

Stockholms tingsrätt
Miljödomstolen

SÖKANDE

Stockholms Hamn Aktiebolag, 556008-1647

Ombud: Advokaten Johan Norman, Lindskog Malmström Advokatbyrå,
Box 27707, 115 91 STOCKHOLM, telefon 08-599 29 036 (direkt), fax 08-
599 29 001, mobil 0701-47 13 38, E-post: johan.norman@lmlaw.se

SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet samt
hamnverksamhet m.m. (SNI-kod 63.22-1) inom Nynäshamns kommun,
Stockholms län

Koordinater (RT90 2,5 gon V): X=6536995.6, Y=1624951.6 (hamnen),
X=6533000, Y=1627200 (tippplats Örngrund), X=6548600, Y=1643400 (tipp-
plats Björkö)

DOMSTOLENS BEHÖRIGHET

21 kap. 3 § miljöbalken

YRKANDEN

Stockholms Hamn AB (sökanden) yrkar att miljödomstolen lämnar sökanden

tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25 *dels* utföra muddringar, schaktningar, utfyllnader, sprängningar, pålningar samt anläggande av kajer, *dels* bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av maximalt 100 000¹; allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som sökanden redovisar i målet.

Sökanden yrkar vidare att miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att i allmänt vattenområde i Östersjön på de platser som anges i ansökningshandlingarna tippa sammanlagt 1,1 miljoner m³ lösa muddermassor från ovan angivna arbeten.

Sökanden yrkar slutligen att miljödomstolen

- a) fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till tio år,
- b) fastställer ingångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten till tio år,
- c) bestämmer tiden för anmälan av anspråk på oförutsedd skada till fem år,
- d) meddelar verkställighetsförordnande,
- e) fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag nedan samt
- f) godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

PRÖVNINGSavgIFT

För beräkning av grundavgift enligt 3 kap. förordningen (1998:840) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, uppskattar sökanden kostnaderna för de delar av ansökt verksamhet som avser vattenverksamhet till över en halv miljard kronor. Grundavgiften skall därför bestämmas till 400 000 kronor. Tilläggsavgift är inte aktuell.

¹ Enligt bestämmelserna i 1969-års Internationella skeppsmättningskonvention (ITC 69, International Tonnage Convention)

RÄDIGHET

Sökanden äger fastigheten Nynäshamn Kalvö 1:25. Sökanden har vidare begärt Kammarkollegiets medgivande att tippa de lösa muddermassorna på angivna platser.

HÖJDSYSTEM M. M.

I denna ansökan gjorda höjdangivelser hänför sig till rikets höjdsystem RH00. Som huvudfix för ansökta åtgärder föreslås en polygonpunkt med beteckning 5828.

HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Enligt uppgift från SMHI kan vattenstånden förutsättas vara samma som vid Landsort. Karakteristiska vattenstånd vid Landsort under år 2006 var följande:

	<i>RH00</i>
Högsta högvattenstånd, HHW:	+0,60 m
Medelhögvattenstånd, MHW:	+0,20 m
Medelvattenstånd, MW:	-0,36 m
Medellågvattenstånd, MLW:	-0,79 m
Lägsta lågvattenstånd, LLW:	-1,05 m

Landhöjningen är 0,29 cm per år.

BAKGRUND M. M.

Allmänt

Ansökan utgörs av denna ansökningshandling jämte en teknisk beskrivning, (Bilaga 1), en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, (Bilaga 2) och separata ut-

redningar (Bilaga 3-20). Dessa dokument är av central betydelse eftersom de innehåller en utförlig teknisk beskrivning av verksamheten, en utförlig omgivningsbeskrivning samt en utförlig redovisning av utsläpps- och miljöförhållandena. Även säkerhetsrisker belyses. Dokumenten utgör en integrerad del av ansökan och åberopas generellt.

Handeln mellan Sverige och länderna kring Östersjön ökar och beräknas fortsätta öka relativt snabbt i takt med utvecklingen i bl.a. de baltiska staterna. Godsvolymer till Stockholm och Mälardalsregionen förutses att i allt större omfattning transporteras in via Östersjön samlasat med stora godsflöden till Ryssland, Finland, Polen och de Baltiska staterna.

Sökanden har bl.a. uppdraget att bidra till Stockholms- och Mälardalsregionens utveckling genom att säkerställa goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning.

Sökanden har därför för avsikt att bygga ut Nynäshamns hamn genom utbyggnad av hamn samt drift av hamnverksamhet vid Norvikudden. Hamnen kommer att utgöra en modern roro- och containerhamn och bl.a. fungera som ersättning för befintlig containerterminal i Stockholm (Frihamnen).

Geografisk orientering

Nynäshamns kommun är beläget på Södertörn, cirka 65 kilometer söder om Stockholm. Norvikudden ligger strax norr om Nynäshamns tätort samt nuvarande Nynäshamns hamn. Så gott som i omedelbar anslutning till Norvikudden är Nynäs Refining AB:s raffinaderi beläget.

Sydväst om planerat hamnområde äger NCC Construction Sweden AB mark som planeras för företags- och logistikverksamhet. Väster om NCCs område ligger Alhagens våtmark som har anlagts av kommunen för rening av avloppsvatten från de kommunala avloppsreningsverken. På andra sidan Norvikfjärden

ligger öarna Himmelsö, Herrön och Yxlö. På Herrön, drygt en kilometer från planerad hamn, finns närmaste permanentbostad.

Farleden in till Nynäshamn är kort, rak och okomplicerad och därmed lättnavigerad. Den är vidare isfri. Inseglingen från befintlig farled till den planerade hamnen blir cirka 1,7 nautiska mil (knappt tre kilometer).

Sökandens avsikt är att den planerade hamnen skall bli en s.k. allmän hamn. Inseglingsleden till hamnområdet från farleden kommer då att ligga inom området för allmän hamn. Sökanden kommer att svara för den allmänna hamnen och att fastställda djupförhållanden bibehålls. Sjöfartsverket fattar beslut om området för allmän hamn. Utifrån muntliga uppgifter från Sjöfartsverket bedömer sökanden att hamnen kommer förklaras som allmän hamn.

I anslutning till den norra delen av Norvikudden ligger ett militärt skyddsområde. Enligt Försvarsmakten är skyddsområdet vilande. Sökanden har begärt att skyddsområdets gränser skall justeras. Även om justering inte sker bedömer sökanden, efter kontakt med Försvarsmakten, att det inte föreligger hinder mot planerad verksamhet.

Planförhållanden

Norvikområdet, som enligt gällande detaljplan till viss del är avsatt för hamn- och industriändamål, har varit föremål för planeringsinsatser sedan i början av 1970-talet. År 1972 planlades för en ny oljeterminal i syfte att åstadkomma en samordnad lösning av de framtida transporterna för import och distribution av oljeprodukter till Stockholmsregionen och Mälardalen. Under åren 1975 till 2004 har fördjupad översiktsplan, områdesplan, stadsplan samt detaljplan för Norvikområdet tagits fram. I samtliga planer har området redovisats som område för hamn- och industriverksamhet. Delar av detaljplanen för Norvikområdet upphävdes i början av 1990-talet då planerna på en industri, "NEX-projektet" skrinlades. För närvarande pågår detaljplaneläggning av hela området för hamn- och industriändamål. Detaljplanen förväntas antas under år 2007.

Tidigare avgöranden

Genom deldom den 16 januari 1975 i mål VA 43/74 lämnade Södertörns tingsrätt, vattendomstolen, Rederiaktiebolaget Nordstjernan tillstånd bl.a. att med sprängstensmassor utfylla vattenområdet kring Norvikholmen.

Genom dom den 5 mars 1981 i mål VA 59/80 lämnade Stockholms tingsrätt, vattendomstolen, ovannämnda bolag tillstånd att anlägga en hamn med tillhörande anordningar inom det utfyllda området.

Hamnen avsågs i första hand bli en omlastningshamn för koltransporter med en beräknad omsättning av ca 1 miljon ton. Vidare planerades lagringsutrymmen för ca 250 000 ton kol att anordnas i omedelbar anslutning till hamnen.

Utfyllnaderna genomfördes. Den planerade hamnen kom dock aldrig till utförande.

NOLLALTERNATIVET

Nollalternativet innebär att nuvarande markanvändning kvarstår och att ingen hamn anläggs.

I ett regionalt perspektiv innebär en utebliven hamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden, att transporter med gods till konsument/företagare i regionen istället kommer att ske på annat sätt.

Beroende på var godset har sina start- respektive målpunkter utanför regionen eller nationen och med vilka lastbärare som används kan dessa transporter ske till andra hamnar i eller utanför regionen eller med långväga transporter på väg eller järnväg.

PLANERAD VERKSAMHET

Anläggningsarbeten

Hamnen kommer fullt utbyggd att omfatta ca 60 ha markområde och ca 1 800 m kajer. För att anlägga hamnen erfordras att utfyllnader görs i vattnet och att befintliga strandlinjer justeras genom utfyllnad, sprängning och schaktning i vatten.

Arbeten med utfyllnader och kajer planeras att utföras successivt i tre etapper. I och med att hamnen byggs i etapper kommer anläggningsarbeten och hamnverksamhet att pågå parallellt under ett antal år. Avsikten är att kvälls- och nattarbete så långt möjligt skall undvikas under anläggningsskedet.

Totalt bedöms utfyllnaderna resultera i ca 17 ha ny mark. Sprängsten som uppkommer vid anläggandet av hamnen planeras att användas som fyllnadsmaterial. Massorna utgörs av sprängsten från utsprängning för hamnplaner, järnväg, tillfartsvägar och kajer. Volymen uppskattas till ca 2,4 miljoner m³.

Då erforderlig volym fyllnadsmassor uppskattas till ca 2,4 miljoner m³, råder således massbalans inom projektet.

Där bottenleran har stor mäktighet, framförallt i sydöstra delen av planerad hamn, måste leran muddras bort innan sprängstenen kan läggas på plats.

Kajdäckens nivå har preliminärt valts till +2,4 m vilket medför att däckens ligger ca 2,75 m över vattenytan vid medelvattenstånd. Vattendjupet vid de olika kajerna kommer att variera från ca 10 m till ca 16 m.

Det är troligt att olika konstruktionslösningar kommer att användas för kajerna. Valet av konstruktionslösning för kajerna styrs huvudsakligen av de geotekniska förhållanden som råder på respektive kajplats. Kajerna kan därför komma att utföras t.ex. som bakåtförankrade stålpontväggar med innanförbyggande motfyllning av stenkross eller som pälgrundlagda däck av armerad

betong. Flera olika konstruktionslösningar kan bli aktuella att använda på en och samma kajsträcka. Utfyllnad, sprängning, schaktning och släntjustering för respektive kaj måste vara avslutade innan kajen kan anläggas.

Som typfartyg har ett containerfartyg och ett rorofartyg valts. Dessa fungerar som dimensioneringsförutsättning vid framtagandet av hamnkonstruktionerna och hanteringssättet.

- Containerfartyget kan lasta 2 800 TEU, är 217 m långt, 32 m brett och har 12 m djupgående.
- Rorofartyget tar 4 200 m last, är 216 m långt, 30,5 m brett och har 7 m djupgående.

Större fartyg kan komma att anlöpa hamnen.

Muddrings-, schaktnings- och fyllningsarbetena utförs om möjligt från land och annars från pråm. Spontnings- och pålningsarbetena utförs från land eller pråm. Spont och pålar som slås mot berg kan behöva säkras med dubbar eller stag som gjuts fast i borrhål i berget.

Den totala mängden lösa muddermassor har uppskattats till ca 850 000 m³ (ca 1,1 miljoner efter svällning). Sprängningen av berg under vatten för att anlägga kajerna har bedömts uppgå till totalt ca 130 000 m³.

Tippning

Sökanden har utrett ett flertal tippplatser för lösa muddermassor i närområdet.

Två tippplatser är aktuella.

Tippplats Örgrund

Tippplatsen är belägen inom allmänt vattenområde ca 4 km från Norvikudden.

Tipplatsen består av en dalgång med tilltagande djup söderut. Dalgången begränsas av väggar i öst och väst och en tröskel vid 53 m djup i norr.

Tipplatsen bedöms rymma 175 000 m³ muddermassor.

Tipplats Björkö

Tipplatsen är belägen inom allmänt vattenområde ca 23 kilometer nordost om Norvikudden. Platsen ligger inom lättnavigerat område på behörigt avstånd från farleden.

Tipplatsen består av en väl avgränsad djuphåla (ca 65 meter) med ackumulationsbotten som bedöms rymma drygt 2 miljoner m³ muddermassor. Muddermassorna från anläggningsarbetena ryms således med god marginal.

Hamnverksamhet

Planerad hamnverksamhet omfattar tillhandahållande av kajplatser för fartyg samt lossning och lastning av gods. Det gods som kan hanteras i den planerade utformningen av hamnen är rorogods och containrar. Godset till och från hamnen transporteras med fartyg, på väg och järnväg. För en fullt utbyggd hamn (år 2020) uppskattas den årliga godsmängden till ca 10 miljoner ton. Därvid beräknas rorovolymen uppgå till 300 000 enheter och containervolymen till 500 000 TEU (20-fots container), varav ca 200 000 TEU beräknas omlastas till andra fartyg för vidare transport till andra hamnar. Hamnutbyggnaden kommer, som ovan nämnts, att ske i etapper.

Hamnen bedöms i en första etapp kunna öppna för trafik år 2010 och bedöms kunna hantera 100 000 roroenheter samt 100 000 TEU. I den första etappen planeras ingå två kajplatser för containerfartyg och två kajplatser för rorofartyg. Dessutom innefattar etappen iordningsställande av ankorings- och uppställningsytor som erfordras för denna trafik. De första kajplatserna kommer att byggas i den mellersta delen av hamnen. Baserat på efterfrågan planeras där efter hamnkapaciteten att utökas norr- och söderut så att hamnen är fullt utbyggd år 2020.

Uppställningsplatser för rorogods och containrar kommer att anläggas inom hamnområdet. Anläggningar för hantering av dagvatten och omhändertagande av avloppsvatten och avfall från fartyg kommer att förläggas inom hamnområdet.

Ett nytt järnvägsspår planeras anslutas till Nynäsbanan och dras fram till Norvikudden.

Rorogodset kan utgöras av lastbilar med eller utan släp alternativt trailers som dras av och på fartygen med egna dragbilar eller med terminaltraktorer.

Containerhantering sker med containerkranar vid kajen som lossar och lastar fartygen. På landsidan hanteras containrarna av kranar eller truckar. Lastning och lossning till och från lastbilar och järnvägsvagnar sker med truckar eller kranar. Andra hanteringssystem kan förekomma.

MILJÖKONSEKVENSER

Avgränsningar

I MKB:n belyses framförallt de lokala förhållandena i anslutning till Norvikudden och Nynäshamn. MKB:n beskriver konsekvenserna av både anläggningsarbeten på land och i vatten samt av planerad hamnverksamhet.

Transporter till och från hamnen, s.k. indirekta effekter, studeras mer översiktligt. Den geografiska avgränsningen för transporterna och dess påverkan har avgränsats enligt följande.

- Inseglingsleden fram till allmän farled.
- Väg 73 från hamnen och fram till Södra Länken.
- Väg 259 (Södertörnsleden) mellan väg 73 och E4.

- Väg 225 mellan väg 73 och E4.
- Järnvägen från hamnen och fram till stambanan vid Älvsjö.

Miljöeffekter – allmänt

Stora delar av de naturliga miljöer som i dagsläget finns inom Norvikudden, som även finns i närområdet, kommer att ersättas av hamnområdet. Landskapsbilden kommer därmed att förändras i anslutning till Norvikudden. Bergsryggar i väster och nordväst sparas i så stor utsträckning som möjligt för att skärma av hamnen från närliggande områden (t.ex. Alhagens våtmark).

Utsläpp till luft uppkommer vid anläggandet av hamnen, under drift av hamnverksamheten samt vid transporter. Luftföroreningshalterna i Nynäshamn är idag låga och enligt beräkningar kommer ingen miljö kvalitetsnorm att överskridas.

Jämfört med andra alternativa hamnar har en hamn vid Norvikudden en fördel genom kortare transportsträckor på land till de stora godsterminalerna i Stockholmsregionen, vilket resulterar i lägre utsläppsmängder till luft.

För att undvika den känsligaste fasen för djur- och växtliv kommer grumlande arbeten i vatten inte att ske under tiden 1 maj – 15 september.

Sedimenten vid Norvikudden bedöms som rena med avseende på samtliga analyserade tungmetaller och organiska ämnen. Därmed anses inte någon föroreningsrisk uppstå i samband med arbeten i vatten.

Buller uppkommer från hamnområdet under anläggnings- och driftsskedet. Inga permanentbostäder bedöms beröras av ljudnivåer över de riktvärden som gäller. Spontning under anläggningsskedet kan orsaka höga ljudnivåer och kommer sannolikt att kunna höras av permanentboende i anslutning till Norvikfjärden. Spontning kommer inte att ske nattetid.

Landtransporterna kommer att öka på anslutande vägar och på järnvägen. De ökade transporterna på vägarna kan komma att upplevas som ökat buller trots att gällande riktvärden inte överskrids.

Fartygstrafiken bedöms inte orsaka buller över riktvärdena i inseglingsleden.

Ett antal skyddsåtgärder kommer att vidtas både i hamnens anläggningsskede och under driftsskedet för att minska negativa effekter så långt det är möjligt.

ALTERNATIVA LOKALISERINGAR

En alternativ lokalisering bör rimligtvis avse en utvidgning av någon redan befintlig hamn i området. Samtliga alternativa hamnlägen torde innebära en utvidgad markanvändning med negativ miljöpåverkan som följd. Större delen av den aktuella delen av ostkusten omfattas av riksintresse för naturvård och friluftsliv.

Omfattningen och effekterna i de alternativa lokaliseringarna är svåra för sökanden att bedöma.

Miljöbalkens krav på redovisning av alternativ lokalisering är naturligtvis lättare att uppfylla när sökanden relativt fritt har möjlighet att bestämma lokaliseringen.

Varken sökanden eller dess ägare, Stockholms stad, har emellertid möjlighet att besluta om lokalisering av en ny hamn till ett område som har en annan ägare.

En etablering vid Norvikudden medför en lokal påverkan av området och dess omgivningar. Dessutom resulterar en etablering i transporter till och från området på väg, järnväg och till sjöss.

Transporterna till och från hamnen resulterar i emissioner till luft. De kan också resultera i buller och risker utmed anslutande inseglingsled, väg respektive järnväg.

Om godset istället går till en annan hamn resulterar detta också i påverkan lokalt i den hamnen samt i anslutning till transporterna till och från den hamnen. De lokala effekterna som uppstår vid en annan hamn är svåra att förutsäga. Effekterna beror bl.a. på lokala förutsättningar såsom närhet till bostäder, lokala naturvärden, rekreationsvärden, kulturvärden m.m.

Effekterna av transporterna till och från en annan hamn beror även på de förutsättningar som finns i anslutning till hamnen, såsom utformning, placering och kapacitet på anslutande väg- och järnvägsnät, förutsättningar i farleden o.s.v. Effekterna av transporterna beror även på transportsträckorna samt miljöprestanda på fordon och fartyg.

I MKB:n redogörs ingående för konsekvenserna av en etablering vid Norvikudden vad gäller både lokal och regional påverkan. För att få en rättvis bild av konsekvenserna av om godset istället går till andra hamnar skulle motsvarande utredningar behöva göras för dessa verksamheter. En sådan detaljerad redogörelse är dock inte möjlig för sökanden att genomföra.

En hamn vid Norvikudden torde medföra positiva miljöeffekter i och med att transportsträckorna på land till Stockholmsområdets godsterminaler är förhållandevis korta jämfört med andra hamnar. För att erhålla en helhetsbild av miljöeffekterna behöver även sjötransporternas längd beaktas.

Om transporterna i större utsträckning kan gå på fartyg än på land minskar den totala belastningen på vägnätet. Vägnätet är idag på många ställen hårt belastat. Vid en jämförelse mellan olika transportslag, vad gäller energiåtgång per kilometer och ton transporterat gods samt emissioner till luft av växthusgaser, är

sjötransporter det mest miljövänliga transportsättet. Energiåtgången är ungefär fyra gånger högre för lastbilstransporter än för fartygstransporter. Utvecklingen går mot att större krav ställs på emissionsreducering från fartygen, vad gäller t.ex. svavel och kväveoxider. Detta resulterar sannolikt i att utsläppen från fartyg generellt sett minskar framöver.

När det gäller de alternativa hamnarna har tyngdpunkten legat på att göra övergripande jämförelser mellan dessa hamnar avseende transporterna till och från hamnarna i form av land- och sjötransporter.

Vid val av lämplig plats för en hamn i Stockholm/Mälardalen måste förutom vissa grundförutsättningar och planmässiga förutsättningar även de svenska miljömålen beaktas.

De hamnar som studerats närmare är Gävle, Västerås/Köping, Kapellskär, Stockholm, Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Göteborg samt vissa sydkusthamnar. I MKB:n redogörs ingående för dessa hamnars förutsättningar för container- respektive rorohantering samt möjligheten till samlokalisering vid hamnarna av dessa verksamheter.

En samlokaliserad container- och rorohamn i Stockholm-Nynäshamn, Norvikudden utgör således ett mycket bra alternativ med närhet till marknaden och konsumenterna i Stockholm och Mälardalen, goda väg- och järnvägsförbindelser, stora utrymmen på land samt kort insegling.

INVERKAN PÅ MOTSTÅENDE INTRESSEN

Arbetena i vatten medför viss grumling som dock förväntas bli snabbt övergående. Någon skadlig inverkan på fisket förutses inte. Påverkan på sjöfart samt enskilda intressen bedöms inte uppkomma.

Då någon skada eller olägenhet enligt sökandens mening inte uppkommer genom de ansökta åtgärderna, finns ej några sakägare att ange i målet.

TILLÅTLIGHET

De ansökta åtgärderna torde inte möta hinder från allmänna planeringssynpunkter. Åtgärderna står inte heller i strid med några bestämmelser för användningen av ifrågavarande mark- och vattenområden. Ansökta åtgärder får anses vara av riksintresse. Hinder mot ansökta åtgärdernas tillåtlighet enligt 11 kap. 6 § och 16 kap. 4 § miljöbalken torde därför inte föreligga. Skäl att tidsbegränsa tillståndet föreligger inte. Inte heller omständigheter som anges i 16 kap. 5-7 §§ miljöbalken föreligger.

Allmänna hänsynsregler

Kunskapskravet

Den planerade verksamheten kommer att påverka friluftsliv, naturmiljön, den marina florin och faunan samt strömförhållandena men är inte förenad med några omfattande hälsorisker eller betydande miljökonsekvenser. Sökanden har genom egen personal och genom att anlita tekniska konsulter tillgång till den kunskap som behövs för att bedöma de miljö- och hälsorisker som kan uppkomma. Sökanden kommer att vid upphandling av aktuella arbeten säkerställa att blivande entreprenörer känner till de risker som trots allt är förknippade med arbetena.

Försiktighets- och lokaliseringsprinciperna

Sökanden kommer att se till att lämpliga skyddsåtgärder vidtas i syfte att begränsa negativa effekter på miljön och människors hälsa, både under byggnadstiden och vid bedrivande av verksamheten. Tiden för utförandet kommer att anpassas med hänsyn till djur- och växtliv i området samt även i övrigt planeras i tid, rum och intensitet för att tillgodose säkerhetsaspekterna och för att minimera påverkan på miljön. Några ytterligare åtgärder kan inte anses moti-

verade enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Valet av plats får – mot bakgrund av vad som anförts ovan – anses uppfylla kraven i 2 kap. 4 § miljöbalken.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Ansökta åtgärder motverkar inte syftet med hushållning och återvinning av naturresurser. Verksamheten kommer så långt det är möjligt att iaktta intresset av god energihushållning. Några ytterligare åtgärder kan inte anses motiverade enligt 2 kap. 5 § miljöbalken.

Utbytesprincipen

Såvitt sökanden i nuläget kan bedöma torde utbytesprincipen i allt väsentligt sakna relevans. Om så anses erforderligt kommer den dock självfallet att beaktas.

VILLKOR

Sökanden föreslår följande villkor för ansökta verksamheter.

Allmänna

1. Verksamheterna – inbegripet åtgärder för att minska föroreningar och andra störningar för omgivningen – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Kemiska produkter och farligt avfall skall förvaras och hanteras så att eventuellt läckage och spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall skall märkas liksom olika avfallsslag inom platsen. Vid arbeten i anslutning till vatten skall åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner och dylikt.

3. Sökanden skall planera och driva hamnverksamheten så att mängden hanterat gods inte överstiger 10 miljoner ton per år.
4. Avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg skall hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bl.a. genom att olika avfallsslag hålls isär.
5. Grumlande arbeten i vattenområde får inte utföras under perioden 1 maj – 15 september.
6. Sökanden skall i god tid före arbetenas påbörjande och fortlöpande hålla Sjöfartsverket samt Stockholms sjötrafikområde underrättat om projektets fortskridande och därvid även ge underlag för eventuella kungörelser i "Underrättelser för sjöfarande" (Ufs) samt i samråd med Sjöfartsverket anordna den eventuella utmärkning som kan komma att erfordras för handelssjöfarten under projektets utveckling.
7. Sökanden skall i takt med att arbetena slutförs till Sjöfartsverkets sjökarteavdelning insända kartmaterial som underlag för revidering av sjökort och nautiska publikationer.

SAMRÅD

Vid de samråd som genomförts har inte framkommit något som indikerar att tillstånd till ansökta åtgärder inte skulle kunna meddelas. Sökanden har i ansökan belyst vad som framkommit vid samråden.

ÖVRIGT

Besked om lämplig sammanträdeslokal meddelas senare vid behov.

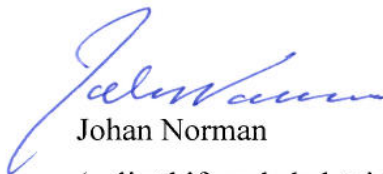
Som aktförvarare föreslås registrator i Nynäshamns kommun, Margaretha Gustavson 149 81 NYNÄSHAMN, telefon 08-520 680 00, e-post: margaretha.gustavson@nynashamn.se. Margaretha Gustavson har förklarat sig villig att åta sig uppdraget som aktförvarare.

Lämpliga tidningar för kungörelse är Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet samt Nynäshamns Posten.

Stockholm den 7 februari 2007

STOCKHOLMS HAMN AKTIEBOLAG

genom



Johan Norman

(enligt bifogade behörighetshandlingar)