

Hamn & sjöfart

Tillsynsrapport 2014



En rapport från miljöförvaltningen

Anna Mróz

Januari 2015

INNEHÅLL

I	Beskrivning av branschen	5
1.1	Tillsynsobjekt inom branschen.....	5
1.1.1	Hamnar som inte ingår i 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.....	12
2.1.3	Del av Nybrokajen.....	13
2.1.4	Södra Hammarbyhamnen.....	13
2.1.5	Norra Hammarbyhamnen.....	14
2.2	Exploateringskontorets tillfälliga hamn i Hjorthagen.....	15
2.3	Trafikverkets planerade tillfälliga hamn vid Sätra varv.....	15
3	Miljöarbetet inom branschen	16
3.1	Stockholm Hamn AB.....	16
3.2	Exploateringskontoret.....	17
3.3	Trafikverket.....	17

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 Förbifart Stockholm. 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 med ett stort antal kryssningsresenärer som besöker Stockholms hamnar varje år (tabell 1).

Tabell 1: Anlöp av internationella kryssningsfartyg 2009- 2014 (www.stockholmshamnar.se)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Antal anlöp	293	258	262	275	278	264
Antal passagerare	447 000	412 000	452 000	469 000	478 000	467 000

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 branschrapport. 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 branschrapporterna 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 ligg tid 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.

1 januari 2015 trädde en lagändring i kraft som syftar till att minska sjöfartens utsläpp av kväve och fosfor i hav, sjöar och vattendrag genom ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar (11 kap 3 § TSFS 2012:13). 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



Bild 2. Vy över Värtahamnen - Frihamnen (Bildkälla: Lennart Johansson, Stockholms stad).

Tillståndsprövning av slutliga villkor för hamnverksamheten

Miljööverdomstolen har i dom den 19 april 2011 meddelat tillstånd för hamnverksamheten i Värtahamnen – Frihamnen. Tillståndet förenades med flera prövotidsvillkor avseende bl.a. bulleremissioner från hamnverksamheten samt utsläpp av dagvatten från hamnområdet. I takt med att tidpunkten för prövotiderna löpt ut har Stockholms Hamn AB (Hamnen) ingett prövotidsredovisningar till mark- och miljödomstolen som bl.a. innehåller förslag på slutliga villkor för ekvivalenta, momentana och lågfrekventa ljudnivåer från hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen samt för momentana ljudnivåer från den hamnrelaterade tågtrafiken. Hamnen har även ingett en prövotidsredovisning med förslag på reningssystem för dagvatten från hamnytorna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har yttrat sig över Hamnens redovisningar och förslag till slutliga villkor i dessa delar vid sammanlagt sex tillfällen, varav fyra yttranden ingavs till domstolen under 2014.

I fråga om buller har nämnden framfört synpunkter på att Hamnens villkorsförslag för momentana ljud från containerhanteringen samt för momentana ljud från den hamnrelaterade tågtrafiken bör ändras i vissa avseenden. Vidare har nämnden framfört att Hamnen behöver komplettera sina provotidsredovisningar gällande möjligheten att få ned ljudnivåerna från hamnen genom differentiering av hamnavgifterna och genom avtal med trafikerande rederier. Detta för att domstolens provotidsvillkor gällande buller ska vara helt utredda.

När det gäller Hamnen provotidsredovisning gällande slutlig hantering av dagvatten från hamnområdet har nämnden godtagit Hamnens förslag till reningsanläggningar (reningsanläggningar i form av grovslamavskiljare, oljeavskiljare, samlingsbrunn och haveriskydd). Nämnden har dock även yrkat att dagvattenreningsanläggningarna ska förberedas för provtagning av ingående och utgående vatten till recipient, att Hamnen ska ta fram ett provtagnings- och skötselprogram i samråd med miljöförvaltningen och att resultatet av efterföljande provtagningar och eventuellt behov av ytterligare skyddsåtgärder ska redovisas och utvärderas i samråd med miljöförvaltningen.

Mark- och miljödomstolen har under 2014 inte meddelat något slutligt avgörande gällande buller- och dagvattenhanteringen för hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen men en huvudförhandling gällande de slutliga villkoren förväntas hållas i februari 2015. När de slutliga bullervillkoren vunnit laga kraft kommer de att vara dimensionerande för den planerade bostadsutbyggnaden i Norra Djurgårdsstaden.

Byggnationen av nya Värtahamnen

Miljöförvaltningen har haft löpande dialog med Hamnen och genomfört sammanlagt sex möten med platsbesök med anledning av utbyggnaden av Värtapiren (bild 3). Utbyggnaden av piren 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.

Hamnen har enligt de bullervillkor som Miljööverdomstolen meddelat för utbyggnaden av Värtahamnen – Frihamnen rätt att utföra byggarbeten dygnet runt förutsatt att de innehåller Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller och endast utför spontnings- och pålningsarbeten under helgfria vardagar mellan kl. 07-19. Villkoret ställer stora krav på att Hamnen har en mycket god egenkontroll för att kunna säkerställa att entreprenören inte utför arbetsmoment som överskrider bullerriktvärdena. I praktiken finns det alltid en risk vid byggarbeten att det uppstår slammer och oförutsedda situationer som riskerar att ge överskridanden av främst nattriktvärdet för momentana ljud och som i sin tur riskerar att väcka närboende. Under 2014 har förvaltningen tagit emot två klagomål på bullerstörningar från nattarbeten i samband med utbyggnaden av Värtapiren. Inget av klagomålen har bedömts vara befogade då Hamnen innehöll sina bullerkrav vid båda tillfällena. Däremot har Hamnen själva mottagit klagomål på buller nattetid och som de bedömt vara befogade. Hamnen beslutade av den anledningen självmant att tills vidare stoppa kommande nattarbeten.

Förvaltningen har även handlagt tre upplysningar om oljeläckage p.g.a. brott på hydraulslangar, tre upplysningar om påträffade markföroreningar samt tre anmälningar

om efterbehandling av förorenade massor. Samtliga upplysningar och anmälningar har avsett läckage och förorenade massor inom arbetsområdet för den nya Värtahamnen.



Bild 3. Vy över pågående utbyggnad av nya Värtapiren (bildkälla: Stockholms Hamn).

Pågående hamnverksamhet

Miljöförvaltningen har tillsammans med länsstyrelsen genomfört ett möte med platsbesök i Containerterminalen med anledning av att länsstyrelsen utrett om terminalen ska klassas som "Farlig verksamhet" enligt lagen om skydd mot olyckor (2003:778). Länsstyrelsen kom fram till att verksamheten inte omfattas av skyldigheterna för farlig verksamhet.

Miljöförvaltningen har under året mottagit ett klagomål på buller från ett av Tallink Siljas fartyg i Värtahamnen. Fartyget behöver ha sina motorer igång för att driva fläktsystem och andra funktioner ombord och det finns ännu inga möjligheter att elansluta fartyg vid Värtahamnen. Miljöförvaltningen har därför inte kunnat förelägga om att fartygens motorer ska stängas av i hamn. I och med att den nya Värtapiren byggs kommer Hamnen dock i enlighet med villkor från Miljööverdomstolen att utrusta de nya kajlägena med möjligheten att ansluta fartygen till el. Tallink Silja har för avsikt att elansluta alla sina fartyg när den nya piren är klar.

Miljöförvaltningen har också handlagt en anmälan om ändring av hamnverksamheten. Den planerade ändringen har föranletts av att Hamnen identifierat ett ökat behov av kryssningslägen. Anmälan avsåg därför byggnation av ett nytt kajläge för kryssningsfartyg längst ut på Frihamnspiren. Enligt Hamnen innebär inte det nya kryssningsläget någon ökad risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön jämfört med den redan tillståndsgivna verksamheten. Hamnen uppgav också att verksamheten kommer kunna bedrivas i enlighet med de villkor och prövotidsförordnanden för buller

som meddelats för hamnverksamheten i Värtahamnen – Frihamnen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade mot bakgrund av ovanstående att den anmälda verksamheten kan bedrivas inom ramen för Hamnens befintliga tillstånd men även att Hamnen ska vidta vissa försiktighetsmått gällande en oljeavskiljare som ska anläggas i samband utbyggnaden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Lidingö Stad överklagade nämndens beslut till länsstyrelsen. Lidingö Stad yrkade att beslutet skulle upphävas och att anmälan skulle kompletteras med ytterligare bullerutredning. Länsstyrelsen beslutade dock att avslå Lidingö Stads överklagande.

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



Bild 4. Vy över Stadsgårdshamnen (www.stockholmshamnar.se).

Tillståndsprovning av hamnverksamheten

Miljöprövningsdelegationen i Stockholms län har den 18 februari 2013 meddelat tillstånd för hamnverksamheten inom Skeppsbron-Stadsgården. Tillståndet har överklagats av Hamnen till mark- och miljödomstolen med avseende på bl.a. villkor om elanslutning. Mark- och miljödomstolen meddelade ett avgörande i ärendet den 1 april 2014. Domen är dock överklagad till Mark- och miljööverdomstolen.

Pågående hamnverksamhet

Miljöförvaltningen har under 2014 handlagt tre klagomål på buller samt fartygsavgaser från fartyg inom hamndelen. Eftersom det är en allmän hamn och fartygen därmed inte kan nekas tillträde, och de slutliga villkoren avseende buller och elanslutning ännu inte vunnit laga kraft, har dock miljöförvaltningen inte kunnat ställa andra krav än att Hamnen

i den mån det är möjligt ska placera fartyg som alstrar buller- och lukstörningar längre bort från bostäderna.

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



Bild 5. Vy över Nybrokajen där den tillståndspliktiga hamndelen utgörs av kajen längst till vänster i bilden (www.stockholmshamnar.se).

Miljöförvaltningen och Hamnen har samrått under året om ett kontrollprogram som Hamnen behövde ta fram enligt villkor som meddelats i miljöprövningsdelegationens tillstånd för hamnverksamheten vid Nybrokajen. Miljöförvaltningen har framfört synpunkter på kontrollprogrammets innehåll som syftar till att säkerställa att Hamnen förebygger risker för negativ påverkan på miljön i samband med t.ex. tankning av fartygen. 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

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 Hamnens verksamhet vid Södra Hammarbyhamnen i huvudsak består av att tillhandahålla och underhålla kajplatserna som nyttjas av andra verksamhetsutövare (Fortum och Jehander).

2.1.5 Norra Hammarbyhamnen



Bild 6. Vy över Norra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).

Under 2013 så mottog miljöförvaltningen upprepade klagomål från närboende på luktstörningar från fritidsskutor i Norra Hammarbyhamnen. Förvaltningen bedömde att klagomålen var 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 ofta nyttjas i en stor omfattning. Nämnden beslutade därför i december 2013 att förelägga 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 2014 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.

Ytterligare fyra klagomål har inkommit under 2014 från närboende på luktstörningar i Norra Hammarbyhamnen. Enligt de klagande beror luktstörningen, som främst känns vid kallare väderlek på eftermiddagar, kvällar och vissa nätter, på rök från fritidsskutor som ligger vid kaj i närheten av bostadshusen. Efter att klagomålen påtalats för Hamnen har de klagande upplevt att störningarna minskat och i ett av fallen har en båt flyttats till annan mindre störningskänslig plats.

Miljöförvaltningen har även handlagt ett klagomål från boende på buller från fartyg i samband med att fartygen nyttjar en nyanlagd mottagningsstation för avloppsvatten i Norra Hammarbyhamnen. Enligt den klagande står fartygen på tomgång och alstrar buller medan de tömmer sitt avloppsvatten. Varken Hamnen eller miljöförvaltningen har kunnat styrka att det rör sig om ett befogat klagomål.

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 Sätra varv

Miljöförvaltningen har lämnat underhandssynpunkter till Trafikverket gällande ett kontrollprogram som beskriver hanteringen av störningar från den tillfälliga hamnverksamheten i Sätra under byggtiden av Förbifart Stockholm. Kontrollprogrammet är ännu inte fastställt.

Vad gäller Trafikverkets tidigare inlämnade ansökan om tillstånd för tillfällig hamnverksamhet och för vattenverksamhet vid byggande och drift av Förbifart Stockholm så har nämnden besvarat fyra remisser från mark- och miljödomstolen med anledning av Trafikverkets kompletteringar och bemötanden i målen (två yttranden avseende sökt vattenverksamhet och två yttranden avseende hamnverksamheten vid Sätra varv). Nämnden har i huvudsak tillstyrkt Trafikverkets yrkanden vad gäller den tillfälliga hamnverksamheten vid Sätra varv men har dessutom yrkat att särskilda villkor ska meddelas om kompensationsåtgärder för de arbeten som ska utföras inom Sätraskogens naturreservat samt att Trafikverkets förslag till bullervillkor ska justeras så att de bättre avspeglar den praxis vid hantering av bullerstörningar som tillämpas vid andra stora infrastrukturprojekt i Stockholm. Med anledning av de nämnda tillståndsprövningarna har miljöförvaltningen även deltagit vid mark- och miljödomstolens huvudförhandlingar under hösten 2014. Avgöranden i målen meddelades den 17 december 2014. Av domsluten framgår att mark- och miljödomstolen inte bifallit något av nämndens yrkanden i de delar där nämnden och Trafikverket inte varit överens. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat in ett reservationsvis överklagande av domstolens beslut gällande målet om sökt vattenverksamhet och tillfällig hamnverksamhet vid Sätra varv.

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 beslutat om under 2014 är att nya reviderade miljödifferentialiserade avgifter ska börja gälla från och med 2015. För att uppmuntra rederier till insatser för miljön som går längre än vad regelverken föreskriver inför Hamnen nya miljörabatter för el-anslutning, LNG-fartyg och för reducerade kväveoxidhalter. Från den 1 januari 2015 gäller därför följande rabatter:

- Stockholms Hamnar erbjuder en miljon kronor till varje fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj. Det gäller vid de kajer där Stockholms Hamnar erbjuder el-anslutning samt under förutsättning att anslutning och trafikering sker under en treårsperiod. El-anslutning minskar buller och utsläpp till luft.
- Hamnavgiften för LNG-fartyg rabatteras med 5 öre per bruttoton. Det innebär uppåt 1 miljon kronor i rabatt per år och fartyg (med dagliga anlöp) och kan tillsammans med kväveoxidrabatten ge totalt 30 procent rabatt per anlop. LNG-fartyg släpper varken ut svavel eller partiklar i luften och reducerar utsläppet av kväveoxid med 85 procent och minskar koldioxidutsläppet.
- Rabatten för reducerat utsläpp av kväveoxid höjs och följer den sju-gradiga skala som Sjöfartsverket tillämpar. För ett normalstort fartyg med dagliga anlöp innebär det en rabatt på mellan 3 och 4 miljoner kronor per år, beroende på kväveoxidhalt.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till Hamnens initiativ i dessa frågor. Förvaltningen beklagar dock att Hamnen inte redovisat sina planer på att revidera hamnavgifterna i sina redovisningar till mark- och miljödomstolen där de inom ramen för ett av sina provotidsvillkor är ålagda att redovisa möjligheten att införa miljödifferentialiserade avgifter med syftet att minska luftutsläppen samt bullerstörningarna. Eftersom förvaltningen inte heller fått någon information från Hamnen inom ramen för tillsynen om att Hamnen avsåg att införa ovanstående revidering av hamnavgifterna har nämnden i sina yttranden till domstolen fortsatt att vidhålla att Hamnens provotidsredovisning avseende möjligheter att införa differentialiserade avgifter i syfte att minska buller från hamnverksamheten behöver kompletteras.

En annan kommunikationsfråga som Hamnen brustit i är det samråd gällande dagvattenhanteringen i Värtahamnen-Frihamnen som Hamnen skulle genomföra med tillsynsmyndigheten inför sin provotidsredovisning till mark- och miljödomstolen. Trots att förvaltningen efterfrågat ett samrådsunderlag i denna fråga vid flera tillfällen så genomförde Hamnen inte något samråd i enlighet med domstolens meddelade provotidsvillkor. Miljöförvaltningen tycker att det är olyckligt att Hamnen inte genomfört

det föreskrivna samrådsförfarandet och kan konstatera att det finns en betydande förbättringspotential när det gäller Hamnens information till förvaltningen om den löpande hamnverksamheten.

När det gäller Hamnens löpande information om utbyggnaden av Värtahamnen har dialogen med förvaltningen dock varit föredömlig.

För Hamnens miljöarbete i Norra Hammarbyhamnen kan det konstateras att kajens omedelbara närhet till bostäder innebär att det finns behov av ett förebyggande arbete för att minska risken för olägenheter för närboendes hälsa till följd av utsläpp av förbränningsrök från fartyg som ligger vid sina kajplatser. Eftersom Hamnen överklagat nämndens beslut om försiktighetsmått kommer frågan om Hamnens behov av ytterligare försiktighetsmått i Norra Hammarbyhamnen att avgöras av en överprövningsinstans.

3.2 Exploateringskontoret

Exploateringskontorets hamnverksamhet vid Kolkajen har fortfarande varit av mycket begränsad omfattning. Miljöförvaltningen kan därför fortfarande 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 det ännu inte finns en laga kraft vunnin dom för hamnverksamheten. 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 såväl under den tid som hamnen kommer anläggas, och längre fram rivnas, som under den ca 4 år långa drifttiden.