



Anna Mróz/Anders Lundin  
Miljö- och hälsoskyddsinspektör  
Telefon 08-508 28 182/08-508 28 861  
[anna.mroz@miljo.stockholm.se](mailto:anna.mroz@miljo.stockholm.se)  
[anders.lundin@miljo.stockholm.se](mailto:anders.lundin@miljo.stockholm.se)

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

## **STOCKHOLMS HAMN AB:S ANSÖKAN OM TILLSTÅND TILL HAMNVERKSAMHET VID SKEPPSBRON- STADSGÅRDEN, SÖDRA HAMMARBYHAMNEN, DEL AV NYBROKAJEN OCH LOUDDEN**

Remiss från länsstyrelsen: 5511-2007-63808, 5511-2007-87941, 5511-2007-1235 samt  
5511-2007-1278

### **Förslag till beslut**

- 1 Tillstyrka Stockholms Hamn AB:s ansökan om tillstånd.
- 2 Tillstyrka Hamnens villkorsförslag gällande buller för hamndelarna Skeppsbron-  
Stadsgården, del av Nybrokajen och Loudden samt dagvatten från Stadsgården.
- 3 Yrka att länsstyrelsen fastställer följande villkor för **samtliga fyra hamndelar**:
  - a Verksamheten ska bedrivas i huvudsak enligt vad Hamnen åtagit sig eller i  
övrigt angivet i ansökan.
  - b Hamnen ska utreda lämpliga former för installation av anordningar som  
möjliggör att trafikerande fartyg kan erbjudas matning av landel vid Hamnens  
samtliga kajplatser. Prövotidsutredningen ska redovisa möjliga alternativa  
tekniska utformningar, eventuella skillnader i de miljöeffekter som kan uppnås,  
tidsplan för åtgärdernas genomförande och kostnaderna för de studerade  
alternativen. Sökanden ska även redovisa möjligheterna till anpassning av  
hamntaxa för fartyg som anslutits till landel.  
  
Utredningen ska inges till länsstyrelsen inom ett år från det att  
miljöprövningsdelegationens beslut vunnit laga kraft.
  - c 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 avfallsslag 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.
- d 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.
  - e 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.
  - f Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska belysa vilka undersökningar som krävs för att konstatera om efterbehandling behövs.
- 4 Yrka att länsstyrelsen fastställer följande villkor för **Södra Hammarbyhamnen**:
- a Hamnen ska innehålla naturvårdsverkets riktlinjer (1978:5) för externt industribuller vid nyetablering. Buller från verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid närmaste bostäder än:
    - 50 dB(A) vardagar (kl. 07.00-18.00)*
    - 40 dB(A) nattetid (kl. 22.00-07.00)*
    - 45 dB(A) under övrig tid*
- 5 Yrka att länsstyrelsen fastställer följande villkor för **Loudden**:
- a Utgående halter av mineralolja respektive aromater från oljeavskiljaren för oljeförorenat dagvatten får inte överstiga 10 mg/l på enstaka prov och inte 5 mg/l räknat som ett medelvärde över året.
- 6 Yrka att Hamnens ansökan gällande hamnverksamhet i Södra Hammarbyhamnen samt del av Nybrokajen kompletteras med uppgifter om eventuella planer på att bygga fast mottagningsstation för fartygens spillvatten vid dessa två hamndelar. Om det inte finns sådana planer bör det även anges varför sådana mottagningsstationer inte anses vara motiverade.
- 7 Översända beslutet i sex exemplar till länsstyrelsen.



Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

## Sammanfattning

Stockholms Hamn AB (nedan kallat Hamnen) ansöker om tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken till drift av hamnverksamhet vid fyra hamndelar:

- 1) Skeppsbron - Stadsgården (inklusive Masthamnen)
- 2) Del av Södra Hammarbyhamnen
- 3) Del av Nybrokajen
- 4) Loudden (oljehamnen)

Länsstyrelsen i Stockholms län har gett miljö- och hälsoskydds nämnden möjlighet att yttra sig över Hamnens ansökningar för dessa hamndelar senast t.o.m. den 15 februari 2010.

Eftersom sjötransporter är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera gods, och hamnverksamheten som bedrivs inom Stockholms stad är av stor betydelse för regionens näringsliv, föreslår förvaltningen att Hamnens ansökan ska tillstyrkas. Mot bakgrund av att den planerade kapacitetsökningen vid respektive hamndel emellertid är mycket stor, och omfattningen av miljöeffekterna därmed bedöms öka, anser förvaltningen att skyddsåtgärder bör fastställas som villkor i miljötillståndet för att begränsa hamnverksamhetens miljöpåverkan.

Förutom ett allmänt villkor, om att verksamheten ska bedrivas och utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i respektive ansökan och ärende, föreslår förvaltningen att villkor ska yrkas för samtliga fyra hamndelar gällande elanslutning, hantering av kemikalier och avfall, energieffektivisering av hamnverksamheten samt åtgärder i samband med nedläggning av hela eller delar av verksamheten.

Vad gäller buller som alstras inom de fyra hamndelarna så vill Hamnen utreda under en prövotid om det går att klara hela verksamheten inom kraven för Naturvårdsverkets riktlinjer (1978:5) för externt industribuller vid nyetablering. Förvaltningen tillstyrker detta utredningsvillkor för hamndelarna Skeppsbron-Stadsgården, del av Nybrokajen samt Loudden. Förvaltningen anser däremot att Hamnens förslag till utredningsvillkor inte är tillämpligt i Södra Hammarbyhamnen. Eftersom buller som alstras av Fortums fartygstransporter i Södra Hammarbyhamnen redan är reglerat genom villkor som Fortum är skyldig att innehålla, samt det faktum att övriga fartyg som anlöper hamndelen alstrar relativt låga ljudnivåer som enligt Hamnens utredning inte överskrider riktvärdena vid den närmaste bebyggelsen, anser förvaltningen att hamnverksamheten vid Södra



Hammarbyhamnen ska omfattas av samma bullerkrav som redan gäller för Fortums verksamhet vid Hammarbyverket.

Utöver ovan nämnda villkor tillstyrker förvaltningen Hamnens förslag till utredningsvillkor gällande dagvatten som uppkommer inom Stadsgården. Förvaltningen föreslår även ett villkor för oljeförorenat dagvatten från Loudden.

Förvaltningen anser dessutom att Hamnens ansökan gällande hamnverksamhet i Södra Hammarbyhamnen samt del av Nybrokajen behöver kompletteras med uppgifter om eventuella planer på att bygga fast mottagningsstation för fartygens spillvatten vid dessa två hamndelar. Om det inte finns sådana planer bör Hamnen ange varför sådana mottagningsstationer inte anses vara motiverade.

## Bakgrund

Ärendet utgörs av Stockholms Hamn AB:s tillståndsansökningar för hamnverksamhet vid fyra hamndelar. På grund av det omfattande ansökningsmaterialet har förvaltningen valt att göra en sammanfattande beskrivning av de fyra ansökningarna i bakgrundstexten istället för att bilägga handlingarna.

Enligt miljölagstiftningen behöver Stockholms Hamn AB (Hamnen) tillstånd för sin verksamhet. Tillståndsplikten för kajer som kan ta emot fartyg av en viss storlek (bruttodräktighet överstigande 1 350) infördes i och med att miljöbalken trädde i kraft den 1 januari 1999. På grund av att hamnverksamheten tidigare inte varit tillståndspliktig saknar Hamnen för närvarande tillstånd enligt miljöbalken för nedanstående hamnar inom Stockholms stad:

- 5) Värtahamnen - Frihamnen
- 6) Skeppsbron - Stadsgården (inklusive Masthamnen)
- 7) Del av Södra Hammarbyhamnen
- 8) Del av Nybrokajen
- 9) Loudden (oljehamnen)

Vad gäller Hamnens tillståndsansökan för Värtahamnen – Frihamnen har huvudförhandling hållits i målet under mars 2009. För närvarande inväntas miljödomstolens beslut gällande den sökta hamn- och vattenverksamhet vid Värtahamnen - Frihamnen.

Hamnens tillståndsansökan gällande de återstående fyra hamndelarna (nr 2-5 ovan) kommer att prövas av Länsstyrelsen i Stockholms län. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över Hamnens ansökningar till drift av hamnverksamhet vid dessa fyra hamndelar senast t.o.m. den 15 februari 2010.

Den sökta verksamhetens omfattning vid de olika hamndelarna baserar sig på beräkningar av kajers och de olika hamnområdens kapacitet för mottagning av gods samt Hamnens prognoser för den framtida verksamheten inom hamnen. De geografiska områden som Hamnens ansökningar avser är de respektive hamndelarnas hamnområde samt vattenområdet som används av fartygen i anslutning till hamnens anläggningar. Ansökningarna avser inte den verksamhet som bedrivs inom hamnområdena av andra aktörer.

Nedan ges en kort beskrivning av hamnverksamheten vid respektive hamndel samt en översiktlig beskrivning av miljökonsekvenserna för den sökta verksamheten som förvaltningen särskilt vill lyfta.

## SKEPPSBRON-STADSGÅRDEN

Hamndelen ligger utmed den östra delen av Gamla Stan respektive den norra delen av östra Södermalm, se figur 1.



**Figur 1.** Karta över områdesgränser vid Skeppsbron-Stadsgården

Hamnverksamheten vid Skeppsbron-Stadsgården består huvudsakligen av att tillhandahålla kajplatser, utföra lastning och lossning av gods, embarkering och debarkering av passagerare samt att underhålla hamnens anläggningar, utrustning och maskiner. I verksamheten ingår det även att hantera dag- och spillvatten, avfall och bränsle till Hamnens truckar.

Vid *Stadsgården* anlöper kombifärjor, d v s kombinerade gods och passagerarfärjor, samt kryssningsfartyg. I den västra delen av Stadsgården hyrs ett antal kajplatser ut till externa



företag som bedriver verksamhet inom hamnområdet. Vid *Skeppsbron* anlöper kryssningsfartyg och andra fartyg, t.ex. skärgårdstrafiken, som har bruttodräktighet <1 350 och anlöper kajer utanför det tillståndspliktiga hamnområdet. Gods hanteras inte på Skeppsbron.

Förutom att förlägga fartyg vid kaj är det även möjligt för fartyg att ankra på redden, inom ankringsplats i Strömmen ca 200 m ut från Stadsgårdsterminalen vid Stadsgården. Denna möjlighet nyttjas då det råder platsbrist eller då fartygens djupgående är för stort för att de ska kunna tas emot vid kaj.

Vid Stadsgårds- och Vikingterminalen, samt där kryssningsfartyg anlöper, finns uppställningsplatser för buss och taxi. Inom hamnområdet finns det även parkeringsplatser för internt bruk. Det finns inga uppställningsytor vid Skeppsbron.

Mängden hanterat gods och passagerare varierar från år till år. Under åren 1998-2006 har godsomsättningen varierat mellan ca 0,7 och 0,9 miljoner ton per år och passagerarantalet mellan ca 4 och 5 miljoner per år. Fartyg anlöper hamndelen dygnet runt och året om även om huvuddelen av anlöpen sker dagtid och under perioden maj till september. Transporter i form av lastbilar, trailers och personbilar till kryssningsfartyg förekommer endast vid Stadsgården. I tabell 1 redovisas nuvarande trafikflöden samt framtida uppskattade trafikflöden.

**Tabell 1.** Verksamhet år 2003 och framtida beräknade trafikflöden vid sökt verksamhet.

	Skeppsbron-Stadsgården	
	2003	Sökt verks.
<b>Antal anlöp - varav kryssningsfartyg</b>	ca 2 150 ca 129	ca 3 380 ca 240
<b>Lastbilar, släpfordon, trailers</b>	ca 49 000	ca 85 000
<b>Bussar</b>	ca 8 000	ca 12 000
<b>Personbilar</b>	ca 204 000	ca 250 000

## Alternativa lokaliseringar

Enligt Hamnens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har man beaktat hamnar på sydkusten samt sju hamnar på sträckan Gävle till Oxelösund som eventuella alternativ för hantering av de godsvolymer som hamnanläggningen i Skeppsbron-Stadsgården medger. Dessa hamnar har dock inte beaktats som alternativ för passagerartrafiken utan endast för gods. Enligt Hamnens egna undersökningar skulle ca 70% av färjeresenärerna antingen minska sitt resande väsentligt eller helt sluta åka med färjorna om färjetrafiken skulle flyttas utanför Stockholms skärgård.



Sammanfattningsvis konstaterar Hamnen att det inte finns några realistiska alternativ till den nuvarande lokaliseringen av hamnverksamheten och att Skeppsbron-Statdsgården är den hamn som uppfyller hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

## **Miljökonsekvenser**

### Buller

Buller vid hamndelen orsakas av truckar och lastmaskiner i samband med lastning/lossning av gods, fartygstrafiken samt landtransporter till och från hamnen.

Den sökta verksamheten innebär en ökning av fartygstrafiken jämfört med den befintliga verksamheten. Ett ökat antal kryssningsfartyg ökar antalet tillfällen med risk för bullerstörning för de närboende. Detta gäller i första hand flera tusen boende på Södermalm som riskerar att bli exponerade för ljudnivåer över gällande riktvärden när Statdsgården anlöps av förhållandevis bullriga kryssningsfartyg. (Med riktvärden avses här Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller, som reglerar den ekvivalenta ljudnivån utomhus, samt Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus).

Enligt Hamnens bullerutredning är det i första hand vissa kryssningsfartyg som ger den största risken för störningar för närboende. Dessa störningar orsakas av lågfrekvent ljud från hjälppaggaten för fartygens el-försörjning som måste vara i drift när fartyget ligger vid kaj. Detta gäller i synnerhet fartyg som ligger vid Statdsgården i anslutning till Fjällgatan där det finns gammal kulturbebyggelse med relativt dålig fasadisolering.

Normalt uppfylls riktvärdena inomhus eftersom fasaderna ger en tillräcklig ljudisolering. Däremot kan riktvärden för lågfrekvent ljud inomhus överskridas om fartyg med dominerande lågfrekventljud anlöper hamnen. För att riktvärdena ska uppfyllas inomhus krävs omfattande fasadförbättrande åtgärder (tilläggsisolering av fönster, väggar och tak). För bebyggelse längs Fjällgatan, bedömer Hamnen att sådana åtgärder inte är realistiska eftersom byggnaderna är K-märkta.

Elanslutning av fartyg vid kaj är en annan åtgärd som bidrar till en minskning av fartygens ljudnivå. I dag finns den möjligheten för *reguljärtrafiken* vid Skeppsbron – Statdsgården vilket medför att inga boende berörs av ljudnivåer över riktvärden från den reguljära fartygstrafiken. För *kryssningsfartygen* är elanslutning inte genomförbart i dagsläget enligt Hamnen bl.a. på grund av att det ännu inte finns ett standardiserat system för elanslutning av fartyg.

### Luft

Enligt Hamnens ansökningshandlingar kommer emissionerna till luft från fartygen öka med ca 50 % för kolmonoxid, koldioxid, kolväten och partiklar relativt nollalternativet. Utsläppen av svavel- och kväveoxider bedöms däremot bli lägre för den sökta



verksamheten till följd av kommande krav på emissionsreducering från fartygen. (Ett exempel på kommande krav är förordning om svavelhaltigt bränsle, som träder ikraft 2010, och bl.a. innebär att fartyg som ligger i hamn i mer än två timmar inte får använda marint bränsle med en svavelhalt överstigande 0,1 viktprocent.)

Eftersom mängden hanterat gods förväntas öka vid den sökta verksamheten kan även utsläppen från arbetsmaskiner komma att öka. Samtliga arbetsmaskiner är dock försedda med katalysatorer. Motorvärmare används för truckar vid behov och partikelfilter är installerade.

Beräkningar som gjorts inom ramen för Hamnens ansökan visar att det trots ökade utsläpp inom hamnområdet inte föreligger någon risk för att några miljö kvalitetsnormer överskrids inom själva *hamnområdet*. Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) kommer dock att överskridas längs med *Stadsgårdsleden*. Utsläpp av partiklar längs Stadsgårdsleden härrör främst från personbilstrafik och varierar i dagsläget mellan 60-70  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Denna situation förväntas kvarstå även för den sökta verksamheten.

Haltbidraget från hamnverksamhet och transporter *inom* hamnområdet är 0,6  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  för partiklar. Transporter *till och från hamnen* utgör mindre än 1 % av transporter på Stadsgårdsleden. Hamnen bedömer således att hamnverksamhetens bidrag bedöms ha en liten inverkan på de höga halterna av PM10 längs Stadsgårdsleden.

#### Påverkan på vattenmiljön och sediment

Utsläpp av vatten från hamnverksamheten består av dagvatten som leds till Saltsjön. Utgående spillvatten och vatten från oljeavskiljaren, som finns i truckverkstaden på Stadsgårdskajen, leds till Henriksdals reningsverk.

För att förhindra att förorenat dagvatten avleds från hamndelen finns det tillgång till absorptionsmaterial för uppsamling av mindre spill och tättingar för att stänga dagvattenbrunnar. Vid Loudden har Hamnen tillgång till 800 meter akutläns som kan användas vid ett eventuellt spill i vatten även vid Skeppsbron eller Stadsgården.

Jämfört med nollalternativet innebär den sökta hamnverksamheten att transporter inom hamnområdet ökar vilket kan medföra ökade föroreningshalter i dagvattnet. Trots det bedömer Hamnen påverkan från den sökta verksamheten som liten då halterna i dagvattnet som avleds från Stadsgården-Skeppsbron klassas som låga till måttliga enligt Stockholms stads dagvattenstrategi. Enligt hamnens dagvattenutredning har dock höga halter av bly beräknats för Stadsgården vilket enligt utredningen medför att reningsåtgärder för dagvatten från Stadsgården kan vara nödvändiga.

Utsläpp av barlastvatten förväntas inte ske i någon större omfattning och antas därför inte ge någon påverkan på omgivningen.

Provtagning av metallhalter i sedimenten (IVL, 1998, rapport B1297) visar att halterna av koppar och kvicksilver vid Skeppsbron och Stadsgården är de som avviker mest från





jämförvärdet för förorenade havssediment. Halterna av koppar och kvicksilver bedöms utgöra ”stor påverkan av punktkälla” (med punktkälla avses en begränsad lokal spridning av föroreningshalterna). Halterna av bly, kadmium, zink och krom är förhöjda och bedöms utgöra ”trolig påverkan av punktkälla”.

Fler anlop i den sökta verksamheten kommer att resultera i mer frekvent svall och sug från fartyg vilket kan leda till ökad erosion av bottensediment jämfört med nollalternativet. Om fartyg med större maskinkraft och större djupgående kommer att trafikera hamnen framöver, kommer propellergenererade strömningshastigheter nära botten att öka. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms påverkan dock bli begränsad eftersom vattendjupet i Saltsjön är relativt stort (ca 23-32 m) samt att det förekommer stora strömvariationer i området till följd av Mälarens utlopp i Saltsjön.

#### Avfall, kemikalier, energi och vatten

Skillnaden i faktiskt hanterad godsmängd mellan nollalternativet och den sökta hamnverksamheten antas kunna resultera i en viss ökning av avfallsmängderna, drivmedelsförbrukningen samt el- och vattenförbrukningen. Förbrukningen av kemikalier förväntas bli i stort sett densamma för den sökta hamnverksamheten som för nollalternativet.

Återanvändning och återvinning av avfall uppmuntras genom att de miljödifferentierade hamnavgifterna bestäms med utgångspunkt i bl.a. hur kryssningsfartygen sorterar avfall.

#### Olyckor

Jämfört med nollalternativet bedöms sannolikheten för läckage från trailer med farligt gods i Vikingterminalen/Masthamnen att öka för den sökta verksamheten till följd av den ökade mängden hanterat farligt gods. Sannolikheten för scenariot bedöms öka från mindre sannolik till sannolik. Utöver detta kvarstår samma bedömning som för nollalternativet, d.v.s. att sannolikheten för kollisioner mellan fartyg eller mindre båtar vid Skeppsbron bedöms ha en högre risknivå och vara relativt hög (sannolik). Konsekvenserna vid en eventuell olycka bedöms dock som måttliga. Hamnen anger dessutom att de saknar rådighet över ytterligare riskreducerande åtgärder.

## **SÖDRA HAMMARBYHAMNEN**

Hamnens hamnverksamhet vid Södra Hammarbyhamnen består huvudsakligen av att tillhandahålla kajplatser samt av att underhålla dessa. Hamnverksamheten bedrivs på en ca 20 m bred och ca 220 m lång kajremsa utmed den södra sidan av Hammarbyleden, se figur 2.



**Figur 2:** Tillståndspliktiga kajer i Södra Hammarbyhamnen.

Fartyg anlöper hamndelen under hela dygnet och året om. För fartyg med bruttodräktighet över 1 350 sker huvuddelen av anlöpen under vinterhalvåret (september till och med maj), då värmebehovet är som störst. Huvuddelen av anlöpen sker dagtid.

Vid den tillståndspliktiga delen av Södra Hammarbyhamnen finns två kajplatser. Förutom att förlägga fartyg vid kaj är det även möjligt att ankra på redden vid Fjäderholmarna. Denna möjlighet nyttjas då det råder platsbrist.

Hamnen hanterar inget gods inom den tillståndspliktiga delen av Södra Hammarbyhamnen. Ansvaret för lossning av gods ligger på externa verksamhetsutövare. Dessa är för närvarande Jehanders, som lossar grusprodukter till den egna anläggningen söder om hamnområdet och AB Fortum Värme samägt med Stockholm Stad (Fortum) som i dagsläget lossar tallbecksolja och annan brännbar olja via rör till Hammarbyverket. Dessa verksamhetsutövare äger och ansvarar själva för lastning och lossning samt lagring av produkter inom respektive arrenderat område. De fartyg som anlöper med gods till Hammarbyverket ingår i Fortums tillstånd för anläggningen och omfattas därmed inte av Hamnens tillståndsansökan. Hamnen och de olika bolagen har avtal som reglerar ansvarsgränser.

Huvuddelen av det gods som lossas i Hamnen är grus/sand som transporteras in med fartyg med en storlek under tillståndsplikten, d.v.s. mindre än 1350 bruttodräktighet. Endast en mindre del gods transporteras med fartyg som överstiger denna storlek. Samtliga anlöp med fartyg över 1350 avser tankfartyg till Fortums verksamhet. Under



åren 1998 till 2006 har godsomsättningen varierat mellan 124 000 och 255 000 ton per år. I hamndelen förekommer normalt ingen lastning av gods utan endast lossning. Det sker heller inga anlöp av passagerarfartyg.

Vid ett framtida maximalt utnyttjande av hamndelens kapacitet bedöms godshanteringen (lossningen) kunna uppgå till 250 000 ton gods (torrbulk). Detta motsvarar ca 275 anlöp årligen med den storlek på fartyg som angör idag, d.v.s. sandbåtar med bruttodräktighet < 1350. Hamnen kan dock ta emot båtar med bruttodräktighet upp till 6 000. Om båtar med en bruttodräktighet över gränsen för tillståndspliktig kaj börjar angöra hamndelen i framtiden motsvarar den bedömda godsvolymen ca 50 anlöp årligen med fartyg med bruttodräktighet 5 000. Den framtida omfattningen av godsmängd är en bedömning av vad som fysiskt kan hanteras på kajområdet. I tabell 2 redovisas nuvarande trafikflöde samt framtida uppskattade trafikflöden.

**Tabell 2.** Verksamhet år 2003 och framtida beräknade trafikflöden vid sökt verksamhet.

	Södra Hammarbyhamnen	
	2003	Sökt verks.
<b>Antal anlöp</b>	108	275 (med fartyg < 1350) eller 50 (med fartyg > 1350) enligt bedömning + kembulk till Fortum
<b>Varav fett och olja</b>	20 (varav 16 fartyg >1350)	Ej bedömt
<b>Varav grus och sand</b>	88	275 (med fartyg < 1350) eller 50 (med fartyg > 1350) enligt bedömning

Inom det område Hamnen disponerar för sin verksamhet finns det inga byggnader och inga uppställningsytor för gods eller fordon.

### **Alternativa lokaliseringar**

Enligt Hamnen finns det inte några realistiska alternativ till nu aktuell lokalisering av hamnverksamheten i Södra Hammarbyhamnen. Hamnen anger vidare att med aktuell lokalisering uppnås hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

### **Miljökonsekvenser**

#### Buller

Vid hamndelen uppkommer buller i samband med Fortums och Jehanders lossningsverksamhet och deras transporter med arbetsmaskiner inom hamnområdet. Vad gäller Fortum så regleras bullerstörningarna som bolagets verksamhet ger upphov till av ett villkor inom ramen för Hammarbyverkets miljötillstånd. Bullerstörningarna som alstras



av Jehanders verksamhet är enligt Hamnen begränsade då arbetsfordon inte används för lossning.

Enligt Hamnens bullerutredning alstrar grusfartygen, som är de vanligast förekommande fartygen vid Södra Hammarbyhamnen, relativt låga ljudnivåer som inte överskrider riktvärdena vid den närmsta bebyggelsen. Tankfartygen, som anlöper mer sällan, alstrar högre ljudnivåer. När dessa ligger vid kaj beräknas ca 300 boende bli exponerade av ekvivalenta ljudnivåer över riktvärden dag, kväll eller natt (knappt 60 dBA och något högre vid lossning). Hamnen bedömer att risken för att riktvärden inomhus överskrids är ringa då de aktuella husen är relativt nybyggda och bör ha en god ljudisolering. Även risken för störning från lågfrekvent ljud, som alstras av grus- respektive tankfartyg, bedöms som låg.

Den sökta hamnverksamheten innebär en ökning av fartygstrafiken relativt befintlig verksamhet. Ett ökat antal besökande fartyg ökar antalet tillfällen med risk för bullerstörning för de närboende. Ljudnivån kan även komma att öka något om två fartyg ligger vid kaj samtidigt (i nuvarande verksamhet är det i de flesta fall endast ett fartyg som ligger vid kaj åt gången).

#### Luft

Den sökta hamnverksamheten kan komma att medföra ökade utsläpp till luft jämfört med dagsläget till följd av en eventuell ökning av transporter till och från Hamnen.

Fartygens haltbidrag till kväveoxid- och partikelhalterna *inom hamnområdet* beräknas uppgå som högst till 1,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  för kvävedioxid och 0,03  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  för PM10 för den sökta verksamheten (ej inräknat utsläpp från fartyg < 1350 samt fartyg som anlöper Hammarbyverket då dessa anlöp omfattas av Fortums tillstånd). Utvecklingen går dock mot att större krav ställs på emissionsreducering från fartygen vad gäller t.ex. svavel- och kväveoxider. Detta kommer enligt Hamnen sannolikt resultera i att utsläppen av dessa ämnen från fartygen minskar framöver.

Genomförda beräkningar visar att det trots ökade utsläpp inom hamnområdet inte föreligger någon risk för att några miljö kvalitetsnormer överskrids *inom hamnområdet*.

De huvudsakliga landtransporterna i samband med verksamheten i Södra Hammarbyhamnen uppstår i anslutning till Jehanders verksamhet. Enligt Jehanders egna uppskattning har man idag ca 300 transportrörelser per arbetsdag. En uppräknings av landtransporterna för den sökta verksamheten ger ca 450 transportrörelser per arbetsdag.

Vart transporterna från Jehanders omlastningsstation i Hammarby Allé går varierar. Mot bakgrund av genomförda trafikmätningar uppskattas Jehanders transporter i den sökta verksamheten stå för mindre än 0,6 % av trafikflödet på Nynäsvägen i riktning mot Nynäshamn (där normen för PM10 och NO<sub>2</sub> överskrids idag) och ca 0,3% av trafikflödet på Södra länken (normen för NO<sub>2</sub> överskrids idag vid Sickla sluss). Enligt Hamnens



utredning bedöms halterna av NO<sub>2</sub> bli lägre för den sökta verksamheten till följd av förväntad teknikutveckling med större andel fordon med låga utsläpp. Normen för PM10 längs Nynäsvägen beräknas dock vara fortsatt hög även för den sökta verksamheten. Normen för PM10 överskrids även på Johanneshovsbron, både för nuvarande och sökt verksamhet.

#### Påverkan på vattenmiljön och sediment

Användning av kemiska produkter inom ramen för hamnverksamheten i Södra Hammarbyhamnen är enligt Hamnen väldigt begränsad och de ytor där mindre spill eller läckage skulle kunna uppstå är hårdgjorda. Dagvattnet som uppkommer inom hamnområdet rinner ut i hamnbassängen utan föregående rening.

Enligt Hamnen bedöms den sökta verksamheten inte medföra en ökad belastning på vare sig dagvattennätet eller dagvattnets föroreningshalter eftersom lossningen av bulk gods sker med hjälp av transportband eller rör direkt från fartyg till respektive mottagare. Denna hantering medför därmed inga extra fordonstransporter. Vid en jämförelse med klassificeringen av dagvatten som tagits fram för Stockholms stads dagvattenstrategi klassas halterna i dagvattnet från hamnområdet som låga eller måttliga.

Fler anlöp kan enligt miljökonsekvensbeskrivningen resultera i mer frekvent svall och sug ifrån fartyg vilket kan leda till ökad erosion av bottensediment jämfört med nollalternativet. Utförda sedimentundersökningar (IVL, 1998, rapport B1297) i Hammarbyleden har visat högre kadmium- och zinkhalter jämfört med Stockholm i övrigt. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder är det "trolig påverkan av punktkälla" för ämnena bly, kadmium, koppar, kvicksilver och zink. Enligt Hamnen kan låga hastigheter minska risken för erosion. Hastighetsgränserna sätts av Sjöfartsverket. Hamnen anger att det är svårt för Hamnen att vidta ytterligare åtgärder för att begränsa de eventuella effekter som följer av erosionen av bottnarna.

Huvuddelen av fartygen som kommer till hamnen har inte barlastvatten med sig utan lastar istället barlastvatten efter lossning av gods.

#### Avfall, kemikalier, energi och vatten

Skillnaden i faktisk hanterad godsmängd mellan nollalternativet och den sökta hamnverksamheten antas kunna resultera i en viss ökning av avfallsmängderna och vattenförbrukningen. Hamnen tillhandahåller en miljöstation och avfallscontainers för olika avfallsslag som ställs ut i samband med att fartyg ska anlöpa hamnen. Eftersom det saknas fast mottagningsanordning för s.k. svart- och gråvatten från fartyg hämtas spillvattnet vid behov med tankbil som körs till Henriksdals reningsverk.

Förbrukningen av kemikalier förväntas bli i stort sett densamma för sökt verksamhet som för nollalternativet.

Från och med årsskiftet 2006-2007 ingår inte längre belysningen och dess elförbrukning i Hamnens verksamhet utan har övertagits av Stockholms stad.

### Olyckor

Jämfört med nollalternativet innebär den sökta verksamheten ökad godsmängd, men inte nya godsslag med särskilda risker. I Hamnens riskanalys har ökningen av mängden hanterat gods i sökt verksamhet inte föranlett ändrad klassificering av möjliga olycksförlopp eller ändrad bedömning när det gäller risknivå.

### **DEL AV NYBROKAJEN**

Nybrokajen ligger i anslutning till Nybroplan i centrala Stockholm. Den tillståndspliktiga delen av Nybrokajen består av tre kajplatser, längs med en ca 130 meter lång kaj, och ligger på den södra sidan av Nybroviken, se figur 3.



**Figur 3:** Tillståndspliktig kaj vid Nybrokajen.

Förutom att förlägga fartyg vid kaj är det även möjligt att ankra på redden vid Fjäderholmarna. Möjligheten att ankra nyttjas då det råder platsbrist, vilket i princip aldrig är aktuellt för del av Nybrokajen.

Hamnverksamheten vid del av Nybrokajen består huvudsakligen av att tillhandahålla kajplatser samt av att underhålla dessa. Ankommande fartyg till del av Nybrokajen är



främst kryssningsfartyg men även örlogsfartyg. Skärgårdstrafiken anlöper inte den tillståndspliktiga hamndelen. Fartyg anlöper hamndelen dygnet runt, året om. En ökning av anlöpen sker under sommarmånaderna. Huvuddelen av anlöpen sker dagtid. Kryssningsfartygen anlöper Nybrokajen huvudsakligen under en period från maj till september. Vissa kryssningsfartyg stannar endast över dagen medan andra ligger kvar över natten.

Vid ett framtida maximalt utnyttjande av hamndelens kapacitet bedöms passagerarflödet kunna uppgå till ca 5 000 passagerare per år. Detta motsvarar ca 20 anlöp årligen av fartyg med bruttodräktighet över 1350, tabell 3.

**Tabell 3:** Verksamhet 2003 och framtida beräknade trafikflöden. (Modifierad tabell från Hamnens MKB.)

	Del av Nybrokajen	
	2003	Sökt verks.
Antal anlöp	9	Ca 20
Passagerare	650*	Ca 5 000
<i>I samband med anlöp förekommer ibland viss busstrafik inom området, enligt bedömning upp till ca 5 bussar per anlöp.</i>		

\* Enligt muntlig uppgift i samband med syn av Nybrokajen beräknar Hamnen att ett fartygsanlöp genererar ca 250 passagerare. Detta innebär m.a.o. ca 2250 passagerare anlöpte hamndelen 2003.

Hamnen hanterar i dagsläget inget gods i hamndelen. Inom den tillståndspliktiga hamndelen finns heller inga uppställningsytor eller parkeringsytor. Uppställningsplatsen för bussar finns i anslutning till hamnområdet.

## Alternativa lokaliseringar

Enligt Hamnen finns det inte några realistiska alternativ till nu aktuell lokalisering av hamnverksamheten i del av Nybrokajen. Hamnen anger vidare att med aktuell lokalisering uppnås hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

## Miljökonsekvenser

### Buller

Vid en ökad verksamhet kan bullerstörningar, orsakade av fartyg och bussar, komma att alstras vid fler tillfällen jämfört med nuvarande verksamhet.

Enligt Hamnens bullerberäkningar finns det risk för att bullerriktvärden kan överskridas för vissa boende längs Strandvägen och Nybrokajen. Riskerna är störst om anlöp sker under kvälls- och natttid. En grov beräkning av antalet boende visar att omkring ett hundratal boende riskerar att exponeras för ljudnivåer över Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Det finns även viss risk för att Socialstyrelsens rekommendationer



avseende lågfrekvent ljud överskrids för boende i anslutning till hamnområdet. De ekvivalenta ljudnivåerna från fartygen är dock enligt utredningen avsevärt lägre än vad som alstras av biltrafiken kring Nybroviken.

Fönsteråtgärder i bostäder längs Nybroviken är enligt Hamnens bullerutredning den enda för Hamnens del praktiskt genomförbara åtgärden för att begränsa bullerstörningar i bostäder. För att klara en tillräcklig dämpning av lågfrekvent ljud görs dock bedömningen att det varken skulle vara tekniskt möjligt (p.g.a. praktiska problem vid montage i befintlig fasad) eller ekonomiskt rimligt (>10 000 – 15 000 kr per fönster) att vidta sådana åtgärder.

El-anslutning kan i dag ske vid samtliga kajplatser vid del av Nybrokajen vilket utnyttjas av örlogsfartgen som anlöper den tillståndspliktiga hamndelen.

#### Luft

Den sökta hamnverksamheten kommer indirekt att medföra ökade utsläpp till luft jämfört med dagsläget till följd av en eventuell ökning av busstransporter till och från Hamnen.

Haltbidraget från hamnområdet beräknas för den sökta hamnverksamheten uppgå till som högst ca 0,09 µg/m<sup>3</sup> för kvävedioxid respektive till ca 0,02 µg/m<sup>3</sup> för partiklar (PM10), vilket innebär en ökning med en faktor 3 respektive en faktor 20 jämfört med nollalternativet. Genomförda beräkningar visar att det, trots ökade utsläpp inom hamnområdet, inte föreligger någon risk för att några miljö kvalitetsnormer överskrids i hamnens närhet. De totala halterna av kvävedioxid respektive PM10 underskrids med god marginal inom hamnområdet.

På Stallgatan, ett par hundra meter ifrån hamnområdet överskrids dock redan i dagsläget miljö kvalitetsnormen för PM10. Den huvudsakliga utsläppskällan är vägtrafik, där de chartrade bussar som ibland kan förekomma i anslutning till kryssningsfartygens anlop, kan vara med och bidra till detta. Haltbidraget från dessa bussar bedöms som mycket ringa i sammanhanget.

#### Påverkan på vattenmiljön och sediment

Utsläpp från hamnverksamheten består av dagvatten som leds direkt till Nybroviken. Risk för spill av kemikalier kan förekomma inom hamnområdet i samband med att underhåll utförs. Eftersom ytorna är hårdgjorda och underhållet är av mycket ringa omfattning bedömer Hamnen att det i praktiken inte föreligger någon sådan risk. Hamnen har även tillgång till 800 meter akutläns som finns på Loudden som kan användas vid ett eventuellt spill i vatten även vid del av Nybrokajen.

Enligt Hamnen bedöms den sökta verksamheten inte medföra en ökad belastning på dagvattennätet eller på recipienten. Konsekvenserna på vattenmiljön i sökt verksamhet bedöms som små eftersom Hamnens dagvattenutredning visar att föroreningshalterna i dagvattnet från hamndelen klassas som låga.





Fler anlöp kan resultera i mer frekvent svall och sug ifrån fartyg vilket kan leda till ökad erosion av bottensediment jämfört med nollalternativet. Sedimentprov som tagits vid Nybroviken (IVL, 1998, rapport B1297) uppvisar högre blyhalt jämfört med Stockholm i övrigt. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder är det "trolig påverkan av punktkälla" för ämnena bly, koppar, kvicksilver och zink. Enligt Hamnen kan låga hastigheter minskar risken för erosion. Hastighetsgränserna sätts av Sjöfartsverket. Hamnen anger att det är svårt för Hamnen att vidta ytterligare åtgärder för att begränsa de eventuella effekter som följer av erosionen av bottnarna.

Utsläpp av barlastvatten förekommer inte i hamndelen.

#### Avfall, kemikalier, energi och vatten

Till följd av skillnaden i hanterad passagerarmängd mellan nollalternativet och den sökta hamnverksamheten kan mängden avfall samt förbrukningen av vatten och el komma att öka. Hamnens förbrukning av kemikalier antas inte komma att öka nämnvärt.

Avfall källsorteras inom hamnen. Hamnen har för närvarande differentierade avgifter för att stimulera källsortering hos kryssningsfartygen. Spillvatten, svart- och gråvatten från fartyg, hämtas vid behov med tankbil och körs till Henriksdals reningsverk.

#### Olyckor

Inga olycksscenarier som kan påkalla särskild uppmärksamhet eller prioritering av ytterligare riskreducerande åtgärder har kunnat identifieras.

## **LOUDDENS OLJEHAMN**

Louddens oljehamn sträcker sig från Frihamnen i norr till strax norr om bostadsbebyggelsen vid Lidingöbro i söder. De tillståndspliktiga kajerna samt tillhörande vattenområden framgår av figur 4. Ytan av hamnens landområde är ca 10 ha. Vattenområdet som fartygen nyttjar och som ligger i anslutning till hamnen är ca 40 ha. Till Louddens vattenområde hör även vattenområdena för ankringsplatserna sydost om Loudden och utanför Ropsten.

Hamnverksamheten vid Loudden består huvudsakligen av att tillhandahålla infrastruktur såsom kajer, järnväg och vägar inom hamnområdet samt av att underhålla Hamnens anläggningar och utrustning för lastning och lossning (t ex rörledningar och marinsvängarmar). Hamnen ansvarar för drift av en, för oljebolagen gemensam, oljeavskiljare. Oljebolagen ansvarar själva för den operativa delen av lossning av fartyg, utlastning till tankbilar och lagring av petroleumprodukter. Hamnen och oljebolagen har avtal som reglerar ansvarsgränser.

Vid ett framtida maximalt utnyttjande av hamndelens kapacitet bedöms godshanteringen kunna uppgå till 2 200 000 ton gods årligen. Med mestadels stora fartyg, upp till bruttodräktighet 75 000, motsvarar denna godsvolym ca 245 anlöp per år se tabell 4.

*Tabell 4: Verksamhet 2003 och framtida beräknade trafikflöden.*

	Loudden	
	Verksamhet år 2003	Framtida beräknade trafikflöden
<b>Antal anlöp</b>	140	245
<b>Antal anländande järnvägstransporter</b>	260	520



*Figur 4: Hamn- och vattenområdet vid Loudden.*



## Alternativa lokaliseringar

Hamnen bedömer att några realistiska alternativ till nu aktuell lokalisering av hamnverksamheten eller dess omdisponering inte finns. Hamnen anser att med aktuell lokalisering uppnås hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön.

## Miljökonsekvenser

### Buller

Vid Loudden lossas kembulkprodukter från fartyg. Vid lossning från tankfartyg kan bidrag från hydraulpumpar som alstrar ett tonalt ljud vara störande för i första hand närboende på Lidingö. För fartyg som alstrar sådant ljud ska enligt Naturvårdsverkets riktlinjer ett 5 dBA lägre riktvärde tillämpas för ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att riktvärdet för nattperioden, dvs. 40 dBA ekvivalent ljudnivå, överskrids för ett förhållandevis stort antal närboende på Lidingö.

Under övriga tider på dygnet, d.v.s. kvälls- och dagperioden uppfylls riktvärdet motsvarande 45 respektive 50 dBA. Detta ljud är högfrekvent vilket innebär att ljudnivån inomhus normalt är låg under förutsättning att fönster och dörrar hålls stängda.

Det är ej generellt att alla tankfartyg orsakar ett tonalt ljud utan beror av fartygets konstruktion. För "normala" tankfartyg som ej alstrar ett tonalt hörbart ljud uppfyller verksamheten riktvärden motsvarande befintlig industri, dvs. 55, 50 respektive 45 dBA ekvivalent ljudnivå under dag-, kväll, respektive nattperioden. Detta gäller även om mer än ett fartyg ligger vid kaj samtidigt. Detta inträffar endast i undantagsfall. Lossning av fartyg orsakar normalt ej momentana ljudnivåer över 55 dBA under nattperioden. Bidrag från fartygstrafiken till/från hamnområdet bedöms med utgångspunkt från bedömningsgrunder enligt regeringens prop. 1996/97:53, dvs. 55 dBA dygnsekvivalent ljudnivå, vilket innebär att inga överskridanden av riktvärden i anslutning till bostäder förekommer.

Inom Nationalstadsparken uppfyller verksamheten angivna riktvärden under förutsättning av tankfartygen ej orsakar tonalt ljud. För fartyg med tonalt ljudbidrag berörs områden kring Lidingö bro av ljudnivåer över riktvärdet för Nationalstadsparken, dvs. 40 dBA ekvivalent ljudnivå.

### Luft

Vid Loudden förekommer mycket ringa utsläpp till luft från hamnverksamheten. Det enda fordon som används är en traktor som nyttjas t.ex. vid tunga lyft. Inga övriga arbetsfordon, maskiner eller utrustning som avger emissioner till luft används vid lastning och lossning av gods. Halterna av kvävedioxid och partiklar i och i anslutning till



hamnområdet är låga jämfört med miljö kvalitetsnormerna. Totalhalterna för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) var år 2003 mellan 12 - 36 µg/m<sup>3</sup>, vilket är långt under miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet (60 µg/m<sup>3</sup>). Motsvarande halter för partiklar (PM10) år 2003 var mellan < 27 - 39 µg/m<sup>3</sup>, vilket är långt under motsvarande miljö kvalitetsnorm (50 µg/m<sup>3</sup>).

Den sökta hamnverksamheten kommer att medföra ökade utsläpp till luft jämfört med dagsläget till följd av den förväntade ökningen av antalet anlöp till och från Loudden. Utifrån de emissioner som har beräknats för 2003 har beräkningar genomförts, baserat på skillnaden i antalet anlöp, för att få en uppskattning av storleken på fartygens emissioner i den sökta verksamheten. Beräkningarna är en grov uppskattning eftersom fartygsflottan och dess miljöprestanda varierar från år till år.

Emissionerna till luft från fartygen ökar med ca 75 % relativt nollalternativet enligt beräkningarna ovan. Utvecklingen går dock mot att större krav ställs på emissionsreducering från fartygen, vad gäller t.ex. svavel- och kväveoxider. Detta resulterar sannolikt i att utsläppen av sådana ämnen från fartygen minskar framöver. Ett exempel på kommande krav är den förordning och svavelhaltigt bränsle som träder ikraft 2010 vilken bl.a. innebär att fartyg i hamn inte får använda marint bränsle med en svavelhalt överstigande 0,1 % viktprocent.

Till följd av ett ökat antal anlöp kan lukt från luftemissioner från fartyg förekomma vid fler tillfällen, men skillnaden jämfört med nollalternativet bedöms vara liten. Kommande krav om lägre svavelhalt i bränslet, se ovan, bidrar även till en minskning av luktemissioner. Genomförda beräkningar visar att miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet av kvävedioxid och PM10 underskrids med god marginal inom hamnområdet, d.v.s. ingen skillnad föreligger jämfört med nollalternativet.

#### Påverkan på vattenmiljön och sediment

##### **Dagvatten**

Dagvatten från hamndelen leds direkt eller via dagvattennätet till recipienten Lilla Värtan. Översiktliga beräkningar har utförts för att beskriva utsläppen av dagvatten till Lilla Värtan, se utredning dagvatten. Hamnen gör kontinuerliga provtagningar av dagvattnet som uppkommer inom hamnområdet. Vid en jämförelse med de riktvärden för dagvatten som tagits fram för Stockholms stads dagvattenstrategi, klassas halterna som låga eller måttliga. Eftersom riktvärdena dessutom är baserade på utsläpp till sjöar och vattendrag och därmed anses vara högt satta för havsmiljön, bedöms konsekvenserna av dagvattenutsläppen i nollalternativet som små.

Den sökta verksamheten bedöms inte medföra en ökad belastning på dagvattennätet eller ökade föroreningshalter till recipienten. Konsekvenserna på vattenmiljön i sökt verksamhet bedöms därför, som i nollalternativet, vara små eftersom halterna och utsläppsmängderna är låga.



### ***OFA- och spillvattenvatten***

OFA-vattnet (oljeförorenat dagvatten) uppkommer vid bilutlastning, kajer samt hårdgjorda ytor runt cisterner och ventiler där risk för spill finns. Utgående OFA-vatten till recipient provtas en gång per månad i ett samlingsprov taget under en vecka.

Hamnen har ett föreläggande från Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten (beslut 2001-11-19, Dnr 2001-004979-320) angående utgående halter från OFA-systemet på Loudden. Förelägandet anger att utgående halter av mineralolja respektive aromater inte får överstiga 10 mg/l på enstaka prov och inte 5 mg/l räknat som ett medelvärde över året.

Hamnen analyserar sedan år 2003 sina prover med oljeindex då tidigare analysmetod (IR 028145-4) förbjöds. Systemet för rening av oljeförorenat vatten inom hamnen har en reningsgrad på 90 %. Av det som återstår efter rening så avdunstar lättare fraktioner av oljan relativt snabbt och resterande mängder späds ut i vattenmassan. Utsläppen av olja från OFA-systemet bedöms därför inte orsaka någon toxisk effekt i Lilla Värtan.

Den sökta verksamheten kan eventuellt medföra en ökad belastning på OFA-systemet inom hamnens område. Däremot bedöms ökningen av utsläppen bli begränsad på grund av OFA-systemets effektiva reningsanläggning.

Utöver dagvattnet genererar sökt verksamhet ett spillvatten som leds till Henriksdals reningsverk dit bland annat svart- och gråvatten från fartyg skickas. Mängderna är förhållandevis mycket små, men bedöms öka till följd av ett ökat antal anlöp.

### ***Sediment***

Hamnen utför underhållsmuddring vid behov inom vattenområdet, vilket ger upphov till en temporär uppgrumling. Konsekvenserna i vattenmiljön bedöms som kortvariga. Hamnen har dispens, från Naturvårdsverket för att tippa muddermassor i Lilla Värtan. Eftersom dumpning inte får göras under sommarhalvåret, bör detta inte innebära någon risk för påverkan på fiskens lek.

Hamnen har dispens att tippa snö till en volym av maximalt 100 000 m<sup>3</sup> årligen fördelat på tre tipplatser; en i Värtahamnen och en i Loudden samt Stadsgården. Tippning av snö invid kajer ger upphov till ansamling av massor som sedan måste muddras för att bibehålla tillräckligt djup.

### ***Avfall, kemikalier, energi och vatten***

#### ***Energi***

El nyttjas bl a för belysning av kajer och hamnområde och för drift av Hamnens utrustning. För Loudden var den totala elförbrukningen ca 0,5 GWh under år 2003 varav huvuddelen förbrukades vid hamnkontoret. Hamnens energiförbrukning bedöms inte öka nämnvärt i den sökta hamnverksamheten i och med att hamnens lokaler och anläggningar inte kommer att förändras.



### ***Avfall***

Avfallsmängderna kan komma att öka till följd av ett ökat kapacitetsutnyttjande och därmed ett ökat antal fartygsanlöp. Avfallsmängderna vid Loudden är dock fortsatt mycket små på grund av att inga passagerarfartyg anlöper hamnen, samt att det är förhållandevis lite personal på de fartyg som anlöper hamnen.

### ***Kemikaliehantering***

De kemiska produkter som hanteras är framförallt färger samt smörj- och hydrauloljor till hamnens utrustning. Utöver dessa produkter förbrukas bl.a. mindre mängder lösningsmedel och fetter. Förbrukningen av kemikalier förväntas bli i stort sett densamma för den sökta hamnverksamheten som för nollalternativet.

### ***Olyckor***

Louddens oljehamn medger anlöp av tankfartyg med upp till 11 m djupgående. I hamnen finns åtta olika bolag som själva sköter lastning och lossning av ett flertal olika oljeprodukter, däribland bensin och flygbränsle.

Hamnens eget avvikelse-/skaderapporteringssystem har granskats med avseende på tidigare olyckserfarenheter men tänkbara olyckstyper har främst identifierats utifrån platsbesök, diskussioner med hamnpersonal samt erfarenheter från andra hamnar.

Fem möjliga olycksscenario har identifierats i en översiktlig riskbedömning med hänsyn till sannolikhet, konsekvenser och riskreducerande åtgärder. Av dessa har följande bedömts vara förenad med en högre risknivå än de övriga.

- Utsläpp vid hantering av icke brandfarlig olja

För detta scenario bedöms sannolikheten för en olycka, för såväl befintlig som för sökt verksamhetsomfattning, som mycket sannolik men konsekvenserna bedöms ändå vara ringa.

## **Förvaltningens synpunkter - övergripande**

Förvaltningen är positivt till Hamnens ansökan om hamnverksamhet vid de aktuella hamndelarna. Sjötransporter är ett av de mest energieffektiva sätten att transportera gods och hamnverksamheten som bedrivs inom Stockholms stad är av stor betydelse för regionens näringsliv. Förvaltningen menar därför att Hamnens ansökningar ska tillstyrkas.



## LOKALISERING

Enligt 6 kap. 7 § miljöbalken ska en MKB för en tillståndsansökan innehålla en redovisning av alternativa lokaliseringar om sådana är möjliga. Orsaken till att flera alternativ ska utredas är att hamnen ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv. Redovisningen av alternativa lokaliseringar gäller i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. Enligt Naturvårdsverkets handbok 2003:7 "Hamnar" kan dock frågan om alternativ lokalisering även diskuteras för befintlig hamnverksamhet om det är realistiskt.

Enligt hamnens ansökan finns det inte några realistiska alternativ till de nuvarande lokaliseringarna av hamnverksamheten då man enligt Hamnen uppnår hamnverksamhetens ändamål med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön med de aktuella lokaliseringarna. Mot bakgrund av att ansökan avser en befintlig hamnverksamhet bedömer förvaltningen att redovisningen ska anses vara tillräcklig.

## PLANFÖRHÅLLANDEN

I Hamnens ansökningshandlingar hänvisas till Stockholms översiktsplan från 1999. I den nya översiktsplanen, som kommunfullmäktige har fattat beslut om den 15 mars 2010, framgår det att bl.a. Skeppsbron-Stadsgården och Loudden utgör riksintresse. Del av Nybrokajen och Södra Hammarbyhamnen ingår inte i riksintresset. Dessa två hamndelar ligger däremot inom områden som pekats ut som stadsutvecklingsområden. I förslaget till ny översiktsplan anges även att den framtida hamnverksamheten ska säkras genom att såväl markområden som anslutande vattenområden reserveras för hamnverksamhetens behov.

## Hamnens villkorsförslag och förvaltningens synpunkter

Nedan beskrivs Hamnens villkorsförslag och förvaltningens synpunkter per miljöaspekt och hamndel.

Utöver särskilda villkor med avseende på mängden hanterat gods och passagerare, som Hamnen åtar sig för den sökta hamnverksamheten vid de respektive hamndelarna, föreslår Hamnen på begäran av länsstyrelsen och miljöförvaltningen även villkor gällande nedanstående miljöaspekter:

### **Buller - samtliga fyra hamndelar**

#### Hamnen:

Hamnen anger att man saknar rättslig och faktisk möjlighet att efterkomma krav på bullerbegränsningar som hänför sig till fartyg som angör hamnen. Hamnen anger vidare



att möjligheten att minska bulleremissioner genom avtal med trafikerade rederier har utretts och att det framkommit att sådana förutsättningar inte föreligger. Eftersom förutsättningar saknas anser Hamnen att provotidsvillkor inte bör meddelas i det hänseendet.

I det fall miljöprövningsdelegationen skulle finna det motiverat att meddela utredningsföreläggande med avseende på buller kan Hamnen godta följande villkor:

*Hamnen skall under provotid utreda ytterligare möjligheter att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Hamnen skall till miljöprövningsdelegationen senast inom två år från det att beslutet med provotidsförordnande vinner laga kraft redovisa resultatet av utredningen och förslag till åtgärder i verksamheten samt slutligt villkor.*

*Under provotiden och tills annat bestäms får buller från verksamheten inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid någon vid tidpunkten för ansökan befintlig bostadsbyggnad än nedan angivna riktvärden:*

*55 dB(A) vardagar dagtid kl. 06-18*

*45 dB(A) nattetid kl. 22-06*

*50 dB(A) övrig tid*

*Momentana ljud nattetid får inte överskrida 70 dB(A).*

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.

#### Förvaltningen:

Förvaltningen delar inte Hamnens uppfattning att Hamnen saknar rättslig och faktisk möjlighet att efterkomma krav på bullerbegränsningar som hänför sig till fartyg som angör hamnen.

Enligt miljööverdomstolens domskäl för Kapellskärs Hamn (mål nr M 6387-06) utgörs en hamns verksamhetsområde både av ett land- och ett vattenområde. Miljööverdomstolen anger vidare att ett hamnbolag därmed är ansvarigt för *samtliga olägenheter* som uppstår för omgivningen från verksamheten, d.v.s. även från fartygsdriften. I domskälet anges





även exempel på åtgärder som kan vidtas på fartygen, så som t.ex. ljuddämpning av fartygsfläktar m.m., som visar att krav på bullerbegränsningar inte heller är tekniskt orimliga att genomföra. Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att tillstånd således både får och kan förenas med villkor eller prøvotid vad avser buller som alstras av fartyg som angör hamnen.

Vad gäller möjligheten att minska bulleremissioner genom avtal med rederier anger Hamnen att denna möjlighet redan utretts och att det inte är möjligt att minska buller genom avtal. Uppgifterna i Hamnens ansökningshandlingar beskriver dock inte vilka rederier Hamnen haft dessa diskussioner med, vilka åtgärder som diskuterats samt vilka hamndelar som berörts av Hamnens diskussioner med rederierna.

Frågan om möjligheten att begränsa buller från fartyg genom avtal har även behandlats av miljödomstolen i deldom (meddelat den 16 oktober 2009) för Kappelskärs Hamn AB. Kappelskärs Hamn AB har liksom Hamnen i föreliggande fall angett att det inte är möjligt att ingå avtal med trafikerande rederier utan att närmare förklara varför. Miljödomstolen kommenterar avsaknaden av närmare redogörelse på följande sätt:

*”För att miljödomstolen ska kunna bilda sig en uppfattning om vilka slutliga bullervillkor som är rimliga för bolaget krävs emellertid att en utförlig redovisning med avseende på nämnda förutsättningar ges in. Bolaget riskerar annars att miljödomstolen grundar sin slutliga bedömning på otillräcklig utredning.”*

Även miljöprövningsdelegationens slutliga bedömning, gällande buller från de fyra hamndelarna som Hamnens tillståndsansökningar avser, kan komma att grunda sig på otillräckliga grunder då Hamnens ansökningshandlingar saknar en motsvarande redovisning. Förvaltningen anser därför att frågorna gällande Hamnens möjlighet att minska bulleremissioner genom avtal med rederier återstår att bli besvarade.

### **Ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå**

Med tanke på de många boende som riskerar att bli exponerade för ljudnivåer över gällande riktvärden från fartyg är förvaltningen positiv till att Hamnen kan tänka sig att utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna (ekvivalent och maximal ljudnivå) från verksamhetsområdet till en sådan nivå att Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri innehålls. Detta inte minst då antalet störningstillfällen förväntas öka för den sökta verksamheten till följd av en ökad anlöpningsfrekvens.

Förvaltningen delar dock inte Hamnens bedömning att riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen (1996/97:53), och som Hamnen föreslår ska gälla under prøvotiden, är tillämpbara för buller från Hamnens verksamhetsområde.

I regeringens skäl till infrastrukturpropositionens 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 medan buller från fartyg som ligger i hamn bör omfattas av riktvärden för externt industribuller. Att riktvärden för externt industribuller bör tillämpas för hamnverksamhet stämmer även överens med bullervillkor som meddelats för andra hamnar (t.ex. i miljööverdomstolen dom för hamnverksamheten i Kapellskär).

### Lågfrekvent ljudnivå

Enligt Hamnens bullerutredning är det främst vissa kryssningsfartyg och deras hjälppaggregat för fartygens elförsörjning som ger upphov till lågfrekvent ljud. Hamnen anger även att de inte anser att det varken är byggnadstekniskt möjligt (b.l.a. på grund av att många byggnader är K-märkta) eller ekonomiskt rimligt att vidta bullerdämpande fasadåtgärder på byggnader som berörs av lågfrekventa ljudnivåer. Elanslutning av fartyg vid Hamnens kajer är en annan åtgärd som nämns av Hamnen och som bidrar till att både buller och luftemissioner från fartyg minskar.

Eftersom elanslutning kräver åtgärder såväl på fartyg som på land är en sådan åtgärd dels avhängig av att rederierna efterfrågar en sådan tjänst men även av att Hamnen kan erbjuda landanslutning. I dag finns möjlighet till elanslutning av fartyg för reguljärtrafik vid Skeppsbron-Statsgården samt för örlogsfartyg som anlöper del av Nybrokajen. För kryssningsfartygen, som kan orsaka de största bullerproblemen, finns det i dag inga möjligheter till elanslutning.

En anledning till att kryssningsfartygen saknar möjlighet till elanslutning är att det ännu inte finns ett standardiserat system för elanslutning av fartyg vid kaj. Detta problem kommer dock inom kort att ha undanröjts då en internationell förstandard är framtagen och kommer att börja gälla så snart standarden är fastlagd av IMO (International Maritime Organization). Detta förväntas ske i början av 2010.

EU:s svaveldirektiv (2005/33/EC), som träder ikraft den 1 januari 2010, är en annan drivkraft till införande av landanslutningar. Direktivet innebär att fartyg som anlöper en europeisk hamn, och har en liggtid på mer än två timmar, inte får använda fartygsbränsle som innehåller mer än 0,1 viktsprocent svavel. Eftersom lågsvavligt bränsle är betydligt dyrare jämfört med bränsle med högre svavelhalt kommer direktivets krav att sannolikt utgöra ett incitament för rederierna vad gäller deras vilja att investera i fartygens anordningar för landel.



Ett tredje incitament som syftar till en ökad användning av landel är ett förslag gällande ändringar i lagen (1994:1776) om skatt på energi. Förslaget innebär att skatten för landel för fartyg vid kaj ska sänkas från dagens generella nivå om 28,2 öre per kWh till 0,5 öre per kWh. Denna ändring föreslås träda i kraft den 1 juli 2010.

Dessa såväl internationella som nationella stimulansåtgärder kan antas bidra till en ökad efterfrågan på landel. Mot bakgrund av detta, samt det faktum att väldigt många boende i hamnarnas närområde riskerar att bli störda av lågfrekvent buller (över 5000 vid Stadsgården samt ett hundratal vid del av Nybrokajen), anser förvaltningen att det är motiverat att Hamnen under en ett år lång prövotid utreder möjligheterna att öka graden av elanslutning. Att förvaltningen föreslår att en åtgärd utreds istället för en nivå beror på att landanslutning är den enda tänkbara åtgärden som kan minska de lågfrekventa bullerstörningarna från fartygen. Förvaltningen föreslår därför att:

*Hamnen ska utreda lämpliga former för installation av anordningar som möjliggör att trafikerande fartyg kan erbjudas matning av landel vid Hamnens samtliga kajplatser. Prövotidsutredningen ska redovisa möjliga alternativa tekniska utformningar, eventuella skillnader i de miljöeffekter som kan uppnås, tidsplan för åtgärdernas genomförande och kostnaderna för de studerade alternativen. Sökanden ska även redovisa möjligheterna till anpassning av hamntaxa för fartyg som anslutits till landel.*

Även om risken för störning från lågfrekvent ljud bedöms som låg vid Södra Hammarbyhamnen vid den nuvarande verksamheten kan det komma att utgöra en störning för den framtida verksamheten. Elanslutning bidrar dessutom till minskade utsläpp till luft vilket bör eftersträvas för samtliga hamndelar. Förvaltningen anser därför att villkoret bör gälla samtliga hamndelar.

Förvaltningen anser att en utredning gällande möjligheten att öka andelen elanslutna fartyg vid Hamnens kajer inom Stockholms stad är särskilt angelägen då Hamnen anger att de inte har möjlighet att vidta bullerdämpande fasadåtgärder för de tusentals boende som berörs av höga ljudnivåer från fartyg. Förvaltningen anser därför att Hamnen tillsammans med såväl rederier som elleverantörer ska verka för att i möjligaste mån öka andelen landel vid Hamnens kajer.

Miljöförvaltningen kan även hänvisa till Miljöprövningsdelegationens beslut (2008-06-11) där följande villkor meddelats för Nynäshamn Hamn AB:s hamnverksamhet:

*"Bolaget skall senast den 31 december 2010 utrusta samtliga kajplatser inom det tillståndsgivna hamnområdet med de tekniska anordningar som behövs för att samtliga fartygstyper som förväntas trafikera hamnen skall kunna erbjudas anslutning för matning av land-el."*



Miljöprövningsdelegationen anger följande motivering till det ålagda villkoret om elanslutning:

*"Miljöprövningsdelegationen bedömer att åtgärder för el-anslutning av fartyg vid kaj numera får anses vara en väl etablerad teknik för att uppnå reduktion av såväl buller som luftemissioner vid hamnanläggningar. Sådana skyddsåtgärder bör därför enligt Delegationens mening vidtas inom Nynäshamns hamn under en övergångsperiod av 2,5 år i enlighet med de krav på bästa möjliga teknik som följer av 2 kap. 3 § miljöbalken. Dessa åtgärder skapar förutsättningar för successivt minskande luftemissioner samt en motsvarande förbättrad bullersituation, och får ses som en långsiktig investering i hamnens infrastruktur. Mot bakgrund av dessa omständigheter finner Delegationen att bolagets kostnader för åtgärder som möjliggör el-anslutning av fartyg får anses vara skäliga.*

För övrigt kan förvaltningen tillägga att det PM om elanslutningar, som Hamnen bilagt sina ansökningshandlingar, utgör en generell beskrivning och redogör inte i tillräcklig utsträckning vilka möjligheter/svårigheter som råder vid de enskilda hamndelarna.

## **Buller - Skeppsbron-Statsgården, del av Nybrokajen och Loudden**

### Förvaltningen:

Såväl antalet boende som riskerar att störas av buller från hamnverksamheten som förutsättningarna för att innehålla gällande riktvärden varierar för de olika hamndelarna.

Vid Statsgården riskerar flera tusen närboende att bli exponerade för ljudnivåer över gällande bullerriktvärden (både Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller samt Socialstyrelsens rekommendationer i SOSFS 2005:6 avseende lågfrekvent buller). I föreliggande fall finns det ännu ingen möjlighet att dämpa dessa bullerstörningar vid källan. Detta innebär i sin tur att det skulle vara nödvändigt för Hamnen att vidta ljuddämpande fasadåtgärder för att klara gällande inomhusvärden. Förvaltningen anser att det varken är ekonomiskt eller tekniskt rimligt (p.g.a. det stora antalet bostäder varav flera är belägna i K-märkta hus) att ställa sådana krav innan Hamnen getts en möjlighet att utreda vilka källåtgärder som är möjliga att vidta för att nå ned till Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Hamnen bör därför fram till dess fortsätta att i största möjliga utsträckning förlägga de mest bullrande fartygen till Masthamnen, på samma sätt som görs idag, där färre boende riskerar att bli exponerade av buller jämfört med när fartyg förläggs vid Statsgården.

Vid del av Nybrokajen är det ett hundratal närboende som riskerar att bli exponerade av buller från fartyg som överstiger gällande riktvärden. Vad gäller den ekvivalenta ljudnivån anges det dessutom i Hamnens utredning att ljudet som alstras av fartygen är avsevärt lägre än vad som alstras av biltrafiken kring Nybroviken. Det bör även noteras att det endast rör sig om knappt tio fartyg per år som trafikerar Nybrokajen. Antalet



tillfällen med risk för störning för de boende från den nuvarande verksamheten bör därför anses vara av begränsad omfattning.

För Loudden gäller ett motsvarande resonemang där Hamnen anger att de i stort klarar Naturvårdsverkets riktlinjer (1978:5) för externt industribuller vid nyetablering.

Förvaltningen bedömer att även om antalet fartygsrörelser ökar vid Loudden kommer det inte innebära att ljudnivåerna vid fartygslösningen kommer att öka. I dag är ett problem att vissa typer av pumpar på båtarna ger ifrån sig ett tonalt ljud som innebär en störning till omgivningen. Kombinationen elanslutning och moderna pumpar gör att förvaltningen bedömer att Naturvårdsverkets riktlinjer (1978:5) för externt industribuller vid nyetablering kommer att innehållas.

Hamnen vill utreda under en provotid om det går att klara hela verksamheten inom kraven för nyetablering. Mot bakgrund av de beskrivna omständigheterna vid hamndelarna Skeppsbron-Stadsgården, del av Nybrokajen samt Loudden godtar förvaltningen Hamnens förslag till riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå under en provotid för dessa tre hamndelar. Vad gäller lågfrekvent buller hänvisas till föreslaget provotidsvillkor för elanslutningar.

## **Buller – Södra Hammarbyhamnen**

### Förvaltningen:

Vid Södra Hammarbyhamnen omfattas fartyg som levererar bränsle till Hammarbyverket (Fortums verksamhet) redan idag av nedanstående bullervillkor (Koncessionsnämndens beslut, 1983-07-01):

*Bolaget skall innehålla naturvårdsverkets riktlinjer (1978:5) för externt industribuller vid nyetablering. Buller från verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid närmaste bostäder än:*

*50 dB(A) vardagar (kl. 07.00-18.00)*

*40 dB(A) nattetid (kl. 22.00-07.00)*

*45 dB(A) under övrig tid*

Fortum kontrollerar att villkoret innehålls genom att externa bullermätningar utförs vid tillfällen då fartyg anlöper hamnen för första gången. Resultaten av dessa mätningar ligger till grund för vilka fartyg som kan fortsätta att användas för Fortums bränsletransporter i Södra Hammarbyhamnen.

Mot bakgrund av att buller från Fortums verksamhet vid Hammarbyverket (inklusive fartygstransporterna) redan är reglerat genom villkor som Fortum är skyldig att innehålla, samt det faktum att övriga fartyg som anlöper hamndelen alstrar relativt låga ljudnivåer som enligt Hamnens utredning inte överskrider riktvärdena vid den närmaste



bebyggelsen, anser förvaltningen att bullerkraven som redan gäller för Hammarbyverket inte kan anses vara orimliga även för den sökta hamnverksamheten. Det vore tvärtom olämpligt att tillåta högre ljudnivåer för annan verksamhet i Södra Hammarbyhamnen än de ljudnivåer som Fortum är förpliktigad att innehålla. Förvaltningen anser därför att Hamnens förslag till utredningsvillkor inte är tillämpligt vad gäller de ekvivalenta ljudnivåerna i Södra Hammarbyhamnen. Förvaltningen menar därför att hamnverksamheten vid Södra Hammarbyhamnen ska omfattas av samma bullerkrav som redan gäller för Fortums verksamhet.

## **Utsläpp till luft - samtliga fyra hamndelar**

### Hamnen:

Hamnen föreslår inte några villkor till luft med motiveringen att frågor som hänger samman med anlöpande fartygs utrustning för minskning av utsläpp till luft är en angelägenhet för annan än Hamnen enligt rättspraxis. Hamnen hänvisar även till tillämpningen av miljödifferenterade hamnavgifter som fungerar som ett incitament för att fartygen ska använda lågsvavligt bränsle och/eller vidta kvävereducerade åtgärder. Från och med 2010 träder dessutom en förordning om svavelhaltigt bränsle ikraft vilken bl.a. innebär att fartyg i hamn inte får använda marint bränsle med en svavelhalt överstigande 0,1 % viktprocent.

### Förvaltningen:

Tillstånd får enligt 16 kap 5 § MB inte meddelas för *ny* verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Mot bakgrund av att den sökta hamnverksamheten avser *befintlig* verksamhet anser förvaltningen att miljöbalkens bestämmelser inte utgör något hinder för sökt verksamhet vid de respektive hamndelarna.

Även om 16 kap. 5 § miljöbalken inte är tillämplig i föreliggande fall kvarstår dock Hamnens skyldighet att verka för att utsläppen till luft ska minska i enlighet med 2 kap. 3 § miljöbalken som bl.a. säger att den som bedriver en verksamhet ska utföra de skyddsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Hamnens skyldighet att verka för att begränsa utsläppen till luft gäller inte minst mot bakgrund av ökningen av antalet anlöp som beräknas uppkomma i samband med den sökta verksamheten samt de landtransporter som dessa anlöp genererar. Enligt ansökningshandlingarna kommer hamnverksamheten samt det ökade trafikflödet inte medföra att MKN för kvävedioxid och partiklar (PM10) överskrider inom hamnområdet. Landtrafiken till och från hamnområdena kommer däremot att utgöra en viss andel av den totala trafiken på vägnätet (Stadsgårdsleden, Nynäsvägen och Stallgatan) där MKN för



PM10 överskrids och där halten partiklar beräknas vara fortsatt hög även i framtiden. I samtliga dessa fall är det den ordinarie vägtrafiken som utgör den huvudsakliga utsläppskällan på dessa vägsträckor. De hamnrelaterade transporterna står som mest för någon enstaka procent av det totala trafikflödet.

Hamnens möjlighet att kompensera för de ökade transporterens utsläpp till luft kan ske dels genom att Hamnen erbjuder landel, dels genom tillämpning av miljödifferenterade hamnavgifter som kan användas för att gynna miljön även med avseende på utsläpp till luft. Mot bakgrund av detta vidhåller förvaltningen utredningsvillkoret gällande en ökad grad av elanslutning vid de respektive hamndelarna som redan föreslagits under bulleravsnittet. Vad gäller miljödifferenterade avgifter har Hamnen redan infört ett sådant system, detta är dock inte anpassat för fartyg som anslutits till landel.

### **Utsläpp till vatten - Stadsgården**

#### Hamnen:

Hamnen föreslår följande utredningsvillkor beträffande dagvatten som uppkommer inom **Stadsgården**:

*Bolaget ska undersöka och till miljöprövningsdelegationen senast inom ett år från det att beslutet vunnit laga kraft redovisa flöden och föroreningsinnehåll i det dagvatten som uppkommer inom Stadsgården samt olika möjligheter att behandla dagvattnet och kostnader för det.*

#### Förvaltningen:

Förvaltningen anser att de många fordonsrörelserna inom Stadsgårdens hamnområde motiverar Hamnens förslag till utredningsvillkor gällande dagvattnets föroreningshalt och möjligheten att rena detta vatten.

### **Utsläpp till vatten – Skeppsbron, Södra Hammarbyhamnen och del av Nybrokajen**

#### Hamnen:

När det gäller *Skeppsbron* anser Hamnen att det saknas miljömässigt motiv att genomföra särskild utredning eftersom verksamheten där inte är av sådan omfattning att den kan förväntas ge upphov till föroreningsbidrag av någon betydelse.

Hamnen anser att system för rening av dagvatten eller särskild skyddsutrustning inte är nödvändig i *Södra Hammarbyhamnen* eftersom föroreningshalterna i dagvattnet från hamnområdet klassas som låga eller måttliga enligt Stockholm stads dagvattenstrategi. Hamnen framhåller även att det är verksamhet som bedrivs av annan än Hamnen som kan ge upphov till utsläpp till dagvatten och att eventuella krav därför bör riktas mot sådan verksamhetsutövare.



Inte heller för *del av Nybrokajen* anses rening av dagvatten som nödvändig eftersom föroreningshalterna i dagvattnet från hamnområdet klassas som låga enligt Stockholm stads dagvattenstrategi. Hamnen anger dessutom att hamndelen saknar eget system för dagvattenhantering och att kontroll och villkor gällande dagvatten därför inte är möjligt att meddela.

Förvaltningen:

Förvaltningen delar Hamnens uppfattning att verksamheten vid dessa tre hamndelar är av sådan begränsad omfattning att något särskilt villkor gällande rening av dagvatten inte anses som nödvändigt.

## **Utsläpp till vatten – Louden**

Hamnen:

För *Louden* kan Hamnen godta villkor i enlighet med tidigare föreläggande från miljöförvaltningen. Föreläggandet anger att utgående halter av mineralolja respektive aromater inte får överstiga 10 mg/l på enstaka prov och inte 5 mg/l räknat som ett medelvärde över året.

Förvaltningen:

Loudens oljehamn har ett reningssystem för att ta omhand oljeförorenat dagvatten. Miljöförvaltningen har tidigare förelagt Hamnen om utsläppsbegränsningar från reningsanläggningen. Hamnen föreslår att motsvarande begränsningsvillkor skriv in i tillståndet. Förvaltningen bedömer att utsläppsbegränsningar har fungerat bra och att ingen ytterligare begränsning behövs.

## **Kemikalier och avfall – samtliga fyra hamndelar**

Hamnen:

Hamnen har inte föreslagit några villkor som rör hantering av kemikalier och avfall.

Förvaltningen:

Förvaltningen är positiv till att Hamnen använder sig av differentierade avgifter för att stimulera källsortering hos kryssningsfartygen. För att säkerställa att kemikalier och farligt avfall omhändertas och förvaras så att läckage eller spill till omgivningen förhindras även för den sökta verksamheten, samt för att främja återanvändning och återvinning föreslår förvaltningen följande två villkor:

- *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 avfallsslag 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.*

- *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.*

Villkoren föreslås för samtliga fyra hamndelar, d.v.s. även hamndelar där det idag inte sker någon förvaring av kemikalier och avfall. Detta mot bakgrund av att behovet av sådan förvaring/hantering inom de olika hamndelarna kan vara nödvändig i samband med tillfälliga arbeten. Behovet av kemikalie- och avfallsförvaring kan också komma att förändras med tiden för de hamndelar där man idag inte hanterar kemikalier och avfall.

Dessa två villkor har nämnden även yrkat för hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen.

## **Olyckor – samtliga fyra hamndelar**

### Hamnen:

Hamnen har inte föreslagit några villkor som rör olyckor.

### Förvaltningen:

Eftersom Hamnen har tillgång till såväl absorbent som tättingar (som kan sättas som skydd för läckage till dagvattenbrunnar) anser förvaltningen att Hamnen har den beredskap som krävs för att omhänderta ett eventuellt läckage i samband med godshantering. Den ökade sannolikheten för en sådan incident vid Vikingterminalen/Masthamnen för sökt verksamhet jämfört med nollalternativet anses därför inte som oacceptabel.

Inom Loudden är all lastning och lossning av kemikalier/oljor bevakad. Det finns såväl tättingar, länsar och saneringsmaterial att tillgå. Förvaltningen bedömer även här att Hamnen har en god beredskap att hantera ett eventuellt läckage och olyckor inom sitt område och att inga villkor behövs i denna del.

## **Resursförsörjning – Skeppsbron-Stadsgården, del av Nybrokajen och Loudden**

### Hamnen:

Hamnen har inte föreslagit några villkor som rör resursförsörjning.

### Förvaltningen:

Hamnen bedriver i dagsläget ett ambitiöst arbete för att effektivisera och minimera sin resursförsörjning och resursförbrukning. Förvaltningen utgår från att Hamnen fortsätter att arbeta på ett sådant sätt även i fortsättningen.



Mot bakgrund av att det sker en snabb teknikutveckling inom energiområdet föreslår förvaltningen emellertid ett villkor som nämnden även yrkat för hamnverksamheten i Värtahamnen-Frihamnen:

*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.*

Villkoret föreslås inte för Södra Hammarbyhamnen eftersom belysningen och dess förbrukning vid denna hamndel övertagits av Stockholms stad.

## **Efterbehandling – Skeppsbron-Stadsgården och Loudden**

### Hamnen:

Hamnen föreslår följande villkor för *Skeppsbron-Stadsgården*:

*Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska belysa vilka undersökningar som krävs för att konstatera om efterbehandling behövs.*

För *Loudden* anser Hamnen att verksamheten i hamndelen inte är särskilt omfattande ställt i relation till övriga verksamhetsutövarers verksamhet och den geografiska utbredningen av det egentliga hamnområdet i land och vatten är liten. Detta bör föranleda att sådant efterbehandlingsvillkor som kan förekomma i tillstånd rörande omfattande miljöfarliga verksamheter knappast är motiverat i fall som detta. Krav av sådant slag bör riktas mot de verksamhetsutövare som gett upphov till förorening. Hamnen kan dock godta ett villkor i enlighet med vad som föreslås ovan för *Skeppsbron-Stadsgården*.

### Förvaltningen:

Förvaltningen är positiv till Hamnens förslag till efterbehandlingsvillkor för hamndelen *Skeppsbron-Stadsgården* och *Loudden*.

## **Efterbehandling – Södra Hammarbyhamnen och del av Nybrokajen**

### Hamnen:

Hamnen anser inte att ett efterbehandlingsvillkor är motiverat för *Södra Hammarbyhamnen* och *del av Nybrokajen* då Hamnens verksamhet i hamndelen inte är särdeles omfattande och den geografiska utbredningen av det egentliga hamnområdet i land och vatten är liten.



Förvaltningen:

Ett efterbehandlingsvillkor, motsvarande det som Hamnen föreslår för Skeppsbron-  
Stadsgården samt Loudden, bör finnas för samtliga hamndelar. Miljö- och  
hälsoskydds nämnden har tidigare även yrkat ett sådant villkor för hamnverksamheten i  
Värtahamnen-Frihamnen.

**Begäran om komplettering av ansökan för Södra  
Hammarbyhamnen samt del av Nybrokajen**

Spillvatten, svart- och gråvatten från fartyg vid Södra Hammarbyhamnen samt del av  
Nybrokajen hämtas vid behov med tankbil och körs till Henriksdals reningsverk eftersom  
båda hamndelarna saknar fast mottagningsstation för s.k. svart- och gråvatten.

För del av Nybrokajen noterar förvaltningen att mottagning för svart- och gråvatten finns  
på Blasienholmen, d.v.s. i närheten av Nybrokajen. Det framgår dock inte av Hamnens  
handlingar varför denna station inte används för vatten som tas emot från fartyg vid  
Nybrokajen. Det framgår inte heller om Hamnen har några planer på att bygga  
mottagningsstationer för vatten vid Södra Hammarbyhamnen samt del av Nybrokajen.  
Mot bakgrund av detta anser förvaltningen att Hamnens ansökan behöver kompletteras  
med uppgifter om det finns planer på att bygga fast mottagningsstation vid dessa två  
hamndelar. Om det inte finns sådana planer bör det även anges varför sådana  
mottagningsstationer inte anses vara motiverade.

Slut |