



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060302

DOM
2016-12-09
Stockholm

Mål nr
M 5128-15

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2015-05-18 i mål nr M 2807-07, se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPART

Stockholms Hamn AB,
Box 27314
102 54 Stockholm

Ombud: x

KLAGANDE OCH MOTPART

X

MOTPARTER

1. Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

2. Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

3. Lidingö stad
181 82 Lidingö

4. Stockholms stad genom kommunstyrelsen
105 35 Stockholm

Ombud: x

5. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad
Box 8136
104 20 Stockholm

Dok.Id 1304365

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

6. Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

SAKEN

Slutligt villkor för maximal ljudnivå nattetid från hamnverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen i Stockholms kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på så sätt att villkor 2 ska ha följande lydelse:

2. Maximal ljudnivå (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22–06) får inte överskrida 60 dBA utomhus vid bostäder angivet som L95-nivå.¹

¹L95- 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamhet bedrivs vid terminalen.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stockholms Hamn (Hamnen) har yrkat att villkor 2 ska ändras på så sätt att momentana ljud nattetid (kl. 22–06) inte får överskrida 60 dBA vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 angivet som L95-nivå, dock att momentana ljud nattetid från containerterminalen inte får överskrida 65 dBA vid bostäder angivet som L95-värde. Hamnen har motsatt sig bifall till Per-Olof Fredrikssons yrkande.

X har yrkat att det utöver det av mark- och miljödomstolen föreskrivna villkor 2 ska läggas till att den maximala ljudnivån L_{Fmax} (maximala ljudnivån för en enskild ljudhändelse mätt med inställningen ”fast”) från hamnområdet nattetid vid bostäder inte får överskrida 55 dBA vid fler än 40 nätter per år. X har motsatt sig bifall till Hamnens yrkande.

Naturvårdsverket har motsatt sig bifall till Hamnens yrkande.

Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) har, avseende Hamnens överklagande, tillstyrkt bifall till ändring av villkor 2 på sådant sätt att maximal ljudnivå sätts till 60 dBA som L95-nivå. I övrigt har länsstyrelsen motsatt sig ändring av villkor 2.

Lidingö stad har motsatt sig bifall till Hamnens yrkande.

Stockholms stad har medgett Hamnens ändringsyrkande men därutöver föreslagit ett förtydligande villkor gällande nyplanerad bostadsbebyggelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad (nämnden) har tillstyrkt att villkor 2 ändras i enlighet med Hamnens yrkande och har bestritt ändring i enlighet med Per-Olof Fredrikssons yrkande.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) har motsatt sig bifall till Hamnens yrkande.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Hamnen har till stöd för sin talan vidhållit vad de anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver i huvudsak anfört följande.

Mark- och miljödomstolens föreskrivna villkor om maximal ljudnivå nattetid innebär en sänkning både i förhållande till de villkor som Hamnen nu verkar under och i förhållande till Hamnens förslag i den delen. Det stämmer inte att Hamnen har åtagit sig att inte köra kranen i Containerterminalen under nattperioden alternativt att dämpa den. Hamnen kan inte klara föreskrivna nattnivåer på annat sätt än genom att sluta använda kranen nattetid vilket omöjliggör verksamhet nattetid. Detta påverkas inte av den ”ventil” som domstolen medgett med ett s.k. L95-värde. Hamnen har utrett möjligheterna att dämpa kranen i Containerhamnen och har funnit att det inte är möjligt att dämpa kranen på ett sätt som skulle medföra att villkoret skulle kunna klaras. Eftersom verksamheten i Containerhamnen kommer att avvecklas i samband med att verksamheten vid den nya hamnen i Norvik kan påbörjas är ljud från Containerhamnen en i tiden begränsad företeelse. Hamnen planerar för att verksamheten i Norvik kan påbörjas 2019/2020.

Att förbjuda verksamheten i denna del av hamnen eller mycket kraftigt begränsa den kan inte heller mot en sådan bakgrund anses vara miljömässigt motiverat. Hamnen ser inte att det är möjligt att, med utgångspunkt i en redan meddelad och lagakraftvunnen tillståndsdom, meddela ett sådant inskränkande villkor. Hamnen har rätt att utan begränsning i tid bedriva verksamheten. Hamnen godtar dock att vidta isoleringsåtgärder i bostad för att kunna innehålla Folkhälsomyndighetens inomhusvärden på samma sätt som föreskrivs i villkor 4. Möjligen har mark- och miljödomstolen avsett att lämna en sådan möjlighet men det framgår inte tydligt av domslutet. Hamnen ansluter sig till vad Stockholms stad anför avseende de nya reglerna i plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). Skulle villkor 2 inte utformas på så sätt som Hamnen yrkat skulle ny bebyggelse hindras.

X har till stöd för sin talan i huvudsak anfört följande.

Att ange den maximala ljudnivån nattetid som ett L95-värde såsom mark- och miljödomstolen har gjort tillåter obegränsade ljudemissioner från hamnområdet vid bostäder varje natt under 5 procent av nattperioden. För att garantera att boende inte väcks av regelbundna höga nattliga ljudemissioner från hamnen krävs ett tilläggsvillkor i enlighet med hans yrkande. Ett sådant tillägg ger Hamnen möjlighet att hantera exceptionella händelser eller genomföra planerade särskilt bullrande verksamheter.

Hamnens yrkande om ändring av villkor 2 är oacceptabelt. En sådan ändring skulle innebära att det inte längre finns någon begränsning av den momentana ljudnivån nattetid från Hamnens verksamhet vid bostäder byggda från och med 19 april 2011 annat än 65 dBA angivet som L95-värde, men då endast med avseende på buller från Containerterminalen. Dessutom skulle, för hans bostad, en sådan ändring innebära ett generellt villkor där det momentana bullret från hamnområdet nattetid skulle tillåtas öka med 5 dBA angivet som L95-nivå och avseende buller från Containerterminalen skulle ökningen bli 10 dBA i förhållande till vad som anges i villkor 2 i mark- och miljödomstolens domslut.

Med Hamnens ändringsyrkande garanteras inte en enda natt utan väckande bullerstötar. En sådan ändring skulle också innebära att risken för störande nattliga ankomster/avgångar ökar eftersom bullerhändelserna i intervallet 55-60 dBA inte behöver beaktas vid beräkningen av L95-nivån för närboende i äldre bostäder.

Naturvårdsverket har vidhållit vad de anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver anfört följande.

Hamnen har i bilaga 1 till yttrandet den 19 december 2013 redogjort för åtgärder som skulle krävas för att innehålla riktvärden för industribuller och i den redogörelsen anges avseende containerkranen att den skulle behöva stängas fram till klockan 6 på morgonen alternativt dämpas med 5 dB. Bolaget har inte redogjort för kostnader för sådana åtgärder och inte heller motiverat varför åtgärderna vore orimliga att vidta. En

villkorsutformning som möjliggör ett visst antal överskridanden är lämpligare än en L95-konstruktion eftersom den blir mer förutsägbar och tydlig för de boende samt inte innebär att många höga bullerhändelser ökar utrymmet för antal överskridanden. Plötsliga ljud nattetid medför risk för väckning, insomningssvårigheter och svårigheter att somna om. Det är därför viktigt att begränsa buller i form av höga momentana ljud från verksamheten. Förutsatt att villkorskonstruktionen ger utrymme för enstaka oväntade eller svårförutsägbara händelser finns det inte behov av så generösa nivåer som Hamnen föreslår. Mark- och miljödomstolens föreskrivna villkor 2 är inte så begränsande att det skulle strida mot miljöbalkens bestämmelser om rättskraft. En verksamhets skadliga effekter bör begränsas även om det innebär en viss restriktion av hur anläggningen kan drivas.

Länsstyrelsen har anfört följande.

Länsstyrelsen delar Hamnens bedömning att föreskriven begränsning i villkor 2 kan medföra svårigheter att bedriva verksamhet i hamnen nattetid. Det har inte heller framkommit vilka åtgärder som skulle vara möjliga att vidta för att nå ner till maximalt 55 dBA nattetid vid bostäder som L95-nivå. Begränsningen av maximal ljudnivå bör, i enlighet med det som gäller för flera hamnar i länet, ändras till 60 dBA som L95-nivå. Villkoret bör i övrigt inte ändras.

Lidingö stad har i huvudsak anfört följande.

Bullervillkoren ligger 5 dBA över gällande riktvärden. Dessutom får maxnivån överskridas vid ett antal tillfällen per natt enligt en L95-nivå vilket innebär att verksamheten får lov att störa omgivningen vid ett flertal tillfällen varje natt. En sådan störning finns det inte något stöd för i riktlinjerna eller i den tidigare vägledningen för bedömning av buller. Hamnens yrkande om ändring innebär en stor risk för att boende på Lidingö blir störda.

Stockholms stad har gett in en bullerutredning som utförts 2015 inom ramen för en förstudie för detaljplan för Södra Värtan och har till stöd för sin inställning i huvudsak anfört följande.

Mark- och miljödomstolen har inte tagit tillräcklig hänsyn till de nya reglerna i PBL och MB och lagstiftarens tydliga intentioner med lagändringarna. Det finns konkreta planer på att exploatera området i Södra Värtahamnen och bland annat uppföra ny bostadsbebyggelse. Villkoret skapar osäkerhet såväl för ett framtida planarbete som för Hamnens verksamhet. Om bostadsbebyggelse som uppförs med stöd av regeländringarna inte undantas från villkoret kan det i praktiken hindra den planerade stadsutvecklingen för Södra Värtahamnen. Det framstår som väldigt olyckligt att i en situation som den förevarande, där det är möjligt att redan från början anpassa tillståndsvillkoren så att de stämmer överens med lagstiftarens intention att samordna bullerregleringen, istället förlita sig på att Hamnen i framtiden kan bryta mot sina tillståndsvillkor utan att det får konsekvenser. Villkoret utgör också ett hinder mot att låta de nya bostäderna, som byggs med dagens teknik och höga krav på bullerisolering, fungera som skydd för bakomliggande befintliga bostäder med sämre ljudisolerande utförande.

Nämnden har vidhållit vad de anfört i mark- och miljödomstolen och har därutöver anfört följande.

Nämnden delar Hamnens uppfattning att mark- och miljödomstolens villkor 2 innebär en otillåten skärpning av det villkor som gäller för den befintliga verksamheten i Containerterminalen eftersom det medför att verksamheten omöjliggörs nattetid. Containerterminalen har hittills kunnat bedrivas under gällande villkor om 60 dBA maximalt nattetid. För det fall Hamnen inte längre anser sig kunna bedriva verksamhet i Containerterminalen nattetid under dessa förutsättningar, och kan visa på svårigheterna med det befintliga villkoret, anser nämnden att Hamnens yrkade ändring kan tillstyrkas.

DLV har till stöd för sin inställning hänvisat till vad X anfört och har därutöver i huvudsak anfört följande.

En ändring i enlighet med Hamnens yrkande skulle leda i helt fel riktning vad gäller miljömålet God bebyggd miljö. Buller är en hälsofara och det är orimligt att Hamnens

verksamhet ska betalas av medborgarna i form av ökad sjuklighet och ökade sjukvårdskostnader. En sådan ordning strider mot principen att förorenaren ska betala.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar inledningsvis att målet enbart avser utformningen av villkoret om maximal ljudnivå från hamnområdet nattetid (villkor 2) och att prövningen begränsas av de ändringar som yrkats av klagandena.

Ska villkoret gälla vid bostäder uppförda före den 19 april 2011?

För att undvika att hamnverksamheten begränsas eller påverkas av nytillkommande bostadsbebyggelse har Hamnen yrkat att villkoret för maximal ljudnivå nattetid ska gälla vid bostäder uppförda före den 19 april 2011, dvs. tidpunkten för Miljööverdomstolens dom i mål nr M 1956-10 då tillstånd till hamnverksamheten gavs.

Såsom framgår av mark- och miljödomstolens dom gäller sedan den 2 januari 2015 vissa nya bestämmelser i plan- och bygglagen (2010:900) och miljöbalken som syftar till att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Efter mark- och miljödomstolens prövning har det även genomförts vissa ytterligare ändringar avseende omgivningsbuller i miljöbalken. Ändringarna syftar bland annat till att säkerställa verksamhetsutövers rättssäkerhet vid prövning av ett nytt eller ändrat tillstånd för miljöfarlig verksamhet i de fall där bostäder har tillkommit i närheten av verksamheten (prop. 2014/15:122). Dessa lagändringar trädde i kraft den 1 januari 2016. Enligt 16 kap. 2 b § första stycket miljöbalken får tillståndsmyndigheten inte besluta om villkor i fråga om omgivningsbuller enbart på grund av en bostadsbyggnad i omgivningen, om bostadsbyggnaden ingår i ett område med detaljplan eller omfattas av ett bygglov enligt plan- och bygglagen och det i planbeskrivningen eller i lovet har angetts beräknade bullervärden, och villkoren skulle innebära strängare krav avseende omgivningsbuller än vad som följer av dessa värden. För att den nya bestämmelsen ska kunna tillämpas gäller enligt övergångsbestämmelserna att ärendet om detaljplan eller bygglov ska ha påbörjats den 2 januari 2015 eller senare. I det nu aktuella målet har

inte framkommit att det finns någon sådan detaljplan där det i planbeskrivningen har angetts beräknade bullervärden. Med detta tillägg finner Mark- och miljööverdomstolen därför inte skäl att göra någon annan bedömning än vad mark- och miljödomstolen har gjort i denna del.

Stockholms stad har föreslagit att det ska införas ett förtydligande villkor gällande nyplanerad bostadsbebyggelse. Mark- och miljööverdomstolen har i ett tidigare beslut i målet avvisat Stockholms stads överklagande med ett yrkande i sak motsvarande det ”förtydligande villkor” Stockholms stad nu föreslår. Stockholms stad har således ställning som motpart i målet. Med hänsyn härtill saknas skäl för Mark- och miljööverdomstolen att ta ställning till Stockholms stads förslag till förtydligande villkor vad gäller bostadsbebyggelse.

Vilket begränsningsvärde ska gälla?

I Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (rapport 6538) anges vissa riktvärden för ljudnivåer utomhus. I vägledningen anges att maximala ljudnivåer ($L_{Fmax} > 55$ dBA) inte bör förekomma nattetid klockan 22-06 annat än vid enstaka tillfällen.

Hamnen har yrkat att ett begränsningsvärde på 65 dBA ska gälla för containerterminalen och att 60 dBA ska gälla för hamnområdet i övrigt. Av prøvotidsutredningen framgår att verksamheten vid containerterminalen normalt pågår från kl. 05 på morgonen, dvs. en timme under nattperioden, och att det normala slamret från containerhanteringen medför ljudnivåer som ligger 3 dB över riktvärdet 55 dBA. Även om Hamnen har pekat på svårigheter att innehålla 55 dBA har det, utifrån den utredning som presenterats, inte framkommit några skäl till att ha ett så generöst begränsningsvärde som 65 dBA för containerterminalen. Den delen av Hamnens yrkande ska således inte bifallas. Fråga är därefter om det finns skäl att begränsa den maximala ljudnivån nattetid till 60 dBA istället för 55 dBA.

Förutom de ljudnivåer som verksamheten vid containerterminalen kan ge upphov till framgår av utredningen att även fartyg som rör sig inom vattenområdet nattetid kan ge

upphov till maxnivåer över 55 dBA. Det handlar då om överskridanden med 2 dB. Normalt förekommer inte slagljud eller ljud från truckar nattetid. Skulle det förekomma i enstaka fall blir ljudnivåerna vid bostad inte mer än någon dB över riktvärdet 55 dBA. Mark- och miljödomstolen har utformat villkoret med en L95-konstruktion. Genom denna utformning har Hamnen fått en viss marginal för att kunna klara 55 dBA. Hamnen har dock angett att det inte är möjligt att dämpa buller från kranen i containerterminalen och att det därför, trots denna säkerhetsmarginal, inte finns förutsättningar att klara de föreskrivna nattnivåerna på annat sätt än genom att sluta använda kranen nattetid, vilket skulle omöjliggöra verksamhet nattetid.

Att begränsa buller i form av höga momentana ljud är viktigt för att undvika sömnstörningar. Avgörande för risken för sömnstörningar torde dock vara förhållandena *inomhus* i bostäder. Av prövotidsutredningen framgår att Hamnens verksamhet inte alstrar så höga ljudnivåer att det finns risk för överskridande av Folkhälsomyndighetens riktvärde på 45 dBA för maximal ljudnivå inomhus (FoHMFS 2014:13). I utredningen anges att en normal fasad dämpar buller med ca 30 dBA och att ljudnivåerna vid fasad således skulle behöva överskrida 75 dBA maxnivå för att medföra risk för överskridande inomhus. Både länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad har tillstyrkt en ändring till 60 dBA. Mot bakgrund av detta och med hänsyn till de svårigheter att bedriva verksamheten som Hamnen har pekat på finner Mark- och miljööverdomstolen att begränsningen av maximal ljudnivå nattetid bör ändras till 60 dBA. I den bedömningen fäster Mark- och miljööverdomstolen också avseende vid uppgifterna om att verksamheten i containerterminalen kommer att avvecklas i samband med att verksamheten vid den nya hamnen i Norvik kan påbörjas.

Per-Olof Fredrikssons överklagande

X har yrkat att det till det av mark- och miljödomstolen föreskrivna villkoret ska läggas en begränsning om att överskridanden inte får ske vid mer än 40 nätter per år. Med hänsyn till svårigheterna att kontrollera ett sådant villkor finner Mark- och miljööverdomstolen inte att det har framkommit tillräckliga skäl att införa ett sådant tillägg.

Mark- och miljööverdomstolen ändrar således mark- och miljödomstolens dom endast på så sätt att villkoret om maximal ljudnivå nattetid ska ha den lydelse som framgår av domslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2017-01-09

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Roger Wikström och Gösta Ihrfelt, referent, samt tekniska rådet Yvonne Eklund.

Föredragande har varit Lisa Forsberg.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2015-05-18
meddelad i
Nacka Strand

Mål nr M 2807-07

SÖKANDE

Stockholms Hamn AB, 556008-1647
Box 27314
102 54 Stockholm

Ombud: x

SAKEN

Fråga om tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen – Frihamnen, Stockholms och Lidingö kommuner; nu fråga om prøvotidsredovisningar.

Anläggnings-ID i miljöboken: 115
Koordinater: N: 6583082 E: 677061

DOMSLUT

Buller från hamnområdet

1. Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än
55 dBA dagtid kl. 06.00 - 18.00
50 dBA kvällstid kl. 18.00 - 22.00
45 dBA nattetid kl. 22.00 - 06.00

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade ljudnivåer, dock minst en vart tredje år.

Dok.Id 377957

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 E-post: mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:30-16:00 -

2. Maximal ljudnivå (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22-06) får inte överskrida 55 dBA utomhus vid bostäder angivet som L95-nivå.¹

3. Bostäder belägna i Hamnens omgivning får inte genom hamnverksamheten exponeras för lågfrekvent buller som vid mer än enstaka tillfällen ger upphov till överskridanden inomhus av Folkhälsomyndighetens riktvärden (FoHMFS 2014:13)

Åtgärderna ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås.

Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka byggnader som bullerbegränsande åtgärder ska vidtas.

Åtgärderna ska vidtas inom två år efter det förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt.

Buller från hamnrelaterad tågtrafik

4. I bostäder belägna i Hamnens omgivning, vilka genom Hamnens verksamhet beräknas utsättas för maximala ljudnivåer (L_{Fmax}) från tågtrafik utomhus överstigande 75 dBA, ska Hamnen genomföra bullerbegränsande åtgärder på byggnad för boende.

Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dBA nattetid. Åtgärderna ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås. Åtgärderna behöver inte vidtas på vård- och skolbyggnader som utsätts för den angivna nivån kvälls- eller nattetid om de inte används för ändamålet kvälls- eller nattetid. Åtgärderna ska utformas i samråd med fastighetsägaren. Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka bostadsbyggnader som bullerdämpande åtgärder ska vidtas.

¹L95- 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för Containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamhet bedrivs vid terminalen.

Åtgärderna ska vidtas senast inom två år efter det förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt.

Utsläpp av dagvatten

5. (utgör tillägg till villkorspunkten 8 i Miljööverdomstolens dom den 19 april 2011) De reningssystem som ska installeras ska förses med utrustning i erforderlig omfattning med hänsyn till planerad markanvändning, varvid ska förekomma slamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn eller motsvarande utrustning.

6. Hamnen ska i samråd med tillsynsmyndigheten ta fram provtagnings- och skötselprogram för de av Hamnen föreslagna dagvattenanläggningarna. Programmen ska inges till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan reningsanläggningarna tas i drift. Resultatet av efterföljande provtagningar ska redovisas och utvärderas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Bemyndigande

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten enligt 22 kap. 25 § miljöbalken att beträffande dagvattnet vid behov föreskriva om ytterligare skyddsåtgärder respektive villkor rörande utsläpp av sådant vatten.

BAKGRUND**Nacka tingsrätt, dåvarande miljödomstolen**

I deldom den 16 februari 2010, mål nr. M 2807-07, lämnade Nacka tingsrätt, miljödomstolen, Stockholms Hamn AB (Hamnen) tillstånd till i domen närmare angiven hamnverksamhet. Samtidigt avslog domstolen Hamnens framställda yrkanden om vattenverksamhet och förändrad hamnverksamhet.

I domslutet under rubriken ”prövotider och provisoriska föreskrifter” upptog domstolen följande fyra punkter.

1. Miljödomstolen uppskjuter frågan om meddelande av slutliga villkor beträffande buller från området för hamnverksamheten och föreskriver att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten under en prövotid ska utreda dels möjligheterna att minska bulleremissionerna från verksamhetsområdet till en sådan nivå *att* den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri *samt att* för lågfrekvent buller riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6) kan innehållas, dels ock förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Resultatet av utredningarna samt förslag till åtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakraftgående dom.

Under prövotiden och tills annat bestäms får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid fasad vid bostadsbebyggelse än Naturvårdsverkets riktvärden för befintlig industri, dvs 55 dBA vardagar kl. 07-18, 50 dBA kvällar kl. 18-22 och sön- och helgdagar kl. 07-18 samt 45 dBA nätter kl. 22-07. Beträffande momentana ljud nattetid får 60 dBA inte överskridas.

2. Miljödomstolen uppskjuter frågan om meddelande av slutliga villkor beträffande buller från hamnrelaterad tågtrafik och föreskriver att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten under en prövotid ska utreda möjligheterna att minska emissionerna från sådan trafik och vilka åtgärder som kan vidtas, t.ex. fasadisolerande åtgärder. Resultatet av utredningen och förslag till slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom två år från lagakraftgående dom.

3. Miljödomstolen uppskjuter frågan om meddelande av villkor beträffande differentiering av hamnavgifterna och föreskriver att Hamnen ska utreda möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft. Resultatet av utredningen och förslag till villkor ska ges in till miljödomstolen inom sex månader från lagakraftägande dom.

4. Miljödomstolen uppskjuter frågan om meddelande av villkor beträffande behandling av dagvatten och föreskriver att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten under en prövotid ska utföra undersökningar rörande utsläppen till dagvattnet. Resultatet av undersökningarna samt förslag till ytterligare skyddsåtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakraftägande dom.

Miljööverdomstolen

Efter överklagande av Hamnen lämnade Miljööverdomstolen i dom den 19 april 2011, mål nr. M 1956-10, med ändring av miljödomstolens dom, Hamnen tillstånd till i domen närmare angiven vattenverksamhet och förändrad hamnverksamhet.

I domslutet under rubriken ”prövotidsförordnanden och föreskrifter” angav Miljööverdomstolen bl.a. att för den tillståndsgivna verksamheten ska för i miljödomstolens dom uppskjutna frågor gälla följande ändrade prövotidsförordnanden samt uppskjuts ytterligare frågor med tillagda prövotidsförordnanden. Därefter upptog Miljööverdomstolen under nyssnämnda rubrik följande fem punkter

1. Hamnen ska i samråd med tillsynsmyndigheten och Lidingö Stad under en prövotid utreda dels möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt, för lågfrekvent buller, riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOFS 2005:6), dels förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Utredningen ska omfatta en miljömedicinsk

undersökning. Resultatet av utredningarna samt förslag till åtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom ett år från lagakraftägande dom. De förslag till slutliga villkor som ska ges in till miljödomstolen ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärder och/eller begränsningsvärden och hur dessa ska verifieras.

Under prøvotiden och tills annat bestämts får buller från verksamhetsområdet inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder som frifältsvärden än 55 dBA kl. 06-18, 50 dBA kvällar kl. 18-22 samt 45 dBA nätter kl. 22-06. Beträffande momentana ljud nattetid får 60 dBA inte överskridas.

Hamnen ska i samråd med tillsynsmyndigheten under en prøvotid utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna från hamnrelaterad tågtrafik och vilka åtgärder som kan vidtas, t.ex. fasadisolerande åtgärder eller bullerbegränsande åtgärder på vagnkopplingar, vagnhjul och spår. Resultatet av utredningen och förslag till slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom två år från lagakraftägande dom. De förslag till slutliga villkor som ska ges in till miljödomstolen ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden och hur dessa ska verifieras.

2. ---

3. Hamnen ska i samråd med tillsynsmyndigheten utföra undersökningar rörande utsläppen av dagvatten. Resultatet av undersökningarna samt förslag till ytterligare skyddsåtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen inom två år från lagakraftvunnen dom. De förslag till slutliga villkor som ska ges in till miljödomstolen ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden för utsläpp till recipienten och hur dessa ska verifieras.

4. Miljööverdomstolen skjuter upp frågan om åläggande för Hamnen att betala fiskeavgift i form av dels årlig avgift för permanent skada till följd av utfyllnad av vattenområde dels engångsavgift för temporär skada till följd av muddring och

övertäckning av bottensubstrat inom muddringsområdet samt genom grumling och sedimentering under tiden för utförandet av den nu tillståndsgivna vattenverksamheten. Hamnen ska under en provotid, genom referensundersökningar och efterkontroll, utreda i vad mån sådan skada uppstår. Utredningsarbetet ska av Hamnen planeras före byggstart och i samråd med Fiskeriverket och länsstyrelsen. Hamnen ska senast inom två år från det att de grumlande arbetena avslutats redovisa resultatet av utredningen till miljödomstolen och förslag på ersättning.

5. Miljööverdomstolen skjuter upp frågan om åläggande för Hamnen att anlägga erosionsskydd för att minska behovet av underhållsmuddring. Hamnen ska under en provotid utreda möjligheterna att i samband med tillståndsgivna anläggningsarbeten anlägga sådana erosionsskydd och senast inom två år från lagkraftägande dom till miljödomstolen redovisa resultatet av utredningen och eventuella förslag till åtgärder.

PRÖVOTIDSREDOVISNINGAR

Hamnens provotidsredovisning avseende punkten 3 i miljödomstolens ovannämnda deldom den 16 februari 2010 gällande provotid beträffande möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft.

I provotidsredovisning - som inkom till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen den 14 december 2012 - har Hamnen anfört bl.a.: Av bilagda utredning framgår att det finns svårigheter ur teknisk synvinkel att hitta ett enhetligt system, eftersom det finns många källor som ger upphov till buller som exempelvis fartygens motorer och slagljud vid lastning och lossning. Det bör också noteras att Hamnen har ett särskilt utredningsvillkor avseende bullerfrågan och möjligheter att gå ner till Naturvårdsverkets riktlinjer för nyetablerad industri. Utan att föregå utredningen bedömer Hamnen att de bullernivåer som diskuteras (befintlig industri/etablerad industri) är så stränga att det inte finns utrymme för ytterligare ljuddämpning. Utgångspunkten för avgiftsdifferentiering är att den ska användas för att ge rabatt till den som sträcker sig längre än vad lag, författningar och tillstånd kräver. Hamnen kommer även fortsättningsvis att följa och vara engagerad i utvecklingen

på området rörande avgiftsdifferentiering. Ytterligare ökad differentiering utöver vad Hamnen redan gör och med skärpta krav samt lagstiftning bedömer Hamnen inte möjlig. Hamnen ser mot ovan angiven bakgrund inget behov av slutligt villkor i saken.

Yttranden över Hamnens provotidsredovisning beträffande möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft.

Länsstyrelsen i Stockholms län har i yttrande den 21 januari 2013 anfört bl.a.: Länsstyrelsen konstaterar att villkor för tillståndet omfattar elanslutning av fartyg vid kaj samt att Hamnen ska välja arbetsfordon som är fördelaktiga ur miljösynpunkt. Vidare ska Hamnen under en provotid utreda möjligheterna att minska bulleremissionerna så att ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Utsläpp till luft och buller omfattas dels av slutliga villkor dels av provotidsförordnande i gällande beslut om tillstånd. Vidare har Hamnen i den nu aktuella redovisningen åtagit sig att fortsätta arbetet för att bidra till minskad miljöpåverkan från fartyg samt att följa och vara engagerad i utvecklingen av avgiftsdifferentiering. Mot den bakgrunden anser Länsstyrelsen, i likhet med Hamnen, att särskilt villkor i fråga om differentiering av hamnavgifterna inte behövs.

Sjöfartsverket har i yttrande den 29 januari 2013 anfört bl.a.: Sjöfartsverket har inget att erinra mot slutsatserna i provotidsredovisningen eller mot att Hamnen inte ser något behov av slutligt villkor i saken. Sjöfartsverket kommer att följa hamnarnas arbete med att se över strukturen av miljödifferieringen av hamnavgifterna. Detta kommer att ske genom att Sjöfartsverkets fortlöpande arbete med att se över miljödifferieringen av farledsavgifterna. En samordning kan bli aktuell liknande den som skedde i den trepartsöverenskommelse som hänvisas till i provotidsredovisningen. Fler miljöaspekter än de som i dag används kan komma att vägas in, nämligen bränslets svavelinnehåll och utsläpp av kväveoxider till luft. I första hand kommer redan erkända och spridda index att föredras.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, har i protokollsutdrag den 23 januari 2013 hänvisat till en samma dag upprättad tjänsteskrivelse. I skrivelsen har anförts bl.a.: Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har vid ett flertal tillfällen yttrat sig i ärendet. Nämnden har i alla dessa yttranden haft synpunkter på hamnens negativa inverkan på Lidingö, vad gäller i första hand buller men även på utsläpp av luftföroreningar, och motsatt sig en utbyggnad av hamnverksamheten. Av de bullerutredningar som tagits fram av Hamnen framgår att delar av området Torsvik på Lidingö påverkas av sådana bullernivåer att ny bostadsbebyggelse förhindras i området närmast vattnet. Ett sätt att påverka bullernivåerna i rätt riktning är att arbeta med differentierade hamnavgifter. Ett villkor gällande sådana avgifter bör ingå i Hamnens slutvillkor.

X har i yttrande den 28 februari 2013 anført bl.a.: Allt eftersom kraven på utsläpps begränsningar av sjöfartens försurande eller klimatpåverkande avgasutsläpp börjar tillämpas enligt internationella regelverk eller EU-direktiv bör rabatter på hamnavgifterna styras över till att premiera bullerreducerande åtgärder. Senare tids forskning ger ökat stöd för att långvarig bullerexponering medför en förhöjd risk att drabbas av hypertoni och hjärtinfarkt. I redovisning av det s.k. pentaprojektet, där Stockholms hamn ingår, anges i redovisning av projektet som en första utgångspunkt att för allokeringen av kostnaderna för bullerhanteringen ska polluters pays principen gälla. Detta kan ske inom ramen för en ökad differentiering av hamnavgifterna. Mer bullrande fartyg kan genom avgifterna få finansiera kopplingar till land-el eller bullerreducerande åtgärder på fasader och fönster vid störda bostäder.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) har i yttrande den 8 mars 2013 anført bl.a.: För fartyg vid kaj finns en helt överlägsen metod för att minska NO_x- utsläppen; anslutning till elnätet. För de rederier som inte utnyttjar möjligheten bör hamnavgifterna höjas. Om samtliga eller nästan samtliga fartyg ansluts till land-el och IMO:s regelverk respekteras bör problemen med utsläpp vid kaj av svavel, kväve och partiklar samt koldioxid vara i huvudsak åtgärdade. Dock återstår ett mycket allvarligt utsläppsproblem; buller. Hamnen anser sig inte ha

någon rådighet över den verksamhet som bedrivs i Värtahamnen. Därför kan man inte heller ålägga verksamhetsutövarna några restriktioner. Som vanligt får tredje man betala priset i strid mot polluter pays principen. Hamnens enda påverkansmöjlighet ligger i påslag eller rabatt på hamnavgiften. DLV menar att Hamnen måste åläggas att inkomma med en seriös utredning om möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft (och vatten).

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden, har i protokollsutdrag den 12 mars 2013 hänvisat till miljöförvaltningens yttrande den 22 februari 2013. I yttrandet har anförts bl.a.: Förvaltningen anser att Hamnens utredning bör kompletteras med beskrivning av modeller för differentierade hamnavgifter, hur sådana avgifter bör utformas samt ett förtydligande av de utredningar och initiativ som Hamnen redogör för. Kompletteringarna bör dock kunna ske i anslutning till den bullerutredning som Hamnen ska inge till domstolen i juni 2012. Förvaltningen anser liksom Hamnen att ytterligare differentiering i syfte att minska fartygens utsläpp till luft inte är motiverad för närvarande. Även om det inte är praktiskt genomförbart med ett system med differentierade hamnavgifter som omfattar *samtliga* bullerkällor och *alla* slags ljud (ekvivalenta, maximala och lågfrekventa) bör det belysas om en differentierad avgift ändå skulle vara möjlig att tillämpa beträffande *vissa* av bullerkällorna i Värtahamnen-Frihamnen. En sådan översikt skulle t.ex. vara användbar om det visar sig att Hamnen har begränsade möjligheter att minska den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad till Naturvårdsverkets riktlinjer för nyetablerad industri, samt det lågfrekventa ljudet till Socialstyrelsens riktvärden för inomhusbuller. Förvaltningen anser att det inte känns meningsfullt att utreda frågan om differentierade hamnavgifter innan Hamnen vet vilka bullervillkor man har att förhålla sig till. Det är först då det går att ta ställning till om differentierade avgifter är den mest verkningsfulla metoden för att få ner ljudnivåerna från hamnverksamheten.

Hamnens bemötande

I anledning av de ovanstående yttranden har Hamnen den 3 april 2013 vidhållit sin inställning att det inte föreligger något behov av ytterligare differentiering av hamnavgifter samt påpekat att inte heller någon i målet kunnat peka på ett konkret sådant behov.

Yttranden över Hamnens bemötande

X har i yttranden den 21 och 22 april 2013 anfört bl.a.: Eftersom hamnen inte redovisat den efterfrågade utredningen om möjligheterna att genomföra differentierade hamnavgifter presenterade DLV ett embryo till en dylik utredning. Vid fullständigt genomförd elanslutning bör mycket av det fartygsgenererade bullret försvinna. Kvar blir dock sådant som bullrande ramper vid av- och påfart av bilar samt tjutande pumpar vid lossning av vissa tankfartyg. Förhoppningsvis kommer vi att få en heltäckande redovisning av dessa och besläktade frågor då Hamnen i juni redovisar sin bullerutredning. Vi anser även, som framgår av tidigare yttrande, att prövotidsredovisningen bör kompletteras med utredning om hur ”aqualiens” och giftiga bottenfärger ska hanteras. - Ett förslag till utgångspunkter för bestämning av hamnavgifter kan vara följande:

1. kajlägets placering och de tillhörande transportvägarnas position i förhållande till bostäder och störningskänsliga lokaler. Ju fler som kan störas och ju högre störningsgrad desto högre avgift.
2. Fartygets egenalstrade emissioner där fartygen klassas med hänsyn till bullernivåer (med särskild uppmärksamhet på det lågfrekventa ljudet) och utsläpp till luft. Fartyget kan då klassas utifrån dessa egenskaper och få minskade avgifter ju bättre fartyget är.
3. Tidpunkten för lassning och lossning. Här föreslås att natt-, kvälls- och helgtaxa tillämpas.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, har i protokollsutdrag den 24 april 2013 hänvisat till en samma dag upprättad tjänsteskrivelse. I skrivelsen har anförts bl.a.: Hamnens bemötande av tidigare yttrande förändrar inte miljö- och stadsbyggnadskontorets tidigare ståndpunkt i ärendet. Det kan noteras att Hamnen

utreder möjligheterna att klara Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (nyetablering). Under detta arbete har det bl.a. framkommit att det är ett stort antal boende på Lidingö som kommer att utsättas för bullernivåer över riktvärdena från i första hand kryssningstrafiken samt att Hamnen inte har rådighet över vilka fartyg som får anlöpa hamnen. En differentiering av hamnavgifterna skulle kunna medverka till att bullerriktvärdena för nyetablerad industri klaras.

Hamnens prövotidsredovisning avseende punkten 1 i Miljööverdomstolens ovannämnda dom den 19 april 2011 gällande prövotid beträffande buller från hamnverksamhet och hamnrelaterad tågtrafik.

I redovisning - som inkom till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen den 17 juni 2013 - har Hamnen anfört bl.a.: Hamnen bilägger den bullerutredning och den miljömedicinska utredning som Hamnen låtit utföra (bilaga 1). I Hamnens omgivning pågår omfattande arbete för planläggning för såväl bostäder som handel och kontor m.m. Därmed finns en uppenbar risk för att den utgångspunkt som Hamnen haft att utgå från i sin utredning, värden för nyetablerad industri för bostäder m.m., skulle komma i konflikt med sådana framtida planer. Hamnen representerar ett riksintresse och en planläggning för bostäder m.m. i Hamnens omgivning och ett uppförande av sådana bostäder med en strikt tillämpning av sagda riktvärden skulle riskera att påtagligt kunna försvåra utnyttjandet av riksintresset. Hamnen, som i sig inte finner skäl att motsätta sig en utveckling av närområdet, finner därför det vara både nödvändigt och lämpligt att överväga villkor som på ett bättre sätt kan hantera relationen mellan Hamnens verksamhet och omgivande, såväl framtida som nuvarande, bebyggelse. Det är med sådan utgångspunkt hamnen utarbetat villkorsförslag enligt nedan. Hamnen vill även peka på att riksintresset för kommunikationer inte bara omfattar hamndelarna utan även det omgivande influensområdet, se bl.a. Boverkets beslut från 1999, B411-670/98. Hamnen vill på nytt framhålla vikten av att de villkor som föreskrivs för verksamheten möjliggör såväl ett fortsatt bedrivande av den tillståndsgivna verksamheten som nödvändiga ändringar av denna i framtiden. Hamnen har utformat villkor som på den aktuella platsen skulle möjliggöra en samverkan mellan

exploateringsintresset och Hamnens verksamhet. Mot ovan angiven bakgrund föreslår Hamnen villkor för verksamheten med avseende på buller enligt följande.

Hamnverksamhet

I första hand föreslår Hamnen att följande villkor föreskrivs.

1. Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus i kontrollpunkterna (bilaga 2) än

65 dBA dagtid kl. 06.00-18.00

60 dBA kvällstid

55 dBA nattetid kl. 22.00-06.00

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar samt avser samtliga höjder vid respektive punkt. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en vart tredje år.

Kommentar: Med innehållande av ovan angivna villkor beräknas Hamnens verksamhet inte ge upphov till nivåer vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 (tidpunkten för Miljööverdomstolens dom) som överstiger riktvärden för befintlig industri, med den justering som följer med angivna tider och att någon skillnad inte görs mellan helg och vardag. Med ovan angivet villkor följer även att ansvaret för såväl utomhus- som inomhusmiljö kommer att ensamt vila på byggherrar och fastighetsägare för nytillkommande bebyggelse och Hamnens verksamhet inte kommer att kunna begränsas eller på annat sätt påverkas av sådan bebyggelse.

2. Momentana ljud nattetid (kl. 22.00-06.00) får inte överskrida 60 dBA vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 angivet som L95-nivå, dock att momentana ljud nattetid vid Containerterminalen inte får överskrida 65 dBA vid bostäder angivet som L95-värde.

Kommentar: Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för

Containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamhet bedrivs vid terminalen.

3. Bostäder belägna i Hamnens omgivning får inte genom Hamnens verksamhet exponeras för lågfrekvent buller som vid mer än enstaka tillfällen ger upphov till överskridanden inomhus av Socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6), dock att den sammanlagda tiden för sådan exponering inte får överstiga fem dygn per år. Vid ett överskridande av tiden för exponering ska Hamnen genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överstiger angivna riktvärden. Åtgärderna ska endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före den 19 april 2011.

Åtgärderna ska vidare vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka byggnader som bullerbegränsande åtgärder ska vidtas. Åtgärderna ska vidtas inom två år efter det förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt. Vid förekommande tvistighet ska åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftägande avgörande.

I andra hand föreslår Hamnen att följande villkor föreskrivs.

1. Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 än
55 dBA dagtid kl. 06.00-18.00
50 dBA kvällstid
45 dBA nattetid kl. 22.00-06.00

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll

ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en vart tredje år.

Kommentar: Med ovan angiven utformning av villkoret kommer bebyggelse i tiden efter den 19 april 2011 inte medföra någon begränsning av Hamnens verksamhet eller krav enligt punkten 2 nedan. Därmed kommer ansvaret för såväl utomhus- som inomhusmiljö att ensamt vila på byggherrar och fastighetsägare och Hamnens verksamhet kommer inte att kunna begränsas eller på annat sätt påverkas av nytillkommen bebyggelse.

2. Vid eventuellt regelbundet överskridande av ljudnivåer under punkten 1 ovan ska åtgärd vidtas i form av bullerbegränsande åtgärder på byggnad för boende uppförda före den 19 april 2011.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att den ekvivalenta nivån inomhus från hamnverksamheten inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dBA fler än tre gånger per årsmedelnatt. Åtgärderna ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Åtgärder behöver inte vidtas på vård- och skolbyggnader som utsätts för den angivna nivån kvälls- eller nattetid om de inte används för ändamålet kvälls- eller nattetid.

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka byggnader som bullerbegränsande åtgärder ska vidtas. Åtgärderna ska vidtas inom två år efter det förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt. Vid förekommande tvistighet ska åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftgående avgörande.

Kommentar: Med ovan angiven utformning av villkoret önskar Hamnen understryka att verksamheten inte kan underkastas andra eller mer ingripande krav

på begränsningar av verksamheten än som följer av villkoret, vilket följer av 24 kap. 1 § miljöbalken. Detsamma gäller villkor 3 nedan.

3. Momentana ljud nattetid (kl. 22-06) får inte överskrida 60 dBA vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 angivet som L95-nivå, dock att momentana ljud nattetid från Containerterminalen inte får överskrida 65 dBA vid bostäder angivet som L95-värde.

Kommentar: Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för Containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamhet bedrivs vid terminalen.

4. Bostäder belägna i Hamnens omgivningar får inte genom Hamnens verksamhet exponeras för lågfrekvent buller som vid mer än enstaka tillfällen ger upphov till överskridanden inomhus av Socialstyrelsens riktvärden (SOSFS 2005:6), dock att den sammanlagda tiden för sådan exponering inte får överskrida fem dygn. Vid ett överskridande av tiden för exponering ska Hamnen genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överstiger angivna riktvärden. Åtgärderna ska endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före den 19 april 2011.

Åtgärderna ska vidas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka byggnader som bullerbegränsande åtgärder ska vidtas. Åtgärderna ska vidtas inom två år efter det förhållandena som motiverar åtgärderna inträtt. Vid förekommande tvistighet ska åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftgående avgörande.

Tåg

1. I bostäder belägna i Hamnens omgivningar, vilka genom Hamnens verksamhet beräknas utsättas för maximalbullernivåer från tågtrafik utomhus överstigande 75 dBA angivet som L95-nivå, ska Hamnen genomföra bullerbegränsande åtgärder på byggnad för boende. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dBA fler gånger än tre gånger per årsmedelnatt. Åtgärderna ska vidare endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före den 19 april 2011.

Åtgärderna ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard, värde och användning och med hänsyn till den effekt som uppnås.

Åtgärderna behöver inte vidtas på vård- och skolbyggnader som utsätts för den angivna nivån kvälls- eller nattetid om de inte används för ändamålet kvälls- eller nattetid. Åtgärderna ska utformas i samråd med fastighetsägaren.

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Hamnen bestämma på vilka bostadsbyggnader som bullerdämpande åtgärder ska vidtas. Åtgärderna ska vidtas senast inom två år från år 2025. Skulle det förhållande som motiverat åtgärden upphöra inom samma tid som nu nämnts, två år, faller skyldigheten att vidta åtgärden.

Kommentar: Skälet till att Hamnen inte föreslår åtgärder före år 2026 är att tågtrafiken till Loudden och Containerterminalen kommer att avvecklas till sagda tidpunkt.

Yttranden över Hamnens prövotidsredovisning beträffande buller från hamnverksamhet och hamnrelaterad tågtrafik

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har i mail den 28 juni 2013 uppgivit att myndigheten avstår från att yttra sig i denna fråga.

Havs- och vattenmyndigheten har i mail den 1 juli 2013 uppgivit att myndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverket har i mail den 27 augusti 2013 uppgivit att verket inte har något att erinra mot redovisningen eller förslagen till villkor.

Naturvårdsverket har i yttrande den 17 september 2013 anfört bl.a.: Vi anser att den gjorda utredningen är bristfällig, vilket påtagligt försvårar förutsättningarna för att bedöma rimliga bullervillkor. Vi motsätter oss en utformning av bullerbegränsande åtgärder som har som målsättning att endast bostäder uppförda före den 19 april 2011 skyddas. Vi anser att ljudnivåer avseende bostad ska gälla vid bostad och inte vid andra angivna kontrollpunkter. De angivna momentana ljudnivåerna bör kunna begränsas till lägre nivåer än föreslagna villkor anger. Vi anser inte att konstruktionen enligt andrahandsyrkandet där villkor 2 tar över vid överskridande av villkor 1 är acceptabel. Hamnen har inte redovisat vilka åtgärder som det vore möjligt att vidta för att begränsa bullerexponeringen från spårverksamheten inom hamnen. Vi anser inte heller att den föreslagna villkorskonstruktionen är acceptabel, då åtgärder för ett befintligt problem skjuts långt fram i tiden.

Allmänt om utredningen

Det anges inte vilka åtgärder som skulle krävas för att nå ner till riktvärdena samt kostnader för dessa.

Förstahandsyrkandet – villkor 1

En begränsning av buller från verksamheten bör anges som immissionsvärde vid bostäder och inte vid en ur miljösynpunkt mindre väsentlig punkt, utifrån ett antagande om att vissa nivåer vid bostäderna då innehålls. Detta är inte i enlighet med gällande praxis på området.

Förstahandsyrkandet – villkor 2

Dämpningsbehovet för att klara riktvärdet, 55 dBA för momentana ljud nattetid, vid de mest utsatta platserna uppgår till 3 dBA är alltför generösa. Att begränsningsvärdet föreslås utformas som ett L95-värde ger dessutom utrymme för enstaka oförutsedda händelser utan att de förorsakar ett villkorsöverskridande.

Andrahandsyrkandet

Förslaget innebär i praktiken att Hamnen inte behöver vidta några åtgärder alls för att innehålla villkor 1, eftersom ett regelbundet överskridande innebär att villkor 2 istället ska gälla.

Tåg

Vad gäller tågtrafiken har Hamnen inte redovisat vilka åtgärder som vore möjliga att vidta för att reducera bullerexponeringen inom- och utomhus. Det har heller inte redogjorts för några kostnader för eventuella åtgärder. Såvitt vi förstår bygger angivandet av att tågtrafiken kommer att förändras år 2027 på en plan, vilket innebär att det inte finns något hinder mot att tidpunkten ytterligare förskjuts. Miljööverdomstolen anger att det är särskilt angeläget att begränsa bullerstörningarna från tågtransporterna nattetid. Vi finner inte någon motivering till att åtgärderna i sådana fall endast skulle avse bostäder där utomhusnivåerna överstiger 75 dBA maximalnivå angivet som L95-värde. Sådana bullerstörningar finns inte ens idag enligt Hamnens utredning.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, har i protokoll den 19 februari 2014 hänvisat till Miljö- och stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 18 september 2013. I skrivelsen har anförts bl.a.: Tankesättet att lägga över ansvaret för bullerbegränsningar på byggherrar och fastighetsägare, istället för på Hamnen som verksamhetsutövare, och att Hamnens verksamhet då inte ska kunna begränsas i framtiden låter som ett mycket märkligt sätt att hantera ansvarsfrågan på. Miljö- och stadsbyggnadskontoret kan inte acceptera de föreslagna villkoren och anser vidare att flertalet av villkoren är så formulerade att de i det närmaste är omöjliga att kontrollera om de klaras eller inte. Det kan inte accepteras att ett stort antal boende på Lidingö, ca 2 000 personer, kommer att utsättas för störande bullernivåer från hamnens verksamhet. Därför yrkas att hamnens förslag på villkor undanröjs och att istället följande slutliga bullervillkor ska gälla för verksamheten: Den ekvivalenta ljudnivån utomhus får vid bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap inte överstiga

50 dBA vardagar dagtid, kl. 07-18

40 dBA nattetid, kl. 22-07

45 dBA övrig tid, kvällar, söndagar och helgdagar

55 dBA momentana ljud nattetid, kl. 22-07

Dessa riktvärden överensstämmer helt med tankarna i den nya vägledning, vad gäller buller från miljöfarlig verksamhet inklusive industrier och hamnar, som

Naturvårdsverket nyligen publicerat. I vägledningen har riktvärdena för befintlig industri tagits bort eftersom målet sedan lång tid tillbaka har varit att nå ner till värdena för nyetablering. För lågfrekvent buller ska riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd för buller inomhus följas.

Länsstyrelsen Stockholm har i yttrande den 26 september 2013 anfört bl.a.:

Länsstyrelsen bedömer att det i redovisningen saknas underlag för att bedöma vilka åtgärder som kan vara möjliga och rimliga att genomföra för att begränsa bullerstörningarna i hamnens omgivning samt mot den bakgrunden bedöma vilket villkor som slutligen bör gälla. Länsstyrelsen anser därför att bolaget bör komplettera redovisningen så att den uppfyller provotidsförordnandet i Miljööverdomstolens dom. Kompletteringen bör omfatta utredning av ytterligare åtgärder dels för att begränsa buller från hamnverksamheten till 5 dBA lägre ekvivalentnivåer än det nu gällande provisoriska villkoret och dels för att begränsa buller från den hamnrelaterade tågtrafiken. Kompletteringen bör även omfatta redovisning av möjligheterna att genom avtal med rederierna få till stånd bullerbegränsande åtgärder på fartygen. Länsstyrelsen anser, i likhet med Hamnen, att det är viktigt att planer för bostäder m.m. och miljökrav inte leder till att utnyttjandet av hamnen som riksintresse påtagligt försvåras. Detta bör dock inte utgöra skäl för att begränsa provotidsförordnandet ifråga om utredning av ytterligare bullerbegränsande åtgärder.

Stockholms stad, Miljö- och Hälsoskyddsnämnen, har i protokollsutdrag den 24 september 2013 hänvisat till Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande den 9 september 2013. I utlåtandet har anförts bl.a.: För *ekvivalent ljud* från hamnverksamheten förordar miljöförvaltningen Hamnens förstahandsyrkande som anger att begränsningsvärdena ska innehållas vid utpekade kontrollpunkter inom hamnområdet. En sådan placering av mätpunkter ger Hamnen goda förutsättningar för både kontroll över det hamnrelaterade bullret vid befintlig bebyggelse samt möjliggör en god samverkan mellan Hamnens verksamhet och exploateringsprojektet Norra Djurgårdsstaden. Förvaltningen kan dock inte ta ställning till de i villkoret föreslagna begränsningsvärdena eftersom det ännu inte är

klarat i vilken utsträckning Hamnen har möjlighet att begränsa bullret från de trafikerande rederierna. Villkoret behöver även förtydligas så att det framgår vilka bullernivåer som ska gälla för hamnverksamheten fram till och med år 2016 då Värtapiren är utbyggd. Förvaltningen anser vidare att Hamnens andrahandsyrkande om bullerdämpande åtgärder på befintliga bostäder vid överskridande av ekvivalenta ljudnivåer ska föreskrivas Hamnen kopplat till de förutsättningar som anges i förstahandsyrkandet.

För att Hamnens slutliga villkor för *momentana ljud* även ska omfatta den kommande bebyggelsen bör begränsningsvärdena för momentana ljud anges att gälla vid kontrollpunkter i hamnområdet på motsvarande sätt som i Hamnens förstahandsyrkande för ekvivalent ljud. I annat fall, d.v.s. om begränsningsvärdena ska gälla utomhus vid befintliga bostäder i enlighet med Hamnens villkorsförslag, så anser förvaltningen att begränsningsvärdet för momentana ljud från containerhanteringen bör sänkas med 5 dBA till 60 dBA, angivet som L95-värde, så att det bättre speglar de faktiska ljudnivåerna från Containerterminalen.

Förvaltningen tillstyrker Hamnens förstahandsyrkande om bullerdämpande åtgärder på befintliga bostadsbyggnader för att säkerställa att Socialstyrelsens riktvärden för *lågfrekvent buller* inomhus kan innehållas. Villkoret behöver dock förtydligas så att det bl.a. framgår hur Hamnen avser att kontrollera vilka bostadshus som kommer att utsättas för överskridanden.

Förvaltningen tillstyrker också Hamnens villkorsförslag om bullerdämpande åtgärder på befintliga bostadsbyggnader för att säkerställa att *momentana ljud från tågtrafiken* inte bidrar till överskridande av inomhusriktvärdet. För att beakta de bostadshus som kan ha sämre ljudisolering än normalt anser förvaltningen att den gräns för momentana ljudnivån utomhus som kvalificerar för vidare undersökningar om behov av fasadåtgärder ska sänkas med 5 dBA till 70 dBA angivet som L95-nivå. Förvaltningen anser vidare att det är för långt att vänta ända till år 2025 på att bullerdämpande fasadåtgärder ska vidtas där det kan finnas sådant behov. För att mark- och miljödomstolen ska kunna bedöma vilken tid som är rimlig för

genomförande av fasadåtgärder bör Hamnen komplettera sin redovisning med uppgifter om antalet fönster som kan behöva bullerdämpas beroende på om utomhusnivån 70 respektive 75 dBA tillämpas för momentana ljud, samt kostnaden för sådana åtgärder.

Till närmare utveckling av de ovanstående sammanfattande synpunkterna har förvaltningen anfört bl.a. följande.

För den befintliga bebyggelsen innebär hamnens förstahandsyrkande, bullervillkor för ekvivalent ljud, att ljudnivåerna för befintlig industri kommer att klaras vid kontrollpunkterna inom hamnområdet. Genom att det blir tydligt vilka bullernivåer den nya bebyggelsen i hamnens närområde har att förhålla sig till så kan den nya bebyggelsen utformas så att riktvärden för inomhusbuller klaras. I och med att tillståndet kommer att innebära att begränsningsvärdena ska tillämpas vid de angivna kontrollpunkterna så kommer det sakna betydelse vad bullernivåerna är vid andra platser p.g.a. hamnens verksamhet. Därmed kommer inte eventuell nybebyggelse till någon del heller att riskera att Hamnens verksamhet behöver begränsas så länge bullernivåerna vid kontrollpunkterna klaras. Därmed påverkas inte heller riksintresset Stockholms Hamn.

Hamnens förslag överensstämmer även med det tankesätt som nyligen presenterats i delbetänkandet av Bullersamordningsutredningen (SOU 2013:57). I utredningen föreslås nya bestämmelser i miljöbalken som bl.a. klargör att den hälsobedömning av bostäder som godtagits enligt plan- och bygglagen i regel ska godtas även i ett efterföljande tillsynsärende enligt miljöbalken. Om bostäderna har byggts med undantag från riktvärden för buller, bör undantaget godtas även enligt miljöbalken.

Vad gäller själva ljudnivåerna som Hamnen föreslår så grundar de sig på att Hamnen i sin utredning kommit fram till att de inte har möjlighet att minska den ekvivalenta ljudnivån till Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Enligt Hamnens beräkningar överskrids riktvärdena för nyetablerad industri med 1-4 dBA vid närmaste bostäder under samtliga tidsperioder på grund av buller från

fartygen. Hamnen framhåller i det sammanhanget att störningar från fartygen ligger utanför Hamnens rådighet men att de för en kontinuerlig dialog med rederierna om olika miljöfrågor, inklusive buller.

Föreliggande bullervillkor avser hamnverksamhetens ljudnivåer efter Värtapirens utbyggnad. Villkoret behöver därmed utvecklas så att det även framgår vilka bullernivåer som ska gälla innan Värtapiren är utbyggd, d.v.s. fram till och med år 2016.

En följd av att Hamnen föreslår att ljudnivåerna ska mätas utomhus vid bostadsfasader i sitt andrahandsyrkande är att villkoret därmed saknar en reglering av bullret för den planerade nybebyggelsen. Därmed ger andrahandsyrkandet sämre förutsättningar för en samverkan mellan Hamnens verksamhet och den nya bebyggelsen än förstahandsyrkandet. I övrigt har förvaltningen samma synpunkter som framförts gällande förstahandsyrkandet. Villkorsförslaget om bullerdämpande åtgärder på befintliga bostäder bör föreskrivas Hamnen oavsett om kontrollpunkterna av ljudnivåerna placeras inom hamnområdet (förstahandsyrkandet) eller utomhus vid bostäder (andrahandsyrkandet).

Förvaltningen har följande sammanfattande slutsats avseende villkor för momentana ljud. Förstahandsyrkandet gällande slutligt villkor för momentana ljud från hamnverksamheten behöver justeras.

- För att villkoret även ska omfatta den kommande bebyggelsen bör begränsningsvärdena för momentana ljud anges gälla vid kontrollpunkter i hamnområdet på motsvarande sätt som förstahandsyrkandet för ekvivalenta ljud. Om en sådan ändring görs behöver begränsningsvärdena dock justeras uppåt då kontrollpunkterna inom hamnområdet skulle ligga betydligt närmare bullerkällorna.
- Om begränsningsvärdena ska gälla utomhus vid befintliga bostäder i enlighet med Hamnens villkorsförslag bör begränsningsvärdet för momentana ljud från containerhanteringen sänkas med 5 dBA till 60 dBA,

angivet som L95-värde, så att det bättre speglar de faktiska ljudnivåerna från Containerterminalen.

I övrigt anser förvaltningen att Hamnens redovisning bör kompletteras med en utförligare beskrivning av Hamnens möjligheter att vidta bullerdämpande åtgärder för att begränsa de momentana ljuden från de beskrivna bullerkällorna.

Ifråga om lågfrekvent ljud behöver, utöver ett förtydligande rörande kontrollen av vilka hus som kommer att utsättas för överskridanden, även ett förtydligande av vad som ligger till grund för förslaget att överskridanden under mer än sammanlagt fem dygn per år ska berättiga till åtgärder.

Hamnens bemötande av yttranden över provotidsredovisningen beträffande buller från hamnverksamhet och hamnrelaterad tågtrafik

Hamnen har anfört bl.a.:

Naturvårdsverket

Hamnen har sedan mycket lång tid tillbaka framhållit att det saknas möjlighet för Hamnen uppnå vissa lägre ljudnivåer i omgivningen, på annat sätt än genom att inskränka möjligheten att angöra med fartyg. Hamnen är dock lagligen förhindrad att besluta om sådan inskränkning, eftersom hamnen är allmän. Utöver detta måste påpekas att hamnen, som redan är förklarad som riksintresse, även är utpekad som s.k. core-hamn av EU och utgör en betydelsefull länk i det europeiska transportnätet med den strävan som finns att föra över gods från väg till sjö och järnväg. Av bilagda sammanställning, bilaga 1, framgår de inskränkningar och åtgärder som skulle behöva vidtas för att klara bullervillkor motsvarande riktvärden för nyetablerad industri. Hamnen skulle behöva stängas nattetid och med kraftigt begränsad verksamhet kvällstid. I denna del önskar Hamnen framhålla att det vid prövningen av slutliga villkor för buller från Göteborgs Hamn AB (miljöprövningsdelegationens inom Västra Götalands län beslut den 9 oktober 2013 i ärende 551-31422-2012) inte ansetts vara möjligt, på grund av avsaknad rådighet, att låta villkoren omfatta buller från fartyg och då särskilt ljud från fartygens motorer, fläktar och dylikt. Hamnen noterar att Naturvårdsverket inte funnit anledning att överklaga beslutet. Som Hamnen framhållit bl.a. i

Miljööverdomstolen kan dock Hamnen vid behov vidta åtgärder i bostäder för att klara ljudnivåer inomhus i enlighet med tillämpliga riktvärden. Som framgår av villkorsförslaget har Hamnen åtagit sig att vidta sådana åtgärder. I den miljömedicinska utredningen framhålls att det med nuvarande bebyggelse och de ljudnivåer som förekommer där inte kan antas något samband mellan hjärt-kärlsjukdomar och ljudnivåerna. Hamnens utgångspunkt för villkorsreglering, att om 65 dBA inte överskrids vid kontrollpunkterna så klaras riktvärden för befintlig verksamhet vid bostad, utgör inte ett antagande utan bygger på beräkningar enligt gällande modeller för ljudutbredning. Enligt Green Cargo har bolaget 6 000 tågagnar. Det är inte möjligt att överväga åtgärder på vagnar och hjul. Hamnen underhåller dock kontinuerligt spår och växlar inom hamnområdet för att minska slitaget på dessa och därmed även buller från dem.

Lidingö stad

Mot vad Lidingö stad anför noterar Hamnen att ovan omnämnt betänkande ger stöd för de nivåer som Hamnen föreslår i sina villkor och vidare att förslaget till reglering i sig får anses ligga väl i linje med vad utredaren funnit vara en lämplig uppdelning mellan verksamhetsutövare och exploatör. Hamnen noterar då även här att staden inte synes ha särskilt övervägt de slutsatser och den utredning som hamnen låtit utföra av den miljömedicinska betydelsen av aktuella nivåer. Något som kunde motivera stadens hållning i fråga om nivåer kan därmed inte anses anfört.

Länsstyrelsen Stockholm

De synpunkter som länsstyrelsen för fram överensstämmer till dels med de synpunkter som Naturvårdsverket för fram. Hamnen hänvisar därför till vad som ovan anförts i anledning av verkets yttrande. Vad gäller frågan om avtal med trafikerande rederier finner Hamnen inte möjligt att yttra sig mera eller annat i frågan än vad som tidigare anförts av Hamnen. Här önskar dock Hamnen även framhålla att mark- och miljödomstolen i sin dom den 24 maj 2012 rörande Kapellskärs hamn i mål M 1452-07 och 2430-09 på s. 74f behandlat samma fråga

och där inte funnit anledning att göra annat övervägande än att notera att Hamnen arbetar med att försöka träffa frivilliga uppgörelser om el-anslutning av fartyg.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad

Ifråga om buller hänvisar hamnen till vad man anfört om möjligheten att införa differentierade hamnavgifter. Föreslagna villkor är att de ska gälla även för tiden fram till att Värtapiren antas vara utbyggd. Hamnen har inget att invända mot att det även i förslaget förstahansalternativ föreskrivs en åtgärdsskyldighet vid eventuellt överskridande i enlighet med punkten 2 i andrahandsalternativet. Hamnen finner inte möjligt att utforma ett villkor även för maximalnivåer med utgångspunkt i de punkter som föreslagits för reglering av det ekvivalenta värdet. Detta eftersom de maximalnivåer som bör beaktas alstras av färre källor än det ekvivalenta och då även uppvisar en stor spridning. Någon egentlig enhetlighet i ljudspridningen kan därför inte anses föreligga. Hamnens bedömning är vidare att dessa nivåer inte bör vara bestämmande för möjligheten att exploatera närområdet. I fråga om bostäder som kan bli aktuella för åtgärder med avseende på lågfrekvent buller, kommer Hamnen att kontrollera detta genom emissionsmätningar på de fartyg som kan förväntas ge upphov till lågfrekvent ljud. Därefter beräknas ljudnivån vid bostäder med mätningsdata som grund. Hamnen godtar att sänka gränsen till 70 dBA angivet som L95-nivå för att låta bostäder bli föremål för undersökningar om behov av fasadåtgärder p.g.a. tågtrafik. I fråga om antalet fönster som kan behöva bullerdämpas vid nivåerna 70 respektive 75 dBA uppskattar Hamnen skillnaden till 340 fönsterrutor och då motsvarande en uppskattad kostnad om 650 000 kr.

**Yttranden över Hamnens bemötande av yttranden över
prövotidsredovisningen beträffande buller från hamnverksamhet och
hamnrelaterad tågtrafik.**

Stockholms stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, har i protokollsutdrag den 2 februari 2014 hänvisat till Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande den 20 januari 2014. I utlåtandet har anförts bl.a.: Förvaltningen är positiv till flera av de förtydliganden och åtaganden som Hamnen nu framfört. Hamnen vidhåller dock att Hamnens prövotidsredovisningar avseende dels Hamnens möjligheter att införa

differentierade hamnavgifter i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå, dels Hamnens möjlighet att teckna avtal med trafikerande rederier fortfarande behöver kompletteras. Förvaltningen vidhåller även att begränsningsvärdet för momentana ljud från containerhanteringen bör sänkas med 5 dBA till 60 dBA, angivet som L95-värde, så att det bättre speglar de faktiska ljudnivåerna från Containerterminalen. Vidare anser förvaltningen att det i villkoret gällande momentana ljud från den hamnrelaterade tågtrafiken ska anges att bullerdämpande åtgärder på befintliga bostadshus, som säkerställer att inomhusriktvärdet för momentana ljud inomhus ska innehållas, ska vidtas så snart som möjligt men senast två år från lagkraftvunnen dom. Därutöver behöver ett antal begrepp som används i Hamnens förslag till villkor, som t.ex. ”regelbundet överskridande” och ”årsmedelnatt”, förklaras närmare.

Till närmare utveckling av de ovanstående sammanfattande synpunkterna har förvaltningen anfört bl.a.:

Förvaltningen kan konstatera att det av domskälen i målet gällande Kapellskärs hamn framgår att sökanden bl.a. sammanträffat med företrädare för de rederier som trafikerar hamnen och diskuterat möjligheterna att vidta bullerbegränsande åtgärder på fartygen. Ett rederi har därefter vidtagit sådana åtgärder på ventilationssystem och hjälpmaskiner. I det fall Hamnen i detta fall haft motsvarande diskussioner bör det redovisas. Vad gäller punkterna i Hamnens lista över bullerdämpande åtgärder är det bara punkterna 6 och 7 som medför att hamnen skulle behöva stängas nattetid. Svårigheter och möjligheter med övriga åtgärder bör förklaras närmare. Miljöförvaltningen är positiv till att Hamnen, vad gäller åtgärdsskyldighet vid överskridande av villor enligt förstahandsyrkandet för ekvivalenta ljud, anger att de är beredda att vidta bullerdämpande åtgärder på befintliga bostäder även vid överskridande av de ekvivalenta ljudnivåer som föreslås i Hamnens förstahandsyrkande, vilket bör fastställas av domstolen. Förvaltningen godtar Hamnens nu ingivna förklaring att det inte är lämpligt att ange begränsningsvärden för momentana ljud som gäller inom hamnområdet då de momentana ljuden har en alltför stor spridning. Ifråga om kontrollen av begränsningsvärdena för lågfrekventa

Ljud bör det föreslagna villkoret förtydligas med angivande av vad som ligger till grund för det föreslagna villkoret att överskridanden under mer än sammanlagt fem dygn per år ska berättiga till åtgärder. Beträffande yrkat villkor för momentana ljud från hamnrelaterad tågtrafik är inte antal fönster och angiven kostnad så omfattande att det motiverar att fönsteråtgärderna vidtas ”senast två år från år 2025”.

Förvaltningen anser att åtgärderna ska vidtas så snart som möjligt men senast två år från lagakraftvunnen dom.

Länsstyrelsen Stockholm har i yttrande den 10 februari 2014 anfört bl.a.:

Länsstyrelsen välkomnar att Hamnen redovisar de bullerbegränsande åtgärder som behöver vidtas för att klara riktvärden som motsvarar Naturvårdsverkets övergångsväglösning för industribuller. Länsstyrelsen anser att den redovisade listan behöver kompletteras med kostnader för åtgärderna samt tidplan för genomförande. Länsstyrelsen bedömer att det bör finnas förutsättningar att få till stånd avtal med de rederier som trafikerar hamnen reguljärt. Ifråga om buller från tåg anser länsstyrelsen att bullerbegränsande åtgärder i första hand bör vidtas vid källan. Om det inte är möjligt bör hamnen, i enlighet med prøvotidsförordnandet, vidta åtgärder på de bostäder som är störda av buller från den hamnrelaterade tågtrafiken. Länsstyrelsen anser att det inte är rimligt att det ska dröja elva år eller mer innan bullerbegränsande åtgärder vidtas på berörda bostäder.

Isolleringsåtgärderna bör vara genomförda inom två år från det att mark- och miljödomstolens dom har vunnit laga kraft.

Naturvårdsverket har i yttrande den 7 februari 2014 anfört bl.a.: Hamnens bemötande ger inte anledning för Naturvårdsverket att ändra tidigare framförda synpunkter på föreslagen utformning av villkor för buller från Värtahamnen. I listan, bilagd Hamnens bemötande, framgår inte varför vissa åtgärder är uteslutna eller vad kostnaden skulle vara för respektive åtgärd. Vi är tveksamma till om samtliga åtgärder är uteslutna med hänsyn till rådighetsfrågan. Det är vidare oklart om listan är uttömmande. Betänkandet (SOU 2013:57) utgör inte gällande rätt. Några förslag som innebär att villkorsskrivning vid tillståndsprövning enligt miljöbalken ska ske på annat sätt än vad som är fallet idag finns inte. En

villkorskonstruktion som inte utgår från bullernivåer vid bostäder skulle principiellt sett kunna leda till att verksamheten förändras på ett sätt som ökar olägenheter för boende utan att villkoren vid den villkorade kontrollpunkten överskrids. Vi vill ändå framhålla att vi inte har några invändningar mot att den huvudsakliga kontrollen av ett villkor vid bostäder i huvudsak genomförs vid en annan kontrollpunkt, under förutsättning att kontrollmätningar också genomförs vid bostäderna. Hamnen bemöter inte de invändningar Naturvårdsverket har framfört vad gäller momentana ljud nattetid (förstahandsyrkandet, villkor 2). Sak samma gäller andrahandsyrkandet. Vad Hamnen där hänvisar till är enbart åtgärder för att hålla inomhusnivåer för buller. Ifråga om tågtrafiken går inte Hamnen in på åtgärder som minskar bullerspridning genom t.ex. bullerplank eller bullerdämpande åtgärder vid bostäder. Frågan om rimligheten av åtgärder vid bostäder är inte av sådan ”mindre betydelse” som kan lämnas över till tillsynsmyndigheten. Hamnen kommenterar inte heller Naturvårdsverkets invändningar mot att villkoret medger att åtgärder skjuts fram i tiden eller att eventuella åtgärder endast skulle avse bostäder där utomhusnivåerna överstiger 75 dBA. Det oklart vad som åsyftas med Hamnens påstående om Naturvårdsverkets hållning till den miljömedicinska utredningen. I utredningen talas om två typer av bullerolägenheter, sänkt välbefinnande på grund av bullerstörningar inomhus eller utomhus samt störd nattsömn. Detta utgör i sig tillräckliga olägenheter för att det ska vara motiverat att vidta de åtgärder som är möjliga och rimliga.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden har i protokollsutdrag den 19 februari 2014 hänvisat till Miljö- och stadsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse den 7 februari 2014. I skrivelsen har anförts bl.a.: Nya riktvärden ska tas fram av Hamnen. Riktvärdena ska vara utformade så att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (nyetablering) och Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus kan uppnås. Miljö- och stadsbyggnadskontoret har tagit del av Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens yttranden och kan konstatera att nämndens resonemang samt krav på skärpta bullervillkor får starkt stöd i båda dessa remissinstansers synpunkter. I sammanhanget hänvisas bl.a. till följande skrivning av Miljööverdomstolen. ”Vid en samlad bedömning av den utredning avseende

buller från hamnens verksamhetsområde, som lämnats i målet, finner miljööverdomstolen alltså att det finns förutsättningar att efter ianspråktagandet av de ändrade hamnanläggningarna, kunna bedriva den sökta hamnverksamheten inom hamnområdet och samtidigt klara godtagbara bullernivåer sedan ålagda skyddsåtgärder och försiktighetsmått vidtagits”.

Hamnens bemötande av närmast ovanstående yttranden från Stockholms stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Länsstyrelsen Stockholm, Naturvårdsverket och Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Hamnen har anfört bl.a.:

Stockholms stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Hamnen kan inte se någon möjlighet att ytterligare utveckla sig i frågan om differentierade hamnavgifter eller möjligheten att ingå avtal med trafikerande rederier. Liksom tidigare bör framhållas att Hamnen ständigt bedriver arbete i frågan. Något krav eller någon sådan möjlighet som här efterfrågas av flera remissinstanser finns inte heller för någon verksamhetsutövare som tillhandahåller tjänster för järnväg, väg eller luftfart. Det remissinstanser här efterfrågar bör vara att likställa med sådan reglering av den allmänna transportsektorn som måste hanteras av lagstiftare på nationell eller internationell nivå, jfr. NJA 2004 s. 421. Vad därefter gäller ljud från Containerterminalen vidhåller Hamnen att även den frågan är tillräckligt belyst och behandlad. I fråga om behovet av fasadåtgärder p.g.a. tågtrafik vill hamnen på nytt framhålla att frågan är om en verksamhet med *mycket ringa omfattning* som därtill i aktuell del kommer att i det närmaste helt avvecklas. Till detta kommer att det område som exponeras för buller från tågtrafik exponeras för betydligt högre ljudnivåer från fordonstrafik, se prøvotidsredovisningen s. 3 och vad nedan anförs i anslutning till länsstyrelsens yttrande. Vad slutligen gäller begreppen ”regelbundet överskridande” och ”årsmedelnatt” följer den närmare bestämningen av sådana begrepp vad som anges i det andra stycket i den föreslagna villkorspunkten 2. Detta ansluter till vad som får betraktas som gängse på området.

Länsstyrelsen Stockholm

Vad gäller kostnaderna för genomförande av åtgärder i listan bilagd Hamnens tidigare bemötande är dessa inte möjliga att helt överblicka för Hamnens vidkommande än mindre för Stockholms- och Mälardalsregionen. Det finns anledning anta att det skulle bli mycket betydande konsekvenser för Hamnens ekonomi och även för varuförsörjningen m.m. för regionen som helhet. Någon närmare precisering är knappast möjlig att åstadkomma av dessa kostnader och kan inte heller anses rimlig att genomföra. Hamnen hänvisar i denna del till de överväganden Miljööverdomstolen gjort i fråga om verksamheten vid Kapellskärs hamn i dom den 22 november 2007 (M 6387-06), där prövotidsförutsättningarna var likartade och där sådan utredning inte ansetts erforderlig. I korthet har domstolen slagit fast att verksamhet av nu aktuellt slag inte kan begränsas på sätt som skulle krävas enligt den tidigare ingivna sammanställningen. Eftersom Hamnen saknar rättslig och faktisk rådighet över de föreslagna åtgärderna, så är det inte heller möjligt att ange en tid för genomförandet av åtgärderna. Vad därefter gäller åtgärder på spår m.m. hänvisar Hamnen till vad ovan anförts i fråga om nämndens synpunkter men även till s. 25 i prövotidsredovisningen. I korthet framgår där att fråga är om *två* relativt nybyggda hus med antagen god fasadisolering, som exponeras för den i aktuell del mycket sparsamt förekommande och inom en inte alltför avlägsen framtida avvecklade tågtrafiken. Dessa hus, tillsammans med övriga hus i området, belastas därtill av buller från vägtrafik i sådan omfattning att tågbullret ”dränks”. Hamnen vidhåller därför vad som tidigare anförts i frågan, med avseende både på villkorsförslag och behovet av ytterligare utredning.

Naturvårdsverket

Vad gäller Naturvårdsverkets påstående om omfattningen av utredningsvillkoret för tåg hänvisar Hamnen till det villkor som meddelats av Miljööverdomstolen och vad som ovan anförts. I fråga om villkorsförslagets utformning ber Hamnen att få hänvisa till villkor för Bromma flygplats, vilka även Naturvårdsverket tagit del av och i nu relevanta delar godtagit; d.v.s. med avseende på skyldigheten att vidta bullerisolerande åtgärder vid regelbundet överskridande och delegation till tillsynsmyndigheten.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Lidingö Stad hänvisar till vad länsstyrelsen och Naturvårdsverket anför, varför Hamnen ber att få hänvisa till vad som ovan anförts.

Yttranden över Hamnens närmast ovanstående bemötande

Länsstyrelsen har i mail den 29 april 2014 uppgivit att länsstyrelsen har inga ytterligare synpunkter i målet,

Naturvårdsverket har i mail den 12 maj 2014 uppgivit att verket vidhåller vad som tidigare har framförts och avstår i övrigt från yttrande.

Lidingö stad, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, har i yttrande den 20 maj 2014 anført bl.a.: Hamnens senaste bemötande förändrar inte nämndens tidigare ståndpunkt i ärendet, som kan sammanfattas med följande: Nya förslag på villkor för buller måste tas fram av Hamnen. Riktvärdena ska vara utformade så att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (nyetablering) och Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus uppnås.

Stockholms stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, har i protokollsutdrag den 20 maj 2014 hänvisat till Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande den 5 maj 2014. I utlåtandet har anförts bl.a.: Förvaltningen godtar Hamnens förtydligande av begreppet ”regelbundet överskridande” som används i ett av villkorsförslagen. Däremot anser förvaltningen att begreppet ”årsmedelnatt” fortfarande behöver förklaras närmare. Vad gäller möjligheten att utforma hamnavgifterna med en tilläggsavgift kan nämnas en miljöåtgärdsavgift som Göteborgs Hamn genomför med syfte att minska utsläppen av svaveldioxid. Fartyg med ett bränsle som har en svavelhalt över 0,5 procent får betala en tilläggsavgift. En motsvarande anpassning av hamnavgifterna med avseende på fartygsbuller bör här kunna utredas, allt under förutsättning att de bullerbegränsande åtgärderna är uppföljningsbara. Sådana åtgärder skulle t.ex. kunna vara bullerdämpning av fartygens fläktar och ramper samt möjlighet till elanslutning. När det gäller Hamnens hänvisning till rättsfallet

NJA 2004 s. 421 överlåter förvaltningen till domstolen att avgöra om ett villkor om differentierade avgifter i bullerdämpande syfte utgör en sådan reglering som skulle innebära en indirekt reglering av rederibranschen. Som förvaltningen förstår handlar det dock i första hand om vilka avtal som Hamnen har möjlighet att teckna på frivillig väg. Hamnen bör redogöra för de diskussioner som förs och för utfallet av dialogen. Förvaltningen håller inte med om att det är tillräckligt belyst för att begränsningsvärdet för momentana ljud från containerhanteringen kan sättas till 65 dBA angivet som L95-värde. Förvaltningen vidhåller att begränsningsvärdet bör sättas till 60 dBA, angivet som L95-värde, vilket bättre speglar de faktiska ljudnivåerna från Containerterminalen (ett måttligt överskridande om 2-3 dBA av nattryktvärdet 55 dBA). Förvaltningen vidhåller även att bullerdämpande åtgärder på befintliga bostadshus, i anledning av momentana ljud från den hamnrelaterade tågtrafiken, som säkerställer att inomhusriktnivåerna kan innehållas ska vidtas så snart som möjligt, men senast två år från lagkrafttagande dom. För övrigt är det svårt att göra en jämförelse med de momentana ljudnivåerna från tågtrafiken nattetid med fordonstrafiken som endast redovisas som ekvivalenta ljudnivåer i hamnens prövotidsutredning.

X har i yttrande den 29 maj 2014 anfört bl.a.: Jag motsätter mig Hamnens föreslagna bullervillkor både vad gäller första- och andrahandsförslaget där inget av dem vid min bostad är i närheten av att uppfylla Miljööverdomstolens målsättning med prövotidförordnandet att klara Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOF 2005:6) samt att som utomhusvärden klara Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Jag anser i likhet med Naturvårdsverket att ljudnivåer avseende bostad ska gälla vid bostad och inte andra kontrollpunkter. Denna synpunkt har även Lidingö kommun redovisat. Structor definierar ekvivalenta ljudnivån under verksamhetstiden medan hamnen i sitt förstahandsförslag i villkorspunkten angett att ”ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de tidsperioder som anges ovan”, vilket syftar på dag, kväll och nattperioderna. Enligt punkt 1 skulle ett fartyg med de höga ljudemissioner som Silja Europa hade med ankomst kl. 05.00 och avgång kl. 06.00 kunna ligga längst inne i Värtabassängen utan att den ekvivalenta ljudnivån nattetid skulle överskridas

i

mätpunkt en K3 eller någon annan mätpunkt. Samma exempel skulle tillämpat på min bostad vad gäller punkten 3 tillämpat på Socialstyrelsens riktvärden för buller inomhus innebära, med ett överskridande 5 dygn per år, 120 timmars överskridande. Vad gäller villkorspunkte 2, angående momentana nattljudd skulle, tolkat med Hamnens definition av L95-värde, vid min bostad obegränsat höga ljudstötter kunna förekomma under ett stort antal tillfällen nattetid. Totalt 40 minuter under natten tillåts sådant buller pågå. Under resten av natten skulle jag garanteras att momentana ljudnivån inte överskrider 60 dBA om bullret inte kommer från Containerterminalen utan då gäller 65 dBA. Bullervillkoret för tågtrafiken är om möjligt ännu mer provocerande utformat än villkorsförslagen avseende hamntrafiken. Några förslag till åtgärder vid järnvägen, bl.a. på spåren, i enlighet med miljööverdomstolens prövotidsförordnande anges inte. Men redan i J&W:s utredning angavs smörjning av spåren som metod att undvika kurvgnissel. Ljudnivåer avseende bostad ska gälla vid bostad och inte vid andra kontrollpunkter. Ett annat problem med villkorsförslaget är valet av mätpunkter. Hamnen har för avsikt att genom ett anmälningssärende bygga en ny kaj för stora kryssningsfartyg på nordöstra delen av Frihamnspiren. I dess omedelbara närhet finns på Structors karta ingen mätpunkt. I anslutning till detta och vad jag har nämnt om J&W:s bullerutredning kan påpekas att jag hela tiden efterfrågat bullerberäkningar för bostäder från hamntrafiken avseende högre höjder än från 2 meters nivå där det i allmänhet inte finns några bostäder och där det ofta finns skärmning. Jag yrkar att en ny bullerutredning ska genomföras där den nya beräkningshöjden bestäms i samråd med berörda remissmyndigheter. Den miljömedicinska bedömningen sägs utgå från Structors beskrivning av bullret från Värtahamnen-Frihamnen. En beskrivning som inte är relevant för de flesta människor i närområdet där de faktiskt utsätts för högre bullernivåer än som Structors utredning visar. Den här bedömningen är framtagen helt utan faktisk substans och har enligt mitt förmenande ungefär samma status som rena gissningar.

X har i yttrande den 4 juni 2014 utvecklat sin tidigare redovisade syn på differentierade hamnavgifter samt anfört bl.a.: Som jag påtalat har något bemötande av det jag anfört i frågan inte tidigare skett. Sak samma gäller Hamnens

senaste bemötande. Jag vidhåller att bullerbegränsning kan uppnås genom differentierade hamnavgifter utifrån principen att de högbullrande får betala mera. Det finns hamnar som har differentierade hamnavgifter med avseende på buller, se bilagd ”Hamntaxa 2014 Helsingborg”.

Hamnens prövotidsredovisning avseende punkterna 3 och 5 i

Miljööverdomstolens ovannämnda dom den 19 april 2011 gällande prövotid beträffande utsläpp av dagvatten och erosionskydd.

I redovisning - som inkom till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen den 10 juni 2014 - har Hamnen anfört bl.a.:

Utsläpp av dagvatten

Hamnen har i samband med projekteringen av de tillståndsgivna arbetena på *Värtapiren* utrett olika möjligheter att rena dagvatten. Det alternativ som Hamnen funnit vara det bästa bygger på att dagvattnet förhindras att rinna orenat ut i recipienten genom att marklutningen görs sådan att den lutar in mot brunnar i dagvattenssystemet. Från dessa brunnar leds vattnet till reningsanläggningar som presenteras i bilagd utredning (bilaga 1). Även de överväganden som gjorts med avseende på dimensionering av dagvattenssystemet framgår av bilagd utredning. Även med avseende på Frihamnspiren har Hamnen genomfört åtgärder som svarar mot de ovan beskrivna och som även presenterats i bilagd utredning rörande denna hamndel (bilaga 2). Vad gäller övriga ytor inom aktuella hamndelar så är dessa föremål för dels pågående planläggning från stadens sida, dels omfattande planering för ett framtida markutnyttjande som kan innebära att även hamnverksamheten kan komma att förändras. Hamnen har mot sådan bakgrund inte kunnat slutföra sina överväganden rörande dessa delar. Hamnen avvaktar istället resultatet av pågående och framtida planläggning. Det bör dock noteras att större delen av hamnverksamheten bedrivs inom Värta- och Frihamnspiren, varför nu berörda områden är av mindre betydelse för påverkan på recipienten genom dagvattenutsläpp. Med avseende på Värta- och Frihamnspiren för Hamnen en dialog med tillsynsmyndigheten och lämnar fortlöpande information till myndigheten. Avslutningsvis föreslår Hamnen att domstolen som slutligt villkor

föreskriver att de reningssystem som ska installeras i enlighet med p. 8 i Miljööverdomstolens dom ska förses med utrustning i erforderlig omfattning med hänsyn till planerad markanvändning, varvid kan förekomma grovslamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn.

Erosionsskydd

Hamnen har utrett och utfört erosionsskydd på sätt som framgår av bilagda ritningar rörande Värta- och Frihamnen (bilaga 3 och 4). De förutsättningar som övervägts i denna del framgår av bilagd utredning (bilaga 5). De åtgärder som kommer att vidtas redovisas även de i bilagda ritningar och i utredningen. Med vidtagna och planerade åtgärder enligt ovan anser Hamnen att frågan om erosionsskydd för att minska behovet av underhållsmuddring är hanterad på bästa sätt. De åtaganden som Hamnen gör i denna del bör anses omfattade av det allmänna villkoret och särskilt villkor bör inte vara motiverat i denna del.

Yttranden över Hammens provotidsredovisning beträffande utsläpp av dagvatten och erosionsskydd

Naturvårdsverket har i mail den 24 juni 2014 meddelat att verket avstår från yttrande.

Lidingö stad, Miljö- och stadsbyggnadskontoret, har i yttranden den 24 juni och den 21 augusti 2014 uppgivit att kontoret inte har några synpunkter på redovisat innehåll gällande utformning och dimensionering av dagvattenhanteringen samt utformning av erosionsskydd.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har i mail den 6 augusti 2014 uppgivit att myndigheten avstår från att yttra sig.

Trafikverket har i mail den 8 augusti 2014 förklarat att verket inte har något att erinra mot redovisningen och förslagen till slutliga villkor.

Sjöfartsverket har i yttrande den 7 augusti 2014 uppgivit att verket inte har något att erinra med anledning av provotidsredovisningen och förslagen till slutliga villkor.

Transportstyrelsen har i yttrande den 22 augusti 2014 uppgivit att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden har i protokollsutdrag den 26 augusti 2014 hänvisat till miljöförvaltningens yttrande den 8 augusti 2014. I yttrandet har anförts bl.a.: Förvaltningen anser att Hamnens redovisning behöver kompletteras med en närmare redogörelse för de olika möjligheter att rena dagvatten som varit föremål för Hamnens utredning. Redovisningen bör innehålla uppgifter om kostnaden för de olika reningsalternativen i förhållande till miljönyttan med åtgärderna. För det reningsalternativ som hamnen förordar bör det även beskrivas hur anläggningarnas reningsfunktion ska säkerställas med hjälp av skötsel och provtagning. Anledningen till att ovanstående uppgifter inte redan är kända för förvaltningen är att Hamnen inte genomfört något samråd med förvaltningen i enlighet med det meddelade provotidsvillkoret. Miljöförvaltningen avstår från att yttra sig ifråga om utformning av erosionsskydd; arbeten i vatten är länsstyrelsens tillsynsområde.

Naturvårdsverket har i yttrande den 28 augusti 2014 anförts bl.a.: Det föreslagna slutliga villkoret gällande dagvatten uppfyller inte de krav som ställs i Miljööverdomstolens dom punkten 3. Hamnen bör åläggas att redovisa underlag och villkor som uppfyller utredningsvillkoret. Naturvårdsverket yttrar sig inte över frågan om erosionsskydd. Det slutliga villkoret beträffande dagvatten anger endast möjliga skyddsåtgärder. Det saknas redovisning som möjliggör en bedömning av såväl de valda teknikerna som eventuella andra skyddsåtgärder eller vilka möjligheter som finns att fastställa begränsningsvärden för utsläppen eller hur de skulle kunna verifieras. Det saknas även uppgifter om kostnader och nyttor för olika tänkbara lösningar. Utan ett sådant underlag kan Naturvårdsverket inte heller lämna förslag på en alternativ formulering av ett slutligt villkor.

Länsstyrelsen Stockholm har i yttrande den 12 september 2014 anfört bl.a.: Hamnen bör komplettera inlämnad redovisning med resultatet av de undersökningar av dagvattnet som enligt provotidsförordnandet skulle genomföras. Hamnen bör även redovisa skälen till att inga begränsningsvärden föreslås för utsläpp av dagvatten. Vidare bör Hamnen redovisa de synpunkter som kommit fram i samrådet med tillsynsmyndigheten. Hamnen har uppgett att man utrett olika möjligheter att rena dagvatten. Övervägandena, särskilt i fråga om påverkan på miljön, för den valda metoden bör redovisas. Vidare saknas skäl till varför olika typer av erosionskydd föreslås på olika delar av kajerna. Utredningen ifråga om erosionskydd saknas i underlaget.

Hamnens bemötande av yttranden över provotidsredovisningen beträffande buller från hamnverksamheten och hamnrelaterad tågtrafik samt dagvatten och erosionskydd.

Hamnen har i bemötande, daterat den 2 oktober 2014, anfört bl.a.:

Buller

Lidingö stad, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Hamnen har sedan mycket lång tid tillbaka framhållit att det saknas möjlighet för Hamnen att uppnå vissa lägre ljudnivåer i omgivningen på annat sätt än genom att inskränka möjligheten att angöra med fartyg. Hamnen är dock lagligen förhindrad att besluta om sådan inskränkning eftersom hamnen är allmän. Den begäran som Lidingö framställer är därmed förenad med den följderna att Hamnen skulle behöva begränsa sin verksamhet framförallt helger men även under övrig tid. Någon annan åtgärd kan inte vidtas för att uppnå det som Lidingö efterfrågar (nyetableringsvärden). Som framgår av tidigare ingiven bullerutredning visar beräkningar att riktvärden för nyetablerad industri överskrids med 1 till 4 dBA vid närmaste bostäder (här kan återigen understrykas att en skillnad om ca 3 dBA är just en hörbar förändring om man jämför två kontinuerliga ljud) samt att överskridandena förekommer samtliga tidsperioder. Eftersom verksamheten är komplex och överskridandena framförallt är att hänföra till fartyg finns inte möjlighet att föreslå verkamma dämpningsåtgärder. All den verksamhet Hamnen styr över uppfyller

dock kraven på nyetablerad industri i fråga om ekvivalent nivå och risk för överskridande om maxnivån 55 dBA finns endast nattetid från containerhanteringen. Som framgår av genomförd miljömedicinsk utredning är dock inte ljudnivåerna från hamnen sådana att de utgör en hälsorisk. I fråga om Miljööverdomstolens dom i denna del kan även konstateras att den innehöll föreskrift om elanslutning och även att fasadisolering samt uppförande av skärmar skulle utredas. Åtgärder avseende elanslutning har vidtagits och arbetet fortsätter. Vad gäller bullerskärmar och fasadisolering har även dessa åtgärder utretts och därvid har konstaterats att skärmar inte kan uppföras för att åstadkomma erforderlig dämpning samt att isolering i vissa fall krävs för att uppnå en godtagbar inomhusmiljö. Hamnen har åtagit sig att utföra sådan isolering, vilket bl.a. framgår av villkorsförslaget under punkten 3 i förstahandsalternativet och punkterna 2 och 4 under andrahandsalternativet rörande verksamheten och punkten 1 rörande tågtrafiken. Återigen finns därför ingen annan möjlighet än att inskränka dagens trafik för att uppnå utomhusnivåer som följer nyetableringsvärden. Hamnen uppfattar inte att Lidingö eller övriga remissmyndigheter, som motsatt sig Hamnens villkorsförslag och utgångspunkterna för detta, har gett uttryck för den ståndpunkten eller konkretiserat sin hållning i förhållande till den medicinska utredning som utförts och ser därför inte möjlighet att komma längre i denna diskussion. Den lösning som Hamnen föreslår ligger väl i linje med vad den särskilde utredaren i bullersamordningsfrågor föreslår i sina betänkanden och som vidare kommit till uttryck i lagstiftning i såväl PBL som kommande i MB. Hamnens förslag ligger därmed helt i linje med vad lagstiftaren ansett vara godtagbart och eftersträvansvärt.

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden

Med avseende på uttrycket årsmedelnatt konstaterar Hamnen att detta är ett vedertaget begrepp i akustiska sammanhang. Årsmedeldygn och årsmedelnatt är således vedertagna begrepp vid beräkning och bedömning av trafik och flygbuller. Samma utgångspunkter bör gälla för Hamnens verksamhet, där ljudalstringen varierar såsom för trafik- och flygbuller (se ”Naturvårdsverkets publikation Nationell samordning av omgivningsbuller). Redovisning av arbetsgruppen

Gemensamma definitioner och begrepp” 2013-05-31, och Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur i förslag till utveckling av definitioner, 2001-12-20). Maxnivåer från trafik utomhus beräknas enligt praxis som ett L95-värde där 95 procent av bullerhändelserna håller sig under det beräknade värdet. Baserat på detta värde kan man därefter beräkna hur många händelser som överskrider en viss nivå som kan medföra överskridanden inomhus. Bedömningen inomhus görs då för den ”n:e” högsta nivån under en årsmedelnatt.

X

Hamnen hänvisar till vad som redan anförts i saken ovan och tidigare. Hamnen noterar dock ännu en gång att Hamnen åtar sig att vidta fasadisolerande åtgärder på sätt som Miljööverdomstolen utgick från i sin dom.

Dagvatten och erosionskydd

Naturvårdsverket

Hamnen hänvisar till vad Hamnen anför i anledning av vad Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrat.

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden

Med anledning av nämndens önskan om en redovisning av de möjligheter till rening av dagvatten som övervägts och kostnaden samt miljönyttan för olika alternativ anför hamnen följande. Hamnen har som en följd av lämnat tillstånd till hamn- och vattenverksamhet påbörjat arbeten som medför att dagvattenhanteringen kommer att göras om i hamnområdet. Hamnen har därför inte sett som önskvärt att, inom ramen för de undersökningar som genomförts i enlighet med prøvotidsförordnandet under punkten 5, genomföra regelrätta mätningar i den dagvattenhantering som ska avvecklas. Hamnen har i stället utgått från de schablonberäkningar som genomförts och redovisats bl.a. under fliken 10 pärm 2 i ansökan och med detta som utgångspunkt föreslagit hur dagvattenhanteringen bör utformas. Hamnen har i dessa delar även utgått från de överväganden som gjorts i fråga om hamnarna i Kappelskär och Nynäshamn och som prövats med slutliga villkor som svarar mot

det förslag som redovisats i detta mål. Hamnen har därmed för egen del inte sett möjligt att överväga ytterligare eller andra metoder än de som redovisats. Vad gäller skötsel och provtagning av föreslagna reningsmetoder följer sådant av de produktblad som finns för respektive reningsmetod och anläggning.

Länsstyrelsen Stockholm

I fråga om dagvatten hänvisar Hamnen till vad som ovan anförts i anledning av yttrande från Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden. Skälet till att begränsningsvärden inte föreslagits med avseende på dagvatten är att Hamnen följt den praxis som kommer till uttryck i Miljöprövningsdelegationens beslut avseende på Nynäshamns hamn och mark- och miljödomstolens dom avseende Kapellskärs hamn. I fråga om erosionsskydd har Hamnen i anledning av länsstyrelsens synpunkt förtydligat var skyddet ska anläggas på redan ingiven ritning. De överväganden som Hamnen genomfört med avseende de ekonomiska och miljömässiga aspekterna av erosionsskyddens utformning styrs endast av de faktiska förutsättningarna på platsen och då ur tekniskt hänseende. Hamnen har således inte valt teknik eller utformning som i sig har betydelse för skyddens funktion. Funktionen (att skydda kajkonstruktionen och därigenom minska behovet av underhållsmuddring) är i allt väsentligt densamma i samtliga redovisade lägen.

Yttranden över Hammens närmast ovanstående bemötande

Naturvårdsverket har i yttrande den 4 november 2014 anført bl.a.: Hamnen har inte i sak bemött de synpunkter som Naturvårdsverket framförde i yttrande den 28 augusti 2014. Synpunkterna kvarstår. Vår uppfattning är fortfarande att de föreskrivna utredningskraven för dagvatten enligt punkten 3 i domslutet i Mark- och miljööverdomstolens dom kvarstår, varför de skäl Hamnen anger för att inte vidta utredningarna inte bör godtas.

Lidingö stad, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, har i yttrande den 5 november 2014 anført bl.a.: Hamnen framhåller att det saknas möjlighet för hamnen att uppnå lägre ljudnivåer i omgivningen än att man inskränker möjligheten att angöra med fartyg och att man inte kan göra den begränsningen på grund av att hamnen är

allmän. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden anser att en begränsning, i vilken tid under dygnet, som man kan ta emot fartyg inte motsätter det faktum att hamnen är allmän. Bara för att hamnen är allmän så betyder det inte att hamnverksamheten måste ta emot fartyg under hela verksamhetsperioden och under perioder där man överskrider Naturvårdsverkets vägledning för industribuller. Lidingö stad motsätter sig inte den medicinska undersökning som Hamnen tagit fram. Dock behöver inte en olägenhet enligt miljöbalken vara medicinskt bedömd och en olägenhet för människors hälsa kan föreligga utan att olägenheten i sig är medicinskt konstaterad. Med anledning av det anförda anser Miljö- och stadsbyggnadsnämnden att Naturvårdsverkets vägledning om industribuller ska ligga till grund för verksamheten.

X har i yttrande den 5 november 2014 upprepat sin kritik bl.a. mot de föreslagna bullervillkoren och mätpunkterna för buller, den miljömedicinska bedömningen, Hamnens resonemang om differentierade hamnavgifter och Hamnens olika förbehåll kring åtagandet om fasadisolerande åtgärder. X har även kritiserat vad han anser vara svårbegripliga referenser till begreppet ”L95-värde”.

Länsstyrelsen Stockholm har i yttrande den 7 november 2014 anförut bl.a.: Enligt Hamnen har arbeten påbörjats som innebär att dagvattenhanteringen kommer att göras om i hamnområdet. Eftersom befintlig dagvattenhantering ska avvecklas har Hamnen inte genomfört några mätningar utan har istället utgått från tidigare redovisade schablonberäkningar. Länsstyrelsen bedömer att de redovisade åtgärderna omfattas av föreskriften i det slutliga villkoret 8 för tillståndet. Syftet med prøvotidsförordnandet var dock att Hamnen skulle undersöka utsläppen av dagvatten och föreslå ytterligare skyddsåtgärder. Om prøvotiden ändå kan avslutas anser länsstyrelsen att det bör överlåtas till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare skyddsåtgärder samt villkor för utsläpp av behandlat dagvatten. - Hamnen har anförut att de ekonomiska och miljömässiga aspekterna av erosionsskyddets utformning styrs endast av de tekniska förutsättningarna på platsen samt att funktionen är i allt väsentligt densamma i alla lägen. Länsstyrelsen

förutsätter att Hamnen har genomfört den utredning som avsågs med provotidsförordnandet och bedömer att särskilt villkor om erosionskydd inte behövs. Länsstyrelsen anser dock att det bör överlåtas till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare skyddsåtgärder.

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden har i protokollsutdrag den 18 november 2014 hänvisat till miljöförvaltningens tjänsteutlåtande den 3 november 2014. I utlåtandet har anförts bl.a.: Miljö- och hälsoskyddsnämnden vidhåller att Hamnen ska komplettera sina provotidsredovisningar samt justera sina förslag till slutliga villkor i enlighet med de synpunkter som anges in förvaltningens tidigare yttranden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att dagvattenreningsanläggningarna ska förberedas för provtagning av ingående och utgående vatten till recipient. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att Hamnen i samråd med förvaltningen ska ta fram provtagnings- och skötselprogram för de av Hamnen föreslagna dagvattenanläggningarna. Programmen ska inges till miljö- och hälsoskyddsnämnden senast sex veckor innan reningsanläggningarna tas i drift. Även resultatet av efterföljande provtagningar och eventuellt behov av ytterligare skyddsåtgärder ska redovisas och utvärderas i samråd med miljöförvaltningen.

ÖVRIGT UTREDNINGSMATERIAL

Hamnen har i skrift den 9 februari 2015 lämnat ytterligare redogörelse för hur ljudnivån från buller beräknats vid olika höjder, de diskussioner som utmynnat i en modell för miljödifferenterade hamnavgifter vilken modell kommer att presenteras från 2015, en kompletterande precisering av begreppet L95, uppskattade kostnader för olika isoleringsåtgärder och bullerbegränsande åtgärder, vilka byggnader som skulle kunna bli föremål för åtgärder av nyss angivet slag, betydelsen av helger och nattens längd för verksamhetens bedrivande, eventuella alternativ för dagvattenhantering och kostnaden för sådant samt vilka åtgärder som kan föreslås avseende olja och utsläpp med dagvatten.

Naturvårdsverket har i slutligt yttrande den 17 februari 2015 anfört bl.a.:
Naturvårdsverket anser inte att Hamnen har redovisat de uppgifter som föreskrivs i Mark- och miljööverdomstolens dom punkterna 1-3 i prövotidsförordnandet. Vad gäller bullerfrågan vidhåller Naturvårdsverket tidigare redovisade ståndpunkter om att föreslagna villkor är olämpliga avseende både konstruktion och nivåer. Ifråga om dagvattenhanteringen kan Naturvårdsverket på befintligt underlag inte ta ställning till några villkor, eftersom det villkor som föreslås inte bedöms säkerställa tillämpning av bästa möjliga teknik och heller inte är kontrollerbart.

Buller

Då syftet med villkor för buller är att begränsa bullrets effekter i och intill bostäder så ska det också utformas som immissionsvärden vid bostad. Genom genomförda och föreslagna lagändringar som följer av prop. 2013/14: 128 och Ds 2014:31 om hantering av buller i bostadsplanering och byggande kommer eventuella överskridanden vid tillkommande bostäder att hanteras och skäl saknas därför att förflytta villkorspunkten från bostad till en punkt/gräns i terrängen på grund av risken för framtida överskridanden till följd av tillkommande bostadsbebyggelse. Vi anser också fortsatt att konstruktionen där ett villkor om inomhusvärden tar över om villkoret om utomhusvärden inte kan innehållas är en oacceptabel lösning då det förtar syftet med villkoret om utomhusvärden. De begränsningsvärden som föreslås för buller är onödigt generösa i för hållande till den utredning som presenterats. Det gäller i synnerhet momentant buller, där betydligt större utrymme ges än vad som enligt bullerutredningen behövs då nivåerna från fordonspassager och ramper normalt inte överskrider nivån 55 dBA vid bostad och det anges att containerhanteringen kan överskrida 55 dBA med några decibel, men att den öppnar först kl. 05. Vi ser inget skäl att inte kräva den etablerade nivån 55 dBA för momentant buller med en begränsningsvärdekonstruktion som möjliggör enstaka överskridanden. Metodiken för tillämpning av L95 för maxnivåer är enligt vår uppfattning inte direkt överförbar från vägtrafiken. Höga ljudtoppar från hamnverksamheten, i synnerhet containerhanteringen, kan förväntas variera mer. Vår bedömning är att det behövs en begränsning i antalet överskridanden, eftersom konsekvenserna för de som berörs då blir mer förutsägbara och tydliga.

Dagvatten

I takt med att de stora punktkällornas miljöpåverkan allt mer har reducerats så ökar den relativa betydelsen av de många små och spridda utsläppen. Naturvårdsverket anser inte att utredningen uppfyller kraven i Mark- och miljööverdomstolens prövotidsförordnande. När det gäller kravet på undersökningar rörande utsläppen av dagvatten hänvisar Hamnen till att det dels inte är önskvärt att göra regelrätta mätningar på grund av ombyggnader, dels att det i ansökan finns schablonberäkningar som man har utgått ifrån. Detta är omständigheter som var kända redan i ansökan och som Mark- och miljödomstolen måste ha beaktat. I utredningen skulle även ingå att föreslå ytterligare skyddsåtgärder. Beräknad reningsgrad och restutsläppens storlek vore förväntade resultat från en utredning. Hamnen väljer i stället, ab 280 och 305, att hänvisa till en inte närmare redovisad princip om ”First Flush-metoden” och till en principritning för en reningsanläggning, utan en närmare beskrivning och uppgift om förväntad reningseffekt. Upplysningarna i ab 321 leder inte till någon annan bedömning. Det inlämnade förslaget till slutligt villkor uppfyller inte Mark- och miljööverdomstolens prövotidsförordnande om att villkoret ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden för utsläpp till recipienten och hur dessa ska verifieras. Villkoret i ab 279 lämnar frågan om teknikval helt öppen genom formuleringar som ”förses med utrustning i erforderlig omfattning” och ”varvid kan förekomma grovslamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn”. Alternativet att dessutom eller i stället föreskriva begränsningsvärden för utsläpp kommenteras inte. Förslag till villkor om teknikkraV ska följas av ett villkor om hur utsläppen ska verifieras. Hamnen föreslår inget villkor i denna del.

HUVUDFÖRHANDLINGEN

Vid huvudförhandlingen har Hamnen uppgivit bl.a.: När fartygen är elanslutna i hamn behöver deras motorer inte vara igång. Det har betydelse för reduktion av partiklar, kväve och svavel. Effekten på medelljudnivån är dock inte så stor, cirka en decibel. Även om skorstensbullret minskar kvarstår buller från ventilationen. När

det gäller andra åtgärder än elanslutning för att minska buller från fartygen för Hamnen samtala med rederierna och tillsynsmyndigheten, vilken myndighet bedriver tillsynen över rederierna.

Ifråga om buller från hamnrelaterad spårtrafik kan noteras att trafikvolymen är ett tåg per dag. När hamnen i Norvik är klar kommer Hamnens nuvarande containerhantering att ske där. Det järnvägsspår som för närvarande går till Containerterminalen kommer då att tas bort. Kvar blir då bara det järnvägsspår som går till Värtahamnen. En bit i hamnbassängen ska fyllas ut ända in till Norra Länken. Marknivån där kommer att ligga kvar på nivån tre meter. Intilliggande mark kommer att ligga på en ny nivå om tio meter. Hela spårområdet stängs in. Detta gäller dock inte sträckan på själva Värtapiren där övrig trafik rör sig runt järnvägsspåren. Om man ska klara ljudnivån vid alla höjder krävs i princip inbyggnad av spåren. Någon beräkning av kostnaden för det alternativet har inte gjorts. Sak samma gäller kostnaden för uppsättande av spårnära skärmar. Sådana skärmar har ingen bra effekt på godståg som har höga hjulhus. I provotidsredovisningen bilaga 14 visas buller från den järnvägstrafik som kommer att finnas kvar. Tågbullret omfattar rangering som kan ske nattetid. Rangering sker dock mycket sällan och den delen av verksamheten kommer att läggas ned. Över huvud taget förekommer det sällan buller från tåg nattetid. Såvitt Hamnen känner till har det inte förekommit några klagomål rörande tågsträckan vid Containerterminalen. Det som låter är när fartygen lastas och lossas. Ljudet kommer från fordon, kranar och truckar. Containerhanteringen, som börjar tidigt på morgonen, kan pågå hela natten. Skulle man öppna den hanteringen senare uppstår problem med lastbilar som ska vidare från Stockholm. När det sedan gäller buller från fartygen skulle det kosta ca 25 000 kr per öppning/ventil för att dämpa ljudet. Detta har inget med elanslutningen att göra. Vidare måste också beaktas att kryssningsfartygen har höga ljudnivåer under kvällar och nätter.

Skälet till att hamnen inte gjort dagvattenprover i Värtahamnen är att den nuvarande hamnen ska läggas ned. Sak samma gäller Frihamnen som redan har lagt ned. De frågeställningar som aktualiserades i Mark- och miljööverdomstolen är därför inte

längre aktuella. För närvarande finns en stor kulvert från vilken dagvatten släpps ut i Värtabassängen från staden och från hamnen. Det är knappast meningsfullt att ta prover om man inte vet om dagvattnet kommer från staden eller från hamnen. De nya system som ska installeras kommer att möjliggöra provtagning av enbart hamnens dagvatten. Det bör noteras att Hamnen åtar sig att genomföra dagvattenrening på det sätt som presenterats vid huvudförhandlingen och som framgår av ab 329. I Hamnens prøvotidsredovisning ab 279 föreslås som slutligt villkor att de reningssystem som ska installeras i enlighet med p. 8 i Mark- och miljööverdomstolens dom ska förses med utrustning i ”erforderlig omfattning” med hänsyn till planerad markanvändning, varvid kan förekomma grovslamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn. Skrivningen i ”erforderlig omfattning” syftar på att villkoret inte ska omfatta de områden som ska tas över av staden. Det är således en geografisk avgränsning och inte en avgränsning med avseende på teknik.

Vad gäller anläggande av erosionsskydd, p. 5 i Mark- och miljööverdomstolens dom, har arbetena pågått under ca två år. Arbetet med pålning är snart klart och muddermassor har stabiliserats. Även när erosionsskydden är färdigställda måste underhållsmuddring ske. En stor del av underhållsmuddringen är hänförlig till snödumpning från både hamnen och staden enligt separata tillstånd. Hamnen kan inte se att det finns behov av något särskilt villkor beträffande erosionsskydd och föreslår därför inte heller något sådant villkor. Samråd har skett med tillsynsmyndigheten inom ramen för den löpande process som pågår om kontrollprogrammet, vilket upprättats i samråd med myndigheten.

UTREDNINGSMATERIAL INGIVET EFTER HUVUDFÖRHANDLINGEN

Hamnen har, efter åtagande vid huvudförhandlingen, i kompletteringar den 13 mars 2015 anfört bl.a.:

Utsläpp av dagvatten

De utredningar som legat till grund för Hamnens redovisning med avseende på utsläpp av dagvatten inges bilagt i form av sammanställning av referenser rörande

dagvatten från Värtahamnen och Frihamnen (bilaga 1), sammanställning av recipientundersökning Lilla Värtan 2011-2014 (bilaga 2), PM-Dagvattenprovtagning i Nynäshamns hamn (bilaga 3) och Underlag för ansökan om dispens (snö) (bilaga 4). Bilagt översänds även utdrag ur domar och beslut med villkor i frågan rörande hamnverksamheterna i Kapellskär och Nynäshamn (bilaga 5 och 6). Avslutningsvis i denna del godtog Hamnen, i anledning av synpunkter från miljönämnden Stockholms stad vid förhandlingen, justeringar i föreslaget villkor enligt följande (ändringar kursiverade): ”De reningssystem som ska installeras i enlighet med villkorspunkten 8 i domen ska förses med utrustning i erforderlig omfattning med hänsyn till planerad markanvändning, varvid *ska* förekomma grovslamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn *eller motsvarande utrustning*”

Reningssystem för dagvatten inom hamnytor

För de delar av hamnområdet som inte tillskapas genom den av Miljööverdomstolen tillåtna verksamheten finns installerat oljeavskiljare bl.a. vid det numera rivna Magasin 8 och i andra delar dagvattenbrunnar, sandfilter och dagvattenledningar med utlopp i Lilla Värtan. Den totala yta som kan komma att övergå från hamnverksamhet, Containerterminalen och del av Frihamnen, uppgår grovt räknat till 200 000 kvm, se skiss (bilaga 7).

Buller från hamnverksamhet

I bilagd PM redovisas antalet berörda boende över riktvärdet för helger 45 dB(A), effekten av låga spårnära skärmar samt andra skärmåtgärder som kunde övervägas (bilaga 8). Sammantaget framgår av kompletteringen att antalet berörda uppgår till 2 550 personer, att det inte är möjligt att dämpa buller genom spårnära skärmar under rådande förhållanden samt att andra skärmåtgärder skulle ge knappt märkbar effekt till en kostnad överstigande 20 MSEK. Bilagt inges även omnämnt examensarbete rörande spårnära skärmar (bilaga 9). Här återges justerat villkorsförslag avseende momentana ljud nattetid: ”Momentana ljud nattetid (kl. 22-06) får inte överstiga 60 dB(A) vid bostäder uppförda före den 19 april 2011 angivet som L95-nivå.”

Härav följer att 95 procent av händelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden, dock att perioden för Containerterminalen ska beräknas för den tid under natten verksamheten bedrivs vid terminalen.

Övriga kompletteringar

Bilagt inges även tydligare ritning över erosionsskydd (bilaga 10), bilagorna till redan meddelad dom i färg (bilaga 11) och ritning över spårdragning (se bilaga 7).

DOMSKÄL

Av det ovanstående framgår att den fortsatta bedömningen nu gäller prøvotidsredovisningen av frågorna om möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft, buller från hamnverksamheten och den hamnrelaterade tågtrafiken, utsläpp av dagvatten och erosionsskydd.

Möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft

Av miljödomstolens dom den 16 februari 2010 kan under rubriken ”prövotider och provisoriska föreskrifter” (punkten 1) utläsas bl.a. att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten under prøvotiden ska utreda förutsättningarna att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Vidare kan (punkten 3) utläsas att domstolen uppskjuter frågan om meddelande av villkor beträffande differentiering av hamnavgifterna och föreskriver att Hamnen ska utreda möjligheterna att öka differentieringen av hamnavgifterna i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft. Av Miljööverdomstolens dom den 19 april 2011 kan under rubriken ”prövotidsförordnanden och föreskrifter” utläsas att för den tillståndsgivna verksamheten ska för i miljödomstolens dom uppskjutna frågor gälla följande ändrade prøvotidsförordnanden samt uppskjuts ytterligare frågor med tillagda prøvotidsförordnanden. Därefter upptog Miljööverdomstolen under nyssnämnda rubrik fem punkter. I punkten 1 upprepas förordnandet i miljödomstolens dom (punkten 1) om utredande av förutsättningarna att genom avtal

med trafikerande rederier minska bulleremissioner. Samma konstaterande kan inte göras beträffande miljödomstolens förordnande om differentiering av hamnavgifterna. Det kan mot denna bakgrund möjligen uppfattas som något oklart om miljödomstolens båda sistnämnda förordnanden kvarstår oförändrade. Oavsett hur det må förhålla sig med den saken har båda förordnandena samma syfte att genom avtal eller erbjudande av rabatter eller andra ekonomiska förmåner få rederierna att minska bulleremissionerna från fartygen.

Som framgår ovan uppgav Hamnen i prøvotidsredovisningen, ingiven i december 2012, att den var engagerad i utvecklingen på området rörande avgifts-differentiering, att någon differentiering utöver vad som redan genomförts inte var möjlig och att det därför inte fanns behov av slutligt villkor i saken. Ett par remissinstanser delade Hamnens inställning till behovet av slutligt villkor. Andra remissinstanser var av motsatt uppfattning och menade att utredningen borde kompletteras med bl.a. beskrivning av modeller för differentierade hamnavgifter samt ett förtydligande av de utredningar och initiativ som Hamnen redogjort för. I sina yttranden över prøvotidsredovisningen rörande buller återkom några remissinstanser med krav på att Hamnen bättre borde redogöra för de diskussioner Hamnen fört med rederierna om differentierade hamnavgifter.

Av Hamnens skrift den 9 februari 2015 framgår att Hamnen sedan lång tid tillbaka använt sig av miljödifferenterade hamnavgifter för att påverka rederierna till förbättrad miljöprestanda avseende utsläpp till luft. I ägardirektiv för 2014-2016 fick Hamnen i uppdrag att under 2014 utreda förutsättningarna för differentierade hamnavgifter som syftar till att minska både buller och utsläpp till luft. Detta arbete utmynnade i promemorian ”Miljödifferenterade hamnavgifter”, daterad den 1 december 2014, vari anges bl.a.: Med utgångspunkt från vad som tidigare redovisats kommer Hamnen från 2015 att presentera en ny modell för miljödifferenterade hamnavgifter. Den nya modellen innebär att hamnavgifterna fortsättningsvis differentieras utifrån fartygens utsläpp av kväveoxider, medan rabatten för lägre utsläpp av svaveloxider tas bort. Att den rabatten tas bort beror på att strängare regler för svavelhalten i fartygsbränsle gör rabatten inaktuell. Vidare inför Hamnen

incitament för att även uppmuntra elanslutning av fartyg vid de kajer där Hamnen erbjuder sådan anslutning. Hamnen erbjuder en miljon kronor för varje fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj, förutsatt att elanslutning och trafikering sker under en treårsperiod.

Av utredningen framgår att Hamnen under senare tid haft träffar med ledningarna för Tallink Silja och St Peter Line, de två rederier som reguljärt trafikerar Värtahamnen respektive Frihamnen. Vid dessa träffar, vilka är av fortlöpande karaktär, diskuterades elanslutningsmöjligheter och miljörabatter. Rederierna ska ha ställt sig positiva till de förslag och erbjudanden som Hamnen har presenterat.

Utsläppen till luft rör i allt väsentligt svavel- och kväveoxider. Prövotidsredovisningen av hur dessa utsläpp miljömässigt ska hanteras är inte ifrågasatt och får godtas. När det gäller utsläppen till luft kan därför prövotidsförfarandet avslutas utan att några särskilda villkor behöver meddelas. Förslaget till elanslutning av fartygen är enligt Hamnen den enda möjlighet som för närvarande står till buds när gäller att dämpa bullret från fartygen genom överenskommelser med rederierna. Även om åtgärden att elansluta ett fartyg endast dämpar bullret från fartyget med någon enstaka decibel är det ett steg i rätt riktning som bör uppmuntras. Tillräckliga skäl föreligger inte att meddela något särskilt villkor ifråga om buller från fartygen. Även i den delen bör prövotidsförfarandet kunna avslutas. Det får dock ankomma på Hamnen att i den årliga miljörapporten till tillsynsmyndigheten redogöra för de kontakter man haft med rederierna om möjligheten att genom avtal eller erbjudande av rabatter eller andra ekonomiska förmåner få rederierna att minska bulleremissionerna från fartygen.

Buller från hamnverksamheten och den hamnrelaterade tågtrafiken

Utgångspunkten för domstolens prövning av slutliga villkor utgörs av prövotidsförordnanden, punkt 1 och punkt 2 i tillståndsdomen, och vad Miljööverdomstolen i övrigt angav i denna dom.

Prövotidsförordnande punkt 1 Buller från verksamhetsområdet

- Utredning om möjligheterna att minska bulleremissioner från verksamhetsområdet till en sådan nivå att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostad inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri samt, för lågfrekvent buller, riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSF 2005:6), samt
- en miljömedicinsk undersökning.

Vidare angav Miljööverdomstolen bl.a. att för att målsättningen att de ovan nämnda riktvärdena ska innehållas krävs att åtgärder vidtas avseende ekvivalenta bullernivåer nattetid och dagtid under helger. Miljööverdomstolen angav vidare att de åtgärder som nämns i villkor och provotidsförordnandet, kan behöva kompletteras genom uppförande av skärmar och fasadisolerande åtgärder och att Hamnen därför vid utredningen även skulle beakta sådana åtgärder.

Prövotidsförordnande punkt 2. Buller från hamnrelaterad tågtrafik

- Utredning om möjligheterna att minska bulleremissionerna från hamnrelaterad tågtrafik och vilka åtgärder som kan vidtas, t.ex. fasadisolerande åtgärder eller bullerbegränsande åtgärder på vagnkopplingar, vagnhjul och spår.

Vidare angav Miljööverdomstolen bl.a. att då tågtransporter sker nattetid och kan orsaka problem med störd nattsömn för boende, är det särskilt angeläget att begränsa bullerstörningarna från dessa. Därför bör utredningen omfatta möjligheterna att minska ljudnivåerna genom åtgärder vid källan.

Buller från hamnverksamheten*Vilka riktvärden för buller bör tillämpas?*

I provotidsförordnandet om buller från hamnverksamheten anges att syftet är att utreda möjligheterna att innehålla Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri och för lågfrekvent buller riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSF 2005:6).

Här kan nämnas att Naturvårdsverket har tagit fram en ny vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Naturvårdsverket Rapport 6538, april 2015) som stöd för tillsyns- och prövningsmyndigheter. Vägledningen är uppdaterad till aktuell lagstiftning. Vad gäller riktvärdena för buller är de oförändrade. Förändringar jämfört med tidigare vägledning är bl.a. att tidsperioden för natt ändrats från kl. 22-07 till kl. 22-06. Dessutom har utomhusnivåer vid arbetslokaler tagits bort.

Vidare har Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSF 2005:6) ersatts av Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) bullerriktvärdena har dock inte ändrats.

Domstolen gör bedömningen att Naturvårdsverkets nämnda rapport bör tillämpas som vägledning för immissionsvärden utomhus vid bostäder. För inomhusnivåerna bör Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) utgöra vägledning.

Var ska ljudnivåerna för utomhusbuller gälla?

Hamnen har föreslagit att villkor för ekvivalent ljudnivå utomhus i första hand ska gälla i vissa angivna kontrollpunkter inom hamnområdet. Bland remissinstanserna råder delade meningar på denna punkt. Domstolen har därför att ta ställning till om ljudnivåerna som ska anges i villkor ska gälla som emissionsvärden i kontrollpunkter inom hamnområdet eller som immissionsvärden vid bostäder.

Miljööverdomstolen har som nämnts ovan angivit vilka riktvärden som bör utgöra utgångspunkt för prövotidsutredningen. Vägledningen från Naturvårdsverket anger bl.a. riktvärden för ljudnivå utomhus vid bostäder och andra typer av områden. Gällande praxis följer också denna princip. Domstolen anser därför att detta även ska gälla för den nu aktuella hamnverksamheten.

Bullervillkor för ny bebyggelse

Hamnen har föreslagit att ansvaret för bostäder uppförda efter den 19 april 2011, för såväl utomhus- som inomhusmiljö, ensamt ska vila på byggherrar och

fastighetsägare för nytillkommande bebyggelse och att Hamnens verksamhet därmed inte kommer att kunna begränsas eller på annat sätt påverkas av sådan bebyggelse.

Domstolen finner anledning att kommentera gällande lagstiftning i frågan. Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken är det verksamhetsutövaren som är ansvarig för att utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Denna skyldighet kan inte upphävas genom villkor och den kan inte heller avtalas bort. Domstolen vill även erinra om att i tillståndsdomen anges följande. ”Vad gäller de planer Stockholms kommun har för det område som lämnas av Hamnen har kommunen förklarat att den avser att vidta åtgärder för att på bästa sätt tillgodose kraven på god miljö vid exploateringen”.

Vidare trädde vissa nya bestämmelser ikraft den 2 januari 2015 i syfte att förbättra samordningen av miljöbalken och plan- och bygglagen för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Enligt 4 kap. 33 a § plan- och bygglagen ska bullervärden vid behov anges i planbeskrivning till detaljplan eller bygglov. Om bullerberäkningen är korrekt utförd kan en tillsynsmyndighet inte påverka de fastställda bullervärdena (Prop. 2013/14:128). Enligt 26 kap. 9 a § miljöbalken anges att i fråga om omgivningsbuller vid en bostadsbyggnad får tillsynsmyndigheten inte besluta om förelägganden eller förbud om det i planbeskrivningen till detaljplanen eller i bygglovets enligt plan- och bygglagen (2010:900) har angetts att beräknade bullervärden och omgivningsbullret inte överskrider dessa värden. Dock får förelägganden eller förbud beslutas om det med hänsyn till de boendes hälsa finns synnerliga skäl för det.

Domstolen kan sammanfattningsvis konstatera att Hamnen såsom verksamhetsutövare är ansvarig för att vidta de åtgärder som behövs, vid såväl befintliga som nytillkommande bostäder, för att verksamheten inte ska medföra olägenhet genom påverkan på människors hälsa eller välbefinnande. Det åligger

samtidigt kommunen att genom tillämpning av plan- och bygglagen i sin planering av nya bostäder ta hänsyn till bullersituationen i det aktuella området. När det gäller villkorsskrivning vid tillståndsprovning av miljöfarlig verksamhet har inga förändringar gjorts avseende gällande bestämmelser.

Villkor om utomhusbuller i relation till villkor om inomhusbuller

Hamnen har i andra hand föreslagit att vid överskridande av den av Hamnen föreslagna ekvivalenta ljudnivån utomhus ska åtgärder vidtas för att minska ljudnivåerna inomhus, dvs. villkor om inomhusvärden tar över om villkor om utomhusnivåerna överskrids.

Domstolen finner att denna konstruktion inte kan anses överensstämja med praxis. Syftet med den utformning av gällande riktvärden för inomhus- och utomhusbuller som finns är att både inomhus- och utomhusmiljön ska skyddas. Detta ska dock inte förväxlas med att en skälighetsbedömning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken i det enskilda fallet kan innebära i att det endast är rimligt att vidta åtgärder för att innehålla riktvärdena för inomhusbuller. Domstolen finner därmed att den konstruktion som Hamnen föreslagit i andra hand (villkor 2) inte kan medges.

Begränsningsvärden för buller

Ekvivalent ljudnivå

Bullerutredningen visar att ekvivalent ljudnivå utomhus för framtida verksamhet beräknas överskrida Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri med 1-4 dBA vid närmaste bostäder. Flest antal boende som utsätts för nivåer över riktvärdena vid framtida verksamhet beräknas förekomma vid trafik med kryssningsfartyg. Dagtid beräknas 160 boende, kvällstid 1 620 boende och nattetid 3 025 boende exponeras över riktvärdena. Helger beräknas 2 550 boende exponeras för ljudnivåer över riktvärdet 45 dBA för ekvivalent ljudnivå utomhus.

Det anges vidare att de bullerkällor som Hamnen styr direkt över, såsom truckar och containerverksamhet, uppfyller Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. Andra åtgärder är att kryssningsfartyg med en ljudeffekt över 105 dBA inte

får ligga vid Frihamnspiren under kväll och natt och att fartyg inte får trafikera hamnens vattenområde nattetid.

Hamnen uppger vidare att bullersituationen är komplex men att den främsta bullerkällan som bidrar till överskridanden är ljud från fartygens skorstenar och ventilation.

Domstolen konstatera att det finns ytterligare tekniska åtgärder som skulle kunna reducera ljudnivåerna från fartygen till kostnader som inte är helt orimliga. Hamnen för en kontinuerlig dialog med rederierna om bullerfrågan. Vad gäller frågan om möjligheten att minska buller från fartygen genom differentierade hamnavgifter och genom avtal hänvisas till domstolens bedömning ovan. Mot denna bakgrund finner domstolen att villkor bör föreskrivas om åtgärder för att innehålla riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus nattetid, enligt domslut.

Maximal ljudnivå nattetid

Maximal ljudnivå utomhus från hamnverksamheten har redovisats i bullerutredningen. Riktvärdet 55 dBA maximal ljudnivå (L_{Fmax}) nattetid riskerar att överskridas med ca 3 dB orsakat av containerhantering. Vidare beräknas 75 boende beröras av ljudnivåer över riktvärdet. Hamnen har dock slutligen angivit att Containerterminalen inte får köra kranen under nattperioden alternativt kan kranen dämpas. Containerhanteringen kommer även att upphöra vid framtida verksamhet. Normalt förekommer inte slagljud och ljud från truckar nattetid. Skulle det förekomma i enstaka fall kan överskridande med någon dB ske. Passerande fartyg som rör sig inom vattenområdet nattetid kan medför överskridande med 2 dBA och beröra 180 boende. Fartyg förekommer dock främst inom vattenområdet under dag- och kvällsperioden. Då det första fartyget anlöper Värtapiren kl. 06.10 kan fartyg förekomma i vattenområdet en kort stund före kl. 06.00.

Domstolen gör bedömningen att riktvärdet 55 dBA för maximal ljudnivå (L_{Fmax}) utomhus nattetid (kl. 22-06) bör kunna innehållas. Det är dock motiverat med en s.k. ventil för att få en viss marginal till begränsningsvärdet.

Ljudnivåer inomhus

I bullerutredningen anges att Socialstyrelsens (numera Folkhälsomyndighetens) riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå inomhus beräknas innehållas för hamnverksamheten. Detsamma gäller lågfrekvent buller inomhus med undantag för enstaka dygn per år på grund av kryssningsfartyg som alstrar relativt höga nivåer.

Domstolen föreskriver villkor enligt domslut som innebär att ljudnivåerna för lågfrekvent buller enligt Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) ska innehållas. För att få en viss marginal till begränsningsvärdet föreskrivs en s.k. ventil.

Buller från hamnrelaterad tågtrafik*Maximal ljudnivå utomhus och inomhus*

I bullerutredningen anges att i dagsläget överskrids riktvärdet för momentan ljudnivå vid mest utsatta bostad med 19 dBA och berör ca 3 000 boende. Risken för att riktvärdet överskrids inomhus är mycket liten men kan inte uteslutas helt. Tågtrafiken är i dagsläget mycket sparsam, ca 2 tåg per dygn. Tågrörelser förekommer normalt mellan kl. 06.30 -09.00. Rangering kan förekomma under nattperioden.

Den framtida spårdragningen, då även rangering upphör, kommer möjliggöra att köra tågagnar till ett kajläge på Värtapiren. Detta kommer att medföra ett överskridande av riktvärdet för maximal ljudnivån med 7 dBA och beröra ca 1 630 boende (utan överdäckning av spår). Riktvärdet inomhus kommer att klaras utan åtgärder med normal fasadisolering på berörda fastigheter. Vad gäller åtgärder har Hamnen angivit att bullerdämpande åtgärder på vagnar, kopplingar och hjul inte kan vidtas eftersom dessa inte ägs av hamnen. Hamnen har vidare redovisat uppgifter om effekten av låga spårnära skärmar mot buller från godståg och angivit att preliminära data visar en dämpning om 6 dBA vid markplan för att sedan avta med höjden. Hamnen anger vidare att det är omöjligt att dämpa buller från drygt 70 dBA till under 55 dBA maximal ljudnivå (L_{Fmax}) vid de övre våningarna på

flerbostadshus som är över 10 våningar. Även andra skärmåtgärder har redovisats. Sträckan som behöver skärmas är 1 500 m lång och för en 4-5 m hög skärm beräknas kostnaden uppgå till 20 miljoner kronor. Skärmeffekten blir på de högre våningarna under 1 dB. Inte heller en krökt skärm ger bättre skärmeffekt. Hamnen anger vidare att då området exponeras för betydligt högre ljudnivåer från den allmänna vägtrafiken bedöms det inte vara rimligt att genomföra åtgärder på det spår som bibehålls för framtida trafik. Därmed fortsätter Hamnen med att utföra regelbundet underhåll på spår och växlar för att inte ljudnivån ska öka.

Domstolen kan konstatera att dagens tågtrafik och rangering inom hamnområdet medför kraftiga överskridanden av riktvärdet för maximal ljudnivå (L_{Fmax}) utomhus nattetid. För närvarande används dock järnvägsspåren mycket sparsamt och tågrörelser förekommer normalt mellan kl. 06.30-9.00, dvs. inte nattetid. Däremot kan rangering förekomma under nattperioden. De skärmåtgärder som har redovisats bedöms inte ge tillräcklig dämpning. Bullerskyddsåtgärder på fastigheter bör dock vidtas för att innehålla riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus nattetid.

Framtida verksamhet med spår ut på Värtapiren beräknas medföra lägre maximal ljudnivå än idag och beröra färre boende. Överskridanden av riktvärdena utomhus beräknas dock fortsatt ske. Riktvärdena för inomhusbuller beräknas dock innehållas nattetid. Även här bedöms skärmåtgärder ge begränsad effekt. Hamnen har dock angivit att det eventuellt finns möjlighet att överdäcka framtida spår vilket skulle ge lägre ljudnivåer.

Domstolen föreskriver sammanfattningsvis villkor som innebär att åtgärder ska vidtas för att nattetid innehålla Folkhälsomyndighetens riktvärde för maximal ljudnivå inomhus.

Utsläpp av dagvatten

Enligt villkorspunkten 8 i Miljööverdomstolens dom den 19 april 2011 ska Hamnen installera reningssystem för dagvatten inom både hamnytorna som tillskapas genom den tillståndsgivna verksamheten och övriga hamnytor.

Av nyssnämnda dom kan under rubriken ”prövotidsförordnanden och föreskrifter” (punkten 3) utläsas bl.a. att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten ska utföra undersökningar rörande utsläppen av dagvatten. Resultatet av undersökningarna samt förslag till ytterligare skyddsåtgärder och slutliga villkor ska ges in till miljödomstolen. Förslaget till slutliga villkor ska föreskriva krav på viss teknik eller skyddsåtgärd och/eller begränsningsvärden för utsläpp till recipienten och hur dessa ska verifieras.

I provotidsredovisningen som inkom till mark- och miljödomstolen den 10 juni 2014 anför Hamnen bl.a.: Både beträffande Värtapiren och Frihamnspiren har Hamnen valt ett sätt att rena dagvatten som bygger på att dagvattnet förhindras att rinna orenat ut i recipienten genom att marklutningen görs sådan att den lutar mot brunnar i dagvattensystemet. Från dessa brunnar ska vattnet ledas till reningsanläggningar av i princip samma typ för de båda pirarna. Övriga ytor, som kan komma att förändras genom pågående och framtida planläggning, är av mindre betydelse för påverkan på recipienten genom dagvattenutsläpp. Hamnen avvaktar planläggningen och har därför inte kunnat slutföra sina överväganden i den delen.

Från remissmyndigheterna framfördes kritik mot att Hamnen, i stället för undersökningar av utsläppen av dagvatten, utgått från teoretiska uppskattningar av totalhalter (den s.k. Storm Tac-metoden). Kritik framfördes även mot redovisningen av den valda tekniken beträffande reningsanläggningar och andra eventuella skyddsåtgärder.

Kritiken mot uteblivna undersökningar av dagvattnet är förståelig. Hamnens agerande måste dock ses mot bakgrund av att den befintliga dagvattenhanteringen varit under avveckling och att ett nytt dagvattensystem nu är anlagt i Frihamnen och kommer att vara anlagt i Värtahamnen till år 2017. I sammanhanget måste också beaktas vad Hamnen framhållit om svårigheter att, ur den stora kulvert som leder dagvatten från både staden och hamnområdet till Lilla Värtan, särskilja dagvattnet från hamnområdet. För att ändå få en övergripande information om de föroreningar

som kan härledas till dagvattnet från hamnområdet har Hamnen under åren 2011-2014 låtit ta månadsvisa prover av yt- och bottenvatten i ett område i Lilla Värtan utanför Värtahamnen och Frihamnen. Provtagningarna, som främst omfattade metaller, visade så låga halter att lokala källor i form av t.ex. dagvatten i anslutning till Värtahamnen och Frihamnen inte kunde påvisas. Hamnen har även hänvisat till den provtagning och analys av snö som Hamnen lät göra vintern 2009-2010 inför en ansökan om dispens för dumpning i Lilla Värtan av snö från egna ytor; bl.a. från hamnområdena i Värtahamnen och Frihamnen. Snön innehöll generellt sett mycket låga halter metaller i lös form samt låga halter organiska ämnen (beträffande nu berört utredningsmaterial som ingivits efter åtagande vid huvudförhandlingen, se ab 337-338 och 340).

Med hänsyn till omständigheterna får Hamnen trots allt anses ha uppfyllt det krav på undersökningar rörande utsläppen av dagvatten som Miljööverdomstolen föreskriver i prøvotidsföreskriften punkten 3.

Vid huvudförhandlingen redogjorde Hamnen för den utrustning beträffande rening av dagvatten som kommer att finnas installerad på Värtahamnen och Frihamnen. Det rör sig om en tvåstegs avskiljning enligt ”SS-EN 858” med tvåstegs slamavskiljning samt tvåstegs oljeavskiljare med haveriskydd. I fråga om resthalten opolära kolväten (mineralolja) i utgående vatten är kravet 5 mg/l. Ett tvåårsregn klarar systemet av att ta emot och att rena. Även ett tioårsregn klarar systemet av att ta emot men inte att rena. Vid regnmängder som är större än ett tvåårsregn hinner dock systemet att först ta emot och rena det mest förorenade ytvattnet (first flush-metoden).

Som framgår ovan under rubriken ”Utredningsmaterial ingivet efter huvudförhandlingen” har Hamnen lagt fram det justerade villkorsförslag som där anges beträffande utrustning för rening av dagvatten. Enligt Hamnen ska texten i detta villkorsförslag ses som ett tillägg som ska följa direkt efter den andra meningen i Miljööverdomstolens villkorspunkt 8. Det justerade villkorsförslaget är inte ifrågasatt av remissmyndigheterna. Med hänsyn till vad som blivit klarlagt om

reningsutrustningen och med beaktande av de åtaganden Hamnen nu gjort beträffande denna utrustning bör förutsättningar föreligga för att kunna meddela ett särskilt villkor enligt Hamnens förslag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms stad, som är tillsynsmyndighet för Hamnens dagvattensystem har yrkat att Hamnen i samråd med tillsynsmyndigheten ska ta fram provtagnings- och skötselprogram för de av Hamnen föreslagna dagvattenanläggningarna, att programmen ska inges till tillsynsmyndigheten senast sex veckor innan reningsanläggningarna tas i drift, och att även resultatet av efterföljande provtagningar och eventuellt behov av ytterligare skyddsåtgärder ska redovisas och utvärderas i samråd med tillsynsmyndigheten. Hamnen har inte framfört några invändningar mot yrkandet.

De hamnytor där dagvattensystemet kommer att vara installerat är i allt väsentligt de delar av Värtahamnen och Frihamnen som tillskapats genom den av Miljööverdomstolen tillåtna verksamheten. För övriga ytor, en del av Frihamnen och Containerhamnen, som kan komma att övergå till annan användning finns oljeavskiljare, dagvattenbrunnar, sandfilter och dagvattenledningar med utlopp i Lilla Värtan. Enligt vad Hamnen uppgivit är de ytorna av mindre betydelse för påverkan på recipienten genom dagvattenutsläpp.

Det ovan upptagna ger till slutresultat att ett särskilt villkor meddelas ifråga om reningssystem i enlighet med Hamnens förslag. Villkoret utgör ett tillägg till Miljööverdomstolens villkorspunkt 8. Här hänvisas till villkorspunkten 5 i domslutet. Vidare bör Miljö- och hälsoskyddsnämndens, Stockholms stad, yrkande beträffande dagvattenanläggningarna, bortsett från yrkandets sista punkt, bifallas och utformas som ett särskilt villkor. Här hänvisas till villkorspunkten 6 i domslutet. Det får förutsättas att de provtagnings- och skötselprogram som innefattas i denna villkorspunkt kommer att ingå i kontrollprogrammet. Yrkandets sista punkt finns skäl att omforma till ett bemyndigande för tillsynsmyndigheten att beträffande dagvattnet vid behov föreskriva om ytterligare skyddsåtgärder respektive villkor

rörande utsläpp av sådant vatten. Här hänvisas till vad som upptagits under rubriken ”bemyndigande” i domslutet.

Erosionsskydd

Av Miljööverdomstolens dom den 19 april 2011 framgår av punkten 5 under rubriken ”prövotidsförordnanden och föreskrifter” att hamnen under en provotid ska utreda möjligheterna att i samband med tillståndsgivna anläggningsarbeten anlägga erosionsskydd för att minska behovet av underhållsmuddring.

I provotidsredovisningen och vid huvudförhandlingen har Hamnen anfört bl.a: Erosionsskyddet är färdigställt i Frihamnen. Där är botten tämligen slät och skyddet utgörs av betongplattor. Erosionsskyddet i Värtahamnen är, så när som på Värtabassängen, färdigställt. Botten är i den hamnen kuperad och skyddet utgörs av sprängsten. Arbetena med erosionsskydd kommer att vara helt klara under år 2017. Värtabassängen ska få samma erosionsskydd som övriga delar av Värtahamnen (erosionsskyddens placering och utformning framgår av bilaga 3-5 till provotidsredovisningen och av ab. 346). Även med väl fungerande erosionsskydd behövs underhållsmuddring i viss begränsad omfattning. Orsaken är partiklar som kommer in med vatten från Mälaren samt föroreningar från snödumpning. I fråga om underhållsmuddring har Hamnen en löpande kontakt med tillsynsmyndigheten. Frågor kring underhållsmuddring tas även upp i kontrollprogrammet. Med vidtagna och planerade åtgärder anser hamnen att frågan om erosionsskydd för att minska behovet av underhållsmuddring är hanterad på bästa sätt. De åtaganden som Hamnen gör i denna del bör omfattas av det allmänna villkoret. Något särskilt villkor är inte motiverat.

Remissinstanserna har inte framfört någon mot Hamnen avvikande mening i villkorsfrågan. Mark- och miljödomstolen har ingen annan uppfattning. Med dessa konstateranden och med beaktande av övrigt utredningsmaterial bör provotidsförfarandet när det gäller erosionsskydd kunna avslutas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 8 juni 2015.

Carl-Axel Tidblom

Gisela Köthnig

I domstolen avgörande har deltagit f.d. rådmannen Carl-Axel Tidblom, ordförande, och tekniska rådet Gisela Köthnig samt de särskilda ledamöterna Åsa Ahlgren och Christer Lännergren.