



Anna Mróz
Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Telefon 08-508 28 182
anna.mroz@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

STOCKHOLMS HAMN AB:S ANSÖKAN OM TILLSTÅND TILL HAMNVERKSAMHET SAMT VATTENVERKSAMHET I VÄRTAHAMNEN-FRIHAMNEN

Remiss från miljödomstolen, mål M 2807-07

Förslag till beslut

- 1 Åberopa förvaltningens yttrande som svar på remissen.
- 2 Omedelbar justering.
- 3 Översända beslutet i 15 exemplar till miljödomstolen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

I samband med huvudförhandlingen gällande Stockholm Hamn AB:s ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen, meddelade Stockholms Hamn AB (Hamnen) sina slutliga villkorsförslag för den sökta verksamheten. Eftersom remissinstanserna inte haft tillfälle att yttra sig över Hamnens slutliga förslag till villkor har miljödomstolen medgett att synpunkter på förslaget får inges till domstolen även efter det att huvudförhandlingen avslutats.

Förvaltningen vidhåller nämndens tidigare yrkade villkorsförslag samt de argument som nämnden tidigare framfört i sina yttranden till miljödomstolen.

Vad gäller Hamnens nya villkorsförslag för *buller från verksamhetsområdet* delar förvaltningen inte Hamnens bedömning att riktvärdena som anges i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) ska utgöra utgångspunkten för ett villkor som ska reglera buller från Hamnens verksamhetsområde. Eftersom buller från hamnverksamheten utgör en punktkälla bör riktvärden för externt industribuller tillämpas för hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen i enlighet med dels Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (NFS 2003:18) dels det bullervillkor som Miljööverdomstolen meddelat för hamnverksamheten i Kapellskär.

Enligt Hamnens villkorsförslag för *hamnrelaterat tågbuller* ska Hamnen under en provotid på två år göra en fördjupad utredning med avseende på hur många boende som omfattas av ett erbjudande om fasadisolerande åtgärder. En sådan utredning är också en given utgångspunkt för miljö- och hälsoskyddsnämndens tidigare yrkade villkor gällande hamnrelaterad tågtrafik. Förvaltningen ser dock inget skäl till att den fördjupade utredningen skulle behöva pågå under så lång tid som två år. Med tanke på att Hamnen redan gjort en första utredning av hur många boende som berörs av hamnrelaterat tågbuller anser förvaltningen att den fördjupade utredningen borde kunna hanteras inom loppet av högst ett år.

Hamnen föreslår också ett villkor för *arbetsplatsbuller* som kommer att uppkomma i samband med den planerade utbyggnaden av Värtahamnen-Frihamnen. Enligt villkorsförslaget ska spontning och pålningsarbeten undantas från Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller. Nämnden har inte yrkat på något specifikt villkor för buller från anläggningsarbeten men har i tidigare yttrande till domstolen angett att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15) bör tillämpas vid bedömning av när bullerbegränsande åtgärder ska vidtas i samband med byggnation. Förvaltningen vidhåller att denna utgångspunkt bör gälla *allt* bullrande byggarbete, d.v.s. även spontning och pålningsarbeten. Detta är också en utgångspunkt som tillämpas av Vägverket vid t.ex. bygget av Norra Länken.

Bakgrund

I samband med huvudförhandlingen den 3-4 mars 2009, gällande Stockholm Hamn AB:s ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen, meddelade Stockholms Hamn AB (Hamnen) sina slutliga villkorsförslag för den sökta verksamheten (bilaga 1). Eftersom remissinstanserna inte haft tillfälle att yttra sig över Hamnens slutliga förslag till villkor har miljödomstolen medgett att synpunkter på förslaget får inges till domstolen även efter att huvudförhandlingen avslutats. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över villkorsförslagen senast till och med den 16 april 2009.



MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDENS YRKANDEN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid nämndsammanträdet den 18 mars 2008 yrkat att miljödomstolen ska fastställa följande villkor för den sökta hamnverksamheten:

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsak enligt vad Hamnen åtagit sig eller i övrigt angivit i ansökan.
2. Hamnen ska under en prövotid utreda möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Hamnen ska också under prövotiden utreda och redovisa förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Resultat av utredningen samt förslag till åtgärder och slutligt villkor ska därefter inges till miljödomstolen.

Under prövotiden och tills annat bestäms får buller från verksamhetsområdet, inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad vid bostadsfastigheter än följande riktvärden:

55 dB(A) vardagar dagtid kl. 07-18

45 dB(A) nattetid kl. 22-07

50 dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid får inte överskrida 60 dB(A).

3. Alla boende som förväntas utsättas för buller från hamnrelaterad tågtrafik som överskrider riktvärdet för maximal ljudnivå utomhus för vägtrafikbuller (70 dBA) ska erbjudas fasadisolerande åtgärder så att Socialstyrelsens riktvärden för inomhusbuller i huvudsak kan innehållas.
4. Hamnen ska fortlöpande föra diskussioner med de linjerederier som trafikerar hamnen samt utveckla befintliga och nya styrmedel i syfte att få till stånd åtgärder för att begränsa buller samt utsläpp av föroreningar till luft. Redovisning av arbetet och förslag till åtgärder ska ske i den årliga miljörapporten.
5. Hamnen ska erbjuda elanslutning till de rederier med linjetrafik på hamnen som efterfrågar elanslutning.
6. Under en prövotid ska Hamnen utföra undersökningar gällande utsläppen till dagvattnet och därefter ska förslag till slutliga villkor inges till miljödomstolen.
7. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och hanteras så att eventuellt läckage och spill inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringsplats för farligt avfall ska märkas liksom olika avfallslag inom platsen. Vid alla arbeten i anslutning till vatten ska åtgärder vidtas för att undvika risk för oljespill och annan förorening från maskiner och dylikt.

8. Avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bland annat genom att olika avfallsslag hålls isär.
9. Hamnen ska genom effektivisering och hushållning sträva efter att minska den egna energianvändningen vid verksamheten. Baserat på en kartläggning över den aktuella energianvändningen ska bolaget upprätta en plan för energieffektiviserande åtgärder. Planen ska redovisas och därefter uppdateras i samband med den årliga miljörapporteringen.
10. Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Anmälan skall belysa vilka undersökningar som krävs för att konstatera om efterbehandling behövs.

Nämnden har även yttrat sig över Hamnens bemötande av remissinstansernas synpunkter i beslut som fattades vid nämndsammanträdet den 26 augusti 2008.

HAMNENS KONTRA NÄMNDENS YRKANDEN

Till skillnad från nämndens förslag till villkor, som endast avser hamnverksamhet, avser Hamnens slutliga villkorsförslag (bilaga 1) både hamnverksamheten och vattenverksamheten. Enligt Hamnens presentation vid huvudförhandlingen godtar Hamnen tre av nämndens yrkade villkor (nr. 7, 8 och 10).

Vad gäller nämndens yrkade villkor för buller från *verksamhetsområdet* (nämndens villkor nr. 2) godtar Hamnen inte det föreslagna villkoret men föreslår en villkorsformulering ifall domstolen finner att ett utredningsföreläggande anses nödvändigt. Utgångspunkten för det av Hamnen föreslagna villkoret för buller från verksamhetsområdet är att Hamnens verksamhet i allt väsentligt är att likställa med annan infrastruktur i form av vägar, järnvägar och luftfart. Mot bakgrund av detta anser Hamnen att de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) bör vara utgångspunkt vid bestämmandet av maxnivå nattetid samt att åtskillnad inte bör göras mellan vardag och helg då hamnverksamheten pågår i likartad omfattning under alla veckodagarna.

Även för hamnanknutet *tågbuller* föreslår Hamnen ett eget villkorsförslag som bl.a. går ut på att Hamnen under en prövotid på två år ska utreda i vad mån boende utsätts för tågbuller som överstiger riktvärdet för maximal ljudnivå utomhus för vägtrafikbuller (70 dB(A)).

Hamnen föreslår också ett villkor för *arbetsplatsbuller* som kommer att uppkomma i samband med den planerade utbyggnaden av Värtahamnen-Frihamnen. Nämnden har inte yrkat på något specifikt villkor för buller från anläggningsarbeten men har i tidigare yttrande till domstolen angett att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från bygghatser (NFS 2004:15) bör tillämpas vid bedömning av när bullerbegränsande

åtgärder ska vidtas i samband med byggnation. Enligt Hamnens villkorsförslag ska spontning och pålningsarbeten undantas från Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen vidhåller nämndens tidigare yrkade villkorsförslag samt de argument som nämnden tidigare framfört i sina yttranden till miljödomstolen. Utöver det som sagts i tidigare yttranden vill förvaltningen även bemöta tre av Hamnens villkorsförslag, som presenterades i samband med huvudförhandlingen, och som nämnden inte yttrat sig över tidigare;

- villkor för buller från verksamhetsområdet (bilaga 1, punkt 21).
- villkor för hamnanknutet tågbuller (bilaga 1, punkt 4),
- villkor för arbetsplatsbuller (bilaga 1, punkt 1),

BULLER FRÅN VERKSAMHETSOMRÅDET

Förvaltningen delar inte Hamnens bedömning att riktvärdena som anges i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) ska utgöra utgångspunkten för ett villkor som ska reglera buller från Hamnens verksamhetsområde.

I regeringens skäl till propositionens riktvärden anges att åtgärder för att minska buller *längs* vägar och järnvägar är en väsentlig del i arbetet med att utveckla framtidens infrastruktur. Enligt förvaltningen bör detta tolkas som att infrastrukturpropositionens riktvärden i huvudsak avser rörliga källor så som trafik *längs* t.ex. vägar, spår samt flygleder och inte punktkällor så som t.ex. hamnar. Däremot anges det i Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (NFS 2003:18) att riktvärden för externt industribuller bör tillämpas även för hamnverksamhet. Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att buller från fartygstrafik i farled kan anses omfattas av infrastrukturpropositionens riktvärden men inte buller från fartyg som ligger i hamn.

Om infrastrukturpropositionen ska anses gälla punktkällor så som hamnar bör i så fall även t.ex. depåer för bussar och lastbilar omfattas av propositionens riktvärden och inte av riktvärden för industribuller. Frågan är var gränsen ska dras enligt Hamnens resonemang då de flesta industriverksamheter berörs av transporter till och från verksamheterna. Enligt Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller ska även trafikbuller som uppstår på industritomten omfattas av riktvärdena för industribuller. Detta synsätt delas även av Hamnen vad gäller den hamnrelaterade tågtrafiken då olika riktvärden tillämpas för samma ljudkälla beroende på om tågtrafiken rör sig inom eller utanför hamnområdet. Förvaltningen ser inget skäl till att en annan bedömning görs för fartyg som rör sig inom Hamnens verksamhetsområde.

Enligt Stockholms stads Översiktsplan planerar staden för en etablering av nya arbetsplatser samt bostäder i området. Med Hamnens förslag till bullervillkor, som innebär att ingen åtskillnad görs mellan vardag och helg och som även tillåter 10 dB(A) högre maxnivåer nattetid, finns det även en risk för att stadens planer på att utveckla området kan komma att begränsas.

Mot bakgrund av det som sagts ovan vidhåller förvaltningen att hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen ska omfattas av samma bullervillkor som Miljööverdomstolen fastställt för hamnverksamheten i Kapellskär.

HAMNANKNUTET TÅGBULLER

Hamnen föreslår att under en provotid på två år utreda ”...i vad mån boende utsätts för buller från hamnrelaterad tågtrafik...samt nödvändiga åtgärder för att ljudnivån 55 dB(A) inomhus ska kunna innehållas”.

Förvaltningen är positiv till att Hamnen åtar sig att göra en fördjupad utredning. En sådan utredning är också en given utgångspunkt för miljö- och hälsoskyddsmyndens förslag till villkor. Mot bakgrund av detta anser förvaltningen att nämndens förslag till villkor för hamnanknutet tågbuller ska börja gälla så fort den fördjupade utredningen klarlagt hur många boende som omfattas av ett erbjudande om fasadisolerande åtgärder så att *Socialstyrelsens riktvärden för inomhusbuller* i huvudsak kan innehållas.

För övrigt ser förvaltningen inget skäl till att den fördjupade utredningen skulle behöva pågå under så lång tid som två år. Med tanke på att Hamnen redan gjort en första utredning av hur många boende som berörs av hamnrelaterat tågbuller (i bullerutredningen som bifogats Hamnens ansökan) anser förvaltningen att den fördjupade utredningen borde kunna hanteras inom högst ett år.

ARBETSPLATSBULLER

Nämnden har inte yrkat på något specifikt villkor för buller från anläggningsarbeten men har i tidigare yttrande till domstolen angett att Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15) bör tillämpas vid bedömning av när bullerbegränsande åtgärder ska vidtas i samband med byggnation. En sådan tillämpning innebär att om riktvärdena för buller utomhus inte kan innehållas med tekniskt möjliga och/eller ekonomiska rimliga åtgärder bör målsättningen vara att åtminstone riktvärdena för buller inomhus kan innehållas. Detta förhållningssätt tillämpas av såväl Banverket som Vägverket vid byggnationen av t.ex. Citybanan och Norra Länken och omfattar *allt* bulleralstrande arbete. Enligt Hamnens villkorsförslag ska spontning och pålningsarbeten undantas från Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller då riktvärdena inte går att innehålla vid dessa arbeten.

Förvaltningen delar Hamnens uppfattning att möjligheten att begränsa buller vid själva bullerkällan är begränsad vid spontnings- och pålningsarbeten. Förvaltningen anser dock



att bedömningen av *vilka ljudnivåer* som ska ligga till grund för när boende ska erbjudas fasadisolerande åtgärder för att innehålla riktvärden för buller inomhus, eller en tillfällig evakueringsbostad, bör vara de samma för Hamnens byggnadsarbeten som för t.ex. Vägverkets byggnation av Norra Länken. 70 dB(A) vid fasad, som Hamnen föreslår som riktvärde för spontnings- och pålningsarbeten, är 10 dB(A) högre än Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller under dagtid.

Enligt Hamnens bullerutredning kommer ca 430 boende att bli utsatta för byggbuller över 60 dB(A) och inga boende för byggbuller över 70 dB(A). Eftersom en normal fasadisolering beräknas ge en ljuddämpning på 25-30 dB(A) bör Naturvårdsverkets riktvärde för buller inomhus under dagtid, 45 dB(A), klaras för de flesta lägenheterna. Fasadisolerande åtgärder bör därmed endast bli aktuella för de bostäder där byggbullernivån vid fasad närmar sig 70 dB(A) och där fasadisoleringen är sämre än 25 dB(A). Eftersom det endast är fastigheter som är i dåligt skick som har en ljudisolering som är lägre än 25 dB(A) bedömer förvaltningen att ett erbjudande om fasadisolerande åtgärder i form av tilläggsfönster (ca 2000 kr per fönster) endast bör beröra ett fåtal av de 430 närboende som beräknas vara utsatta för byggbuller från Hamnens anläggningsarbeten.

Även om det endast är ett fåtal boende som kan komma att bli utsatta för ljudnivåer över Naturvårdsverkets riktvärde för buller inomhus anser förvaltningen att det vore olyckligt om olika förutsättningar vad gäller bullerdämpande åtgärder skulle gälla för närboende som kan förväntas bli utsatta för buller från Hamnens anläggningsarbeten och dem som blir utsatta för buller från den närliggande byggnationen av Norra Länken. Olika utgångspunkter för när bullerdämpande åtgärder ska vidtas, alternativt när boende ska erbjudas tillfälligt boende, riskerar att såväl försvåra förvaltningens tillsyn som att skapa oklarhet bland boende om vilka ljudnivåer som de ska förväntas tolerera.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Slutliga villkorsförslag från Stockholms Hamn AB.