

PM 2015: RV (Dnr 304-1693/2014)

Samråd kring förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön: bakgrund och förutsättningar

Remiss från Havs- och vattenmyndigheten

Remisstid den 30 april 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd kring förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön: bakgrund och förutsättningar” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Havs- och vattenmyndigheten har remitterat ett förslag till åtgärdsprogram för Havsmiljön för besvarande. Förslaget innebär för kommunal del att kommunerna i sina avfallsplaner förväntas identifiera och belysa hur avfallshanteringen kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet till dotterbolagen Stockholm Vatten AB och Stockholms Hamn AB. Stockholm Stadshus AB och Stockholm Vatten AB har avstått från att besvara remissen.

Stadsledningskontoret menar att remissen inte tagit hänsyn till gällande ansvarsfördelning mellan kommuner, producenter och verksamhetsutövare vad gäller avfall och menar vidare att miljö kvalitetsnormen är oprecist och rättsosäkert formulerad.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att i den kommunala avfallsplanen för Stockholm belysa hur staden kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp. Nämnden framhåller dock att det för arbetet kan vara svårt att sätta upp en målsättning så länge det är oklart vilken rådighet kommunerna har över de källor och flöden som är relevanta att åtgärda.

Stockholms Hamn AB 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.

Mina synpunkter

Jag är positiv till förslaget om att i den kommunala avfallsplanen för Stockholm belysa hur staden kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp. Havs- och vattenmyndigheten har emellertid inte på ett tydligt sätt kartlagt och redogjort för problemets omfattning. Problemen med marint skräp ser olika för Sveriges väst- och ostkust. På västkusten förekommer problem med större skräp såsom plastpåsar och dylikt som driver in från Västerhavet. Problemen med större skräp är emellertid inte lika omfattande på ostkusten. Det vore därför önskvärt om problematiken kartlades ytterligare så att de åtgärdsförslag som tas fram är ändamålsenliga.

Därutöver behandlas frågan om mikrokräp, dvs. små och mikroskopiska plastpartiklar som kan tas upp av vattenlevande organismer och som sannolikt bär med sig miljögifter. Även när det gäller mikrokräp anser jag att Havs- och vattenmyndigheten bör kartlägga problemets omfattning och vilka flöden som orsakar problemet. För Stockholms del kommer den nya membranreningstekniken i Henriksdals avloppsreningsverk att ta hand om det mikrokräp som finns i det renade avloppsvatten som släpps ut i Saltsjön. Staden kommer således att klara av att separera mikrokräp oavsett om det utgör ett problem eller inte.

I övrigt hänvisar jag till förvaltningarnas och Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtanden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Samråd kring förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön: bakgrund och förutsättningar” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 16 april 2015

KATARINA LUHR

Bilagor

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Alla Europas kuststater arbetar sedan 2008 gemensamt med genomförandet av havsmiljödirektivet (2008/56/EG) för att Europas hav till år 2020 ska uppnå och upprätthålla god miljöstatus. Direktivet är implementerat i svensk lagstiftning genom miljöbalken och havsmiljöförordningen (2010:1341). Havs- och vattenmyndigheten (HaV) ska besluta om ett åtgärdsprogram för havsmiljön för att uppnå god miljöstatus i Sveriges havsområden. HaV har remitterat åtgärdsprogrammet för havsmiljön till bl. a. Stockholms stad och föreliggande promemoria utgör stadens svar på denna remiss. Vattenmyndigheterna remissbehandlar samtidigt åtgärdsprogrammen inom vattenförvaltningen.

I kustzonen överlappar havsmiljödirektivet och vattendirektivet varandra. Tar man övergödning som ett exempel hanterar vattenförvaltningens åtgärdsprogram de landbaserade källorna samt de punktkällor som finns i kustvattenförekomsterna medan havsmiljöförvaltningens åtgärdsprogram hanterar de åtgärder i övrigt som eventuellt behövs för att nå god miljöstatus i de marina vattnen.

Vattenförvaltningen omfattar och styr i huvudsak hela det arbete med vattenfrågor som utförs i kommunerna, även i kustzonen. Det finns dock ett viktigt undantag, marint avfall, som endast regleras inom havsmiljöförvaltningen. Åtgärder mot marint avfall är också den enda åtgärden som berör kommunerna i HaV:s förslag till åtgärdsprogram för havsmiljön:

Kommunerna 1: att vid revidering av de kommunala avfallsplanerna identifiera och belysa hur avfallshanteringen kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp samt sätta upp målsättningar för ett sådant arbete.

Miljö kvalitetsnormen för marint avfall i Havsmiljöförordningen är inte kvantifierad: *"Havsmiljön ska så långt som möjligt vara fri från avfall"*. Trots detta anger HaV i åtgärdsprogrammet att man bedömer att normen inte följs vare sig för Nordsjön eller för Östersjön. I förslaget till åtgärdsprogram har inte omfattningen för "tillståndet" i havet av den marina nedskräpningen presenterats, inte heller redovisas källor och spridningsvägar. Det är därför enligt förvaltningens mening inte tydligt i vilken omfattning kommunernas åtgärder kan bidra till att minska problematiken med nedskräpning i havet. Förvaltningen föreslår därför att åtgärdsprogrammet kompletteras med en åtgärd för öka kunskapen om marint avfall. Forskning och andra kunskapshöjande insatser behöver initieras för att beskriva och dimensionera problembilden för marint avfall, också för mikrokräp, samt för att prioritera vilka flöden som är viktigast att åtgärda.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Stadshus AB. Stockholm Stadshus AB har i sin tur remitterat ärendet till dotterbolagen Stockholm Vatten AB och Stockholms Hamn AB. Stockholm Stadshus AB och Stockholm Vatten AB har avstått från att besvara remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Renhållningsförordningen stadgar kommunens skyldighet att transportera och hantera hushållens avfall. Denna skyldighet omfattar även fartygsavfall som ligger i hamn samt sedan 1994, kyl- och frysskåp. Övrigt avfall omfattas av annan lagstiftning och framförallt av lagen om producentansvar.

Stadsledningskontoret finner det därför problematiskt att Havs- och vattenmyndighetens remiss innehåller förslag som går utanför den kommunala rådigheten ifråga om ansvarsfördelning mellan kommuner, verksamhetsutövare och producenter. Stadsledningskontoret menar att Havs- och vattenmyndighetens förslag riskerar leda till att det kommunala ansvaret utvidgas till att omfatta avfall som faller under annan lagstiftning än renhållningsförordningen.

Staden har ett eget påtaget ansvar för att stadsmiljön är ren och snygg. I Stockholm stads avfallsplan framgår ambitionen i målet "Nedskräpningen i stadsmiljön ska minska". Till dess att renhållningsförordningen hunnits formuleras om i enlighet med remissens förslag, kan det konstateras att det är detta självpåtagna lokala ansvar Havs- och vattenmyndigheten vill knyta till en miljö kvalitetsnorm för havsvatten.

Som miljö kvalitetsnorm för marint avfall anges i remissen att "*Havsmiljön ska så långt som möjligt vara fri från avfall*". Det kan konstateras att miljö kvalitetsnormen beskrivs som en ambition och saknar ett kvantifierat måttal. Trots avsaknad av sådant konstateras i remissen att miljö kvalitetsnormen inte uppfylls idag, vilket är märkligt eftersom inget underlag för nuvarande nedskräpningsnivå presenteras i förslaget. Eftersom en miljö kvalitetsnorm har rättslig status och påverkan på hur tillståndsansökningar och detaljplaner hanteras, menar stadsledningskontoret att den oprecisa formuleringen riskerar leda till rättslig osäkerhet. Havs- och vattenmyndighetens förslag i denna del är ofärdigt och bör förtydligas.

Mer kunskap måste samlas in om nedskräpningsmängd, ansvariga parter samt kostnadseffektiva åtgärder för att minska nedskräpningen innan en miljö kvalitetsnorm tas fram. Därtill bör det säkerställas att det är en god idé att koppla en miljö kvalitetsnorm för nedskräpning av havsvatten till den kommunala avfallsplanen, något som stadsledningskontoret av ovan anförda rådighetsskäl inte med nödvändighet anser.

Havs- och vattenmyndighetens egna beräknade direkta och indirekta åtgärdskostnader för förslaget förväntas bli mycket höga.

Baserat på det underlag som presenteras bedömer stadsledningskontoret att de insatser som förväntas av en stad av Stockholms storlek kan komma att uppgå till mellan 30 mnkr och 67,5 mnkr per år. En insats av sådan storlek måste kunna bedömas utifrån om den är effektiv, om den leder till uppfyllande av miljö kvalitetsnormen samt hur den förhåller sig till principen om att "förorenaren" ska betala. Stadsledningskontoret menar att den ekonomiska insatsen inte kan anses leda till bevisad, motsvarande nytta. Det kommer att vara mycket svårbedömt om insatser som föranletts av åtgärder i avfallsplanen verkligen haft effekt på nedskräpningsnivån i havsmiljön.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen från Havs- och vattenmyndigheten besvarad med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 mars 2015 att godkänna och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö kvalitetsnormen för marint avfall i Havsmiljöförordningen är inte kvantifierad: *”Havsmiljön ska så långt som möjligt vara fri från avfall”*. Trots detta anger HaV i åtgärdsprogrammet att man bedömer att normen inte följs vare sig för Nordsjön eller för Östersjön. I förslaget till åtgärdsprogram har inte omfattningen för ”tillståndet” i havet av den marina nedskräpningen presenterats, inte heller redovisas källor och spridningsvägar. Det är därför enligt förvaltningens mening inte tydligt i vilken omfattning kommunernas åtgärder kan bidra till att minska problematiken med nedskräpning i havet. Förvaltningen föreslår därför att åtgärdsprogrammet kompletteras med en åtgärd för öka kunskapen om marint avfall. Forskning och andra kunskapshöjande insatser behöver initieras för att beskriva och dimensionera problembilden för marint avfall, också för mikrokräp, samt för att prioritera vilka flöden som är viktigast att åtgärda.

Förvaltningen är positiv till att i den kommunala avfallsplanen för Stockholm belysa hur staden kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp. Nuvarande avfallsplan för Stockholms stad gäller 2013 – 2016, åtgärden kan således bli aktuell först när denna skall skrivas om.

Förvaltningen vill framhålla att det saknas en rättslig analys av förslagets konsekvenser för kommunerna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har enligt 26 kap 3 § tillsyn över avfallshanteringen. Innebär den föreslagna åtgärden att nämnden skall förelägga staden att i sin avfallsplan beskriva hur avfallshanteringen kan bidra till att minska uppkomsten av marint skräp? Dessutom skall staden sätta upp en målsättning, men hur skall denna formuleras när själva miljö kvalitetsnormerna är så allmänt hållen? Någon konkret vägledning ges inte i detta avseende. Dessutom saknas det en analys över hur försämringsförbudet skall hanteras. Skall restauranger och livsmedelsförsäljningar nära havet eller havsvatten stoppas eller begränsas, skall försäljning av livsmedel i engångsförpackningar förbjudas vid badstränder etc. Inte heller här ges någon närmare anvisning.

Problemen är en följd av att de fastställda miljö kvalitetsnormerna för havsmiljön inte har rättsligt analyserats och vägledning saknas för hur den ska fungera tekniskt. Alla verksamheter som söker miljö tillstånd och alla detaljplaner m.m. ska ju förhålla sig till om ansökan eller planförslaget påverkar någon miljö kvalitetsnorm. Inte heller här ges någon vägledning hur åtgärden skall tillämpas vid tillståndsansökningar eller i planarbetet.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 3 februari 2015 har i huvudsak följande lydelse.

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 miljö status.

Miljö påverkan 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 miljö krav 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 bransch-organisationen 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 anlöp/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 sankor 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 vatten-levande 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 barlastvatten 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 fartysgenererat 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 avfallshanterings-planer 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 upp-muntrat 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.