

Hamn & sjöfart

Tillsynsrapport 2019



En rapport från miljöförvaltningen

Evin Saleh

Maj 2020

Dnr: 2020-007059

INNEHÅLL

1	Beskrivning av Hamn-sjöfart	5
1.1	Tillsynsobjekt	5
1.1.1	Hamnar som istället hanteras inom andra tillsynsområden	6
1.2	Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan	6
2	Tillsynsarbetet av Hamnar och Sjöfart	8
2.1	Stockholm Hamn AB:s hamnar	9
2.1.1	Värtahamnen – Frihamnen	10
2.1.2	Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen	12
2.1.3	Del av Nybrokajen	13
2.1.4	Södra Hammarbyhamnen	14
2.1.5	Norra Hammarbyhamnen	14
2.1.6	Mariefreds ångbåt	15
3	Miljöarbetet inom Hamn och sjöfart	16
	Stockholm Hamn AB	16

1 BESKRIVNING AV HAMN OCH SJÖFART

1.1 Tillsynsobjekt

Tillsynsobjekten består av hamnar/kajer och rederier.

Hamnar som kan ta emot fartyg med *större* bruttodräktighet än 1350 ton omfattas av tillståndsplikt enligt miljöprövningsförordningen (2013:251). Följande fyra tillståndspliktiga hamndelar ingår i branschens tillsynsområde:

1. Värtahamnen - Frihamnen (Stockholms Hamn AB)
2. Skeppsbron/Stadsgården/Masthamnen (Stockholms Hamn AB)
3. Södra Hammarbyhamnen (Stockholms Hamn AB)
4. Nybrokajen (Stockholms Hamn AB)

Tillsynen av Hamn och sjöfart omfattar även hamnverksamhet som inte behöver tillstånd enligt miljöbalken, dvs. hamnar/kajer som kan ta emot fartyg som har en *mindre* bruttodräktighet än 1350 ton. Exempel på sådana hamnar/kajer där Stockholms Hamn AB (Hamnen) förvaltar marken är Norra Hammarbyhamnen, Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Strömkajen och Strandvägen (bild 1). Andra verksamhetsutövare som förvaltar kajplatser inom Stockholms stad är Kungliga Djurgårdens förvaltning som ansvarar för kajerna på Djurgården och Galärvarvet samt Statens Fastighetsverk som ansvarar för kajerna på Skeppsholmen och Riddarholmen.



Bild 1. Mark som Stockholms Hamn förvaltar i Stockholm och som omfattar både tillståndspliktig och ej tillståndspliktig hamnverksamhet. (www.stockholmshamnar.se/Vara-hamnar/Stockholm1/)

Miljöförvaltningen bedriver även tillsyn mot rederiernas verksamhet vid kaj dvs. rederier, vars fartyg trafikerar hamnar och kajer.

Rederier som trafikerar Stockholms hamnar och kajer består av färjetrafik såsom Birka Cruises, Tallink Silja, Viking Line och Ånedinlinjen samt skärgårdstrafik såsom

Waxholmsbolaget, Strömma Turism & Sjöfart AB, Blidösbolaget och Rederi Mälaren AB. Till detta tillkommer också internationella kryssningsfartyg med ett stort antal kryssningsresenärer som besöker Stockholms hamnar varje år (tabell 1) och som indirekt bidrar till Hamnens miljöpåverkan. Enligt tabellen så sker det en tydlig ökning både i antal anlöp och i antal passagerare per år. Antalet kryssningspassagerare slog även förra året ett nytt rekord. Under 2019 gästade 281 fartyg Stockholms hamnar med 650 000 kryssningspassagerare.

Tabell 1: Anlöp av internationella kryssningsfartyg 2010 - 2019

(www.stockholmshamnar.se)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal anlöp	258	262	275	278	264	247	230	263	268	281
Antal passagerare	412 000	452 000	469 000	478 000	467 000	530 000	490 000	600 000	619 000	650 000

Rederiernas verksamhet kräver inget tillstånd enligt miljöbalken. Däremot kan delar av deras verksamhet omfattas av anmälningsplikt till följd av att de t.ex. har en cistern för drivmedelsanvändning på kaj. Skyldigheten att anmäla gäller i det fall rederiernas drivmedelshantering omfattar mer än 1000 kubikmeter flytande motorbränsle per år. Waxholmsbolaget, som bedriver sin verksamhet vid Strömkajen, är det enda rederiet som anmält drivmedelshantering med den omfattningen. De stora rederierna däremot sköter bunkring av fartyg själva, vilket sker från båt. Viking Grace bunkrar t.ex. i Stockholm och Tallink Silja i Finland.

1.1.1 Hamnar som istället hanteras inom andra tillsynsområden

Utöver de tillsynsobjekt som beskrivs ovan finns det även hamnar inom staden som omfattas av andra tillsynsområden och som därför inte ingår i föreliggande branschrapport. Sådana hamnar finns t.ex. i anslutning till Fortums energianläggningar i Hjorthagen, Södra Hammarbyhamnen och Hässelby, Louddens oljedepå, Cementas depå i Liljeholmen samt i anslutning till Jehanders verksamhet i Södra Hammarbyhamnen och Ulvsunda. Tillsynen över dessa verksamheter beskrivs i de årliga branschrapporterna för branscherna Energianläggningar, Oljehamnen samt branschen Kross, betong och asfalt.

1.2 Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan

Den huvudsakliga miljö- och hälsopåverkan består av buller som kan alstras av t.ex. fartyg som använder sig av hjälpmotorer vid kaj, lastning och lossning, arbetsmaskiner samt transporter inom hamnområdet. Även buller från transporterna till och från en hamn påverkar boende längs med de vägar som används. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m., medför särskilda problem eftersom det dämpas sämre av fasader än annat buller och kan därmed ge problem för inomhusmiljön.

Sjöfarten ger även upphov till utsläpp till luft av svaveldioxider som bl.a. bidrar till förurning av mark och vatten. Sjöfartens bidrag av svaveldioxid antas dock ha minskat

sedan 2010 i och med det EU-direktiv om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (1999

/32/EG) som trädde i kraft den 1 januari 2010. Direktivet innebär att fartyg som ligger vid kaj mer än två timmar inte får använda bränsle som innehåller högre svavelhalt än 0,1 viktprocent. Vid kortare liggtid än 2 timmar behöver fartygen inte skifta bränsle enligt direktivet. Reglerna gäller inom hela EU. Ytterligare förändringar i nämnda direktiv trädde i kraft den 1 januari 2015 vilket innebär att kraven på svavelhalten för allt marint bränsle skärptes från 1,0 till 0,1 viktprocent för sjötrafiken i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Andra luftemissioner som genereras av sjöfarten är kvävedioxider, inandningsbara partiklar (PM10), kolmonoxid, koldioxid samt PAH:er. Enligt miljöförvaltningens rapport *Miljön i Stockholm 2015 – tillstånd och utveckling* beräknas sjöfartens andel av växthusutsläppen i staden vara mindre än en procent. Utsläppen av växthusgaser från sjöfarten beräknas bara för sträckan som fartygen går inom stadens geografiska gräns samt när fartygen ligger vid kaj.

Emissioner från hamnverksamheten redovisas på Stockholms Hamnars hemsida i rapporten "Hållbarhetsredovisning 2018." Hållbarhetsrapporten gäller hela Stockholms Hamnar AB:s verksamhet, d.v.s. verksamheten i Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär. I nuvarande rapport framgår vilka aktualiteter hamnen hade under föregående år vad gäller olika miljöinsatser och även en redovisning av byggnationsprocessen för Stockholm Norvik hamn som planeras att invigas under 2020.

I de fall det förekommer hantering av kemikalier och avfall inom en hamn/kaj kan en felaktig hantering också öka risken för miljöpåverkan av recipienter genom t.ex. direktutsläpp eller genom att dagvattnet som rinner av från hårdgjorda ytor förorenas. Även uppställningsplatser för personbilar, turistbussar och lastbilar bidrar till att dagvattnet som uppkommer inom ett hamnområde förorenas.

2 TILLSYNSARBETET AV HAMNAR OCH SJÖFART

Miljöförvaltningens tillsyn riktar sig i första hand mot de tillståndspliktiga hamndelarna, men vid behov bedrivs tillsyn även gentemot rederiers verksamhet vid kaj och hamnar/kajer som inte är tillståndspliktiga.

Tillsynen inriktar sig främst på att förbättra verksamhetsutövarnas egenkontroll och säkerställa att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt gott arbete med att minska sin miljöpåverkan.

Målsättning under år 2019 har varit att bl.a.:

- Säkerställa att Hamnen upprätthåller en god egenkontroll ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Detta görs i samband med granskning av miljörapporten. Granskning av efterlevnad av villkoren vad gäller buller, luftemissioner, dagvattenhantering, och avfallshantering
- Påbörja tillsyn på skrovrengöringsverksamheten som sker vid Stockholms hamnar.
- Besvara frågor från allmänheten inom en vecka.
- Ge en god hantering av hamnrelaterade klagomål.
- Ha regelbunden kontakt med avdelningarna SLB-analys för att få aktuell data om luftkvaliteten runt hamnområdena.

Hösten 2018 fick förvaltningen en förfrågan från Kustbevakningen i Stockholm om att företaget Frog Marine Service vill skrovrengöra ett av kustbevakningens fartyg som var förtöjt vid Stockholms Reparationsvarv vid Beckholmen. Skrovrengöringen skulle ske i vattnet i september 2018.

Miljöförvaltningen utredde frågan genom att begära in mer uppgifter om fartygets bottenfärg och även vilken antifouling färg fartyget var målat med. Det visade sig att bottenfärgen inte innehöll TBT. TBT, tributyltenn, är en biocid som är väldigt giftigt för havslevande organismer och djur. Sedan 2008 råder ett globalt förbud för fartyg att använda TBT-innehållande bottenfärg enligt AFS-förordningen¹.

Förvaltningen godkände bottenrengöringsarbetet som var planerat att ske här i Stockholm. I samband med detta inledde förvaltningen arbetet med en mer systematisk tillsyn på bottenrengöringar/skrovrengöringar som utförs i Stockholms hamnar, i samråd med Stockholms Hamn AB. Tillsyn på skrovrengöringar har nu pågått sedan våren 2019.

Förvaltningen hade även ett möte med Transportstyrelsen (TS) under hösten 2018. Syftet med mötet var att klargöra vissa frågor gällande ansvarsgränsen mellan miljöförvaltningen och Transportstyrelsen i vissa miljöfrågor som t.ex. tillsynen i sjön vid

¹ Förbudet mot TBT framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg, den så kallade AFS-förordningen. Förordningen har sin grund i den internationella konventionen om påväxthindrande system (antifoulingssystem).

skrovrengöringar och om ballastvatten. Det framkom på mötet att TS inte bedriver någon tillsyn på skrovrengöringsarbeten som sker i sjön. Förvaltningen har för avsikt att fortsätta ha kontakten med TS för att kunna bedriva ännu tydligare tillsyn på hamnverksamheterna i Stockholms stad.

I maj 2019 ordnade miljöförvaltningen ett informationsmöte med berörda inom skrovrengöringsverksamheten, vilka var Stockholms Hamn AB, berörda rederier och skrovtvättarna. Förvaltningen informerade om att skrovrengöringen räknas som en miljöfarlig verksamhet och därför omfattas av miljöbalkens tillsyn, samt vad den kommande tillsynen skulle innebära för dem. Den nya tillsynen förankrades och godtogs av de berörda på mötet.

Förvaltningen har också tagit fram en checklista om vad som gäller för skrovrengöring, som Stockholms Hamn AB ska överlämna till rederier som planerar att skrovrengöra vid någon av Stockholms hamnar.

Miljöförvaltningens deltagande i en konferens i det danska parlamentet september 2019

Miljöförvaltningen deltog i en konferens i det danska parlamentet hösten 2019. Konferensen handlade om användning av landström för kryssningsfartyg i de nordeuropeiska hamnstäderna. Deltagarna var politiker, representanter från olika rederier och representanter från olika miljötillsynsmyndigheter. Vårt klimat- och miljöborgarråd Katarina Luhr var också inbjuden men kunde inte närvara. Fokus på konferensen var hur de nordeuropeiska hamnstäderna ska samordna miljöeffektiva åtgärder för att minska luftföroreningar från kryssningsfartyg i kryssningshamnar.

Det var också planerat att dessa länder skulle träffas igen under 2020 men det har inte blivit av på grund av den rådande världssituationen av Corona pandemin.

2.1 Stockholm Hamn AB:s hamnar

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten till alla fyra hamndelar inom Stockholms kommun har kommit in i tid och att innehållet i alla miljörapporter motsvarat kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

2.1.1 Värtahamnen – Frihamnen



Bild 1. Vy över Värtahamnen (Bildkälla: Lennart Johansson, Stockholms stad).



Bild 2. Vy över Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB)



Bild 3 Karta över Värtahamnen-Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB).

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Klagomål under 2019

Inga specifika klagomål på denna hamndel rapporterades in under 2019. Däremot fick förvaltningen förfrågningar från allmänheten som handlade om hur Stockholms stad kan tillåta stora kryssningsfartyg att anlöpa våra hamnar som t.ex. vid Värtahamnen-Frihamnen. Förvaltningen har besvarat dessa och informerat om att Stockholms hamnar är en allmän hamn och att det innebär att man inte kan neka fartyg hamnplats. Det medför också att särskilda krav inte kan ställas på de kryssningsfartyg som angör hamnen när det gäller miljöprestanda, t.ex. utsläpp till luft. Förvaltningen informerade också om att miljö- och hälsoskyddsnämnden bedriver tillsyn på detta hamnområde som är en tillståndspliktig verksamhet och att nämnden kontinuerligt kontrollerar Hamnens egenkontroll för att säkerställa efterlevnaden av deras miljövillkor och se till att bolaget har en bra egenkontroll.

2.1.2 Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen



Bild 4. Vy över Stadsgårdshamnen (www.stockholmshamnar.se).

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Klagomål under 2019

Denna hamndel har fått flest klagomål under 2019, ungefär ett tiotal klagomål. De flesta klagomålen rör avgaser och buller från fartyg som gick på tomgångskörning under tiden de låg vid kajen under sommaren. Förvaltningen har stämt av med Stockholms Hamn varför fartygen inte anslöt till landström istället för att tomgångsköra.

Ett av klagomålen rörde ett stort kryssningsfartyg som gått på tomgångskörning vid Fotografiska muséet. Enligt Hamnen placerade de detta fartyg där, och inte vid Masthamnen där de flesta stora kryssningsfartyg får ligga, eftersom det där finns praktisk möjlighet att ta emot s.k. ”turn-aroundanlöp”, dvs. när det är byte av passagerare. Hamnen avser att nyttja denna plats för denna typ av anlöp, då det är där Hamnen på ett säkert och effektivt sätt kan hantera byte av passagerare, skilt från annan hamnverksamhet. Byte av passagerare innebär att alla passagerare som är ombord avslutar sin resa i Stockholm, för att nya passagerare ska kunna påbörja sin resa i Stockholm med samma fartyg.

Angående landelanslutningen så beslutade länsstyrelsen, miljöprövningsdelegationen, dnr 5511-18266-2016, den 20 december 2017 om nedanstående villkor för Stadsgården:

- Villkor 11: Bolaget ska erbjuda möjlighet till elanslutning av fartyg i reguljär trafik(regelbunden trafik enligt tidtabell), som ligger minst två timmar vid kaj.
- Villkor 12: Bolaget ska verka för att rederier som trafikerar hamnen med kryssningsfartyg möjliggör elanslutning av fartyg som ligger minst två timmar vid kaj

Hamnen överklagade länsstyrelsens beslut i februari 2018 och ville då formulera om villkor 11 till:

Bolaget ska erbjuda möjlighet till elanslutning av fartyg i reguljär trafik som ”efterfrågar sådan” och som ligger minst två timmar vid kaj.

Mark- och miljödomstolen (MMD) meddelade dom i målet (mål nr M 600-18) den 5 mars 2019. Domen fastställde länsstyrelsens beslut vad gäller landelanslutningen. Hamnens begäran om omformulering av villkoret avslogs.

Hamnen överklagade MMD:s dom den 25 mars 2019. Mark- och miljööverdomstolen beviljade inte prövningstillstånd och därmed står mark- och miljödomstolens dom fast.

Miljöförvaltningen kommer framöver att följa upp dessa villkors efterlevnad och att Hamnen mer aktivt verkar för att landelanslutningen nyttjas av flera rederier vid Stadsgårdskajen.

2.1.3 Del av Nybrokajen



Bild5. Vy över Nybrokajen där den tillståndspliktiga hamndelen utgörs av kajen längst till vänster i bilden (www.stockholmshamnar.se).

Förutom granskning av miljörapporten har några ytterligare tillsynsinsatser inte ansetts vara motiverade för denna hamndel. Detta då hamnverksamheten vid den tillståndspliktiga delen av Nybrokajen är av begränsad omfattning med få anlöp av fartyg med större bruttodräktighet än 1350 ton utan någon förvaring av avfall eller kemikalier.

Klagomål under 2019

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2019.

2.1.4 Södra Hammarbyhamnen

Miljöförvaltningen har kontrollerat att den årliga miljörapporten kommit in i tid och att innehållet motsvarar kraven i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport (NFS 2016:8).

Denna hamndel består i huvudsak av att tillhandahålla och underhålla kajplatserna som nyttjas av andra verksamhetsutövare (Fortum och Jehander).

Klagomål under 2019

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2019.

2.1.5 Norra Hammarbyhamnen



***Bild 6.** Vy över Norra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).*

Klagomål under 2019

I oktober 2019 inkom ett klagomål från en närboende på Nackagatan vid Norra Hammarbyhamnen, om stark diesellukt och vibrationer i klagandens bostad från pendelbåten Emelie II.. Eftersom rederiet enligt uppgift kommer att konvertera fartygen till eldrift inom en snar framtid, och därmed minska både buller- och lukstörningen, har förvaltningen inte vidtagit några åtgärder mot störningen.

2.1.6 Mariefreds ångbåt

Under hösten 2019 fick miljöförvaltningen flera klagomål från allmänheten om ångfartyget Mariefred vid Stadshuset på Klara Mälarstrand. Se bild 7



Bild 7. Bild över Mariefred vid Klara Mälarstrand. (Bildkälla: klagande)

Mariefred är ett ångfartyg som eldas med stenkol. Det är en av de allra sista koleldade ångbåtarna tillsammans med Blidösundsfartyget som fortfarande trafikerar Stockholms skärgård. Fartyget är kulturminnesskyddat av Statens Maritima Sjöfartsmuseer, och skyddet gäller bl.a. att det är ett av landets få koleldade fartyg i drift.

Klagomålen har handlat om den svarta plymen som ångfartygets skorsten släpper ut när det kommer till Klara Mälarstrandskajen och när det åker iväg. De har undrat om denna rök har hälsoskadliga effekter och om hur miljö- och hälsoskyddsnämnden fortfarande kan tillåta denna ångbåt trafikera Stockholms kajer.

Vid förvaltningens kontakt med Mariefreds Ångfartyg AB framkom att bolaget är väl medvetet om den svarta plymen som orsakas av koleldningen, och att de därför planerar att till nästa år gå över från stenkol till olja. Förvaltningen bedömer därför att störningen kommer att minska.

3 MILJÖARBETET INOM HAMN OCH SJÖFART

Stockholm Hamn AB

Miljöförvaltningens tillsyn visar att Stockholms Hamn AB i huvudsak har en fortsatt god egenkontroll vad gäller den tillståndspliktiga hamnverksamheten samt att de arbetar kontinuerligt med att minska sin miljöpåverkan.

Hamnen ger bidrag på en miljon kronor till varje fartyg som byggs om för att kunna ansluta till el vid kaj. Bidraget gäller fartyg vid de kajer där Hamnen erbjuder elanslutning.

Hamnen erbjuder även rabatt på 5,80 kronor per passagerare till internationella kryssningsfartyg som lämnar sorterat avfall i hamn. Hamnavgiften för LNG-fartyg² rabatteras med fem öre per bruttoton. Hamnen ger också rabatt för reducerat utsläpp av kväveoxider.

Här nedan är några exempel på Hamnens insatser inom miljöarbetet under 2019 enligt Hamnens års- och hållbarhetsredovisning 2019 förutom de ovannämnda rabatterna:

Elanslutningarna i Värtahamnen var igång november 2019

Måndagen den 4 november invigdes de nya elanslutningarna i Värtahamnen.. Nu är det möjligt för fartygen att elansluta vid samtliga kajlägen.

Anslutningarna är byggda enligt internationell gemensam standard med högspänning. Den nya piren och terminalen i Värtahamnen invigdes för tre år sedan.

² LNG är flytande naturgas, liquid natural gas.

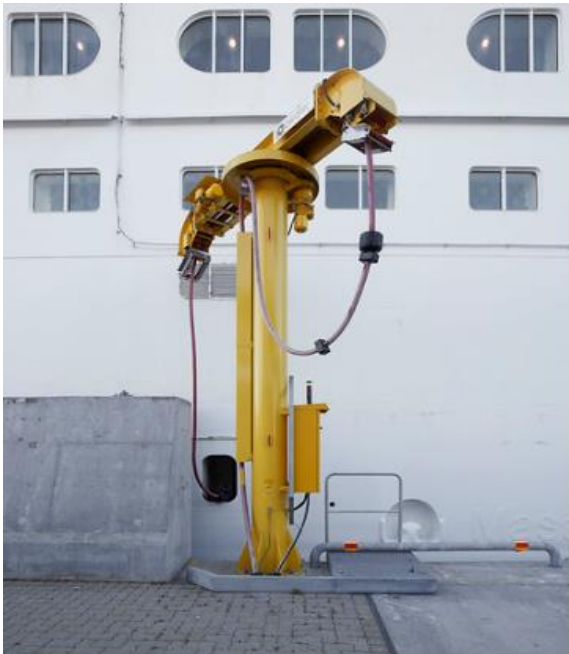


Bild 8. Bilder elanslutning på Värtapiren. Bildkälla: www.stockholmshamn.se.

EU-projekt för hållbar sjöfart

Stockholms Hamnar deltar, tillsammans med Åbo Hamn, Åbo stad, Mariehamns Hamn och Viking Line, i EU-projektet NextGen Link som syftar till att uppgadera sjöfartsförbindelsen Åbo-Mariehamn-Stockholm. Alla deltagande hamnar genomför åtgärder i hamninfrastrukturen för att skapa en effektiv och hållbar länk mellan Sverige och Finland.

Inom ramen för projektet införs ett intelligent transportsystem (ITS) för smartare användande av hamnområdet i Stadsgården.

En annan del av projektet är Viking Lines nya fartyg Viking Glory som ska sjösättas under 2021. Fartyget kommer att drivas med LNG, flytande naturgas, som är ett mer hållbart bränsle jämfört med vanligt fartygsbränsle.

Fartygens utsläpp till luft

För hållbarhetsområdet *utsläpp till luft* arbetar Stockholms hamnar med miljörabatt för LNG-drift samt rabatt för reducerat utsläpp av kväveoxider. Under 2019 började Hamnen ge rabatt till fartyg som är anslutna till och certifierade enligt miljöindex (för närvarande Clean Shipping Index) utifrån poäng inom klasserna koldioxid, kväveoxider och svaveloxider. Miljörabatt ges även till fartyg som byggs om för att el-anslutas. En överenskommelse med andra hamnar i Östersjön kring el-anslutningar har uppnåtts.

Effektiv och förnybar energianvändning

För hållbarhetsområdet *energi* arbetar Hamnen bl. a. med installationer av solceller, bergvärme till fastigheter, tydligare elmätning och separat debitering till hyresgäster och sjöfartskunder. Hamnen köper in el märkt med Bra Miljöval.

Resurseffektiv avfallshantering

För hållbarhetsområdena *utsläpp till vatten och avfall* arbetar Hamnen för att andelen avfall som materialåtervinns eller återanvänds ska öka för att år 2020 uppgå till minst 80 procent. Miljöbelastningen ska minska vid val av material och insamlingen av matavfall ska öka. Rabatt för sorterat avfall lämnas till internationella kryssningsfartyg

Hållbart omhändertagande av svart- och gråvatten

För hållbarhetsområdena *vatten och utsläpp till vatten och avfall* arbetar Hamnen med att ta emot avloppsvatten, så kallat svart- och gråvatten, vid alla kajlägen i Stockholm. 98 procent av färjepassagerarnas avloppsvatten lämnas i hamn och tre av fyra av de internationella kryssningsfartygen lämnar svart- och gråvatten i Stockholm.

Mer information om Hamnens miljöinsatser finns i års- och hållbarhetsredovisningen för 2019:

https://www.stockholmshamnar.se/siteassets/trycksaker/stockholms_hamnar_2019.pdf