

Hamn & sjöfart

Tillsynsrapport 2021



En rapport från miljöförvaltningen

Eva Johansson

Maj 2022

Dnr: 2022-10874

INNEHÅLL

1	Beskrivning av Hamn och sjöfart	5
1.1	Tillsynsobjekt.....	5
1.1.1	Hamnar som hanteras inom andra tillsynsområden.....	6
2	Tillsynsarbetet av Hamnar och sjöfart	7
2.1	Allmän hamn och rådighet	7
2.2	Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan samt tillsynsinsatser under året.	7
2.2.1	Buller	7
2.2.2	Utsläpp till luft.....	8
2.2.3	Utsläpp till vatten	9
1	Toalettavfall	9
2	Dagvatten	10
3	Klimatpåverkan	10
4	Skrovrengöring.....	10
5	Skrubbervatten	11
2.2.4	Avfallshantering	11
2.3	Stockholm Hamn AB:s hamnar.....	12
2.3.1	Värtahamnen – Frihamnen	12
2.3.2	Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen	14
2.3.3	Del av Nybrokajen.....	16
2.3.4	Södra Hammarbyhamnen	16
2.3.5	Loudden – oljehamnen	17
2.3.6	Övriga icke-tillståndspliktiga hamnar	18
3	Konklusion	20
	Stockholm Hamn AB.....	20

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 fem 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)
5. Loudden Oljehamnen (Stockholms Hamn AB)

Louddens oljehamn har tidigare år dokumenterats i en egen tillsynsrapport Oljehamnen. Under år 2020 har all verksamhet med hantering av petroleumprodukter avvecklats och hamndelen har i stället tagits med i denna tillsynsrapport för hamn och sjöfart.

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 Strandvägskajen (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/)

Huvuddelen av trafiken i Stockholm utgörs av den reguljära Östersjötrafiken till Finland och Baltikum med Tallink Silja och Viking Line. Varje sommar kommer även ett antal kryssningsfartyg som trafikerar Östersjön, med ca 290 anlöp planerade till Stockholm 2022. I princip all hantering av gods i hamnarna har upphört i och med nedläggningen av oljehamnen och flytten av containerterminalen till Norviks hamn. En viss lösbulk hanteras fortfarande i Frihamnen i form av spannmål och melass.

Skärgårdstrafiken drivs av Waxholmsbolaget, Strömma Turism & Sjöfart AB, Blidösbolaget och Rederi Mälaren AB. 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.

Corona-pandemin har drabbat kryssningsverksamheten hårt. Det är särskilt passagerartrafiken på färjor till Finland och Baltikum samt de internationella kryssningsfartygen som minskat kraftigt. Under slutet av år 2021 hade trafiken återhämtat sig något och låg på ca 60 % av den tidigare omfattningen.

1.1.1 Hamnar som 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 branschrappport. Sådana hamnar finns t.ex. i anslutning till Fortums energianläggningar i Hjorthagen, Södra Hammarbyhamnen och Hässelby, Cementas depå i Liljeholmen samt i anslutning till Jehanders verksamhet i Södra Hammarbyhamnen och Ulvsunda. Tillsynen över dessa verksamheter beskrivs i de årliga branschrappporterna för branscherna Energianläggningar samt branschen Kross, betong och asfalt. Oljehamnen har tidigare år beskrivits i en egen tillsynsrapport men eftersom hanteringen av petroleumprodukter har upphört under 2020 har den i stället tagits med i denna rapport för hamn och sjöfart eftersom hamnen nu används av Stockholms Hamnar.

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 arbete med att minska sin miljöpåverkan.

Ett tillsynsmöte hölls med Stockholms Hamnar 20 maj 2021 med besök i Värtahamnen.

Målsättning under år 2021 har varit att bland annat:

- 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
- Fortsätta med tillsynen på undervattenarbete/skrovrengöring av stora fartyg som sker i svenskt vatten.
- Följa upp luftmätningen vid hamnområden som SLB planerar att genomföra under 2021 om hamntrafiken kommer igång igen
- Besvara frågor från allmänheten inom en vecka.
- Ge en god hantering av hamnrelaterade klagomål.
- Ha regelbunden kontakt med SLB-analys för att få aktuell data om luftkvaliteten runt hamnområdena.

2.1 Allmän hamn och rådighet

Många hamnar är så kallade allmänna hamnar som tar emot fartyg från olika rederier. Allmänna hamnar har en skyldighet att ta emot de fartyg som vill anlöpa under förutsättning att det finns plats i hamnen. Hamnen har därför inte full rådighet över de fartyg som anlöper och med det följer att det finns en viss osäkerhet kring vilken miljöpåverkan hamnen har av till exempel buller eller luftföroreningar. Hamnen har också begränsad rådighet över att vidta åtgärder på fartygen då dessa ägs av en extern part.

2.2 Hamnarnas och sjöfartens miljö- och hälsopåverkan samt tillsynsinsatser under året.

2.2.1 Buller

Den huvudsakliga miljö- och hälsopåverkan består av buller som kan alstras av till exempel fartyg som använder sig av hjälpaggregat vid kaj för att förse fartyget med el, lastning och lossning, arbetsmaskiner samt transporter inom hamnområdet. En betydelsefull bullerkälla är ramperna mellan kaj och fartyg för de fordon som kör av och

på RoRo-fartygen. Det är viktigt att ramperna är ordentligt dämpade. RoRo-fartyg har även ofta kraftig ventilation av bildäcken som drar igång vid lastning och lossning för att vädra ut avgaser. Uppställda fordon inom hamnområdet kan även alstra ljud från kylaggregat och tomgångskörning. Transporterna till och från en hamn alstrar också buller och påverkar boende längs med de vägar som används. Mest problematiskt är dock det buller som kan uppkomma från fartygens hjälpaggregat för att hålla värme, ventilation m.m. igång när fartyget ligger vid kaj. Aggregaten är oftast den starkaste bullerkällan och alstrar dessutom ett relativt lågfrekvent buller som dämpas sämre av fasader än annat buller vilket kan medföra problem i inomhusmiljön för närboende.

Elanslutning av fartyg i hamn bidrar till att sänka ljudnivån mellan 1-3 dBA ekvivalentnivå. Båtarna måste fortfarande ha igång värme och ventilation med fläktar som alstrar buller och sänkningen av ljudnivån blir inte så stor. Däremot minimeras det lågfrekventa ljud som oftast är resultatet av det hjälpaggregat som annars är igång för att förse fartyget med el.

Samtliga tillståndspliktiga hamnar inom staden har bullervillkor i sina tillstånd att förhålla sig till. Stockholms Hamn har en pågående bullerutredning för Frihamnen och Värtahamnen. Det har visat sig att det inte finns några generella bullernivåer för olika typer eller storlekar av fartyg att utgå ifrån, utan man måste mäta nivån vid varje enskilt fartyg och därefter göra beräkningar av vilken ljudnivå som kan uppstå om flera fartyg ligger i hamn samtidigt. Resultatet från bullerutredningen förväntas bli klar under 2022.

Miljöförvaltningen har tagit emot två klagomål på buller från boende under 2021. Ett gällande lågfrekvent buller från Värtahamnen som sedan visade sig härröra från Energihamnen och Stockholm Exergis verksamhet, samt ett gällande båtar som står på tomgång i väntan på slussning vid Hammarbykanalen. Buller från hamnarna har därmed inte varit något påtagligt problem under året.

2.2.2 Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från hamnar består till största delen av kväveoxider (NO_x), svaveloxider (SO_x), koldioxid (CO₂), kolmonoxid (CO), kolväten (THC) och partiklar. Utsläppen uppkommer från fartygens motorer när fartygen ligger vid kaj samt vid anlop och avgång. Även transporter till och från hamnarna på land kan ge betydande utsläpp. Mängden utsläpp beror bland annat på vilken typ av bränsle som fartygen använder, antal fartyg i hamnen, möjligheten till elanslutning och liggtiden i hamnen. Även damning från hantering av olika typer av bulkgoods kan ge utsläpp till luft. I Frihamnen hanteras till exempel spannmål.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft är fastställda av EU och syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Det är kommunens ansvar att följa upp luftkvaliteten och ta fram åtgärdsprogram om det finns risk att miljökvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp till luft från hamnverksamheten bidrar till att de totala halterna av luftföroreningar i omgivningen ökar och kan därmed tillsammans med andra utsläppskällor bidra till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

Kommunfullmäktige gav år 2020 miljö- och hälsoskyddsnämnden genom SLB-analys i uppdrag att mäta luftföroreningar från fartygen i Stockholms hamnar. På grund av coronapandemin upphörde i stort sett all kryssningstrafik under år 2020 och 2021 och

därav kunde inga mätningar genomföras. Istället utfördes beräkningar för halter av kvävedioxid (NO₂) från kryssningstrafiken i centrala Stockholm. Beräkningsresultatet indikerar att det inte finns någon risk att varken miljö kvalitetsnormen eller miljö kvalitetsmålet överskrids enbart på grund av utsläppen från fartygstrafiken. En mätning kommer att genomföras vid Stadsgårdskajen under år 2022 för att klargöra vilka halter av luftföroreningar som en rökgasplym från ett kryssningsfartyg kan innehålla.

Miljöförvaltningen har under året mottagit åtta klagomål på rökgaser från fartyg, två från Norra Hammarbyhamnen, tre från ångbåtarna vid Skeppsbron/Klara Mälarstrand, två från Stadsgårdskajen samt ett från Värtahamnen. Av dessa är det tre som är regelrätta klagomål kopplat till inomhusmiljö och fem som enbart är synpunkter på de svarta rökgaspelarna från båtarna.

Utsläpp till luft finns inte reglerat i hamnarnas tillståndsvillkor förutom indirekt genom att hamnen ska kunna erbjuda fartygen elanslutning i Värtahamnen/Frihamnen och vid Skeppsbron/Stadsgården. Landelanslutning finns idag i Värtahamnen/Frihamnen för reguljärtrafikens båtar (färjorna) och kommer på längre sikt även att byggas ut för kryssningsfartygen. I Stadsgårdskajen finns elanslutning för reguljärtrafiken och arbete pågår med utbyggnad av landel för kryssningsfartygen som beräknas bli klart under 2023.

Enligt miljöförvaltningens klimathandlingsplan beräknas sjöfartens andel av växthusutsläppen i staden vara cirka 70 000 ton CO₂ per år, motsvarande åtta procent av alla transporters utsläpp inom staden. Utsläppen av växthusgaser från sjöfarten beräknas endast för sträckan som fartygen går inom stadens geografiska gräns samt när fartygen ligger vid kaj.

Från och med 1 januari 2019 gäller en ny modell för Stockholms Hamnars miljörabatter, med tydligt fokus på minskade utsläpp till luft. En rabatt ges till fartyg som är anslutna till och certifierade enligt miljöindex Clean Shipping Index, utifrån poäng inom klasserna koldioxid CO₂, kväveoxider NO_x samt svaveloxider SO_x och partiklar PM. Modellen möjliggör för rederikunder att tillgodogöra sig rabatter om man har en hög miljöprestanda på sina fartyg. Miljörabatterna är uppbyggda som en trappa, där även små miljöförbättringar ska löna sig.

2.2.3 Utsläpp till vatten

Från hamnområdet kan utsläpp till ytvatten förekomma i form av dagvatten, lokalt behandlat avloppsvatten, oljeförorenat avloppsvatten och eventuellt spill av drivmedel eller gods.

För alla ytvattenförekomster finns miljö kvalitetsnormer och en klassning av nuvarande ekologisk och kemisk status i enlighet med kraven i vattenförvaltningsförordningen. Myndigheter och kommuner ska ansvara för att miljö kvalitetsnormer följs och det ska tas med i bedömningen av en verksamhet vid tillsyn och prövning. Både Strömmen och Lilla Värtan har miljö tillstånd ”ej tillfredsställande ekologisk status” och ”ej god kemisk status”.

1. Toalettavfall

Sedan juni 2021 är det förbjudet för passagerarfartyg att släppa ut avloppsvatten i alla delar av Östersjön. Tidigare har detta varit tillåtet utanför Sveriges ekonomiska zon.

Svenska hamnar har skyldighet att ta emot fartygsgenererat avfall, inklusive toalettavfall, från de fartyg som normalt anlöper hamnen. Mottagningsanordningar för avfall från fartyg ska därför finnas i hamnarna. Inom Stockholms Stad tar SVOA emot svart- och gråvatten från fartygen.

I och med förändringen i lagstiftningen har fartyg nu börjat installera reningsverk ombord och under 2021 har miljöförvaltningen fått förfrågan om det är tillåtet för fartygen att släppa ut det behandlade vattnet när de ligger vid kaj. En utredning har visat att det behandlade vattnet trots allt innehåller höga halter av näringsämnen och ett förbud mot utsläpp inne i hamnområden håller nu på att arbetas fram av miljöförvaltningen. Både Lilla Värtan och Strömmen är idag starkt belastade av höga halter av näringsämnen.

2. Dagvatten

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.

I tillståndet för verksamheterna i Värtahamnen/Frihamnen och Skeppsbron/Stadsgården finns krav på reningssystem av dagvatten med slamavskiljare, oljeavskiljare och haveriskydd i form av ventilbrunn eller motsvarande utrustning. Dessa anläggningar finns på plats och kontrolleras enligt plan.

3. Klimatpåverkan

Hamnar är extra utsatta för klimatförändringar, stigande vattennivåer och ökad risk för kraftiga skyfall, på grund av läget i direkt anslutning till hav. Översvämningar kan medföra en risk för läckage av miljöskadliga ämnen, både från det gods som lagras i hamnen och från föroreningar i marken. Detta är framförallt aktuellt för det område där oljehamnen tidigare låg och det finns risk för kvarvarande föroreningar i marken. Exploateringskontoret har under 2021 övertagit marken från hamnen och markundersökningar pågår. Ansvar för att kontrollera OFA-anläggningen (anläggning för hantering av oljeförorenat dagvatten) samt eventuell oljepåverkan i spontfacken längs med kajen har därmed övertagits av Exploateringskontoret. En diskussion mellan miljöförvaltningen och exploateringskontoret pågår kring krav på omfattning av kontrollen.

4. Skrovrengöring

För fartyg i reguljärtrafik genomförs skrovrengöring cirka varannan vecka för att borsta bort påväxten av alger på skrovet som bidrar till att öka fartygets motstånd i vattnet och därmed även drivmedelsförbrukningen. Skrovrengöring kan medföra flera typer av miljöpåverkan. Om skrovrengöringen genomförs under vatten kan flagor från båtbottnfärgen lossna och spridas. För ett målat fartyg orsakar det förorening av mikroplaster, för ett fartyg målat med en antifoulingfärg orsakar det dessutom förorening av biocider (kemiska föreningar med innehåll av tungmetaller).

Fartyg som har trafikerat andra delar av världen kan i påväxten på skrovet föra med sig invasiva organismer som till exempel alger och snäckor. Långt borta från sina naturliga

begränsningar kan dessa främmande arter ta över och konkurrera ut organismer i den svenska floran och faunan vilket ger förödande konsekvenser för det marina ekosystemet.

Den påväxt som borstas bort bidrar även till näringstillförseln i hamnarna vilket orsakar övergödning med algblooming och bottendöd som resultat.

Miljöförvaltningen har konstaterat att den metod för skrovrengöring där dykare borstar skrovet med nylonborstar ger upphov till färgflagor som lossnar. Det gäller oavsett vilken färg som har använts, antifouling- eller förseglingsfärg (hard coating). Miljöförvaltningen föreskriver därför uppsamling av allt material som borstas loss.

Under året hanterade miljöförvaltningen ett antal underrättelser om skrovrengöring i Värtahamnen. Tillsyn på skrovrengöringar har nu pågått sedan våren 2019.

5. Skrubbevatten

En skrubber tvättar rökgaserna från fartyg och gör att utsläppen av svavel och partiklar till luft minskar. Samtidigt släpps tvättvattnet ut i havet utan någon större behandling. Tvättvatten från skrubbrar är en källa till både tungmetaller, PAH'er och övergödande ämnen i form av kväveoxider.

Den 1 januari 2020 trädde nya globala regler om svavelhalten i fartygsbränsle i kraft för att minska sjöfartens utsläpp av svaveloxid. Fartyg som har en skrubber installerad kan fortsätta att köra på högsvavligt fartygsbränsle, så kallad tjockolja, och ändå minska utsläppen av miljö- och hälsoskadliga ämnen till luften. Det ger indikationer på att allt fler fartyg installerar skrubbrar vilket medför att denna källa kommer att öka sin belastning till den marina miljön.

Det finns förslag på nationellt förbud mot utsläpp av skrubbevatten inom svenskt inre vatten, men än så länge är det tillåtet. Miljöförvaltningen utreder därmed möjligheten att förbjuda utsläpp av skrubbevatten inom Stockholms Stad.

2.2.4 Avfallshantering

Svenska hamnar har långtgående skyldigheter att ta emot fartygsgenererat avfall, inklusive toalettavfall, från de fartyg som normalt anlöper hamnen.

Mottagningsanordningar för avfall från fartyg ska därför finnas i hamnarna.

Transportstyrelsen har tillsynsansvar för hamnens mottagningsanordningar för avfallet och miljöförvaltningen har tillsynsansvar för hanteringen av det avfall som genereras av hamnens egen verksamhet. Staden har i sin tur ansvar för att transportera bort oljeavfall, toalettavfall, fast avfall, eller avfall som består av rester av skadliga ämnen som det är förbjudet att släppa ut enligt lag.

I hamnens villkor för verksamheten anges att det avfall som uppkommer i verksamheten och som kan komma att uppsamlas från fartyg skall hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas, bland annat genom att olika avfallsslag hålls isär. Stockholms Hamnar har handlat upp avfallshanteringen av extern entreprenör med krav på sortering.

2.3 Stockholm Hamn AB:s hamnar

2.3.1 Värtahamnen – Frihamnen



Bild 2. Vy över Värtahamnen (Bildkälla: Lennart Johansson, Stockholms stad).



Bild 3. Vy över Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB)



Bild 4. Karta över Värtahamnen-Frihamnen (bildkälla: Stockholms hamnar AB).

Vid Värtahamnen – Frihamnen anlöper kombifärjor, det vill säga kombinerade gods- och passagerarfartyg, kryssningsfartyg, container-, torrbulk- och tankfartyg samt militära fartyg. Lastning och lossning sker framförallt av andra verksamhetsutövare med egna tillstånd.

Containerverksamheten har under 2020 flyttat från containerhamnen i Värtahamnen till Norviks Hamn, men hamnverksamheten kommer att fortgå i hamndelen även fortsättningsvis enligt tillstånd.

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 2021

Två klagomål inkom gällande Värtahamnen, det ena gällande rökgaser från en färja och det andra gällande lågfrekvent buller från ett fartyg vid kaj som senare visade sig tillhöra Stockholm Exergis verksamhet.

Enligt Hamnen hade färjan inte värre rökgaser än andra fartyg och klagomålet var en synpunkt som inte var kopplad till en olägenhet.

2.3.2 Stadsgården – Skeppsbron – Masthamnen



Bild 5. Vy över Stadsgårdshamnen (www.stockholmshamnar.se).

Stockholms Hamnar har under 2020 beviljats bidrag från EU och Naturvårdsverket för ett åtagande att minska sjöfartens utsläpp till luft inom hamnområdena. För Stockholms Hamnar innebär detta investeringar i landelsförsörjning (högspänning enligt internationell standard) av kryssningsfartyg vid två kajlägen (S160 och S167) i Stadsgårdshamnen.

Miljöförvaltningen kommer att följa upp projektets framdrift och följa i hur stor utsträckning landelanslutningen nyttjas av rederier vid Stadsgårdskajen.





Bild 6. Bilder landelanslutning på Värtapiren. Landelanslutning ger en stor positiv effekt på hamnens miljöpåverkan eftersom man då eliminerar avgaser och buller från fartyg som går på tomgång under tiden de ligger vid kaj. Bildkälla: 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 2021

Fyra klagomål på rökgaser inkom under året, ett gällande Stadsgårdshamnen, ett gällande Masthamnen samt två gällande ångbåten S/S Blidösund vid Skeppsbron.

De klagande har informerats om att S/S Blidösund är en kulturminnesmärkt ångbåt som faller utanför miljökraven. Transportstyrelsen har tillsammans med Riksantikvarieämbetet gjort bedömningen att inga ingrepp i båtarnas funktion ska göras för att minska föroreningarna. Utsläppen från det enskilda fartyget är så liten del av den sammantagna negativa miljöpåverkan från transportsektorn att det kulturhistoriska värdet väger tyngre.

När det gäller Stadsgårdshamnen och Masthamnen har de klagande informerats om att arbete pågår för att minska luftföroreningarna. Hamnen arbetar med att bygga ut elanslutning för kryssningsfartygen och det planeras vara klart under 2023. Miljöförvaltningen kommer under 2022 även att mäta påverkan från rökgaserna, hur ofta plymer från fartyg inträffar samt hur luftkvaliteten är i samband med en plym.

2.3.3 Del av Nybrokajen



Bild 7. 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. Ingen hamnverksamhet har ägt rum vid den tillståndspliktiga delen av Nybrokajen och där finns ingen förvaring av avfall eller kemikalier.

Klagomål under 2021

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

2.3.4 Södra Hammarbyhamnen

Denna hamndel består i huvudsak av att tillhandahålla och underhålla kajplatserna som nyttjas av andra verksamhetsutövare (Fortum och Jehander). Ingen hamnverksamhet har ägt rum vid den tillståndspliktiga delen av Södra Hammarbyhamnen och där finns ingen förvaring av avfall eller kemikalier.



Bild 8. Södra Hammarbyhamnen (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 2021

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

2.3.5 Loudden – oljehamnen

Verksamheten inom Louddens oljehamn har lagts ner och hamnen används nu av Stockholms Hamnar. Marken har under året övergått till Exploateringskontoret.

Markundersökningar och sanering av markföroreningar kommer att fortgå under hela 2022.



Bild 9. Tidigare vy över Loudden Oljehamnen när verksamheten var igång. Under 2022 kommer markundersökningar och sanering att utföras (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 2021

Inga klagomål relaterat till denna hamndel har rapporterats in till miljöförvaltningen under 2021.

2.3.6 Övriga icke-tillståndspliktiga hamnar



Bild 10. Vy över Norra Hammarbyhamnen (www.stockholmshamnar.se).

Klagomål under 2021

Tre klagomål har inkommit gällande Norra Hammarbyhamnen. Två gäller rökgaser från fartyg och ett gäller buller från båtar som står på tomgång i avvaktan på slussning i Hammarbyslussen.

Problemen med rökgaser har kunnat härledas till att man eldar med ved, pellets eller liknande på båtarna. Detta är förbjudet i Norra Hammarbyhamnen och Stockholms Hamnar har gått ut med information till de som hyr kajplats där.

Exempel på hamnar/kajer där Stockholms Hamn AB förvaltar marken är Norra Hammarbyhamnen (bild 10), Söder Mälarstrand, Norr Mälarstrand, Strömkajen och Strandvägskajen. Dessa hamnar/kajer kan ta emot fartyg som har en *mindre* bruttodräktighet än 1350 ton. Här finns även kajplatser för privatpersoner med fartyg längre än 12 meter.

3 KONKLUSION

Stockholm Hamn AB

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