

Hamn & sjöfart

Tillsynsrapport 2016



En rapport från miljöförvaltningen

Evin Saleh

Mars 2017

INNEHÅLL

1	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.....	11
2.1.3	Del av Nybrokajen.....	12
2.1.4	Södra Hammarbyhamnen.....	13
2.1.5	Norra Hammarbyhamnen.....	13
2.2	Exploateringskontorets tillfälliga hamn i Hjorthagen.....	14
2.3	Blidösundsbolaget.....	14
3	Miljöarbetet inom branschen	15
3.1	Stockholm Hamn AB.....	15
3.2	Exploateringskontoret.....	15

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.

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 Stockholm 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/)

Vi bedriver även tillsyn mot rederiernas verksamhet vid kaj d v s rederier, vars fartyg trafikerar hamnar och kajer.

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, Blidösundsbolaget och Rederi Mälaren AB. Till detta tillkommer också internationella kryssningsfartyg med ett stort antal kryssningsresenärer som besöker Stockholms hamnar varje år (tabell 1) och som indirekt bidrar till Hamnens miljöpåverkan.

Tabell 1: Anlöp av internationella kryssningsfartyg 2010- 2016 (www.stockholmshamnar.se)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Antal anlöp	258	262	275	278	264	247	230
Antal passagerare	412 000	452 000	469 000	478 000	467 000	530 000	490 000

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 drivmedelshandling omfattar mer än 1000 kubikmeter flytande motorbränsle per år. Waxholmsbolaget, som bedriver sin verksamhet vid Strömkajen, är det enda rederi som anmält drivmedelshandling med den omfattningen. De stora rederierna däremot sköter bunkring av fartyg själva, vilket sker från båt. Viking Grace t ex bunkrar i Stockholm och Tallink Silja bunkrar i Finland.

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 EU-direktiv 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 liggtid än 2 timmar behöver fartygen inte skifta bränsle enligt direktivet. Reglerna gäller inom hela EU. Det så kallade svaveldirektivet som trädde i kraft den 1 januari 2015 innebär ytterligare skärpningar av svavelhalten för all marint bränsle från 1,0 till 0,1 viktprocent för sjötrafiken i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

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.

Emissioner från hamnverksamheten redovisas årligen på Stockholms Hamnars hemsida rapport ”hållbarhetsredovisning”,

<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1879624>.

I denna bifogade länk kan man se hur emissioner har utvecklats under åren för Hamnen. Denna redovisning gäller hela Stockholms Hamnar AB, d v s Stockholm, Nynäshamn och Kapellskår. Förvaltningen avser att följa upp Hamnens energianvändning i kommande års tillsyn.

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.

Under 2016 har även Tallink Siljas fartyg möjlighet att el-ansluta sig vid Frihamnen och sedan tidigare nyttjar Viking Lines fartyg vid Masthamnen.

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 vid behov bedrivs tillsyn även gentemot rederier och hamnar/kajer som inte är tillståndspliktiga. Vissa hamnar hanteras inom andra tillsynsbranscher som t ex Louddens oljedepå och Fortums energianläggning i Södra Hammarbyhamnen.

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

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten till alla fem hamndelar kommit in i tid och att innehållet i alla miljörapporten motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2006:9). Dessa fem hamndelar är inom Stockholms kommun.

2.1.1 Värtahamnen – Frihamnen



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

En utredning pågick under 2016 om konstaterade höga halter silver likväl som höga halter svavel i avloppsvattnet från Frihamnen - Värtahamnen. Stockholms Vatten och Avfall(SVOA) som mottar avloppsvatten från Hamnen har begärt att Hamnen ska ta fram en åtgärdsplan för att kunna minska silverutsläppet. Hamnen ska ta fram ett

kontrollprogram som reglerar svavelväteutsläppet med kontroll/mätningar och uppföljning.

Förvaltningen avser följa upp ärendet och granska innehållet i kontrollprogrammet.

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 provotidsvillkor avseende bl.a. bulleremissioner från hamnverksamheten samt utsläpp av dagvatten från hamnområdet. I takt med att tidpunkten för provotiderna löpt ut har Stockholms Hamn AB (Hamnen) ingett provotidsredovisningar 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 provotidsredovisning 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 och huvudförhandling hölls i februari 2015, där också nämnden deltog. Dom meddelades i maj 2015.

Hamnen överklagade domen eftersom de vill se en ändring av de villkor som reglerar buller från hamnområdet samt att de vill upphäva ett villkor och ett bemyndigande som reglerar utsläpp av dagvatten. Mark- och miljödomstolen har gett provningstillstånd i fråga om ett villkor vilket reglerar maximal ljudnivå nattetid. Överklagande i övrigt fick inte provningstillstånd och Hamnen överklagade därför Mark- och miljööverdomstolens beslut till Högsta domstolen. Högsta domstolen beslöt i feb 2017 emellertid att inte pröva överklagandet. Mark och miljööverdomstolens villkor ligger därför fast. Domen har följande lydelse:

Maximal ljudnivå (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22–06) får inte överskrida 60 dBA utomhus vid bostäder angivet som L95-nivå.¹

¹L95- 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamhet bedrivs vid terminalen.

Förvaltningen kommer att ha vidare information om Hamnen följer villkoret i miljörapport 2017.

Pågående hamnverksamhet

Utbyggnaden av Värtapiren har färdigställts under året 2016.



Bild 3. Vy över utbyggnaden av nya Värtapiren våren 2016 (bildkälla: Stockholms Hamn).

2.1.2 Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen



Bild 5. Vy över Stadsgårdshamnen (www.stockholmshamnar.se).

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation remitterade sommaren 2016 Hamnens redovisningar av prövotidsutredningar om slutliga villkor för buller, utsläpp av dagvatten och landelanslutning för Stadsgården-Skeppsbron-Masthamnen till miljö och hälsoskyddsnämnden. Nämnden begärde kompletteringar från Hamnen om ytterligare utredning om dagvattenhanteringen vid hamnområdet i Stadsgården-Skeppsbron-Masthamnen. Beslut i ärendet har ännu inte fattats av miljöprövningsdelegationen.

Förutom remisshanteringen har miljöförvaltningen utfört ett tillsynsbesök på Stadsgårdshamnen, Masthamnen och Skeppsbron under 2016. I samband med tillsynsbesöket inspekterade förvaltningen även en truckverkstad som tillhör Masthamnen. Truckverkstaden drivs av Logent Ports & Terminals AB.

Förvaltningen noterade bristfällig förvaring av kemikalier i truckverkstaden i Masthamnen. Förvaltningen påpekade bristen på plats och uppmanade verkstadsansvaringen att åtgärda det genom att valla in kemikalier för att undvika eventuellt kemikaliespill till avlopp. Vid uppföljningen konstaterades att åtgärden var vidtagen.

Förvaltningen inspekterade även en biodiesel-cistern på 5 m³ volym vid Masthamnen som tillhör och sköts av Logent truckverkstad. Ingen anmärkning vad gäller besiktningen kunde konstatera.

Förvaltningen har under sommaren 2016 mottagit ett klagomål på dålig lukt från Masthamnen vilket kunde härledas till pågående tömning av svart- och gråvatten vid kajen från ett kryssningsfartyg. Den dåliga lukten kommer från svavelgasen från matkvarnen från kryssningsfartygen.

Svavellukt-problematiken är ett pågående ärende som ännu ej är avgjord. Hamnen kommer att skriva ett nytt vattenavtal med SVOA där riktvärdet för svavelutsläppet kommer skäras. Det nya vattenavtalet är ännu inte klart.

2.1.3 Del av Nybrokajen



Bild 6. Vy över Nybrokajen där den tillståndspliktiga hamndelen utgörs av kajen längst till vänster i bilden (www.stockholmshamnar.se).

Förutom granskning av miljörapporten har några ytterligare tillsynsinsatser inte ansetts vara motiverade för denna hamndel då hamnverksamheten vid den tillståndspliktiga delen

av Nybrokajen är av begränsad omfattning med få anlop av fartyg med större bruttodräktighet än 1350 och ingen förvaring av avfall eller kemikalier sker här.

Under hösten 2016 remitterade Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation Hamnens redovisningar av provotidsutredning om slutliga villkor för buller för del av Nybrokajen till miljö och hälsoskyddsnämnden. Nämnden tillstyrkte Hamnens yrkande att fastställa provotidsvillkoret för buller som slutligt villkor vad avser tillåtna ekvivalenta bullernivåer för del av Nybrokajen.

Beslut om bullervillkoret fattades av miljöprövningsdelegationen strax innan årsskiftet.

2.1.4 Södra Hammarbyhamnen

Miljöförvaltningen har kontrollerat och granskat den årliga miljörapporten.

Denna hamndel består i huvudsak av att tillhandahålla och underhålla kajplatserna som nyttjas av andra verksamhetsutövare (Fortum och Jehander).

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation remitterade Hamnens redovisning av provotidsutredningar om slutliga villkor för buller för Södra Hammarbyhamnen till miljö och hälsoskyddsnämnden. Nämnden tillstyrkte Hamnens yrkande att fastställa provotidsvillkoret för buller som slutligt villkor vad avser tillåtna ekvivalenta bullernivåer för Södra Hammarbyhamnen.

Beslut om bullervillkoret fattades av Länsstyrelsen strax innan årsskiftet.

2.1.5 Norra Hammarbyhamnen



Bild 7. Vy över Norra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).

Ett klagomål om luktstörning från en närboende i Norra Hammarbyhamnen inkom under 2016. Enligt klagande berodde luktstörningen, på illaluktande rök och avgas från ett

fartyg som låg vid kaj i närheten av klagandes balkong. Miljöförvaltningen kontaktade Stockholms hamn och de i sin tur kontaktade företaget som äger fartyget. Det visade sig att fartyget hade en vedeldat badtunna för en konferensgrupp den dagen. Klagande undrade om folk bodde på fartyget. Det är nämligen inte tillåtet att bo på fartygen i Norra Hammarbyhamnen men de får nyttjas på motsvarande sätt som fritidshus. Sedan finns det även många fartyg där det bedrivs t ex restaurangverksamhet eller som i det här fallet konferenser och då gäller samma regler som för en restaurang eller konferensanläggning på land. Här fanns inget tillstånd för det. Förvaltningen bedömde dock störningen som tillfällig och avslutade ärendet.

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 hamnverksamheten i Hjorthagen fortfarande är av en mycket begränsad omfattning.

2.3 Blidösundsbolaget

Under våren 2016 genomförde miljöförvaltningen en inspektion hos Blidösundsbolaget. Ett av rederiets fartyg, det 100 år gamla Blidösund drivs med stenkol och förbrukar 300 ton stenkol per år. Övriga fartyg är MK1 diesel-drivna.

MK1-dieseln är en svensk miljöklass1 diesel och har en svavelhalt mindre än 10 ppm. Det innehåller 5% icke-fossil komponent(ropsolja). Den introducerades 1991 i syfte att minska miljö- och hälsoeffekterna av diesel. MK1 är det dieselbränsle med lägst svavelhalt på marknaden.

Vid inspektionen noterades inga anmärkningar, dock fördes en diskussion mellan förvaltningen och rederiet om möjligheten för rederiet att helt gå över till förnybart drivmedel. Blidösundsbolaget uppgav inga planer och avsikt att bygga om Blidösundfartyget och driva det på förnybart drivmedel.

Förvaltningen har bedömt att mot bakgrund av att Blidösund är ett ”musei”-fartyg och att emissionerna av CO2 från stenkolanvändningen ej är betydande så kommer fortsatt fokus i vår tillsyn att vara gentemot användning av övrigt fossilbränsle hos Blidösundsbolaget.

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. Hamnen är till exempel med i ett forskningsprojekt tillsammans med bland annat Luleå tekniska universitet för att studera miljöeffekterna av dumpning i vattenområde av snö. Projektet har beviljats finansiering av Formas.

Hamnens införande av reviderade miljödifferentialiserade avgifter började gälla från 2015. För att uppmuntra rederier till insatser för miljön som går längre än vad regelverken föreskriver har Hamnen infört nya miljörabatter för el-anslutning, LNG-fartyg och för reducerade kväveoxidhalter. LNG står för Liquefied Natural Gas.

- 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. De hamnar som erbjuder el-anslutning är Värtahamnen Frihamnen och Masthamnen. 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. För en färja med varannandagsanlop blir rabatten cirka 500,000 kronor per år. LNG-fartyg släpper varken ut svavel eller partiklar i luften och reducerar utsläppet av kväveoxid med 85 procent och minskar koldioxidutsläppen.
- Rabatten för reducerat utsläpp av kväveoxid höjs och följer den sju-gradiga skala som Sjöfartsverket tillämpar. För ett normalstort fartyg med dagliga anlop innebär det en rabatt på mellan 3 och 4 miljoner kronor per år, beroende på kväveoxidhalt.

3.2 Exploateringskontoret

Exploateringskontorets hamnverksamhet vid Kolkajen har fortfarande varit av mycket begränsad omfattning. Miljöförvaltningen kan därför fortfarande inte bedöma kontorets egenkontroll.

3.3 Blidösundsbolaget

Förvaltningen har bedömt att Blidösundsbolaget har en god egenkontroll. Bolaget måste dock förbättra sitt miljöarbete vad gäller fossilbränsleanvändningen, detta kommer att följas upp av förvaltningen till kommande planerad tillsyn.