

Handläggare
Camilla Husebye Becker
Telefon: 08-508 28 883**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2018-05-15, p. 20

Yttrande till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, angående slutliga villkor för hamnverksamhet inom Skeppsbron-Stadsgården, mål M 600-18

Förvaltningens förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att miljöprövningsdelegationens beslut ska fastställas, med undantag för villkor 15.
2. Nämnden tillstyrker Hamnens yrkande om ändring av villkor 15.
3. Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande till mark- och miljödomstolen.
4. Nämnden uppdrar åt förvaltningschefen att företräda nämnden i ärendet.
5. Beslutet justeras omedelbart.

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län, miljöprövningsdelegationen, har i beslut den 19 december 2017 föreskrivit slutliga villkor för bland annat elanslutning, buller och dagvattenhantering. Stockholms hamn AB (Hamnen) har överklagat beslutet och yrkat att villkoren 11, 14 och 15 ska ändras.

I fråga om *villkor 11* rörande elanslutning har Hamnen yrkat att det ska framgå att Hamnen ska vara skyldig att erbjuda elanslutning till

fartyg i reguljär trafik *som efterfrågar sådan* och som ligger minst två timmar vid kaj.

Förvaltningen avstyrker ändring enligt Hamnens yrkande och anser att miljöprövningsdelegationens villkor är skäligt och ska fastställas. Mot bakgrund av trafikens omfattning och det centrala läget i staden med närhet till bostäder m.m., är det av största intresse att så långt möjligt begränsa påverkan från de fartyg som ligger vid kaj. Detta gäller i synnerhet de fartyg som återkommer regelbundet och har lång liggetid. Det finns dessutom ett egenvärde i att Hamnen själv erbjuder elanslutning, för att på så sätt skapa incitament till omställning. Förvaltningen kan dock godta att det föreskrivs att Hamnen medges tre år för att utveckla de resterande anslutningar som behövs för att möta villkoret.

När det gäller *villkor 14* om omgivningsbuller har Hamnen yrkat att "hamnområde" ska ändras till "hamnverksamhet", att fartyg respektive skolor, förskolor och vårdlokaler inte ska omfattas av villkoret, samt att ekvivalentnivån ska beräknas under hela den verksamhetsperiod som nivån avser. Om tillägg görs för skolor m.m. måste klargöras att villkoret endast avser tid under vilken verksamhet enligt det särskilda ändamålet pågår samt att utomhusnivåer endast gäller för sådana platser där det förekommer pedagogisk verksamhet. Om fartyg undantas från villkoret kan Hamnen godta ett tillägg om att handlingsprogram ska upprättas för att hantera buller från fartyg.

Förvaltningen avstyrker ändringen. Det är angeläget att hela hamnområdet, även vatten, omfattas och att även fartyg omfattas av villkoret. Hamnen har sådan rådighet som krävs för att klara villkoret även i fråga om fartyg. Hamnen har uppfyllt provotidsföreskriften och det saknas skäl att anta att verksamheten kommer att ändras på sådant sätt att det finns skäl att frånga detta. Skolor, förskolor och vårdlokaler berörs av verksamheten och det saknas i övrigt skäl att frånga Naturvårdsverkets vägledning och praxis i detta avseende. De förtydliganden om villkorets tillämpning för sådana lokaler som framgår av motiven till miljöprövningsdelegationens beslut är tillräckliga. Förvaltningen tillstyrker dock att det föreskrivs ett villkor om handlingsprogram för fartyg som är relevant även om Hamnens yrkande avslås.

Hamnen har i fråga om *villkor 15* ang dagvattenplan yrkat att det ska ändras på så sätt att tidpunkten för uppfyllelse ska bestämmas till tre månader från det att beslutet i alla delar vunnit laga kraft.

Förvaltningen tillstyrker ändringen. Det är i detta fall lämpligt att tidsfristen utgår från tidpunkten för laga kraft.

Bakgrund

Deldom och provisoriska villkor

Länsstyrelsen i Stockholms län, miljöprövningsdelegationen, meddelade i beslut den 8 februari 2013 Stockholms Hamn AB (nedan Hamnen) tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till hamnverksamhet inom Skeppsbron-Stadsgården i Stockholms och Nacka kommuner (dnr 5511-12001-2012 (5511-2008-1235)). I beslutet sköt miljöprövningsdelegationen under en provotid upp avgörandet av slutliga villkor för omgivningsbuller, elanslutning av kryssningsfartyg samt hantering och utsläpp av dagvatten samt föreskrev provotidsförordnandena U1 (utredning av buller och elanslutning) och U2 (hantering och utsläpp av dagvatten) samt provisoriska villkoret P1, som reglerade buller från verksamheten.

Efter överklagande från Hamnen ändrade Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, i dom den 1 april 2014 i mål M 1950-13 provotidsförordnandet U1 på så vis att ”kryssningsfartyg” ersattes med ”fartyg” samt att utredningen även skulle omfatta vilken effekt elanslutning av fartygen och alternativa drivmedel har på utsläppen till luft och på bullernivåer. Mark- och miljödomstolen föreskrev även det provisoriska villkoret P2.

Utredningsvillkoren och de provisoriska villkoren anger följande:

U1. Under en provotid av två år från det att detta beslut vunnit laga kraft ska bolaget utreda bullerbegränsade åtgärder med målet att nå ner till de nivåer som enligt Naturvårdsverket bör gälla för nyetablerad industri. Utredningen ska särskilt omfatta tekniska möjligheter samt internationella bestämmelser för att få till stånd elanslutning av anlöpande fartyg. Bolaget ska inom provotiden till Miljöprövningsdelegationen redovisa resultatet av utredningen med åtagande om bullerbegränsande åtgärder, kostnader, tidplan för elanslutning av fartyg samt förslag till slutliga begränsningsvärden för buller med angivande av hur dessa ska kontrolleras. Av utredningen ska även framgå vilken effekt elanslutning av fartygen och alternativa drivmedel har på utsläppen till luft och på bullernivåer.

U2. Under en provotid av två år från att detta beslut vunnit laga kraft ska bolaget utreda flöden och föroreningsinnehåll i det

dagvatten som uppkommer inom Stadsgården samt tekniska möjligheter att behandla dagvattnet. Bolaget ska inom provotiden till Miljöprövningsdelegationen redovisa resultatet av utredningen med åtagande om reningsåtgärder, kostnader samt förslag till slutliga begränsningsvärden för utsläpp av dagvatten.

P1. Under provotiden, och till annat bestäms, får buller från hamnens mark- och vattenområde inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än följande riktvärden¹: 55 dbA dagtid kl. 07.00-18.00, 45 dbA nattetid kl. 22.00-07.00 och 50 dbA övrig tid. Momentana ljud nattetid (kl. 22.00-07.00) får inte överskrida 60 dbA angivet som L95-nivå². De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för hela de perioder som anges ovan.

¹⁾Med riktvärde menas ett värde som, om det överskrids, medför skyldighet för verksamhetsutövaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

²⁾95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom angivet värde. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden.

P2. Under provotiden och till annat bestäms, ska hamnen erbjuda elanslutning för fartyg i den mån det är tekniskt möjligt.

Hamnens provotidsutredning

Hamnen inkom i maj 2016 med föreskrivna provotidsutredningar. Av utredningarna framgick sammanfattningsvis att verksamheten vid Skeppsbron-Stadsgården medför buller som klarar provotidsvillkoren, men överskrider Naturvårdsverkets vägledning under samtliga tidsperioder. Det finns inte förutsättningar att vidta ytterligare åtgärder för att begränsa bulleråtgärderna. Det finns elanslutning vid några kajer som används av skropx-fartyg när de ligger vid kaj. Elanslutning av kryssningslägena skulle möjliggöra för fler och större kryssningsfartyg att ligga kvar över natten och minskar risken för lågfrekvent buller. Om samtliga kryssningsfartyg som ligger vid kaj mer än 100 timmar per år skulle vara anslutna till land-el skulle investeringen vara samhällsekonomiskt lönsam med hänsyn till luftemissionerna. Kalkylen omfattar dock inte kostnader för kapacitetsförstärkning utanför hamnen och hamnen har inte heller möjlighet att tvinga fartyg att ansluta till el. Istället arbetar hamnen med ekonomiska incitament för att förmå fartyg att ställa om till elanvändning.

Mot denna bakgrund yrkade Hamnen att miljöprövningsdelegationen skulle fastställa ett slutligt villkor endast i fråga om buller enligt följande.

Buller från hamnområdet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än följande

55 dBA dagtid kl. 06.00-18.00

45 dBA nattetid kl. 22.00-06.00

50 dBA övrig tid

De angivna värdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar.

Ekvivalentvärdena ska anges 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.

Momentana ljud nattetid (kl. 22.00-06.00) får inte överskrida 60dBA angivet som L95-nivå¹.

¹⁾ L95 - 95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom värdet. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden.

Nämndens yttrande till miljöprövningsdelegationen

Nämnden yttrade sig till miljöprövningsdelegationen över redovisningen (yttrande daterat 2016-08-18) och anförde i fråga om förslaget till bullervillkor att de föreslagna nivåerna kan godtas. Nämnden konstaterar att det finns en rad åtgärder som skulle kunna vidtas i fartygen, men att Hamnen enligt utredningen saknar rådighet och att Hamnen inte kan kräva att rederierna vidtar sådana åtgärder.

När det gäller landel vidhöll nämnden att det finns miljömässiga skäl för att landel ska erbjudas. Detta gäller framförallt för att motverka störning från bullrande kryssningsfartyg, vars hjälpaggregat, som tillgodoser fartygets elförsörjning när det ligger vid kaj, ger upphov till lågfrekvent buller. Om elanslutning används försvinner således det lågfrekventa bullret och störningen för boende på Södermalm och i Gamla Stan minskas. Härtill kommer miljönyttan ur luftemissionssynpunkt.

Miljöprövningsdelegationens beslut om slutliga villkor

Miljöprövningsdelegationen har den 19 december 2017 i beslut avslutat provotiden och föreskrivit slutliga villkor i fråga om omgivningsbuller, elanslutning av fartyg, dagvattenhantering samt kontrollprogram enligt följande:

11. Bolaget ska erbjuda möjlighet till elanslutning av fartyg i reguljär trafik (regelbunden trafik enligt tidtabell), som ligger minst två timmar vid kaj.

12. Bolaget ska verka för att rederier som trafikerar hamnen med kryssningsfartyg möjliggör elanslutning av fartyg som ligger minst två timmar vid kaj.

13. Bolaget ska verka för att rederier som trafikerar hamnen så långt möjligt använder alternativa drivmedel.

14. Buller från hamnens verksamhetsområde får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder, skolor förskolor och vårdlokaler än följande begränsningsvärden:

55 dBA dagtid kl. 06.00-18.00

50 dBA kvällstid kl. 18.00-22.00

45 dBA nattetid kl. 22.00-06.00

Momentana ljud nattetid (kl. 22.00-06.00) får inte överskrida 60dBA angivet som L95-nivå¹.

Kontroll genom närfältsmätningar och beräkningar ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst vart tredje år eller när tillsynsmyndigheten begär det.

²⁾ 95 procent av bullerhändelserna ska hålla sig inom angivet värde. L95-värdet ska beräknas för hela nattperioden (22.00-06.00).

15. Bolaget ska senast den 30 juni 2018 till tillsynsmyndigheten lämna in en plan för upprustning av befintligt dagvattensystem samt installation av erforderliga slam- och oljeavskiljare med avstängningsventil, *se delegation*.

16. Ett reviderat kontrollprogram för verksamheten ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att detta beslut vunnit laga kraft.

Miljöprövningsdelegationen har vidare delegerat till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare villkor i

fråga om åtgärder i dagvattensystemet samt utsläpp av dagvatten (villkor 15).

Ärendet

Hamnen har överklagat miljöprövningsdelegationens beslut till mark- och miljödomstolen och yrkat ändring av villkoren 11, 14 och 15.

Nämnden, som inte har överklagat miljöprövningsdelegationens beslut, har beretts tillfälle av mark- och miljödomstolen att senast den 21 maj 2018 yttra sig över aktbilagorna 2, 6 och 7.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Villkor 11 ang elanslutning

Hamnen har yrkat att villkoret ska ändras på så vis att det framgår att möjlighet till elanslutning ska erbjudas fartyg i reguljär trafik *som efterfrågar sådan och* ligger minst två timmar vid kaj (yrkad ändring anges här med kursiv stil). Hamnen finner det inte skäligt att kräva att elanslutning som inte efterfrågas erbjuds.

Förvaltningen avstyrker ändring i enlighet med yrkandet.

Miljöprövningsdelegationens bedömning är enligt förvaltningens mening korrekt och villkoret är skäligt.

Skeppsbron-Stadsgården är ett av de mest trafikerade områdena inom Stockholms hamn. Som framgår av provotidsredovisningen ligger vid Stadsgården dagligen ett fartyg i reguljärt trafik inne och härutöver togs år 2013 emot 140 anlop av kryssningsfartyg per år, vid Skeppsbron 136. Mot bakgrund av trafikens omfattning i området och det centrala läget i staden med närhet till bostäder m.m., är det av största intresse att så långt möjligt begränsa påverkan från de fartyg som ligger vid kaj. I dagsläget finns andra bullerkällor, framförallt trafiken på Stadsgårdsleden, som konkurrerar med Hamnen i fråga om ekvivalent buller. I samband med ombyggnationen av Slussen kommer delar av leden att däckas över. Bullret från trafiken kommer således att minska i vart fall i området närmast Slussen. Bullret från fartygen kommer då sannolikt att öka i dominans i det området. Som nämnden har framhållit i yttrandet över provotidsredovisningen till miljöprövningsdelegationen (daterat 2016-08-18) är den största risken för bullerstörning det lågfrekventa buller som orsakas av hjälppaggagaten för fartygens elförsörjning, som måste vara i drift när fartyg ligger vid kaj. Elanslutning medför att ekvivalenta bullret

minskar med 1-2 dBA, men den stora vinsten är att det lågfrekventa bullret upphör helt. Det är därför angeläget att alla fartyg som ligger längre tid vid kaj i så stor utsträckning som möjligt är anslutna till land-el. Detta är av särskild betydelse när det är fråga om reguljär trafik som regelbundet frekventerar hamnen och har långa liggetider.

Den praktiska skillnaden mellan det beslutade villkoret och Hamnens yrkade begränsning framstår som förhållandevis liten; uppstår efterfrågan är Hamnen enligt villkoret under alla omständigheter skyldig att tillhandahålla elanslutning. Det finns dock ett viktigt signalvärde i att Hamnen genom att aktivt erbjuda elanslutning till fartyg i reguljärtrafik skapar incitament till omställning. I detta sammanhang kan också nämnas att Stockholms stad har som målsättning att vara fossilbränslefri till år 2040.

Hamnen ger uttryck för att det inte finns tillräcklig kapacitet att erbjuda alla fartyg i reguljär trafik elanslutning. Som framgår av miljöprövningsdelegationens beslut rör det sig i dagsläget om något enstaka fall där elanslutning inte erbjudits. Förvaltningen menar att det bör vara möjligt att med rimliga medel åtgärda detta återstående behov. Miljöprövningsdelegationens villkor tar i övrigt sikte på eventuell tillkommande reguljärtrafik. Såvitt förvaltningen känner till finns i dagsläget inte sådana planer. Samtidigt pågår omfattande projekt för att säkerställa elförsörjningen i regionen. Det bör därför i framtiden finnas ännu bättre förutsättningar att etablera den elanslutning som föreskrivs i villkoret. Förvaltningen kan dock godta att anslutningen kan utvecklas under en period så att Hamnen ska kunna erbjuda elanslutning till samtliga reguljärtrafikerande fartyg enligt villkor 11 inom tre år från det att domen har vunnit laga kraft.

Villkor 14 ang buller

Hamnen har i aktbilaga 6 angett att villkoret godtas under förutsättning att ordet "hamnområde" ersätts med ordet "hamnverksamhet" samt att "skolor, förskolor och vårdlokaler" inte omnämns särskilt i detta och att det tydliggörs att fartygs påverkan därmed inte omfattas av villkoret. Yrkandet innebär i praktiken att endast buller från hamnverksamhet på land omfattas av villkoret, men däremot inte buller från fartyg på väg till eller från kaj eller som ligger vid kaj. Hamnen utgår vidare från att ekvivalentnivån ska beräknas under hela den verksamhetsperiod som nivån avser. Skulle tillägg göras för skolor m.m. måste enligt Hamnen klargöras att villkoret endast avser tid under vilken verksamhet enligt det

särskilda ändamålet pågår samt att inomhusnivåer endast gäller för sådana platser där det förekommer pedagogisk verksamhet. Om fartyg undantas från villkoret kan Hamnen godta att det föreskrivs villkor om handlingsprogram för fartyg.

Förvaltningen avstyrker ändring i enlighet med Hamnens yrkande och anser att miljöprövningsdelegationens beslut ska fastställas. Förvaltningen tillstyrker dock att det föreskrivs ett villkor om handlingsprogram för fartyg som är relevant även om Hamnens yrkande avslås.

Miljöprövningsdelegationens meddelade villkor för buller är i allt väsentligt detsamma som Hamnen själva yrkade i delegationen. Det nu aktuella överklagande innebär därför i praktiken att Hamnen överklagar sitt eget yrkande.

Vattenområde ska omfattas av villkoret

Hamnen anför i aktbilaga 2 (s. 2) att villkoret ska begränsas till verksamhet på markområdet och i aktbilaga 6 (s. 1) att fartyg inte ska omfattas. Till stöd för detta åberopar Hamnen Mark- och miljööverdomstolens (MÖD) avgörande den 20 oktober 2016 i mål M 666-16 (Verködomen). Hamnen gör sammanfattningsvis gällande att MÖD genom domen slagit fast att det i en allmän hamn inte kan föreskrivas villkor som omfattar de externa fartyg som kan angöra hamnen, samt att det saknas rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär i en allmän hamn med externa fartyg.

Förvaltningen vill framhålla att Verködomen utgjorde ett in casu-avgörande (avgörande med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet) och därför inte kan tillmätas prejudicerande betydelse i detta fall. I Verködomen var fråga om tillstånd till en mindre del av den allmänna hamnen (Karlskrona hamn). Verksamheten inom Verköhamnen bedrevs av tre olika verksamhetsutövare. För att reducera buller skulle i det fallet krävas att det vidtogs åtgärder *på de externa fartygen och deras utrustning*. MÖD fann mot den bakgrunden att verksamhetsutövarna *i detta fall* inte har rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär (domen s. 13). Huvudregeln torde således alltså vara att Hamnen ansvarar för alla delar av hamnverksamheten, inklusive buller från fartyg, jfr MÖD 2007:55 (Kapellskärs hamn).

I fråga om Stockholms hamn är det en och samma verksamhetsutövare inom hela hamnområdet. Till skillnad från i Verködomen har Hamnen rådighet över förutsättningarna att klara kravet i

villkoret genom att Hamnen kan styra hur och på vilket sätt fartyg dirigeras vid anlop, vid vilken tid fartyg tas in, vilka fartyg som erbjuds kajplats samt om de fartyg som tillåts lägga till har möjlighet att ansluta till land-el eller inte. Det måste beaktas att Hamnen disponerar flera tillståndspliktiga hamndelar som tillsammans utgör den allmänna hamnen. Fartyg med högre bullernivå kan alltså dirigeras till hamndelar, t.ex. Värtahamnen, där bullret i mindre omfattning påverkar boende och känsligare verksamheter eftersom bebyggelsen anpassats till hamnverksamhet vilket inte är fallet med den äldre bebyggelsen på söder.

Förvaltningen konstaterar att mark- och miljödomstolen i målen M 322-17, 324-17 och 325-17 rörande hamndelarna Södra Hammarbyhamnen, Loudden och Nybrokajen har föreskrivit att bullervillkoren omfattar ”hamnens mark- och vattenområden”. Det är också detta som har gällt i den provisoriska föreskriften för Skeppsbron-Stadsgården under prövotiden. Hamnen har uppgett i miljörapporten för år 2017, som nyligen inlämnats till nämnden, att bullernivåerna i den provisoriska föreskriften P1 innehålls. Det finns inget som tyder på att någon väsentlig förändring av Hamnens verksamhet kan förutses som skulle äventyra detta. Det finns således skäl att anta att Hamnen även framgent kommer att kunna klara ett sådant villkor. Förvaltningen anser att det är angeläget att alla delar av hamnverksamheten omfattas av bullervillkoret. I sammanhanget kan nämnas att det inom hamnens vattenområde också finns en boj för ankring av fartyg och som bör omfattas. Eftersom den bulleralstrande verksamheten främst består i buller från fartyg skulle ett villkor som inte omfattar fartygsrörelser bli tämligen innehållslöst. I det fall mark- och miljödomstolen finner skäl att ändra ordet ”verksamhetsområde” anser förvaltningen att det bör ersättas med ”hamnens mark- och vattenområden”.

Hamnen har gjort gällande att tillsynsmyndigheten ändå har möjlighet att ingripa mot störningar från enskilda fartyg och hänvisar till rättspraxis. Det framgår inte vilket avgörande Hamnen har i åtanke, men förvaltningen utgår ifrån att det är fråga om MÖD 2006:28. I det målet ansåg Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) att den kommunala nämnden har haft rätt att förelägga ett rederi att förse sina fartyg, som trafikerade sträckan Helsingborg-Helsingör, med katalysatorer, eftersom en miljökvalitetsnorm riskerade att överskridas. Fartygstrafik är inte en miljöfarlig verksamhet, men MÖD fann att den kommunala nämnden även har ett ansvar för tillsyn av hälsoskyddet inom kommunen som inte är knutet till enbart miljöfarliga verksamheter. Om fartygen således påverkar hälsosituationen i kommunen, kan miljönämnden ha befogenhet att

med stöd av miljöbalkens tillsynsbestämmelser (26 kap. 9 §) och allmänna hänsynsregler (2 kap.) förelägga om skyddsåtgärder och begränsningar. En förutsättning för detta är, enligt MÖD, att internationell rätt eller svensk lagstiftning utanför miljöbalken inte lägger hinder i vägen. MÖD konstaterade vidare att det var Sjöfartsverket (numera Transportstyrelsen) som har det övergripande ansvaret för hälso- och miljöfrågor som rör fartyg och fartygstrafik. Krav på införande av viss teknik på fartyg av hälso- och miljöskäl bör således i första hand ske genom att Sjöfartsverket beslutar om generella föreskrifter. I *vissa enskilda fall* när hälsan inom en kommun hotas kan det dock enligt MÖD vara motiverat att en kommunal nämnd såsom tillsynsmyndighet enligt miljöbalken ställer krav gentemot den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd även om kravet innefattar införande av viss teknik på fartyg. Ett tydligt exempel på när det är befogat med ett sådant ingripande är enligt MÖD när en miljökvalitetsnorm som är satt till skydd för människors hälsa överskrids eller riskerar att överskridas.

En väsentlig skillnad mot MÖD 2006:28 är att det då var fråga om reguljär fartygstrafik. I detta fall handlar det framförallt om förutsättningarna att komma tillrätta med störningar från kryssningsfartyg, som inte återkommer med samma frekvens. För att det ska vara fråga om störning eller olägenhet i miljöbalkens mening förutsätts att det är fråga om störning som inte är helt tillfällig. Ju mer sällan ett fartyg återkommer, desto mer tillfällig får antas att störningen från just den verksamhetsutövaren (rederiet) uppfattas. Förutsättningarna för tillsynsmyndigheten att ingripa blir därför kraftigt begränsade. Eftersom det är samma typ av störning som återkommer vid upprepade tillfällen men från olika verksamhetsutövare skulle den uppdelning som Hamnen förespråkar inte medföra någon ändamålsenlig tillsyn. Förvaltningen vidhåller vad som ovan anförts om att det är rimligt och lämpligt att fartyg ska omfattas av bullervillkoret.

Även om fartyg ska omfattas av villkoret utgör ett handlingsprogram ett lämpligt tillägg för att närmare hantera förutsedda situationer där buller kan uppkomma från fartyg, exempelvis från ramper och fläktar. Förvaltningen tillstyrker därför att mark- och miljödomstolen föreskriver ett villkor om handlingsprogram för fartyg.

Skolor, förskolor och vårdlokaler ska omfattas av villkoret

När det gäller Hamnens invändning mot att bullervillkoret inte ska omfatta skolor, förskolor och vårdlokaler vill förvaltningen framhålla att miljöprövningsdelegationens villkor följer såväl

Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuler (rapport 6538) som praxis. Det bör noteras att det finns exempelvis förskoleverksamhet och vårdlokaler i bland annat Stadsgårdens omedelbara närhet. Den provisoriska föreskriften P1 omfattade inte skolor, förskolor och vårdlokaler. Eftersom föreskriften P1 har innehållits för bostäderna i närområdet och omständigheterna i övrigt i allt väsentligt är desamma för lokalerna som för bostäderna finns det inte skäl att anta att Hamnen inte skulle klara ett villkor som omfattar även sådana lokaler. Enligt förvaltningen saknas således skäl att frånga Naturvårdsverkets vägledning och undanta dessa lokal typer från villkoret. Det framgår vidare av miljöprövningsdelegationens motiv att värdena ska gälla under de tidsperioder då dessa lokaler används. Förvaltningen anser att detta utgör en tillräcklig precisering.

Villkor 15 ang dagvattenplan

Hamnen har yrkat att villkoret ändras på så vis att tidpunkten för uppfyllelse sätts till tre månader efter laga kraftvunnet beslut.

Förvaltningen tillstyrker ändringen. Det är i detta fall lämpligt att tidsfristen utgår från tidpunkten för laga kraft.

SLUT