



LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

Miljöprövningsdelegationen

**BESLUT**

1 (55)

2020-09-17

Dnr: 551-8069-18

Anl.nr: 0481-135

Oxgas AB  
Ombud: Advokat Felicia Ullerstam och  
jur.kand. Kim Fors  
Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB  
Box 1711  
111 87 Stockholm

*Kungörelsedelgivning*

## **Tillstånd till miljöfarlig verksamhet för Oxgas AB på fastigheten Oxelö 7:60 i Oxelösunds kommun**

*Verksamhetskod 39.70 enligt 20 kap 2§, 40.60 enligt 21 kap 11§ och 63.10 enligt 24 kap 1§ miljöprövningsförordningen (2013:251) samt prövningsplikt enligt avdelning 4 avsnitt E p. 18 i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.  
2 bilagor*

### **Beslut**

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län lämnar med stöd av 9 kap. miljöbalken, Oxgas AB (bolaget), med organisationsnummer 559145-1678, tillstånd till uppförande och drift av terminal för flytande naturgas (LNG) och uppgraderad flytande biogas (LBG) samt hamnverksamhet för LNG och LBG i Oxelösunds hamn, på fastigheten Oxelö 7:60 i Oxelösunds kommun.

Vad som i detta beslut anges för LNG gäller även för LBG.

Tillståndet gäller för

- hantering av maximalt 500 000 ton LNG per år,
- samtidig hantering av maximalt 15 000 ton LNG,
- lossning, lastning och bunkring av maximalt 1 000 000 ton LNG per år till och från fartyg vid kaj 11 i Oxelösunds hamn och
- anläggning för förbränning med en total installerad tillförd effekt av mer än 500 kilowatt men högst 20 megawatt.

Miljöprövningsdelegationen godkänner med stöd av 6 kap. miljöbalken den i ärendet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Villkor**

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet.
2. Tillståndet får tas i anspråk först när en detaljplan som medger de åtgärder som omfattas av ansökan har vunnit laga kraft.
3. Bolaget ska informera tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk och när anläggningen tas i drift.

4. Innan åtgärder vidtas som byggnation och uppförande av anläggningsdelar som innebär att föroreningar täcks eller riskerar att påverkas på annat sätt ska föroreningsskadorna åtgärdas. I god tid innan åtgärder påbörjas ska bolaget till tillsynsmyndigheten komma in med förslag på undersökning av föroreningens förekomst samt förslag på avhjälpandeåtgärder för aktuellt område. För åtgärder ska Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning gälla som mätbara åtgärds mål. Mindre ändringar av saneringsmål får göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. (Delegation)
5. LNG-tanken ska ha ett automatiskt nivåmätningssystem som visar aktuell volym och som larmar vid höga och hög-höga nivåer. Larmen ska för berörd personal ha tydlig larmfunktion genom akustiska och optiska signaler. Tanken ska också vara försedd med ett separat skydd mot fyllning över maxnivå, som larmar och avbryter påfyllning vid risk för överfyllnad.
6. Det ska finnas utrustning med larmfunktion för att detektera läckage installerade vid de anläggningsdelar där risk för läckage av LNG eller gas föreligger. Detektionen ska vara kopplad till ett nödavstängningssystem. Larmen ska för berörd personal ha tydlig larmfunktion genom akustiska och optiska signaler. När anläggningar är obemannade ska larmsignalen överföras till jourhavande personal.
7. Anläggningar som kan ge upphov till läckage av kemikalier ska, om påkörningsrisk föreligger, vara försedda med skydd mot påkörning.
8. Ytor där risk finns för läckage eller spill av LNG ska utformas med avrinning till uppsamlingsbassänger. Uppsamlingsystemet ska rymma minst 110 procent av innehållet i utrustning varifrån dränering kan ske till uppsamlingsystemet. Uppsamlingsbassängerna ska ha en pumpbrunn med vattenlås. (Delegation)
9. Farligt avfall och flytande kemiska produkter (utom LNG) ska lagras på tät invallad yta under tak. Invallningen ska rymma en volym som motsvarar den största behållarens volym plus minst tio procent av summan av övriga behållares volym.
10. Dagvatten från terminalområdet ska samlas upp och behandlas i en fördröjningsanläggning med kapacitet att hantera ett 10-årsregn, innan det släpps till recipient.
11. Dagvatten från lossning- och lastningsstationen för lastbilar ska innan avledning av dagvattnet ledas genom reningsanläggning motsvarande minst oljeavskiljare klass 1, koalescensavskiljare. Reningsanläggningen ska utrustas med provtagningsmöjlighet. Utjämningsmagasin, eller motsvarande anläggning, ska ha en effektiv volym som ska kunna innehålla ett 2-årsregn.  
  
Vid större regn än det dimensionerande flödet för oljeavskiljaren ska överskottet ledas förbi anläggningen genom en bypass direkt till en punkt efter oljeavskiljaren, för att undvika att denna överbelastas med flöde som överstiger avskiljningskapaciteten. Filter ska tas upp och rengöras en gång per år eller bytas vid behov. Larm ska finnas för hög slam- och oljenivå.
12. Boil off-gas, inklusive boil off-gas från fartyg som lossar eller bunkrar LNG, ska återföras till processen. Boil off-gas får facklas endast om det behövs av säkerhetsskäl. Planerade åtgärder som medför att Boil off-gas behöver facklas

(till exempel underhåll och uppstart av anläggning) ska planeras så att fackling inte sker nattetid (kl. 22.00-06.00), om inte tillsynsmyndigheten har beslutat annat. (Delegation)

13. Facklan för boil off-gas ska konstrueras och placeras så att buller- och ljusstörningar så långt som möjligt minimeras. (Delegation)
14. Buller från anläggningen inklusive transporter inom verksamhetsområdet ska begränsas så att verksamhetens bidrag till den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider

50 dBA	vardagar utom lördagar kl.	kl. 06.00-18.00
45 dBA	lördagar, söndagar och helgdagar	kl. 06.00-18.00
45 dBA	kvällstid	kl. 18.00-22.00
40 dBA	nattetid	kl. 22.00-06.00

Nattetid ska dessutom gälla att momentanvärden får uppgå till högst 55 dB(A) vid bostäder, mätt som högsta ljudnivå i mätläge ”fast”.

De angivna värdena ska kontrolleras genom immissionsmätningar eller närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska bestämmas för de tider då verksamheten pågår. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra mer än obetydligt ökade bullernivåer, eller efter anmodan från tillsynsmyndigheten.

15. Bolaget ska sträva efter att minimera förbrukning av energi i verksamheten och ska i skäligen utsträckning successivt vidta åtgärder för att uppnå detta. Åtgärderna ska baseras på en kartläggning och en plan för energihushållning.

Planen ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som har genomförts under den senaste perioden, möjliga kommande åtgärder, kostnader och energibesparingar för dessa, vilka av dessa som bolaget bedömer som skäliga att genomföra under kommande period och motivering till varför övriga åtgärder inte bedöms skäliga.

Energihushållningsplanen ska uppdateras och redovisas vart fjärde år. En första energihushållningsplan ska ges in till tillsynsmyndigheten senast den 31 mars året efter att anläggningen tagits i drift i samband med att miljörapporten ges in.

Tillsynsmyndigheten får meddela villkor om vilka energihushållningsåtgärder, framtagna inom ramen för planen, som ska genomföras och inom vilken tid. (Delegation)

16. En uppdaterad säkerhetsrapport, inklusive intern plan för räddningsinsatser, ska lämnas till tillsynsmyndigheten enligt lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvariga kemikalieolyckor senast sex månader innan anläggningen tas i drift. (Delegation)
17. En beskrivning av rutiner för hantering av släck- och kylvatten och brandskum ska ges in till tillsynsmyndigheten innan verksamheten tas i drift, om dessa uppgifter inte redan finns i säkerhetsrapporten eller den interna planen för räddningsinsatser. (Delegation)

18. Dokumenterade och fastställda rutiner för intern beredskap vid händelse av olycka ska finnas senast när anläggningen tas i drift.
19. Om verksamheten eller delar av verksamheten avvecklas ska tillsynsmyndigheten underrättas om avvecklingen senast sex månader innan avvecklingen påbörjas. Anmälan ska omfatta de planerade åtgärder som ska vidtas för att förhindra olägenheter för människors hälsa och miljö från anläggningen sedan verksamheten avvecklats. Anmälan ska innehålla den utredning som krävs för att fastställa om efterbehandling av terminalområdet behövs.

### Delegationer

Miljöprövningsdelegationen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare villkor avseende:

- avhjälpandeåtgärder enligt villkor 4.
- avvikelser från saneringsmål enligt villkor 4.
- kriterier för föroreningsinnehåll i schaktmassor som återanvänds inom verksamhetsområdet.
- utformning och placering av gas-, brand- och temperaturdetektorer.
- planerad fackling av boil off-gas nattetid (villkor 12).
- utformning av och placering av fackla för boil off-gas och åtgärder för att minimera ljus- och bullerstörningar från fackling (villkor 13).
- åtgärder för att minska risken för eller följderna av allvarliga kemikalieolyckor, inklusive åtgärder för hantering av släck och kylvatten och brandskum (villkor 16-17).
- åtgärder mot störningar under anläggningsskedet.
- åtgärder för energihushållning och intervall för uppdatering av energihushållningsplanen (villkor 15).

### Igångsättningstid

Verksamheten ska ha satts igång senast fem år efter att tillståndet har vunnit laga kraft, annars förfaller tillståndet.

### Verkställighet

Miljöprövningsdelegationen avslår bolagets yrkande om verkställighetsförordnande. Tillståndet får tas i anspråk först när det vunnit laga kraft.

### Kungörelsedelgivning

Miljöprövningsdelegationen beslutar att kungörelse om detta beslut ska införas inom 10 dagar från datum för beslutet i Post- och Inrikes Tidningar samt i

ortstidningen Södermanlands Nyheter (se bilaga 2). Kungörelsedelgivningen sker enligt reglerna i 47 och 49 §§ delgivningslagen (2010:1932).

## Redogörelse för ärendet

### Bakgrund

Ansökan föranleds av att bolaget planerar att uppföra en depå för flytande naturgas (LNG), för leverans av naturgas till SSAB i Oxelösund och LNG till Oxelösunds hamn och andra mottagare i Sverige.

### Tidigare tillståndsbeslut

Ansökan avser etablering av en ny verksamhet.

### Samråd

Samrådsunderlag skickades via mail till Länsstyrelsen i Södermanlands län, Oxelösunds kommun samt berörda myndigheter med information om planerad verksamhet. Inbjudna myndigheter erbjöds möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter och att delta vid samrådsmöte. Skriftliga synpunkter har lämnats av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Sörmlandskustens räddningstjänst, Transportstyrelsen, Sjöfartsregistret, Trafikverket och Försvarsmakten. Vid samrådsmötet med myndigheter deltog Oxelösunds kommun, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Sörmlandskustens räddningstjänst, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Samråd med närliggande verksamheter, organisationer, närboende och särskilt berörda genomfördes skriftligen under perioden 8 november - 13 december 2017. Ett informationsbrev med inbjudan till samrådsmöte och hänvisning till samrådsunderlaget på Oxelösunds Hamns hemsida skickades med post till samtliga fastighetsägare i Oxelösund inom en radie på 1000 meter från verksamhetsområdet för planerad LNG-terminal samt längs vägen förbi bostäderna fram till väg 53.

Ett informationsbrev skickades till samtliga verksamhetsutövare inom eller i direkt anslutning till verksamhetsområdet för planerad LNG-terminal.

Samrådsmöten har hållits med dels verksamheter och dels särskilt berörda och boende. Ett extra samrådsmöte avseende genomförda riskanalyser har genomförts. Inbjudan till mötet skickades till samtliga fastighetsägare i Oxelösund inom en radie på 1000 meter från verksamhetsområdet för planerad LNG-terminal samt längs vägen förbi bostäderna fram till väg 53.

Samråd har även skett genom annons i Södermanlands nyheter.

Skriftliga yttranden har lämnats av Oxelösunds hembygdsförening och av flera närboende.

### Ärendets handläggning

Oxgas AB (bolaget) har den 16 februari 2018 ansökt om tillstånd enligt miljöbalken för uppförande och drift av terminal för flytande naturgas (LNG) samt hamnverksamhet för LNG m.m. i Oxelösunds hamn. Miljöprövningsdelegationen beslutade den 3 april 2018 att avslå ansökan på grund av att verksamheten strider mot gällande detaljplan(dnr 551-1301-2018). Efter att bolaget överklagat beslutet upphävde Mark- och miljödomstolen den 15 november 2018 beslutet och återförvisade ärendet för fortsatt handläggning, med motiveringen att ett tillstånd kan villkoras med att det blir gällande först när en detaljplan som medger åtgärden har antagits och vunnit laga kraft. Bolaget har därefter på eget initiativ kompletterat ansökan den 14 mars 2019. Efter ytterligare kompletteringar kungjordes ansökan i ortstidningen Södermanlands Nyheter.

Ansökan har remitterats till Oxelösunds kommun, miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, Sörmlandskustens räddningstjänst, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Försvarsmakten och Havs- och vattenmyndigheten. Yttranden har kommit in från Sörmlandskustens räddningstjänst, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Försvarsmakten. Bolaget har fått tillfälle att bemöta yttrandena.

Den 28 augusti 2020 ställde miljöprövningsdelegationen en kompletterande fråga till bolaget rörande buller. Bolaget besvarade frågan i ett yttrande som inkom 2 september. Innehållet i yttrandet redovisas under bolagets redovisning av miljökonsekvenser i bulleravsnittet, under rubriken ”kompletterande bullerfråga”.

### Ansökan med yrkanden, åtaganden och förslag till villkor

#### Yrkanden

OxGas AB (”Oxgas”) yrkar att Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län meddelar tillstånd enligt miljöbalken till anläggande och drift av terminal för flytande naturgas (LNG) i Oxelösunds hamn, innefattande

- a) lagring av LNG intill en mängd om 15 000 ton vid varje enskilt tillfälle;
- b) hantering av LNG intill en mängd om 500 000 ton per år;
- c) mottagande av fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350 för lossning och lastning, inklusive bunkring, av LNG vid kaj; samt
- d) anläggning för förbränning med en total installerad tillförd effekt av mer än 500 kilowatt men högst 20 megawatt.

Oxgas yrkar vidare att Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län

- (a) godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt

- (b) med stöd av 22 kap. 28 § 1 st. miljöbalken förordnar att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande).

### **Åtaganden**

Då lagringskapaciteten för terminalen överstiger 200 ton (cirka 400-450 m<sup>3</sup>), kommer samtliga delar att utföras enligt anvisningarna i SS-EN 1473 "Installation och utrustning för flytande naturgas – Konstruktion av pålandsinstallationer".

Det planerade dagvattenmagasinet avses att dimensioneras för ett 10-årsregn. Dagvattenmagasinet dimensioneras därmed också för att kunna användas för uppsamling av kyl- och släckvatten. Dagvattenmagasinet kommer att förses med en avstängningsventil. Dagvattenmagasinet dimensioneras för att kunna ta emot ca 700 m<sup>3</sup>, varav ca 300 m<sup>3</sup> är permanent volym, motsvarande ettårsregn. Resterande buffertvolym, ca 400 m<sup>3</sup>, ska kunna hantera antingen ett tioårsregn eller beräknad kylvattenvolym.

OxGas åtar sig att planera verksamheten så att brandskum, så långt det är praktiskt möjligt, samlas upp och omhändertas.

Anläggningen kommer alltid att vara bemannad i samband med överföring av LNG.

En uppdaterad säkerhetsrapport kommer att inlämnas till tillsynsmyndigheterna senast sex månader före drifttagande av verksamheten.

En cirkulationspump kommer att installeras i tanken för att minimera risken för s.k. roll-over.

För att säkerställa att verksamheten inte drabbas av ett strömavbrott kommer ett reservkraftsystem och ett UPS-system (Uninterruptable Power Supply) att etableras.

Rännor och uppsamlingsbassänger för uppsamling av och förångning av LNG kommer att anläggas i anslutning till relevant processutrustning.

Uppsamlingsbassängerna kommer att förses med ett vattenlås som säkerställer att vatten inte samlas i bassängerna men att LNG inte kan läcka ut vid ett eventuellt spill. För att minimera externa risker kommer skyddsanordningar för att förhindra påkörning anläggas där sådan risk bedöms föreligga. Terminalområdet kommer att inhägnas och endast behörig personal kommer att ha tillträde till anläggningen.

För att minimera externa risker kommer skyddsanordningar för att förhindra påkörning anläggas där sådan risk bedöms föreligga.

Terminalområdet kommer att inhägnas och endast behörig personal kommer att ha tillträde till anläggningen.

LNG-tanken planeras att utföras som en full containment-tank med ett innerhölje i stål och ett ytterhölje av betong.

För att minimera påverkan under anläggningsskedet kommer åtgärder att vidtas och krav att ställas för att säkerställa bland annat att i) arbetsmaskiner och transportfordon i så stor utsträckning som möjligt ska vara utrustade med miljövänliga drivmedel och avgasrening, ii) analys och, vid behov, behandling av läns hållningsvatten sker under byggskedet, iii) ett kontrollprogram upprättas för hantering av schaktmassor och schaktvatten och iv) Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller följs.

### Förslag till villkor

Bolaget lämnar följande förslag till villkor:

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Oxgas angett i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.
2. LNG-tankar och -cisterner som är i drift ska ha automatiskt nivåmätningssystem som visar aktuell volym och som larmar vid höga och hög-höga nivåer. Tankar och cisterner ska också vara försedda med ett separat skydd mot fyllning över maxnivå, som larmar och avbryter påfyllning vid risk för överfyllnad.
3. Det ska finnas utrustning med larmfunktion för att detektera läckage installerade vid de anläggningsdelar där risk för läckage av LNG eller gas föreligger. Detektionen ska vara kopplad till ett nödavstängningssystem.
4. Anläggningar som kan ge upphov till läckage av kemikalier ska, om påkörningsrisk föreligger, vara försedda med skydd mot påkörning.
5. Ytor där risk finns för läckage eller spill av LNG utformas med avrinning till uppsamlingsbassäng. Uppsamlingsystemet ska rymma minst 110 procent av innehållet i utrustning varifrån dränering kan ske till uppsamlingsystemet. Uppsamlingsbassängen ska ha en pumpbrunn med vattenlås.
6. Dagvatten från lossning- och lastningsstationen för lastbilar ska passera en klass 1 oljeavskiljare som är dimensionerad för att hantera ett oljeutsläpp om högst 5 mg/l, mätt som oljeindex.
7. Förvaring av flytande kemiska produkter som inte sker i dubbelmantlade tankar ska ske inom invallning på ett för produkten beständigt och tätt underlag. Invallningen ska rymma den inom invallningen förvarade största behållarens volym plus 10 procent av summan av övriga behållares volym.
8. Boil off-gas ska som huvudregel återföras till processen. Boil off-gas får facklas endast vid onormala driftförhållanden.
9. Buller från verksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider:

Dagtid helgfri mån–fre kl. 06–18 50 dB(A)

Kvällstid, kl. 18–22 45 dB(A)

Natttid kl. 22–06 40 dB(A)



### Övrig tid 45 dB(A)

Arbetsmoment som typiskt sett kan medföra momentana ljudnivåer över 55 dB(A) vid bostäder får inte utföras nattetid. Kontroll ska ske genom närfältsmätningar och beräkningar senast en månad efter det att verksamheten tagits i drift. Därefter ska kontroll ske så snart det sker förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst vart tredje år eller när tillsynsmyndigheten begär det. Om värdena överskrids vid en kontroll ska åtgärder vidtas så att värdena kan innehållas vid en uppföljande kontroll vid tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer.

10. Ett kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan anläggningen tas i drift.
11. En reviderad säkerhetsrapport, inklusive plan för interna räddningsinsatser, som är anpassad efter driftförhållandena ska ges in till berörda tillsynsmyndigheter senast sex månader före driftstart.
12. En beredskapsplan ska utarbetas i samråd med tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten. Beredskapsplanen och rutiner för hantering av släck- och kylvatten ska ges in till tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten innan anläggningen tas i drift. En genomgång av planens aktualitet ska ske vart tredje år samt vid förändringar som kan påverka behovet av beredskap.
13. Tillståndet får tas i anspråk först när en detaljplan som medger de åtgärder som omfattas av ansökan har vunnit laga kraft.

## **Bolagets beskrivning av verksamheten**

### **Lokalisering, planförhållanden och skyddade områden**

LNG-terminalen är avsedd att anläggas i Oxelösunds hamn, i ett område som domineras av industriell verksamhet. Hamnområdet är granne med SSAB, som är kommunens största industri.

Sjöfartsverket kommer att avflytta från sina nuvarande lokaler inom Oxelösunds hamn. Avsikten är att det aktuella området i framtiden primärt ska användas för LNG-terminalens kontrollrum. Att Sjöfartsverkets verksamhet omlokaliseras innebär att det inte längre föreligger risk för 2:a person inom det aktuella området.

Svenska Foder har åtagit sig att ta bort den befintliga LPG-tanken i samband med att LNG-terminalen tas i drift.

Oxelösund har cirka 12 000 invånare. Bostadsbebyggelsen är främst koncentrerad till de centrala delarna av kommunen. Den bebyggelse som finns närmast hamnen ligger i nordväst, inom ett avstånd på 100 m, samt i öst, området Gamla Oxelösund, inom ett avstånd på cirka 250 m. Strax öster om hamnområdet finns en småbåtshamn. Ytterligare en småbåtshamn är belägen cirka 300 m söder om Oxelösunds hamn. Flera populära badställen finns i närområdet bland annat på Femöre, dit badgäster kan ta sig utan tillgång till båt. Nordväst om hamnen, i de

centrala delarna av Oxelösund, ligger grundskolan Torgskolan. Väster om denna bedrivs kyrklig verksamhet vid Sankt Botvids kyrka.

Terminalområdet omfattas av en översiktsplan som antogs den 22 september 2010, där markanvändningen anges som befintligt respektive nytt industriområde. I Oxelösunds kommun pågår för närvarande arbete med att ta fram en ny översiktsplan. Förslaget är i linje med nuvarande översiktsplan såvitt avser det aktuella området. Terminalområdet omfattas av detaljplan (1668). För att den ansökta verksamheten ska vara förenlig med detaljplan är det nödvändigt att den befintliga detaljplanen ändras, dels eftersom terminalområdet för närvarande är utpekade som område för upplag, dels för att den ansökta verksamheten omfattas av Sevesolagstiftningen. För det aktuella området antogs en ny detaljplan för LNG-terminal för del av fastigheten Oxelö 7:60 m.fl. den 12 juni 2019.

Antagandebeslutet överklagades. Överklagandena avslogs respektive avvisades av Mark- och miljödomstolen i Nacka tingsrätt den 7 april 2020. Domen har därefter överklagats till Mark- och miljööverdomstolen, som nu har att ta ställning till om prövningstillstånd ska meddelas.

Bolaget föreslår att tillstånd till den ansökta verksamheten meddelas på villkor av att en detaljplan med vilken den ansökta verksamheten är förenlig har vunnit laga kraft.

### **Teknisk beskrivning**

Oxgas avser att etablera en anläggning, LNG-terminal, för mottagande och lagring av LNG i en större lagringscistern med atmosfäriskt tryck. Förutom att försörja SSAB Oxelösund med gas ska det vara möjligt att lasta ut LNG på fartyg, järnväg och lastbil.

LNG-terminalen omfattar följande lagringskapacitet och LNG-omsättning:

- Maximal lagringsvolym på 15 000 ton (cirka 33 000 m<sup>3</sup>),
- Maximalt genomflöde av LNG på 500 000 ton per år.

Lagringen sker i en atmosfärisk tank.

Verksamheten vid LNG-terminalen omfattar, utöver ovan beskriven tank, preliminärt följande huvudsakliga aktiviteter:

- mottagande av fartyg, lossning av LNG från fartyg vid kaj och lossning av LBG (flytande biogas) från lastbil samt distribution via kryogen ledning till terminalen,
- förångning av LNG och distribution via gasledning till bl.a. SSAB Oxelösund,
- lastning av LNG till järnväg, lastbil och fartyg för vidare transport och
- bunkring av LNG till fartyg vid kaj.

En dieseldriven reservkraftsgenerator med en total installerad tillförd effekt som förväntas vara högre än 500 kilowatt men lägre än 20 megawatt kommer också att installeras.

Då lagringskapaciteten för terminalen överstiger 200 ton (cirka 400-450 m<sup>3</sup>), kommer samtliga delar att utföras enligt anvisningarna i SS-EN 1473 "Installation och utrustning för flytande naturgas – Konstruktion av pålandsinstallationer".

Terminalen ska omfatta dels en station för lossning och lastning av lastbil, dels en station för lastning av järnvägsvagnar. Utlastningsplatserna ska vara försedda med snabbstopp som gör det möjligt att omedelbart stoppa lossningen vid ett eventuellt tillbud. Det kommer preliminärt att finnas möjlighet att lasta ut till två lastbilar och fem järnvägsvagnar samtidigt.

Utöver lagringstanken och gasledning kommer terminalen bl.a. bestå av nedanstående konstruktioner/utrustning:

- förångare för kvävgassystemet och för förångning av LNG till SSAB,
- flytande kvävgas-tank (LIN tank) vid kvävgassystemet,
- LNG-uppsamlingsbassänger för spill och läckage,
- eventuellt luftkompressor om inte det befintliga systemet räcker till pumpar för matning till förångare för distribution av gas till SSAB, samt för utlastning (placerade i den atmosfäriska tanken),
- säkerhetsventiler, bland annat placerade på lagringstanken,
- ställverk,
- utrustning för odörisering (ett luktämne tillsätts luktlösa brandfarliga gaser) av gasen till SSAB,
- boil-off gas-kompressor,
- fackla,
- järnvägsutlastning,
- lastbilsutlastning och
- LNG-rörledning för lossning, lastning och bunkring av LNG vid kaj 11.

För att styra och kontrollera till exempel lossning- och lastningsprocedurer på terminalen krävs styrda avstängnings- och reglerventiler. Instrumentluft kopplas till ventilerna så att de kan styras automatiskt på distans från ett kontrollrum. Försörjning av instrumentluft till terminalen skall främst komma från det befintliga instrumentsluftsystemet vid bergrummet.

Terminalen kommer att ha ett kvävgassystem, som används för att spola rent och invertera rörledningar och utrustning på terminalen. Kväve kan också användas som back-up om systemet för instrumentluft av någon anledning inte fungerar. Kvävgasen kommer att lagras i flytande form i en tank och levereras via tankbil. Från denna förångas kvävgasen och matas ut i anläggningens kvävgassystem.

### *LNG-tank*

LNG-tanken i Oxelösunds hamn planeras att utföras som en full containment-tank med ett innerhölje i stål och ett ytterhölje av betong. Det är det mest beprövade utförandet av en tank för LNG-lagring utifrån liknande redan genomförda projekt. Den valda utformningen har också högst skydd mot utsläpp av LNG till omgivningen vid ett eventuellt läckage.

Den yttre tanken kan fånga upp LNG om ett läckage skulle uppstå i den inre tanken för att på så vis undvika utsläpp till omgivningen. Mellan den yttre och den inre tanken finns isolering. Arbetstrycket i tanken är strax över atmosfärstryck. Den yttre tanken ska även kunna fånga upp gasformiga läckage av LNG som sedan leds till tankens säkerhetsventiler. Med denna konstruktion krävs ingen ytterligare invallning runt tanken.

Tanken kommer utrustas med följande skyddsanordningar för att säkerställa att driften är säker i alla aspekter:

- Nivåskydd som förhindrar en överfyllnad. Nivå kommer detekteras med flera av varandra oberoende metoder.
- En full containment-tank har en inbyggd ”invallning”. Se beskrivning av tanktyper ovan. Någon yttre invallning är inte aktuell.
- Säkerhetsventiler som förhindrar övertryck i tanken.
- Säkerhetsventiler som förhindrar undertryck i tanken.
- Möjlighet till injektion av kvävgas vid lågt tryck i tanken.
- Gaslarm och temperaturlarm som indikerar läckage av gas och vätska.
- Roll over-indikering/-skydd som förhindrar att LNG skiktar sig i olika densiteter, för att förebygga risk för momentan avkokning av gas som måste släppas till atmosfär genom säkerhetsventiler.

Alla skyddsåtgärder kommer ha SIL-klass, vilket innebär dubblering eller tripplering etc. Ytterligare skyddsåtgärder kan bli aktuella om behov identifieras vid detaljprojektering.

### *Förångare för kvävgas och LNG*

Kvävgas kommer att användas i anläggningens säkerhetssystem. Endast små mängder kommer att förbrukas. Behovet av förångningskapacitet är därför liten såvitt avser kvävgas och en luftförångare kommer att installeras. Denna förångare använder omgivningsluften som förångningsmedia, vilket inte kräver någon ytterligare energitillförsel eller annan resursförbrukning. Den bidrar inte heller till ökad bullernivå.

Avseende förångning av LNG har följande möjliga alternativ utretts:

**Luftförångare:** Luftförångare är inget möjligt alternativ för LNG-förångning, då förångning med omgivningsluft inte kan uppfylla kapacitetsbehovet vid den planerade anläggningen.

**Vattenbadsförångare:** Vattenbadsförångare innebär att LNG förångas med hjälp av värmeväxling mot ett slutet system som innehåller en vatten/glykol-lösning. Vatten/glykollösningen kan värmas genom till exempel förbränning eller med fjärrvärme. Systemet är slutet och ger inga utsläpp till omgivningen. Då fjärrvärme används minimeras miljöpåverkan för alternativet. Om förbränning används för att värma vatten/glykol-blandningen uppstår utsläpp till luft. Vattenbadsförångare är ett driftsäkert och välbeprövat alternativ.

**Tubförångare:** Tubförångare är relativt lik en vattenbadsförångare men är mer energieffektiv, bl.a. på grund av att en mindre värmeväxlingsyta används. Fjärrvärme och även fjärrvärmeretur kan användas som förångningsmedia. Även tubvärmeväxlaren har ett slutet system med vatten/glykol att värmeväxla emot. Fjärrvärmeretur är det mest energieffektiva alternativet för förångning. Tubförångare är också driftsäkra och goda referenser finns från liknande anläggningar. Tubförångare föranleder inga direkta utsläpp, då värmeväxlingen sker i slutna system.

Anläggningen kommer att använda tubvärmeväxlare med fjärrvärmeretur som förångningsmedia. Detta alternativ bedöms ha lägst miljöpåverkan och högst energieffektivitet och utnyttjar även lågvärdig energi på ett bra sätt. Bulleralstrande utrustning, som till exempel pumpar, kommer att placeras i byggnad för att minimera bullerpåverkan. Propylenglykol kommer att användas i vatten/glykol-blandningen då det har lägst miljöpåverkan av de alternativ som finns. Olycksrisk för anläggningen minimeras genom löpande och förebyggande underhåll. Valet av tubvärmeväxlare anses också vara den bästa ur driftssäkerhetssynpunkt.

För att säkerställa redundans av förångningskapaciteten kommer en elektrisk värmare att finnas installerad. Denna kommer endast att användas i nödfall och minimerar miljöpåverkan för förångning vid bortfall av fjärrvärme.

#### *Utsläpp av LNG*

Om ett utsläpp av LNG sker ska detta ledas via rännor till en uppsamlingsbassäng. Uppsamlingsbassänger kommer att finnas där det föreligger risk för LNG-läckage, dvs. vid lastbilsutlastning, tågutlastning samt en gemensam bassäng för förångning och tank.

Respektive uppsamlingsbassäng kommer att dimensioneras utifrån det största dimensionerande läckagescenariot plus tio procent. Slutlig dimensionering och placering av spillrännor har inte lagts fast än utan kommer att fastställas utifrån lämplig avrinningshastighet för ett LNG-läckage i enlighet med standarden EN1473 och utifrån platsspecifika förutsättningar.

Samtliga bassänger har ett vattenlås som fryser vid utsläpp av LNG. Vanligt dagvatten kommer därmed att rinna igenom bassängen och vidare till

sedimentationsbassängen för dagvatten medan ett eventuellt utsläpp av LNG kommer att kvarbli i bassängen och förångas.

Detektering av läckage av LNG sker med hjälp av detektion för gas, brand och temperatur placerad på lämpliga platser nära troliga läckagekällor. Exakt utformning och placering av detektorer kommer att avgöras i samband med detaljutformningen av terminalen. Bolaget anger dock i ansökan att detektorer kommer att placeras i anslutning till lossnings- och utlastningsstationerna och i spillkanalerna.

Området vid kaj och lastarmer ska utformas för att minimera risken för läckage av LNG till havsytan vid lossning och bunkring av fartyg. Kajområdet ska därför slutta mot land och eventuell invallning ska ske vid kajkanten. Även i kajområdet kommer kanaler/rännor för uppsamling av eventuellt spill av LNG att anläggas.

#### *Gasledning till SSAB*

En gasledning av stål kommer att anläggas för transport av gas till SSAB:s anläggning i Oxelösund. Inom terminalen och i anslutning till gasledningen kommer det att finnas utrustning för trycksättning och förångning av LNG till gas. En mätstation kommer att placeras i anslutning till förångaren. I anslutning till rörledningen kommer det även att finnas en kompressor för hantering av boil off-gas (BOG), dvs. avkokad LNG från anläggningen. BOG som passerat kompressorn kommer att överföras till SSAB via gasledningen. All producerad gas, inklusive BOG, kommer att luktsättas med odöriseringsmedel för att underlätta upptäckt av en eventuell gasläcka. Detta sker när gasen passerar mätstationen.

#### *Fackling*

En fackla kommer att installeras i anslutning till lagringstankarna. Fackelhöjden uppskattas till ca 30–35 m. Till facklan ska eventuell gas från säkerhets- och termiska avlastningsventiler avledas. Facklan kommer därmed främst att användas vid underhåll och onormala driftförhållanden. Det är också nödvändigt att använda facklan vid uppstart av terminalen.

#### *Avgränsning mot andra verksamheter*

En stor del av OxGas verksamhetsområde utgörs av terminalområdet som kommer att vara stängslat.

För överföring av LNG från fartyg till terminalområdet kommer en ledning att dras mellan terminalområdet och kaj 11. Ledningen är en del av OxGas anläggning men är av naturliga skäl förlagd utanför terminalområdet. Kaj 11 ligger inom hamnens verksamhetsområde och ägs av Oxelösunds Hamn AB (Oxelösunds Hamn). OxGas kommer att ensam disponera kajen i samband med mottagande av LNG-fartyg och vid bunkring av LNG från terminalen. OxGas är därmed ansvarig verksamhetsutövare för verksamheten vid kaj 11 i samband med sådan verksamhet som omfattas av ansökan och kaj 11 ingår i OxGas verksamhetsområde, även om verksamhet inom den här delen av området endast bedrivs under begränsade perioder och även om området däremellan disponeras av andra verksamheter. Vid tillfällen då kaj 11 inte används av OxGas är Oxelösunds Hamn, så som anläggningsägare, ansvarig verksamhetsutövare för området. OxGas är dock alltid

ansvarig för sådan utrustning på kaj 11 som tillhör LNG-terminalen såsom lastarmssystem för lossning av LNG och LNG-ledning. Ett avtal om nyttjande av kaj för lossning och lastning av fartyg, förtöjning av fartyg, säkerhet kopplat till hamnens ansvar som ISPS-hamn, miljötillsyn vid kajerna m.m. kommer att etableras.

Även utlastningsstationen för LNG till järnvägsvagnar är lokaliserad utanför terminalområdet. En ledning kommer att förbinda terminalområdet med utlastningsstationen. Utlastningsstationen utgör en del av OxGas verksamhetsområde och kommer inte att disponeras av någon annan verksamhetsutövare. Utlastningsstationen till järnväg kommer att vara stängslad.

#### *Nödkraftsystem*

Nödkraftsystemet planeras i nuläget att ha en total installerad tillförd effekt på maximalt 500 kW. Nödkraftsystemet kommer att ha en drifttid på 24 timmar innan bränslepåfyllning måste ske. Systemet är utformat med inertsläcksystem och ett utanpåliggande kylsystem för säkerställa drift även vid gasutsläpp, dvs. att terminalens säkerhetssystem fortfarande fungerar.

Vid större avbrott i elförsörjning, såsom exempelvis ett strömavbrott som innebär att regionen eller del av denna blir strömlös, startar nödkraftsystemet automatiskt. Systemet försörjer de delar av terminalens system som är av säkerhetsklassad betydelse så som s.k. avbrottsfri kraft (UPSsystem), nödbelysning, brandlarmanläggningar, kommunikationssystem, övervakningssystem, cirkulationspump i LNG-tanken och passagesystem. All övrig verksamhet, såsom leveranser eller mottagning av LNG, avbryts. Om ingen nödkraft finns tillgänglig så kommer UPS-systemen att försörja terminalens säkerhetssystem under 60 minuter och under denna tid går anläggningen in i säkert läge.

Nödkraftsystemet kommer att användas vid eventuella strömavbrott och i samband med testkörning av systemet och avses därmed användas sällan och under kortare perioder. Risken för påverkan på hälsa och miljö till följd av användning av nödkraftsystemet bedöms därmed vara ytterst begränsad. Dieseldrivna reservgeneratorer är idag standard vid den här typen av anläggning och det saknas såvitt OxGas känner till andra lämpliga alternativ för reservkraftsgenerering. Reservkraftsystemet kommer att dimensioneras utifrån ovan beskrivna förutsättningar och vid upphandling av utrustning kommer ett risk- och säkerhetsperspektivet att vara styrande, dvs. aspekter som funktionsduglighet och robusthet kommer att prioriteras. Eftersom reservkraftsgeneratorns bränsle måste tåla att lagerhållas under en längre tid och därmed vara stabilt och beständigt saknas förutsättningar att använda exempelvis biodrivmedel.

#### **Hamnverksamhet**

LNG kommer att lossas från fartyg vid kaj 11 med hjälp av lastarm. Under lossningen pumpas LNG med fartygets befintliga pumpar till lagringstanken med hjälp av rörledning.

Maximalt kommer mängd gods över kaj inom ramen för LNG-hanteringen att vara 1 000 000 ton/år.

Inertering av lastarmar och vissa rörledningar kommer att ske med kvävgas, varför detta kommer att finnas lagrat på terminalen.

BOG från lagringstanken vid lossning kan antingen återföras till fartyget eller sändas till BOG-systemet. När lagringstanken fylls med vätska stiger trycket i tanken eftersom utrymmet för BOG i lagringstanken minskar. Samtidigt sjunker trycket i fartygets lagringstank när vätskevolymen minskar. En returledning för BOG, från lagringstanken, kan vid behov fylla underskottet i fartyget under lossningen. På så vis undviks övertryck i lagringstanken och undertryck i fartygstanken.

Samma rör, slang eller lastarmar som används vid lossning av LNG kan användas för bunkring vid kaj 11. LNG pumpas från tanken på land via ledningen till rörsystem och lagertank ombord på fartyget. Den slutliga pumplösningen kommer att läggas fast vid detaljprojekteringen. Avsikten är att avkokad LNG ska kunna återföras till lagringstanken.

Bunkring vid övriga kajer i hamnen kan komma att ske direkt från ett mobilt lager, det vill säga från LNG-lastbilar och/eller containrar som står på kaj. Bunkring av bunkerfartyg sker från kaj 11. De fartyg som kommer att bunkra LNG i Oxelösunds Hamn är sådana fartyg som likväl kommer anlöpa hamnen för att lossa eller lasta gods, inga ytterligare anlöp väntas ske.

LNG kommer att kunna lastas till fartyg vid kaj 11. LNG kommer att pumpas med dränkta kryogena pumpar från lagringstanken via ledning till rörsystem och lagertank ombord på fartyget. Det maximala LNG flödet till fartyg är 700 m<sup>3</sup>/h. Avkokad LNG, BOG, kommer att återföras till lagringstanken eller BOG-kompressorn.

Kaj 11 kommer att användas vid utlastning till fartyg på cirka 1000- 3000 m<sup>3</sup> och cirka 50 utlastningar per år kommer att ske.

Efter avslutad bunkring, lossning eller lastning kopplas lossningsarmarna loss och töms samt inerteras via en kvävgasanslutning.

När ingen bunkring, lossning eller lastning sker vid kajen eller till bilutlastningen kan LNG-ledningarna hållas kalla som en förberedelse inför nästa tillfälle då lossning/lastning sker. Detta sker genom att LNG cirkuleras i rörledningen mellan kajen och lagertanken. Utan denna kylhållning genereras stora mängder BOG vid varje tillfälle för lossning eller lastning. Gasreturledningen tillåts bli uppvärmd till omgivande temperatur. Utlastning till tåg bedöms vara så frekvent att denna kylhållning inte är nödvändig för ledningen till tågutlastningen.

Det kommer att ske cirka 25-50 lossningar av LNG per år och cirka 150 utlastningar, omkring 3 anlöp per vecka. Detta ger totalt cirka 175-200 anlöp vid kaj 11 per år.



LNG-terminalen kommer att vara bemannad dagtid och nattetid kommer det att finnas jourhavande personal. Lossning, lastning och bunkring av LNG kan ske dygnet runt. Lossning av fartyg övervakas alltid av minst två personer.

### **Verkställighetsförordnande**

Bolaget anger följande skäl till begäran om verkställighetsförordnande.

Leveranstiden för en sådan tank som tillståndsansökan avser är lång och betydande anläggningsarbeten måste utföras inför byggnationen av tanken. Projektet har därmed en lång ställ- och anläggningstid från det att tillstånd meddelas till dess att LNG-terminalen kan tas i drift. Marknaden för den aktuella tanken är global och det finns ett mindre antal etablerade leverantörer. För att säkerställa kapacitet hos önskad leverantör måste OxGas ingå ett leveransavtal i god tid innan avsett leveransdatum, samtidigt som det också är av central betydelse för projektet att anläggningsarbeten kan samordnas och att dessa har kommit tillräckligt långt när tanken är leveransklar. Det är också nödvändigt att tillräcklig tid avsätts under byggnations- och uppstartsfas för att minimera risken för att tanken inte byggs helt tät. Förutsättningarna att korta byggtiden för själva tanken är alltså begränsade. Varje försening i tillståndsprovningen riskerar därför att föranleda motsvarande förseningar ifråga om startdatum för terminalverksamheten. Att arbetet kan påbörjas redan när tillståndet meddelas kan i förlängningen innebära väsentliga tidsvinster och väsentligen förbättrade samordningsmöjligheter.

Den ansökta verksamheten har direkt betydelse för omställningen av tillverkningsprocessen vid bl.a. SSABs verksamhet i Oxelösund och ökar förutsättningarna att erbjuda bunkring av LNG i Oxelösunds hamn. Verksamheten är därmed angelägen, eftersom den redan idag har kunder, vars planerade användning av LNG är direkt sammankopplad med förutsättningarna att minska klimat- och miljöpåverkan från större industriverksamheter på nationell nivå. Omställningen av den här typen av stora verksamheter är en mycket komplex process som kräver samordning och förutsebarhet. SSAB har under hösten 2019 gett in en tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen angående bl.a. omställning av verksamheten till en skrotbaserad stålframställning. SSAB har därmed tagit ett stort steg mot en omställning som är beroende av att LNG-terminalen kommer till stånd. Sammantaget är det således mycket viktigt för projektet att terminalen kan tas i drift snarast möjligt.

Anläggningsarbeten kommer att utföras inom ett befintligt industriområde med begränsad miljöpåverkan som följd. Mot bakgrund av den långa anläggningstiden är det mindre sannolikt att LNG-terminalen skulle tas i drift innan tillståndet vunnit laga kraft. Den ansökta verksamhetens miljöpåverkan förväntas i driftfasen vara begränsad och består i huvudsak av buller och förändrad riskexponering i området. För det fall tillståndet skulle ändras eller upphävas kommer miljökonsekvenserna av verksamheten, oaktat i vilken fas projektet befinner sig, i det närmaste att upphöra omedelbart och någon bestående påverkan på miljön kan inte förutses.

Sammantaget föreligger det starka skäl för ett verkställighetsförordnande samtidigt som ett sådant förordnande inte skulle medföra några betydande eller bestående

miljökonsekvenser. Verkställighetsförordnande bör därmed meddelas i enlighet med framställt yrkande.

## Miljökonsekvensbeskrivning

### Nollalternativ

Nollalternativet innebär att en etablering av en LNG-terminal i Oxhamn uteblir. Därmed uteblir även effekter och konsekvenser av etablering och drift av terminalen och verksamheten i området förutsätts fortsätta som i nuläget.

SSAB:s verksamhet i Oxelösund är beroende av bränsle oavsett om terminalen anläggs eller ej. Om etablering av LNG-terminalen i Oxelösund uteblir måste SSAB undersöka andra alternativ för att tillgodose behovet av energi i verksamheten. Transport av LNG kommer då sannolikt att ske via lastbil i kombination med lagring av LNG i ett mindre lager. Nollalternativet innebär vidare att Lageryta D även fortsättningsvis kommer att användas i befintlig hamnverksamhet.

### Alternativa lokaliseringar

Inför denna ansökan har ett flertal alternativa lokaliseringar för anläggningen utretts inom ramen för flera etableringsstudier. Då etableringen av den aktuella verksamheten motiveras framförallt av ett förväntat framtida behov av LNG lokalt i Oxelösund bör den lokaliseras i Oxelösund. Vid etableringsstudierna har ett större antal parametrar vägts in, däribland behov av yta för den nya anläggningen, förekomst av befintlig infrastruktur och hjälpsystem, omkringliggande verksamheter, riksintressen och skyddade områden samt risk och säkerhet.

Bolaget har utrett sju alternativa lokaliseringar i eller i anslutning till Oxelösunds hamn och även lokalisering inom SSAB:s verksamhetsområde.

Den valda lokaliseringen har befunnits utgöra det mest lämpliga alternativet, i synnerhet med hänvisning till att den inte medför några större om- eller tillbyggnadsbehov såvitt avser infrastruktur (väg, järnväg eller kajer) och befintliga hjälpsystem. Befintliga spår för vagnslastning för tåg kan nyttjas. Den nödvändiga ytan för terminalen kan också frigöras utan omfattande anpassnings- eller rivningsåtgärder. Den valda lokaliseringen bedöms ur ett risk- och säkerhetsperspektiv vara lämpligare, eller lika lämplig, som övriga övervägda lokaliseringar. En fördjupad riskanalys, QRA, har visat att den valda lokaliseringen innebär en tolerabel risk för närboende i Gamla Oxelösund. För vissa närliggande verksamheter bedöms dock risken ligga över fastlagda riskacceptanskriterier. Det är därför nödvändigt att vidta ytterligare riskutredningar inom ramen för den fortsatta planeringen av anläggningen för att identifiera och bedöma vilka ytterligare riskbegränsande åtgärder som ska vidtas. Oxgas kommer att säkerställa att alla rimliga, riskbegränsande åtgärder vidtas för att ytterligare få ned risknivåerna för närliggande verksamheter och närboende så att dessa ligger inom riskacceptanskriterierna.

Sammantaget bedöms den valda lokaliseringen vara den mest lämpliga i enlighet med 2 kap. 6 § miljöbalken.

### Hushållning med resurser

#### *Energihushållning*

Terminalens eleffektbehov bedöms vara ca 1,5-2 MW (installerad effekt).

Anläggningen bedöms använda cirka 10 GWh el per år.

Anläggningen bedöms normalt använda cirka 15-25 GWh fjärrvärme per år.

Den största energianvändaren i anläggningen är förångningen av LNG till naturgas. Förångningen sker genom användning av lågvärdig fjärrvärmeretur som förångningsmedia för att säkerställa bästa möjliga energihushållning.

Ett viktigt led i energihushållningen är att anläggningen utformas för att minimera värmeinläckage. Detta är också en nödvändighet för att säkerställa en tekniskt och driftsmässigt fungerande anläggning. För att minimera värmeinläckage kommer ledningar och utrustning i stor utsträckning att isoleras. Ingen extern kylning planeras, utan utrustning och ledningar som innehåller LNG isoleras eller kyls av LNG:n.

Vid upphandling av elförbrukande utrustning såsom motorer för kompressorer, LNG-pumpar, cirkulationspumpar för vatten till förångare etc kommer OxGas att ställa krav på hög energieffektivitet. Såvitt gäller elmotorer utgör energieffektivitetsklass IE3 ett minimikrav.

#### *Råvaruförbrukning*

Andra resurser som kommer att behövas för verksamheten i form av kemikalier och vatten beskrivs i nedanstående tabell. Mängder kommer att fastställas under detaljprojekteringskedet.

<i>Beteckning</i>	<i>Media</i>	<i>Fas</i>
LNG	Flytande naturgas, CH <sub>4</sub>	Vätska
NG	Naturgas, CH <sub>4</sub>	Gas
N <sub>2</sub>	Kvävgas	Gas
LIN	Flytande kvävgas	Vätska
Vatten	Brandvatten	Vätska
Vatten	Dagvatten	Vätska
Övriga klass 3-varor	Bränsle till reservaggregat	Vätska
Skum	För brandbekämpning	Vätska
Pulver	För brandbekämpning	Pulver
Glykol	Kylning av kompressor, vattenbadsförångare	Vätska
THT (Thiopane, Tetrahydrothiophene)	Odöriseringsmedel	Vätska

### **Utsläpp till luft**

Emissioner till luft kopplade till verksamheten uppkommer framför allt från följdverksamhet i form av transporter. Under anläggningsskedet sker utsläpp till luft från transporter med lastbil och arbetsmaskiner. Under driftskedet uppkommer utsläpp i huvudsak från fartyg och lastbilar. De utsläpp till luft som kan uppkomma från själva LNG-terminalen är utsläpp genom facklan vid en onormal driftssituation. Totalt sett förväntas luftsituationen i området på sikt bli bättre med hänsyn till de minskade utsläpp som förbränning av LNG ger i förhållande till vad koksugngas, masugngas och oljebaserade bränslen i SSAB:s produktionsanläggningar ger upphov till. De ökade transporterna som LNG-terminalen medför bedöms inte bidra till överskridanden av miljö kvalitetsnormer för luft då de urbana bakgrundshalterna lokalt är låga.

### **Hantering av dagvatten, kylvatten och släckvatten**

LNG-terminalen anses vara ett industriområde med låg föroreningsbelastning i dagvattnet, vilket har betydelse för vad som ska anses utgöra bästa möjliga teknik. Bolaget anger att fördröjning i dagvattendammar ger en fullgod reningsgrad med beaktande av vilken typ av ytor som avvattnas och att alternativa tekniker kräver mer underhåll. Bolaget bedömer därmed att den valda lösningen uppfyller kravet på bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken.

Ett nytt underjordiskt, tätt, ytligt rör- eller kassetmagasin, alternativt en öppen betongkassun, kommer att anläggas för att omhänderta dagvattnet från terminalområdet. Dagvattenmagasinet avses dimensioneras för att kunna ta emot ett tioårsregn eller kyl- eller släckvatten vid en större brand. Kylvattenmängden är uppskattad för ett dimensionerande brandscenario vid järnvägsutlastningen. Dagvattenmagasinet dimensioneras för att kunna ta emot ca 700 m<sup>3</sup>, varav ca 300 m<sup>3</sup> är permanent volym, motsvarande ettårsregn. Resterande buffertvolym, ca 400 m<sup>3</sup>, ska kunna hantera antingen ett tioårsregn eller beräknad kylvattenvolym.

Till det nya dagvattenmagasinet avleds dagvatten från terminalområdet samt från järnvägsutlastningsytan och bilutlastningsyta (via oljeavskiljare). Även rännor för spill av LNG runt tanken och lastningsplatser samlar upp dagvatten. För att undvika att vatten från andra ytor än terminalområdet når det nya magasinet/kassunen samt förhindra stående vatten mellan lageryta C och D vid större regn har ett nytt krossdike föreslagits mellan lagerytorna med dräneringsledning mot dammen i norr och/eller dammen i söder. Det avskärande krossdiket mellan lageryta C och D kommer att avvattnas mot det nya dagvattenmagasinet.

En ny ledning från magasinet/kassunen föreslås med ny utloppspunkt i recipient.

Magasinet/kassunen förses med sandfång. Även brunnar med ledningar till magasinet/kassunen föreslås förses med sandfång för att samla upp partiklar innan dagvattnet når magasin/kassun och damm.

Genom den föreslagna designen av uppsamlingskanalerna för LNG kommer även dagvatten att samlas upp i rännorna och ledas till uppsamlingsgropar, där en pumpbrunn med vattenlås installeras. Om det uppstår ett LNG-läckage kommer vattenlåset att frysa, då LNG:n håller en betydligt lägre temperatur än vattnets

fryspunkt. Pumparna stoppas automatiskt genom signaler från temperaturindikatorer som placeras i brunnarna. På så vis förhindras att LNG pumpas ut med dagvattnet vid eventuellt spill. Dagvatten föreslås vid normala förhållanden pumpas från pumpbrunnen till det föreslagna underjordiska magasinet/betongkassunen för fördröjning.

Vid brand används stora mängder kylvatten. Kylvattnet bedöms inte som förorenat och kan ledas till dagvattensystemet och rinna ytledes mot recipient när systemet är fullt. Förorenat släckvatten samlas upp i tidigare beskrivna uppsamlingskanaler och uppsamlingsgropar med pumpbrunn utformad med avstängningsmöjlighet för att förhindra att förorenat släckvatten med släckskum når dagvattenmagasinet/kassunen.

Även själva magasinet/kassunen föreslås utformas med avstängningsmöjlighet i det fall mindre bränder uppstår i t.ex. teknikbyggnader och förorenat släckvatten uppstår. Magasinet kan därefter sugpumpas och spolats varefter släck- och spolvattnet transporteras vidare för lämplig behandling på annan plats.

### **Avfall**

Under anläggningsskedet uppkommer avfall i form av återvinningsbart material samt brännbart och farligt avfall. Verksamheten genererar inget avfall under den kontinuerliga driften. Vid kringverksamheter kommer avfall att genereras som en del i den dagliga verksamheten. Underhållsarbete kan generera en viss mängd avfall såsom emballagematerial och träpallar. Från fartygen kommer barlastvatten och slam men även övrigt avfall i form av hushållsavfall och eventuellt farligt avfall att behöva tas omhand. Det avfall som genereras av hamnverksamheten omhändertas av Oxhamn. Inom hamnen finns redan fungerande rutiner och särskilda avfallshanteringsstationer för att ta omhand avfall inom hamnområdet.

### **Buller**

#### *Bullerkänsliga områden*

Oxhamn och området där LNG-terminalen planeras att etableras utgörs av ett bullerpåverkat industri- och hamnområde med verksamheter som pågår dygnet runt, inklusive följdverksamheter i form av transporter med tåg och lastbilar. Lastbilstrafiken på anslutande vägar, till hamnområdet, Stegeludden och SSAB är idag relativt omfattande.

Djurlivet och specifikt fåglar kan störas av buller. Närmaste Natura 2000-område är Furön och ligger ca 1 km söder om hamnen. Ca 500 m sydväst om hamnen ligger naturreservatet Femöre. Delar av Femöre är också Natura 2000-område, benämnt Femörehuvud, vilket är beläget ca 1 km sydväst om hamnen. Inom dessa områden finns ett rikt djur- och växtliv med bl. a. sjöfågel. Närmaste fågelskyddsområde ligger relativt långt ut i skärgården, ca 1 mil från hamnområdet.

Inom genomförd bullerutredning för LNG-terminalen, har ekvivalent ljudnivå beräknats i de fyra mottagarpunkter som används av Oxhamn vid bullermätningar (M1-M4) och två ytterligare punkter (M5 och M6).

Avstånd från terminalen till mottagarpunkterna, och därvid närmaste liggande bostäder, är:

- Mp 1 - Väster om lekplatsen vid Gästhamnen, avstånd ca 1 200 m
- Mp 2 - Thams väg, kurvan vid järnvägsbron (vid skylt "cykel/gångväg"), avstånd ca 1 000 m.
- Mp 3 - 30 m SO korsningen Thulegatan – Villagatan, avstånd ca 920 m
- Mp 4 Gamla Oxelösundsvägen vid avfarten mot oljeterminalen, avstånd ca 30 m. (OBS ej i anslutning till bostad.)
- Mp 5 Gamla Oxelösund, Sandviksbacken 4, avstånd ca 250 m
- Mp 6 Furön, Korsholmen 92 A, avstånd ca 600 m

#### *Anläggningskedde*

I samband med etablering av LNG-terminalen kan arbetsmaskiner och transportfordon ge upphov till bullerstörningar. Buller kan också uppstå i samband med eventuell jordschakt och bergschakt. Grundläggning bedöms dock preliminärt inte kräva något pålningsarbete.

#### *Driftskede*

Under driftskedet uppkommer buller från terminalens utrustning och anläggningsdelar främst pumpar och kompressorer. I förekommande fall kan facklan också ge upphov till buller. Landtransporter till och från terminalen och fartygen genererar också buller. Fartygen genererar lågfrekvent buller både vid drift och när de ligger vid kaj (från motorer, fläktar m.m.). I samband med lastning/lossning/bunkring uppkommer buller främst från LNG-terminalens pumpar. Verksamheten vid LNG-terminalen, inklusive lastning och lossning av fartyg samt till lastbil och tåg, kommer att vara i drift dygnet runt. Vidare kan buller uppkomma från bogserbåtar.

#### *Påverkan under anläggningskedet*

Som bedömningsgrund för bullerpåverkan under anläggningskedet har bolaget använt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15. För driftskedet hänvisar bolaget till Naturvårdsverkets vägledning om industri och annat verksamhetsbuller, befintliga villkor för Oxhamns verksamhet och, för lågfrekvent buller, Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13).

Etablering av LNG-terminalen beräknas pågå under ca 18 månader. Buller i samband med anläggningskedet bedöms inte medföra några betydande störningar för boende förutsatt att inga bullrande verksamheter utförs nattetid och att Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser följs. Dessutom sker etableringen inom hamnområdet där det idag finns verksamhet som är i drift dygnet runt.

Djurlivet och specifikt fåglar kan störas av buller. Kraftigt, plötsligt buller från t.ex. sprängning medför den största störningen. Fåglar är känsligast för denna typ av

störning under häckningstiden. Under andra tider kan de störas t.ex. i sitt födosök men påverkan är kortvarig. Enligt vetenskapliga studier gällande störningar från trafikbuller i naturmiljöer konstateras att vägtrafikbuller orsakar lägre populationstätheter för fåglar. Påverkan kan ses vid relativt låga ljudnivåer, men vid lägre ekvivalenta nivåer än 45 dBA saknas mätbara effekter.

*Påverkan under driftskedet*

I den genomförda bullerutredningen har bullernivåerna från LNG-terminalen beräknats med hjälp av ljuddata från ett antal bullerkällor i terminalen som förväntas påverka bullret vid närmaste bostäder. Ljuddata i form av ljudeffektnivåer från liknande anläggning i Rotterdam har använts för beräkningen. För fartygen har ljuddata från tidigare uppmätt tankfartyg (Indigo Point) använts, vilket bedömts vara representativt gällande ekvivalent ljudnivå och lågfrekvent buller. Ljuddata från den interna trafiken är hämtad från empiriska data. Buller från lastarmarna har inte inkluderats i beräkningarna. Detta med anledning av att det mest betydande bullret kommer från lastarmarnas hydraulikpumpar som i princip alltid byggs in. Lastarmarna bedöms alltså inte bidra med något nämnvärt buller. Driften i LNG-terminalen kommer att pågå dygnet runt.

För att kunna relatera beräknade ljudnivåer för LNG-terminalen till de ljudnivåer som Oxhamns verksamhet ger upphov till idag har beräkningar även genomförts för hamnverksamheten.

Ekvivalenta ljudnivåer har beräknats för LNG-terminalens verksamhet dagtid respektive kvälls- och nattetid, utan vidtagna bullerbegränsande åtgärder, i mottagarpunkterna och jämförts med hamnverksamheten. I nedanstående tabell redovisas beräknade ekvivalenta ljudnivåer vid normal drift för kvälls- och nattetid.

<b>Beräknade ekvivalenta ljudnivåer (dBA) kvällstid och nattetid i mottagarpunkterna</b>						
<b>Mätpunkt</b>	<b>MP1</b>	<b>MP2</b>	<b>MP3</b>	<b>MP4</b>	<b>MP5</b>	<b>MP6</b>
Oxhamn, befintlig verksamhet	48	38	38	37	37	35
LNG-terminal, normal drift	41	33	41	52	51	43
<b>Totalt</b>	<b>49</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>53</b>	<b>51</b>	<b>44</b>

I nedanstående tabell redovisas beräknat buller från LNG-terminalen efter ljuddämpande åtgärder vid normal drift och drift med fackla.

LNG-terminal, normal drift avskärmning av pumpar	35	28	38	48	40	36
LNG-terminal, drift med fackla, avskärmning av pumpar	39	33	41	51	49	42
LNG-terminal, normal drift inbyggda pumpar	35	27	32	37	38	36
LNG-terminal, drift med fackla, inbyggda pumpar	39	32	39	48	49	42

Bullret från LNG-terminalen vid normala driftförhållanden bedöms vara konstant utan större variationer. Detta innebär att riktvärdet för momentan ljudnivå nattetid, dvs. 55 dBA, beräknas innehållas.

Som framgår av beräkningsresultaten överskrids målsättningsvärdet på 40 dBA med som mest 11 dBA i MP5 vid närmaste bostäder vid normal drift. Vid övriga mätpunkter belägna vid bostäder beräknas ljudnivån till mellan 33 och 43 dBA. Detta är under förutsättning av att inga bullerbegränsande åtgärder vidtas. Inget ljudkrav föreligger i MP4, som inte befinner sig i anslutning till någon bostad. Bullret från LNG-terminalen är dominerande vid närmaste bostäder i Gamla Oxelösund (MP5). I samband med fackling, vilket kan ske i en sällsynt onormal driftsituation, beräknas ljudnivåerna öka med ca 2 dBA vid bostäder jämfört med normal drift.

De beräknade ljudnivåerna är relativt osäkra beroende på att det inte finns ljuddata för anläggningen utan referensvärden antagits från liknande anläggningar. Vidare förutsätts alla bullerkällor vara oskärmade åt alla håll. Möjlighet finns att skärma av bakom byggnader eller cisterner eller bygga in vissa bullerkällor och på så sätt minska ljudnivåerna. De bullerkällor som beräkningsmässigt ger högst ljudbidrag (45-46 dBA vid närmaste bostad) är pumpar, BOG-kompressor och fackla.

Pumpar och BOG-kompressor behöver dämpas med minst 10 dBA för att den ekvivalenta ljudnivån i mottagarpunkterna ska kunna begränsas till 40 dBA vid normala driftförhållanden, exkl. fackling, vilket innebär att riktvärdena angivna i Naturvårdsverkets vägledning skulle kunna innehållas under hela dygnet.

För att undersöka vilka ljuddämpningskrav som skulle krävas på dessa bullerkällor för att klara målsättningskravet 40 dBA har kompletterande bullerberäkningar genomförts. Med ljuddämpningskravet på minst 10 dBA kan ljudnivån begränsas till 40 dBA nattetid.

Två olika åtgärder har utretts, avskärmning och inbyggnad. Med en avskärmning beräknas LNG-terminalens bidrag till buller kvälls- och nattetid i mätpunkterna vid bostäder till 28-40 dBA. Om en inbyggnad av pumparna är möjlig ur drift- och underhållssynpunkt erhålls en förbättrad bullerdämpning jämfört med en avskärmning. Buller från fartygen och är dock svårt att dämpa med en inbyggnad. Med en inbyggnad av pumparna beräknas LNG-terminalens bullerbidrag kvälls- och nattetid i mätpunkterna vid bostäder till 27-38 dBA.

Även om åtgärder vidtas för att dämpa bullret från pumparna bedöms i bullerutredningen att det är svårt att undvika att bullret från LNG-terminalens verksamhet inte ger förhöjda ljudnivåer i mottagarpunkterna jämfört med dagens läge.

När det gäller bullret från facklingen, som är en del av säkerhetssystemet, kan följande åtgärder undersökas:

- Minimera facklingstiden.



- Undersöka möjligheterna att minska bullret vid källan i enlighet med BAT-instruktioner, dvs. utnyttja bästa tillgängliga teknik.

Enligt bullerutredningen finns det ingen standardlösning för bullerdämpning av fackla. Ambitionen är dock att minimera tiden för fackling och undersöka möjligheterna att minska bullret vid källan i enlighet med BAT-instruktioner, dvs. utnyttja bästa tillgängliga teknik. Olika åtgärder kan bli aktuella beroende på typ av fackla.

Utifrån antagna ljudeffektnivåer av LNG-terminalens bullerkällor och beräknad dämpning från avskärmning och inbyggnad föreligger följande dämpbehov av facklan för att kunna nå riktvärdet 40 dBA vid bostäder:

- 16 dB då föreslagen avskärmning används.
- 10 dB då pumparna byggs in.

#### **Kompletterande bullerfråga**

Den 28 augusti 2020 ställde miljöprövningsdelegationen ett antal kompletterande frågor till bolaget angående buller. Frågorna och bolagets svar redovisas nedan..

- Hur har bolaget, med hänsyn till osäkerheterna i bullerberäkningarna, säkerställt att det föreslagna bullervillkoret nattetid kan efterlevas?
- Har bolaget ytterligare information om de bostadshus som är markerade i bilaga B11 och som ligger närmare verksamheten än punkterna MP5 respektive MP6, som motiverar att dessa inte tas med i bedömningen?
- I utredningen och miljökonsekvensbeskrivningen nämns även andra bullerdämpande åtgärder, men miljöprövningsdelegationen tolkar skrivningarna som att det inte är säkert att några av dessa är faktiskt möjliga att genomföra. Är dessa åtgärder möjliga att genomföra i praktiken?

Bolaget har i huvudsak svarat följande.

Beräkningen av omgivningsbuller i bullerutredningen utgår ifrån att samtliga ljudkällor är oskärmade åt alla håll, vilket innebär att LNG-terminalens layout, planerade avskärmningar med mera inte har beaktats. Beräknade bullernivåer representerar därmed ett troligt *max*-scenario.

Sedan bullerutredningen genomfördes har planeringen av anläggningen fortskridit. Det står klart att flera av de bullrande anläggningsdelarna förväntas generera väsentligt lägre bullernivåer än vad som antagits vid bullerutredningen. Härutöver kommer vissa mer bullrande anläggningsdelar att helt eller delvis byggas in vid nuvarande layout.

Skulle de noggrannare bullerberäkningar som kommer att genomföras under detaljprojektering och uppstartsfasen visa att det föreligger behov av ytterligare

åtgärder, bedöms det praktiskt möjligt att vidta nödvändiga tillkommande åtgärder i form av extra avskärmningar eller liknande.

Något hinder mot att lägga fast ett villkor i enlighet med det av OxGas föreslagna villkoret föreligger inte.

Kartan över mottagningspunkterna i figur 4 i bilaga B2-2 visar mottagarpunkternas ungefärliga placering. Placeringen av mottagarpunkterna 5 och 6 har bestämts utifrån uppgifter om närmast liggande bostadshus i Gamla Oxelösund och på Furön. På Furön har uppgiften bekräftats av kommunen.

Såvitt gäller bostadshusen i Gamla Oxelösund bedöms ett antal hus nära mottagarpunkt 5 ligga på likvärdigt avstånd från LNG-terminalen. Det kan för tydlighets skull upplysas att huset längst norrut inom markeringen är en dykarklubb som på grund av ett förbiseende markerats som bostadshus i Bilaga 11. Vad gäller Furön är mottagarpunkten 6 placerad vid det permanentbostadshus som ligger närmast anläggningen. Huset på öns västra udde är ett fritidshus.

#### **Trafik**

Intransport och lossning av LNG vid terminalen kommer i huvudsak att ske från fartyg. Vid den planerade terminalen beräknas antal utlastningar till järnväg bli cirka 3 800 st. per år, vilket ger ca 760 tågset per år. Slutligt antal tågtransporter från LNG-terminalen förväntas dock i realiteten vara nära sammanlänkat med det antal tåg som går mellan SSAB Oxelösund och SSAB i Borlänge. Förutsättningar finns och avsikten är att ansluta vagnar med LNG till befintliga tågset och att antalet tillkommande tågtransporter med anledning av LNG-terminalens verksamhet därmed kommer kunna begränsas. Ett tågset för transporter mellan SSABs anläggningar kan bestå av upp till 50 vagnar.

Det totala antalet lastbilsrörelser till och från terminalen beräknas bli cirka 1 700 per år. I det antalet ryms både utlastningar av LNG och lossningar av LBG.

#### **Föroreningar i mark och grundvatten**

Den sökta verksamheten omfattar åtgärder såsom schaktning och andra nödvändiga anläggningsåtgärder i samband med byggnation av tank och tillhörande anläggningsdelar. Det berörda området kommer inte, inom en överskådlig framtid, att användas för annat än industriverksamhet. Kommande åtgärder relaterade till befintliga markföroreningar syftar därmed till att säkerställa att hantering av massor och andra anläggningsåtgärder inte bidrar till spridning av befintliga markföroreningar, att projektet uppnår en så effektiv resursanvändning som möjligt samt att massor med ett högt föroreningsinnehåll omhändertas på lämpligt sätt.

Lageryta D har exploaterats successivt redan under 1950-60-talet då ytan markbereddes för lagerhantering. Fram till dess var ytan skogsbeklädd. Ytan har hårdgjorts under 1960-talet med merolit, som är en asfaltliknande produkt från Merox. Dock är ytan idag till större del asfalterad. Ytan har använts som öppet lager för en stor variation av framförallt järnmalm, kol och koks men även andra bulkmaterial relaterade till stålproduktion. Ett mindre antal släckövningar hölls i den norra delen av området under perioden 1990-1995.

Provtagning har visat att det förekommer förhöjda halter av bl.a. metaller och PAH:er i marken inom terminalområdet. Halterna är i några punkter över nivåerna för känslig markanvändning och i någon punkt över nivåerna även för mindre känslig markanvändning. Inför anläggningsarbeten kommer därför vidare provtagning att ske, anläggningsarbeten kommer att planeras utifrån förutsättningarna på platsen och schaktmassor kommer att provtas och hanteras på ett adekvat sätt utifrån massornas föroreningsinnehåll. I ett grundvattenprov har PFAS detekterats. Om källan till PFAS är de brandövningar som genomförts på området bedömer bolaget att förekomsten är begränsad, då dessa övningar endast genomfördes vid ett fåtal tillfällen.

Grundvattentillgången på platsen är begränsad. Endast en lämplig plats för installation av grundvattenrör har kunnat identifieras. Vid övriga punkter har jordlagret varit tunt och inget grundvatten har påträffats. Risk för spridning av föroreningar via grundvattnet har bedömts som liten. Risk för förorenings-spridning kommer även att beaktas vid hantering av länshållningsvatten.

Det ligger i sakens natur att det inte är möjligt att med hög säkerhet fastställa förekomst av förorenande ämnen i områden där schaktning eller andra anläggningsåtgärder ska utföras i ett tidigt skede i projektet. Det är därmed också naturligt att detaljfrågor relaterade till förekomst av förorenande ämnen får hanteras löpande under projektets gång och i samråd med tillsynsmyndigheten. Genom de utförda inledande provtagningarna, kunskap om tidigare verksamheter i området och grundvattenförhållandena har OxGas tillräcklig kunskap om förväntad förekomst av förorenande ämnen för att kunna planera kommande åtgärder, inklusive vidare provtagning inom ramen för detaljprojekteringen, för att säkerställa att anläggningsarbeten och hantering av schaktmassor sker på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Massor kan komma att återanvändas inom området. Massor med halter som understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) bedöms kunna återanvändas utan risk för negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön inom aktuella områden. Att i samband med etablering av en ny verksamhet inom ett befintligt industriområde, genomgående och inom ramen för tillståndsprövningen uppställa strängare krav för återanvändning av massor än vad som följer av MKM kan inte anses miljömässigt motiverat och inte heller förenligt med hushållningsprincipen. Sådana massor där riktvärdena överstiger MKM kommer att omhändertas externt.

Bolaget har utifrån befintligt underlag uppskattat saneringsbehov och kostnad för sanering. Utifrån det konservativa antagandet att alla schaktmassor som saneras bort måste omhändertas externt beräknar bolaget kostnaden för omhändertagandet till ca 18 miljoner kr, vilket motsvarar 2 % av den totala projektkostnaden. Kostnaden är sannolikt överskattad. OxGas bedömer inte att det föreligger någon risk för att föroreningssituationen i området ska leda till sådana merkostnader för projektet att den ansökta verksamheten omöjliggörs.

## Olycksrisker

### *Anläggningsskede*

Etableringen av LNG-terminalen sker inom Oxhamns verksamhetsområde med flera externa verksamhetsutövare och en bergrumsanläggning som är en Seveso-verksamhet enligt den högre kravnivån. Dessa verksamheter ska kunna pågå parallellt under anläggningsskedet och anläggningsarbetet får därmed inte orsaka några störningar eller olyckor på omkringliggande verksamheter.

Anläggningsskedets påverkan på omkringliggande verksamheter består framförallt i byggtransporter till och från byggplatsen då det finns risk för kollision med existerande utrustning och rörledningar.

### *Driftskede*

Naturgas är en brandfarlig gas och vid stora utsläpp under driftskedet kan det ge upphov till flera olika utsläppscenarion som kan leda till allvarlig kemikalieolycka vilket även framgår av tillståndsansökans preliminära säkerhetsrapport. De anläggningar på terminalen som har potential att ge upphov till allvarlig kemikalieolycka är följande:

- Lossning av LNG från fartyg vid kaj
- Lagringscistern (atmosfärisk tank)
- Lossning av LBG från lastbil samt kryogen ledning till terminalen
- Förångning av LNG och distribution via gasledning till SSAB Oxelösund
- Utlastning av LNG till järnväg, lastbil och fartyg för vidare transport
- Bunkring av LNG till fartyg vid kaj

Riskanalyser i form av en kvalitativ riskanalys (HAZID –Hazard Identification) och en kvantitativ riskanalys (QRA) har utförts. Det har även genomförts en Nautisk riskanalys.

De händelser som under driftskedet kan ge upphov till allvarlig kemikalieolycka innebär att ett stort utsläpp av LNG antänds antingen som jetbrand, pölbrand, gasmolnsbrand eller gasmolnsexplosion. Hur stort område som påverkas beror på storleken av utsläppet och var det antänds.

Hur stort område som påverkas vid ett utsläpp till atmosfären och konsekvenserna därav är också starkt beroende av hur snabbt gasen späds ut. Spädningsfrekvensen vid den aktuella tidpunkten är i sin tur till stor del beroende av vindhastigheten. Låg vindhastighet 1,5 m/s och klart väder är att betrakta som ett värsta väderscenario med avseende på utsträckningen av ett brännbart gasmoln. Vindriktningen avgör vilket område som berörs. Vid en gasmolnsbrand eller gasmolnsexplosion kan gasmolnet driva iväg innan det antänds och påverka ett större område.

**Utsläpp av LNG:** Vid ett eventuellt utsläpp av LNG kyls den omgivande luften samtidigt som den flytande naturgasen förgasas och bildar ett vitaktigt gasmoln som

sprids i rådande vindriktning. Vid mindre utsläpp förångas den flytande naturgasen momentant utan att nå marken i vätskeform. Vid mer omfattande utsläpp sker både momentan förångning samtidigt som en LNG-pöl bildas på marken varpå förångning sker från pölen.

**Gasmolnsbrand:** LNG-gasmoln som sprids och når en antändningskälla kan antändas och brinner då tillbaka till utsläppskällan. Beräkningsmässigt antas vanligtvis att samtliga personer som befinner sig inom gasmolnsbranden omkommer.

**Gasmolnsexplosion:** Om ett gasmoln sprids och antänds inom ett helt eller delvis inneslutet och tätt utrymme kan utfallet bli en gasmolnsexplosion. Det täta utrymmet kan bidra till en acceleration av flamfronten som är tillräcklig för att skapa signifikanta övertryck (gasmolnsexplosion). Storleken av övertryck avtar exponentiellt med avståndet från explosionens centrum. I samband med en tryckvåg kan personer, byggnader och/eller utrustning utsättas för skada. Baserat på tidigare erfarenhet och studier är det konstaterat att metan brinner relativt långsamt. Vid en kombination av långsam förbränning av metan och ett utsläpp utomhus där gasen inte anses vara innesluten, anses normalt en gasmolnsexplosion inte vara ett troligt scenario.

**Pölbildning:** Vid större utsläpp av LNG kan, som nämnt tidigare, en LNG-pöl bildas. Om naturgasångor når en antändningskälla i närheten av LNG-pölen eller om en gasmolnsbrand brinner tillbaka till LNG-pölen kan en pölbrand uppstå. Flamman från pölbranden kan avge värmestrålning med lokal påverkan av olika allvarlighetsgrad beroende på storleken och varaktigheten av värmestrålningen.

**Strålbrand (jet fire):** Vid händelse av extern skada av utrustning som innehåller LNG kan orsaken till ett utsläpp och antändningskällan vara densamma. Ett exempel kan vara att ett fordon kör på en LNG-ledning och orsakar både ett hål i ledningen och samtidigt antänder den utströmmande gasen. Den troligaste konsekvensen vid ett sådant scenario är en så kallad strålbrand (jet fire). Strålbranden kan liksom pölbranden avge signifikant värmestrålning med lokal påverkan på personer, byggnader och/eller utrustning av olika allvarlighetsgrad beroende på storleken och varaktigheten av värmestrålningen.

**Rapid phase transition (RPT):** Om utsläpp av LNG sker på vatten kan en så kallad Rapid phase transition (RPT) ske. RPT är en snabb fysisk fasövergång av LNG till metangas. Det kan i vissa fall utvecklas tillräckliga energier för att skapa en tryckvåg som följd av att partier av LNG avdunstar momentant då kall LNG når det relativt varma vattnet och snabb uppvärmning sker. Det bedöms som osannolikt att konsekvenserna av en RPT skulle kunna skada ett fartygs struktur. Inga specifika konsekvensmodeller är framtagna för RPT, då fenomenet inte anses förvärta konsekvenserna vid ett omfattande utsläpp.

**BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion):** Om ett tryckkärl med flytande komprimerad gas så som en LNG-lagringstank utsätts för extern värmestrålning från exempelvis en pölbrand eller strålbrand intill eller under

lagringstanken kan en så kallad Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion (BLEVE) ske.

**Andra icke brännbara LNG effekter:** LNG anses varken vara cancerogent eller toxiskt. Vid utsläpp av större mängder kan gasen däremot tränga undan den syrehaltiga atmosfären och vid tillräckligt lång exponering leda till kvävning för personer i den direkta närheten och särskilt i instängda utrymmen. Risken för antändning och brand vid gasläckage är betydligt större än risken för kvävning vid gasläckage. Detta då det krävs en högre koncentration av gas för kvävning än vad det krävs för antändning. Brandrisken är den dimensionerande faktorn. De kryogena (kylande) effekterna vid utsläpp av LNG kan skada personer genom köldskador samt försvaga utrustning och strukturer. Då den planerade LNG-terminalen byggs enligt gällande standarder och beprövad teknik antas det att relevanta skydd kommer finnas mot kryogena effekter. Konsekvenser och risker till följd av LNG:s kryogena egenskaper har behandlats i HAZID-analysen men har inte inkluderats i genomförd QRA.

#### *Vidtagna och planerade skyddsåtgärder*

Under driftskedet finns både fysiska och organisatoriska skyddsåtgärder. Exempel på några av de vanligt förekommande skyddsåtgärderna är:

- Påkörningsskydd
- Dubbel inneslutning
- Materialval för inre och yttre tank (tillräcklig hållfasthet för att förhindra materialutmattning)
- Begränsa extrema tryckvariationer inne i tanken så mycket som möjligt (förhindrar materialutmattning).

Den planerade LNG-anläggningen utformas enligt aktuella normer, standarder (SS-EN 1473) och praxis för att minimera risken för läckage av LNG. En vanlig skyddsåtgärd är att avleda ett läckage till säker plats och vidta åtgärder som minimerar risken för att brand uppstår i närheten av en LNG-tank. Den inbyggda säkerheten kommer att vara ett primärt skydd mot brand i anläggningen samtidigt som fokus i händelse av brand kommer vara på kylning av utrustning för att minimera spridning av brand och eskalering såsom en BLEVE. I genomförd QRA konstateras att de storskaliga effekterna av BLEVE är begränsade till terminalområdet och avtar exponentiellt med ökat avstånd. I tillägg har genomförd HAZID konstaterat att BLEVE är ett osannolikt scenario.

Exempel på de säkerhetssystem och säkerhetsåtgärder som i dagsläget planeras för terminalen är listade i tabell nedan. System och åtgärder är i tabellen indelade i kategorier för vilka som byggs in i systemet under design-fas för att minska risken för driftstörning och olyckor, passiva system som hindrar att en olycka förvärras på grund av dominoeffekter och aktiva system.

*Planerade säkerhetssystem och säkerhetsåtgärder*

<b>Kategori</b>	<b>Åtgärd</b>
<b>Design</b>	ATEX klassificering- antalet tändkällor i anläggningen minimeras
<b>Design</b>	Minimerad läckagerisk i ledningar- minimera flänsar, helsvetsade ledningar
<b>Design</b>	Ventilation som förhindrar att gas kommer in i byggnader
<b>Design</b>	Övervakning av nivå, temperatur och tryck för att indikera driftstörningar
<b>Design</b>	Innestängda volymer förses med säkerhetsventiler som leder förångad gas tillbaka till lagertanken
<b>Design</b>	Sektionering, ESD (emergency shut down) stänger delar av anläggningen för att minimera läckagemängd
<b>Design/passivt</b>	Placering av utrustning- tändkällor separeras från troliga läckagepunkter
<b>Passivt</b>	Avstånd mellan anläggningsdelar baserat på krav i EN1473
<b>Passivt</b>	Sluttande ytor, rännor och uppsamlingsdamm
<b>Passivt</b>	Brandisolering av anläggningsdelar som riskerar att utsättas för höga brandlaster
<b>Aktivt system</b>	Brand- och gasdetektering detekterar läckage och aktiverar ESD
<b>Aktivt system</b>	Brandvattenring, alla områden skall kunna nås från två håll. Brandvattenringen är sektionerad för att den även skall kunna användas om det sker ett brott på ledning och vid underhåll
<b>Aktivt system</b>	Sprinkling för kylning i händelse av brand
<b>Aktivt system</b>	Brandsläckare, brandslangar
<b>Aktivt system</b>	Skum som minskar förångningen från läckage

*Konsekvenser av olyckor*

Av de olycksscenario som bolaget har identifierat är det som ger störst påverkansområde övertryck från en BLEVE, som genereras från en trycksatt lastbilstank. Det beräknade påverkade området är 195 m och omfattar delar av lagerytor inom hamnens verksamhetsområde och terminalområdet samt en del av Sandvikens småbåtshamn. Personal som befinner sig inom påverkansområdet skulle, beroende på avstånd från olyckan, kunna skadas eller omkomma. Personer som befinner sig inom påverkansområdet utanför LNG-anläggningen skulle sannolikt undkomma skada alternativt kunna få lättare sekundära skador.

Bolaget har även låtit genomföra en kvantitativ riskanalys (QRA) och jämfört resultaten från den analysen med riskakceptanskriterier för individ- och

samhällsrisk, som bolaget har tagit fram baserat på förslag från Intresseföreningen för processäkerhet.

De beräknade individriskerna för tredje person/allmänheten ligger under det tolerabla värdet enligt bolagets acceptanskriterier. Detsamma gäller även för merparten av hamnens verksamhetsområde. De områden utanför LNG-terminalens verksamhetsområde som visar en risk över riskacceptanskriteriet är en del av Svenska Foder AB:s område samt området där Sjöfartsverket har sin verksamhet idag. Sjöfartsverket planerar att flytta sin verksamhet och området kommer då att i huvudsak användas för LNG-terminalens verksamhet. Då Sjöfartsverket planerar att flytta bedöms persontätheten i området bli lägre, vilket bidrar till en lägre samhällsrisk men påverkar inte individrisken. Åtgärder bedöms kunna vidtas för att ytterligare minska risken inom aktuell del av Svenska Foder AB:s område.

De områden som berörs av högre risknivåer är framförallt belägna i anslutning till LNG-terminalens verksamhet. Då personal anställda inom Oxhamns koncernen (Oxelösunds Hamn AB och OxGas AB) utgör 1:a person kommer en särskild riskbedömning göras utifrån de bedömningsgrunder som tillämpas inom processindustrin.

Området norr om verksamheten, Lageryta C samt Lagertältet, visar en högre individrisk. Inom dessa områden bedrivs verksamhet inom Oxhamns koncern. Det bedöms att samhällsrisken kommer att kunna reduceras till en lägre nivå för Lageryta C och Lagertältet genom ytterligare beslutade åtgärder som inte beaktats i senaste QRA:n. Dessa åtgärder ska inkluderas vid framtida riskbedömningar. Anledningen till att dessa förändringar inte är inkluderade i den befintliga QRA:n är att de beslutats efter QRA:n och till följd av resultatet av själva QRA:n. Arbetet med att nå tolerabla risknivåer är en iterativ process som pågår tills en tolerabel nivå uppnåtts även ifråga om verksamhetsinterna risker.

Den beräknade samhällsrisken för den planerade LNG-terminalen hamnar under gränsen för tolerabel samhällsrisk (röd linje i figuren) enligt IPS. Samhällsrisken är dock inom det så kallade ALARP-området där det bör värderas huruvida ytterligare åtgärder för riskreduktion behövs.

Den utförda riskanalysen indikerar att extern utrustning inte skulle påverkas signifikant av övertryck eller kortvariga bränder (t. ex. gasmolnsbrand och eldklot) som orsakas av scenarion på LNG-terminalen. Däremot skulle extern utrustning kunna utsättas för katastrofal skada som följd av exponering mot strålningsnivån 35 kW/m<sup>2</sup> från eventuell strålbrand och/eller pölbrand vid längre varaktighet (>30 minuter).

Beräknad platsspecifik kumulativ risk för sådan exponering på oljeledningen, som finns utanför den planerade LNG-terminalen, ökar utrustningens befintliga (inneboende) felfrekvens för katastrofalt fel med mer än 10 %. Således överskrider det satta kriteriet för möjlig katastrofal eskalering för oljeledningen.



### **Miljö kvalitetsnormer**

För den sökta verksamheten har miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet och kvaliteten för vattenmiljön bedömts vara relevanta.

Inga miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms påverkas negativt av verksamheten med hänsyn till att det under normal drift inte sker några utsläpp till vatten från LNG-terminalområdet och dagvatten genomgår rening via sandfilter i magasin/betongkassun. Vatten från övriga delar av planområdet renas i befintliga sedimentationsdammar eller genom sandfång i brunnar med utlopp till recipient.

De ökade transporter som LNG-terminalen medför bedöms inte bidra till överskridanden av miljö kvalitetsnormerna, då de urbana bakgrundshalterna lokalt är låga.

### **Yttranden**

#### **Länsstyrelsen i Södermanlands län**

Länsstyrelsen har inget att erinra mot att tillstånd ges till sökt verksamhet under förutsättning att erforderliga villkor föreskrivs.

Bolaget har i ansökan angett att LBG kan vara aktuellt att hantera i den ansökta verksamheten. Länsstyrelsen skulle vilja ha klarlagt om bolaget avser att verksamhetens även ska omfattning LBG. Länsstyrelsen anser att tillståndet bör innehålla möjligheten att hantera LBG. Länsstyrelsen föreslår därför att bolagets yrkande ändras enligt följande.

Verksamheten omfattar hantering av upp till 500 000 ton LNG/LBG per år.

- a. Lagring av LNG/LBG intill en mängd om 15 000 ton vid varje enskilt tillfälle
- b. Maximalt genomflöde av LNG/LBG på 500 000 ton per år
- c. Mottagning av fartyg, lossning av LNG/LBG från fartyg vid kaj och lossning av LBG från lastbil samt distribution via kryogen ledning till bl.a. SSAB Oxelösund
- d. Lastning av LNG/LBG till järnväg, lastbil och fartyg för vidare transport
- e. Bunkring av LNG/LBG till fartyg vid kaj

Länsstyrelsen går nedan igenom de villkorsförslag som bolaget angivit i ansökan samt anger sitt ställningstagande till dessa samt förslag på ändringar av dessa samt förslag på andra villkor, delegationer, prövotidsutredningar och provisoriska villkor.

#### **Villkorsförslag**

Länsstyrelsens föreslår följande formulering för villkor 1:

1. Verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar samt andra störningar från verksamheten i form av buller och övrig påverkan på omgivningen, ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angett i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att bolagsnamn inte bör finnas med i villkor samt att det allmänna villkoret bör innefatta förebyggande och begränsande åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar samt andra störningar från verksamheten i form av buller och övrig påverkan på omgivningen.

Länsstyrelsen föreslår följande nya villkor:

- Tillståndshavaren ska anmäla till tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att ett villkor om att tillståndshavaren ska anmäla till tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk behövs för att tillsynen ska kunna bedrivas.

### ***Åtgärder under etableringen***

Kommentar: Länsstyrelsen anser att följande villkor behöver föreskrivas för hur anläggandet ska ske.

- Buller från anläggningsarbeten ska vid bostäder begränsas enligt Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att villkor bör föreskrivas även för buller under anläggningsskedet.

- Innan åtgärder vidtas som byggnation och uppförande av anläggningsdelar och som innebär att föroreningar täcks eller riskerar att påverkas på annat sätt ska verksamhetsutövaren till tillsynsmyndigheten komma in med förslag på undersökning av föroreningsförekomst samt förslag på avhjälpandeåtgärder för aktuellt område. För saneringen ska Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning gälla som mätbara åtgärds mål.

Kommentar: Av underlagen till tillståndsansökan framgår att markmiljötekniska undersökningar har genomförts och att förhöjda halter av PAH-er, nickel och barium har påträffats i några av provpunkterna. De högsta föroreningshalterna utgörs av PAH-er som i en punkt har överskridit gränsvärde för farligt avfall. Av underlagen framgår vidare att påträffade föroreningar i halter överstigande gränsvärde för mindre känslig markanvändning ska avgränsas och schaktsaneras i samband med anläggandet av LNG-terminalen.

### ***Anläggningens utformning och drift***

Länsstyrelsen föreslår två nya villkor och följande formulering av villkor 2-6 i bolagets yrkande.

2. LNG-tankar och cisterner som är i drift ska ha automatiskt nivåmätningssystem som visar aktuell volym och som larmar vid höga och hög-höga nivåer. Tankar och cisterner ska också vara försedda med ett separat skydd mot fyllning över maxnivå, som larmar och avbryter påfyllning vid risk för överfyllnad. *Larmen ska för berörd personal ha tydlig larmfunktion genom akustiska och optiska*

*signaler. När anläggningar är obemannade ska larmsignalen överföras till jourhavande personal.*

Kommentar: Länsstyrelsen anser att villkoret även ska ange att nivåmätningssystemet och överflylnadslarmet ska inrymma larmsignaler kopplade till jourhavande personal.

Nytt villkor:

- Nödavstängningsventiler ska stängas automatiskt vid gasutsläpp. Samråd ska ske med räddningstjänsten avseende rutiner för larmning av gasutsläpp.
3. Det ska finnas utrustning med larmfunktion för att detektera läckage installerade vid de anläggningsdelar där risk för läckage av LNG/LBG eller gas föreligger. Detektionen ska vara kopplad till ett nödavstängningssystem. *Larmen ska för berörd personal ha tydlig larmfunktion genom akustiska och optiska signaler. När anläggningar är obemannade ska larmsignalen överföras till jourhavande personal.*

Kommentar: Om LBG ska hanteras i anläggningen anser Länsstyrelsen att villkor även ska gälla för LBG. Länsstyrelsen anser även att villkor om att nödstängningsventiler stängs automatiskt vid gasutsläpp samt att rutiner för larm ska finnas. Villkor avseende nödavstängningsventiler och nödavstängningssystem ska inrymma larmsignaler kopplade till jourhavande personal och räddningstjänst.

4. Anläggningar som kan ge upphov till läckage av kemikalier ska, om påkörningsrisk föreligger, vara försedda med skydd mot påkörning. Anläggningen ska vara skyddad mot naturliga och mekaniska påfrestningar.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att det även ska förskrivas att de även ska vara skyddade mot naturliga och mekaniska påfrestningar.

5. Ytor där risk finns för läckage eller spill av LNG/LBG utformas med avrinning till uppsamlingsbassäng. Uppsamlingsystemet ska rymma minst 110 procent av innehållet i utrustning varifrån dränering kan ske till uppsamlingsystemet. *Systemet ska hållas fritt från vatten. Om det finns särskilda skäl får tillsynsmyndigheten meddela ytterligare föreskrifter om utformningen av systemet för hantering av läckage och spill av LNG/LBG inklusive skyddsåtgärder.*

Kommentar: Länsstyrelsen anser att systemets tekniska lösningar inte ska vara låsta via miljövillkor utan beskriva vad det ska klara, exempelvis hållas fritt från vatten. Tillsynsmyndigheten bör även kunna meddela ytterligare föreskrifter om utformning och skyddsåtgärder.

6. Dagvatten från ytor inom verksamhetsområdet där oljeutsläpp eller annan förorening kan förekomma ska ledas genom reningsanläggning innan avledning av dagvattnet. Reningsanläggningen ska minst motsvara oljeavskiljare klass 1, utformad enligt svensk standard SS-EN 858-1 och dimensionerad enligt SS-EN 858-2 och vara utrustad med; koalescensfilter, ventil som automatisk stänger

avskiljaren vid uppnådd lagringsvolym, optiskt och akustiskt larm som varnar vid automatisk avstängning av oljeavskiljaren samt provtagningsenhet kopplad i direkt anslutning efter rening. Utsläpp av dagvatten från rening får inte överstiga 5 mg/l, mätt som oljeindex. Reningsanläggningen ska minst klara av att rena ett 2-års regn.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att dagvattnet för hela området där oljeutsläpp eller annan förorening kan förekomma ska ledas till reningsanläggning vilket även är körvägar och andra ytor där maskiner och kemikalier kan förekomma, samt att det i villkoret ska framgå vilket typ av regn som dagvattenanläggningen ska klara av att rena. Länsstyrelsen anser fortfarande att bolagets förslag om att reningsanläggningen endast ska klara ett 1 års regn är för litet, anläggningen behöver kunna klara ett betydligt större regn med godtagbar reningsgrad.

Nytt villkor:

- Det ska finnas tillgång till släck- och kylvatten innan anläggningen tas i drift.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att det ska finnas villkor om att det ska finnas tillgång till släck- och kylvatten.

#### ***Hantering av övriga kemiska produkter***

Kommentar: ingen erinran mot det föreslagna villkor 7.

Länsstyrelsen föreslår även ett villkor för att verksamhet där det är risk för spill och läckage ska ske på tät yta så att spridning till mark och vatten förhindras. Eventuellt spill ska omgående samlas upp och tas om hand.

#### ***Hantering av avfall***

Kommentar: Länsstyrelsen anser att ett villkor för hur avfall och farligt avfall ska hanteras bör föreskrivas.

#### ***Utsläpp till luft***

Kommentar: Länsstyrelsen har inget att erinra mot det föreslagna villkor 8. Däremot anser Länsstyrelsen att villkor om att BOG från fartyg som lossar LNG ska tas om hand behöver föreskrivas alternativt att utredningsvillkor föreskrivs.

#### ***Kontrollprogram***

Länsstyrelsen förslår följande formulering för villkor 10:

10. Ett aktuellt kontrollprogram ska finnas för verksamheten och följas.

Programmet ska bland annat ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder. Programmet ska bland annat belysa formerna för rapportering om fackling, rapportering och omhändertagande av spill och läckage samt förebyggande och begränsande åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar samt andra störningar från verksamheten i form av buller och övrig påverkan på omgivningen. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan anläggningen tas i drift och vid drift senast sex veckor innan nya anläggningsdelar tas i drift.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att villkoret är för ospecifikt samt att kontrollprogrammet bör inkomma till tillsynsmyndigheten tidigare än sex veckor innan anläggningen tas i drift samt att ett uppdaterat kontrollprogram ska skickas in till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan nya anläggningsdelar tas i drift. Programmet bör bland annat belysa formerna för rapportering om fackling, rapportering och omhändertagande av spill och läckage samt förebyggande och begränsande åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar samt andra störningar från verksamheten i form av buller och övrig påverkan på omgivningen.

### ***Säkerhetsrapport/Riskhantering***

Kommentar: Länsstyrelsen föredrar att villkor 11 formuleras så att den reviderade säkerhetsrapporten ska ges in till tillsynsmyndigheten sex månader innan anläggningen tas i drift.

Länsstyrelsens förslag till formulering för villkor 12-13:

- 12 Bolaget ska till tillsynsmyndigheten redovisa resultatet av de detaljerade risk- och säkerhetsutredningar som ska vidtas i samband med detaljprojekteringen av verksamheten och eventuella ytterligare åtgärder som kan vidtas för att ytterligare reducera risker med den ansökta verksamheten. Riskanalyser, riskvärderingar och åtgärdsplaner ska finnas och vara aktuella samt vara tillgängliga för tillsynsmyndigheten. Resultatet av de detaljerade risk- och säkerhetsutredningarna redovisas i en åtgärdsplan som ska omfatta de åtgärder som bolaget avser att vidta och en tidsplan. Åtgärdsplanen redovisas till tillsynsmyndigheten senast sex veckor före det att åtgärden planeras att vidtas. Miljöprövningsdelegationen överläter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att besluta om ytterligare villkor eller åtgärder som kan föranledas av denna redovisning för att reducera risker relaterade till LNG/LBG-hantering.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att åtgärdsplan och tid för redovisning/anmälan bör finnas med i villkoret.

- 13 En beredskapsplan ska utarbetas i samråd med tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten. Beredskapsplanen med dokumenterade rutiner för hantering och omhändertagande av släck- och kylvatten och omhändertagande av produkt vid läckage ska ges in till tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten 3 månader innan anläggningen tas i drift. Beredskapsplanen ska vara aktuell och ska omfatta de åtgärder som vidtagits för att samla upp och förhindra spridning av förorenat kyl- och släckvatten samt ha dokumenterade rutiner för omhändertagande av produkt vid läckage. En genomgång av planens aktualitet ska ske vart tredje år samt vid förändringar som kan påverka behovet av beredskap.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att rutiner behöver vara dokumenterade samt att planen ska beskriva omhändertagande av släck- och kylvatten och av produkt vid läckage. Planen behöver även omfatta de åtgärder som vidtagits för att samla upp

och förhindra spridning av förorenat kyl- och släckvatten och av produkt vid läckage.

Länsstyrelsen föreslår följande nya villkor:

- Plan för utrymning av närliggande områden ska finnas upprättad innan verksamheten tas i drift. Planen ska vara aktuell och finnas tillgänglig för tillsynsmyndigheten.
- Skyddsåtgärder mot påverkan på angränsande verksamheter till följd av läckage eller brand ska vara genomförda före driftstart och vara framtagna i samråd med räddningstjänsten.

Kommentar: Länsstyrelsen anser att innan verksamheten tas i drift ska det finnas en plan för hur utrymning av närliggande områden ska ske i händelse av olycka. Länsstyrelsen anser även att det är viktigt att de skyddsåtgärder som ska göras för att motverka påverkan på angränsande områden genomförs innan driftstart.

#### ***Avveckling och efterbehandling***

Länsstyrelsens föreslår följande formulering av villkor 14.

14 Om verksamheten eller delar av verksamheten avvecklas ska tillsynsmyndigheten underrättas om avvecklingen senast sex månader innan avvecklingen påbörjas. Anmälan ska omfatta de planerade åtgärder som ska vidtas för att förhindra olägenheter för människors hälsa och miljö från anläggningen sedan verksamheten avvecklats. Anmälan ska innehålla den utredning som krävs för att fastställa om efterbehandling av terminalområdet behövs.

Kommentar: Villkoret bör även innefatta åtgärder som ska vidtas för att förhindra olägenheter för människors hälsa och miljö samt ansvar för efterbehandling.

#### ***Prövotidsutredning och utredningsvillkor***

Länsstyrelsens föreslår följande utredningsvillkor och prövotidsvillkor.

##### Villkor U1

- Bolaget ska under prövotiden utreda vilka utsläpp till luft av LNG/LBG som kan nå från den planerade verksamheten efter det att anläggningen tagits i drift. Utredningen ska omfatta både fackling, boil-off gas och diffusa utsläpp som läckage och spill samt omfatta kostnader och tidplan för eventuella åtgärder. Utredning med förslag till slutliga villkor samt förslag till kontroll- och begränsningsåtgärder ska redovisas till miljöprövningsdelegationen senast tre år från det att efter anläggningen tagits i drift.

##### Villkor P1

- Bolaget ska årligen rapportera de mängder av LNG/LBG som facklas, vilka utsläpp till luft som sker av LNG/LBG inklusive utsläppskälla samt de förebyggande och begränsande åtgärder som vidtagits för att minska utsläpp av LNG/LBG till omgivningen.

### **Sörmlandskustens räddningstjänst**

Sörmlandskustens räddningstjänst har kontinuerlig kontakt med projektledare och konsulter gällande utformning, insatsmöjligheter och framtagande av riskanalyser med fokus på farlig verksamhet. Räddningstjänsten har därför inget att erinra i rubricerat ärende.

### **Transportstyrelsen**

Transportstyrelsen kan informera att LNG omfattas vid transport som last av det internationella regelverket IGC-koden (The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). IGC-koden är införlivad genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2006:36) om transport till sjöss av kondenserade gaser i bulk (IGC-koden).

Vid bunkring av LNG har Transportstyrelsen tagit fram nationella riktlinjer som riktar sig till samtliga som är involverade i bunkring av flytande metan (LNG).

Observera att bunkringsoperatörer som ska bunkra fartyg, ska i enlighet med riktlinjerna alltid begära yttrande från Transportstyrelsen i god tid innan de planerade bunkringsoperationerna påbörjas.

I den nautiska riskanalys som sökanden låtit utföra framgår att det nya tonnaget i form av LNG-fartyg inte bedöms innebära några större förändringar avseende den nautiska risknivån i området. De aktuella fartygen kommer enligt uppgift inte att tillhöra de större av de fartyg som idag trafikerar hamnen. Transportstyrelsen anser att sökanden bör ansvara för att de säkerhetshöjande åtgärderna som framgår av den nautiska riskanalysen, bland annat bogserbåtskrav, vindrestriktioner och säkerhetszon omhändertas. Detta bör ske i nära samverkan med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Vid utformning av farleder och hamnar bör Transportstyrelsens riktlinjer för farledsutformning (TSS 2019-2204) beaktas.

Om ändringen av verksamheten innebär betydande förändringar av fartygens behov av att lämna avfall, så skall hamnens avfallshanteringsplan uppdateras (SJÖFS 2001:12). I övrigt har Transportstyrelsen inga fler synpunkter på remissen.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)**

En mindre justering av verksamhetens lokalisering inom lageryta D har gjorts, vilken i riskanalyserna anses ge en avsevärd förbättring ur riskhänseende. MSB skulle önska ett klarläggande av vad som har lett till denna förbättring. Om det är naturgasledningens sträckning som är avgörande anser MSB att även de ledningar som utgår från lagringstanken och avses försörja SSAB och eventuella övriga kunder bör inkluderas i den totala riskbilden. MSB anser inte att lokaliseringstuderingen klarlagt att Lageryta D är den bästa ur säkerhetssynpunkt jämfört med Lageryta B (och möjligen Lageryta A). Ett mer ingående resonemang om närhet till boende och annan extern verksamhet kontra förlängning av ledning och andra eventuella öknings av risken vid alternativ lokalisering mer centralt på hamnområdet skulle vara önskvärd.

I kompletteringsyttrandet i det ursprungliga ärendet (551-1301-18, yttrande 2018-03-23) efterlyser MSB en uppskattning av antalet skadade vid identifierade olycksscenarier. Myndigheten är medveten om att använd metod för QRA inte normalt anger detta. I detta hänseende är alltså använd metod enligt MSB:s uppfattning otillräcklig för att beskriva riskerna med verksamheten. MSB vill också klargöra att det i svensk lagstiftning inte finns några fastställda regler för vad som ska anses vara "tolerabel risk" i enskilda fall, detta oaktat vad som sägs av sökanden om "vedertagen metod" etc.

MSB hänvisar till kompletteringsyttrandet gällande sin syn på säkerhetsrapporten och dess innehåll. Även den interna planen bör inkluderas i detta resonemang. MSB vill i sammanhanget också påpeka att det är rimligt att en verksamhet av den dignitet som nu beskrivs håller eller bekostar beredskap enligt 2 kap. 4 § LSO och att myndigheten ibland driver att sådana ska föreskrivas i miljöbalksprocessen. I detta fall anser MSB emellertid att beredskapsfrågan kan hanteras i ett senare skede som beskrivs i handlingarna.

MSB anser att brandskum om möjligt ska vara fritt från PFAS (av underlaget att döma tycks så vara fallet). Oavsett skummets sammansättning ska det samlas upp och omhändertas i händelse av användning.

### **Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har meddelat att verket yttrar sig endast ur sjösäkerhetssynpunkt i ärendet och inte har något att erinra mot anläggandet av en LNG-terminal. Därutöver har Sjöfartsverket lämnat följande synpunkter (i tillägg till tidigare yttranden i samband med ett samråd från sökanden och ändring av detaljplan).

I den nautiska riskanalysen (bilaga C2) som genomförts framgår att bogserbåt bör kopplas innan Betenhålet. För att verifiera riskanalysen bör simuleringar genomföras med gastankfartyg i syfte att fastställa behov av bogserbåt samt vind- och siktrestriktioner för gastankfartyg. Lotsarna i Oxelösund bör genomföra utbildning i manövrering av gastankfartyg i simulator. Detta bör ske innan terminalen tas i drift och gastankfartyg angör Oxelösund. I samband med simuleringar bör också eventuell förändring av utmärkningen, i leden in till Oxelösund samt i hamnområdet, analyseras. Simuleringar och analyser ska ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Hamnen bör, i samråd med Sjöfartsverkets lotsar, åtgärda avfendringen på kaj 10:s östra nock, i syfte att minska risken för fartyg som manövreras till eller från kaj 11 att stöta i kaj 10:s oskyddade östra nock.

Det bör också genomföras simulering av nödavgång med gastankfartyg från kajplats 11 både med styrbord och babord till kaj. Detta i syfte att fastställa vilken sida som bör vara vid kaj ur säkerhetssynpunkt. Oxgas/Oxelösunds hamn behöver även redogöra för hur en nödavgång går till med avseende på beredskap och rutiner.

Under samrådet framförde Sjöfartsverket att bullernivån under byggnation bör hållas så låg som möjligt då Sjöfartsverket har vilande personal i sina byggnader under dygnets alla timmar.



### **Försvarmakten**

Försvarmakten har inget att erinra i ärendet.

### **Bolagets bemötande av yttranden**

I sitt bemötande av inlämnade yttranden har bolaget i huvudsak angett följande.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

MSB har i sitt yttrande framfört synpunkter och frågor enligt punkterna nedan.

- 1. Ett klagande har efterfrågats rörande vilka justeringar i förhållande till den ursprungligen planerade anläggningen som lett till en avsevärd förbättring ur riskhänseende. Om det är naturgasledningens sträckning som varit avgörande så bör även naturgasledningen till SSAB och förbrukare inom området tas med i riskanalysen.*

I takt med att planeringen av verksamheten och anläggningen fortskridit har ett flertal anpassningar gjorts som sammantaget bidragit till en väsentlig minskning av anläggningens påverkansområde ur riskhänseende. De främsta förändringarna är valet av lagringsteknik (inga trycksatta lagringstankar), en minskad ledningsdimension och ett minskat pumpflöde i LNG ledningen vid lossning av LNG, justering av tankens placering inom lageryta D samt en justerad dragning av LNG-ledningen från kaj 11 till terminalen. Naturgasledningen är beaktad i den kvantitativa riskanalysen. Ett läckage av naturgas (gasfas) ger mindre risk för påverkan på omgivningen jämfört med läckage från anläggningsdelar med LNG (flytande naturgas). Riskbidraget från naturgasledningen till den totala riskbilden är därmed väldigt litet och begränsat till ett smalt område längs med ledningen och främst till terminalområdet. Riskbidraget från naturgasledningen bedöms därmed vara obetydligt eller obefintligt för angränsande verksamheter och allmänheten.

- 2. Det har inte genom lokaliseringsutredningen klarlagts att lageryta D ur säkerhetssynpunkt är bättre än lageryta B och möjligen A.*

Vid lokaliseringsutredningen har beaktats att LNG-ledningen bedöms bidra till mer än 80 % av risken. Såväl lageryta A som B innebär en väsentligt längre LNG-ledning än lageryta D. En längre LNG-ledning medför en större sannolikhet för att en skada skulle kunna uppstå på ledningen. Även om konsekvensen av en skada på rörledningen bedöms vara likvärdig för lokaliseringsalternativen lageryta A, B och D, är den sammanvägda risken hänförlig till LNG-ledningen därför större för lageryta A och B jämfört med lageryta D. Såvitt gäller risknivån för tredje person bedöms den oavsett lokalisering vara acceptabel utifrån de i projektet uppsatta riskkriterierna, vilket har visats genom QRA:n. Risknivån för personal vid omkringliggande verksamheter bedöms dock bli högre vid en lokalisering på lageryta A eller B jämfört med D. Lageryta A och B används idag för hamnens verksamhet och det pågår fler aktiviteter i området än i direkt anslutning till lageryta D. Vid både lageryta A och B finns ca 15 meter höga byggnader för transportband på vardera sida om ytorna. De nämnda bandtransportörerna är

verksamhetskritiska eftersom de används för intransport av gods till SSAB och det skulle inte vara möjligt att flytta på dessa för att reducera riskerna vid en eventuell LNG-anläggning på de aktuella ytorna. Byggnaderna och andra aktiviteter i området bidrar till att lageryta A och B är ”trängre” och till att LNG-terminalen sannolikt skulle behöva anläggas på en mindre yta jämfört med på lageryta D. Det här kan stå i konflikt med de krav på inbördes avstånd som föreskrivs enligt tillämplig standard EN 1473. Fler aktiviteter i terminalens absoluta närområde och ett trängre terminalområde innebär i sig också en ökad risk för olyckor vid anläggningen. Ytterligare en fördel med lageryta D jämfört med en lokalisering på lageryta A eller B är att det är möjligt att etablera en separat väg för lastbilstransporter till och från terminalen. Vid en etablering inom lageryta A och B skulle det inte vara möjligt att separera trafiken till terminalen från tung trucktrafik och annan trafik till hamnen. Lageryta A eller B utgör därför en sämre lösning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Sammantaget har den valda lokaliseringen bedömts utgöra den mest lämpliga platsen för verksamheten, även ur riskhänseende.

- 3. Antal skadade vid identifierade olycksscenarier bör redovisas. Eftersom QRA:n inte normalt anger detta är QRA:n enligt myndighetens uppfattning inte tillräcklig för att beskriva riskerna med verksamheten.*

I Bilaga C4 till säkerhetsrapporten som gavs in den 18 mars 2020, redovisas påverkansområden vid allvarlig kemikalieolycka, tillsammans med uppskattat antal skadade vid respektive scenario som redovisas i säkerhetsrapporten. Uppskattningen bygger på kvalitativa bedömningar och utgår från beräknade konsekvensområden och bedömt antal personer som kan vistas inom aktuella områden. Den efterfrågade informationen har alltså redovisats.

- 4. Det finns i svensk lagstiftning inte några fastställda regler för vad som ska anses vara tolerabel risk, detta får avgöras från fall till fall.*

Det är riktigt att det i svensk lagstiftning saknas fastställda regler för riskvärdering. Riskacceptanskriterierna som tillämpas av OxGas är projektspecifika och kriteriet för tolerabel risk motsvarar de kriterier som presenteras i Värdering av risk (1997) från dåvarande Svenska Räddningsverket (numera Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap, MSB). Kriterierna bedöms utgöra en rimlig utgångspunkt för riskbedömning för den ansökta verksamheten.

- 5. MSB hänvisar till yttrande i ursprungligt ärende gällande säkerhetsrapportens innehåll och att även den interna planen för räddningsinsats bör inkluderas i resonemanget. MSB anger vidare att det är rimligt att verksamheten håller och bekostar beredskap enligt 2 kap, 4 § LSO. Myndigheten anser dock att beredskapsfrågor kan hanteras i ett senare skede.*

OxGas genomför för närvarande en separat riskutredning med avseende på 2 kap. 4 § LSO. Riskutredningen genomförs i samarbete med den lokala räddningstjänsten och ska kunna ligga till grund för en bedömning av vilken beredskap för effektiva räddningsinsatser som ska upprätthållas vid anläggningen för att komplettera den kommunala insatsberedskapen.

6. *MSB har angett att brandskum om möjligt ska vara fritt från PFAS samt att brandskum, oberoende av sammansättning, vid användning ska uppsamlas och omhändertas.*

OxGas delar myndighetens uppfattning att det är angeläget att brandskummet är fritt från PFAS. Beslut om brandskum kommer att fattas i samråd med räddningstjänsten vid detaljprojekteringen. Såvitt gäller uppsamling och omhändertagande av använt brandskum är avsikten att detta så långt som möjligt ska samlas upp. De fysiska förutsättningarna att säkerställa uppsamling av eventuellt brandskum som använts på kaj 11 är dock begränsade. OxGas åtar sig därför att planera verksamheten så att brandskum, så långt det är praktiskt möjligt, samlas upp och omhändertas.

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen har föreslagit ett flertal justeringar av OxGas villkorsförslag och ett antal nya villkor. OxGas uppfattning är att de villkor som tas in i tillståndet ska vara väl avvägda och syfta till att säkerställa att erforderliga skyddsåtgärder vidtas och att verksamheten kommer att bedrivas på ett miljömässigt godtagbart sätt. Villkoren bör inte vara onödigt detaljerade eftersom de då kan bli svårtillämpade och i värsta fall inaktuella. Eftersom det är straffbart att bryta mot tillståndsvillkoren är det också viktigt att det är tydligt vad som åsyftas med varje villkor och vad som krävs av verksamhetsutövaren för att villkoret ska anses uppfyllt. När miljöprövningsdelegationen tar ställning till de slutliga villkoren bör också beaktas att tillståndet förenas med ett allmänt villkor, att OxGas är bundet av detta och därmed av vad bolaget har beskrivit och åtagit sig under prövningens gång. Det finns inget egenvärde i att ta in många särskilda villkor i ett tillstånd, tvärt om riskerar tillståndet att bli mer svårtillämpat, det ökar risken för att det ska uppstå behov av villkorsändringar och det kan innebära att tillsynen blir mer omständlig.

Länsstyrelsens frågor och villkorsförslag bemöts nedan.

Det är riktigt att ansökan även omfattar hantering av LBG. Det har i ansökan angetts att begreppet LNG omfattar såväl LNG som LBG. Någon komplettering av yrkandena är därför inte nödvändig.

OxGas uppfattar att Länsstyrelsen inte avsett att det allmänna villkoret ska ha någon annan omfattning eller tillämpning än det av sökanden föreslagna. OxGas har därmed ingen erinran mot den av Länsstyrelsen föreslagna formuleringen av villkor 1.

OxGas motsätter sig det av Länsstyrelsen föreslagna villkoret om buller från anläggningsarbeten. Som skäl anges att bolaget har åtagit sig att följa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser och att de allmänna råden innehåller riktvärden, medan det är otydligt om vilken rättslig verkan de riktvärdena skulle få med det föreslagna villkoret. Bolaget anser att det inte är lämpligt att tillämpa riktvärdena som begränsningsvärden.

Bolaget har inget att erinra mot Länsstyrelsens förslag till villkor om sanering av förorenad mark.

Bolaget anger att det är olämpligt att i villkoret om alarm på LNG-cisternen reglera hur överfyllnadslarm ska vidarebefordras när anläggningar är obemannade, eftersom anläggningen alltid kommer att vara bemannad i samband med överföring av LNG. Bolaget anser inte att detta behöver läggas fast i villkor att larmet ska ha både optiska och akustiska signaler, men föreslår, för det fall att miljöprövningsdelegationen anser att det är motiverat, understruket tillägg nedan. Villkor 2 bör även justeras för att reflektera att det inte längre är aktuellt med flera tankar utan enbart en LNG-tank och föreslås därmed formuleras enligt följande:

”LNG-tanken ska ha ett automatiskt nivåmätningssystem som visar aktuell volym och som larmar vid höga och hög-höga nivåer. Larmen ska för berörd personal ha tydlig larmfunktion genom akustiska och optiska signaler. Tanken ska också vara försedd med ett separat skydd mot fyllning över maxnivå, som larmar och avbryter påfyllning vid risk för överfyllnad.”

Av motsvarande skäl anser bolaget att det föreslagna tillägget till villkor 3 är onödigt.

Bolaget motsätter sig ett villkor om automatisk stängning av nödavstängningsventiler och anger som skäl bland annat att gasläckage kan uppstå i olika omfattning och på många olika ställen i anläggningen och att ett mindre gasutsläpp inte under alla omständigheter innebär att samtliga nödavstängningsanordningar ska aktiveras. Det föreslagna villkoret är därmed inte lämpligt.

Såvitt gäller rutiner för larmning av räddningstjänsten har bolaget en kontinuerlig dialog med räddningstjänsten och något särskilt villkor är inte motiverat i det avseendet.

Bolaget motsätter sig den föreslagna utformningen av villkor 4, eftersom det inte är tydligt vilka skyddsåtgärder, utöver påkörningsskydd, som den av Länsstyrelsen föreslagna skrivningen tar sikte på. Det föreslagna villkoret riskerar därmed att bli otydligt och svårtillämpat.

En central del av uppsamlingsystemet för LNG är vattenlåset, som fungerar som en ventil som säkerställer att ett eventuellt läckage av LNG innehålls i uppsamlingsbassängen där LNG:n kan förångas. Vattenlåsets funktion förutsätter att det står vatten i vattenlåset. Ett villkor som innebär att systemet måste hållas helt fritt från vatten är alltså inte förenligt med systemets avsedda funktion. Den föreslagna justeringen av villkor 5 är därmed varken lämplig eller nödvändig.

Bolaget anser att det saknas skäl att genom delegation ge tillsynsmyndigheten möjlighet att besluta om ytterligare villkor såvitt gäller uppsamlingsystemets utformning. Som skäl anges att systemet är en viktig del av anläggningen och att dess avsedda utformning och funktion har beskrivits inom ramen för ansökan och prövas inom ramen för ansökan. Bassängernas detaljutformning kommer sedan att

bestämmas med beaktande av de platsspecifika förhållandena och utifrån krav enligt tillämplig standard. Det finns därmed litet utrymme för anpassningar av det planerade systemet och det är inte tydligt vilken typ av tillkommande villkor som skulle kunna bli aktuella att besluta om inom ramen för en sådan delegation som Länsstyrelsen föreslagit.

Det av OxGas föreslagna villkor 6 tar sikte på rening av dagvatten från ytor där det finns risk för oljespill, dvs. lastnings- och lossningsplatsen för lastbilar. För övriga ytor är det inte miljömässigt motiverat att ställa krav på att vatten från dessa ytor ska passera en oljeavskiljare. Den av Länsstyrelsen föreslagna specifikationen avseende oljeavskiljarens funktion motsvarar den prestanda som avses användas på relevanta platser inom anläggningen. Den föreslagna specifikationen är därmed godtagbar, även om tillägget framstår som väl specifikt för ett villkor. Sammanfattningsvis har OxGas ingen erinran mot att tillståndet förenas med ett villkor enligt följande.

”Dagvatten från lossning- och lastningsstationen för lastbilar ska ledas genom reningsanläggning innan avledning av dagvattnet. Reningsanläggningen ska minst motsvara oljeavskiljare klass 1, utformad enligt svensk standard SS-EN 858-1 och dimensionerad enligt SS-EN 858-2 och vara utrustad med; koalescensfilter, ventil som automatisk stänger avskiljaren vid uppnådd lagringsvolym, optiskt och akustiskt larm som varnar vid automatisk avstängning av oljeavskiljaren samt provtagningsenhet kopplad i direkt anslutning efter rening. Utsläpp av dagvatten från rening får inte överstiga 5 mg/l, mätt som oljeindex. Reningsanläggningen ska minst klara av att rena ett 2-års regn.”

Att det finns släck- och kylvatten tillgängligt är en förutsättning för att anläggningen ska kunna tas i drift. OxGas anser inte att det är nödvändigt att ta in detta som ett uttryckligt villkor i tillståndet.

Den ansökta verksamheten medför mycket begränsad *hantering* av flytande kemikalier. Det är framförallt glykol och THT som kommer att användas i verksamheten och dessa kemikalier kommer att hanteras i slutna behållare. Härutöver kommer en viss mängd flytande bränsle att förvaras i en tank inom terminalområdet. Det föreslagna villkoret om att verksamhet där det är risk för spill och läckage ska ske på tät yta har därför mycket begränsad relevans för den aktuella verksamheten.

När anläggningen är i drift förväntas den ge upphov till i princip obefintliga mängder farligt avfall. OxGas kommer att säkerställa att avfallet omhändertas på ett ändamålsenligt sätt och i enlighet med gällande riktlinjer om hantering av farligt avfall respektive avfall. Något behov av ett villkor som reglerar detta föreligger därför inte. För det fall att miljöprövningsdelegationen ändå anser att det är motiverat att tillståndet förenas med ett villkor om hantering av avfall föreslås ett villkor enligt följande.

”Förvaring av farligt avfall ska ske på tät yta som är beständig mot det som lagras och så att det skyddas mot nederbörd. Behållare ska vara märkta och ändamålsenliga och ska skyddas mot påkörning.”

Bolaget delar Länsstyrelsens uppfattning att boil-off gas (BOG) från fartyg som lossar LNG ska ”tas om hand” i så mån att bolaget avser att uppställa krav på att lossande fartyg återtar sådan gas i samband med lossning. Om inte sådan boil-off gas återtas föreligger ökad risk för fackling, vilket inte är förenligt med villkorsförslag nr. 8 som innebär att fackling endast får ske vid onormala driftförhållanden. Något särskilt villkor om omhändertagande av BOG är alltså inte motiverat eftersom krav på hantering redan följer av befintligt villkorsförslag.

Bolaget har ingen erinran mot att det i villkor läggs fast att kontrollprogrammet ska ges in senast 3 månader innan anläggningen tas i drift, istället för sex veckor innan anläggningen tas i drift, som bolaget föreslagit. Något tillägg om tillkommande anläggningsdelar framstår dock inte som tillämpligt på den aktuella verksamheten och bör inte tas in i villkoret. Även om flertalet av de aspekter som Länsstyrelsen uttryckligen tar upp i sitt villkorsförslag kommer att följas upp inom ramen för kontrollprogrammet anser OxGas att det är mindre lämpligt att innehållet i kontrollprogrammet läggs fast i tillståndsvillkoret. OxGas motsätter sig att villkor 10 utformas på det sätt som Länsstyrelsen föreslagit.

Merparten av de utredningar och åtgärder som åsyftades med villkor 12 har nu redan utförts och resultatet av dessa har redovisats i tillståndsprövningen. Centrala riskbegränsande åtgärder har beskrivits i tillståndsprövningen och bolaget är därmed förpliktad att genomföra dessa. Bolaget avser inte att upprätta någon kompletterande åtgärdslista över riskbegränsande åtgärder utan sådana åtgärder som identifieras inom ramen för detaljprojekteringen kommer att genomföras i samband med att anläggningen uppförs. Det finns inte längre behov av att villkoret föreskrivs och därmed är inte heller det av länsstyrelsen föreslagna tillägget relevant.

OxGas har ingen erinran mot att beredskapsplanen ska ges in 3 månader innan anläggningen tas i drift och inte heller mot förtydliganden att beredskapsplanen ska innehålla *dokumenterade* rutiner för hantering och *omhändertagande* av släck- och kylvatten. Planens innehåll är också reglerat genom Seveso-lagstiftningen och i MSB:s riktlinjer. Det är därmed inte motiverat att i detalj reglera beredskapsplanens innehåll i tillståndsvillkoret. Sammantaget föreslår därför OxGas att villkor 13 formuleras enligt följande.

”En beredskapsplan ska utarbetas i samråd med tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten. Beredskapsplanen med dokumenterade rutiner för hantering och omhändertagande av släck- och kylvatten samt rutiner vid ett större läckage av LNG ska ges in till tillsynsmyndigheten och räddningstjänsten senast 3 månader innan anläggningen tas i drift. En genomgång av planens aktualitet ska ske vart tredje år samt vid förändringar som kan påverka behovet av beredskap.”

Ansvar för upprättande av plan för utrymning av närliggande områden åvilar kommunen och det är därför inte lämpligt att ta in detta som ett villkor i tillståndet.

Det är inte tydligt vad som avses med det föreslagna villkoret om skyddsåtgärder mot påverkan på angränsande verksamheter och villkoret framstår heller inte som motiverat. OxGas motsätter sig därför att tillståndet förenas med ett sådant villkor.

OxGas har ingen erinran mot det av Länsstyrelsen föreslagna tillägget till villkor 14.

OxGas har ingen erinran mot att frågan om villkor för utsläpp av LNG till luft skjuts upp och godtar det föreslagna utredningsuppdraget. Såvitt gäller den provisoriska föreskriften anser bolaget att det behöver förtydligas att rapportering ska ske till tillsynsmyndigheten och att rapporteringen bör avse bedömda utsläpp av LNG.

#### **Sjöfartsverket**

Sjöfartsverket har i sitt yttrande framfört ett flertal önskemål med bäring på hamnverksamheten och åtgärder inför att anläggningen tas i drift. Dessa åtgärder kommer att vidtas.

#### **Trafikverket**

OxGas har noterat Trafikverkets upplysningar och tillämpliga regelverk och riktlinjer kommer att beaktas.

Det bekräftas att OxGas ansvarar för att erforderliga säkerhetsåtgärder vidtas vid mottagande av LNG-fartyg inom ramen för hamnverksamheten.

## **Miljöprövningsdelegationens bedömning**

#### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att bolaget har genomfört samråd och upprättat en miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i 6 kap. miljöbalken och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Miljöprövningsdelegationen finner att inlämnad miljökonsekvensbeskrivning efter gjorda kompletteringar uppfyller kraven och kan godkännas enligt 6 kap. 9 § miljöbalken.

#### **Tillåtlighet**

##### *Tillståndets omfattning*

Tillståndet lämnas i den omfattning som bolaget har ansökt om. Tillståndet omfattar hantering av både flytande naturgas (LNG) och flytande biogas (LBG). Uppgraderad biogas har väsentligen samma egenskaper som naturgas. Det finns därför inga hälso- eller miljömässiga hinder för att tillståndet även ska kunna omfatta flytande biogas.

### *Val av plats*

För en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde ska enligt 2 kap. 6 § första stycket miljöbalken väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Ett tillstånd får enligt tredje stycket samma paragraf inte ges i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen. Små avvikelser får dock göras, om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas.

Det planerade verksamhetsområdet är enligt den gällande stadsplanen område för upplagsändamål. Oxelösunds kommun antog den 12 juni 2019 en ny detaljplan som innebär att området får användas för industri, lagerverksamhet och hamnverksamhet. Beslutet överklagades till Mark- och miljödomstolen, som i dom den 7 april 2020 avslog överklagandet. Även den domen har överklagats. Den nya detaljplanen har därmed ännu inte vunnit laga kraft.

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att den sökta verksamheten står i strid med gällande plan. Mark- och miljödomstolen har dock i dom den 15 november 2018 (M 2801-18) beslutat att det i detta fall finns förutsättningar att villkora ett eventuellt tillstånd till den ansökta verksamheten på så sätt att tillståndet blir gällande först när en detaljplan som medger de åtgärder som omfattas av ansökan har antagits och vunnit laga kraft och att bolagets ansökan om tillstånd därmed inte ska avslås redan på den grunden att den sökta verksamheten strider mot gällande detaljplan.

Miljöprövningsdelegation bedömer vidare att bolaget har visat att lokaliseringen är lämplig och i övrigt förenlig med bestämmelserna i 2 kap. 6 § miljöbalken.

### *Hushållningsbestämmelser*

Bolaget har vid teknikval beaktat möjligheten att hushålla med energi. Förbrukningen av råvaror i övrigt förväntas vara begränsad. När det gäller hushållning med råvaror och energi, har bolaget visat att verksamheten kommer att bedrivas enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

### *Miljökvalitetsnormer*

Enligt 5 kap. 3 § miljöbalken ska myndigheter och kommuner ansvara för att miljökvalitetsnormer följs. Regeringen har i luftkvalitetsförordningen (2010:477) fastställt sådana miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon. Regeringen har också utfärdat en förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Vidare har Vattenmyndigheten för Östersjöns vattendistrikt, med stöd av förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön, beslutat om miljökvalitetsnormer för ytvatten- och grundvattenförekomster.

Miljöprövningsdelegationen finner att verksamheten, med de begränsningar och försiktighetsmått som bolaget har åtagit sig och som i övrigt föreskrivs i detta beslut, inte kommer att medföra att någon miljökvalitetsnorm enligt ovan nämnda förordningar överskrids eller kommer att överskridas.



*Bedömning av tillåtligheten i övrigt*

Den påverkan på hälsa och miljö som har identifierats för den planerade verksamheten utgörs i huvudsak av olycksrisker kopplade till den storskaliga hanteringen av LNG, emissioner till luft från transporter samt buller och ljusstörningar för närboende.

En väsentlig del av verksamhetens potentiella miljöpåverkan är risken för allvarliga kemikalieolyckor. Med de villkor som föreskrivs i detta beslut och de övriga åtgärder som bolaget har åtagit sig i ärendet bedömer miljöprövningsdelegationen att riskerna kopplade till den storskaliga kemikaliehanteringen inte utgör ett hinder för tillåtligheten. Miljöprövningsdelegationen bedömer att bolaget i tillräcklig omfattning har redogjort för konsekvenserna av allvarliga kemikalieolyckor och har visat att konsekvenserna utanför verksamhetsområdet kan förväntas vara begränsade.

Bolaget har beräknat att verksamheten med ljuddämpande åtgärder implementerade kommer att ge ett bidrag till den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder nattetid på ca 40 dBA, vilket också är den nivå som i Naturvårdsverkets vägledning om industri- och verksamhetsbuller föreslås som utgångspunkt för olägenhetsbedömning. Vidare anger bolaget att beräkningarna är osäkra, på grund av att de baseras på ljuddata från en annan anläggning. Miljöprövningsdelegationen gör när det gäller buller följande bedömning.

Avgörande för bedömningen av vad som ska anses som en bullerolägenhet är den totala ljudnivån från alla verksamheter i närområdet. Det framgår bland annat av Naturvårdsverkets vägledning om industri- och verksamhetsbuller och Mark- och miljööverdomstolens domar i mål M 1064-15 och M 1067-15. Om den totala bullernivån medför en olägenhet behöver sedan en bedömning göras av i hur stor omfattning den sökta verksamheten bidrar till detta. Miljöprövningsdelegationen bedömer att åtminstone Oxelösunds hamn och SSAB ger betydande bidrag till buller i närområdet till den nu sökta verksamheten.

Enligt bilaga B11 finns det bostadshus i Gamla Oxelösund och på Furön som ligger närmare den planerade anläggningen än de provpunkter som har använts i bullerutredningen och som därmed riskerar att utsättas för högre bullernivåer än vad som framgår av utredningen.

Miljöprövningsdelegationen konstaterar att den sammanlagda ljudnivån nattetid vid bostäder från den sökta verksamheten tillsammans med befintliga verksamheter kan förväntas överstiga 40 dBA och att den sökta verksamhetens bidrag till bullret åtminstone i delar av Gamla Oxelösund och Furön inte är försumbart, även med det bullervillkor som bolaget har föreslagit. Bolagets bidrag till ljudnivåerna i delar av gamla Oxelösund förväntas vara i nivå med befintliga verksamheters bidrag. Vid bostäder på den västra delen av Furön kan bolagets verksamhet förväntas dominera bullret, medan bidraget troligen är litet vid de bostäder som ligger nordväst och väster om verksamhetsområdet (motsvarande punkterna MP3 och MP1). Miljöprövningsdelegationen bedömer dock att bullerstörningar från verksamheten inte förväntas ge en sådan påverkan av väsentlig betydelse för hälsa eller miljö som

avses i 2 kap 9 § miljöbalken. Bullerstörningar utgör därför inte ett hinder mot att tillåta verksamheten.

Vidare bedömer miljöprövningsdelegationen att den planerade verksamhetens utsläpp till luft och vatten eller buller- och ljusstörningar från bland annat fackling inte förväntas ge sådan negativ påverkan på hälsa eller miljön att det påverkar tillåtligheten, samt att verksamheten med de villkor som föreskrivs i detta beslut och de övriga åtgärder som bolaget har åtagit sig uppfyller kraven på bästa möjliga teknik i 2 kap. 3 § miljöbalken.

#### *Miljö kvalitetsmål*

Riksdagen har fastställt 16 nationella miljö kvalitetsmål.

Miljöprövningsdelegationen bedömer utifrån ingivna handlingar att verksamheten endast marginellt kommer att motverka möjligheten att uppnå de nationella miljö kvalitetsmålen.

#### **Villkor**

Såsom bolaget påpekar i bemötandet av inkomna yttranden, är det inte alltid nödvändigt att i särskilda villkor reglera sådant som bolaget har åtagit sig eller i övrigt beskrivit i ärendet. Miljöprövningsdelegationen har ändå i begränsad omfattning valt att i villkor reglera sådant som annars skulle ha täckts av det allmänna villkoret, när dessa åtgärder bedöms som särskilt viktiga.

#### *Förorenings skador*

Bolaget har åtagit sig att åtgärda förorenings skador med de generella riktvärdena för minde känslig markanvändning som saneringsmål. Vidare har bolaget visat att kostnaderna för dessa åtgärder inte är så stora att de riskerar att avsevärt försvåra den sökta verksamheten. Miljöprövningsdelegationen finner att det därmed är tillräckligt att i villkor reglera att åtgärder ska göras med det saneringsmål som bolaget har föreslagit. Vilka områden som ska åtgärdas och närmare detaljer om hur åtgärderna ska genomföras får avgöras i samband med detaljprojektering. Tillsynsmyndigheten ska ges delegation att besluta om avhjälpningsåtgärderna inom ramen för detta villkor. Att använda riktvärdet för mindre känslig markanvändning som saneringsmål kan i vissa fall medföra oproportionerliga krav. För att ge en bättre möjlighet att anpassa saneringen efter de specifika förhållandena på plats ges i villkoret möjlighet att göra mindre avsteg från det angivna saneringsmålet, efter godkännande från tillsynsmyndigheten.

#### *Uppsamlings system för LNG*

Miljöprövningsdelegationen bedömer att det system för uppsamling av spill eller läckage av LNG som beskrivs i ansökan är lämpligt utformat. Miljöprövningsdelegationen delar vidare bolagets uppfattning att den huvudsakliga utformningen och funktionen av uppsamlings systemet avgörs i denna prövning. Bolaget avser att avgöra bassängernas detaljutformning i ett senare skede. Detaljutformningen behöver inte regleras i detta beslut. Villkoret avseende uppsamlings systemet ska utformas i huvudsak såsom bolaget har yrkat.

Det är lämpligt att tillsynsmyndigheten ges möjlighet att besluta om ytterligare villkor eller åtgärder avseende detaljutformningen av uppsamlings systemet. För att

det ska vara tydligt att tillsynsmyndigheten har möjlighet att påverka detaljutformningen regleras det genom delegation. I delegationen ingår även villkor avseende tillsyn och skötsel av uppsamlingsystemet.

#### *Olycksrisker*

I huvudsak enligt bolagets yrkande regleras i villkor att en reviderad säkerhetsrapport ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader innan verksamheten tas i drift. En naturlig del av att revidera säkerhetsrapporten är att även riskanalyser revideras och att bolaget identifierar och tar ställning till åtgärder för att minska risken för eller följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Förutom de åtgärder bolaget i ansökan har åtagit sig att genomföra för att minska risken för eller följderna av allvarliga kemikalieolyckor, kan ytterligare åtgärder identifieras i samband med revideringen av säkerhetsrapporten och även i samband med de framtida revideringar av riskanalyser och säkerhetsrapporten, som bolaget är skyldiga att göra enligt Sevesolagstiftningen. Möjligheten att besluta om sådana åtgärder delegeras till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten kan vid behov kräva in de uppgifter som behövs för tillsynen. I vilken omfattning dokumentation av riskanalyser och identifierade åtgärder ska lämnas till tillsynsmyndigheten behöver därför inte regleras i detta beslut.

Det krav på en beredskapsplan som bolaget föreslår (villkor 13 i bolagets yrkande) överlappar i stora delar med kraven på den interna planen för räddningsinsatser (MSB:s föreskrifter (2015:8) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor). I bolagets förslag är det dock tydligare utskrivet att det ska finnas rutiner för hantering och omhändertagande av släck- och kylvatten. Miljöprövningsdelegationen bedömer att det inte är lämpligt att i detta beslut ställa krav på att bolaget ska ta fram en ytterligare beredskapsplan parallellt med den interna planen för räddningsinsatser. Däremot är det motiverat att särskilt specificera att det ska finnas dokumenterade rutiner för hantering och omhändertagande av släck- och kylvatten. Villkoret begränsas därför till den frågan.

Skyddsåtgärder mot påverkan på angränsande verksamheter regleras lämpligen i samverkan med räddningstjänsten vid framtagande av den interna planen för räddningsinsatser och kommunens plan för räddningsinsatser. Den tidigare beskrivna delegeringen ger tillsynsmyndigheten möjlighet att vid behov reglera även denna fråga.

Även bolagets samverkan med räddningstjänsten regleras i den interna planen för räddningsinsatser. Miljöprövningsdelegationen anser inte att något särskilt villkor i den delen är nödvändigt.

Bolaget har åtagit sig att utforma dagvattensystemet så att det även ska kunna användas för uppsamling av kyl- och släckvatten och att planera verksamheten så att brandskum, så långt det är praktiskt möjligt, samlas upp och omhändertas. Eventuella övriga åtgärder för hantering av kyl- och släckvatten, är lämpligt att delegera till tillsynsmyndigheten. Att brandskum samlas upp och tas omhand är viktigt för att minska miljöpåverkan av en brand. Bolaget behöver därför så långt möjligt vidta åtgärder för att underlätta uppsamlingen av brandskum. För att

säkerställa att det sker ges tillsynsmyndigheten möjlighet att besluta om sådana åtgärder.

#### *Energi*

Den förväntade energiförbrukningen i verksamheten är inte obetydlig och bolaget behöver kontinuerligt arbeta för att förbättra energihushållningen. Detta regleras i ett villkor om återkommande energikartläggningar och delegation till tillsynsmyndigheten att besluta om åtgärder med anledning av genomförda energikartläggningar. Bolaget har i stora delar tagit hänsyn till frågan om hushållning av energi vid utformningen av anläggningen.

Miljöprövningsdelegationen bedömer att återstående energihushållningsåtgärder som kan bli aktuella utgör sådana frågor av mindre betydelse som är möjliga och lämpliga att överlåta till tillsynsmyndigheten att reglera.

#### *Buller*

Miljöprövningsdelegationen bedömer att de begränsningsvärden som bolaget har föreslagit för buller vid normal drift är lämpliga, trots att verksamheten tillsammans med övriga miljöfarliga verksamheter i närområdet kan förväntas orsaka buller nattetid som överstiger de ljudnivåer som kan antas medföra olägenheter för närboende. I bedömningen har miljöprövningsdelegationen tagit hänsyn till att de områden som berörs redan är bullerpåverkade och att verksamhetens bidrag ger en begränsad ökning av bullerstörningarna, även om bidraget inte kan anses försumbart. Miljöprövningsdelegationen vill vidare förtydliga att villkor 13 gäller både bostäder för permanentboende och för fritidsboende.

Möjligheten att fackla dygnet runt är en nödvändig säkerhetsåtgärd. Det går därför inte att helt reglera när fackling får ske. Det är dock väsentligt att verksamheten planera på ett sätt som innebär att fackling i så stor utsträckning som möjligt inte behöver ske nattetid. Detta regleras i villkor. Då det med befintligt underlag inte går att avgöra om detta kan efterlevas i alla fall, ges tillsynsmyndigheten möjlighet att medge undantag från villkoret i den delen, även om sådana undantag bör medges restriktivt.

Omfattningen av störningen från facklan beror främst på hur facklan konstrueras och anläggningen utformas i övrigt. Bolaget hävdar att detta inte går att bedöma närmare innan detaljprojekteringsfasen. För att ändå ge möjlighet att reglera detta så att de allmänna hänsynsreglerna om bland annat bästa möjliga teknik uppfylls ges tillsynsmyndigheten möjlighet att meddela de ytterligare villkor som behövs för utformningen av facklan och övriga åtgärder för att minska omgivningspåverkan från facklingen.

#### *Utsläpp till luft*

Enligt bolagets beskrivning är det endast vid fackling som utsläpp av naturgas förväntas. Facklingen regleras i villkor 11. Eventuella andra utsläpp av naturgas är därmed att se som driftstörningar. Åtgärder med anledning av sådana driftstörningar kan beslutas av tillsynsmyndigheten. Miljöprövningsdelegationen ser därmed ingen anledning att skjuta upp frågan om utsläpp till luft från hanteringen av LNG på provotid.

### Delegationer

Bolaget har i flera frågor hänvisat att den slutliga utformningen av skyddsåtgärder kan avgöras först i detaljprojekteringsfasen. För att säkerställa att bolaget även i dessa delar uppfyller kraven på bland annat bästa möjliga teknik behöver tillsynsmyndigheten ges möjlighet att föreskriva om ytterligare villkor för ett antal områden. Med de övriga villkor som finns i detta beslut bedömer miljöprövningsdelegationen att de delegeringar som ges uppfyller kravet att de ska avse frågor av mindre betydelse.

### Verkställighetsförordnande

Med hänsyn till att det är fråga om en ny verksamhet med inte obetydlig påverkan på omgivningen och att olägenheter även kan uppstå under anläggningsskedet, är det inte lämpligt att tillåta att verksamheten påbörjas innan tillståndet har vunnit laga kraft. Ansökan om verkställighetsförordnande ska därför avslås.

### Sammanfattande bedömning

Miljöprövningsdelegationen anser sammanfattningsvis att, om föreskrivna villkor iakttas, verksamheten går att förena med de allmänna hänsynsreglerna och målen i miljöbalken samt med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med den för området gällande kommunala översiktsplanen. Tillstånd ska därför lämnas till verksamheten.

### Information

Beslutet får tas i anspråk när det har vunnit laga kraft.

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

### Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas hos Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, *se bilaga 1*. Skrivelsen ska ha kommit in till Länsstyrelsen senast den 22 oktober 2020.

Detta beslut har fattats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län. I beslutet har länsassessor Mikaela Öster, ordförande, och miljöskyddshandläggare Lars Andersson, miljöskakkunnig, deltagit. Ärendet har beretts av miljöskyddshandläggare Torbjörn Johansson.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

### Bilagor:

1. Hur man överklagar till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen.
2. Kungörelsedelgivning



LÄNSSTYRELSEN  
UPPSALA LÄN

Miljöprövningsdelegationen

## BESLUT

54 (55)

2020-09-17

Dnr: 551-8069-18

### Sändlista:

Oxelösunds kommun, miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, miljo@oxelosund.se

Sörmlandskustens räddningstjänst, raddningstjansten@nykoping.se

Länsstyrelsen i Södermanlands län, sodermanland@lansstyrelsen.se

Myndighetens för samhällsskydd och beredskap, regulator@msb.se

Transportstyrelsen, sjofart@transportstyrelsen.se

Sjöfartsverket, sjofartsverket@sjofartsverket.se

Naturvårdsverket, regulator@naturvardsverket.se

Havs- och Vattenmyndigheten, havochvatten@havochvatten.se

Försvarmakten, exp-hkv@mil.se

-----  
Akten

## *Bilaga 1*

### **HUR MAN ÖVERKLAGAR HOS MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN**

**Om Ni är missnöjd med Miljöprövningsdelegationens beslut kan ni överklaga detta hos mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt.**

Det gör Ni genom att i ett brev till mark- och miljödomstolen

- tala om vilket beslut Ni överklagar, t ex genom att ange ärendets nummer (diarienummer) och
- redogör för dels varför Ni menar att Miljöprövningsdelegationens beslut är felaktigt, dels hur Ni anser att beslutet ska ändras.

Ni undertecknar brevet, förtydligar namnteckningen och uppger Ert personnummer eller organisationsnummer, samt postadress och telefonnummer.

Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er ståndpunkt, så bör Ni skicka med det.

Ni kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet åt Er.

**Brevet ska lämnas/skickas till Länsstyrelsen i Uppsala län och inte till mark- och miljödomstolen.**

Länsstyrelsens adress och telefonnummer framgår av sidfoten på första sidan av beslutet.

Länsstyrelsen måste ha fått Ert brev **inom tre veckor** från dagen för delgivningen av beslutet, annars kan Ert överklagande inte tas upp.

Om den som överklagar är en part som företräder det allmänna, ska överklagandet dock ha kommit in inom tre veckor från den dag då beslutet meddelades.

Har Ni ytterligare frågor kan Ni kontakta Länsstyrelsen på e-post [uppsala@lansstyrelsen.se](mailto: uppsala@lansstyrelsen.se) eller telefonnummer 010-223 30 00. Ange beslutets diarienummer.