



2021-11-01

Stockholms Stadshus AB

Dnr SSAB: 2021:158

Dnr SH: 2021:627

registrator@naturvardsverket.se

Ärendenr: NV-03600-20

Yttrande över Naturvårdsverkets remissversion rörande vägledning om tillsyn och prövning av hamnar enligt miljöbalken

Stockholms Hamn AB (nedan "Hamnen") har bjudits in att inkomma med synpunkter över Naturvårdsverkets remissversion rörande vägledning om tillsyn och prövning av hamnar enligt miljöbalken (nedan "Vägledningen"). Vägledningen ska ersätta nu gällande handbok 2003:7 om hamnar.

Stockholms Hamnars yttrande

Hamnen är positiv till att nuvarande uppdatering uppdateras, men ser ett antal områden i Vägledningen som skulle behöva revideras och förtydligas för att underlätta för såväl tillsynsmyndigheter och prövningsinsatser som för verksamhetsutövare. Överlag handlar detta om beskrivningarna av allmänna respektive enskilda hamnar samt av de olika hamnarnas rådighet över åtgärder för minskad miljöpåverkan. Nedan ges några exempel och förslag.

Tydliggöra skillnaden mellan enskilda och allmänna hamnar

Vägledningen är enligt Hamnens uppfattning inte tillräckligt tydlig när det gäller skillnaderna mellan enskilda och allmänna hamnar. Möjligheten att styra och kontrollera verksamheterna i dessa olika hamntyper skiljer sig åt på ett väsentligt sätt. I enskilda hamnar har verksamhetsutövarna möjlighet att även kontrollera effekten från fartyg och



följdverksamheter men för de allmänna hamnarna saknas ofta denna möjlighet i realiteten. Det finns därmed risk att tillsynsmyndigheterna, med stöd i Vägledningen, riktar olika former av tillsyn och förelägganden till en adressat som inte har rättslig och faktisk möjlighet att följa visst föreläggande eller villkor. Motsvarande problem riskerar att uppstå i tillståndsprovningen. Vägledningen behöver också utvecklas när det gäller fartygens miljöpåverkan och ansvar, till exempel när det gäller hantering av klagomål.

Som ett exempel på denna otydlighet kan nämnas diskussionen om avtal med fartygsägare, där de enskilda hamnarna styr över sådan upphandling av trafiktjänster genom avtal medan de allmänna hamnarna inte alls upphandlar några sådana tjänster, utan endast kan bestämma hamnavgiften med vissa utgångspunkter. Någon fungerande plattform för att kräva eller åstadkomma en annan avtalsreglering med rederierna finns inte i praktiken för de allmänna hamnarna och det har även visat sig vara mycket svårt att träffa sådana avtal i allmänna hamnar, se exempelvis skrivningar om avtal på s. 14 där inte någon åtskillnad görs men även i fråga om buller på s. 25. Direkt under rubriken Åtgärder för att minska buller anges vidare att hamnen har *stora* möjligheter att påverka bulleralstringen. Enligt Hamnens erfarenhet finns visserligen visst utrymme att vidta åtgärder inom själva hamnverksamheten men ofta är det viktigaste att åtgärder vidtas även på fartygen och där saknar Hamnen reella möjlighet att kräva åtgärd (bl.a. rörande fartygsramper, hjälppaggregat, ventilation, transportband, ljuddämpande lastbilsflak etc.).

Det torde inte heller vara möjligt för en allmän hamn att kunna styra sådant som transportföretagens körsätt med stöd av annat än ordnings- och säkerhetsöverväganden, jfr. s. 37. Hamnen delar heller inte uppfattningen att det finns en enhetlig praxis i fråga om vad som utgör del av den tillståndsgivna verksamheten. I flera av Hamnens nuvarande tillstånd framgår exempelvis att fartygens manövrering i hamnområdet inte utgör en del av hamnverksamheten, se exempelvis tillstånd rörande Skeppsbron-Stadsgården i Stockholm genom dom den 5 mars 2019 (M 600-18 och ej PT) men även rörande Nybrokajen, Södra Hammarbyhamnen och Loudde. Detsamma gäller i fråga om följdföretagen, som omnämns ovan, och det skulle även i den delen mycket vara fördelaktigt att tydliggöra skillnaden mellan enskilda och allmänna hamnar.

Hamnverksamhet

Hamnen ser det som positivt att det av Vägledningen s. 46 framgår att *"Hamnverksamhet är ofta varierande över tid och det kan därför finnas ett behov av en viss flexibilitet i hamnens tillstånd."* och att det även framgår att *"Flera olika aktörer kan bedriva verksamhet med stöd av samma miljöbalkstillstånd och det förekommer också att flera olika verksamheter bedrivs i nära anslutning till varandra utan att omfattas av samma tillstånd."* Hamnen anser att denna beskrivning bör lyftas fram tidigare och att den är av större betydelse än den alltför detaljerade beskrivningen av olika typer av terminaler jfr s. 8.



Enligt Hamnens erfarenhet finns ett stort behov av att skapa förståelse för hamnens roll i samhället och logistikkedjan. Vägledningen skulle även vinna på en mer sammanhängande och tydlig beskrivning av hamnar och regler som berör dessa. Bland annat kan Hamnen konstatera att begrepp som Corehamnar och TEN-T enbart omnämns i förbigående s. 13.

Förhållande mellan plan- och bygglagen och miljöbalken

Många hamnar ligger av naturliga skäl nära vatten och blir därmed attraktiva områden vid utveckling och exploatering av närliggande stadsdelar. Utmaningen är att skapa förutsättningar för en stadsutveckling som i så stor utsträckning som möjligt inte påverkas negativt av närliggande hamnverksamheter samtidigt som hamnars tillstånd enligt miljöbalken kan nyttjas så att den samhällsviktiga verksamheten fortsatt kan bedrivas. Av s. 30 i Vägledningen behandlas reglerna för undantag för nyare bostäder med syftet att göra det möjligt att bygga anpassade bostäder i närheten av hamnverksamheter. Hamnen kan dock av erfarenhet konstatera att det finns behov av att tydliggöra hur dessa förhållanden ska tillämpas i planprocessen, inte minst kommande tillsyn skulle vinna på ett sådant förtydligande. I fråga om buller och planläggning så bör det än tydligare framhållas att det lågfrekventa bullret lätt förbises vid beräkning av omgivningsbuller och ofta är den absolut viktigaste omständigheten att överväga, eftersom möjligheten att dämpa detta i bostäder och för arbetsplatser är begränsad och kräver omfattande åtgärder.

Toalettavfall från fartyg

Hamnen värdesätter att det av Vägledningen s. 33 tydligt framgår att kommunen har ansvar för omhändertagande av toalettavfall från fartyg i enlighet med avfallsförordningen. Trots den tydligheten är det föremål för diskussion mellan många hamnar och kommuner, Hamnen vill därför se en än mer tydlig vägledning i detta avseende.

Tidsbegränsning av tillstånd

Vad gäller frågan om tidsbegränsning av tillstånd jfr s. 35 så bör skäl i allt väsentligt saknas för sådan begränsning, bl.a. eftersom teknikutvecklingen med avseende på själva hamnverksamheten inte kan antas vara så stor. För fartygens del kan dock en del antas hända men för de allmänna hamnarna bör detta sakna betydelse ur tillståndssynpunkt. Att tidsbegränsa ett tillstånd på grund av eventuellt olämplig framtida lokalisering bör inte heller vara aktuellt i praktiken.

Sammanfattningsvis

Hamnen anser sammanfattningsvis att Vägledningen bör omstruktureras så att den röda tråden blir tydligare. Enligt Hamnens uppfattning bör dokumentet kunna struktureras i en del som avser enskilda hamnar och en del som avser allmänna hamnar för att på ett tydligare sätt beskriva allmänna hamnars begränsade rådighet över följdverksamheternas



miljöpåverkan. Vägledningen skulle överlag också vinna på färre specifika beskrivningar med tanke på att sjöfart och hamnar är föränderliga verksamheter. Hamnen ser gärna att en omarbetad version av Vägledningen skickas på förnyad remiss.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Thomas Andersson
VD