

Hamn & sjöfart

Tillsynsrapport 2013



En rapport från miljöförvaltningen

Anna Mróz

April 2014

INNEHÅLL

I	Beskrivning av branschen	5
1.1	Tillsynsobjekt inom branschen.....	5
1.1.1	Hamnar som inte ingår i tillsynsområdet för branschen Hamn & sjöfart.....	7
1.2	Branschens miljö- och hälsopåverkan.....	7
2	Tillsynsarbetet inom branschen	9
2.1	Stockholm Hamn AB:s hamnar.....	9
2.1.1	Värtahamnen – Frihamnen	9
2.1.2	Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen	11
2.1.3	Del av Nybrokajen.....	12
2.1.4	Södra Hammarbyhamnen	12
2.1.5	Norra Hammarbyhamnen	13
2.2	Exploateringskontorets tillfälliga hamn i Hjorthagen	14
2.3	Trafikverkets planerade tillfälliga hamn vid Sättra varv	14
3	Miljöarbetet inom branschen	15
3.1	Stockholm Hamn AB	15
3.2	Exploateringskontoret	16
3.3	Trafikverket	16

I BESKRIVNING AV BRANSCHEN

I.1 Tillsynsobjekt inom branschen

Tillsynsobjekten inom branschen består av hamnar/kajer och rederier.

Hamnar som kan ta emot fartyg med *större* bruttodräktighet än 1350 omfattas av tillståndsplikt enligt miljöprövningsförordningen (2013:251). Följande fem tillståndspliktiga hamndelar ingår i branschens tillsynsområde:

1. Värtahamnen - Frihamnen (Stockholms Hamn AB)
2. Skeppsbron/Stadsgården/Masthamnen (Stockholms Hamn AB)
3. Södra Hammarbyhamnen (Stockholms Hamn AB)
4. Nybrokajen (Stockholms Hamn AB)
5. Kolkajen i Hjorthagen (exploateringskontoret)

Hamnverksamheten vid Kolkajen, där exploateringskontoret ansvarar för hamndriften, skiljer sig från Stockholm Hamn AB:s hamnar på så sätt att det är en tillfällig hamn som tagits i bruk under 2009 för transport av massor samt byggnadsmaterial i samband med byggnationen av Norra Djurgårdsstaden. Hamnverksamheten vid Kolkajen är därmed tidsbegränsad enligt gällande miljötillstånd för hamndelen till högst tio år räknat från det datum som hamnen tagits i bruk.

Även Trafikverket planerar att anlägga tre tillfälliga hamnar för bl.a. uttransport av bergmassor i samband med byggnationen av Förbifarten. Det är dock endast hamnen som planeras vid Sättra varv som är belägen inom Stockholms kommun. De övriga två tillfälliga hamnarna kommer anläggas inom Ekerö kommun.

Tillsynen inom branschen Hamn och sjöfart omfattar även hamnverksamhet som inte behöver ha tillstånd enligt miljöbalken, d.v.s. hamnar/kajer som kan ta emot fartyg som har en *mindre* bruttodräktighet än 1350. Exempel på sådana hamnar/kajer där Stockholms Hamn förvaltar marken är Norra Hammarbyhamnen, Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Strömkajen och Strandvägskajen (bild 1). Andra verksamhetsutövare som förvaltar kajplatser inom Stockholms stad är Kungliga Djurgårdens förvaltning som ansvarar för kajerna på Djurgården och Galärvarvet samt Statens Fastighetsverk som ansvarar för kajerna på Skeppsholmen och Riddarholmen.



Bild 1. Mark som Stockholms Hamn förvaltar i Stockholm och som omfattar både tillståndspliktig och inte tillståndspliktig hamnverksamhet. (www.stockholmshamnar.se/Vara-hamnar/Stockholm1/)

Även rederierna, vars fartyg trafikerar hamnar och kajer, omfattas av miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn enligt miljöbalken vad gäller rederiernas verksamhet vid kaj. Rederier som trafikerar Stockholms hamnar och kajer består av färjetrafik så som t.ex. Birka Cruises, Tallink Silja, Viking Line och Ånedinlinjen samt skärgårdstrafik så som t.ex. Waxholmsbolaget, Strömma Turism & Sjöfart AB, Blidösbolaget och Rederi Mälaren AB. Till detta tillkommer internationella kryssningsfartyg som under 2013 slog nytt rekord i antalet kryssningsresenärer som besökte Stockholms hamnar:

Tabell 1: Anlöp av internationella kryssningsfartyg 2009- 2013
(www.stockholmshamnar.se/sv/Passagerartrafik/Internationella-kryssningar)

	2009	2010	2011	2012	2013
Antal anlöp	293	258	262	275	278
Antal passagerare	447 000	412 000	452 000	469 000	478 000

Rederiernas verksamhet kräver inget tillstånd enligt miljöbalken. Däremot kan delar av deras verksamhet omfattas av anmälningsplikt till följd av att de t.ex. har en cistern för drivmedelsanvändning på kaj. Skyldigheten att anmäla gäller i det fall rederiernas drivmedelshantering omfattar mer än 1000 kubikmeter flytande motorbränsle per år. Waxholmsbolaget, som bedriver sin verksamhet vid Strömkajen, är det enda rederi som anmält drivmedelshantering med den omfattningen.

1.1.1 Hamnar som inte ingår i branschen Hamn & sjöfart

Utöver de tillsynsobjekt som beskrivs ovan finns det även hamnar inom staden som omfattas av andra tillsynsområden och som därför inte ingår i föreliggande branschrappport. Sådana hamnar finns t.ex. i anslutning till Fortums energianläggningar i Hjorthagen, Södra Hammarbyhamnen och Hässelby, Louddens oljedepå, Cementas depå i Liljeholmen samt i anslutning till Jehanders verksamhet i Södra Hammarbyhamnen och Ulvsunda. Tillsynen över dessa verksamheter beskrivs i de årliga branschrappporterna för branscherna Energianläggningar, Oljehamnen samt branschen Kross, betong och asfalt.

1.2 Branschens miljö- och hälsopåverkan

Branschens huvudsakliga miljö- och hälsopåverkan består av buller som kan alstras av t.ex. fartyg som använder sig av hjälpmotorer vid kaj, lastning och lossning, arbetsmaskiner samt transporter inom hamnområdet. Även buller från transporterna till och från en hamn påverkar boende längs med de vägar som används. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m., medför särskilda problem eftersom det dämpas sämre av fasader än annat buller och kan därmed ge problem för inomhusmiljön. Den hälsopåverkan som buller kan ge upphov till är bl.a. sömnstörningar, effekter på prestation och inlärning samt huvudvärk.

Sjöfarten ger även upphov till utsläpp till luft av svaveldioxider som bl.a. bidrar till försurning av mark och vatten. Sjöfartens bidrag av svaveldioxid antas dock ha minskat sedan 2010 i och med det nya EU-direktivet som trädde i kraft den 1 januari 2010. Direktivet innebär att fartyg som ligger vid kaj mer än två timmar inte får använda bränsle som innehåller högre svavelhalt än 0,1 viktprocent. Vid kortare liggtid än 2 timmar behöver fartygen inte skifta bränsle enligt direktivet. Reglerna gäller inom hela EU.

Andra luftemissioner som genereras av sjöfarten är kvävedioxider, inandningsbara partiklar (PM10), kolmonoxid, koldioxid samt PAH:er. Enligt miljöförvaltningens rapport Miljö- och hälsoutredning 2008 – Värdering av påverkansfaktorer och källor har sjöfartens bidrag av dessa ämnen dock bedömts utgöra ett mindre bidrag (< 5 %) jämfört med stadens totala utsläpp av dessa ämnen. Kvävedioxider, partiklar (PM10), kolmonoxid samt PAH:er har samtliga en negativ påverkan på människors hälsa. Koldioxid är en växthusgas som påverkar det globala klimatet. Utsläppen till luft kan även ge upphov till olägenheter i form av luktstörningar.

Ändringen i lagen (1994:1776) om skatt på energi den 1 november 2011, som innebär att energiskatten sänks till 0,5 öre per kWh på el som förbrukas av yrkesmässig sjöfart när skeppen ligger i hamn och nyttjar landström, utgör ett incitament för rederierna att installera anordningar för landel ombord på fartygen. Denna lagändring kan därmed på sikt bidra till att samtliga luftemissioner från fartyg i hamnarna minskar ytterligare.

En annan lagändring som träder i kraft från och med 2015 och som syftar till att minska sjöfartens utsläpp av kväve och fosfor i hav, sjöar och vattendrag är ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Förbudet gäller alla fritidsbåtar förutom de som är k-märkta. K-märkta båtar får släppa ut toalettavfall, dock minst en halv nautisk mil

från närmaste land. För yrkestrafiken är det redan sedan 1990-talet förbjudet att släppa ut toalettavfall inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon.

I de fall det förekommer hantering av kemikalier och avfall inom en hamn/kaj kan en felaktig hantering också öka risken för miljöpåverkan av recipienter genom t.ex. direktutsläpp eller genom att dagvattnet som rinner av från hårdgjorda ytor förorenas. Även uppställningsplatser för personbilar, turistbussar och lastbilar bidrar till att dagvattnet som uppkommer inom ett hamnområde förorenas.

2 TILLSYNSARBETET INOM BRANSCHEN

Miljöförvaltningens tillsyn inom branschen riktar sig i första hand mot de tillståndspliktiga hamndelarna, men i mån av tid och i det fall behov föreligger bedrivs tillsyn även gentemot rederier och hamnar/kajer som inte är tillståndspliktiga.

Tillsynen inom branschen inriktar sig främst på att förbättra verksamhetsutövarnas egenkontroll och säkerställa att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt arbete med att minska sin miljöpåverkan.

2.1 Stockholm Hamn AB:s hamnar

2.1.1 Värtahamnen – Frihamnen

Tillståndsprövning av slutliga villkor för hamnverksamheten

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har som tillsynsmyndighet haft ett utpekat ansvar av Mark- och miljööverdomstolen för att samråda med Stockholms Hamn (Hamnen) om Hamnens möjligheter att minska bulleremissionerna från verksamhetsområdet i Värtahamnen-Frihamnen. Förvaltningen har i samband med dessa samråd bl.a. framfört att bullerexponeringen vid planerade, nyttillkommande bostäder behöver redovisas av Hamnen då resultatet av Hamnens utredningar kommer att ligga till grund för permanenta villkor för buller i Värtahamnen-Frihamnen. Villkoren kommer därmed även vara dimensionerande för den planerade bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden. Samråden med Hamnen har skett inom ramen för Hamnens prøvotidsvillkor för buller och resultaten av utredningarna samt förslag till slutliga bullervillkor redovisades av Hamnen till mark- och miljödomstolen vid halvårsskiftet 2013.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har yttrat sig till domstolen (MHN 2013-09-24) över Hamnens förslag till bullervillkor som bl.a. innebär att riktvärden föreslås som ska innehållas i ett antal kontrollpunkter inom hamnområdet istället för vid bostadsfasader för nyttillkommande bostadshus. Hamnen menar att ansvaret för såväl utomhus- som inomhusmiljön därmed kommer att ensamt vila på byggherrar och fastighetsägare för den nyttillkommande bebyggelsen. Nämnden har i huvudsak ställt sig positiv till Hamnens villkorsförslag men har också pekat på behovet av ett antal kompletteringar av t.ex. Hamnens redovisning av sina möjligheter att begränsa bullret från de trafikerande rederierna.

Frågan om Hamnens möjligheter att begränsa bullret som alstras av fartygen har även lyfts av nämnden i ett tidigare yttrande (MHN 2013-03-12) till domstolen gällande Hamnens prøvotidsredovisning om möjligheten att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att bl.a. uppnå en lägre bullernivå. Även i det fallet ansåg nämnden att Hamnens utredning av frågan behöver kompletteras på ett antal punkter så som t.ex. om en differentierad hamnavgift kan utformas som en tilläggsavgift för fartyg som genererar höga ljudnivåer.

Mark- och miljödomstolen har ännu inte meddelat något slutligt avgörande gällande buller från hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen.

Byggnationen av nya Värtahamnen

Miljöförvaltningen har haft återkommande dialog och möten med Hamnen om utbyggnaden av Värtapiren (bild 2) som påbörjades under sommaren 2013 och beräknas pågå till och med 2016. Kontroll och hantering av bullerstörningar från bygget, återanvändning av schaktmassor samt utsläpp av länshållningsvatten är exempel på frågeställningar som hanterats inom ramen för miljöförvaltningens tillsyn.

Förvaltningen har även handlagt två upplysningar om påträffade markföroreningar samt två anmälningar om efterbehandling av förorenade massor. Samtliga upplysningar och anmälningar har avsett förorenade massor som påträffats inom arbetsområdet för den nya Värtahamnen.



Bild 2. Den gula linjen markerar den nya Värtahamnens konturer (www.stockholmshamnar.se/Vi-bygger/Vartahamnen/Foton--illustrationer/).

Pågående hamnverksamhet

Miljöförvaltningen har under 2013 haft en fortsatt dialog med Hamnen om upprättandet av ett kontrollprogram för driften av hamnverksamheten i Värtahamnen – Frihamnen. Enligt Hamnens tillstånd för hamnverksamhet inom hamndelen ska ett kontrollprogram tas fram som möjliggör en bedömning av om gällande villkor följs. Förvaltningen har granskat förslaget till kontrollprogram som Stockholm Hamn tagit fram och framfört synpunkter i samband med tillsynsmöte och genom skriftväxling gällande bl.a. beskrivningen av hur kemikalier och farligt avfall ska hanteras/förvaras, kontrollen av buller från hamnen, hanteringen vid eventuella överskridanden av bullerkraven samt hanteringen av klagomål från allmänheten. Kontrollprogrammet för hamnverksamheten har färdigställts under året.

Miljöförvaltningen har tillsammans med länsstyrelsen också samrått med Hamnen om utformningen av kontrollprogram för Hamnens hantering av snö och muddermassor. I

kontrollprogrammet ska det anges hur Hamnen säkerställer efterlevnaden av de villkor om kontroll och försiktighetsmått som meddelats i Naturvårdsverkets dispenser för dumpning av snö respektive muddermassor inom hamndelen. Kontrollprogrammet har ännu inte färdigställts.

En anmälan om en ändring av hamnverksamheten har handlagts. Ändringen har föranletts av att Stockholms stad återtar del av den mark i Södra Värtahamnen som använts av Hamnen för bl.a. incheckning samt fordon- och traileruppställning av fordon som ska följa med fartyg som trafikerar Frihamnspiren. Incheckning av fordon kommer efter denna ändring istället att ske från Frihamnspiren och nya uppställningsytor för fordonen behöver därför iordningsställas där av Hamnen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har som svar på anmälan förelagt Hamnen att vidta försiktighetsmått som innebär att oljeavskiljaren för dagvatten från den nya uppställningsytan ska utformas och skötas i enlighet med Svensk standard SS-EN 858-2.

En annan planerad ändring av hamnverksamheten som Hamnen haft ett informationsmöte om med miljöförvaltningen samt länsstyrelsen avser anläggandet av ett nytt kryssningsläge i norra Frihamnen. Den planerade ändringen föranleds av att Hamnen identifierat ett ökat behov av kryssningslägen.

Förvaltningen har handlagt ett klagomål gällande hög musik från Tallink Siljas fartyg i Frihamnen. Efter att miljöförvaltningen påtalat problemet för Hamnen och rederiet har den klagande bekräftat att störningen upphört. Nämnden har därför inte behövt meddela något föreläggande om ytterligare åtgärder.

Miljöförvaltningen har även kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9).

2.1.2 Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen

Tillståndsprövning av hamnverksamheten

Miljöprövningsdelegationen i Stockholms län har under året meddelat tillstånd för hamnverksamheten inom Skeppsbron-Stadsgården. Tillståndet har överklagats av Hamnen till mark- och miljödomstolen med avseende på bl.a. villkor om elanslutning, som enligt MPD:s beslut ska erbjudas reguljär fartygstrafik inom ett år från laga kraft vunnit beslut, samt ett provotidsvillkor för buller där Hamnen anser att natten ska upphöra kl. 06 istället för kl. 07. Mark- och miljödomstolen har inte meddelat något avgörande i ärendet under 2013.

Pågående hamnverksamhet

Miljöförvaltningen har under 2013 genomfört en inspektion av Masthamnen och Stadsgårdshamnen. Under inspektionen framkom det att Hamnen arbetar kontinuerligt med miljöförbättrande åtgärder inom den besökta hamndelen och överlag har en god egenkontroll. I samband med tillsynsbesöket begärde förvaltningen in ett antal kompletterande redovisningar gällande bl.a. en cistern för biodiesel samt uppgifter om

den märkning som används vid hantering av matavfall från tredje land som Hamnen ibland behöver ta emot från de anlöpande fartygen. De inkomna kompletteringarna visar att Hamnen uppfyller kraven i Naturvårdsverkets föreskrift (NFS 2003:24) om skydd mot mark- och vattenförorening vid lagring av brandfarliga vätskor samt bestämmelserna om bl.a. märkning av matavfall från tredje land i Förordning (EG) nr 1774/2002.

I samband med tillsynsbesöket inspekterades även en truckverkstad som tidigare tillhört Hamnen men som sedan ett par år tillbaka ägs och drivs av Logent Ports & Terminals AB (Logent). Inspektionen gav upphov till en anmärkning på att förvaringen av avfettningsmedel inne i truckverkstan behövde ses över för att säkerställa att det inte finns någon risk för läckage eller oavsiktligt spill till golvbrunn/oljeavskiljare. Detta då ett större läckage av avfettningsmedel kan leda till att oljeavskiljaren avfettas och att oljan som samlats upp i avskiljaren sköljs ut i recipienten (Saltsjön i detta fall). Logent har vidtagit nödvändiga försiktighetsåtgärder och införskaffat ett spilltråg. I övrigt bedömdes Logents egenkontroll som god.

Ett klagomål på tomgångskörning vid Vikingterminalen har handlagts. Efter att problemet påtalats för Hamnen har Hamnen satt upp skyltar i anslutning till terminalen som upplyser om att tomgångskörning inom området är tillåtet i max 1 minut. Ytterligare försiktighetsåtgärder har inte ansetts nödvändigt.

I samband med förberedande arbeten inför ombyggnaden av Slussen bygger Stockholms stad en ny parkering för bilar och anslutningsbussarna till Birkaterminalen. Förvaltningen har fört en dialog med Hamnen om nya oljeavskiljare som ska installeras för omhändertagande av dagvattnet från den nya parkeringen. Dialogen med Hamnen har gällt omfattningen av den yta vars dagvatten ska genomgå rening.

Miljöförvaltningen har även kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9).

2.1.3 Del av Nybrokajen

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9). Några ytterligare tillsynsinsatser har inte ansetts vara motiverade för denna hamndel då hamnverksamheten vid den tillståndspliktiga delen av Nybrokajen är av en begränsad omfattning med få anlöp av fartyg med större bruttodräktighet än 1350 och ingen förvaring av avfall eller kemikalier sker här.

2.1.4 Södra Hammarbyhamnen

Miljöprövningsdelegationens tillstånd för hamnverksamhet i Södra Värtahamnen vann laga kraft i januari 2013 efter att mark- och miljödomstolen avslagit Hamnens överklagande av dels tillståndets omfattning av en befintlig ankringsplats vid Fjärderholmarna, dels ett villkor gällande dagvatten från hamnområdet. Mot bakgrund av de villkor som meddelats i det lagakraftvunna tillståndet har miljöförvaltningen och Hamnen haft samråd om ett kontrollprogram för driften av hamnverksamheten i Södra Hammarbyhamnen. Synpunkter har framförts på kontrollprogrammets innehåll som

syftar till att säkerställa att Hamnen uppfyller kraven på egenkontroll inom den aktuella hamndelen.

Miljöförvaltningen har även kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9).

2.1.5 Norra Hammarbyhamnen

Miljöförvaltningen har sedan 2010 fört en dialog med Hamnen angående deras egenkontroll gällande hanteringen av avloppsvatten från fritidsskutor vars ägare hyr kajplats i Norra Hammarbyhamnen. Diskussionerna har initierats av ett antal närboende i Norra Hammarbyhamnen som kontaktat förvaltningen med anledning av att de observerat att vissa båtägare pumpar ut avloppsvatten i Hammarby kanal. Behovet av en lokal mottagningsstation för avloppsvatten som uppkommer ombord på skutorna har resulterat i att Hamnen genomfört utredningar som i sin tur lett fram till att en vakuumsug för tömning av svart- & gråvatten från fritidsskutorna uppförts i Norra Hammarbyhamnen under hösten 2012. Vakuumstationen är numera driftsatt men problem med en IT-lösning för tillträdet till stationen har gjort att stationen inte kunnat användas i full omfattning under 2013. Problemet är dock numera åtgärdat och båtägarna i Norra Hammarbyhamnen har informerats om att de har möjlighet att nyttja vakuumstationen inför sommarsäsongen 2014.

Miljöförvaltningen har hanterat två klagomål från boende i Norra Hammarbyhamnen på störande rök från eldning ombord på fritidsfartyg som ligger vid kaj. Förvaltningen har bedömt att klagomålen varit befogade eftersom många av fartygen i Norra Hammarbyhamnen ligger mycket nära bostadshus som har friskluftsintag i fasaderna, att utsläppen från fartygens eldning sker på en låg höjd i förhållande till bostäderna samt att fartygen inte sällan nyttjas i en stor omfattning. Dessa omständigheter tillsammans med det faktum att varken Hamnens nyttjanderättsavtal med båtägarna eller Stockholms lokala hälsoskyddsföreskrifter innehåller något förbud eller annan slags reglering som avser eldning ombord på fartyg i Norra Hammarbyhamnen, bedömdes även utgöra en risk för att fartygens utsläpp av förbränningsavgaserna kan ge upphov till olägenheter för människors hälsa som inte endast är ringa eller helt tillfälliga.

Mot bakgrund av ovanstående omständigheter har förvaltningen haft en omfattande dialog med Hamnen om behovet av ett förebyggande arbete i samband med Hamnens tilldelning av kajplatser inom hamndelen för att förebygga risken för olägenheter för de närboendes hälsa. Förvaltningen och Hamnen har dock inte kunnat enas om behovet och omfattningen av lämpliga försiktighetsmått. Nämnden har därför i december 2013 förelagt Hamnen att vid en del av kajen i Norra Hammarbyhamnen i huvudsak tilldela plats till fartyg som inte ger upphov till luftemissioner som kan orsaka olägenhet för människors hälsa. För övriga kajer inom hamndelen beslutade nämnden att Hamnen ska utreda om bostäder med omedelbar närhet till kajen har luftintag i fasaderna som medför att fartygsavgaserna kan utgöra en olägenhet för de boende. Om så är fallet ska åtgärdsförslag inges till miljöförvaltningen.

Hamnen har under innevarande år överklagat nämndens föreläggande. För närvarande är beslutet överklagat till mark- och miljödomstolen efter att länsstyrelsen i huvudsak

avslagit Hamnens överklagande vad gäller de försiktighetsmått som meddelats av nämnden.

2.2 Exploateringskontorets tillfälliga hamn i Hjorthagen

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9). Några ytterligare tillsynsinsatser har inte ansetts vara motiverade för denna hamndel då den tillståndspliktiga hamnverksamheten i Hjorthagen fortfarande är av en mycket begränsad omfattning.

2.3 Trafikverkets planerade tillfälliga hamn vid Sättra varv

Miljöförvaltningen har samrått med Trafikverket om ett kontrollprogram som ska beskriva hanteringen av störningar från den tillfälliga hamnverksamheten i Sättra under byggtiden av Förbifart Stockholm. Kontrollprogrammet är ännu inte färdigställt.

3 MILJÖARBETET INOM BRANSCHEN

3.1 Stockholm Hamn AB

Miljöförvaltningens tillsyn visar att Stockholm Hamn har en fortsatt god egenkontroll vad gäller den tillståndspliktiga hamnverksamheten samt att de arbetar kontinuerligt med att minska sin miljöpåverkan. Ett exempel på en miljöförbättrande åtgärd som Hamnen vidtagit under året är installationen av en solcellsanläggning på taket till Magasin 6 i Frihamnen, bild 3. Solcellsanläggningen är Sveriges största på en enskild byggnad och har en beräknad elproduktion på cirka 180 000 kWh per år vilket täcker cirka 15 procent av byggnadens genomsnittliga totala årliga elbehov.

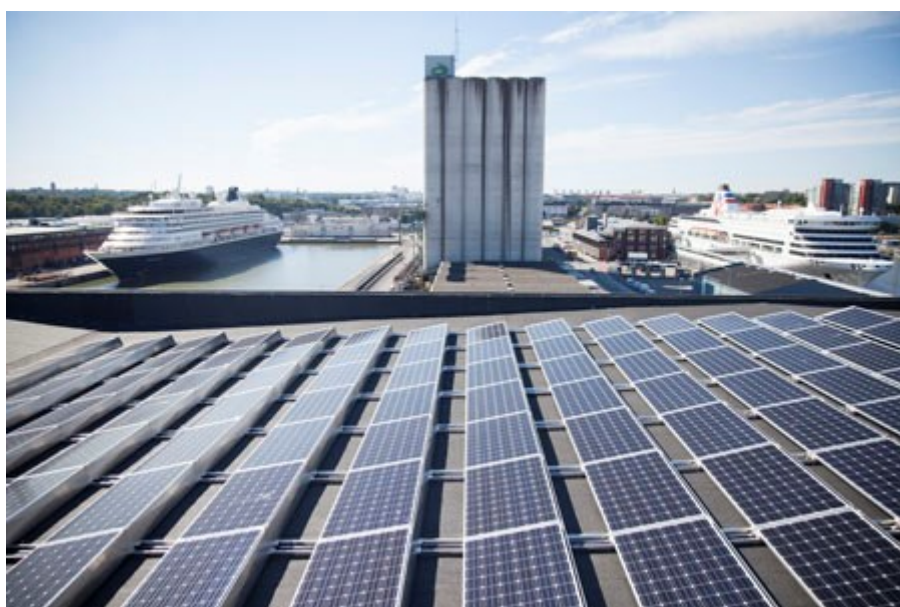


Bild 3. Solceller på taket av Magasin 6 i Frihamnen (www.stockholmshamn.se/Miljo--Sakerhet/Vart-miljoarbete/Solcellsanlaggning/).

Ett annat exempel på en miljöförbättrande åtgärd som vidtagits av Hamnen är installationen av elmätare hos Hamnens hyresgäster som bl.a. syftar till att öka medvetenheten om hyresgästernas egen förbrukning och därmed förhoppningsvis till att också minska deras energiförbrukning på sikt. Hamnen har också arbetat systematiskt med att minska energianvändningen från Hamnarnas utomhusbelysning genom att befintlig belysning bytts ut till LED där det varit möjligt.

När det gäller Hamnens miljöarbete i Norra Hammarbyhamnen, som inte är en tillståndspliktig hamn, har förvaltningen dock konstaterat ett förbättringsbehov av Hamnens arbete med att förebygga risken för olägenheter för närboendes hälsa till följd av utsläpp av förbränningsrök från fartyg som ligger vid sina kajplatser. Eftersom Hamnen överklagat nämndens beslut kommer frågan om Hamnens behov av ytterligare försiktighetsmått avgöras av en överprövningsinstans.

3.2 Exploateringskontoret

Exploateringskontorets hamnverksamhet vid Kolkajen har fortfarande varit av mycket begränsad omfattning. Miljöförvaltningen kan därför ännu inte bedöma kontorets egenkontroll.

3.3 Trafikverket

Den tillfälliga hamn som Trafikverket planerar att anlägga vid Sättra varv under Förbifartens byggtid är ännu inte i drift då tillståndsprövningen av hamnverksamheten ännu inte är klar. Trafikverkets åtagande om skyddsåtgärder i sin tillståndsansökan samt de återkommande mötena som Trafikverket har med berörda kommuner gällande kontrollprogrammet för bl.a. hamnverksamheten visar dock på en stor vilja att skapa förutsättningar för en god egenkontroll av den kommande verksamheten.