

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka Strand

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2014-10-02
MÅLNR: M 2807-07
AKTBIL: 305

M 2807/07 Tillstånd till hamnverksamhet m.m. (Stockholm Ladugårdsgärdet 1:40 m.fl.); nu fråga om prøvotidsredovisning

I enlighet med tidigare utfästelse och förelägganden från domstolen i aktbil. 268, 275 och 278 (rörande buller) samt över vad som anförs i fråga om dagvatten och erosionsskydd yttrar Hamnen följande.

Buller

Lidingö stad (aktbil. 266)

Hamnen har sedan mycket lång tid tillbaka framhållit att det saknas möjlighet för Hamnen att uppnå vissa lägre ljudnivåer i omgivningen, på annat sätt än genom att inskränka möjligheten att angöra med fartyg. Hamnen är dock lagligen förhindrad att besluta om sådan inskränkning, eftersom hamnen är allmän. Den begäran som Lidingö framställer är därmed förenad med den följden att Hamnen skulle behöva begränsa sin verksamhet framförallt på helger men även under övrig tid. Någon annan åtgärd kan inte vidtas för att uppnå det som Lidingö efterfrågar (nyetableringsvärden).

Som framgår av tidigare ingiven bullerutredning visar beräkningar att riktvärden för nyetablerad industri överskrids med 1 till 4 dB vid närmaste bostäder¹ samt att överskridandena förekommer samtliga tidsperioder. Eftersom verksamheten är komplex och överskridandena framförallt är att hänföra till fartyg finns inte möjlighet att föreslå verk samma dämpningsåtgärder. All den verksamhet Hamnen styr över uppfyller dock kraven på

¹ Återigen kan då här understrykas att en skillnad om ca 3 dB är en just hörbar förändring om man jämför två kontinuerliga ljud.

nyetablerad industri i fråga om ekvivalent nivå och risk för överskridande om maxnivån 55 dBA finns endast nattetid från containerhanteringen.

Som framgår av genomförd miljömedicinsk utredning är dock inte ljudnivåerna från hamnen sådana att de utgör en hälsorisk.

I fråga om Miljööverdomstolens dom i denna del kan även konstateras att den innehöll föreskrift om att elanslutning och även att fasadisolering samt uppförande av skärmar skulle utredas. Åtgärder avseende elanslutning har vidtagits och arbetet fortsätter. Vad gäller bullerskärmar och fasadisolering har även dessa åtgärder utretts och därvid har konstaterats att skärmar inte kan uppföras för att åstadkomma erforderlig dämpning samt att isolering i vissa fall krävs för att uppnå en godtagbar inomhusmiljö. Hamnen har åtagit sig att utföra sådan isolering, vilket bl.a. framgår av villkorsförslaget under punkten 3 i förstahandsalternativet och punkterna 2 och 4 under andrahandsalternativet rörande verksamheten och punkten 1 rörande tågtrafiken.

Återigen finns därför ingen annan möjlighet än att inskränka dagens trafik för att uppnå utomhusnivåer som följer nyetableringsvärden. Hamnen uppfattar inte att Lidingö stad eller övriga remissmyndigheter, som motsatt sig Hamnens villkorsförslag och utgångspunkterna för detta, har gett uttryck för den ståndpunkten eller konkretiserat sin hållning i förhållande till den medicinska utredning som utförts och ser därför inte möjlighet att komma längre i denna diskussion.

Den lösning som Hamnen föreslår ligger dock väl i linje med vad den särskilde utredaren i bullersamordningsfrågor föreslår i sina betänkanden och som vidare kommit till uttryck i lagstiftning i såväl PBL som kommande i MB. Hamnens förslag ligger därmed helt i linje med vad lagstiftaren ansett vara godtagbart och eftersträfvansvärt.

Miljönämnden Stockholms stad (aktbil. 267)

Med avseende på uttrycket årsmedelnatt så konstaterar Hamnen att detta är ett vedertaget begrepp i akustiska sammanhang. Årsmedeldygn och årsmedelnatt är således vedertagna

begrepp vid beräkning och bedömning av trafik- och flygbuller² och samma utgångspunkter bör gälla för Hamnens verksamhet, där ljudalstringen varierar såsom för trafik- och flygbuller.

Maxnivåer från trafik utomhus beräknas enligt praxis³ som ett L95-värde där 95 procent av bullerhändelserna håller sig under det beräknade värdet. Baserat på detta värde kan man därefter beräkna hur många händelser som överskrider en viss nivå som kan medföra överskridanden inomhus. Bedömning inomhus görs då för den n:e högsta nivån under en årsmedelnatt.

Per-Olof Fredriksson (aktbil. 269-274 och 276)

I anledning av vad Fredriksson anför hänvisar Hamnen till vad som redan anförts i saken ovan och tidigare. Hamnen noterar dock ännu en gång att Hamnen åtar sig att vidta fasadisolerande åtgärder på sätt som Miljööverdomstolen utgick från i sin dom.

Dagvatten och erosionsskydd

Naturvårdsverket (aktbil. 287 och 302)

Hamnen noterar att Naturvårdsverket först avstått från att yttra sig i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion men därefter inkommit med synpunkt. Se i denna del vad som anføres nedan i anslutning till aktbil. 300 (miljönämnden Stockholms stad).

Lidingö stad och miljö- och stadsbyggnadsnämnden (aktbil. 288 och 294)

Hamnen noterar att Lidingö stad och miljö- och stadsbyggnadsnämnd inte har någon synpunkt i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

MSB (aktbil. 290)

Hamnen noterar att MSB inte har någon synpunkt i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

² Se exempelvis Naturvårdsverkets publikation "Nationell samordning av omgivningsbuller. Redovisning av arbetsgruppen Gemensamma definitioner och begrepp" 2013-05-31, och Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur i förslag till utveckling av definitioner. 2001-12-20.

³ Se exempelvis SS 25267 Byggakustik – Ljudklassning av utrymmen i byggnader – Bostäder och Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur i förslag till utveckling av definitioner. 2001-12-20.

Trafikverket (aktbil. 291)

Hamnen noterar att Trafikverket inte har någon synpunkt i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

Sjöfartsverket (aktbil. 292)

Hamnen noterar att Sjöfartsverket inte har någon synpunkt i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

Transportstyrelsen (aktbil. 295)

Hamnen noterar att Transportstyrelsen avstår från att yttra sig i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

Stockholms stad (aktbil. 297)

Hamnen noterar att Stockholms stad inte har någon synpunkt i anledning av den redovisning som avgetts avseende dagvatten och erosion.

Miljönämnden i Stockholms stad (aktbil. 300)

Med avseende på nämndens önskan om en redovisning av de möjligheter till rening av dagvatten som övervägts och kostnaden samt miljönyttan för de olika alternativen anför Hamnen följande.

Hamnen har som en följd av lämnat tillstånd till hamn- och vattenverksamhet påbörjat arbeten som medför att dagvattenhanteringen kommer att göras om i hamnområdet. Hamnen har därför inte sett som önskvärt att – inom ramen för de undersökningar som genomförts i enlighet med provotidsförordnandet under punkten 5 – genomföra regelrätta mätningar i den dagvattenhantering som ska avvecklas. Hamnen har istället utgått från de schablonberäkningar som genomförts och redovisats bl.a. under fliken 10 pärm 2 i ansökan och med detta som utgångspunkt föreslagit hur dagvattenhanteringen bör utformas. Hamnen har i dessa delar även utgått från de överväganden som gjorts i fråga om hamnarna i Kapellskär och Nynäshamn och som prövats med slutliga villkor som svarar mot det förslag som redovisats i detta mål. Hamnen har därmed för egen del inte sett möjlighet att överväga ytterligare eller andra metoder än de som redovisats. Hamnen uppfattar inte heller att

nämnden har någon egen synpunkt i den frågan. I den dialog som förts och ständigt förs med förvaltningen under projektets gång har inte heller något sådant kommit fram.

Vad gäller skötsel och provtagning av föreslagna reningsmetoder följer sådant av de produktblad som finns för respektive reningsmetod och –anläggning.

Länsstyrelsen i Stockholms län (aktbil. 304)

I fråga om dagvatten hänvisar Hamnen till vad som ovan anføres i anslutning till aktbil. 300 (miljönämnden Stockholms stad).

Skälet till att begränsningsvärden inte förslagits med avseende på dagvatten är att Hamnen följt den praxis som utvecklats på området och som bl.a. länsstyrelsen genom Miljöprövningsdelegationen (beslut den 14 december 2011) slagit fast med avseende på verksamheten i Nynäshamns hamn men även Mark- och miljödomstolen (deldom den 25 maj 2012 med utredningsvillkor avseende utjämningsmagasin) avseende Kapellskärs hamn. Hamnen har inte funnit skäl att göra avsteg från sådan praxis i denna hamn.

I fråga om erosionsskydd har Hamnen i anledning av länsstyrelsens synpunkt förtydligat var erosionsskydd ska anläggas på redan ingiven ritning. Hamnen har sänt sådan på nytt till länsstyrelsen och uppfattar att kvaliteten ska vara bättre på den ritning som länsstyrelsen tidigare tagit del av.

De överväganden som Hamnen genomfört avseende de ekonomiska och miljömässiga aspekterna av erosionsskyddens utformning styrs endast av de faktiska förutsättningarna på platsen och då ur tekniskt hänseende. Hamnen har således inte valt teknik eller utformning som i sig har betydelse för skyddens funktion. Funktionen (att skydda kajkonstruktionen och därigenom minska behovet av underhållsmuddring) är i allt väsentligt densamma i samtliga redovisade lägen

Stockholm den 2 oktober 2014

Tomas Underskog