



Miljö- och hälsoskyddsnämnden
i Stockholms kommun
Box 8136
104 20 Stockholm



MILJÖFÖRVALTNINGEN
REGISTRATUR

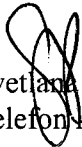
2014 -01- 03

Dnr.....

Stockholms Hamn AB
angående **hamnverksamhet samt vattenverksamhet inom fastigheterna Stockholm
Ladugårdsgärdet 1:40 m fl**

Ni får tillfälle att yttra Er över innehållet i bifogade handlingar.

Ert yttrande ska vara skriftligt och ha kommit in till mark- och miljödomstolen
senast den 10 februari 2014. I yttrandet ska domstolens målnummer M 2807-07 anges.


Svetlana Paripovic
Telefonkansliet 08-561 656 30

Bifogas, aktbilaga 246-247

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

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2013-12-20
MÅLNR: M 2807-07
AKTBIL: 246-247

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

NACKA TINGSRÄTT

I enlighet med domstolens föreläggande i aktbil. 242 yttrar Hamnen följande.

Ink 2013-12-20
Akt M 2807-07
Aktbil 246

Naturvårdsverket (aktbil. 235)

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. Utöver detta måste påpekas att hamnen, som redan är förklarad som riksintressant, även är utpekad som s.k. core-hamn av EU och utgör en betydelsefull länk i det europeiska transportnätet med den strävan som finns att föra över gods från väg till sjö och järnväg. Även detta innebär begränsade möjligheter att inskränka fartygstrafiken.

Genom bilagd sammanställning framgår mer i detalj vad en inskränkning med dagens trafik skulle behöva omfatta samt vilka åtgärder som skulle behöva vidtas direkt på fartyg, bilaga 1. Av sammanställningen framgår i korthet att hamnen skulle behöva stängas nattetid och med kraftigt begränsad verksamhet kvällstid, utöver att åtgärder skulle behöva vidtas på fartyg. Återigen kan då framhållas att Hamnen saknar möjlighet att vidta sådana åtgärder samt att detta skulle kunna hindra upprätthållandet av den status och betydelse som Hamnen har i det europeiska transportnätet. Hamnen har inte den rättsliga och faktiska rådighet över fartygen som skulle krävas. I denna del önskar Hamnen framhålla att det vid prövningen av slutliga villkor för buller från Göteborgs Hamn AB (miljöprövningsdelegationens inom Västra Götalands län beslut den 9 oktober 2013 i ärende 551-31422-2012) inte ansetts vara möjligt att låta villkoren omfatta buller från fartyg och då särskilt avseende ljud från fartygens

motorer, fläktar och dylikt. Detta med hänvisning till hamnbolagets avsaknad av rådighet över sådana omständigheter. Hamnen noterar då även att Naturvårdsverket inte funnit anledning att låta överklaga detta beslut. Med hänsyn tagen till bl.a. storleken av de båda hamnarna och verksamhetens omfattning, där Göteborgs hamn är större i båda dessa avseenden, kan Hamnen inte dra annan slutsats av detta än att verket slutligt kommit att godta denna ståndpunkt.

Hamnen vill i denna del även framhålla att det inte är brist på kunskap om dominerande källor till ljudalstring som är förklaringen till att nu bilagd redovisning inte tidigare lämnats. Redogörelsen har inte lämnats tidigare, eftersom Hamnen skulle sakna möjlighet att vidta de redovisade åtgärderna, varför de bör sakna direkt relevans i prövningen.

Som Hamnen framhållit bl.a. i Miljööverdomstolen kan dock Hamnen vid behov vidta åtgärder i mottagarposition (bostäder), för att klara ljudnivåer inomhus i enlighet med tillämpliga riktvärden. Hamnen har åtagit sig att vidta sådana åtgärder, 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.

Hamnen kan mot sådan bakgrund inte finna Naturvårdsverkets kritik mot utredningen vara befogad. Hamnen har efterkommit det utredningsvillkor som föreskrivits. Någon "brist på information" finns inte.

Vad därefter gäller Naturvårdsverkets synpunkter på Hamnens villkorsförslag är, som verket påpekar, riktigt att förslaget skiljer sig från utformningen av villkor i hittillsvarande praxis. Verket presenterar dock ingen annan lösning på det problem som Hamnen pekat på och som Hamnen anser sig ha löst genom villkorsförslagen. Hamnen noterar vidare att den lösning som Hamnen föreslår får anses ligga väl i linje med vad den särskilde utredaren i bullersamordningsfrågor föreslår i betänkandet "Samordnade bullerregler behövs för att underlätta bostadsbyggandet" (SOU 2013:57). Den hållning verket står för skulle endast kunna medföra att det blir omöjligt att exploatera områden för bostadsbyggande i Hamnens närhet, medan däremot Hamnens förslag skulle möjliggöra sådan. Som framgår av utredningen kan vidare sådant byggande ske utan att människors hälsa riskeras, vilket verket felaktigt anger skulle bli fallet. Avslutningsvis i denna del synes verket inte heller ha

tillgodogjort sig innehållet i den miljömedicinska utredning som Hamnen låtit genomföra. Av utredningen följer en annan slutsats än den verket för fram. I utredningen framhålls att det med nuvarande bebyggelse och de ljudnivåer som förekommer där, inte kan antas något samband mellan hjärt-kärlsjukdomar och ljudnivåerna. Här ska även påpekas att Hamnens utgångspunkt för villkorsreglering – att om 65 dBA inte överskrids vid kontrollpunkterna så klaras riktvärden för befintlig verksamhet vid bostad – inte utgör ett *antagande*. Hamnens ståndpunkt bygger på beräkningar enligt gällande modeller för ljudutbredning. Ljud sprids enligt fysikaliska principer och det finns ingenting som i spridningsvägen mellan hamnen och bostäderna kunde medföra högre nivåer vid bostäder än de som räknats fram.

Sammantaget skulle det av Hamnen nu lämnade förslaget på ett tydligt sätt klargöra var ansvaret går mellan verksamhetsutövaren och exploatören. Verkets hållning i frågan däremot, skulle inte medföra något sådant klargörande, utan även fortsatt lämna frågan öppen. Hamnen kan inte dela verkets syn att sådan otydlig reglering är lämplig eller önskvärd.

Vad därefter gäller frågan om buller från tåg önskar Hamnen framhålla följande.

De tågagnar som förekommer inom hamnområdet är en del av det allmänna transportsystemet på tågnätet och tillhör inte Hamnen. De används inte heller endast inom hamnområdet, utan de tillhör de logistikföretag som trafikerar hamnen. F.n. är det företrädesvis Green Cargo som använder containerterminalen i Frihamnen. Enligt Green Cargos hemsida har bolaget 6 000 tågagnar som används inom tågnätet i Sverige och i Europa. Samtliga dessa tågagnar tillsammans med övriga tågagnar inom tågnätet kan förekomma inom hamnområdet. Det är även mot sådan bakgrund inte möjligt att utreda eller överväga åtgärder på vagnar och vagnhjul. Sådana överväganden skulle behöva omfatta tågagnar i trafik i Sverige och i Europa. Hamnen underhåller dock kontinuerligt spår och växlar inom hamnområdet för att minska slitaget på dessa och därmed även buller från dem.

Lidingö stad (aktbil. 236)

Mot vad Lidingö stad anför, noterar Hamnen att ovan omnämnt betänkande ger stöd för de nivåer som Hamnen föreslår i sina villkor och vidare att förslaget till reglering i sig får anses ligga väl i linje med vad utredaren funnit vara en lämplig uppdelning mellan verksamhetsutövare och exploatör. Hamnen noterar då även här att staden inte synes ha

särskilt övervägt de slutsatser och den utredning som Hamnen låtit utföra av den miljömedicinska betydelsen av aktuella nivåer. Något som kunde motivera stadens hållning i fråga om nivåer kan därmed inte anses anfört.

Länsstyrelsen i Stockholm (aktbil. 238)

De synpunkter som länsstyrelsen för fram i sitt yttrande överensstämmer till dels med de synpunkter som Naturvårdsverket för fram. Hamnen hänvisar därför till vad som ovan anförs i anledning av verkets yttrande.

Med anledning av de frågor som länsstyrelsen för fram rörande samrådet önskar Hamnen meddela att Hamnen vid ett möte med länsstyrelsen och kommunerna den 24 januari 2013 för att inhämta synpunkter, redovisade den provotidsutredning inklusive den miljömedicinska utredningen som Hamnen planerade att göra. Den 19 april 2013 höll Hamnen en presentation för Lidingö och Stockholms stad avseende resultaten av dessa utredningar, ett möte som länsstyrelsen också var inbjuden till. Dessförinnan hade Hamnen i skrift berett de båda kommunerna möjlighet att lämna synpunkter på Hamnens beskrivning av hur Hamnen planerade genomföra nu redovisade utredningar. Vid sistnämnda sammanträde ställde representanter för Lidingö stad några frågor rörande beräkningen av maxnivåer från spårtrafik. Efter sammanträdet reviderades den beräkningen och bullerkartan skickades i reviderad form till Lidingö stad.

Vad avslutningsvis gäller frågan om avtal med trafikerande rederier finner Hamnen inte möjligt att yttra mera eller annat i frågan än vad som anförts i Hamnens yttrande den 14 december 2012. Här önskar dock Hamnen även framhålla att mark- och miljödomstolen i sin dom den 24 maj 2012 rörande Kapellskärs hamn i mål M 1452-07 och 2430-09 på s. 74f behandlat samma fråga och där inte funnit anledning att göra annat övervägande än att notera att Hamnen arbetar med att försöka träffa frivilliga uppgörelser om el-anslutning av fartyg.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad (aktbil. 240)

Hamnen vill i frågan om möjligheten att begränsa buller från fartyg hänvisa till vad Hamnen anfört i fråga om möjligheten att införa differentierade hamnavgifter i frågan, se Hamnens yttrande den 14 december 2012.

Nämnden har önskat att föreslagna villkor ska preciseras i fråga om vad som ska gälla fram till år 2016, då Värtapiren antas vara utbyggd. Hamnens förslag är dock att nu föreslagna villkor även ska gälla för Hamnens verksamhet fram till den tidpunkt då Värtahamnen i den tillståndsgivna utformningen tas i drift.

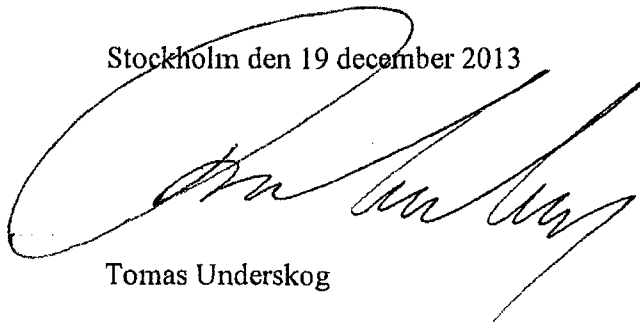
Hamnen har inget att invända mot att det även i förslaget förstahandsalternativ föreskrivs en åtgärdsskyldighet vid eventuellt överskridande i enlighet med punkten 2 i andrahandsalternativet.

Hamnen finner inte vara möjligt att utforma ett villkor även för maximalnivåer med utgångspunkt i de punkter som föreslagits för reglering av det ekvivalent värdet. Detta eftersom de maximalnivåer som bör beaktas alstras av färre källor än det ekvivalenta och då även uppvisar en stor spridning. Någon egentlig enhetlighet i ljudspridningen kan därför inte anses föreligga. Hamnens bedömning är vidare att dessa nivåer inte bör vara bestämmande för möjligheten att exploatera närområdet.

I fråga om kontrollen av bostäder som kan bli aktuella för åtgärder med avseende på lågfrekvent buller, kommer Hamnen att kontrollera detta genom emissionsmätningar på de fartyg som kan förväntas ge upphov till lågfrekvent ljud. Därefter beräknas ljudnivån vid bostäder med mätningdata som grund.

Hamnen godtar att sänka gränsen till 70 dB(A) angivet som L95-nivå för att låta bostäder bli föremål för undersökningar om behov av fasadåtgärder p.g.a. tågtrafik. I fråga om antalet fönster som kan behöva bullerdämpas vid nivåerna 70 respektive 75 dB(A) uppskattar Hamnen skillnaden till 340 fönsterrutor och då motsvarande en uppskattad kostnad om 650 000 kronor.

Stockholm den 19 december 2013



Tomas Underskog

NACKA TINGSRÄTT

Ink 2013 -12- 20

Akt. 3.11.2807.07

Aktbil. 247

Bilaga 1 – åtgärder för att klara riktvärden för nyetablerad industri

Följande åtgärder skulle behöva vidtas för att klara bullervillkor motsvarande riktvärden för nyetablerad industri.

- Kryssningsfartyg med en ljudeffekt över 105 dBA får ej ligga vid Frihamnspiren under kvälls- och nattperioden.
- Containerterminalen får ej köra kranen under nattperioden, alternativt dämpas kranen med 5 dB.
- Baltic Princess - Värtapiren färjeläge 4 - utlopp (skorsten) och ventilation på styrbord sida dämpas 5-8 dB.
- Sea Wind – Värtapiren färjeläge 1 - utlopp dämpas 5 dB.
- Silja Symphony och Silja Serenade, Värtapiren färjeläge 3 - utlopp dämpas 3-4 dB.
- Fartyg får ej trafikera hamnens vattenområde under nattperioden.
- Antalet anlop/avgångar till/från Värtapiren begränsas under kvällsperioden för att minska trafikmängden inom området.
- Truckar får ej trafikera Södra Hamnvägen under kvälls- och nattperioden.

/Lisa Granå
Structor Akustik