



Tid: kl 08.00- 08.20

Plats: Bolindersalen, Tekniska nämndhuset

Justerat: 29 april 2009 i Stadshuset

Åsa Romson (mp)

Torbjörn Erbe (m)

Närvarande

Ledamöter:

Ulla Hamilton ordförande § 1
Åsa Romson (mp) vice ordförande
Hugo Nordenfelt (m)
Torbjörn Erbe (m)
Lena Bring (m)
Karin Karlsbro (fp)
Karin Wanngård (s)
Malte Sigemalm (s)

Ersättare:

Nils Ingelström (m) **tjänstgörande**
Aysin Hartzell (m) **tjänstgörande**
Harald Eriksson (m) **tjänstgörande**
Christian Carlsson (kd) **tjänstgörande**
Gerd Sjöberg-Granlund (s) **tjänstgörande**

Förhinder har anmälts av ledamöterna Daniel Valiollahi (m), Per Ola Bosson (m), Ulla Jöhnk (s), Godfrey Etyang (s) och Stellan F Hamrin (v), samt av ersättarna Helena Levy (m), Björn Gülich (m), Gustav Åkerblom (fp), Christian Carlsson (kd), Hassan Said Mahamed (s), Carin Paulsson (s), Fredrik Canerstam (s), Charles Berkow (mp) och Tina Kratz (v).

Föredragande vid sammanträdet var direktör Gunnar Söderholm. Närvarande var även biträdande borgarrädssekreterarna Karin Dhakal och Tobias Holdstock samt miljöförvaltningens avdelningschefer och föredragande tjänstemän.

§ 2

Stockholms Hamn AB:s ansökan om tillstånd till hamnverksamhet samt vattenverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen.

Remiss från miljödomstolen, mål nr 2807-07

(Bordlagt den 16 april 2009)

Dnr 2007-003605-300

Beslut

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar enligt Torbjörn Erbes (m) och ledamoten Karin Karlsbros (fp) förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att avseende de föreslagna bullervillkoren anföras följande:

Nämnden har tidigare föreslagit bullervillkor i enlighet med vad förvaltningen redovisat i tjänsteutlåtandet. I skriftväxlingen i ärendet har framförts att nämnda bullervillkor kan komma att innebära mycket långtgående negativa konsekvenser för hamnens fortsatta möjlighet att bedriva verksamhet. I avvägningen mellan kravet på bra bostadsmiljö och hamnens intressen bör enligt nämnden särskilt beaktas att hamnen bedrivit verksamhet i området under lång tid och utgör ett riksintresse med utomordentligt stor betydelse för Stockholm.

Stockholm Värtahamnen - Frihamnen är en allmän hamn och hamnen har inte rådighet över fartygen som anlöper den. En hamn kan liknas vid ett brofäste och förändrade förutsättningar för fartygen i en hamn kommer att påverka ankomst och avgångar i nästa hamn. Fartygens avgångar och ankomster är ofta väl tajmade i båda hamnarna. I godsets fall handlar det om faktorer som industrins behov, transportörernas möjligheter, vilotider för chaufförer, leveranstider av gods, leveranstider till terminaler och lager samt samordning med andra transportslag. I passagerarnas fall är avgångstiden avgörande och det är kvälls- och morgonavgångar som är av intresse. Ändrade ankomst- eller avgångstider kan därför få till konsekvens att färjelinjer läggs ned.

Ett bullerkrav som gör skillnad på vardagar och helger är förenat med svårigheter eftersom anlöpen till hamnen är desamma vardagar som helger och en lägre ekvivalent ljudnivå på helger blir därför svårt att åstadkomma. I praktiken innebär det ett krav på en generellt lägre ljudnivå vardagar som helger för att klara helgkravet.

Avseende högsta tillåtna momentana ljudnivåer nattetid finns även där svårigheter eftersom detta buller härrör från järnvägen, Värtabanan. Järnvägens verksamhet utanför hamnens verksamhetsområde bedöms som trafikbuller och det är dessa nivåer som verksamhetsutövaren för järnvägen anpassar sig till. Att betrakta de ljud som järnvägen ger upphov till inom hamnens verksamhetsområde som industribuller och därmed anamma högre bullerkrav får märkliga konsekvenser eftersom hamnens rådighet att reducera bullret från järnvägen till den nivå som föreslagits av miljöförvaltningen är liten.

En del av tillståndet gäller arbetsplatsbuller och här framhåller förvaltningen att samma förutsättningar för evakueringsbostad bör gälla som för exempelvis Vägverkets byggnation av Norra länken. Det kan verka rimligt och blir lättförståeligt särskilt för de boende. Även detta förslag kan dock innebära outhärliga konsekvenser eftersom möjligheterna att begränsa bullret vid källan skiljer sig från när en tunnel byggs jämfört med spontningsarbeten ute i vatten. Förslaget kan komma att innebära att evakueringsbostäder måste erbjudas i mycket större omfattning om alternativa möjligheter till bullerreducerande åtgärder helt saknas.

Sammantaget kan konstateras att en närmre konsekvensanalys över vad de föreslagna bullervillkoren verkligen innebär för hamnens möjligheter att driva verksamhet framöver saknas i tjänsteutlåtandet. Detta är beklagligt. Utan en konsekvensanalys i beslutsunderlaget är det en svår uppgift för nämndens ledamöter att fatta ett beslut i frågan om bullervillkorens detaljutformande avseende tider och ljudnivåer. Vi vill till domstolen framhålla att det inte är nämndens ledamöters avsikt att bullervillkoren utformas på sådant sätt att hamnens framtida möjligheter att bedriva verksamhet i nuvarande utsträckning och omfattning äventyras. Samtidigt bör villkoren självklart sättas så att verksamhetsutövaren tvingas söka lösningar för att begränsa buller, inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt motiverat samt med hänsyn till verksamhetsutövarens rådighet. Prövotiden blir här viktig för att utvärdera hur bullervillkoren kan utformas permanent.

Avseende prövotiden vill vi särskilt påpeka att villkoret i punkt två i förvaltningens förslag till villkor är utformat som ett riktvärde under prövotiden. Med hänsyn till att Miljööverdomstolen i ett par avgöranden nyligen anfört att begreppen riktvärde och gränsvärde bör utmönstras och att istället villkor skall utformas som begränsningsvärden finns skäl att modifiera villkoret för verksamhetsbuller. Naturvårdsverket föreslår också i förslaget till nya allmänna råd för industribuller att riktvärden ersätts med begränsningsvärde. Hur ett begränsningsvärde för hamnen skall utformas för att motsvara de krav som miljööverdomstolen ställt i praxis är inte helt klart. Nämnden överlåter den frågan till miljödomstolen, men vill framhålla att ett begränsningsvärde måste utformas så, att hamnen kan fortsätta att bedriva verksamhet i oförminskad omfattning. Det gäller särskilt som ett begränsningsvärde skall utformas under en prövotid. Efter prövotiden när de faktiska bullernivåerna från nuvarande verksamhet har uppmätts finns ett bättre underlag för att utforma ett slutligt begränsningsvärde.

Vi delar inte miljöförvaltningens uppfattning att kraven ska utformas mot bakgrund till översiktsplanens förslag till framtida utformning av området. Översiktsplanen är inte ett bindande dokument och prövningen bör göras mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs idag och de omständigheter som råder. Eftersom hamnen utgör ett riksintresse bör det särskilt framhållas att utformningen av eventuella nya bostäder i området måste ske med beaktande av hamnens verksamhet och att kommande detaljplaner utformas enligt principerna för den s.k. Stockholmsmodellen, d v s att hälften av boningsrummen vetter mot en tyst sida enligt de definitioner som staden har tillämpat.

- 2 Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Ärendets handling

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande i rubricerat ärende från den 30 mars 2009.
Förvaltningen föreslog att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

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

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ledamöterna Torbjörn Erbe (m) och Karin Karlsbro (fp) föreslår att (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Åsa Romson (mp) föreslår att miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.
- 3) Ledamoten Karin Wanngård (s) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut, samt att avseende de föreslagna bullervillkoren anföras följande:

Det vore önskvärt med en mer ingående konsekvensanalys över vad de föreslagna bullervillkoren innebär för hamnens möjligheter att driva verksamhet framöver. Utan en konsekvensanalys i beslutsunderlaget är det en svår uppgift för nämndens ledamöter att fatta ett beslut i frågan om bullervillkorens detaljutformande avseende tider och ljudnivåer. Vi vill till domstolen framhålla att det inte är nämndens ledamöters avsikt att bullervillkoren utformas på sådant sätt att hamnens framtida möjligheter att bedriva verksamhet i nuvarande utsträckning och omfattning äventyras. Samtidigt bör villkoren självklart sättas så att verksamhetsutövaren tvingas söka lösningar för att begränsa buller, inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt motiverat samt med hänsyn till verksamhetsutövarens rådighet. Prövotiden blir här viktig för att utvärdera hur bullervillkoren kan utformas permanent.

Omröstning

Vice ordföranden Åsa Romson (mp) ställer de framlagda förslagen emot varandra och nämnden beslutar enligt Torbjörn Erbes (m) och Karin Karlsbros (fp) förslag till beslut.

Reservation

Åsa Romson (mp) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag till beslut.

Ledamöterna Karin Wanngård (s) och Gerd Sjöberg-Granlund (s) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till Karin Wanngårds förslag till beslut.

Ordföranden Ulla Hamilton (m) och ledamoten Malte Sigemalm (s) har på grund av jäv inte deltagit i eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Vid protokollet
Maria Stigle



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 Stockholm 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 tillståndsprovning 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 prövotid 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 provotid 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 provotiden 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 provotiden 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 provotid 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 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.

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 provotid 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 byggplatser (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 hälsoskydds nämndens 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 I Slutliga villkorsförslag från Stockholms Hamn AB.

