



STOHAB
2015-03-03

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Samråd kring förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön

Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har översänt ovanstående remiss för yttrande till senast 2015-03-22. Remissmaterialet kommer från Havs- och vattenmyndigheten. Havs- och vattenmyndigheten ska besluta om ett åtgärdsprogram för havsmiljön för att uppnå god miljöstatus i Sveriges havsområden. Åtgärdsprogrammet riktar sig till andra myndigheter och kommuner och ska ange vilka åtgärder som behövs för att miljö kvalitetsnormerna för havsmiljön ska kunna följas för att på sikt uppnå god miljöstatus. Samrådet för åtgärdsprogrammet vänder sig till myndigheter, kommuner, organisationer, verksamhetsutövare, allmänheten och övriga som berörs av åtgärdsprogrammet.

Efter samrådet ges regeringen möjlighet att pröva förslaget till åtgärdsprogram enligt de förutsättningar som anges i havsmiljöförordningens 27 §. Under hösten kommer Havs- och vattenmyndigheten att publicera en sammanställning av remissvaren på hemsidan. Åtgärdsprogrammet för havsmiljön fastställs av Havs- och vattenmyndigheten senast före utgången av 2015. I början av 2016 ska programmet rapporteras till EU-kommissionen. Då ska också åtgärderna börja genomföras och effekterna av åtgärderna följs sedan upp under kommande förvaltningsperiod.

Alla Europas kuststater arbetar sedan 2008 gemensamt med genomförandet av havsmiljödirektivet för att Europas hav ska uppnå och upprätthålla god miljöstatus. Direktivet har införts i svensk lagstiftning via miljöbalken och havsmiljöförordningen. En viktig del i genomförandet är att alla som berörs ska ges möjlighet att delta i arbetet. Tanken med samrådet är just detta - en möjlighet för alla berörda att lämna sina synpunkter för att åtgärdsprogrammet för havsmiljön ska bli så bra som möjligt.

Samrådsdokumenten i sin helhet återfinns på denna sida:

<https://www.havochvatten.se/hav/uppdrag--kontakt/vart-uppdrag/remisser-fran-hav/remisser/2014-11-07-remiss-atgardsprogram-for-havsmiljon.html>

Stockholm Hamnars synpunkter

Som framgår ovan så riktar sig åtgärdsprogrammet till myndigheter och kommuner. Utifrån den verksamhet som bedrivs av Stockholms Hamnar lämnas därmed nedanstående synpunkter och kommentarer avseende de ämnes- och temaområden som beskrivs i åtgärdsprogrammet.

Internationellt samarbete

I inledningen till åtgärdsprogrammet framgår vikten av såväl nationellt som internationellt samarbete kring ett samlat grepp om havsmiljön. Alla Europas kuststater arbetar sedan 2008 gemensamt med genomförandet av havsmiljödirektivet för att Europas hav ska uppnå och upprätthålla god miljöstatus.

Miljöpåverkan är ett gränsöverskridande arbete och för att åstadkomma förändring och utveckling krävs samarbeten med andra aktörer och erfarenhetsutbyte. Ett viktigt verktyg för att kunna uppnå högt ställda miljökrav är att arbeta tillsammans med hamnar som har reguljär trafik till Stockholm. Stockholms Hamnar har skrivit under överenskommelser med Helsingfors Hamn, Åbo Hamn och Tallinns Hamn om gemensamma satsningar på bland annat svart- och gråvattenhantering samt elanslutningar.

Stockholms Hamnar deltar även i olika projekt och nätverk för att på så sätt förmedla och inhämta kunskap. Som exempel kan nämnas European Sea Ports Organisation (ESPO) vilken företräder samtliga hamnar i EU:s medlemsländer. ESPO säkerställer att hamnarna har en tydlig röst i Europa. Stockholms Hamnar är även engagerad i branschorganisationen Sveriges Hamnar som företräder samtliga hamnar i landet. En annan organisation där Stockholms Hamnar deltar i arbetet är Baltic Ports Organisation vilken företräder Östersjöns hamnar. BPO spelar en viktig roll när det exempelvis gäller att nå en gemensam samsyn på nya regelverk som uteslutande berör Östersjöområdet.

Tillståndsprövningar

Av remissunderlaget framgår att havsplanerna kommer, liksom kommunala översiktsplaner, att ha en vägledande funktion. Åtgärdsprogrammet för havsmiljön kan exempelvis vid tillståndsbeslut vara vägledande kring vad som är rimligt att kräva i form av försiktighetsmått i villkor. Vid fysisk planering (exempelvis kommunala översiktsplaner eller detaljplaner samt havsplanering) kan åtgärdsprogrammet för havsmiljön utgöra viktigt underlag.

Utifrån analysen som presenteras i remissunderlaget bedöms utarmningen av livsmiljöer främst bero på belastningar eller aktiviteter som tillförsel av näringsämnen och farliga ämnen, uttag av arter genom fiske samt fysisk störning. I fysisk störning ingår till exempel muddring och dumpning, byggande i vatten och ankring. Flera av dessa aktiviteter prövas

enligt miljöbalken. I denna prövning ska miljö kvalitetsnormen för havsmiljön beaktas, men ofta finns bristande kunskapsunderlag om de miljöer som kan tänkas påverkas av aktiviteten. I åtgärdsprogrammet föreslås en åtgärd (se faktablad nr 14) om vägledning kring havsmiljörelaterade miljökonsekvensbeskrivningar. Detta ser Stockholms Hamnar som positivt och vill särskilt framhäva möjligheten att i kombination till detta ge vägledning om vilka marina data som finns hos statliga myndigheter och institutioner samt bidrar till utökad tillgänglighet till dessa.

Stockholms Hamnar bedriver tillståndspliktig verksamhet såväl enligt 9 kap som enligt 11 kap miljöbalken. Stockholms Hamnar delar uppfattningen att ett lämpligt tillvägagångsätt att implementera havsmiljödirektivet i Sverige är att tillstånds- och tillsynsmyndigheter bevakar dessa frågor i samband med tillståndsprövningar. Det är dock viktigt att de krav som ställs vid tillståndsprövning, samt även vid detaljplanering, blir relevanta för rådande vattenkvalité så att verksamheter kan fortsätta att bedriva och utveckla sina verksamheter. Stockholms Hamnar lägger ner omfattande resurser på att ta reda på fakta kring frågor rörande påverkan på vattenkvalitet vid vattenverksamheter och påverkan från sjöfart. Några av de ämnesområden som berörs vid tillståndsprövningar kommenteras nedan. Dock gäller dessa främst lokala förhållanden och då det ofta saknas referenser ser Stockholms Hamnar det som positivt att åtgärdsprogrammet belyser behovet av ökade kunskaper kring de områden som berörs av havsmiljödirektivet, exempelvis undervattensbuller.

Emissioner

För att ytterligare minska den atmosfäriska kvävebelastningen, diskuterar medlemsländerna i de regionala havskonventionerna ansökningar om införandet av NOx Tier III utsläppskontroll – så kallat NECA område – för sjöfart inom Östersjön och Nordsjön. Ursprungligen skulle dessa skärpta krav införas 2016 men kan komma att skjutas upp ytterligare fem år beroende på att vissa länder inte ställer sig bakom vald tidpunkt. Av remissunderlaget framgår att utsläppsminskning från sjöfart, genom att minska kvävebelastningen behövs men eftersom ett eventuellt NECA-beslut endast skulle gälla nybyggda fartyg så kommer det att ta lång tid att få effekt. Det anges att ytterligare åtgärder kan behövas, men det ges ingen specifikation av vilka dessa skulle kunna vara.

Stockholms Hamnar har under många år tillämpat differentierade hamnavgifter. Sedan år 2015 differentieras dessa utifrån fartygens utsläpp av kväveoxider, medan tidigare rabatt för lägre utsläpp av svaveloxider tagits bort pga. den strängare lagstiftning som införts. Rabattens storlek beror på mängden kväveoxider som släpps ut, enligt samma sju-gradiga skala som Sjöfartsverket tillämpar. Rabatten kan, som exempel, innebära att ett fartyg på 50.000 GT i varannandagstrafik (182 anlop/år) nu erhåller mellan 1,5 och 2 miljoner i rabatt beroende på hur mycket kväveoxider det släpper ut.



För att uppmuntra en omställning till alternativa bränslen har en särskild rabatt för fartyg som använder LNG införts. För ett fartyg på 50.000 GT i varannandagstrafik (182 anlöp/år) skulle detta innebära en rabatt på 455 000 kr per år.

Dessutom har Stockholms Hamnar infört incitament för att även uppmuntra fartyg att el-ansluta vid de kajer där bolaget erbjuder el-anslutning. Stockholms Hamnar erbjuder en miljon kronor till varje fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj, förutsatt att el-anslutning och trafikering sker under en treårsperiod.

Farliga ämnen

Många långlivade farliga ämnen har en tendens att lagras i sediment. Kunskapsläget är däremot otillräckligt för att dra slutsatser om åtgärdsbehoven. Man vet att sänkor kan bli till källor i samband med t.ex. muddring och andra maritima aktiviteter, stormar, förändrad biologisk aktivitet etc. Vilka konsekvenser sådana händelser får för vattenlevande organismer är dock i hög grad beroende på vilka ämnen och aktiviteter som förekommer och kunskapsläget behöver förbättras både avseende förekomst av förorenade sedimentområden och vilka risker dessa innebär.

Enligt remissunderlaget behöver Naturvårdsverket och Transportstyrelsen i samverkan undersöka förekomsten av tributyltenn (TBT) och dess nedbrytningsprodukter i hamnar och i havsmiljön i övrigt, samt se till att bakomliggande orsaker till förekomster utreds. Vidare behöver översyn av befintliga styrmedel och möjlighet till ytterligare reglering utredas i syfte för att förhindra spridning av TBT från fartyg och hamnar till havsmiljön. Med utgångspunkt från ovan behöver behovet av nationell vägledning identifieras för att öka åtgärdstakten.

I detta sammanhang kan Stockholms Hamnar konstatera att för kommersiella fartyg registrerade inom EU är nymålning med färger innehållande dessa medel förbjudna sedan 2003. Även om de högsta halterna uppmätts i anslutning till båtvarv är det också känt att ett diffust läckage av TBT sker via avlopps- och dagvatten på grund av att ämnet använts vid produktion av konsumentprodukter. Insatser för att kartlägga och begränsa även denna diffusa spridning bör också göras för att åtgärda problemet.

Främmande arter

Kommersiell sjöfart är enligt remissunderlaget en betydande införselväg för främmande arter i marin miljö. Arter kan följa med i ballastvatten eller som påväxt på fartygens skrov. Idag saknas kunskap om betydelsen av skrovpåväxt för spridning av främmande arter. Det behövs också kunskap om betydelsen av konstruktioner i vatten samt om lämpliga tekniker för rengöring och destruktion av påväxt. Stockholms Hamnar ser positivt på att en vägledning tas fram om hantering och omhändertagande av påväxt på fartygsskrov.

Barlastvattenförordningen antas hantera introduktion av främmande arter via sjöfart och på så sätt bidra till att miljö kvalitetsnormerna nås. I huvudsak kommer fartygen som trafikerar Stockholms Hamnar, t.ex. färjetrafiken, från andra delar av Östersjön, varför risken för introduktion av exotiska arter är liten vid eventuellt utsläpp av barlastvatten.

Avfall

Marint avfall utgör en belastning på havsmiljön. Som omnämns i åtgärdsprogrammet beräknas 80 procent av skräpet som hamnar i våra hav komma från landbaserade källor och 20 procent från havsbaserade källor. Det understryks dock att dataunderlaget för detta påstående är begränsat.

Havsbaserade källor till marint skräp utgörs främst av kommersiell sjöfart (passagerar- och lastfartyg), fiske- och fritidsbåtar. Men även aktiviteter såsom vattenbruk, vindkraft, oljeriggar och gasinstallationer kan bidra till det marina skräpet. Avfallsförebyggande åtgärder kopplade till uppkomsten av marint skräp (både på nationell och på lokal nivå) kan inbegripa förbättrad avfallshantering och styrmedel för en förändrad och minskad användning av produkter som är vanligt förekommande som skräpföremål i den marina miljön.

Enligt gällande lagstiftning finns en obligatorisk skyldighet för fartyg att i hamn lämna allt det avfall som inte är tillåtet att dumpa till sjöss. Hamnar är å andra sidan skyldiga att ta emot allt fartygsgenererat avfall som fartygen vill lämna. Det finns dock ingen skyldighet för fartyg att lämna sorterat avfall (förutom klassning och märkning av farligt avfall). Enligt lagstiftningen måste hamnens avgiftssystem vara utformat så att fartygen debiteras en generell avgift för avfall och inte utifrån lämnad mängd, m³ eller vikt – det s.k. ”no special fee” systemet. Avgiften kan dock vara olika för olika fartygstyper och/eller linjer. Avgiften kan också vara lägre för fartyg som avfallsminimerar, källsorterar o.s.v. Krav finns också på att hamnens avgift ska vara synlig och baseras på hamnens kostnader. I enlighet med 6 kap (SJÖFS 2001:12) upprättar Stockholms Hamnar avfallshanteringsplaner vilka godkänns av Transportstyrelsen. I avfallshanteringsplanerna beskrivs Stockholms Hamnars avfallshanterings- och avgiftssystem.

Beträffande den reguljära linjetrafiken som kommer till Stockholms Hamnar finns undantag från skyldigheten att lämna avfall och de hanterar detta avfall själva. För dessa och för Stockholms Hamnar är en effektiv och miljömässigt bra mottagning av avfallet viktig. Transportstyrelsen är den myndighet som prövar och beslutar om eventuella undantag från den obligatoriska skyldigheten att lämna avfall.

Kryssningsfartyg som besöker flera hamnar möts i olika hamnar av olika regler om sortering i fraktioner vilket försvårar arbetet med att förmå fartygen att lämna avfall sorterat. Hamnen har under ett flertal år arbetat aktivt med att underlätta och ge



information till redare och agenter om avfallshandling och -sortering. Hamnen har vidare genom att ge rabatt på avgift för avfallshandling till fartyg som sorterat sitt avfall uppmontrat fartygen att sortera. Detta arbete har till stor del varit framgångsrikt, 2013 fick nära 80 procent av anlöpen i Stockholm rabatt för källsorterat avfall.

De senaste åren har diskussioner förts om att använda matavfall från fartygen till bl.a. produktion av biogas. Den största mängden matavfall som regelbundet skulle kunna lämnas produceras av fartygen i linjetrafik och som framgår ovan är det fartygen själva som hanterar detta avfall. Matavfall som produceras av kryssningsfartyg är enligt lagstiftning att betrakta som riskavfall beroende på att maten i sig är/kan vara mat från tredje land, d.v.s. köpt i land utanför EU. Med detta följer att matavfallet om det lämnas i land måste lämnas till förbränning.

Stockholms Hamnar arbetar på olika sätt med att öka insamlingen av matavfall från egen verksamhet och även från annans verksamhet, t.ex från hyresgäster i Hamnens byggnader.

Beträffande avloppsvatten från fartyg finns tidigare fattade beslut om skärpta regler. Beslutet innebär att det från 2016 inom Östersjön kommer krävas att alla nya passagerarfartyg ska lämna sitt avloppsvatten i hamn och att kravet från 2018 ska omfatta samtliga passagerarfartyg i trafik. Beroende på att några länder har förklarat att hamnarna i deras respektive länder inte har mottagningsanläggningar klara är det dock i dagsläget osäkert när dessa regler träder i kraft.

Stockholm är en av få hamnar runt Östersjön som har möjlighet sedan flera år tillbaka att ta emot toalettavfall från fartygen. Arbete pågår med att även bygga anläggningar för mottagning i Kapellskär och Nynäshamn.

Sammanfattning

Stockholms Hamnar är positiv till framtagandet av övergripande åtgärdsprogram som tydligt pekar ut vilka problemområden som prioriteras och hur detta ska utföras utifrån en samhällsekonomisk och ekosystemtjänstbaserad analys. Många av de problemställningar som tas upp i åtgärdsprogrammet inryms även i internationella överenskommelser och lagstiftning vilka Stockholms Hamnar följer. Som verksamhetsutövare berörs Stockholms Hamnar främst av åtgärdsprogrammet vid tillsyn och tillståndsprövningar och välkomnar då tydliga riktlinjer och vägledningar som grundar sig i naturvetenskapliga fakta för respektive påverkansområdena. Eftersom åtgärdsprogrammet riktar sig till myndigheter och kommuner måste dessa ha tillräcklig kunskap för att vid en tillståndsprocess kunna ställa tydliga och konkreta krav istället för att överlåta den övergripande tolkningen till enskilda verksamhetsutövare.



Förslag

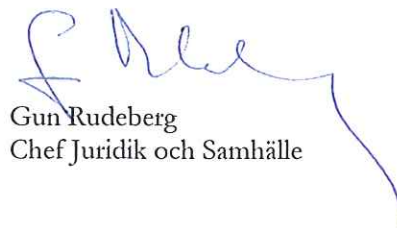
Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

att omedelbart justera ärendet.

Stockholm den 16 februari 2015


Johan Castvall
VD


Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhälle