

# Hamn & sjöfart

## Tillsynsrapport 2020



En rapport från miljöförvaltningen

Eva Johansson

Maj 2021

Dnr: 2021-7932



## INNEHÅLL

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Beskrivning av Hamn och sjöfart</b>                 | <b>5</b>  |
| 1.1      | Tillsynsobjekt.....                                    | 5         |
| 1.1.1    | Hamnar som hanteras inom andra tillsynsområden.....    | 6         |
| 1.2      | Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan..... | 6         |
| 1.2.1    | Buller.....  | 6         |
| 1.2.2    | Utsläpp till luft.....                                 | 6         |
| 1.2.3    | Utsläpp till mark och vatten.....                      | 7         |
| <b>2</b> | <b>Tillsynsarbetet av Hamnar och sjöfart</b>           | <b>8</b>  |
| 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.....                                 | 13        |
| 2.1.4    | Södra Hammarbyhamnen.....                              | 13        |
| 2.1.5    | Loudden – oljehamnen.....                              | 14        |
| 2.1.6    | Övriga icke-tillståndspliktiga hamnar.....             | 16        |
| <b>3</b> | <b>Miljöarbetet inom Hamn och sjöfart</b>              | <b>17</b> |
|          | Stockholm Hamn AB.....                                 | 17        |



# 1 BESKRIVNING AV HAMN OCH SJÖFART

## 1.1 Tillsynsobjekt

Tillsynsobjekten består av hamnar/kajer och rederier.

Hamnar som kan ta emot fartyg med *större* bruttodräktighet än 1350 ton 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. Loudden Oljehamnen (Stockholms Hamn AB)

Louddens oljehamn har tidigare år dokumenterats i en egen tillsynsrapport Oljehamnen. Under år 2020 har all verksamhet med hantering av petroleumprodukter avvecklats och hamndelen har i stället tagits med i denna tillsynsrapport för hamn och sjöfart.

Tillsynen av hamn och sjöfart omfattar även hamnverksamhet som inte behöver tillstånd enligt miljöbalken, dvs. hamnar/kajer som kan ta emot fartyg som har en *mindre* bruttodräktighet än 1350 ton. Exempel på sådana hamnar/kajer där Stockholms Hamn AB (Hamnen) förvaltar marken är Norra Hammarbyhamnen, Söder Mälärstrand, Norr Mälärstrand, 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 ej tillståndspliktig hamnverksamhet. ([www.stockholmshamn.se/Vara-hamn/Stockholm1/](http://www.stockholmshamn.se/Vara-hamn/Stockholm1/))

Miljöförvaltningen bedriver även tillsyn mot rederiernas verksamhet vid kaj dvs. rederier, vars fartyg trafikerar hamnar och kajer.

Rederier som trafikerar Stockholms hamnar och kajer består av färjetrafik såsom Tallink Silja, Viking Line och Ånedinlinjen samt skärgårdstrafik såsom Waxholmsbolaget, Strömma Turism & Sjöfart AB, Blidösbolaget och Rederi Mälaren AB.

Corona-pandemin har drabbat kryssningsverksamheten hårt. Det är särskilt passagerartrafiken på färjor till Finland och Baltikum samt de internationella kryssningsfartygen som minskat kraftigt. Birka Cruises avslutade sin verksamhet under år 2020 efter 49 verksamma år. De här stora förändringarna har även påverkat Hamnens organisation med arbetsbrist och personalminskningar som följd.

Rederiernas verksamhet kräver inget tillstånd enligt miljöbalken. Däremot kan delar av deras verksamhet omfattas av anmälningsskyldighet 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 rederiet som anmält drivmedelshantering med den omfattningen. De stora rederierna däremot sköter bunkring av fartyg själva, vilket sker från båt. Viking Grace bunkrar t.ex. i Stockholm och Tallink Silja i Finland.

### **1.1.1 Hamnar som hanteras inom andra tillsynsområden**

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, 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 samt branschen Kross, betong och asfalt. Oljehamnen har tidigare år beskrivits i en egen tillsynsrapport men eftersom hanteringen av petroleumprodukter har lagts ner under 2020 har den i stället tagits med i denna rapport för Hamn och sjöfart.

## **1.2 Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan**

### **1.2.1 Buller**

Den 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.

### **1.2.2 Utsläpp till luft**

Sjöfarten ger även upphov till utsläpp till luft av svaveldioxid 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 om att minska svavelhalten i vissa flytande

bränslen (1999/32/EG) 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. Ytterligare förändringar i nämnda direktiv trädde i kraft den 1 januari 2015 vilket innebär att kraven på svavelhalten för allt marint bränsle skärptes från 1,0 till 0,1 viktprocent för sjötrafiken i svenskt inre vatten, i Östersjön, Nordsjön och Nordamerikaområdena. Andra luftemissioner som genereras av sjöfarten är kvävedioxider, inandningsbara partiklar (PM10), kolmonoxid, koldioxid samt PAH:er.

Stockholms kommunfullmäktige har i budget 2020 uppdragit åt miljö- och hälsoskyddsnämnden, att ge SLB-analys i uppdrag att mäta luftföroreningar från fartygen i Stockholms hamnar. På grund av coronapandemin upphörde i stort sett all kryssningstrafik under år 2020 och därav kunde inga mätningar genomföras. Istället utfördes beräkningar för halter i luften av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) från kryssningstrafiken i centrala Stockholm. I rapport *SLB 43:2020 – Påverkan på luftkvaliteten från kryssningstrafiken i centrala Stockholm* redovisas beräkningarna av haltbidraget av NO<sub>2</sub>, det vill säga endast halten som kommer från kryssningsfartygen, och inte totalhalterna (som även inkluderar bidrag från lokala och regionala källor samt intransport från mer avlägsna källor). Beräkningar har gjorts för ett genomsnittligt meteorologiskt år samt för kryssningssäsongerna 2018 och 2019 (maj till och med september). Beräkningsresultatet indikerar att det inte finns någon risk att varken miljö kvalitetsnormen eller miljö kvalitetsmålet överskrids enbart på grund av utsläppen från fartygstrafiken.

Enligt miljöförvaltningens rapport *Miljön i Stockholm 2015 – tillstånd och utveckling* beräknas sjöfartens andel av växthusutsläppen i staden vara mindre än en procent. Utsläppen av växthusgaser från sjöfarten beräknas bara för sträckan som fartygen går inom stadens geografiska gräns samt när fartygen ligger vid kaj.

Stockholms hamnar är en allmän hamn vilket innebär att man inte kan neka fartyg hamnplats. Det medför också att särskilda krav inte kan ställas på de kryssningsfartyg som angör hamnen när det gäller miljöprestanda, t.ex. utsläpp till luft. Åtgärder som till exempel landelanslutning i hamnarna kan vidtas för att förhindra att fartygen behöver stå på tomgång när de ligger i hamn. Landelanslutning finns idag i Värtahamnen/Frihamnen och installation har påbörjats på Stadsgården.

Emissioner från hamnverksamheten redovisas på Stockholms Hamnars hemsida i rapporten ”Hållbarhetsredovisning 2020”. Hållbarhetsrapporten gäller hela Stockholms Hamnar AB:s verksamhet, dvs. verksamheten i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär.

### **1.2.3 Utsläpp till mark och vatten**

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 AV HAMNAR OCH SJÖFART

Miljöförvaltningens tillsyn riktar sig i första hand mot de tillståndspliktiga hamndelarna, men vid behov bedrivs tillsyn även gentemot rederiers verksamhet vid kaj och hamnar/kajer som inte är tillståndspliktiga.

Tillsynen inriktar sig främst på att förbättra verksamhetsutövarnas egenkontroll och säkerställa att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt gott arbete med att minska sin miljöpåverkan.

Ett tillsynsmöte hölls med Stockholms Hamnar via Skype den 16 april 2020.

Målsättning under år 2020 har varit att bland annat:

- Säkerställa att Hamnen upprätthåller en god egenkontroll ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Detta görs i samband med granskning av miljörapporten. Granskning av efterlevnad av villkoren vad gäller buller, luftemissioner, dagvattenhantering, och avfallshantering
- Påbörja tillsyn på skrovrengöringsverksamheten som sker vid Stockholms hamnar.
- Besvara frågor från allmänheten inom en vecka.
- Ge en god hantering av hamnrelaterade klagomål.
- Ha regelbunden kontakt med avdelningarna SLB-analys för att få aktuell data om luftkvaliteten runt hamnområdena.

Under året hanterade miljöförvaltningen ett antal underrättelser om skrovrengöring i Värtahamnen. Skrovrengöring räknas som en miljöfarlig verksamhet och omfattas därmed av miljöbalkens tillsyn. Tillsyn på skrovrengöringar har nu pågått sedan våren 2019. Miljöriskerna kopplat till skrovrengöring är spridning av giftiga båtbottnfärger, utsläpp av stora mängder organiskt material som kan bidra till syrefria vatten och bottnar, samt spridning av invasiva arter från fjärran havsområden. Den teknik som används vid skrovrengöring har emellertid utvecklats mycket under de senaste åren. Numera finns möjlighet att samla upp allt material som borstas loss från skrovet, vilket minskar miljöpåverkan väsentligt.



## 2.1 Stockholm Hamn AB:s hamnar

### 2.1.1 Värtahamnen – Frihamnen



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



*Bild 3. Vy över Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB)*



**Bild 4.** Karta över Värtahamnen-Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB).

Vid Värtahamnen – Frihamnen anlöp kombifärjor, det vill säga kombinerade gods- och passagerarfartyg, kryssningsfartyg, container-, torrbulk- och tankfartyg samt militära fartyg. Lastning och lossning sker framförallt av andra verksamhetsutövare med egna tillstånd.

Containerverksamheten har under 2020 flyttat från containerhamnen i Värtahamnen till Norviks Hamn, men hamnverksamheten kommer att fortgå i hamndelen även fortsättningsvis enligt tillstånd.

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Klagomål under 2020

Inga specifika klagomål på denna hamndel rapporterades in under 2020.

### 2.1.2 Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen



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

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

#### Klagomål under 2020

Inga specifika klagomål på denna hamndel rapporterades in under 2020. Denna hamndel brukar annars vara den som får flest klagomål rörande avgaser och buller från fartyg som går på tomgång under tiden de ligger vid kajen under sommaren. Men på grund av den extrema situationen med corona-pandemin har det i princip inte förekommit någon passagerartrafik efter mitten av mars.

Stockholms Hamnar har under 2020 beviljats bidrag från EU och Naturvårdsverket för ett åtagande att minska sjöfartens utsläpp till luft inom hamnområdena. För Stockholms Hamnar innebär detta investeringar i landelsförsörjning (högspänning enligt internationell standard) av kryssningsfartyg vid två kajlägen (S160 och S167) i Stadsgårdshamnen.

Miljöförvaltningen kommer att följa upp projektets framdrift och följa i hur stor utsträckning landelanslutningen nyttjas av rederier vid Stadsgårdskajen.



**Bild 6.** Bilder landelanslutning på Värtapiren. Landelanslutning ger en stor positiv effekt på hamnens miljöpåverkan eftersom man då eliminerar avgaser och buller från fartyg som går på tomgång under tiden de ligger vid kajen. Projektet med att förse samtlig kajplatser i Värtahamnen med landelsanslutning slutfördes under 2019. Nu är Stadsgården på tur. Bildkälla: [www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)

### 2.1.3 Del av Nybrokajen



*Bild 7. Vy över Nybrokajen där den tillståndspliktiga hamndelen utgörs av kajen längst till vänster i bilden ([www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)).*

Förutom granskning av miljörapporten har några ytterligare tillsynsinsatser inte ansetts vara motiverade för denna hamndel. Ingen hamnverksamhet har ägt rum vid den tillståndspliktiga delen av Nybrokajen och där finns ingen förvaring av avfall eller kemikalier.

#### Klagomål under 2020

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2020.

### 2.1.4 Södra Hammarbyhamnen

Denna hamndel består i huvudsak av att tillhandahålla och underhålla kajplatserna som nyttjas av andra verksamhetsutövare (Fortum och Jehander). Ingen hamnverksamhet har ägt rum vid den tillståndspliktiga delen av Södra Hammarbyhamnen och där finns ingen förvaring av avfall eller kemikalier.



*Bild 8. Södra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).*

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Klagomål under 2020

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2020.

### **2.1.5 Loudden – oljehamnen**

Under året har verksamheten inom Louddens oljehamn lagts ner. Vid Loudden anlöpte tankfartyg med framför allt petroleumprodukter som t.ex. olja som pumpades över och lagrades i stora cisterner. Verksamheten bedrevs av oljebolag med egna tillstånd som arrenderade marken av Hamnen.

Nedläggningsarbetet och sanering av markföroreningar kommer att fortgå under hela 2021.



*Bild 9. Tidigare vy över Loudden Oljehamnen när verksamheten var igång. Under 2021 kommer nedläggningsarbete och sanering att utföras ([www.stockholmshamnar.se](http://www.stockholmshamnar.se)).*

Under året har en incident med en sprucken OFA (oljeförorenat avloppsvatten)-ledning anmälts till miljöförvaltningen. Utsläppet hanterades och sanerades. Ingen olja bedöms ha läckt ut utanför det spontfack där det upptäcktes.

En driftstörning på OFA-anläggningens rening uppmärksammades även vid egenkontrollen. Sandfiltret hade satts igen av sotpartiklar. Hamnen vidtog korrigerande åtgärder.

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Inget enskilt tillsynsbesök har skett under året.

Klagomål under 2020

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2020.

### 2.1.6 Övriga icke-tillståndspliktiga hamnar



*Bild 10. Vy över Norra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).*

#### Klagomål under 2020

Inga klagomål relaterat till övriga icke-tillståndspliktiga hamnar har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2020.

Exempel på sådana hamnar/kajer där Stockholms Hamn AB förvaltar marken är Norra Hammarbyhamnen (bild 10), Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Strömkajen och Strandvägskajen. Dessa hamnar/kajer kan ta emot fartyg som har en *mindre* bruttodräktighet än 1350 ton.



### **3 MILJÖARBETET INOM HAMN OCH SJÖFART**

#### **Stockholm Hamn AB**

Miljöförvaltningens tillsyn visar att Stockholms Hamn AB i huvudsak har en fortsatt god egenkontroll vad gäller den tillståndspliktiga hamnverksamheten samt att de arbetar kontinuerligt med att minska sin miljöpåverkan.

Från och med 1 januari 2019 gäller en ny modell för Stockholms Hamnars miljörabatter, med tydligt fokus på minskade utsläpp till luft. En rabatt ges till fartyg som är anslutna till och certifierade enligt miljöindex Clean Shipping Index, utifrån poäng inom klasserna koldioxid CO<sub>2</sub>, kväveoxider NO<sub>x</sub> samt svaveloxider SO<sub>x</sub> och partiklar PM. Modellen möjliggör för rederikunder att tillgodogöra sig rabatter om man har en hög miljöprestanda på sina fartyg. Miljörabatterna är uppbyggda som en trappa, där även små miljöförbättringar ska löna sig.

Stockholms Hamnar har bytt ut samtliga helt bensindrivna personbilar mot miljöbilar, som ett led i att minska transporterens resursförbrukning och klimatpåverkan. Vid nyinköp av fordon väljs alltid miljöfordon enligt stadens riktlinjer.

En policy för tjänsteresor har införts för all personal som innebär att för resor inom Sverige ska i första hand tåg väljas istället för bil och flyg. Korta lokala resor uppmuntras att genomföras med cykel eller kollektivtrafik. Tjänstecyklar finns att låna.