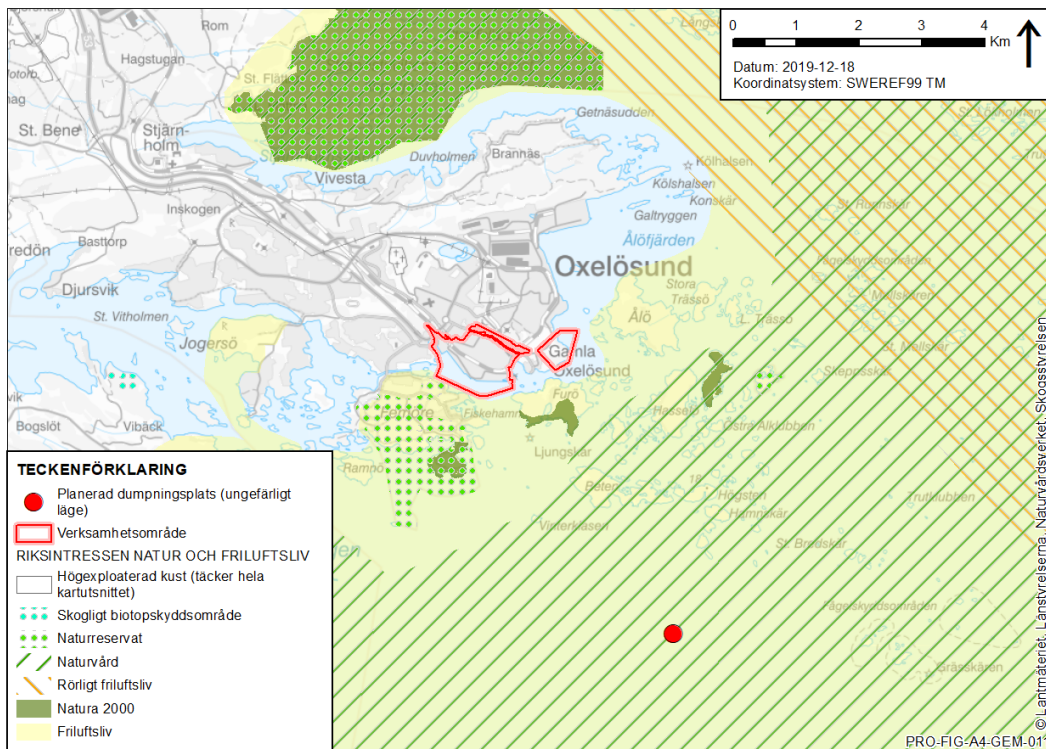
5.4. Riksintressen och övriga skyddade områden och objekt

5.4.1. Riksintressen

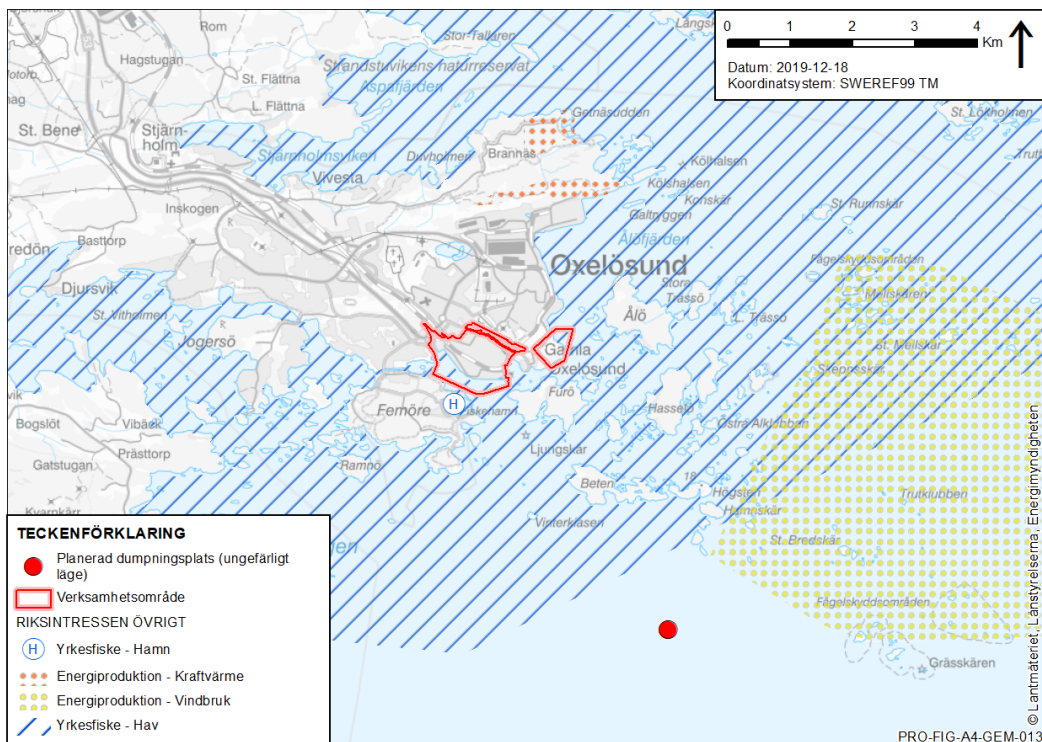
Oxelösunds hamn är av riksintresse för kommunikation. Inom och i angränsning till Hamnens verksamhetsområde ligger fler områden som omfattas av riksintresse för kommunikation, se Figur 6. Ytterligare riksintressen som ligger i verksamhetsområdets och den planerade dumpningsplatsens närhet ses i Figur 7 och Figur 8.



Figur 6. Områden av riksintresse för kommunikationer.



Figur 7. Områden av riksintresse för natur och friluftsliv.



Figur 8. Områden av riksintresse för energiproduktion och yrkesfiske.

5.4.2. Skyddad natur

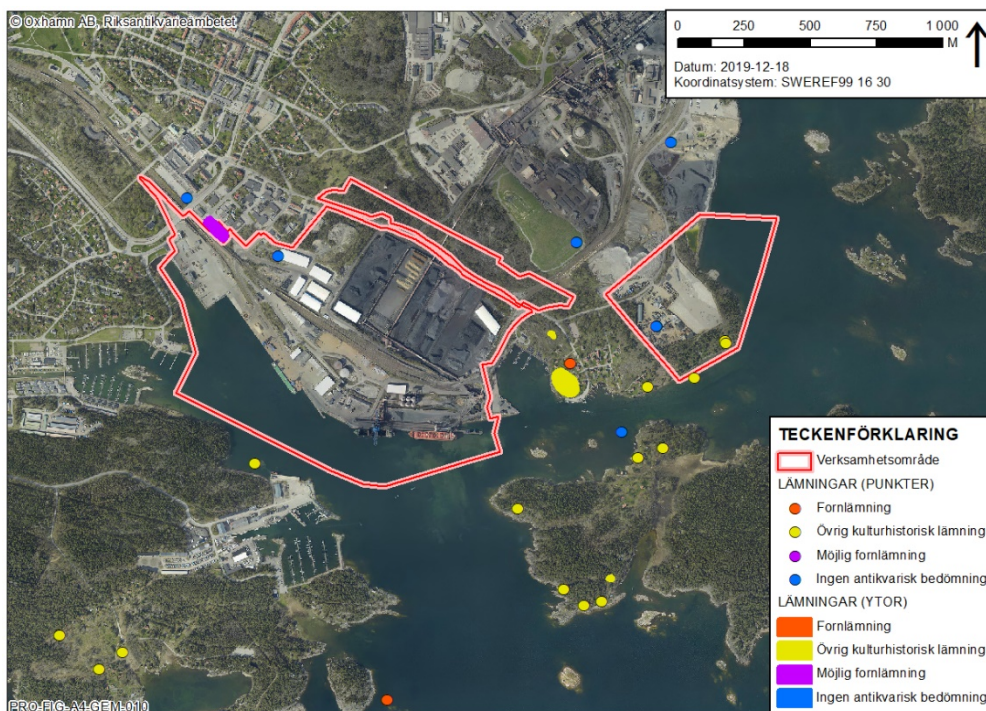
Strax sydost, cirka 600 m, om Hamnens verksamhetsområde ligger Natura 2000-området Furön (se Figur 7). På Furön är de prioriterade bevarandevärdena områdets gamla kusttallskog med naturskogsliknande utseende, vilket delvis är brandpräglad, samt arter knutna till död ved och gamla träd. Skogen på Furön är troligen den äldsta av sitt slag i denna del av Östersjön.

Cirka 900 meter sydväst om verksamhetsområdet, väster om Furön, ligger Femöre naturreservat och Natura 2000-området Femörehuvud (se Figur 7) som är en skogbeväxt, bergig halvö. Området utgörs av värdefull gammal tallskog. Syftet med reservatet och Natura 2000-området är att skydda det värdefulla frilufts- och barrskogsområdet med dess djur- och växtliv.

Cirka 2,5 kilometer öster om verksamhetsområdet, öster om Furön, ligger Natura 2000-området Hasselö-Bergö. Syftet med Natura 2000-området är att bevara den nuvarande typiska skärgårdsnaturen med gammal tallskog och ädellövskog.

5.4.3. Kulturmiljö

Inom Hamnens verksamhetsområde finns fyra kulturhistoriska lämningar, tre av dessa är belägna på Stegeludden se Figur 9. Två av lämningarna utgörs av en "övrig kulturhistorisk lämning", dessa är en husgrund och ett stridsvärn på Stegeludden. Övriga två lämningar är ej antikvariskt bedömda. Lämning på Stegeludden är utpekad som eventuell stensättning och lämning i den västra delen av verksamhetsområdet är nämnd som runristning men aldrig återfunnen på plats.



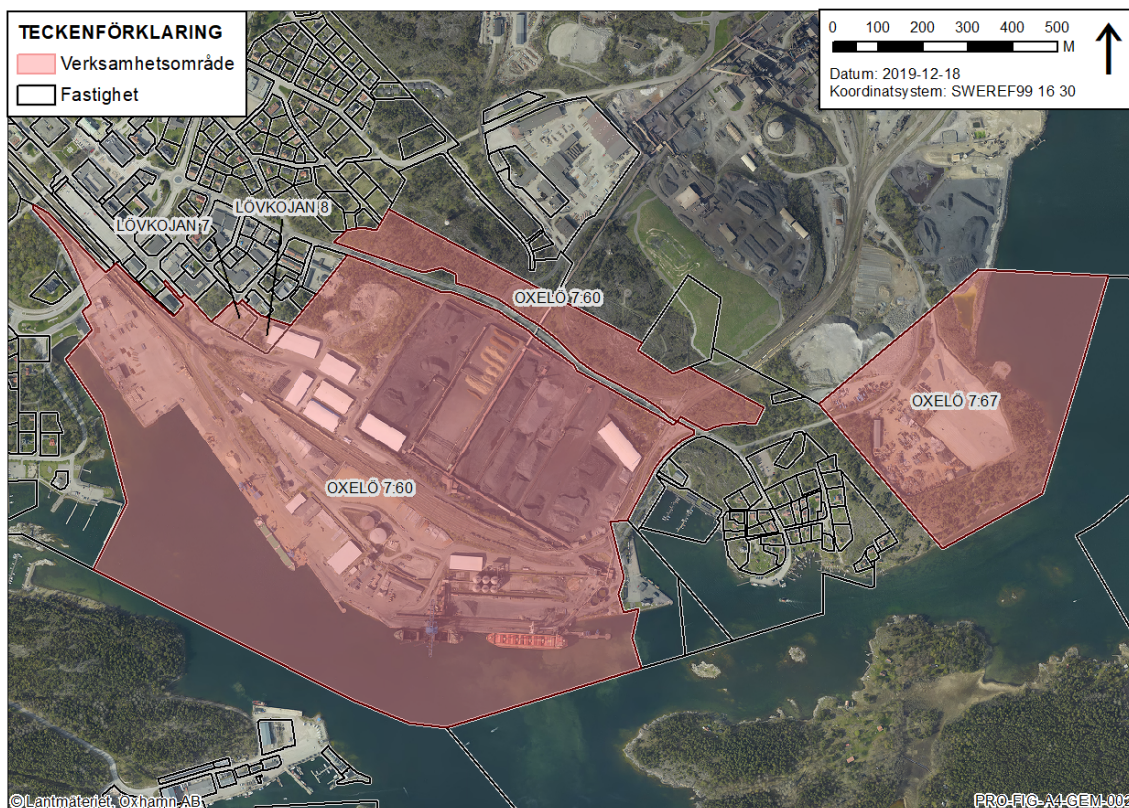
Figur 9. Kulturhistoriska lämningar inom och i närhet av Oxelösunds hamn.

Mellan hamnområdet och Stegeludden ligger Gamla Oxelösund. Områdets bebyggelsehistoria är förknippad med sjöfarleden och Oxelösunds historia av sjöfart, lots och sommarnöjen. Gamla Oxelösund är utpekad i Oxelösunds kommuns kulturhistoriska områdesbeskrivning.

I Riksantikvarieämbetets register över fornlämningar finns ingen marinarkeologisk lämning inom vattenområdet för planerad verksamhet. Närmaste lämning är strax sydost i Djupviken (övrig kulturhistorisk lämning). I samband med en tidigare tillståndsansökan för muddring och dumpning inom aktuella områden genomfördes en marinarkeologisk utredning etapp 1 av Bohusläns museum (2013). Utredningen visade på att möjliga fartyglämningar finns inom området.

6. BEFINTLIG VERKSAMHET

Hamnens verksamhet bedrivs inom fastigheterna Oxelö 7:60 och Oxelö 7:67 samt Lövkojan 7 och 8. Hamnens huvudsakliga verksamhet består i att ta emot fartyg för att lasta, lossa, lagra och transportera olika typer av material och varor. En stor del av verksamheten består för närvarande i att hantera råvaror i bulk såsom bland annat malmpellets och kol till SSABs verksamhet. SSABs verksamhet utgör idag ca 60 % av den totala volymen gods över kaj årligen. Kol lossas, lagras och utlastas även för andra kunder.



Figur 10. Fastighetskarta med Hamnens verksamhetsområde utpekad.

Verksamheten omfattar även lossning av bland annat eldningsflis, spannmål, cement, kemikalier, legeringar och järn-och skrotråvara samt lastning av bland annat slagg, spannmål och ammoniumsulfat.

Oxelösunds hamn är en allmän hamn vilket innebär att ankommande gods för lossning och lastning kan utgöras av alla förekommande godsslag.

Inom hamnen finns ett flertal kajlägen för hantering av olika typer av gods. Det finns även spårbundna och mobila kranar. Gaffeltruckar och lastmaskiner kan användas i samband med lastning, lossning och lagring. Lagring inom Oxelö 7:60 sker för

närvarande på tio lagerytor, se, lageryta A-I i Figur 11. En del av lageryta H arrenderas ut, övriga används av Hamnen. På fastighet Oxelö 7:60 finns även ett flertal hamnmagasin. Hamnmagasinen används av både Hamnen och externa verksamhetsutövare.



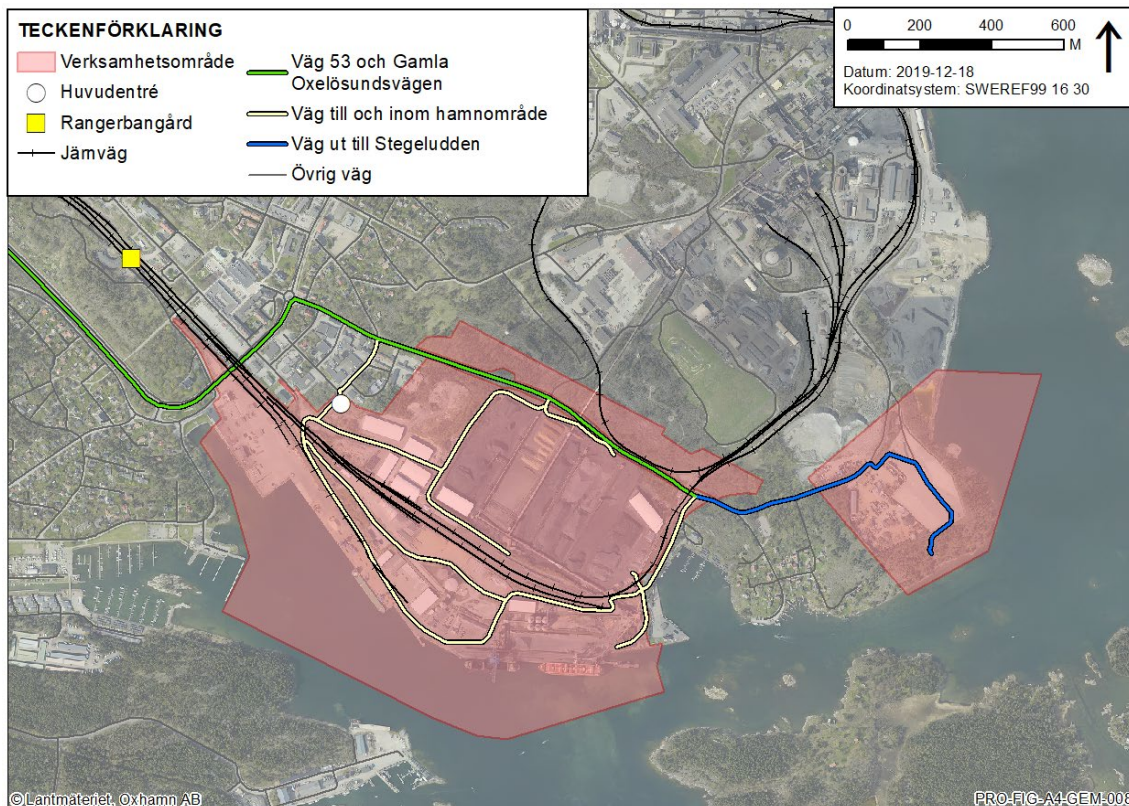
Figur 11. Lagerytor och placering av spårbundna kranar inom hamnen. Lageryta J och K är områden som för närvarande inte ianspråktagits.

Inom Oxelö 7:67 finns ytterligare ytor för lagring inom ett separat område kallat Stegeludden (se Figur 1). Stegeludden är en stor plansprängd yta som på tre sidor omges av 3–6 m höga klippor med barrskogsbeklädd hållmark. Som nämnts tidigare finns ytor inom Stegeludden som inte är ianspråktagna, dessa kan bli aktuella att nyttja i framtiden.

6.1. Transporter

Transporter till och från Oxelösunds hamn sker med fartyg, tåg och lastbil.

Lastbilstransporter till hamnen sker via motorvägsbron från riksväg 53 och Gamla Oxelösundsvägen. Inom hamnen förekommer transporter med tåg, lastbil och diverse lastmaskiner. Transporter till hamnen med tåg sker via järnvägsspåret från Trafikverkets rangerbangård.



Figur 12. Vägar för transporter till och från hamnen.

Godstransporter till och från hamnen med lastbil sker till stor del till övriga externa verksamheter inom och nära hamnområdet. Interna vägbundna rörelser är de transporter som sker inom eller mellan interna lager. Förflyttning av kol och malm till SSAB går idag via ett system med bandtransportörer, resterande gods fraktas med dumper eller lastbil.

Inom hamnområdet finns ett omfattande spårssystem för järnväg men enbart en mindre andel av denna används i dag. Hamnen har även en transitgård där tåg vänder och rangerar. Genom hamnens område går ett transitspår till SSABs verksamhetsområde och spårsystemet används i dag huvudsakligen för transporter till och från SSAB.

6.2. Gällande tillstånd

Gällande tillstånd för verksamheten meddelades av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Södermanlands län i maj 2004⁷. Beslutet ger Hamnen tillstånd till fortsatt och utökad verksamhet i Oxelösunds hamn. Tillståndet omfattar:

- Fortsatt och utökad hamnverksamhet med en årlig hantering av 5,5 miljoner ton gods över kaj

⁷ DNR 551-6153-2001-0481-105

- Fartygsrörelser med sammanlagt 5,2 miljoner ton brutto för nämnda verksamhet (inkluderat tankfartygsanlöp)
- Hantering av gods omfattar lossning och lastning av gods från fartyg, omlastning och lagring av gods, intransport av gods till SSAB samt drift av Hamnens anläggningar
- Återetablering färjetrafik vid kajerna 3 och 8, installation av ny kran vid kajerna 3–7 samt att nyetablera färjetrafik vid kaj 2
- Färjeverksamheten får högst omfatta 40 000 ankommande och 40 000 avgående lastenheter per år, 5000 ankommande och 5000 avgående personfordon per år och 300 färjeanlöp per år
- Ombyggnad av befintligt bandtransportsystem

Vissa tillståndsvillkor har ändrats eller tillkommit sedan prövningen 2004. Ett flertal ändringsanmälningar har också gjorts efter att tillståndet meddelades.

7. PLANERAD VERKSAMHET

7.1. Hamnverksamhet

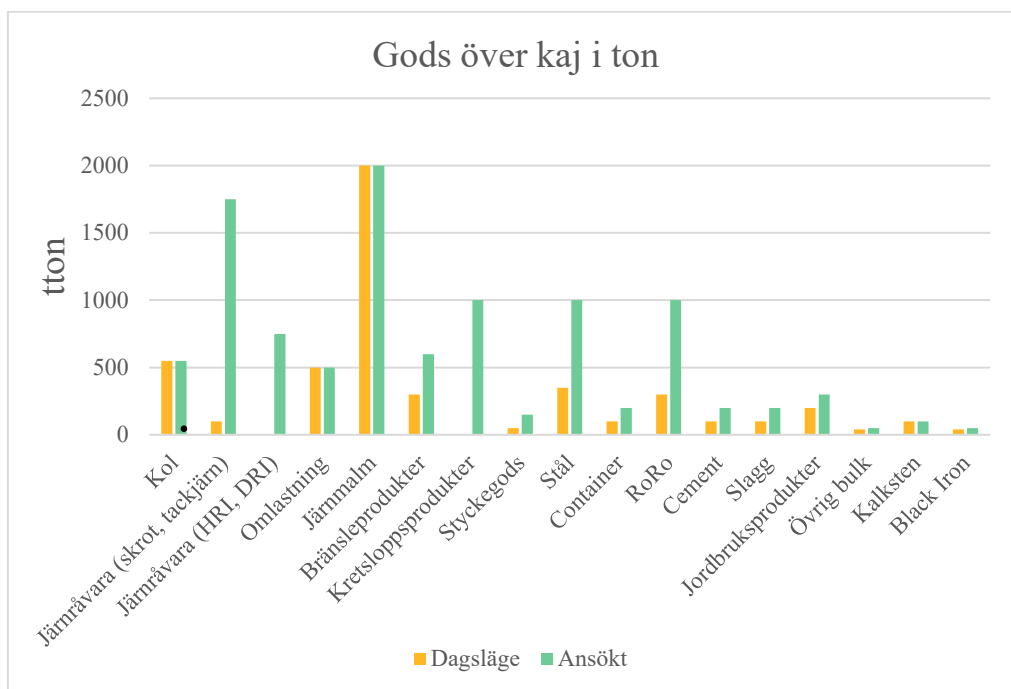
Planerad verksamhet avser hamnverksamhet motsvarande en årlig hantering av som mest 10,5 miljoner ton gods över kaj (varav en del kan vara omlastning). Ett flertal olika typer av gods kommer hanteras. Hantering av gods omfattar lossning och lastning av gods från fartyg, omlastning och lagring av gods samt drift av Hamnens anläggningar inklusive intransport av gods till SSAB via Hamnens bandanläggning.

Den största skillnaden mellan planerad och dagens verksamhet är att tillståndsgiven mängd hanterat gods avses öka från 5,5 miljoner till 10,5 miljoner ton. Hanterat gods förväntas också delvis vara av annat slag än idag. Nedan redovisas *uppskattad* godshantering vid ansökt respektive dagens verksamhet. Exempel på tillkommande godsslag är förorenade massor, flygaska och bottenaska. Detta redovisas i Figur 13 som ”kretsloppsprodukter”. Verksamheten kommer att omfatta lagring av såväl icke-farligt som farligt avfall. Järnråvaror (främst i form av järn- och skrotåvara) är det godsslag som kommer öka mest i jämförelse med nuläget. Även mängden stål (plåt, ämnen, rullar, armeringsjärn) över kaj förväntas öka. Som ses i Figur 13 förväntas även omlastningskol att hanteras inom hamnen även efter SSABs omställning av verksamheten i Oxelösund. Omlastning sker även av andra godsslag⁸.

⁸ Inom ramen för hamnens verksamhet sker en omfattande omlastning av varor mellan fartyg. Omlastade volymer ingår i den ansökte verksamheten som gods över kaj, men det ska tydliggöras att det omlastade godset inte medför några ökade transporter på väg/järnväg. Detta kommer utvecklas närmare i kommande MKB.

Olika alternativ för hanteringen av den järn- och skrotråvara som ska vidare till SSAB utreds. Till grund för beräkningar och konsekvensbedömningar i kommande ansökan avses följande antagande göras:

- All järn- och skrotråvara hanteras via Oxelösunds hamn.
- För att möjliggöra denna hantering kapacitetsmässigt, tillsammans med övriga godsslag, behöver Hamnen ytterligare kajtor och nya kranar.



Figur 13. Gods över kaj, nuläge⁹ samt uppskattade mängder vid planerad verksamhet

Utöver ovanstående kommer, liksom idag, hamnverksamheten omfatta s.k. terminaltjänster, d.v.s. omlastning av olika gods, ompaketering och bearbetning av olika bulkmaterial samt försäljning av logistiktjänster. RoRo-läget kan även komma att användas för mottagande av t.ex. ropax-fartyg som är en kombination av RoRo- och passagerarfartyg.

7.2. Vattenverksamhet

För att Oxelösunds hamn ska kunna ta emot den ökade mängden gods behöver ytterligare kajyta anläggas. Även ett nytt RoRo-läge planeras. Nytt RoRo-läge och ny kajyta kräver muddring och sprängning i vatten då det krävs ett djup på 10–11 m in till kaj för att kunna ta emot aktuella fartyg. Arbeten i vatten är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken.

⁹ För beskrivning av nuläge se avsnitt 8.2.

7.2.1. Kajutbyggnad, RoRo-läge och muddring

För utbyggnad av kaj och nytt RoRo-läge överväger Hamnen olika alternativ, dessa är i huvudsak följande:

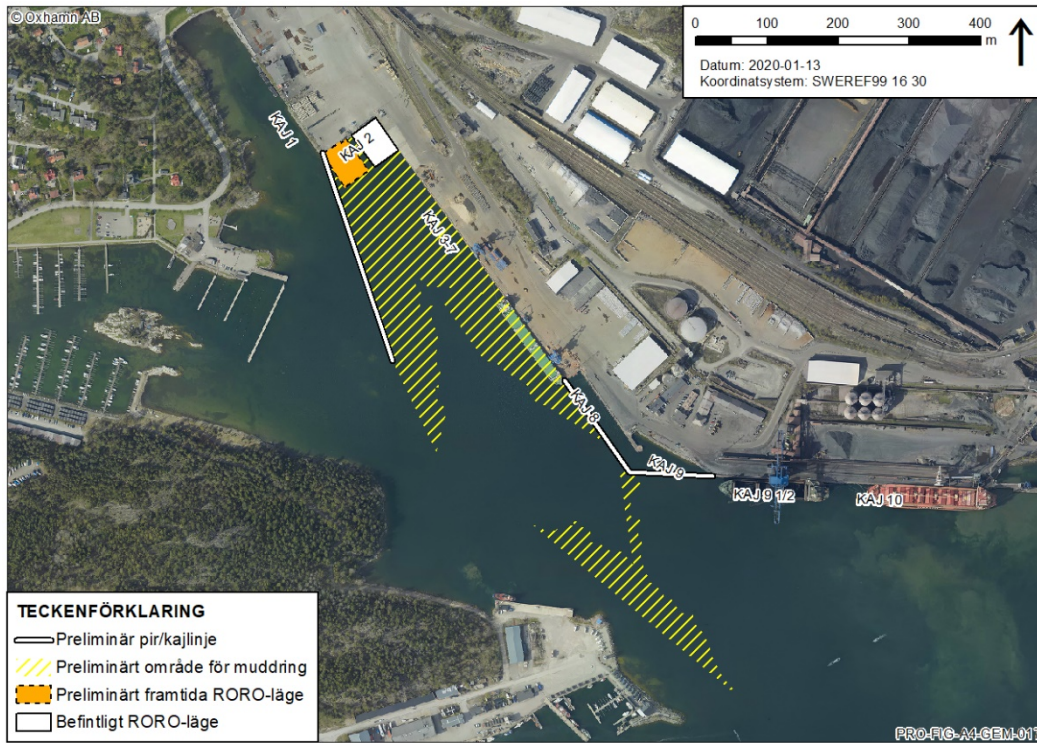
- Kajutbyggnad genom att bygga ihop kaj 7 och kaj 9,5. Muddring¹⁰ vid befintligt RoRo-läge vid kaj 2, vid kaj 7 samt söder om kaj 8–9.
- Kajutbyggnad genom att bygga ihop kaj 7 och kaj 9,5. Nytt RoRo-läge väster om befintligt vid kaj 2 som byggs ut i sydostlig riktning. För förtöjning av fartyg byggs en ca 250 m lång pir ut i sydostlig riktning. Muddring¹⁰ vid nya RoRo-läget, vid kaj 7 samt söder om kaj 8–9.
- Nytt RoRo-läge väster om befintligt vid kaj 2 som byggs ut i sydostlig riktning. För förtöjning av fartyg byggs en ca 250 m lång pir ut i sydostlig riktning. Muddring⁶ vid nya RoRo-läget, vid kaj 6–7 samt söder om kaj 8–9. En mindre kajutbyggnad i förlängningen av kaj 8 och kaj 9,5 övervägs också.
- Utöver ovanstående övervägs möjligheten att anlägga en kajyta på Stegeludden med utfyllnad bakom kaj. Muddring¹¹ enligt Figur 15. Detta i kombination med något av alternativen ovan.

Muddermassor och sprängmassor kan komma att användas för utfyllnad vid kajutbyggnad och andra anläggningsåtgärder.

I Figur 14 och Figur 15 redovisas principskisser över preliminära anläggningar och muddringsområden. Ritningar för slutliga alternativ kommer att redovisas i ansökan.

¹⁰ Viss sprängning krävs söder om kaj 8–9.

¹¹ Viss sprängning kan bli aktuellt.



Figur 14. Preliminära anläggningar och preliminärt muddringsområde. Bilden visar ett maxfall d.v.s. samtliga alternativ ovan ryms inom markerade områden för muddring.



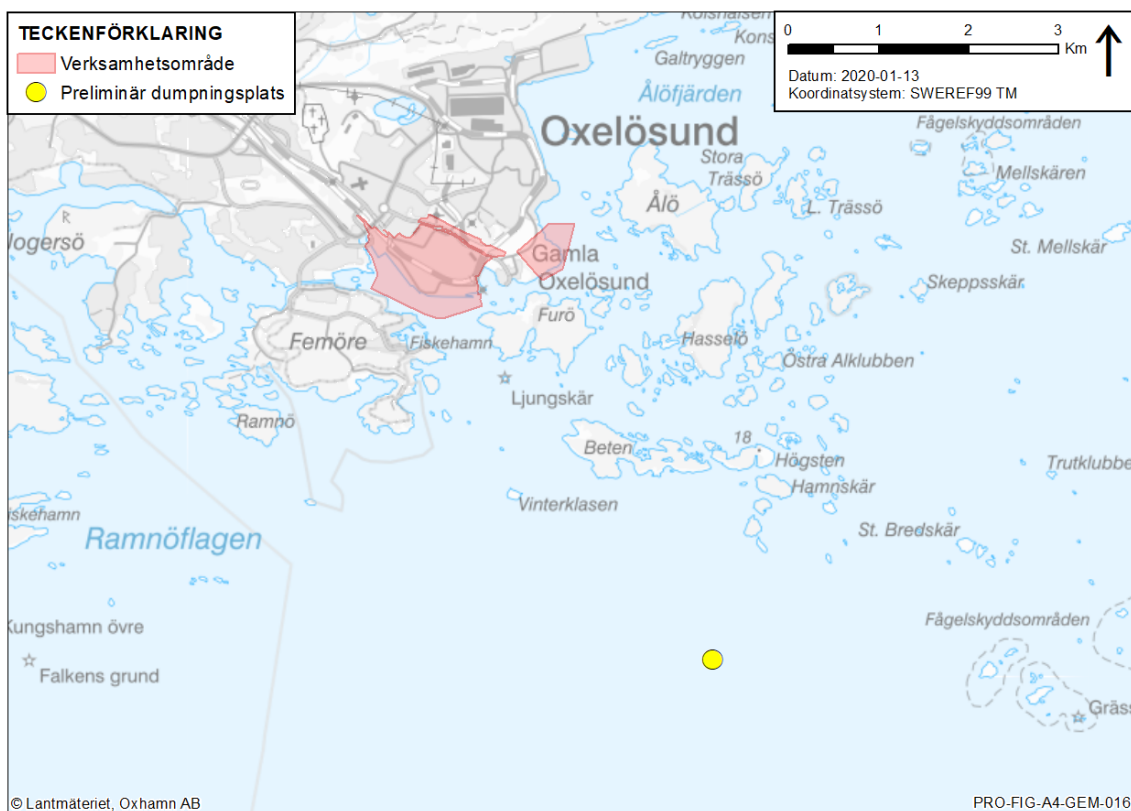
Figur 15. Preliminär kajlinje och muddringsområde vid Stegeludden.

7.2.2. Masshantering

Vid muddring och sprängning uppkommer mudder- och sprängmassor som behöver hanteras och omhändertas. Hamnen ser över olika alternativ för att hantera uppkomna massor.

Bottnarna i de planerade muddringsområdena (exklusive Stegeludden) undersöktes under perioden 2007–2010. Det ytliga materialet är delvis förorenat motsvarande klass 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav. Djupare liggande massor har lägre föroreningsgrad. Därtill kommer viss volym sprängt berg. Undersökningar i vattenområdet utanför Stegeludden utfördes som senast 2006 och behovet av kompletterande undersökningar kommer att utredas. Hantering av de muddrade massorna samt sprängsten kommer att utredas med utgångspunkt i avfallshierarkin samt förekommande möjligheter till nyttjande av massor. Hantering av massor kommer att redovisas utförligt i ansökan.

De muddermassor som uppvisar lägre föroreningsgrad bedöms mindre lämpliga för nyttjande då de innefattar leror. Sådana massor som inte kan återanvändas och som har lägre föroreningsgrad kan komma att dumpas i ett ca 60 meter djupt område söder om ön Beten (se Figur 16). Området har tidigare undersökts av SGU som då bedömde att platsen hade goda förutsättningar som dumpningsområde (Ramböll 2009).



Figur 16. Preliminär dumpningsplats.

Ett alternativ för framförallt hantering av förorenade muddermassor är nyttjande för nya kajtor efter stabilisering och solidifiering, s.k. S/S-behandling. En metod för aktuella massor utvecklades inför en tidigare tillståndsansökan och metoden har med gott resultat testas i ett pilotprojekt. Ett alternativ till nyttogörande skulle vara att skicka massorna till deponi.

8. AVGRÄNSNINGAR

8.1. Verksamheten

8.1.1. Planerad verksamhet

Se avsnitt 4.2, 7.1 och 7.2.

8.1.2. Följdverksamhet

Transporter utanför Hamnens verksamhetsområde men som är kopplade till den planerade verksamheten utgör en s.k. följdverksamhet och kommer att ingå i beskrivningen och bedömningen av kumulativa effekter. Transporter inom Hamnens verksamhetsområde beaktas som en del av den planerade verksamheten.

8.1.3. Närliggande verksamheter

I området finns ett flertal närliggande verksamheter som kan bidra till kumulativa effekter. Nedanstående verksamheter ingår *inte* i den planerade verksamheten utan bedrivs under separata tillstånd. Verksamheterna kommer, där det bedöms relevant, att beaktas vid bedömningen av kumulativa effekter.

- SSAB Oxelösund.
- Oljehamnen - Bergrumsanläggning och hantering av flytande bulk

Sjöfartsverket bedriver för närvarande verksamhet öster om hamnen, verksamheten bedöms inte medföra någon miljöpåverkan som kan ge upphov till kumulativa effekter.¹²

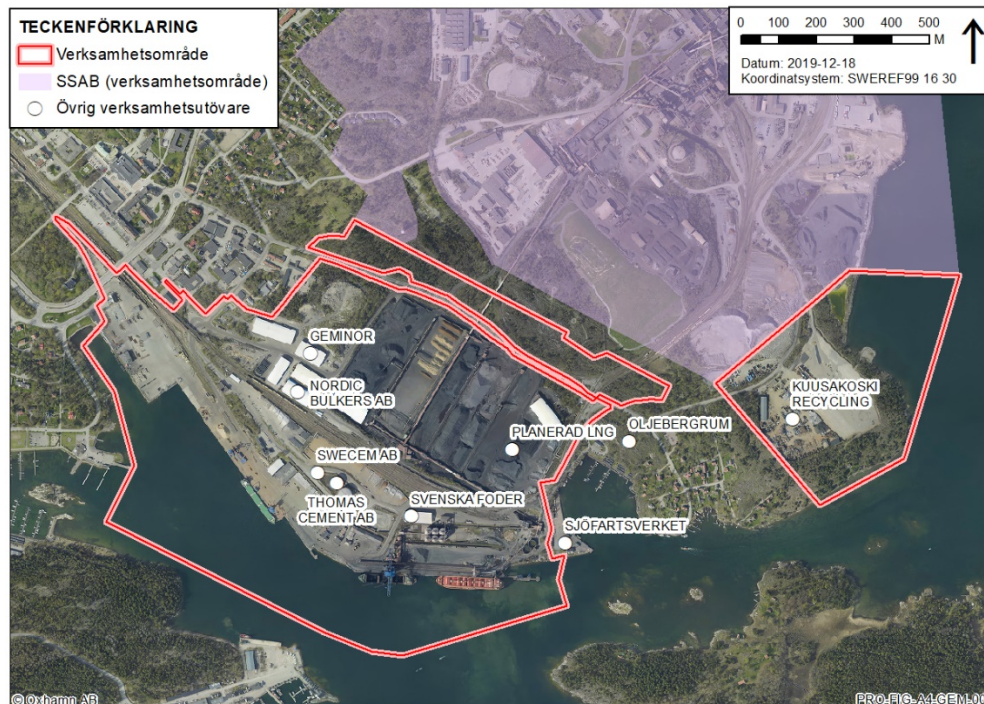
8.1.4. Övriga externa verksamheter inom Hamnens område

Det finns ett antal externa verksamhetsutövare inom Hamnens område, se förteckning och Figur 17 nedan. Varje verksamhetsutövare är ansvarig för verksamheten inom sitt respektive lager eller verksamhetsområde och har egna tillstånd enligt miljöbalken. Verksamhetsutövarna ansvarar för sådan eventuell miljöpåverkan som kan uppstå som en följd av sin verksamhet. Inom Hamnens område finns även lagerytor som arrenderas av externa verksamhetsutövare som bedriver icke-tillståndspliktig verksamhet. Ingen av

¹² I framtiden är det möjligt att området där Sjöfartsverket har verksamhet ska ingå i hamnens verksamhet, det i sin tur innebär att hamnens verksamhetsområde kommer att utökas.

dessa verksamheter ingår i den planerade verksamheten. Verksamheterna kommer, där det bedöms relevant, att beaktas vid bedömningen av kumulativa effekter. Hantering av gods över kaj som sker till de externa verksamheterna belägna inom Hamnens område (exklusive LNG och olja) omfattas av Hamnens verksamhet.

- OxGas AB – en LNG-terminal avses anläggas inom ett avgränsat område innanför Hamnens område. Tillståndsprövning av verksamheten pågår.
- Nordic Bulkers AB – importerar vägsalt, kalk m.m. till en separat anläggning i en tältbyggnad innanför Hamnens område. Ej tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet.
- Svenska Foder – hanterar spannmål för export. Verksamhet bedrivs på lageryta F (lagring i silos) och i en lagerhall innanför Hamnens område. Ej tillstånds- eller anmälningspliktig verksamhet med eget kontrollprogram.
- Kuusakoski – hanterar skrot i olika fraktioner på lagerytor på Stegeludden. Har ett eget miljötillstånd.
- Thomas Cement – bedriver import av cement och granuler till en siloanläggning lokaliserad innanför Hamnens område. Har ett eget miljötillstånd.
- Geminor AB – importerar SRF, RCF balat avfall från England. Lossas från RoRo-fartyg till tältbyggnad/lagerhall innanför Hamnens område. Balarna ompaketeras och lastas på bilar för vidaretransport. Har eget miljötillstånd.
- Swecem – importerar för närvarande hyttsand som lossas från fartyg till kaj upp till en siloanläggning innanför Hamnens område. Verksamheten avses ändras till malning av hyttstenar och uttransport med fartyg. Verksamheten är en C-verksamhet.



Figur 17. Närliggande och externa verksamheter inom Hamnens område.

8.2. Tidsmässig avgränsning av MKB

Konsekvenserna kommer i regel att bedömas för när hela tillståndet tagits i anspråk och hamnverksamheten är i full drift, planerat till 2025. Även ett byggskede kommer att beskrivas för de miljöaspekter där det bedömts som relevant.

Följande preliminära utgångspunkter gäller för den tidsmässiga avgränsningen:

- Nuläge utgår från ett typår som tar höjd för de maximala volymerna/största antal transporter som uppstått under de senaste fem åren. För buller beskrivs nuläget för tillståndsgiven verksamhet, vilket innebär maximal drift med en årlig hantering av 5,5 miljoner ton gods över kaj.
- Sökt verksamhet – utgår från 2025¹³ när hela tillståndet tagits i anspråk och planerad hamnverksamhet är i full drift (driftskede).
- Nollalternativ – utgår från år 2025
- Byggskede – är framförallt kopplat till planerade arbeten i vatten.

8.3. Geografisk avgränsning av MKB

Konsekvensbedömningarna ska omfatta det geografiska område som kan påverkas av den planerade verksamheten. Detta innefattar såväl det direkta påverkansområdet där verksamheten bedrivs och där fysiska åtgärder vidtas som de kringliggande områden där en påverkan kan påvisas, exempelvis recipienter, transportvägar, närliggande bostadsområden etcetera.

Påverkan från luft- och vattenutsläpp avtar med avståndet från utsläppet. Den lokala miljöpåverkan från Hamnens verksamhet avgränsas för vattenmiljö preliminärt till vattenområdet och skärgården närmast Hamnen samt omkring den planerade dumpningsplatsen och en beskrivning av berörda vattenförekomster görs. För luft inklusive damning beskrivs påverkan preliminärt lokalt och för närliggande bostadsområden.

För buller beskrivs konsekvenserna preliminärt för närliggande bostadsområden och närliggande natur- och skärgårdsmiljöer. För risk och säkerhet beskrivs konsekvenserna preliminärt för närliggande bostadsområden och verksamheter.

Gränsen för att studera transporter, som bedömts som en följdverksamhet, har preliminärt dragits vid påfarten till E4. På E4:an norrut och söderut bedöms Hamnens transporter vara försumbara i relation till den totala miljöpåverkan från transporterna. Utsläppen från fartyg har preliminärt avgränsats till ett kustnära område, huvudsakligen inom en timmes gång från Oxelösunds hamn samt inom hamnen.

¹³ Inom ramen för det sökta alternativet beaktas även den övergångsperiod då SSAB har parallell drift med produktion med såväl kol och malm som järn- och skrotbaserad drift med ljusbågsugn.

8.4. Avgränsning i sak

Konsekvenserna av sökt verksamhet kommer att beskrivas. Följande miljöaspekter kommer preliminärt att beskrivas och bedömas i kommande MKB:

- **Vattenmiljö inkl. dagvatten**
- **Utsläpp till luft/damning**
- **Buller**
- **Risk och säkerhet**
- **Markföroreningar/grundvatten**
- Avfall/resurshushållning
- Naturmiljö
- Yrkesfiske
- Kulturmiljö
- Kumulativa effekter

De miljöaspekter som fetmarkerats ovan bedöms preliminärt vara relevant att beskrivas under såväl drift- som byggskede.

9. ALTERNATIVREDOVISNING

9.1. Nollalternativ

Nollalternativet anges i syfte att beskriva situationen för det fall de sökta åtgärderna inte kommer till stånd.

Nollalternativet innebär att Hamnens verksamhet fortgår enligt nuvarande tillstånd med den utveckling av hamnverksamheten som kommer att ske med hänsyn till befintligt tillstånd, förändrade kundkrav, lagkrav m.m.

SSABs planerade omställning antas ske och det bedöms som troligt att stora delar av järn- och skrothanteringen för SSABs verksamhet kommer att tas in via Oxelösunds hamn. I nollalternativet kommer därmed merparten av hanterat gods över kaj att utgöras av järn- och skrotråvara avsett för SSABs verksamhet. Övrig verksamhet inom Oxelösunds hamn kan komma att behöva avvecklas och Trafikverkets mål gällande fler sjötransporter blir svårare att uppnå.

9.2. Alternativa lokaliseringar

Det har inte bedömts som realistiskt att studera anläggandet av en helt ny hamn på annan ort. Resonemang kring detta kommer att föras i kommande MKB.

Som redovisats i avsnitt 7.2 överväger Hamnen olika alternativ gällande placering av RoRo-läge och utbyggnad av kaj (se avsnitt 7.2). Dessa alternativ kommer att utvärderas genom olika kriterier, till exempel gällande:

- Teknisk genomförbarhet
- Kostnader kopplat till affärsnytta
- Tid för genomförande
- Miljöpåverkan

I kommande MKB kommer utvärdering av dessa alternativ att redovisas tillsammans med motivering till valt/valda alternativ. Det kan bli aktuellt att ansöka om flera alternativ.

I kommande MKB kommer alternativa lokaliseringar gällande dumpningsplats att redovisas.

9.3. Alternativa utformningar

9.3.1. Kajutbyggnad

Alternativa utformningar gällande kajkonstruktioner studeras för erhållandet av ny kajyta. Detta kommer att beskrivas ytterligare i kommande MKB.

9.4. Alternativa lösningar/arbetsmetoder

I kommande MKB kommer alternativa lösningar och arbetsmetoder, till exempel olika metoder för omhändertagande av massor, att beskrivas om det bedöms som relevant ur ett miljökonsekvensperspektiv.

10. PRELIMINÄR MILJÖPÅVERKAN

Nedan redogörs översiktlig och preliminärt för den miljöpåverkan som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser. Även innehåll och planerade utredningar i kommande MKB beskrivs kortfattat. En preliminär innehållsförteckning för kommande MKB redovisas i bilaga 1 till det här dokumentet.

10.1. Vattenmiljö

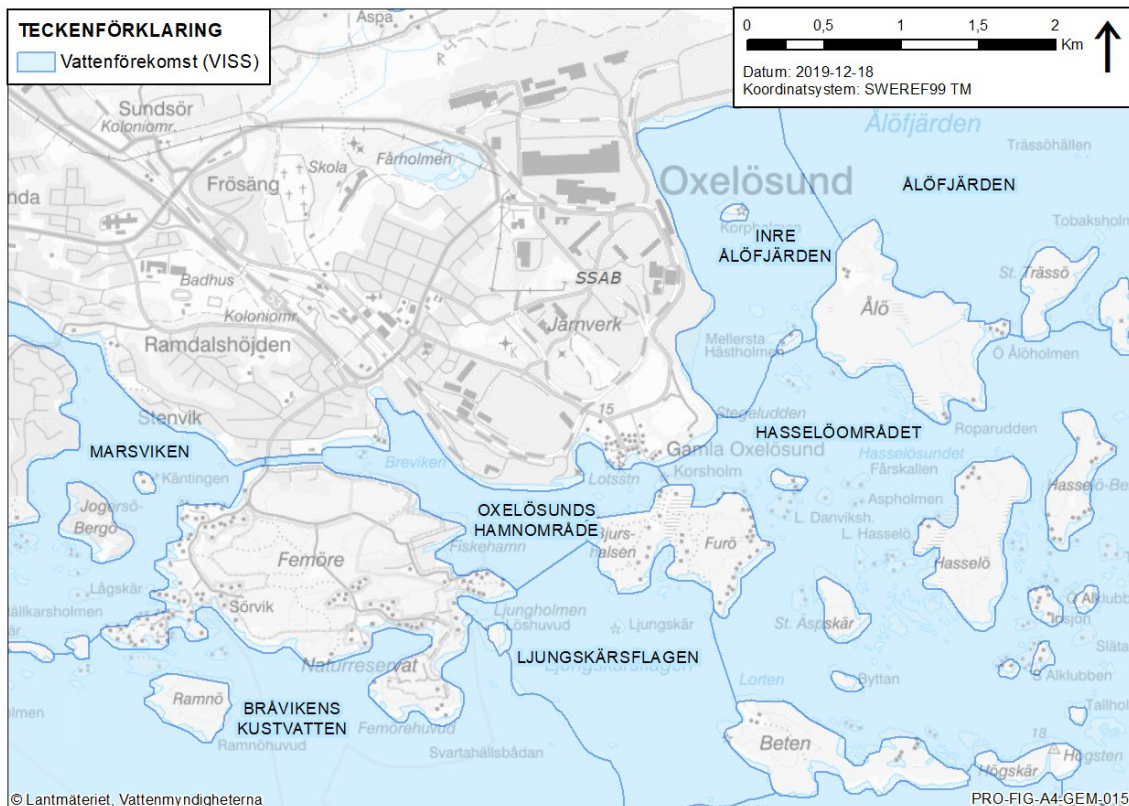
10.1.1. Förutsättningar

10.1.1.1. Recipient

Oxelösunds hamn ligger vid den norra delen av Breviken som ingår i vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde (se Figur 18). Området ligger delvis skyddat bakom öarna Femöre och Bjurshalsen och står genom två sund i förbindelse med större vattenområden. Rakt söderut ligger Ljungskärsflagen och där utanför är det öppet hav. Vattendjupet i vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde är i stora delar 5–15 meter men är något djupare i den södra delen. Vattenutbyte regleras nästan uteslutande genom utbyte med omgivande vattenförekomster. Det förekommer inga tillflöden från vattendrag men däremot visst tillflöde av dagvatten. Strömförhållanden i området är variabla och styrs främst av vindar och vattenstånd.

Den norra och västra kustlinjen inom vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde består huvudsakligen av kajer samt två marinor. Naturliga strandlinjer och mer utbredda grundområden förekommer främst kring ön Bjurhalsen.

Som underlag för tidigare tillståndsansökningar genomfördes under 2009 marinbiologiska undersökningar av närområdet (HydroGIS AB, 2009). I dessa framkom att grundområden med rikare bottenmiljöer bland annat förekommer sydost om hamnområdet. Området längst in i Breviken, vid läget för Oxelösunds hamn, saknar vegetation och bedömdes inte hysa några särskilt bevarandevärda djur. Faunan vid det planerade dumpningsområdet är inte undersökt. Generellt föreligger det en god bottenmiljö i hela undersökningsområdet tack vare en god vattenomsättning, förutom i de mest innestängda vikarna med småbåtshamnar. Hela kustområdet har viktiga lekområden för sik och gädda.



Figur 18. Vattenförekomster i Oxelösunds hamns närområde.

Bottnarna i den norra delen av Breviken, vid kajerna tillhörandes Hamnen, undersöktes i samband med tidigare tillståndsansökan 2009 (Ramböll). Nära kaj präglas bottnarna av grövre material och även block. I övrigt förekommer lera och lera blandad med sand och silt. Sedimentens föroreningsnivåer undersöktes 2007, 2008 och 2010 med avseende på metaller och organiska ämnen (PAH, PCB, tennorganiska ämnen, alifater och BTEX). De ytliga sedimenten är generellt förorenade motsvarande klass 5 enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav, vilket tyder på lokal påverkan. Typiska föroreningar i området är framförallt PCB men även TBT, PAH och bly. Avgränsning till sediment med lägre eller ringa föroreningsgrad är oklar men geotekniska undersökningar visar att förorenade sediment förekommer ytligt och inte djupare än 0,5 under bottenytan. Vattenområdet vid Stegeludden undersöktes senast 2006 och då konstaterades att sedimenten var förorenade av metaller, PCB:er och PAH:er. Miljöundersökning år 2006 visade på låga föroreningsnivåer i ytsediment från dumpningsområdet.

Sammantaget bedöms tre vattenförekomster kunna beröras av verksamheten, Oxelösunds hamnområde, Inre Ålöfjärden och Bråvikens kustvatten. Hamnen, liksom huvuddelen av alternativen för områdena för muddring och anläggande av ny kajyta, är belägna i vattenförekomsten Oxelösunds hamnområde. Hydromorfologisk status är dålig bland annat till följd av hamnverksamheten men med hänsyn till verksamhetens stora samhällsintresse har undantag fastställts. Ekologisk status bedöms därför som

måttlig och MKN är också måttlig status 2027. MKN för kemisk status är god, vilket till följd av bl.a. PAH och bly i sediment inte uppnås i dagsläget. Alternativ för kajyta på Stegeludden är belägen i vattenförekomsten Inre Ålöfjärden. Ekologisk status för Inre Ålöfjärden bedöms som måttlig och MKN är måttlig ekologisk status 2027. MKN för kemisk status är god med förlängd tidsfrist för antracen, bly och blyföreningar, benso(a)pyren, flouranten, naftalen och TBT till 2021 samt mindre stränga krav för bromerad difenyleter (PBDE) och kvicksilver.

Söderut ligger den mycket stora vattenförekomsten Bråvikens kustvatten som innefattar det planerade dumpningsområdet. Den ekologiska statusen är till följd av övergödning klassad som måttlig. MKN är god ekologisk status 2027. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status, vilket beror på kvicksilver och PBDE. MKN är god kemisk status men med förlängd tidsfrist för kvicksilver och PBDE.

Påverkan på recipienten från dagens hamnverksamhet bedöms vara begränsad till fysisk påverkan i form av strömmar från fartyg samt utsläpp av dagvatten. Den belastning som dagvattenutsläppet medför bedöms inte påverka vattenkvaliteten.

10.1.1.2. *Dagvattenhantering*

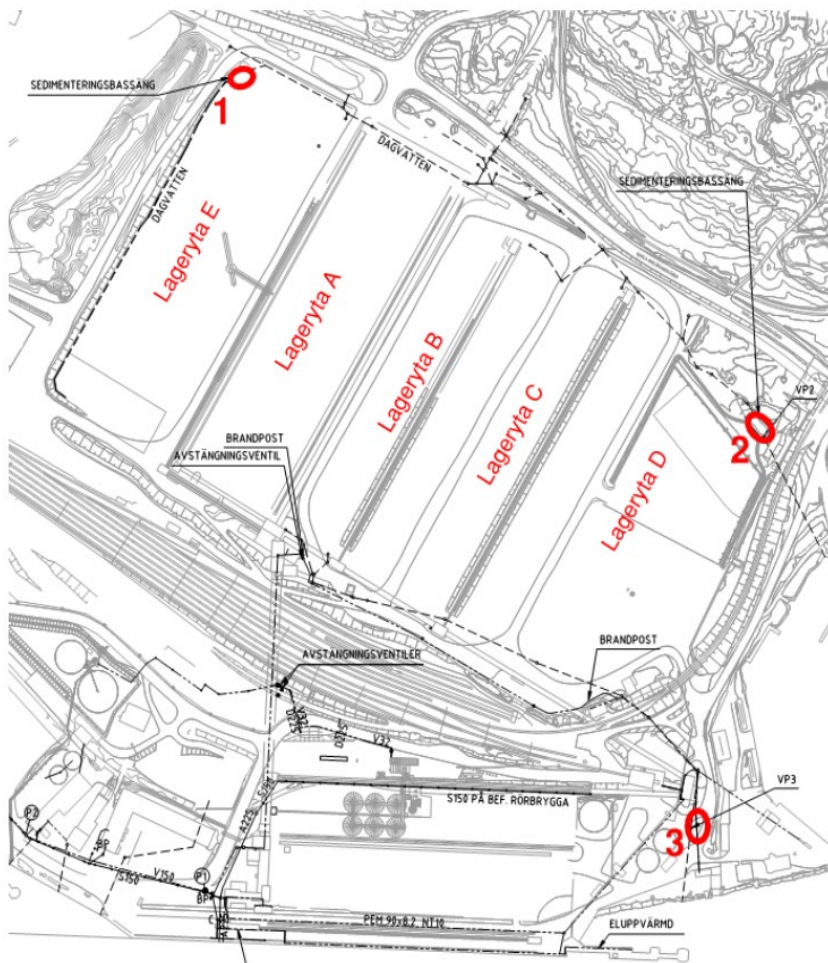
Hamnområdets befintliga dagvattensystem kan delas in i tre geografiska områden; lageryta A-E, kajområden samt Stegeludden. Lageryta A-E samt kajområden redovisas i Figur 19.

Dagvatten från lageryta E och I (nordväst om sedimenteringsbassäng 1), samt norra delen av lagerytorna A-E avvattnas till sedimentationsdamm nr 2, norr om lageryta D. Dagvatten från de södra delarna av lagerytorna A-D avvattnas till damm nr 3 i södra delen av planområdet vartefter det leds vidare till recipienten.

Dagvattnet från kajområdet i söder är inte del av ovan nämnda dagvattensystem och avvattnas istället till brunnar som leder dagvattnet till recipienten via ledningar, alternativt så infiltrerar dagvattnet ner i marken via stenkistor. På ytor där det finns risk för utsläpp av olja och där arbetsfordon parkeras finns filter installerade i brunnarna och för att minimera risk för oljeutsläpp finns utrustning för att snabbt kunna täta dagvattenbrunnar.

Dagvattnet som bildas inom Stegeludden avleds till öppna diken på lagerytornas sidor och vidare till bäcken som rinner ner i det som tidigare var en liten del av "Stjärnviken" som är numera till största delen är utfyllt. Två dammar har bildats vid utfyllnaden och fungerar som fördröjning och sedimentationsdammar innan vattnet når recipienten.

Provtagning av dagvatten sker två gånger per år i anslutning till sedimentationsdammar. Analysresultaten visar på halter som ligger under jämförelsevärden för dagvatten, till exempel enligt Stormtac (som bygger på dagvattennätverket i Stockholms läns jämförelsevärden för Nivå 3 verksamhetsutövare).



Figur 19. Delar av Hamnens befintliga dagvattensystem. Sedimenteringsdammarna är markerade med röda cirklar och nummerade från 1-3.

10.1.2. Preliminär miljöpåverkan

Under byggskedet kan muddring, sprängning och dumpning medföra en fysisk bottenpåverkan samt grumling. Vid lokal behandling av förorenade sediment är det också möjligt att överskottsvatten bildas.

Ökad grumling innebär i allmänhet minskat siktdjup vilket kan ge effekter såsom försämrad utveckling av vattenvegetation samt försämrat födosök för rovfisk. Om grumlingen skulle bli starkt förhöjd och långvarig kan det också försämma utveckling av fiskyngel. Högst grumling förväntas där muddring sker. I hamnområdet utsätts ekosystemet kontinuerligt för störningar till följd av fartygstrafiken och förekommande arter bedöms därför vara tåliga mot störningar. Området bedöms inte heller ha något värde som lek område för fisk. Bedömningen av effekter och konsekvenser kommer att fördjupas i kommande MKB.

Den planerade verksamheten förväntas inte medföra ökade föroreningsnivåer i ytsediment. Muddring av delar av hamnområdet kommer ta bort förorenade ytsediment

och blotta mindre förorenade bottenar. Under dessa förutsättningar visar erfarenheten från liknande projekt att återkolonisation av muddrade områden sker inom några år.

Under driftskedet kommer det bedömas om det kan bli långsiktiga effekter på bottenmiljön från muddring och dumpning, om det föreligger risk för utlakning från de behandlade förorenade sedimenten, samt hur dagvattenbelastningen kan påverkas av den ökade och delvis förändrade godshantering. Den primära effekten är att existerande bottenfauna och eventuell vegetation tas bort eller slås ut i de områden som direkt berörs av muddring eller dumpning. De påverkade ytorna är huvudsakligen små till måttligt stora och omges av stora områden med likartad fauna vilket underlättar återkolonisering. Naturvärdena i de bottenar som planeras att muddras bedöms låga, eftersom det sedan lång tid är en hamn som också tidigare muddrats.

Ytbeläggningen inom verksamhetsområdet på land utgörs idag i stor utstäckning av hårdgjorda ytor och den planerade verksamhetsförändringen kommer inte att medföra någon väsentlig förändring av andelen hårdgjord yta. Dagvattenavrinningen bedöms preliminärt därför inte öka till följd av planerad verksamhetsförändring. Dagvattnets karaktär kan komma att ändras något till följd av förändringen av godsslag som lagras inom området.

10.1.3. Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med tillståndsansökan kommer en utredning kring områdets vattenomsättning att utföras i syfte att bättre kunna bedöma vilka områdena som skulle kunna beröras av förhöjd grumling under byggskedet. Det kommer också utredas om det föreligger behov av kompletterande undersökningar på sediment och marinbiologi.

Risk för miljöeffekter på vattenmiljön kommer bedömas för bottenfaunan, vattenvegetation och fisk. Risk för påverkan på vatten- och sedimentkvalitet kommer också att bedömas liksom om verksamheten kan påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för ytvatten.

Gällande dagvattenhanteringen kommer avrinningsvägar och dagvattenflöden inom området att utredas vidare. Det befintliga dagvattensystemets kapacitet kommer att utredas och eventuella behov av åtgärder identifieras och föreslås så att planerad verksamhetsförändring, till exempel förändring av godsslag och trafikintensitet, inte föranleder en otillåten statusförsämring eller ett äventyrande av möjligheten att uppnå att miljö kvalitetsnormen för recipienten.

10.2. Buller

10.2.1. Förutsättningar

Hamnen bidrar till befintlig bullersituation i Oxelösund idag. Det högsta bullernivåerna härrör från hantering av järn-skrotråvara, lossning av storbulk och flis, körning över RoRo-ramp samt intern lastbils- och tågtrafik.

Utöver buller från Hamnen påverkas bullersituationen i Oxelösund av buller från väg- och tågtrafik, SSAB och annan industriverksamhet.

För buller från industri och trafik används två storheter, ekvivalent ljudnivå respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå menas den genomsnittliga ljudnivån under en viss tidsperiod. Den högsta momentana (maximala) ljudnivån är den högsta ljudnivån under samma tidsperiod.

I det befintliga verksamhetstillståndet finns villkor som reglerar hur mycket buller som verksamheten får orsaka vid olika tider på dygnet. I befintligt kontrollprogram anges hur bullervillkor ska följas upp. Verksamhetens bullernivåer kartläggs genom mätningar i kontrollpunkter. Nedan redovisas bullervillkor för befintligt tillstånd.

Buller från verksamheten skall begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå som riktvärde utomhus vid närmaste bostäder än:

55 dBA	vardagar mån-fre	(kl. 07.00-18.00))
45 dBA	nattetid	(kl. 22.00-07.00)
50 dBA	övrig tid	

Momentana (maximala) ljud nattetid (kl. 22-07) får inte överskrida 55 dBA

10.2.1.1. Verksamhetsbuller

Teoretiska beräkningar har utförts med avseende buller från Hamnen till närliggande bostäder i omgivningen. Beräkningarna avser hamnverksamheten samt buller från fartygen och i Figur 20 redovisas de totala ljudnivåerna. I närområdet har sex mottagarpunkter valts ut som alla är belägna vid permanent- eller fritidsbostäder (se Figur 20).

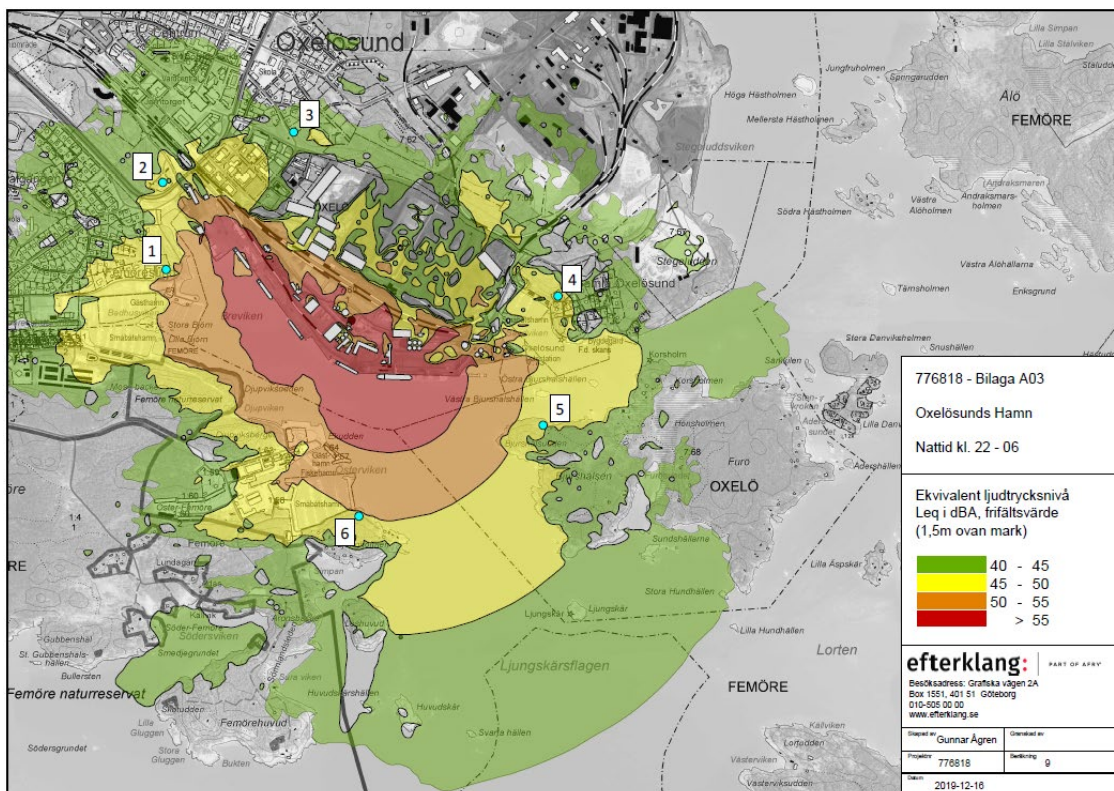
Bullernivåerna är beräknade för ett *maximalt* driftfall med årlig hantering av 5,5 miljoner ton gods över kaj (gällande tillstånd). Driften vid Hamnen är idag varierande vilket också innebär att bullret i omgivningen också varierar mycket. Normalt är därför bullret lägre än vad beräkningsresultaten visar. Vid tidigare kontrollmätningar utförda inom ramen för kontrollprogrammet har bullervillkoren innehållits.

Beräkningsresultaten visar att villkoren dagtid¹⁴ och kvällstid¹⁵ innehålls. Beräknade ekvivalenta ljudnivåer nattetid visar att villkoret nattetid¹⁶ överskrids beräkningsmässigt i framförallt mottagarpunkt 1, se Figur 20.

¹⁴ 55 dBA

¹⁵ 50 dBA

¹⁶ 45 dBA



Figur 20. Ekvivalent ljudtrycksnivå Leq i dBA, frifältsvärde (1,5m ovan mark). Nattetid 22–06. Beräkningarna är utförda för ett maximalt driftfall enligt nuvarande tillstånd. (Efterklang, 2019)

10.2.2. Preliminär miljöpåverkan och fortsatt arbete

Planerad verksamhet innebär hantering av en större mängd gods årligen än befintlig verksamhet. Påverkan avseende buller från verksamheten kommer därmed troligen att öka. De största bullerpåverkande förändringarna bedöms vara en ökad hantering av järn- och skrotåvara samt ökad mängd interna och externa transporter. Till skillnad från idag bedöms hanteringen av järn- och skrotåvara att behöva bedrivas kvällstid och eventuellt även nattetid. Övrig verksamhet bedöms ge relativt likartat externt buller jämfört med idag. I det fall kajyta anläggs vid Stegeludden kan vissa bullerkällor komma att flyttas och bullerspridningen ändras något jämfört med idag och jämfört med övriga alternativ där ny kajanläggning anläggs i anslutning till befintliga kajer.

Under byggskedet bedöms den planerade vattenverksamheten, anläggande av RoRo-läge och kaj, inklusive sprängning och muddring generera byggbuller.

10.2.3. Fortsatt arbete

En bullerutredning har påbörjats vilken kommer att ligga som underlag till kommande MKB och tillståndsansökan. I bullerutredningen kommer beräkningar för verksamhetsbuller från den planerade verksamheten, lågfrekvent buller, byggbuller, trafikbuller kopplat till verksamheten och kumulativa effekter från andra bullrande verksamheter att redovisas. Vid behov kommer förslag på åtgärder att ges.

10.3. Luft

10.3.1. Förutsättningar

Luftkvaliteten i ett geografiskt område påverkas både av lokala utsläppskällor i närområdet och av utsläpp som sker i regionen. Vidare bidrar intransport av föroreningar från andra länder till luftföroreningshalten. Lokal miljöpåverkan från en utsläppskälla sker i allmänhet inom några kilometer från källan till skillnad från regional miljöpåverkan som sker inom ett större område.

10.3.1.1. Miljökvalitetsnormer

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna (MKN) för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven¹⁷. Det finns även miljökvalitetsnormer för skydd av växtlighet.

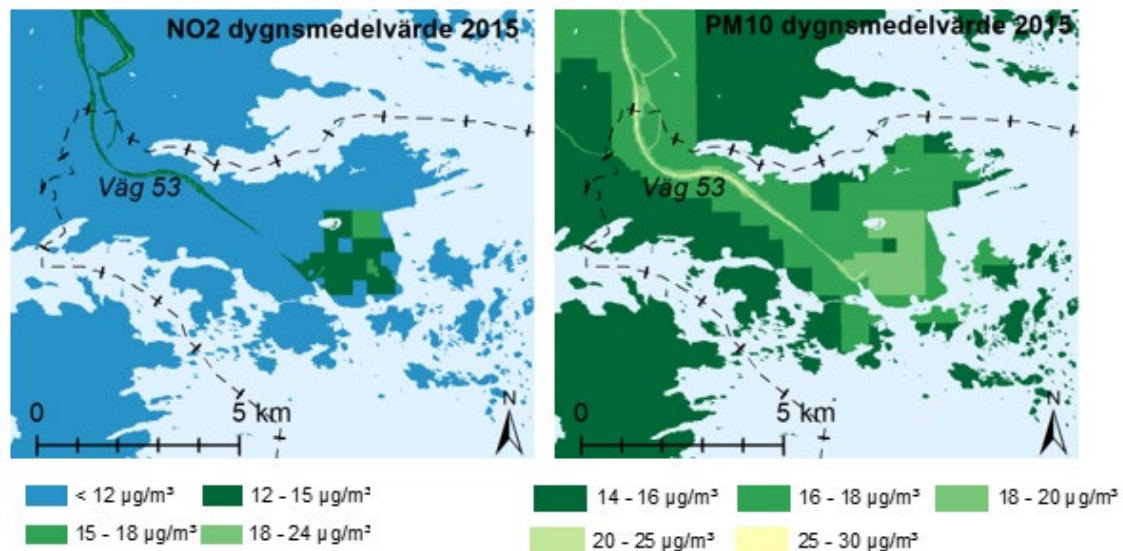
Utsläpp till luft från Hamnens verksamhet berör miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO₂), partiklar (PM10 och PM2.5) och svaveldioxid (SO₂).

10.3.1.2. Luftkvaliteten i Oxelösunds kommun

År 2015 genomfördes en kartläggning över halterna av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10) för hela Östra Sveriges Luftvårdsförbund. Kartläggningen visade att luftföroreningshalten i Oxelösunds kommun inte överskrider miljökvalitetsnormen för dessa ämnen. Beräknade halter för dygnsmedelvärde visas i Figur 21.

För övriga ämnen visar Luftvårdsförbundets beräkningar och mätningar att halterna av svaveldioxid, kolmonoxid, bensen, bens(a)pyren, partiklar (PM2.5), arsenik, kadmium, nickel och bly är så låga att miljökvalitetsnormer för dessa ämnen bedöms klaras i hela regionen.

¹⁷ 2008/50/EG och 2004/107/EG



Figur 21. Beräknade halter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) av dygnsmedelvärde NO₂ (vänster) och PM10 (höger) för Oxelösunds kommun år 2015. Miljö kvalitetsnormens gränsvärde för dygnsmedelvärde är 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för NO₂ och 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för PM10.

10.3.1.3. Utsläpp till luft från nuvarande verksamhet

Utsläpp till luft relaterade till Hamnens verksamhet orsakas i huvudsak av sjöfarts- och lastbilstransporter till och från anläggningen, interna transporter inom området, utsläpp från fartyg vid kaj samt utsläpp från arbetsmaskiner.

Tidigare utredningar för Oxelösunds hamn visar att utsläppen från anlöpande fartyg är den dominerande lokala källan till utsläpp av kväveoxider (NO_x), koldioxid (CO₂), SO₂ och partiklar (PM10) inom hamnen. Fartygen inom Hamnens verksamhet beräknas stå för ca 12 % av totala utsläppen av NO_x i Oxelösunds kommun och utsläppen av SO₂ från fartyg till hamnen utgör ca 4 % av totala utsläppen inom Oxelösunds kommun. Utsläppen av CO₂ från Hamnens verksamhet är litet i jämförelse med totala utsläppet i kommunen.

Utsläpp av stoft från verksamheten sker genom damning från hantering, lagring och transport av finkornigt och dammande material såsom kol, olika biprodukter och avfall. Hamnen vidtar idag åtgärder för att minska damning, bland annat genom att rengöra och bevattna körvägar, lagerytor och kajer samt bevattning av hanterade produkter. Vidare finns plank med vindbrytande nät samt betongmurar inom verksamhetsområdet.

10.3.2. Preliminär miljöpåverkan

Påverkan på utsläpp till luft bedöms främst uppstå under driftskedet. Planerad verksamhet innebär en ökning av sjöfarts-, väg- och järnvägstransporter samt transporter med arbetsmaskiner vilket medför ökade utsläpp till luft. En första bedömning är att en sådan eventuell ökning av utsläpp inte kommer innebära att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids.

Sjöfartens utsläpp sker över öppet vatten där övriga utsläpp är små. Omfattningen av ökande vägtransporter bedöms inte heller medverka till normöverskridande då halterna i dagsläget ligger väl under miljö kvalitetsnormens gränsvärden. Arbetsmaskiner bedöms främst påverka halterna lokalt inom Oxelösunds hamn. Framtida skärpta utsläppskrav för fartyg och fordon kommer att dämpa en eventuell utsläppsökning.

Omfattningen av damning från hantering, lagring och transport av material vid planerad verksamhet är till stor del beroende av damningsrisken för inkommande gods. Vidare påverkar vilket transportslag som kommer utnyttjas (båt, lastbil tåg etc) som i sin tur påverkar damningsrisken vid lossning, omlastning och eventuella interna transporter. Hamnen har idag en metod för dammbekämpning och samma metod kommer troligen att användas framöver.

10.3.3. Fortsatt arbete

En luftutredning kommer att genomföras som en del av det fortsatta arbetet med tillståndsansökan. Spridningsberäkningar kommer att genomföras för påverkansområdet där totala halter samt haltbidraget från Hamnens verksamhet redovisas på kartor. Beräkningarna fokuseras främst på lokal påverkan vid närliggande bostadsområden och bostäder intill transportvägar till och från hamnen. Spridningsberäkningar görs för stoft (PM10¹⁸), kvävedioxid (NO₂) samt svaveldioxid (SO₂) och utvärderas mot miljö kvalitetsnormer för utomhusluft och nationella miljömål.

För att utvärdera Hamnens bidrag till utsläpp av växthusgaser kommer beräkningar av utsläpp av CO₂ från Hamnens verksamhet att genomföras. Utsläppen av växthusgaser från Hamnens verksamhet domineras av utsläppen av CO₂ varför inga beräkningar av övriga växthusgaser kommer göras.

En utvärdering om risk för damning kommer att göras i kommande MKB. Eventuell luktproblematik kommer också att beskrivas.

Utöver beräkningar gällande utsläpp till luft från Hamnens verksamhet kommer även kumulativa effekter gällande utsläpp till luft att beskrivas i kommande MKB.

10.4. Risker för människa och miljö

10.4.1. Förutsättningar

Hamnens huvudsakliga verksamhet består i att ta emot fartyg för att lasta, lossa, lagra och transportera olika typer av material och varor. Då Hamnens verksamhet är inom en allmän hamn innebär det att ankommande gods för lossning och lastning kan utgöras av alla förekommande godsslag. I Hamnens tillstånd finns inga restriktioner gällande farligt gods, men det rör sig generellt om mycket små mängder. Hantering av farligt

¹⁸ Utsläpp av PM_{2,5} kommer att estimeras

avfall utgörs i huvudsak av eget oljeavfall och oljesludge från fartyg, som förvaras i behållare och cistern innan uppsugning och bortforsling.

Följande kemikalier hanteras och används för närvarande som energikällor inom Hamnen:

- Eldningsolja 1: Används till värmepannor och byggtorkar. EO1 lagras i åtta cisterner av varierande storlek. Tre av dessa är invallade med plåt.
- Diesel: Används som drivmedel till bilar och maskiner. Diesel lagras i fem cisterner av varierande storlek. Två av dessa är invallade med plåt eller betong.
- HVO: Används som drivmedel till bilar och maskiner
- Bensin: Används som drivmedel till bilar.

Godshantering sker även av följande kemiska produkter:

- Ammoniumsulfat: Används som gödningsmedel
- Vägsalt
- Cement
- Tunga eldningsoljor
- Bioolja

Övrig hantering av kemiska produkter är småskalig och relaterar främst till underhåll och service av arbetsfordon (oljor, smörjmedel, lösningsmedel etc.).

I närområdet finns ett antal verksamheter som kan innebära riskpåverkan på Hamnens verksamhet, se vidare avsnitt 10.4.4.

10.4.2. Övergripande struktur för Hamnens säkerhetsarbete

Hamnens förebyggande arbete för att förhindra och begränsa allvarliga olyckor bedrivs på flera nivåer och styrs genom policys och riktlinjer för arbetsmiljö, yttre miljö och säkerhetsarbete. Övergripande miljömål och säkerhetspolicy går att återfinna i verksamhetspolicyn, som ligger till grund för organisationens hela verksamhet, där miljö och säkerhet är fördjupade. Hamnen har rutiner för hantering av förändringar, planering och utbildning inför nödsituationer samt övningar av nödläge/olycka.

För att förebygga risken för en kemikalieolycka finns ett antal checklistor och instruktioner upprättade. Särskilda instruktioner finns för hanteringen av säkerhetskritisk utrustning, samt för vanligt förekommande arbetsmoment så som tex lastning/lossning av fartyg.

Inom Oxelösunds hamn finns brandsläckare i alla byggnader samt brandposter. Mindre utsläpp av olja eller kemikalier omhändertas med absorptionsmedel. Vid större olje- eller kemikalieutsläpp larmas räddningstjänsten och lokalt utsedd person enligt "rutin

för manövercentralen vid larm om olycka" för att vidta nödvändiga åtgärder. Brandsyn genomförs årligen tillsammans med räddningstjänsten.

Hamnen samordnar säkerhetsinstruktioner och åtgärder för att förebygga tillbud och olyckor med alla övriga verksamhetsutövare. Av de kemikalier som hanteras i Hamnens egen verksamhet eller av övriga verksamhetsutövare i hamnområdet förekommer inte farliga ämnen i eller överstigande de mängder som anges i den lägre kravnivån i förordningen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SFS 1999:382).

10.4.3. Preliminär miljöpåverkan

Den största skillnaden mellan befintlig verksamhet och den planerade verksamheten är ökningen av den totala mängden gods som hanteras. Ökningen utgörs i huvudsak av järn-och skrotråvara, varvid inga signifikanta förändringar av den totala risknivån förväntas.

10.4.3.1. Påverkan på omgivningen

Den övergripande riskbilden för påverkan på omgivningen från planerad verksamhet redovisas nedan.

Gasolcistern

Närliggande verksamhet som bedrivs av Svenska Foder AB har en gasol driven spannmålstork som på sikt kommer att ersättas av LNG (flytande naturgas).

Storbrand

Storbrand bedöms vara denna värsta troliga händelsen som kan uppkomma i Hamnens verksamhet. En större brand som uppkommer i lager för exempelvis biobränslen eller balat avfall kan sprida sig till andra lagerytor. Konsekvensen av detta scenario bedöms bli spridning av brandrök till omgivningen samt kontaminerat släckvatten (se nedan).

Släckvatten

Vid en storbrand kan stora mängder släckvatten gå åt. Det släckvatten som inte förångas bildar ett mer eller mindre kontaminerat släckvatten som om det når recipienten kan påverka känsliga/skyddsvärda områden.

Farligt gods

I Hamnens tillstånd finns inga restriktioner gällande farligt gods, men det rör sig generellt om mycket små mängder som hanteras. Den främsta risken bedöms vara brand, alternativt läckage som rinner ut i mark och/eller vatten.

Farligt avfall

Hantering av farligt avfall utgörs i huvudsak av olika typer av spillolja som samlas upp och skickas iväg för destruktion. Den främsta risken bedöms vara brand, alternativt läckage som rinner ut i mark och/eller vatten.

I den sökta verksamheten ingår också hantering av sådant gods som inte ingår i dagens tillstånd, till exempel förorenade massor, flygaska och bottenaska. Eftersom dessa godsslag inte förekommer i nuläget behöver en kvalitativ riskbedömning upprättas för denna hantering.

Kemikaliehantering

Den huvudsakliga kemikaliehanteringen inom Oxelösunds hamn utgörs av brandfarlig vätska i form av eldningsolja och drivmedel. Den främsta risken bedöms därmed vara brand, alternativt läckage som rinner ut i mark och/eller vatten.

Ammoniumsulfat, vilket används inom Hamnens verksamhet, betraktas inte som farligt gods. Däremot kan farliga ämnen bildas i händelse av brand med ammoniumsulfat, exempel på ämnen som kan bildas är ammoniak och svaveloxider.

10.4.4. Påverkan från omgivningen

Påverkan från omgivningen utgörs av andra verksamheter, verksamhetsplatser, områden och projekt (yttre orsaker) samt naturliga omgivningsfaktorer (naturliga orsaker). Detta kommer att beskrivas närmare i kommande riskutredning och MKB.

10.4.4.1. Scenarier med yttre orsaker

Oljebergrummet

Verksamheten i Oljebergrummet består av lastning, lossning och mellanlagring av eldningsoljor. Anläggningen omfattas av den högre kravnivån enligt lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Eldningsoljorna lagras i sju bergrum (oljeberget) om totalt cirka 1 miljon m³. Enligt säkerhetsrapporten visar riskbedömningen att riskerna för allvarliga kemikalieolyckor avseende miljöskador är låga, främst som följd av lagringsprincipen med lagring i bergrum, produktens fysikaliska egenskaper samt de övervägande låga sannolikheterna för händelser som kan orsaka allvarlig kemikalieolycka. Av identifierade risker för Oljebergrummet kan dock brand och explosion medföra påverkan på omgivningen.

LNG-terminal

Den planerade LNG-terminalen i Oxelösunds hamn kommer att klassificeras som en Sevesoanläggning. Riskerna förknippade med hantering av LNG utgörs i huvudsak av brand eller explosion.

LNG-transporter med lastbil kommer bidra till en ökad andel tunga transporter på vägen från området vid Oxelösunds hamn och ut till riksväg 53. Vägen är en utpekad transportled för farligt gods. LNG kommer även transporteras och utlastas till järnväg.

SSAB

SSAB planerar att ersätta den nuvarande malmbaserade processen med en ljusbågsugn. Detta skulle innebära att majoriteten av de farliga ämnen som hanteras inom SSABs verksamhet i dagsläget inte längre att förekomma på området. Därmed kommer de

risker som är förknippade med dessa farliga ämnens påverkan på människors hälsa och naturmiljön att utgå. Riskpåverkan från den tillkommande hanteringen av energigas i SSABs framtida verksamhet bedöms vara betydligt mindre än den totala riskpåverkan från de ämnen som hanteras/ansvänds idag och som kommer att tas bort. Avståndet mellan Hamnen och SSAB är minst 1 km, varvid ingen ömsesidig riskpåverkan förväntas kunna uppstå.

10.4.4.2. Naturliga orsaker

Inga betydande risker för allvarliga olyckor kopplade till naturliga orsaker har hittills identifierats men kommer att studeras vidare.

10.4.5. Fortsatt arbete

I fortsatt arbete kommer följande utredas kopplat till risk:

- Kvalitativ riskbedömning för hantering av tillkommande godsslag.
- Risken förknippad med storbrand och tillhörande släckvattenhantering kommer att analyseras övergripande och kvalitativt.
- Kvalitativ riskbedömning av ammoniumsulfat utifrån risken förknippad med storbrand.
- Översiktlig bedömning av påverkan från yttre orsaker så som bland annat klimatförändringar, höga vattennivåer, ras, skred och erosion.
- Risknivå utifrån påverkan från Oljeberggrummet, LNG-terminalen och SSAB kommer bedömas baserat på befintligt underlag.
- Kvalitativ riskbedömning gällande förändrade interna och externa transporter, inklusive fartygsanlöp.
- Risker under byggskedet

10.5. Föroreningar i mark och grundvatten

10.5.1. Förutsättningar

10.5.1.1. Geologi och hydrologi

Hamnområdet är plansprängt och stora delar av hamnområdet utgörs av fyllnadsmassor med inslag av morän och berg. Den dominerande jordarten är morän men i dalgångarna förekommer också leriga och siltiga jordar som på sina ställen är överlagrade med torv. Berggrunden i hamnområdet utgörs av gnejs med granitiskt och sedimentärt ursprung. På Stegeludden utgörs geologin huvudsakligen av berg och morän.

10.5.1.2. Föroreningssituation

Begränsade provtagningar av mark och grundvatten har genomförts i samband med tillståndsprövningen av den planerade LNG-terminalen samt i samband med iordningställande av lageryta I, se Figur 11.

Vid provtagning av mark och grundvatten vid den planerade LNG-terminalen bestod de provtagna punkterna generellt av fyllning hela vägen och därefter berg (Cowi, 2018b). Resultaten visar att det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) överskreds i ett antal punkter. Förhöjda halter påträffades av bland annat metaller samt alifatiska kolväten. I grundvattnet påträffades Ca, Na, Mg och K i höga eller mycket höga halter (SGU:s riktvärden för grundvatten). Sannolikt beror detta på inträngning av saltvatten från Östersjön. För övriga metaller, förutom zink, detekterades mycket låga halter. Inga halter av petroleumkolväten eller PAH:er kunde detekteras.

Vid lageryta I har prover tagits på mark och grundvatten i samband med omställning av denna yta, från upplag till ytor med tätlager och lagerytor. Enligt provtagning förekommer bland annat halter över MKM för metallerna, arsenik, barium, kobolt, koppar, krom, vanadin och zink i jord (WSP, 2018a). I grundvatten har låga halter påträffats av både organiska föreningar och metaller. I varsitt grundvattenrör har måttlig halt av nickel och arsenik påträffats. (WSP, 2018b)

I övriga området finns inga tidigare kända markmiljöundersökningar. Möjliga föroreningskällor härrör från den tidigare hamnverksamheten.

10.5.2. Preliminär miljöpåverkan

Inga större markarbeten planeras inom den planerade verksamheten. Dock kan mindre schaktarbeten komma att utföras i mark som kan vara förorenad. Massor kommer att hanteras efter föroreningsgrad på ett miljömässigt korrekt sätt.

10.5.3. Fortsatt arbete

I den kommande MKB:n kommer konsekvenser av eventuella markarbeten samt rutiner avseende förorenade massor att beskrivas för arbeten på land.

Kompletterande provtagningar inom verksamhetsområdet kan bli aktuellt.

10.6. Resurshushållning (råvaror och avfall)

10.6.1. Förutsättningar

Inom Hamnens verksamhet uppkommer industriavfall, hushållsavfall och farligt avfall. Avfallsmängderna rapporteras årligen i miljörapporten till tillsynsmyndigheten.

Det farliga avfall som uppstår är mestadels eget oljeavfall och oljeavfall mottaget från fartyg. Farligt avfall förvaras på torr och mot omgivningen tät plats så att spill och eventuella läckage inte kan förorena omgivningen.

Övrigt avfall som uppstår är industriavfall och hushållsavfall från den egna verksamheten och från fartyg. För insamling av detta avfall finns containrar och behållare uppställda inom hamnområdet.

I Hamnens verksamhet används el som kommer från SSAB. Främst HVO¹⁹ används som drivmedel i arbetsfordon, enstaka maskiner drivs av diesel. Bensin används i bilar. Se även avsnitt 10.4.1.

10.6.2. Preliminär miljöpåverkan och fortsatt arbete

Den planerade verksamheten kan innebära ökad energianvändning och ökad mängd avfall inom verksamheten. I kommande MKB kommer förändringen i resurshushållning att beskrivas mer ingående.

10.7. Naturmiljö

10.7.1. Förutsättningar

Verksamhetsområdet består främst av ianspråktagen mark för hamn och industri. Inom verksamhetsområdet och dess omgivning finns inga skyddade områden enligt miljöbalken. Som beskrivs ovan är närmast belägna skyddade naturområde Femöre naturreservat och Natura 2000-området Femörehuvud, sydväst om verksamhetsområdet. Sydost om verksamhetsområdet ligger Natura 2000-området Furön. Vattenområdet och skärgården utanför Oxelösund omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv, se Figur 7. Skärgården utanför Hamnens verksamhetsområde beskrivs i den fördjupade översiktsplanen för Oxelösunds skärgård som öar med värdefulla naturmiljöer och kulturmiljöer. På Furön i skärgården närmast verksamhetsområdet går en sträckning av Sörmlandsleden, vilket tillsammans med kultur- och naturvärdena gör skärgårdsöarna viktig för det rörliga friluftslivet. I Oxelösunds skärgård finns flera fågelskyddsområden och sälkyddsområden, varav det närmaste ligger ca en mil ifrån hamnen. Flera typer av fågel förekommer, och på de större öarna häckar havsörn och berguv. Området betecknas som ett viktigt tillhåll för gråsäl i Sverige.

En etapp av Sörmlandsleden passerar intill verksamhetsområdet och vidare mot skogsområdet norr om SSABs verksamhetsområde. Norr om Gamla Oxelösundsvägen ligger Gamla vattentornet vilket är utpekad i Oxelösunds kommuns naturvårdsplan. Tornet är beläget på ett berg med utsikt och är ett utflyktsmål dit flera stigar leder.

10.7.2. Preliminär miljöpåverkan

Nuvarande verksamhet innebär idag en viss störning på omgivande naturmiljö i form av bland annat bullerpåverkan. Om och i vilken omfattning planerad verksamhet påverkar omgivande naturmiljöer och områden för friluftsliv kommer att utredas vidare. Preliminär bedömning är att planerad verksamhet inte riskerar att påverka närliggande Natura 2000-områden med bevarandevärden på ett betydande sätt.

Möjligheterna till att nyttja området och närområdet till rekreation och friluftsliv kommer fortsatt finnas kvar i samma utsträckning som i nuläget.

¹⁹ Hydrerad Vegetabilisk Olja

10.7.3. Fortsatt arbete

I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer konsekvenser för naturmiljö på land samt friluftsliv att beskrivas. Eventuell påverkan och konsekvenser för närliggande skyddad natur kommer att belysas.

10.8. Yrkesfiske

10.8.1. Förutsättningar

I närområdet till Oxelösunds hamn bedrivs både fritidsfiske och yrkesfiske. De områden där muddring och sprängning planeras är belägna inom riksintresseområde för yrkesfiske. Riksintresseområdet för yrkesfiske Oxelösund Marsviken är utpekade fångstområde för ål och sötvattensarter.

Yrkesfisket utgår från hamnen på Femöre, väster om Oxelösunds hamn.

10.8.2. Preliminär miljöpåverkan och fortsatt arbete

Planerad verksamhet innebär muddring samt dumpning av rena massor. Risk för negativ påverkan på yrkesfisket bedöms framförallt vara i samband med grumling under byggskedet. I kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer eventuell påverkan på yrkesfiske från planerad hamnverksamhet och vattenverksamhet att beskrivas mer.

10.9. Kulturmiljö

10.9.1. Förutsättningar

Verksamhetsområdet ligger i anslutning till Gamla Oxelösund med kulturhistoriska värden kopplade till Oxelösunds tidiga historia. Inga kända fornlämningar finns inom verksamhetsområdet, varken på land eller i vatten, se Figur 9. På Stegeludden finns två utpekade lämningar, en övrig kulturhistorisk lämning och en som aldrig återfunnits eller bedömts. Tidigare marinarknologisk utredning, etapp 1, har identifierat två eventuella lämningar vid området för ny kaj och muddring inne i hamnen.

10.9.2. Preliminär miljöpåverkan och fortsatt arbete

Inom verksamhetsområdet finns utpekade kulturhistoriska lämningar på land och eventuella lämningar i vatten, som kan komma att påverkas vid planerade arbeten. I kommande MKB kommer påverkan på kulturmiljö från planerad verksamhet att beskrivas, både på land och i vatten. Frågan gällande fornlämningar/kulturhistoriska lämningar kommer att utredas vidare innan åtgärder vidtas i det aktuella området.

11. REFERENSER

Bohusläns Museum, 2013. *Preliminär rapport över marin arkeologisk utredning etapp 1, inför muddring, utfyllnad och tippning av muddermassor vid Oxelösunds hamn, Oxelösunds kommun. Lst DNR 431-5590-2012*

COWI, 2018a. Bilaga C3: *Kvantitativ riskanalys (QRA) – LNG-terminal Oxelösunds Hamn.*

COWI, 2018b. *Markmiljöundersökning LNG-terminal i Oxelösunds hamn. September 2018.*

HydroGIS AB, 2009. *Marinbiologisk utredning inför muddring i Oxelösunds hamn. 2009-02-02.*

Miljöprövningsdelegationen Länsstyrelsen Södermanlands län, 2004. *Tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt och utökad verksamhet vid Oxelösunds Hamn AB, DNR 551-6153-2001-0481-105*

Oxelösunds Hamn AB och WSP, 2018. *Säkerhetsrapport för Oxelösunds Hamn AB*

Oxelösunds kommun, 2011. *Naturvårdsplan för Oxelösunds kommuns fastland.*

Oxelösunds kommun, 2018a. *Oxelösund 2030 – Översiktsplan.*

Oxelösunds kommun, 2018b. *Fördjupad översiktsplan Oxelösunds skärgård.*

Oxelösunds Hamn AB, 2018. *Miljörapport*

Ramböll, 2009. *Miljökonsekvensbeskrivning Tillståndsansökan Fördjupningsmuddring samt omhändertagande av muddermassor.*

Structor Miljöbyrå, 2019. *Miljökonsekvensbeskrivning Tillståndsansökan SSAB Oxelösund.*

WSP, 2018a. *PM geoteknisk och miljöteknisk undersökning upplag inom Oxelösunds hamn. 2018-05-15.*

WSP, 2018b. *PM kompletterande miljöundersökning upplag inom Oxelösunds hamn. 2018-09-10.*

Östra Sveriges Luftvårdsförbund, 2015. *Kartläggning av halter kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i Södermanlands län år 2015. Rapport LVF 2015:13*

Östra Sveriges Luftvårdsförbund, 2018. *Rapportering av modelldata och objektiv skattning av luftkvalitet år 2017 inom Östra Sveriges Luftvårdsförbunds samverkansområde. LVF 2018:21*

BILAGA: INNEHÅLLSFÖRTECKNING MKB

1 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

2 LÄSANVISNING

3 ICKE-TEKNISK SAMMANFATTNING

4 BAKGRUND

5 SYFTE OCH UTGÅNGSPUNKTER

- 5.1 SYFTE
- 5.2 KORT OM ANSÖKAN
- 5.3 UTGÅNGSPUNKTER
- 5.4 VERKSAMHETSKODER

6 FÖRUTSÄTTNINGAR

- 6.1 LOKALISERING
- 6.2 OMGIVNINGEN OCH HAMNOMRÅDET
- 6.3 PLANFÖRHÅLLANDEN
- 6.4 RIKSINTRESSEN, NATURA 2000 OCH ÖVRIGA SKYDDADE OMRÅDEN OCH OBJEKT

7 BEFINTLIG VERKSAMHET

8 SÖKT VERKSAMHET

- 8.1 HAMNVERKSAMHET
- 8.2 VATTENVERKSAMHET

9 AVGRÄNSNING

- 9.1 VERKSAMHET
- 9.2 MILJÖASPEKTER
- 9.3 GEOGRAFI
- 9.4 TID

10 ALTERNATIVREDOVISNING

- 10.1 NOLLALTERNATIV
- 10.2 ALTERNATIVA LOKALISERINGAR
- 10.3 ALTERNATIVA UTFORMNINGAR
- 10.4 ALTERNATIVA LÖSNINGAR/ARBETSMETODER

11 METODIK MKB

- 11.1 BEDÖMNING AV KONSEKVENSER
- 11.2 OSÄKERHETER

12 MILJÖKONSEKVENSER UNDER DRIFTSKEDET

- 12.1 BULLER
- 12.2 UTSLÄPP TILL LUFT
- 12.3 UTSLÄPP TILL VATTEN
- 12.4 RISKER FÖR MÄNNISKA OCH MILJÖ
- 12.5 FÖRORENINGAR I MARK OCH GRUNDVATTEN
- 12.6 NATURMILJÖ
- 12.9 RESURSHUSHÅLLNING (RÅVAROR OCH AVFALL)

13 MILJÖKONSEKVENSER UNDER BYGGSKEDET

- 13.1 UTSLÄPP TILL VATTEN
- 13.2 BULLER
- 13.3 UTSLÄPP TILL LUFT
- 13.4 RISKER FÖR MÄNNISKA OCH MILJÖ
- 13.5 FÖRORENINGAR I MARK OCH GRUNDVATTEN
- 13.6 KULTURMILJÖ
- 13.7 YRKESFISKE

14 SAMLAD BEDÖMNING

- 16.1 SAMLAD BEDÖMNING
- 16.2 PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN
- 16.3 KONSEKVENSER I RELATION TILL MILJÖMÅL
- 16.4 KUMULATIVA EFFEKTER

15 UPPFÖLJNING OCH KONTROLLPROGRAM

- 15.1 BEFINTLIGT KONTROLLPROGRAM
- 15.2 FÖRSLAG TILL KOMPLETTERANDE UPPFÖLJNING OCH KONTROLL

16 MILJÖTILLSTÅNDSPROCESS OCH GENOMFÖRDA SAMRÅD

- 16.1 BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN
- 16.2 SAMRÅD
- 16.3 ÖVRIG DIALOG

17 SAKKUNSKAP

18 REFERENSER

19 BILAGOR

20 BEGREPPSORDLISTA