



Hamnar

Om hälso- och miljöpåverkan, MKB,
tillståndsprövning m.m.

Handbok med allmänna råd

Hamnar

Om hälso- och miljöpåverkan, MKB,
tillståndsprövning m.m.

Handbok med allmänna råd

BESTÄLLNINGAR

Ordertelefon: 08-505 933 40
Orderfax: 08-505 933 99
E-post: natur@cm.se
Postadress: CM-Gruppen
Box 1110 93
161 11 Bromma
Internet: www.naturvardsverket.se/bokhandeln

NATURVÅRDSVERKET

Tel: 08-698 10 00 (växel)
Internet: www.naturvardsverket.se
Postadress: Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

ISBN 91-620-0126-4.pdf
ISSN 0282-2361

Omslagsbild: Per Westergård, Vetenskapsjournalisterna

© Naturvårdsverket 2003

Elektronisk publikation

Förord

En nyhet i miljöbalken är att hamnar och lastnings- eller lossningskajer, som kan medge trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350 skall tillståndsprövas enligt 9 kap 6 § miljöbalken.

Såväl länsstyrelser och kommuner som verksamhetsutövare har framfört önskemål om att Naturvårdsverket ska ge ut en allmän vägledning om tillståndsprovning av hamnar.

Denna handbok ger en översiktlig beskrivning av hamnar, informerar om hälso- och miljöpåverkan och skadeförebyggande åtgärder i samband med hamnverksamhet och ger råd om utformning av miljökonsekvensbeskrivningar. Handboken tar också upp frågor om tillståndsprovning av hamnprojekt och ger en översiktlig beskrivning av egenkontroll, miljörapporter och tillsyn. Det allmänna råd om hamnar (NFS 2003:18) som Naturvårdsverket har gett ut har infogats i form av textrutor.

Underlaget till handboken har tagits fram av konsultföretaget SWECO/ VIAK. Som stöd för konsultens arbete har funnits en arbetsgrupp bestående av representanter från Naturvårdsverket, Sveriges Hamnar, Miljöförvaltningen i Stockholms stad samt länsstyrelsen i Västra Götaland.

Efter en bearbetning av konsultens rapport inom Naturvårdsverket har handboken remitterats till berörda centrala myndigheter, länsstyrelser, vissa kommuner samt branschorgan. Därefter har den bearbetats ytterligare inom verket.

Handboken riktar sig främst till berörda tillsyns- och provningsmyndigheter. Även sektormyndigheter och verksamhetsutövare kan ha nytta av den.

Beslut om att ge ut handboken har fattats av undertecknad direktör.

Stockholm i november 2003

Kerstin Cederlöf

Innehållsförteckning

1 Översiktlig beskrivning av hamnar	8
1.1 Hamnen - en del av samhällets transportapparat.....	8
1.2 Hamnars tillkomst och lokalisering	8
1.3 Hamnar i Sverige	9
Allmänna hamnar och andra hamnar	10
1.4 Hamnverksamhet	10
1.5 Hamnterminaler för olika typer av fartyg	11
Passagerarterminal	12
Ro/Ro-terminal	12
Containerterminal	12
Torrbulkterminal	12
Tankterminal/Flytande bulk.....	12
Styckegodsterminal.....	12
1.6 Hamnars kunder och deras krav.....	13
1.7 Hamnars ägarförhållanden	13
1.8 Utbyggnad och infrastruktur	14
1.9 Hamnordning	14
2 Hälsa- och miljöpåverkan samt skadeförebyggande åtgärder i samband med hamnverksamhet.....	16
2.1 Buller.....	16
Hälsa- och miljöpåverkan	16
Åtgärder	16
2.2 Utsläpp till luft	19
Hälsa- och miljöpåverkan	19
Åtgärder	19
2.3 Utsläpp till vatten	20
Hälsa- och miljöpåverkan	20
Åtgärder	21
2.4 Mark och sediment.....	21
Hälsa- och miljöpåverkan	21
Åtgärder	22
2.5 Avfall	22
Hälsa- och miljöpåverkan	22
Åtgärder	23
2.6 Natur- och kulturmiljö samt landskapsbild	24
Naturmiljön.....	24
Kulturmiljön.....	24
Landskapsbilden	24
2.7 Transporter	24
Åtgärder	24
2.8 Energiförbrukning.....	25
2.9 Olyckor.....	25

Sevesolagen.....	25
Lagen om transport av farligt gods	26
2.10 Efterbehandling av mark och sediment.....	26
Åtgärder	26
3 Miljökonsekvensbeskrivningar för tillståndsansökan för hamnprojekt	27
3.1 Allmänt.....	27
3.2 Tidigt samråd	27
Underlag inför tidigt samråd	28
3.3 Beslut om betydande miljöpåverkan.....	28
3.4 Utökat samråd	29
Underlag inför utökat samråd	29
3.5 Miljökonsekvensbeskrivning	29
Verksamhetens omfattning	30
Avgränsning av MKB:n.....	30
Alternativ i de fall verksamheten inte kommer till stånd.....	32
Alternativa lokaliseringar och utformningar.....	32
Skyddsåtgärder.....	33
Utredningar och undersökningar.....	33
3.6 Miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och allmänna hänsynsregler	34
Miljökvalitetsmålen	34
Miljökvalitetsnormer.....	36
Allmänna och särskilda hänsynsregler.....	37
4 Tillståndsprövning	40
4.1 Tillståndsplikt och förfarande	40
Inledning – Hamnbolaget och andra företagare.....	40
Hamn – en miljöfarlig verksamhet.....	40
Tillståndsplikt - huvudregeln	40
Tillståndsplikt – övriga fall.....	41
4.2 Prövningens omfattning	43
4.3 Ansökans omfattning	44
4.4 Ansökans innehåll	47
4.5 Hur ärendet handläggs hos länsstyrelsen	51
”Kompletteringsrundan”	51
Komplettering av brister i ansökan	51
Ansökan kan avvisas.....	52
Godkännande av MKB	52
Kungörelse om ansökan	52
Aktförvarare.....	52
Remissförfarandet m.m.	53
Enskilda och organisationer m.m.	53
Kommunala verksamhetsutövare.....	53
Sammanträde.....	54
Tid och plats för sammanträde.....	54
Kommunicering - underrättelse till sökanden.....	54
4.6 Prövning av flera ärenden i ett sammanhang	54

4.7	Prövningsprocessen.....	55
	MPD:s beslut.....	55
	Bestämmelser som tillämpas vid bedömningen av ärendet	55
	Frågor som ska beaktas vid utformningen av beslutet	56
	Uppskjutna frågor	56
4.8	Tillståndsbeslutets innehåll	57
	Verkställighetsförordnande.....	58
	Underrättelse om beslut – kungörelse av beslut.....	58
4.9	Frågor som kan bli föremål för villkor.....	58
	Delegering av rätten att skriva villkor.....	59
5	Egenkontroll och miljörapport	60
5.1	Egenkontroll.....	60
5.2	Frågor att särskilt uppmärksamma	61
5.3	Miljörapport	61
	Allmänt	61
	Grunddelen.....	62
	Textdelen	62
6	Tillsynsfrågor.....	65
6.1	Operativ tillsyn.....	65
	Kontrollprogram eller förbättrande åtgärder.....	65
	Rapportering	65
6.2	Tillsynsansvar	66
6.3	Tillsynsavgifter	66
	Litteraturförteckning.....	67

1 Översiktlig beskrivning av hamnar

1.1 Hamnen - en del av samhällets transportapparat

Hamnar utgör en del av samhällets infrastruktur och transportapparat. Över 90% av det transporterade godset till och ifrån Sverige passerar över svenska hamnars kajer. Hamnen är en nödvändig länk i den transportkedja som krävs för att vår utrikeshandel skall fungera. Även passagerartrafik ingår i hamnarnas verksamhet.

Hamnen är en plats eller ett geografiskt område som tillskapats för att ge service till fartyg. Med service avses inte bara att tillhandahålla utrustning för att lasta och lossa gods, exempelvis kranar och lastmaskiner eller anordningar för att embarkera och debarkera passagerarna. Även byggnader och ytor för att kortare tid kunna lagra gods eller ställa upp passagerares fordon på krävs i regel. Det är också viktigt att hamnen har möjligheter för fartygens försörjning med förnödenheter och för att ta emot avfall från fartygen.

Transportverksamhet bedrivs i regel oberoende av tiden på dygnet. Det gäller inte minst för det sjötransporterade godset, där varje onödig timme i hamn för ett fartyg medför stora kostnader. Detta ställer krav på att hamnen kan tillhandahålla den service fartygen kräver under alla dygnets timmar.

1.2 Hamnars tillkomst och lokalisering

En modern hamn har i allmänhet vuxit fram i samband med industrins behov och handelns utveckling inom en tätort eller ett närliggande geografiskt område. Förr anlades hamnar där det fanns naturliga förutsättningar för att ge fartygen skydd med endast begränsade kompletteringar. Idag ställs i stället krav på lokaliseringen nära godsets start- och slutdestinationer eller på att det finns goda anslutande väg- och järnvägsförbindelser.

Hamnarna ska också befinna sig så nära stora sjöfartsleder som möjligt så att kostsamma avvikelser från den normala seglingsrutten undviks. Dessutom bör det finnas förutsättningar för anlop av fartyg med stort djupgående.

På landsidan ska det finnas tillräckligt med ytor för godshantering, både för befintlig verksamhet och framtida expansionsmöjligheter. Området bör ha goda förbindelser med huvudvägar och järnvägsnät.

Allmänna hamnar och industrihamnar kan ha en sådan särskild betydelse för en hållbar samhällsutveckling som anges i miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser.

I miljöbalken 3 kap 8 § anges att mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för bl.a. anläggningar för kommunikationer skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Om de är av riksintresse skall de skyddas mot sådana åtgärder. Enligt förordningen (1998:896) om

hushållning med mark- och vattenområden m.m. är det Sjöfartsverket som i skriftlig form skall lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden (hamnar) som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt 3 kap miljöbalken. Sjöfartsverket har i beslut 2001-10-22 förtecknat de hamnar som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Sjöfartsverket har bestämt att följande hamnar är av riksintresse:

Län	Hamn
Stockholm	Nynäshamn Stockholms hamn Kapellskär
Södermanland	Oxelösund
Östergötland	Norrköping
Kalmar	Oskarshamn
Gotland	Visby
Blekinge	Karlshamn Karlskrona
Skåne	Helsingborg Malmö Trelleborg Ystad
Halland	Varberg Halmstad
Västra Götaland	Strömstad Lysekil (Brofjorden) Uddevalla Göteborg
Värmland	Karlstad
Västmanland	Västerås Köping
Gävleborg	Gävle
Västernorrland	Sundsvall
Västerbotten	Umeå Skellefteå
Norrbotten	Piteå Luleå

1.3 Hamnar i Sverige

Av samtliga EU-länder har Sverige den längsta kusten, en kust som till stor del utgör gräns till andra länder. Längs Sveriges kuster, inklusive Mälaren och Vänern, finns ett

stort antal hamnar som har en väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln, allt från små specialiserade hamnar till stora hamnar med möjlighet att ta emot alla typer av gods.

Vid sidan av de större hamnarna för den allmänna samfärdseln finns t.ex. industrihamnar, fiskehamnar och småbåtshamnar. Industrihamnarna är främst knutna till skogs- och pappersindustrin eller olje- och kemiindustrin. En industrihamn finns oftast i direkt anslutning till industrins egentliga verksamhet.

Allmänna hamnar och andra hamnar

I Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS 1988:5 och SJÖFS 1992:9) betecknas drygt 50 hamnar som allmänna hamnar. Dessa hamnar är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn skall vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. Fritidsbåtshamnar, fiskehamnar, örlogshamnar och lastagehamnar som endast betjänar viss industri omfattas inte av begreppet allmän hamn. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga.

Begreppet allmän hamn förekommer i bl.a. följande lagar:

- Lag (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn
- Lag (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn
- Lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn
- Lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet

Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser (se prop.1981/82:130 s 142).

1.4 Hamnverksamhet

Huvudverksamheten i en hamn är att lasta och lossa fartyg från och till järnvägsvagnar, lastbil, andra fartyg eller lagerbyggnader, cisterner och andra upplagsplatser för kortare tids mellanlagring. Allt gods passerar inte över kaj, utan gods kan också lastas om från bil till järnväg eller från bil till bil. Omlastning (läktring) och bunkring av fartyg kan även ske på redden. Passagerare embarkerar och debarkerar ofta på redden när fartygen är för stora för hamnens kajer eller när ledig plats saknas.

Många hamnar har passagerartrafik som huvudverksamhet.

I en del hamnar svarar hamnen även för andra uppgifter än de som har direkt anslutning till omlastning av gods. Hit hör att tillhandahålla lagerutrymmen för längre tids lagring, hantera gods in och ur lager och packa om gods.

Inom hamnens vattenområde finns oftast en kortare inseglingränna. För att ta emot fartygen krävs bogserings- och förtöjningstjänster samt anläggningar som pিরer och kajer.

För att lasta och lossa enhetsgoods finns kranar och olika typer av lastmaskiner och truckar. För flytande och fast bulkgoods finns rörsystem, bandtransportörer och annan utrustning.

Hamnverksamheten ger också upphov till aktiviteter som underhåll av fasta anläggningar, muddring samt verkstäder för underhåll av den egna maskinparken etc.

Hamnförvaltningen/-bolaget ombesörjer att det finns avfallscontainrar på kajerna för fartygens fasta avfall. Det oljehaltiga flytande avfallet (sludge) hämtas i regel av entreprenörers slamsugningsbilar genom hamnförvaltningen/-bolagets försorg. En del hamnar har cisterner för det oljehaltiga avfallet för mellanlagring och separering av vatten. Avloppsvatten i form av toalettavfall (och eventuellt disk- och duschvatten) pumpas direkt till det kommunala avloppsnätet eller hämtas med slamsugningsfordon.

Inom hamnen finns andra verksamhetsutövare som arbetar helt eller delvis fristående från hamnförvaltningen/-bolaget.

Olika typer av företag tillhandahåller service till varuägare och rederier. Skeppsmäklare/-klarare anlitas oftast för att ordna och redovisa information om fartyget och dess last, ombesörja leverans av förnödenheter till fartyget samt att betala de avgifter som fartyget är skyldigt att erlägga. Speditörer är varuägarnas representanter i hamnen och skall ta till vara deras eller mottagarnas intressen genom att planera transporter, omlastningar, utföra förtullningar etc.

Det kan även finnas företag som bedriver egen verksamhet inom hamnområdet, som ibland är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt miljöbalken. Exempelvis arrenderar olje- och kemiindustri och specialiserade cistern/lagringsföretag mark i många hamnar. Dessa företag äger ofta, de byggnader, cisterner, rörledningar och bilutlastningar som står på fastigheten. Hamnen tillhandahåller gemensamma delar av rörsystem som används av de arrenderade bolagen i den utsträckning de behöver. Oljeförorenat avlopp (OFA) och dagvattensystem från bolagen leds i regel till en gemensam hamnägd reningsanläggning.

Vanligt är också att hamnhuvudmannen äger magasin och uppställningsytor för längre tids lagring av bulk eller enhetsgoods och hyr ut dem till en annan verksamhetsutövare.

Det förekommer också att det inom hamnområdet finns helt fristående terminaler, exempelvis färjeterminaler, som äger/hyr markområden med tillhörande kajer och inte har mycket med hamnen i övrigt att göra.

Uppläggning av fartyg under längre tid inom hamnens vattenområde kan förekomma, exempelvis under en säsong när fartyget saknar transportuppdrag.

1.5 Hamnterminaler för olika typer av fartyg

Fartygen är idag till största delen specialiserade och konstruerade för en viss typ av transporter. Som en följd av detta måste hamnen och dess terminaler utformas för att kunna ge den service som det specifika fartyget kräver. Grovt indelat förekommer följande typer av terminaler:

Passagerarterminal

Terminal för fartyg som i regel går i linjetrafik med passagerare. Terminalen är av tillgänglighetsskäl oftast placerad centralt i stadskärnan. Passagerartrafiken kombineras vanligen med godstrafik, där Ro/Ro-teknik (se nedan) för lastning och lossning av godset används. I en del hamnar förekommer kryssningstrafik, främst under turistsäsongen.

Ro/Ro-terminal

Terminal där godset lastas eller lossas på lastbärare på hjul (Roll on/Roll off eller Ro/Ro). Det kan vara på bil, trailer, järnvägsvagn eller i container/växelflak placerade på speciella vagnar för förflyttning inom hamnområdet. Lastbärare utan egen dragande enhet dras ombord med specialbyggda terminaltraktorer. Fartyg som används i Ro/Ro-trafik kan både vara specialiserade för godstransporter eller användas för gods i kombination med passagerartrafik.

Containerterminal

Terminal för styckegods som transporteras i containrar av olika storlekar. Det leder till effektivare godshantering och mindre risk för skador på godset än de tidigare transporterna styckevis eller på pall. Containererna lastas och lossas oftast med speciella containerkranar (Lift on/Lift off eller Lo/Lo), men även som Ro/Ro-enheter. För intertransporterna inom terminalen används olika typer av truckar och specialbyggda fordon.

Torrbulkterminal

Terminal för torrt oförpackat gods, exempelvis grus, malm, kol och spannmål. Godset lastas och lossas med hjälp av olika typer av fast utrustning placerad på kajen eller ombord (självlossare), eller med hjälp av lastfordon och kranar med skopa. Godset lagras ibland under längre tid på ytor eller i magasin som tillhör någon annan verksamhetsutövare än hamnen.

Tankterminal/Flytande bulk

Terminal för flytande gods, oftast oljeprodukter eller kemikalier, som pumpas ombord via rörledningar till cisterner i hamnen. Utlastning av oljeprodukter sker främst från hamnar som ligger i anslutning till raffinaderierna. Cisterner och rörsystem (helt eller delvis) tillhör i regel någon annan verksamhetsutövare än hamnen.

Styckegodsterminal

Terminal för styckegods som exempelvis lossas och lastas på pall, i säckar, balar eller rullar. Godset lossas och lastas med hjälp av lastmaskiner eller kranar.

1.6 Hamnars kunder och deras krav

Hamnens egentliga kunder är varuägare/transportköpare och rederier. Kunderna företräds ofta av någon typ av ombud som har i uppdrag att transportera godset för sina kunders räkning från dörr till dörr.

Den tillverkande industrin strävar efter att hålla kostnaderna för transport och lagerhållning så låga som möjligt och efter att produkterna ska komma fram i rätt tid. Som en del av samhällets transportapparat behöver hamnen kunna möta dessa krav genom att tillhandahålla den service som efterfrågas. Nya kundkrav kan behöva tillgodoses genom exempelvis om- och tillbyggnader av kajer och terminaler, ökat vattendjup eller tillhandahållande av lagerutrymmen.

Svenska hamnar konkurrerar om framförallt det gods som skall till och från destinationer i Europa. Den starkaste konkurrensen finns dock mellan land- och sjötransporter. När det gäller den direktgående transoceaniska trafiken till destinationer utanför Europa och Medelhavet konkurrerar de hamnar som har tillräckligt djupgående för att ta emot de största containerfartygen. Den konkurrensen är mycket hård med kontinenthamnarna. Det gods det här handlar om kan ta landvägen till och från kontinenthamnarna eller skickas via mindre matarfartyg (feeder).

1.7 Hamnars ägarförhållanden

Ägarstrukturen för de allmänna hamnarna följer två huvudsakliga associationsformer.

Ett mindre antal allmänna hamnar har en traditionell struktur. Det innebär att en kommunal hamnförvaltning hanterar vissa myndighets- och infrastrukturfrågor och ett fristående stuveribolag sköter hanteringen med att lasta och lossa godset. Stuveribolaget är en egen juridisk person, helt ägd av kommunen eller av kommunen tillsammans med privata intressen.

Det större antalet allmänna hamnar drivs enligt det s.k. fullservicekonceptet, vilket innebär att både hamnförvaltningens och stuveribolagets uppgifter ryms inom samma bolag. Detta hamnbolag ägs av kommunen helt eller delas med privata ägare, exempelvis lokal industri eller rederier.

Hamnbolaget är en juridisk person med egen styrelse och lyder under aktiebolagslagen. Kommunens representanter i hamnbolagets styrelse tillsätts av kommunfullmäktige och är oftast politiker. Kommunägda bolag regleras delvis av kommunallagen, vilket bl.a. innebär särskilda villkor för offentlighetsprincipen. Normalt har kommunalt majoritetsägda bolag särskilda ägardirektiv som beskriver inom vilka områden bolaget har beslutsrätt utan prövning av kommunfullmäktige.

Bogsering och förtöjningstjänst utförs endera inom ramen för ett hamnbolag med fullservicekoncept eller av privata entreprenörer.

Industrihamnarna ägs i regel av ett eller flera industriföretag och hanterar enbart eller i huvudsak ägarnas produkter. Även kommuner är delägare i en del industrihamnar.

1.8 Utbyggnad och infrastruktur

Ansvar för utveckling och förvaltning av infrastruktur inkl. kajer och tjänster i samband med sjötransporter och hamnar är delat mellan olika organ.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som har myndighetsfunktion och sektoransvaret för sjöfarten.

Staten ansvarar genom Sjöfartsverket för farleder, fyrar, sjömätning, lotsning och isbrytning. Sjöfartsverket har ansvaret för lotsning ända till kaj, men för övriga uppgifter sträcker sig ansvaret endast fram till hamnområdesgränsen. Verkets ansvar för isbrytning gäller dock bara svenska kustvatten så att fartyg kan ta sig in till skyddade farleder.

Hamninfrastrukturen ägs antingen av kommunen eller av hamnbolaget. Med hamninfrastruktur menas här inseglingsrännor och utprickning som inte ligger under Sjöfartsverket, gator inom och i vissa fall i anslutning till hamnområdet samt järnvägsspår inom och i anslutning till hamnområdet.

På landsidan utanför hamnområdet är det väghållaren (kommunen eller Vägverket) och banhållaren (Banverket eller kommunen) som ansvarar för infrastrukturen.

Utbyggnad av hamnar berörs även av plan- och bygglagen (PBL) (1987:10), som innehåller bestämmelser om planläggning av mark och vatten samt om byggande.

I PBL anges bl.a. att varje kommun skall ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen, som inte är bindande, skall ge vägledning för beslut om användningen av mark- och vattenområden samt om hur den byggda miljön skall utvecklas och bevaras.

Markens användning och bebyggelsen inom kommunen regleras genom detaljplaner, som endast får omfatta en begränsad del av kommunen. För avgränsade områden av kommunen som inte omfattas av detaljplan får områdesbestämmelser antas för att säkerställa syftet med översiktsplanen.

1.9 Hamnordning

För varje hamn finns en sk. hamnordning, med stöd av ordningslagen (1993:1617), som innehåller lokala föreskrifter för ordning och säkerhet inom hamnområdet. Hamnens myndighetsutövning är begränsad och gäller t.ex. rätt att förflytta ett fartyg inom hamnen.

I den traditionella strukturen upprätthålls myndighetsfunktionen inom hamnförvaltningen och vid fullservice-konceptet i regel av en befattningshavare inom hamnbolaget, efter delegation av kommunfullmäktige. Myndighetsutövning får enligt kommunallagen inte överlämnas till ett kommunalt bolag som exempelvis ett hamnbolag.

Länsstyrelsen eller kommunen (om hamnen ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett helägt kommunalt hamnbolag) får, enligt 3 kap. 10§ ordningslagen, meddela föreskrifter om den ordning och säkerhet som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnen. Föreskrifterna ska ange det område i vatten och på land inom vilket föreskrifterna gäller.

Föreskrifter om reglering av sjötrafik, fartbegränsningar m.m. kan meddelas av länsstyrelsen med stöd av sjötrafikförordningen (1986:300).

Sjöfartsverket kan också reglera hur en allmän farled skall begagnas med stöd av lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och hamn.

2 Hälsö- och miljöpåverkan samt skadeförebyggande åtgärder i samband med hamnverksamhet

Miljöeffekter av en verksamhet kan vara direkta eller indirekta. När en hamnverksamhet prövas enligt miljöbalken skall i miljökonsekvensbeskrivningen belysas både direkta och indirekta effekter. Därför uppehåller sig handboken relativt ingående vid att definiera direkta respektive indirekta effekter. Med direkta miljöeffekter avses här påverkan på miljön som hamnverksamheten i sig orsakar. Indirekta miljöeffekter hänger samman med följdverksamheter till hamnverksamheten.

2.1 Buller

Hälsö- och miljöpåverkan

Inom en hamn pågår många verksamheter som kan medföra störningar i form av buller. Sådana störningar är speciellt påtagliga när hamnen ligger i anslutning till bostäder och/eller attraktiva rekreationsområden.

Buller i hamnområdet uppkommer till stor del vid lastning och lossning samt vid hanteringen av gods. Det alstras främst av kranar, arbetsmaskiner, transporter inom hamnområdet och ibland från själva godset när det hanteras.

Det bullrar också från fartygen när de ligger vid kaj (från ramper, motorer, fläktar, däcksmaskiner och surrningsmaterial) och från framdrivningsmaskinerna på fartygen.

Man bör även vara medveten om att lågfrekvent buller kan uppkomma från fartygens fläktar, hjälppaggregat mm. Detta buller medför särskilda problem då störningen av lågfrekvent buller är mycket större. Lågfrekvent buller dämpas också mycket sämre av en husfasad än buller med högre frekvens vilket innebär att bullernivån inomhus blir högre.

Bil- och tågtrafiken till och från hamnen kan också ofta uppfattas som störande av boende i närheten av de järnvägsspår och tillfartsvägar som leder till hamnen.

Åtgärder

Det är i allmänhet besvärligt att begränsa buller från en hamn. Därför är det viktigt att risken för bullerstörning uppmärksammas redan vid lokaliseringen. Finns det risk för att närboende kan störas av buller bör alternativa lokaliseringar övervägas.

Bullerstörningar kan minskas genom god planering av tillfartsvägar och val av maskiner med låg bullernivå. Verksamheten i hamnen kan även avskärmas med topografiska skydd, t.ex. bullervallar. Buller från fartygen kan minskas genom att det

inom hamnen anordnas möjlighet till elanslutning av fartygen så att tomgångskörning av hjälpmotorerna kan undvikas. Elanslutning tar dock inte bort allt buller från fartygen.

Trafikreglering såsom hastighetsbegränsning, hänvisning av fartyg till kajplatser som är mindre känsliga från bullersynpunkt m.m. är åtgärder som kan minska bullerexponeringen från hamnområdet. Om möjligt kan verksamheten i hamnen också begränsas till vissa tider under dygnet.

Bullerfrågorna behöver även uppmärksammas när ny bebyggelse planeras intill befintliga hamnar så att skyddsavståndet blir tillräckligt.

Bedömningsgrunder av buller från hamnverksamheten

Ur allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken

Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5) bör tillämpas när det gäller buller från hamnverksamheten .

Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 1996:7) om buller inomhus och höga ljudnivåer bör tillämpas när det gäller riktvärden för lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

A. Riktvärden för buller vid bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdlokaler, ur NV RR 1978:5

	Befintlig verksamhet (ekvivalent ljudnivå)	Nytablering av verksamhet (ekvivalent ljudnivå)
Dagtid 07-18	55 dBA	50 dBA
Kvällstid 18-22 samt Sön- och helgdag 07-18	50 dBA	45 dBA
Natt 22-07	45 dBA ¹⁾ 55 dBA (maximal ljudnivå)	40 dBA ¹⁾ 55 dBA (maximal ljudnivå)

1) Värdet för natt behöver inte tillämpas för utbildningslokaler

B. Riktvärden för buller i områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv och där naturupplevelsen är en viktig faktor, ur NV RR 1978:5

	Befintlig verksamhet (ekvivalent ljudnivå)	Nytablering av verksamhet (ekvivalent ljudnivå)
Dagtid 07-18	45 dBA	40 dBA
Kvällstid 18-22 samt Sön- och helgdag 07-18	40 dBA	35 dBA
Natt 22-07	40 dBA 50 dBA (maximal ljudnivå)	35dBA 50 dBA (maximal ljudnivå)

C. Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, ur NV RR 1978:5

	Befintlig verksamhet (ekvivalent ljudnivå)	Nytablering av verksamhet (ekvivalent ljudnivå)
Dagtid 07-18	65 dBA	60 dBA
Kvällstid 18-22 samt Sön- och helgdag 07-18	60 dBA	55 dBA
Natt 22-07	55 dBA	50dBA

D. Rekommendationer för bedömning av olägenhet för människors hälsa (sanitär olägenhet) för ekvivalent lågfrekvent buller inomhus, ur SOSFS 1996:7

För bedömning av lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar, hjälppaggregat mm, finns vägledning i Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 1996:7). Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, men även i lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande. Här anges följande rekommendationer för bedömning av olägenhet för människors hälsa för ekvivalent lågfrekvent buller inomhus:

Tersband (Hz)	Ekvivalent ljudtrycksnivå (dBA)
31,5	56
40	49
50	43
63	41,5
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

Bedömningsgrunder av buller från trafiken till och från hamnen

Buller uppkommer även från landtransporter till och från hamnen. För buller från vägtrafik och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden för buller för bostadsmiljön (infrastrukturpropositionen (1996/97:53) som är tillämpliga för detta buller. Se tabell nedan (utdrag ur prop 1996/97:53).

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå	30 dBA ekvivalentnivå
Inomhus	45 dBA maximalnivå nattetid	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå	
På uteplats	70 dBA maximalnivå	55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå
Utomhus bostads-området i övrigt		60 dBA ekvivalentnivå

Anm. Det anges i propositionen att riktvärdena för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

2.2 Utsläpp till luft

Hälsa- och miljöpåverkan

Utsläpp till luft uppkommer bland annat från arbetsmaskiner, transporter inom området, pumpar, rörflänsar, ventiler och liknande utrustning där råolja, oljeprodukter, kemikalier och gaser hanteras i bulk liksom från värmepannor och serviceverkstäder inom hamnområdet. Utsläpp till luft kan även ske genom damning, framförallt från hanteringen av olika typer av bulk gods. Utsläpp till luft uppkommer också från fartygens motorer när fartygen ligger vid kaj samt vid anlop och avgång.

Emissionerna till luft består till största delen av kolväten (THC), kväveoxider (NO_x), svaveloxider (SO_x), koldioxid (CO_2), kolmonoxid (CO) och partiklar. Omfattningen av utsläppen från fartygen påverkas av fartygens motorer, bränslets svavelinnehåll samt fartygens liggstider i hamn.

Om hamnen bedriver lagring av petroleumprodukter i bergrum eller cisterner sker även utsläpp till luft däriifrån. Här kan t.ex. utsläpp av lättflyktiga organiska ämnen (VOC) förekomma. Också annan kemikalielagring i hamnens regi kan resultera i utsläpp till luft beroende på typ av kemikalie.

Det kan vara svårt att generellt ange hur stor del av luftutsläppen från en hamn kommer ifrån fartygen respektive den övriga hamnverksamheten. Fördelningen av utsläpp mellan fartyg och den övriga verksamheten i hamnen beror bland annat på vilken sorts bränsle fartygen använder, antalet fartyg som anlöper hamnen, möjligheten till elanslutning, liggstider i hamnen samt vilken typ av övrig verksamhet som pågår inom hamnområdet. 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 miljö kvalitetsnormerna överskrids, se avsnitt 3.6.

Kväveoxid- och svavelutsläpp bidrar till försurning och övergödning av mark och vatten. Koldioxid bidrar till växthuseffekten. Kolväten kan tillsammans med kväveoxider bidra till bildningen av marknära ozon och andra så kallade fotokemiska oxidanter. Utsläpp av partiklar kan innebära en särskilt påtaglig hälsorisk. Tillgången till statistik över luftutsläpp från enskilda typer av fartyg är begränsad.

Åtgärder

Den mest effektiva vägen att minska utsläpp till luft är åtgärder på de enskilda utsläppskällorna inom hamnområdet. För arbetsfordon är installation av avgasrening och bränsleval viktiga. Det samma gäller för fartygen. Fartygsmotorerna kan förses med avgasrening och lågsvavligt bränsle kan användas.

Elanslutning av fartyg kan vara en åtgärd för att minska luftutsläppen från de fartyg som ligger vid kaj. När det gäller elanslutning är det dock viktigt att beakta att avstängda

fartygsmotorer genererar kraftiga utsläpp till luft när de startas igen. På grund av detta är det inte alltid säkert att de totala utsläppen minskar när fartygen ansluts till el.

En annan möjlighet att påverka fartygsflottan som anlöper hamnen är differentierade hamnavgifter för fartyg med t.ex. lägre NO_x och SO_x utsläpp. Genom differentierade avgifter kan hamnen på sikt påverka luftemissionerna. Hamnen kan också försöka påverka rederier att välja motorer och bränsle som ger låga utsläpp. Ytterligare en möjlighet för hamnar att verka för fartyg med bättre miljöprestanda kan vara att fartyg med bra miljöprestanda erbjuds mer attraktiva kajplatser.

I många fall har hamnen frekvent trafik med vissa rederier och i sådana fall kan avtal reglera de anlöpande fartygens miljöprestanda. Fartygstransporterna i t.ex. en industrihamn är ofta knutna till industriverksamheten och fartygen är indirekt leverantörer till den eller de industrier som äger hamnen. Här finns goda möjligheter att redan i leveransavtalen ställa krav på att fartygen använder lågsvavligt bränsle eller har speciell rening av luftemissioner.

Det kan även nämnas att Sjöfartsverket tillämpar miljödifferentierade farledsavgifter som medverkar till minskning av luftutsläppen från fartygen.

Förekommer omfattande hantering av bulk gods i hamnen är avskärmning av sådana platser en åtgärd för att förhindra damning till omgivningen.

Information om miljöåtgärder vid oljehamnar kan också hämtas ur skriften ”Miljöpraxis för oljehamnar och oljedepåer” som getts ut av Svenska Petroleum Institutet och Svenskt Oljehamnsforum i samråd med Naturvårdsverket och länsstyrelsen i Västra Götaland.

2.3 Utsläpp till vatten

Hälsa- och miljöpåverkan

Från hamnområdet kan utsläpp till ytvatten förekomma i form av dagvatten, lokalt behandlat avloppsvatten (från personalbyggnader, verkstäder, tvätthallar m.m.), OFA (oljeförorenat avloppsvatten) via oljeavskiljare och eventuella spill av drivmedel eller gods.

Hanteras oljor, bränslen och andra kemikalier inom hamnområdet kan de ge upphov till spill, som kan påverka omgivningen. De produkter som används för den löpande hamnverksamheten kan utgöras av till exempel drivmedel för maskiner, avfettningsmedel, hydraulolja, gasol, smörjfett, skärvätskor och lösningsmedel.

Hamnbassängen kan även diffust belastas av de, oftast koppar- och tennbaserade färger som fartygsbotten behandlas med för att förhindra påväxt. Rengöring, blästring och målning av fartygsskrov när fartyg ligger vid kaj kan medföra tillförsel av färg, rostpartiklar och blästermedel till hamnbassängen.

På fartygsskrov och i barlastvatten kan även finnas främmande organismer som kan spridas och få oönskade effekter i hamnbassängen.

Verksamheten i en hamn kan även förorena grundvatten genom spill mm. Detta behandlas utförligare i avsnitt 2.4.

Åtgärder

Det är viktigt att förhindra utsläpp av föroreningar till vatten.

Genom att installera oljeavskiljare som det förorenade vattnet passerar kan man samla upp oljeföroreningar. Med en sedimentationsdel i oljeavskiljaren avlägsnas även en del metaller från dagvattnet.

För att man snabbt ska kunna upptäcka fel på oljeavskiljarens funktion är det en fördel om den är försedd med larmanordning. Vidare behöver klara rutiner finnas för tömning av OFA-systemet. (Se avsnitt 5.1. om rutiner för att hålla utrustning i gott skick). För att stoppa utsläpp av föroreningar i dagvattnet är det en fördel om det finns möjlighet att stänga av dagvattenssystemet.

Om det finns avlopp för förorenat vatten som inte är anslutet till det kommunala avlopps nätet kan reningsanläggningar installeras, som det förorenade vattnet får passera innan det släpps ut i recipienten.

Om hamnen är försedd med dockor där det t.ex. utförs rengöring, blästring, slipning och målning av båtar ska en sådan anläggning förses med utrustning för att rena förorenat vatten innan det släpps ut i recipienten.

För oljehamnar och andra industrihamnar kan andra miljöskyddsåtgärder bli aktuella. Exempel på skyddsåtgärder i oljehamnar är invallning av cisterner, brandskydd, installation av oljeavskiljare och lämpliga larm. Sevesolagstiftningen kan ge anledning till ytterligare säkerhetskrav.

Mer detaljerad information om miljöåtgärder vid oljehamnar kan hämtas ur skriften ”Miljöpraxis för oljehamnar och oljedepåer” som getts ut av Svenska Petroleum Institutet och Svenskt Oljehamnsforum.

2.4 Mark och sediment

Hälsa- och miljöpåverkan

Inom hamnområdet

Utsläpp till mark från hamnens verksamhet kan orsakas av läckage eller spill vid lastning och lossning, vid hantering av drivmedel och vid olyckor i samband med godstransporter inom området. Bedriver hamnen lagring av petroleumprodukter eller andra kemikalier kan det också innebära risk för spill liksom vid mellanlagring av farligt avfall. Utsläpp i vatten enligt avsnittet ovan kan också medföra att sedimenten förorenas.

Ledningar i marken kan t.ex. skadas vid sättningar vilket kan resultera i utsläpp till mark.

Inom vattenområdet och i farleden

Förutom den naturligt förekommande erosionen kan fartygen orsaka erosion i strandlinjen, i inseglingrännan och hamnnära områden, på grund av det svall och sug som uppkommer när fartygen anlöper eller lämnar hamnen. Erosionsangreppet beror dels på hur strandlinjen är uppbyggd (markkvalité, lutning etc.), dels på inseglingrännans utseende (vattendjup, bredd m.m.) och dels på hur fartygen är konstruerade (skrovform, displacement m.m.).

Uppgrumling (suspension) av bottensediment kan också orsakas av sjötrafiken genom virvlar från propellrar och från skrov, sk. ”wake-effekter”, men även genom de effekter som uppstår när fartyget genom sin rörelse i vattnet tränger undan vattenvolymen för sitt skrov. Sedimentationshastigheten av uppgrumlat material beror dels på partiklarnas storlek, dels på vilka vattenströmmar som råder i området. Är fartygstrafiken tät kan vattnet vara grumligt under en längre tid. Sedimentationsmaterialet kan orsaka att föroreningar sprids och att bottenfloran och bottenfaunan täcks över. Fartygstrafiken kan även ge ekologisk påverkan genom sina svall- och sugeffekter som kan försämra eller helt förstöra fiskens lek- och uppväxtmiljöer.

I samband med muddring av hamnbassängen, som normalt ska tillståndsprövas enligt 11 kap MB, grumlas bottensedimenten och det finns risk för att förorenade sediment lösgörs och sprids inom vattenområdet.

Åtgärder

Inom hamnområdet

Exempel på skyddsåtgärder för att minska risken för markföroreningar är invallningar, hårdgörning av mark, påkörningskydd och nederbördsskydd av oinvalade behållare med farligt avfall, drivmedel m.m.

När lastning och lossning av bulkgoods sker inom hamnen kan spillskydd behöva anordnas för att minska risken för förorening av marken. I de fall dagvattenbrunnar förekommer i anslutning till områden där spill kan förekomma kan det vara lämpligt att markytan hårdgöres och tätningar anordnas runt dagvattenbrunnar.

Inom vattenområdet och i farleden

För att minska risken för erosion och uppgrumling kan fartygstrafiken till och från hamnen behöva regleras. Det kan gälla såväl fartbegränsningar som regler om att större fartyg endast får anlöpa till vissa hamnlägen.

2.5 Avfall

Hälsa- och miljöpåverkan

Verksamheten i en hamn kan ge upphov till olika sorters avfall bl.a. farligt avfall.

Sammansättning och kvantitet av avfallet beror på typ av hamn och last på de fartyg som anlöper hamnen.

Avfall som uppkommer inom hamnen kan vara hushållsavfall, kontorsavfall, papper m.m. Det farliga avfallet kan vara hydraulolja, oljeavfall från oljeavskiljare, tomma oljefat, lysrör, förbrukade kemikalier och lastrester/spill.

Avfallet från fartygen kan bestå av hushållsavfall, toalettavfall, kasserad fiskeutrustning m.m. Det farliga avfallet ifrån fartygen kan vara maskinrumsavfall, icke biologiskt nedbrytbart avfall, batterier, färgrester, petroleumprodukter m.m.

Muddring i hamnar, som normalt ska tillståndsprövas enligt 11 kap MB, ger upphov till muddermassor som per definition är avfall. Det kan handla om allt från små mängder

vid mindre underhållsmuddring till stora mängder för stora arbeten. Muddermassor i hamnar innehåller ofta mycket föroreningar från bottenfärger, spill, olyckor och underhållsarbete på fartyg. Det kan därför vara farligt avfall.

Åtgärder

Det finns två parallella regelsystem som berör mottagning och hantering av avfall från fartyg, nämligen avfallslagstiftningen (15 kap. miljöbalken samt avfallsförordningen 2001:1063) och föroreningslagstiftningen (lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg). Enligt föroreningslagstiftningen är det den som lastar ut olja eller driver reparationsverksamhet som svarar för att det finns mottagningsanordningar för att ta emot förorenat barlastvatten och vatten från tankrengöring. Motsvarande regler finns för andra vätskor än olja.

Helsingforskommissionen (HELCOM) tog i mars 1996 ett beslut om en gemensam strategi mot utsläpp av alla typer av avfall från fartyg i Östersjön (Östersjöstrategin). Den svenska lagstiftningen ändrades under år 2001 med anledning härav. Det finns nu en skyldighet för fartyg att lämna allt sitt avfall som härrör från fartygets drift (fartygsgenererat), innan fartyget avgår från hamnar i Östersjön. Det är hamnen som är skyldig att ta emot det fartygsgenererade avfallet. Kommunen har ansvar för vidaretransporten av avfallet.

För införandet av Östersjöstrategin har Sjöfartsverket tagit fram föreskrifter och allmänna råd för mottagning av avfall från fartyg, SJÖFS 2001:12. Föreskrifterna gäller för svenska hamnar och varv, förutom hamnar som uteslutande används av fritidsbåtar eller örlogsfartyg. Sjöfartsverket har även tagit fram en handbok om mottagningsanläggningar i hamnar ”Mottagning av fartygsavfall i hamn”. I denna bok ges förklaringar till Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg (SJÖFS 2001:12) samt anvisningar för upprättande av avfallsplaner m.m. Sjöfartsverket har även tagit fram föreskrifter (SJÖFS 2001:13) och information om fritidsbåtshamnarnas avfallsfrågor.

Det ur miljösynpunkt mest betydande fartygsavfallet är det som kommer från maskinrummet. Övrigt fartygsgenererat avfall är hushållsavfall, övrigt fast avfall, lastrelaterat avfall (t.ex. ströbräddor, lastpallar och förpackningsmaterial), spill i samband med lastning eller lossning, toalettavfall, kasserad fiskeutrustning, material från fiskefartyg som inte är biologiskt nedbrytbart.

I MARPOL (konvention tillkommen genom Förenta Nationernas organ för sjösäkerhets- och havsmiljöfrågor the International Maritime Organization - IMO) konventionens annex I-V, vilka Sverige ratificerat, anges de krav på sortering av avfall från fartyg som gäller. Dessa kategorier är:

- | | |
|-----|---|
| I | Oljehaltigt maskinrumsavfall (spillolja) och oljehaltigt slagvatten samt oljehaltigt barlast- och tankspolvatten, |
| II | Kemikalierester från kemikalietankfartyg, |
| III | Rester och spill av farliga kemikalier i förpackad form, |
| IV | Toalettavfall och |
| V | Fast avfall (hushållsavfall). |

Förvaring av avfall som uppkommit i den egna verksamheten är inte att betrakta som mellanlagring varför det normalt inte krävs tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. miljöbalken och förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd för förvaring av sådant avfall.

2.6 Natur- och kulturmiljö samt landskapsbild

Naturmiljön

Påverkan av naturmiljön i området är främst aktuell att bedöma vid nylokalisering eller utbyggnad av en hamn. Effekter på naturmiljön kan uppstå på grund av de olika utsläpp eller annan påverkan som kommer ifrån aktuell hamnverksamhet.

Kulturmiljön

Påverkan av kulturmiljön i området är främst aktuell att bedöma vid nylokalisering eller utbyggnad av en hamn för att få den bästa placering. Kulturmiljöer att beakta vid befintlig verksamhet kan vara förekomst av vrak, närbelägna värdefulla kulturmiljöer samt fornminnen.

Landskapsbilden

Den visuella påverkan på landskapsbilden av hamnanläggningar beror på hamnens omfattning och verksamhet. Byggnader och magasin, arbetsmaskiner (t.ex. kranar) och fartyg som ligger vid kaj hör till det som påverkar landskapsbilden.

2.7 Transporter

Inom hamnområdet sker ett omfattande transportarbete med olika slag av arbetsmaskiner och truckar samt lastbilstrafik och i vissa fall även järnvägstrafik. Denna verksamhet medför miljöeffekter främst i form av buller och luftföroreningar. Se avsnitt 2.1 och 2.2. Även transporter till och från hamnområdet orsakar miljöeffekter som buller, utsläpp till luft mm.

Åtgärder

När det gäller åtgärder på fordon inom hamnområdet är det viktigt att man väljer arbetsmaskiner med bästa möjliga miljöstandard. En lösning kan även vara att ersätta dieseldrivna arbetsfordon med eldrivna som minskar såväl buller som luftutsläppen. Det är viktigt att minska transportarbetet inom hamnen så mycket som möjligt.

När det gäller transporter till och från hamnen och deras påverkan på miljö och hälsa är lokaliseringen av hamnen viktig. Andra åtgärder till att minska miljöpåverkan av transporter till och från hamnen kan vara – om detta är möjligt - att införa vissa drifttider vid hamnen. Ändrad väganslutning till hamnen som så lite som möjligt berör bebyggelse kan även vara en åtgärd att minska miljöpåverkan från trafiken till och från hamnområdet. En ytterligare åtgärd är att förse fartygsmotorerna med avgasrening och använda lågsvavligt bränsle. En minskning av miljöpåverkan i form av luftutsläpp kan vara att överföra transporter till och från hamnen från vägtrafik till eldriven spårtrafik.

2.8 Energiförbrukning

En hamnverksamhet förbrukar energi för uppvärmning av personalbyggnader och verkstäder, belysning, drift av arbetsmaskiner och verkstäder och i vissa hamnar för elanslutning av anlöpande fartyg.

Energikällorna varierar från hamn till hamn och kan t.ex. utgöras av el, olja, bensin, gasol och naturgas.

2.9 Olyckor

Olyckor som kan orsaka hälso- och miljöpåverkan är främst knutna till hantering av (farligt) avfall, kemikalie- och drivmedelshantering samt farligt gods. När fartygens bunkertankar fylls upp kan det uppstå spill. Det kan även uppstå spill vid slangbrott.

De cisterner eller tankar, för t.ex. drivmedel, som kan finnas inom hamnområdet kan också orsaka miljöpåverkan ifall det uppstår spill eller läckage.

Även lossning/lastning och övrig hantering av fasta kemiska produkter i bulk kan genom olyckor eller missöden samt bränder och explosioner leda till förorening av mark och/eller vattenområden. Se avsnitt 5.1 om fortlöpande riskbedömning och om underrättelse till tillsynsmyndigheten.

Sevesolagen

EU:s Seveso II direktiv (96/82/EG) och FNs konvention om gränsöverskridande effekter av industriolyckor har införts i svensk lagstiftning genom lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Seveso-lagen) samt tillhörande förordningen (1999:382) och Räddningsverkets föreskrift (1999:5). Reglerna gäller för verksamheter som hanterar farliga ämnen i mängder som överstiger en angiven gräns. Den mängd som ska beaktas är den maximala mängd som vid ett och samma tillfälle förekommer eller kan förekomma i verksamheten.

För varje ämne eller kategori - giftig etc. - finns en undre gräns vid vilken reglerna börjar gälla. För varje ämne eller ämnesklass finns också ett högre gränsvärde vid vilket skärpta bestämmelser börjar gälla. Varje ämne har således två "gränsmängder".

Verksamheter som hanterar ett farligt ämne i en mängd som ligger i intervallet mellan

den undre och övre gränsen omfattas av reglernas lägre kravnivå, medan verksamheter som hanterar ett ämne i mängder som är lika med eller överstiger den övre gränsen omfattas av reglernas högre kravnivå.

Verksamhetsutövaren har enligt Sevesolagen skyldighet att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och begränsa följderna av sådana för människor och miljö. Bland åtgärder för att minska olyckspåverkan kan nämnas goda förutsättningar för räddningsinsatser, invallningar, utformning av dagvattensystem etc.

Lagen om transport av farligt gods

Hamnverksamhet berörs av Lag (1982:821) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (1982:923). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods såsom lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods. Lagen innebär att verksamhetsutövaren ska ha en eller flera säkerhetsrådgivare som ska arbeta för att förebygga olyckor i samband med transporter. Räddningsverket har gett ut föreskrifter om transporter av farligt gods.

2.10 Efterbehandling av mark och sediment

Marken kan förorenas av spill eller olyckor i samband med hantering av (farligt) avfall samt kemikalie- och drivmedelshantering m.m. Men även när fartygens bunkertankar fylls upp kan det uppstå spill.

Även lossning/lastning och övrig hantering av fasta kemiska produkter i bulk kan genom olyckor eller missöden leda till förorening av mark och/eller vattenområden.

Om båtskrov tvättas, blåstras och slipas inom hamnområdet kan förorenad mark förekomma även vid sådana platser.

Den kanske största risken för att det ska finnas föroreningar finns förmodligen i bottensedimenten i direkt anslutning till hamnarna. Sedimentprov som tagits i en del hamnar har visat på höga halter av giftiga ämnen.

Åtgärder

Så länge driften pågår inom t.ex. en oljehamn eller oljedepå har normalt inte saneringsåtgärder inom hamn och depåområdena genomförts. I de fall som undersökningar eller andra observationer har visat att det finns risk för att föroreningarna påverkar eller kan komma att påverka omgivande mark och eller grundvatten kan det finnas skäl för åtgärder. Se vad som sägs i avsnitt 5.1 om undersökning av risker och att på egen hand gör något åt dem.

Liknande förhållande gäller vad avser förorenade sediment i hamnbassängen. När provtagningar visar tecken på att rörlighet sker av de förorenade sedimenten finns det skäl att vidta efterbehandlingsåtgärder.

När en hamnverksamhet upphör har den som bedrivit verksamheten ett ansvar för att utföra erforderliga efterbehandlingsåtgärder av området.

Åtgärder som kan utföras under drifttiden ska dock vidtas fortlöpande.

3 Miljökonsekvensbeskrivningar för tillståndsansökan för hamnprojekt

3.1 Allmänt

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet, och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1350 är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Länsstyrelsen är prövningsmyndighet.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall enligt 6 kap 1 § miljöbalken ingå i en ansökan om tillstånd enligt bl.a. 9 kap. miljöbalken.

Processen att ta fram en MKB består bland annat av möten med myndigheter och andra berörda för att informera om verksamheten och få synpunkter och kommentarer på den. I och med att hamnar alltid skall anses medföra betydande miljöpåverkan hålls alltid ett utökat samråd, vars omfattning beskrivs i avsnitt 3.4. nedan.

Naturvårdsverket har publicerat allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar (NFS 2001:9). Men utgångspunkt från dessa ges nedan synpunkter på hantering av MKB-frågorna i samband med ett hamnprojekt.

3.2 Tidigt samråd

Enligt 6 kap 4 § miljöbalken skall alla som avser bedriva verksamhet eller vidta någon åtgärd som kräver tillstånd enligt miljöbalken tidigt samråda med länsstyrelsen och enskilda som kan antas bli särskilt berörda.

Verksamhetsutövaren tar initiativ till det tidiga samrådet genom att ta kontakt med länsstyrelsen. I vissa fall bjuds även andra in som t.ex. kommunens miljöförvaltning och räddningstjänsten.

Ett tidigt samråd med enskilda som kan antas bli särskilt berörda skall också hållas. Även detta görs på initiativ av verksamhetsutövaren. Länsstyrelsen kan rådfrågas angående vilka som ska bjudas in till det tidiga samrådet samt hur inbjudan kan gå till. Enskilda som bör bjudas in kan vara närboende, fastighetsägare och andra verksamhetsutövare inom hamnområdet. Underlag för samrådet delges de enskilda på lämpligt sätt, förslagsvis genom hänvisning till var underlaget finns eller genom att detta skickas ut med brev.

I Naturvårdsverkets allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar (2001:9) anges att verksamhetsutövaren bör skriva en samrådsredogörelse, där synpunkter från samråden redovisas liksom vilka som har bjudits in till samråden.

Underlag inför tidigt samråd

Verksamhetsutövaren bör tidigt, i regel i samband med att samrådsbegäran framställs, lämna uppgifter till länsstyrelsen om den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och förutsedda miljöpåverkan. Underlaget behöver inte vara detaljerat utan kan bestå av enklare beskrivningar och kartor.

Underlaget kan t.ex. struktureras enligt följande.

- Administrativa uppgifter – sökandens namn, adress, telefon, telefax, organisationsnummer, fastighetsbeteckning och fastighetsägare, kontaktperson.
- Verksamhetskod i bilaga till förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd - SNI 63.22-1 (samt eventuell kod för annan tillståndspliktig verksamhet som inkluderas i ansökan)
- Inledning – vad ärendet går ut på och kort beskrivning av den planerade verksamheten och dess omfattning.
- Lokalisering – kort beskrivning av eventuella alternativa lägen för lokalisering. Anses ingen alternativ lokalisering vara möjlig anges en motivering för detta.
- Planförhållanden –gällande detaljplaner och översiktsplaner anges samt kort vad dessa säger om det berörda området bl.a. eventuella riksintressen för natur, friluftsliv, fiske och/eller kulturvård. I övrigt avstånd till närboende eller olika verksamheter. Om hamnen utgör ett riksintresse anges detta. Det är lämpligt att bifoga en översiktskarta. Verksamheter inom hamnområdet som inte ingår i verksamheten tas upp t.ex. oljelagring med annan huvudman.
- Verksamhetens omfattning och utformning – en kort beskrivning av de huvudsakliga delverksamheter som ingår i hamnverksamheten med uppgifter om omfattningen av var och en. Hamnterminalens nuvarande och sökta verksamhet med godsmängd per år och ungefärligt antal fartygsanlöp bör anges. Här kan även redogöras för rådande ägarförhållanden mellan hamn och stuveri eller andra verksamhetsutövare inom hamnområdet. En situationsplan över hamnområdet bör bifogas.
- Förutsedda miljöeffekter – kort sammanfattning av de huvudsakliga miljöeffekterna, både direkta och indirekta, som bedöms uppkomma i anslutning till hamnverksamheten. Se bl.a. kapitel 2. Det kan också vara till hjälp att utgå ifrån kriterierna i bilaga 2 till förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar när dessa miljöeffekter skall förutses.

3.3 Beslut om betydande miljöpåverkan

Sedan samråden har genomförts och eventuell samrådsredogörelse har skickats in till länsstyrelsen ska länsstyrelsen begära in yttrande från berörd tillsynsmyndighet i de fall länsstyrelsen inte själv är tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheter definieras i 26 kap. 3 § miljöbalken samt i 4-5 §§ förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken.

Länsstyrelsen beslutar därefter enligt 6 kap. 4 § miljöbalken om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Enligt bilaga 1 till förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar ska de hamnar som är tillståndspliktiga (63.22-1) *alltid* anses medföra betydande miljöpåverkan.

3.4 Utökat samråd

Om länsstyrelsen beslutar att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska verksamhetsutövaren (enligt 6 kap. 5 § miljöbalken) samråda med övriga statliga myndigheter, kommuner, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda av verksamheten. Det utökade samrådet är ett utbyte av information, kunskap och synpunkter för att påverka planeringen och utvecklingen av den aktuella verksamheten. Den kunskap som tillförs och de synpunkter som framkommer under samrådet bör påverka planering och utveckling och ge underlag för den slutliga utformningen av MKB:n.

Det utökade samrådet inkluderar fortsatt samråd med länsstyrelsen. Vid projekt med stor omfattning eller befarad stor miljöpåverkan kan det bli aktuellt att bjuda in centrala statliga myndigheter till samrådet. För en hamnverksamhet kan t.ex. gälla Räddningsverket och Sjöfartsverket. Verksamhetsutövaren ska också i detta skede samråda med den eller de kommuner som kan antas beröras av verksamheten. Begäran om samråd med statliga myndigheter eller kommuner bör vara skriftlig. Samrådet kan genomföras skriftligen eller vid ett samrådsmöte.

Verksamhetsutövaren bedömer om separata samrådsmöten med myndigheter och allmänhet bör hållas eller om ett gemensamt möte är att föredra. Inbjudan av allmänheten till samrådsmöte bör förutom särskilda inbjudningar till de enskilda, organisationer och verksamhetsutövare vars åsikter anses särskilt viktiga, också göras genom annonsering i ortstidning.

Underlag inför utökat samråd

Till det utökade samrådet behövs ett mer utförligt faktaunderlag med tydliga kartor och områdesbeskrivningar. Förslagsvis kan underlaget utgöras av ett utkast av en MKB där underlaget inför det tidiga samrådet har infogats tillsammans med mer information om hamnverksamhetens miljöpåverkan.

I underlaget kan en mer detaljerad beskrivning göras av verksamhetens omfattning och miljöpåverkan (direkta och indirekta effekter). Det kan vara lämpligt att bifoga kartor på huvudsakliga transportvägar till och från hamnen för att möjliggöra en diskussion om relevanta avgränsningar för det aktuella fallet.

3.5 Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) fungerar som ett underlag vid beslut om tillstånd. MKB:n har en central roll vid ansökan om tillstånd och ingår i tillståndsansökan

tillsammans med övriga dokument. Utformningen och avgränsningen av MKB:n diskuteras vid samråd med myndigheter, enskilda och allmänhet. Innan eller i samband med att beslut om tillstånd fattas ska prövningsmyndigheten ta ställning till om MKB:n uppfyller kraven. Som regel utformas MKB:n som en egen handling eller åtminstone som en tydligt urskiljbar del i tillståndsansökan.

Omfattningen av MKB:n anpassas efter den sökta verksamhetens förutsedda påverkan på omgivningen.

En MKB för en verksamhet som antas medföra betydande miljöpåverkan ska som minimum innehålla det som anges i 6 kap. 7 § miljöbalken och bör därutöver omfatta vad som utvecklas i Naturvårdsverkets allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar enligt miljöbalken (NFS 2001:9). De flesta länsstyrelser har dessutom tagit fram eget material som ger anvisningar om hur MKB:n kan utformas. I dessa anvisningar kan mer detaljerad information framgå om vad respektive länsstyrelse dessutom anser är viktigt om innehållet i en MKB för miljöfarlig verksamhet.

Verksamhetens omfattning

I MKB:n ska både direkta och indirekta miljöeffekter av verksamheten beskrivas. För bedömning av miljöeffekterna krävs teknisk information och beskrivningar om de olika moment som orsakar miljöeffekterna, se nedan.

Beskrivningen av verksamhetens omfattning i MKB:n för en hamn kan innehålla mer eller mindre detaljerad information om direkta och indirekta effekter av bl.a. följande delmoment;

- hamnverksamheten (direkta effekter)
- fartygstransporter till och från hamnområdet (indirekta effekter)
- landtransporter (väg- och järnväg) till och från hamnområdet (indirekta effekter)

Beskrivningen av transporternas omfattning kan t.ex. innehålla information om transportvägar till och från hamnen, om förhållandena vid inseglingsrännan och vid väg och järnväg, ungefärlig storlek på de fartyg som anlöper hamnen och vilka tider på dygnet som trafik förekommer till och från hamnen.

Finns det verksamheter inom hamnområdet med koppling till hamnverksamheten som kan anses innebära risker för ökad miljöpåverkan är det lämpligt med en kort beskrivning av dessa verksamheter.

Avgränsning av MKB:n

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om miljökonsekvensbeskrivningar (NFS 2001:9) ska avgränsningarna av MKB:n motiveras tydligt.

MKB:n bör enligt nämnda råd bl.a. innehålla uppgifter om den planerade verksamhetens eventuella samband med andra projekt. Förekomsten av sådana verksamheter kan anges i beskrivningen av hamnområdet och omgivningen. Miljöfarliga verksamheter inom hamnområdet med annan huvudman söker vanligen separat tillstånd för sin verksamhet.

Den geografiska avgränsningen av MKB:n ska innefatta miljökonsekvenser både inom hamnområdet med tillhörande vattenområde och till viss del på de transportvägarna till och från hamnen. Det lokala perspektivet i MKB-arbetet ska ges särskild tyngd.

Beroende på hur hamnen ligger i förhållande till andra verksamheter, bostäder eller känslig natur, får olika miljöeffektbeskrivningar varierande detaljeringsgrad i MKB:n.

Ett hamnområde omfattar oftast en rad verksamheter med olika huvudmän. Verksamheterna går delvis in i varandra, vilket gör det svårt att dra tydliga gränser för vilka effekter som orsakas av hamnverksamheten, dvs. de direkta effekterna. Flera verksamhetsutövare kan t.ex. vara anslutna till en gemensam reningsanläggning, och både hamnförvaltningen och stuveribolaget kan bedriva stuveriverksamhet.

Det geografiska område som studeras vid bedömningen av miljökonsekvenserna av en hamnverksamhet utgörs främst av hamnområdet och det vattenområde som tillhör hamnen. Vattenområdet för allmänna hamnar kan utgöras av det vattenområde som anges i kungörelse SJÖFS 1988:5 och SJÖFS 1992:9 eller i senare överenskommelser om förändringar av storlek och geografisk placering av hamnens vattenområde (kungörelserna har inte uppdaterats). För andra hamnar studeras främst miljökonsekvenserna inom det vattenområde som ligger i naturlig anslutning till hamnen.

Miljöeffekter av stuveriverksamheten inkluderas i MKB:n oavsett vem som bedriver den (hamnen eller privat stuveribolag). Miljöeffekterna av huvuddelen av ett stuveribolags verksamhet kan vara direkta effekter.

Beskrivningen av de indirekta miljöeffekterna av fartygstransporter bör avse inseglingstrännan fram till den punkt där fartygen från hamnen inte längre är den dominerande sjöfarten (både yrkestrafik och fritidsbåtar). Hänsyn bör också tas till storleken och därmed miljöpåverkan av den fartygstrafik som kan hänföras till hamnen. Är inseglingstrännan kort och utan andra kända faktorer som kräver extra hänsyn kan beskrivningen av effekter utmed inseglingstrännan göras relativt kort och översiktlig, t.ex. buller, utsläpp till luft. Är inseglingstrännan däremot mer komplicerad och/eller har speciellt känsliga förutsättningar kan en mer detaljerad beskrivning av miljökonsekvenserna behövas.

Indirekta effekter i farleden som endast till mindre del härrör från trafik till hamnen studeras främst vid provningar av allmänna farleder enligt 17 kap. 1 § miljöbalken samt enligt Lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av farled och allmän hamn. På motsvarande sätt bör indirekta effekter av landtrafiken främst beaktas vid provningar av väg- respektive järnvägsbyggen.

Förutsättningarna både lokalt och regionalt avgör hur de geografiska gränserna dras för beskrivning av indirekta effekter av landtransporter. För att inte utredningsarbetet ska bli alldeles för omfattande kan den yttre gränsen för beskrivning av konsekvenser av vägtransporter dras där transporterna når en väg där antalet transporter och andel tung trafik från hamnen kan anses utgöra endast en liten del av samtliga transporter på vägen, t.ex. en riksväg eller annan större väg. För järnvägstrafik kan effekterna studeras fram till att järnvägen når stomjärnvägsnätet eller liknande.

För nyetablering av hamnar kan den geografiska avgränsningen av de indirekta effekterna eventuellt behöva utökas om transporterna till och från hamnen medför en betydande ökning av antalet transporter på väg, järnväg och inseglingstränna. Om den

sökta hamnverksamheten innebär en nyetablering blir beskrivningen av miljöeffekter i regel mer omfattande eftersom ny mark ska tas i anspråk. Beskrivningen av de indirekta miljöeffekterna bör kunna göras främst utifrån tidigare miljöutredningar och övrigt befintligt material, se nedan under avsnittet ”utredningar och undersökningar”.

Alternativ i de fall verksamheten inte kommer till stånd

Enligt 6 kap. 7 § första stycket punkt 4 miljöbalken ska en MKB innehålla bl.a. ”en beskrivning av konsekvenserna av att verksamheten eller åtgärden inte kommer till stånd”. Denna beskrivning (”nollalternativet”) blir beroende av om verksamheten redan tidigare har bedrivits på platsen, om det är fråga om en nyetablering eller om det finns ett tidigare tillstånd för verksamheten.

I det fall en ny hamn planeras på mark som inte är exploaterad blir ”nollalternativet” en beskrivning av rådande förhållanden på platsen och hur området kommer att utvecklas eller förändras om hamnverksamheten inte etableras.

När en befintlig hamn för första gången ansöker om tillstånd för verksamheten kan beskrivningen av ”nollalternativet” vara mer komplicerad. I princip innebär detta alternativ en beskrivning av hamnområdet om tillstånd inte medges. I denna beskrivning kan ingå förväntade ändrade transportvägar i regionen till följd av att en annan hamn nyttjas samt andra konkreta åtgärder som måste vidtas för att hamnen inte längre ska utgöra tillståndspliktig verksamhet. I praktiken kan det dock vara orimligt att ställa samma krav på detaljnivå på denna redovisning som vid anläggande av ny hamn i oexploaterad mark.

Om en hamn redan har tillstånd och verksamheten förändras på ett sätt som kräver nytt tillstånd utgörs ”nollalternativet” av en beskrivning av verksamheten före förändringen, d.v.s. av befintlig verksamhet.

Alternativa lokaliseringar och utformningar

Enligt 6 kap. 7 § första stycket punkt 4 miljöbalken ska en MKB innehålla en redovisning av alternativa lokaliseringar av verksamheten om sådana är möjliga. Orsaken till att flera alternativ ska utredas är att hamnen ska placeras där det är lämpligast ur hälso- och miljöperspektiv (lokaliseringsprincipen). Detta bedöms genom en jämförelse mellan olika alternativ. Finns inga alternativa lokaliseringar ska det anges och motiveras. Det är prövningsmyndigheten som tar ställning till om MKB:n uppfyller kraven, bl.a. i fråga om redovisning av alternativ lokalisering. Redovisning av alternativa lokaliseringar gäller i första hand då oexploaterad mark tas i bruk. Även för befintlig hamnverksamhet kan frågan om alternativa lokaliseringar diskuteras om det är realistiskt. I samband med länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan kan det förekomma att länsstyrelsen även ställer krav på redovisning av jämförbara sätt att nå samma syfte. Det kan t.ex. röra sig om att välja ett annat kommunikationsmedel för transportererna, t.ex. järnväg istället för kustnära sjötrafik.

Alternativ utformning av hamnverksamheten kan gå ut på att delverksamheter omlokaliseras inom hamnområdet. Sådana omlokaliseringar redovisas också i MKB:n.

Skyddsåtgärder

Enligt 6 kap. 7 § första stycket punkt 2 miljöbalken ska en MKB innehålla en beskrivning av de åtgärder som har vidtagits eller ska vidtas för att minska eller förebygga negativa miljöeffekter av verksamheten, t.ex. åtgärder för att förhindra att miljö kvalitetsnormer överskrids.

När flera skyddsåtgärder behövs kan de olika åtgärderna vägas mot varandra för att komma fram till vilken som ger förhållandevis störst miljövinna och vilken som därmed ges högst prioritet.

I kapitel 2 beskrivs en del skyddsåtgärder för att minska miljöpåverkan av hamnverksamhet:

- Bullerdämpande åtgärder t.ex. genom bullerskydd eller användning av mindre bullrande maskiner
- Trafikreglering (t.ex. hastighetsbegränsning, särskilda körvägar, hänvisning av fartyg till lämpligare kajplatser i hamnen med hänsyn till fartygsstorlek,)
- Invallning, hårdgjord mark, påkörningskydd och nederbördskydd på oinvallade behållare med farligt avfall, drivmedel m.m.
- Avgasrening för motorer och användning av lågsvavliga bränslen
- Spillskydd (vid lastning och lossning av bulk gods)
- Avstängningsmöjligheter i dagvattensystem
- Åtgärder för att förhindra damning av bulk gods
- Oljeavskiljare med larm
- Lokal rening av avloppsvatten som inte leds till kommunalt nät
- Hårdgjorda ytor och tätningar till dagvattenbrunnar på platser där det finns risk för spill
- Tillgång till enklare utrustning för omhändertagande av mindre oljespill (länsar, absorptionsmedel)
- Förebyggande åtgärder för att minska miljöpåverkan vid olyckor.

Utredningar och undersökningar

Behovet av information om miljösituationen, dvs. utredningar och undersökningar beror på hur MKB:n avgränsats. Ofta kan befintligt material användas, men ibland kan kompletterande undersökningar eller utredningar behövas.

Tidigare undersökningar av förorenings situationen i ett hamnområde med tillhörande vattenområde kan redovisas i MKB:n. Om verksamhetsutövaren känner till att mark inom hamnområdet är förorenad anges detta.

Nedan ges exempel på undersökningar och utredningar som kan behövas med anledning av MKB för hamnverksamhet:

- Bullerberäkningar – om buller anses vara ett problem vid en befintlig hamn görs mätningar och beräkningar av bullret på olika representativa platser. Vid nyetablering

eller utökad verksamhet vid en hamn där buller bedöms kunna medföra ett problem görs modellering av bullernivåer för att uppskatta den framtida bullersituationen.

- Emissionsberäkningar – emissionsberäkningar eller spridningsberäkningar kan omfatta både vatten och luft. I vissa fall kan även emissionsmätningar utföras. Bakgrundshalter av vissa ämnen kan ofta erhållas av lokala luftvårdsförbund. Hydrogeologiska undersökningar kan göras för att studera förekomst av förorening av grundvattnet.
- Markprovtagningar – markprovtagningar kan utföras vid behov för att kartlägga föroreningsituationen inom hamnområdet.
- Sedimentprovtagning – sedimentprovtagningar kan utföras för kontroll av innehåll av bl.a. olja och metaller och studier av ackumulation av tungmetaller från bottenfärger och andra miljöföroreningar.
- Turbiditetsundersökning – turbiditeten i vattnet orsakad av uppgrumling kan, om det anses vara nödvändigt, undersökas genom vattenprovtagning och okulär besiktning.
- Naturinventeringar – ibland kan naturinventeringar i vatten eller på land (särskilt vid nyetablering) behövas för att utreda rådande förutsättningar.
- Riskanalys – för att få kunskap om de viktigaste olycksriskerna kan någon form av riskanalys eller utredning behöva genomföras.

Vid en nyetablering finns oftast ett större behov av nya eller kompletterande undersökningar, t.ex. naturinventeringar, kulturinventeringar och markundersökningar men även vid befintliga hamnar kan kompletterande undersökningar behövas.

3.6 Miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och allmänna hänsynsregler

Naturvårdsverket har i allmänna råd för miljökonsekvensbeskrivningar (NFS 2001:9) bl.a. pekat på vikten av att styrkan och omfattningen av effekter och konsekvenser kvantifieras på sådant sätt som gör de möjligt att uttolka om av riksdagen fastställda miljökvalitetsmål, miljökvalitetsnormer och miljöbalkens hänsynsregler uppfyllts.

I det följande ges exempel på hur dessa mål, normer och hänsynsregler kan beröra hamnprojekt.

Miljökvalitetsmålen

Riksdagen har fastställt 15 nationella miljökvalitetsmål som beskriver de kvaliteter som vår miljö och våra gemensamma natur- och kulturresurser måste ha för att vara ekologiskt hållbara. De anger vilket miljötillstånd som ska uppnås i ett generationsperspektiv.

De femton miljökvalitetsmålen är allmänt formulerade och inte juridiskt bindande. För att kunna omsättas i praktiken måste de preciseras med hjälp av mer konkreta mål.

Riksdagen har genom att anta propositionen ”Svenska miljömål - delmål och åtgärdsstrategier” (2000/01:130) satt upp ett antal delmål som närmare anger vilka egenskaper en viss naturtyp bör ha, vilka enskilda föroreningar eller andra problem som behöver åtgärdas och vilka riktlinjer som ska gälla för sådana åtgärder. Delmålen utgör sedan utgångspunkter för att precisera mål och strategier inom olika samhällssektorer på skilda nivåer.

Sektorsmål utformas av de myndigheter, organisationer och företag som verkar inom en viss samhällssektor (t.ex. transportsektorn, jordbruket eller industrin). Länsstyrelserna kan därtill fastställa regionala mål, och kommunerna besluta om lokala mål.

Miljömålen har olika betydelse för olika typer av verksamheter. I MKB:n ska de miljömål tas upp som bedöms vara relevanta för den specifika verksamheten. Vilka mål det gäller får bedömas från fall till fall. För hamnverksamhet blir framförallt följande följande mål aktuella.

Hav i balans och levande kust och skärgård – I miljö kvalitetsmålet anges bland annat att näringar och nyttjande av kust, skärgård och hav ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Dessutom ska låg bullernivå eftersträvas.

I hamnen hanteras ofta olika kemikalier, drivmedel och avfall. En olycka eller ett läckage eller spill kan påverka omgivande miljöer. Kustområdet kan förorenas och det marina livet kan påverkas av ett utsläpp, liksom av spridning av främmande organismer som kan finnas på fartygsskrov och i barlastvatten. Utsläpp till luft från verksamheten kan också påverka detta miljömål genom nedfall av luftföroreningar. Buller från verksamheten i hamnområdet, på fartygen och i land kan störa omgivningarna.

Som en indirekt effekt kan hotade eller sällsynta arter, ekosystem och biotoper i vattenområdet eller inseglingstrännan påverkas av fartygsrörelser som ger upphov till erosion och slitage på bottenvegetation.

Levande sjöar och vattendrag – Miljö kvalitetsmålet innebär bland annat att sjöars, stränders och vattendrags stora värden för natur- och kulturupplevelser samt bad- och friluftsliv värnas så långt som möjligt.

Detta miljömål kommer in i bilden främst när en hamn nyetableras. Olika ingrepp kan påverka förutsättningar för biologisk mångfald. Hamnar i närheten av vattendrag kan störa växter och djur genom att t.ex. ge upphov till ändringar i deras livsmiljöer och påverka tidigare opåverkade vattendrag.

Miljömålet aktualiseras också när en befintlig hamn byggs ut och ny mark eller ett nytt område i vattnet tas i anspråk.

God bebyggd miljö – Miljö kvalitetsmålet innebär bl.a. att transporter och transportanläggningar lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller naturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- eller säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön. Naturresurser används på ett effektivt, resursbesparande och miljöanpassat sätt.

Vid nylokalisering av en hamn är det av stor vikt att ta hänsyn tas till platsens förutsättningar vad gäller naturmiljön. Utformningen av hamnen ska inriktas på att inte störa kringliggande verksamheter och bostäder med buller, luftföroreningar el.dyl.

Giftfri miljö – Miljö kvalitetsmålet innebär bl.a. att den sammanlagda exponeringen i arbetsmiljö, yttre miljö och inomhusmiljö för särskilt farliga ämnen är nära noll och att exponeringen för övriga kemiska ämnen inte är skadlig för människor. Dessutom är

förorenade områden undersökta och vid behov åtgärdade. I samband med hamnverksamhet kan olika typer av avfall, även farligt avfall, lagras eller hanteras i hamnen. Avfallet kan härröra från fartygen eller ha uppstått i hamnverksamheten. Även olika typer av kemikalier kan hanteras eller lagras i hamnen. I samband med olycka eller spill kan produkter och avfall spridas till omgivande miljöer.

Som en indirekt effekt kan nämnas att fartyg som är målade med bottenfärger för att förhindra påväxt av alger m.m. kan medföra spridning till vattnet av bl.a. metaller.

Frisk luft – Miljökvalitetsmålet innebär bl.a. att halterna av luftföroreningar inte överskrider fastställda lågrisknivåer för cancer, överkänslighet och allergi eller för sjukdomar i luftvägarna. Halterna av marknära ozon överskrider inte de tröskelvärden som anges i förordningen (1997:693) om luftförorening genom ozon. Dessa tröskelvärden har satts för att hindra skador på människors hälsa, djur, växter, kulturvärden eller material.

Utsläpp till luft kommer bl.a. från de olika typer av verksamheter och maskiner som finns inom hamnområdet.

Indirekta effekter förekommer i form av utsläpp av luftföroreningar från fartygstransporter och transporter på land till och från hamnområdet.

Beröringspunkterna mellan hamnverksamhet och målen *Bara naturlig försurning* och *Begränsad klimatpåverkan* är i stora drag desamma som ifråga om målet *Frisk luft*.

Miljökvalitetsnormer

Bestämmelserna om miljökvalitetsnormer finns i miljöbalken och trädde i kraft den 1 januari 1999. Idag finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly och partiklar (PM 10) i utomhusluft och för fisk- och musselvatten.

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid får inte överskridas efter den 31 december 2005 och för partiklar den 31 december 2004. Normerna för svaveldioxid och bly får redan nu inte överskridas.

Miljökvalitetsnormerna (MKN) ska beaktas vid tillståndsprovning och tillsyn av hamnverksamhet. De kan också påverka den fysiska planeringen framöver - t.ex. ifråga om lokalisering och utbyggnad av hamnar, vägar och annan infrastruktur.

Effekterna av utsläpp från hamnverksamheten och transporter till och från hamnen på de miljöförhållanden som MKN avser kan studeras enligt den avgränsning för MKB:n som tidigare nämnts. Beroende på t.ex. vindriktningar kan utsläppen bidra till förhöjda halter av luftföroreningar på olika ställen.

När man ska bedöma om MKN överskrids eller ej ska både direkt och indirekt påverkan beaktas. Bakgrundsnivåerna av de aktuella föroreningarna är därvid en viktig utgångspunkt.

Om en befintlig hamn ansöker om tillstånd för hamnverksamheten utan någon större ökning av verksamheten kan det vara rimligt att anta att hamnens bidrag ingår i de bakgrundsvärden som mäts upp.

Vid nyetablering eller ansökan om tillstånd för mer omfattande verksamhet får en bedömning av förhållandet till MKN göras utifrån uppskattade utsläpp till luft och rådande bakgrundsnivåer.

Enligt 16 kap. 5 § miljöbalken kan överskridande av någon av de gällande miljökvalitetsnormerna medföra att tillstånd till *ny* verksamhet inte ges eller att villkor meddelas för att säkerställa uppfyllelse av miljökvalitetsnormen.

Allmänna och särskilda hänsynsregler

Allmänna hänsynsregler

I 2 kap. miljöbalken finns allmänna hänsynsregler som gäller för alla som bedriver, avser att bedriva eller har bedrivit en verksamhet. Dessa regler gäller också för alla som vidtar eller avser att vidta någon åtgärd som kan vara av betydelse för människors hälsa eller miljön.

De allmänna hänsynsreglerna riktar sig i första hand till verksamhetsutövaren, men tillämpas också av prövnings- och tillsynsmyndigheterna. När frågan om tillstånd till en verksamhet prövas ligger hänsynsreglerna tillsammans med miljöbalkens mål till grund för bedömning av huruvida tillstånd ska ges och under vilka villkor en verksamhet får bedrivas. Reglerna gäller både vid prövning av nya verksamheter, vid ändring av befintliga och vid omprövning av tillstånd och villkor för befintliga verksamheter.

En viktig förutsättning för allt hälso- och miljöskyddsarbete är kunskap om vilka problem som finns och såvitt möjligt också om hur de kan lösas. Den som t.ex. bedriver hamnverksamhet ska skaffa sig den kunskap¹ som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Miljöbalkens grundläggande hänsynsregel² har som utgångspunkt att skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön skall förebyggas, hindras eller motverkas. Den som bedriver hamnverksamhet måste därför utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att hamnverksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Härvid skall verksamhetsutövaren använda den bästa möjliga teknik som finns på marknaden.

För verksamheter som tar i anspråk mark- eller vattenområden annat än helt tillfälligt ska verksamhetsutövaren välja en sådan plats som är lämplig med hänsyn till miljöbalkens mål och behovet av hushållning med mark- och vattenområden. För all verksamhet ska väljas en sådan plats att ändamålet kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön³.

Tillämpningen av denna lokaliseringsregel blir aktuell i första hand när en plats ska väljas för en ännu inte påbörjad verksamhet. Regeln gäller dock även vid utvidgningar av befintliga verksamheter eller utbyggnad av befintliga anläggningar. Bestämmelsen skall också tillämpas i samband med omprövning av tillstånd. För att det ska gå att bedöma om en plats är lämplig för en avsedd verksamhet måste det alltid övervägas om det finns alternativa platser som är bättre. Av bestämmelserna om miljökonsekvensbeskrivningar⁴

¹ 2 kap. 2 §

² 2 kap. 3 §

³ 2 kap. 4 §

⁴ 6 kap. 7 §

framgår att en MKB i de fall det är möjligt ska innehålla en redovisning av alternativa platser samt en motivering till varför den önskade platsen har valts i stället för något av alternativen.

Det finns också en allmän hänsynsregel som ger uttryck för principerna om hushållning och kretslopp⁵. Den som bedriver en verksamhet skall hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnybara energikällor användas. Hushållningsprincipen innebär att all verksamhet skall bedrivas på ett sådant sätt att råvaror och energi används så effektivt som möjligt och förbrukningen minimeras.

Kretsloppsprincipen innebär att vad som utvinns ur naturen på ett uthålligt sätt skall kunna användas uthålligt och återanvändas, återvinnas och bortskaffas med minsta möjliga resursförbrukning och utan att naturen skadas.

Produktvalsregeln⁶ är en allmän hänsynsregel som ger uttryck för produktvalsprincipen. Enligt denna regel ska alla som bedriver en verksamhet undvika att t.ex. använda sådana kemiska produkter eller biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljön om de kan ersättas med produkter som kan antas vara mindre farliga.

Kraven på hänsyn enligt de allmänna hänsynsreglerna i 2–6 § gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem⁷ (den s.k. skälighetsregeln).

Särskilda hänsynsregler

Vissa kompletterande tillåtlighetsregler, s.k. särskilda hänsynsregler, finns i olika kapitel i miljöbalken.

En särskild hänsynsregel⁸ tar sikte på hantering av avloppsvatten och avloppsanordningar. Enligt denna regel skall avloppsvatten avledas och renas eller tas om hand på annat sätt så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. För detta ändamål skall lämpliga avloppsanordningar eller andra inrättningar utföras. Dessa regler omfattar allt avloppsvatten och alla slag av avloppsanordningar eller andra inrättningar för att ta hand om avlopp.

Det råder också ett generellt förbud⁹ mot att släppa ut orenat avloppsvatten i vattenområden (recipienter). Förbudet gäller för avloppsvatten som kommer från vattentoaletter eller från tätbebyggelse och som inte renats alls eller som endast passerat genom en slamavskiljare. Förbudet gäller dock inte om det är uppenbart att utsläppet kan ske utan risk för olägenhet för människors hälsa eller för miljön.

Vid prövning av frågor om skydd av områden skall det göras en särskild avvägning¹⁰. Den innebär att hänsyn skall tas även till enskilda intressen. En inskränkning i en enskilds rätt att använda sin mark får inte gå längre än som krävs för att syftet med områdesskyddet skall tillgodoses.

⁵ 2 kap. 5 §

⁶ 2 kap. 6 §

⁷ 2 kap. 7 §

⁸ 9 kap. 7 §

⁹ 12 § FMH med stöd av 9 kap. 5 §

¹⁰ 7 kap. 25 § MB

En vattenverksamhet får bedrivas endast¹¹ om fördelarna av den från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna för verksamheten och skadorna och olägenheterna från den, det s.k. ”båtnadsvillkoret”. Syftet är att hindra vattenverksamhet eller vattenanläggningar som inte är samhällsekonomiskt motiverade.

All verksamhet skall bedrivas på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormer inte överskrids¹². Detta gäller oavsett om verksamheten redan finns eller är nytillkommande. Det har heller ingen betydelse om verksamheten är tillståndspliktig eller inte.

¹¹ 11 kap. 6 §

¹² 5 kap. 4 §

4 Tillståndsprövning

4.1 Tillståndsplikt och förfarande

Inledning – Hamnbolaget och andra företagare

Den som bedriver en verksamhet av något slag och som miljöbalken är tillämplig på kallas ”verksamhetsutövaren”. Inom en hamn eller ett hamnområde förekommer normalt flera olika aktörer som på olika sätt och i olika avseenden berör eller berörs av hamnverksamheten och som var och en kan betecknas som ”verksamhetsutövare”. För att förenkla framställningen används begreppet ”hamnbolaget” för att beteckna huvudmannen för hamnverksamheten. Här bör dock noteras att detta begrepp inte får likställas med det juridiska begrepp för hamnbolag som används i avsnitt 1.7. När andra verksamhetsutövare omnämns kallas dessa ”annan företagare” eller ”andra företagare”

Hamn – en miljöfarlig verksamhet

Med miljöfarlig verksamhet¹³ avses bl.a. utsläpp av avloppsvatten samt användning av fast egendom eller fasta anläggningar som kan innebära utsläpp till mark, luft eller vatten, som kan orsaka buller eller annan olägenhet för människors hälsa eller miljön. En hamn är alltså per definition en miljöfarlig verksamhet.

Tillståndsplikt - huvudregeln

Bestämmelser om krav på tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (FMH).

Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen¹⁴.

Det är också förbjudet att utan tillstånd enligt miljöbalken anlägga eller driva en miljöfarlig verksamhet i de fall farliga ämnen som innebär en miljöfarlig hantering enligt bilagan ingår eller avses ingå i verksamheten (s.k. Sevesoverksamhet)¹⁵. Vilka farliga ämnen det rör sig om och vilka mängder som innebär tillståndsplikt framgår också av bilagan till förordningen.

Enligt punkt 63.22-1 i bilagan krävs tillstånd från länsstyrelsen för anlägga eller driva hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350.

Tillstånd krävs alltså både för att anlägga en helt ny hamn respektive lastnings- eller lossningskaj och för driften av en befintlig sådan verksamhet.

¹³ 9 kap. 1 § miljöbalken

¹⁴ 5 § första stycket FMH

¹⁵ 5 § andra stycket FMH

Tillståndsplikt – övriga fall

Tillståndsprövning av en hamn respektive lastnings- eller lossningskaj, kan förutom vid nyanläggning, bli aktuellt av flera skäl.

Tillstånd för driften

I och med att FMH trädde ikraft den 1 januari 1999 infördes inte endast krav på tillstånd – som tidigare enligt miljöskyddslagen – för anläggandet av en verksamhet, utan även för driften¹⁶. Den som bedrev en verksamhet för vilken krav på tillstånd till driften infördes då, skall ha kommit in till prövningsmyndigheten med en ansökan om sådant tillstånd senast den 31 december 2005¹⁷.

Tillstånd för ändring

Tillstånd krävs även vid ändring¹⁸ av en tillståndspliktig verksamhet. Detta gäller oavsett om den verksamhet som avses bli ändrad redan har tillstånd eller om det rör sig om en pågående verksamhet som är tillståndspliktig enligt bilagan, men som av någon anledning inte blivit prövad, t.ex. en hamn som anlagts innan tillståndsplikten infördes.

Ändring av en hamnverksamhet kan t.ex. röra sig om

- utbyggnad av kajer och pিরer,
- att godsmängden/trafiken ökar,
- att det till och från hamnen påbörjas en helt ny typ av trafik
- nya slag av gods, eller
- att det inom hamnområdet ska påbörjas helt nya verksamheter.

För mindre ändring krävs inte tillstånd. Detta gäller emellertid endast under förutsättning att det inte finns risk för att det uppkommer en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön¹⁹.

Vad som menas med en mindre ändring finns inte beskrivet i författningstext eller i miljöbalkens förarbeten. Det måste bedömas från fall till fall och går inte att ange i procent eller i någon annan måttenhet.

Som exempel på när det skulle kunna vara fråga om en mindre ändring av en hamn eller en lastnings- eller lossningskaj kan nämnas utbyte av viss utrustning mot ny sådan utrustning som t.ex. har samma funktion, används för samma syfte eller är likartad men bättre i något avseende.

¹⁶ Detta framgår av 5 § första stycket punkt 1 och andra stycket FMH.

¹⁷ Detta framgår av punkt 2 i övergångsbestämmelserna (1998:899) till FMH

¹⁸ 5 § tredje stycket FMH

¹⁹ 5 § tredje stycket FMH

Om ändringen går ut på att flytta hamnverksamheten till en annan plats – en helt ny lokalisering – är det inte fråga om ändring i detta avseende. Då krävs ett helt nytt tillstånd.

Ökning av tillståndsgiven produktion eller motsvarande, t.ex. hanterad godsmängd, är enligt praxis inte att anse som en mindre ändring i detta avseende även om ökningen i och för sig skulle vara liten.

Försvarsmaktens tillfälliga förändringar av fartygstrafiken i en militär hamn på grund av övningar bör rimligen kunna betraktas som mindre ändringar.

Om den som bedriver verksamheten bedömer att det inte krävs något tillstånd måste denne ändå göra en anmälan²⁰ till tillsynsmyndigheten. En sådan anmälan skall göras senast sex veckor innan ändringen vidtas.

Exempel på sådant som skulle kunna tyda på att det inte är fråga om en mindre ändring kan vara att det handlar om stora investeringar eller tillämpning av helt ny eller annan teknik. Det bör heller inte vara fråga om en mindre ändring om verksamheten ändras på ett sådant sätt att tillstånd och villkor inte längre återspeglar den faktiskt bedrivna verksamheten.

Om det inte är fråga om en mindre ändring krävs alltid tillstånd för att ändringen skall få genomföras. Det spelar då ingen roll om ändringen leder till någon olägenhet av betydelse eller inte.

Föreläggande om att ansöka om tillstånd

Tillståndsprövning kan även initieras genom tillsyn²¹. Om en verksamhet medför risk för betydande föroreningar eller andra betydande olägenheter för människors hälsa eller miljön, får tillsynsmyndigheten i särskilda fall förelägga en verksamhetsutövare att ansöka om tillstånd²², även om verksamheten inte är angiven som tillståndspliktig i bilagan till FMH.

Av förarbetena²³ till miljöbalken framgår att denna möjlighet kan användas när en tillsynsmyndighet bedömer att hela verksamheten bör prövas och regleras i en tillståndsprövning därför att det inte kan anses tillräckligt att i enlighet med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. förelägga verksamhetsutövaren att vidta behövliga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått.

Frivilligt tillstånd

Slutligen får den som bedriver eller avser att bedriva miljöfarlig verksamhet ansöka om tillstånd²⁴ även om det inte krävs tillstånd (s.k. frivilligt tillstånd)²⁵.

²⁰ 21 § p 3 FMH

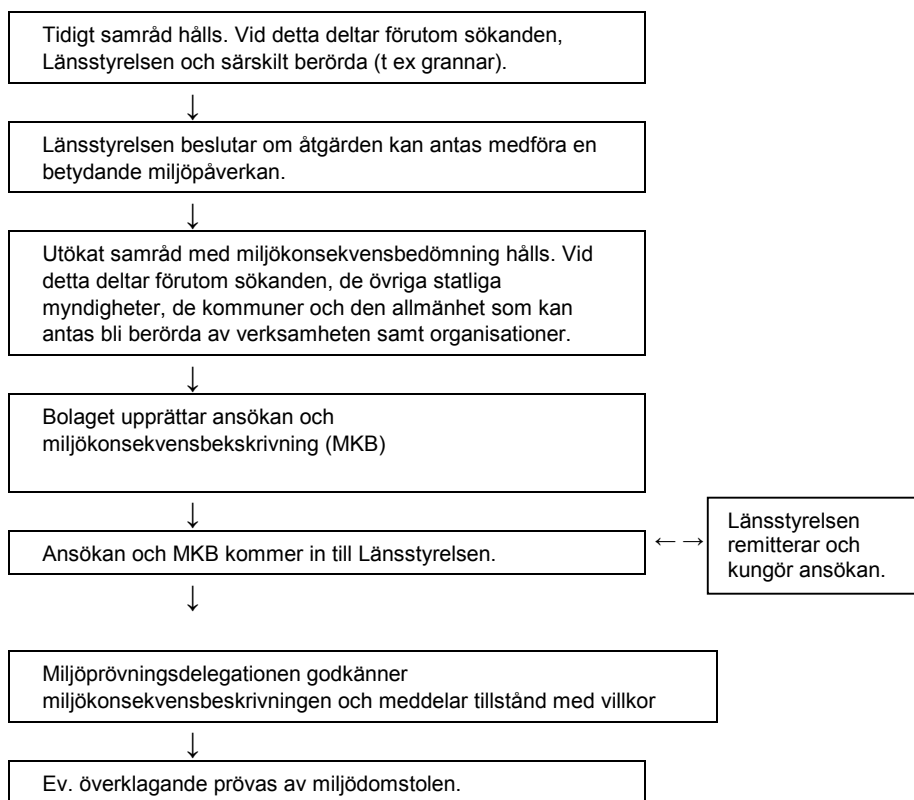
²¹ 9 kap. 6 § andra stycket miljöbalken

²² En sådan tillståndsansökan skall enligt 7 § FMH prövas av länsstyrelsen.

²³ prop. 1997/98:45 del 2 sid. 113

²⁴ En sådan ansökan skall enligt 7 § FMH som huvudregel prövas av länsstyrelsen.

²⁵ 9 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken



Figur 1. Schematisk beskrivning av prövningsprocessen för hamnar.

4.2 Prövningens omfattning

Olika verksamheter kan ha olika huvudmän inom ett hamnområde. Detta gör att det är svårt att dra klara gränser för vad som ingår i hamnbolagets verksamhet eller inte. Hamnbolaget har egentligen en relativt stor frihet att i egenskap av sökande avgränsa ansökan geografiskt och verksamhetsmässigt. Denna avgränsning bör klaras ut under de samråd som föregår ansökan. Det kan också vara så att prövningsmyndigheten har en annan syn på vilken omfattning prövningen bör ha än sökanden. Om prövningsmyndigheten bedömer att ansökan inte är tillräckligt omfattande kan myndigheten begära att ansökan – och MKB-förfarandet – kompletteras. När det gäller vattenområdets avgränsning för allmänna hamnar kan Sjöfartsverkets områdesavgränsning i SJÖFS 1988:5 och SJÖFS 1992:9 vara lämplig att följa.

Avgränsningen av prövningen blir en kombination av en geografisk avgränsning och en avgränsning av verksamheter.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

Hamnområdet med tillhörande vattenområde bör vara utgångspunkten för provningen. Även störningar och olägenheter som i och för sig uppkommer utanför hamnområdet men som ingår i hamnverksamheten bör ingå i provningen.

Allmänna hamnars verksamhet utgörs främst av tillhandahållande av olika typer av service för fartyg. I anslutning till en allmän hamn bedrivs även andra verksamheter som är kopplade till hamnverksamheten t.ex. stuveriverksamhet eller olika entreprenadarbeten. Som regel förekommer också ett omfattande transportarbete till och från samt inom och i anslutning till en hamn. Dessutom kan det finnas fristående verksamheter utanför hamnområdet som är kopplade till bolagets verksamhet, och därför bör ingå i hamnverksamheten. Det kan t.ex. vara fråga om ett oljebolag som ligger utanför själva hamnområdet men som utnyttjar hamnbolagets utrustning, såsom ledningar och pumpar, för sin verksamhet.

Vid en industrihamn är transporter till och från hamnen mer knutna till verksamheter inom hamnområdet eller industri som är ansluten till hamnen. I en industrihamn styrs den huvudsakliga verksamheten till stor del av den eller de företag eller industrier som är knutna till hamnen, t.ex. oljebolag och pappersmassafabriker.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

Stuveriverksamheten i hamnen bör betraktas som en del av hamnverksamheten. Detta oavsett om det är hamnbolaget eller ett fristående bolag som bedriver denna verksamhet.

Stuveriverksamheten kan ibland bedrivas med hamnbolagets utrustning vilket innebär att hamnbolaget kan påverka stuveriföretagets verksamhet. En del av de verksamheter som anges i det följande utförs i vissa fall av stuveribolag som hyr utrustning av hamnen. Lagring och magasinering kan normalt anses utgöra en del av stuveriverksamheten.

4.3 Ansökans omfattning

När hamnbolaget har bedömt vilken omfattning provningen bör ha, blir nästa steg att bedöma vad som därmed bör ingå i tillståndsansökan.

Naturvårdsverket har upprättat en tabell med läsanvisningar till bilagan till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Nedan följer ett utdrag ur denna tabell avseende punkt 63.22-1 som rör ”Hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1 350”.

Punkt 63.22-1 omfattar

- verksamhet som har samband med lastning eller lossning av fartyg
- utrustning för lastning och lossning av fartyg
- verksamhet som har samband med embarkering och debarkering av passagerare och utrustning för dessa ändamål

- gemensamhetsanläggningar (VA, energi etc.) för hamnområdet
- mottagningsanordningar för avfall från fartyg
- avfallshanteringsplan för fartygsavfall
- fartygsrelaterad serviceverksamhet, t.ex. bunkring
- anläggningar för underhåll och service till hamnens lastningsmaskiner, t.ex. reparation, smörjning, tankning, tvätt
- anläggningar för förvaring av gods inom hamnområdet, i synnerhet miljö- och säkerhetsmässigt farligt gods
- anläggningar inom hamnområdet där operativt och olycksrelaterat spill av miljöskadliga ämnen kan förekomma.
- anläggningar för rening av spillvatten och/eller dagvatten inom hamnområdet.
- fartygs- samt väg- och järnvägstrafik till och från hamnen.

Punkt 63.22-1 omfattar inte

- miljöfarliga verksamheter som inte har samband med hamnverksamheten t.ex. förvaring av olja eller kemikalier vid separat depå (se -k1, -k2).

Här följer, med utgångspunkt från tabellen ovan, allmänna råd om vad som bör ingå i en ansökan om tillstånd avseende hamnverksamhet.

Verksamhet i samband med lastning och lossning av gods eller embarkering och debarkering av passagerare

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

En redogörelse för alla moment som utförs i hamnen i samband med lastning och lossning av gods bör ingå i ansökan. Detta bör gälla oberoende av om det är hamnbolaget eller ett stuveriföretag som faktiskt utför dessa arbetsmoment.

I ansökan bör också ingå en beskrivning av den utrustning som används för lastning och lossning av gods, såsom fasta kranar, mobila kranar, Ro-ro-rampor, dragfordon och de delar av pipelines för bulk gods (t.ex. olja i oljehamnar) som hamnbolaget ansvarar för. Dessutom bör i ansökan redogöras för andra slag av hjälpmedel som finns för lastning och lossning av bulk gods.

Terminalutrymmen som hamnbolaget ansvarar för bör tas upp i ansökan.

Omlastning av gods inom området (godshantering)

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

En redogörelse för den utrustning och de utrymmen som används för omlastning av gods inom hamnområdet bör ingå i ansökan. Exempel på sådan utrustning är truckar (dieseldrivna, eldrivna), transportörer, terminaltraktorer, lastmaskiner och terminalvagnar.

Räddningsverket (SRV) har i hamnföreskrifterna inom SRV:s föreskrifter ADR-S behandlat regler för godshantering.

Gemensamhetsanläggningar för hamnområdet

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

En redogörelse för och en beskrivning av gemensamhetsanläggningar såsom reningsanläggning för oljeförorenat avloppsvatten (s.k. OFA-vatten), behandlingssteg för avloppsvatten, behandlingssteg för dagvatten, pannor, olje- eller kemikalieledningar, bör ingå i ansökan.

I ansökan bör också ingå en redogörelse för om hamnbolaget självt eller något annat företag ansvarar för driften av gemensamhetsanläggningar inom hamnområdet. Vidare bör ingå en redogörelse för om och i vilken mån respektive gemensamhetsanläggning – oavsett vem som ansvarar för anläggningen – utnyttjas av flera verksamhetsutövare inom eller utanför hamnområdet.

Anläggningar för underhåll och service

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

I ansökan bör ingå en redogörelse för och beskrivning av mekaniska verkstäder och andra anläggningar inom hamnområdet som används för underhåll och service av hamnens maskiner och övrig utrustning. Detta bör gälla oavsett sådana anläggningar drivs av hamnbolaget eller av något annat företag.

Även sådana anläggningar som används för underhåll och service av andra verksamhetsutövarers utrustning bör ingå i ansökan, om anläggningen tillhandhålls eller förvaltas av hamnbolaget.

Mottagningsanordningar för avfall m.m.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

I ansökan bör ingå en redogörelse för och beskrivning av anordningar för mottagning och hantering av såväl hamnrelaterat som fartygsgenererat avfall. Här avses både anordningar för mottagning av farligt avfall och anläggningar för annat avfall.

I ansökan bör också ingå en avfallshanteringsplan för hamnverksamheten.

Om det inom hamnområdet finns anläggningar för behandling eller deponering av avfall bör en redogörelse för och beskrivning av dessa anläggningar ingå i ansökan.

Bunkring och proviantering av fartyg

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

I ansökan bör ingå en redogörelse för och beskrivning av utrustning, utrymmen eller anläggningar som används i samband med bunkring och proviantering av fartyg.

Anläggning eller yta för förvaring av gods inom hamnområdet

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

I ansökan bör ingå en redogörelse för och beskrivning av upplagsytor för utomhuslagring av gods samt magasinsutrymmen (dessa utrymmen kan utgöras av kallmagasin eller uppvärmda magasin) som ägs av hamnbolaget.

Cisterner och bergrum för lagring av petroleumprodukter och kemikalier

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

I ansökan bör ingå en redogörelse för och en beskrivning av lagring eller hantering av petroleumprodukter eller andra kemikalier som i förekommande fall används för hamnens maskiner eller övriga verksamhet.

Om de inom hamnområdet hanterade mängderna är av den omfattningen att särskilt tillstånd krävs enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (FMH) för lagringen eller hanteringen, bör ansökan även innehålla tillämplig SNI-kod (se bilagan till FMH).

Om det inom hamnområdet förekommer lagring eller annan hantering av vissa farliga ämnen (s.k. Seveso-verksamhet) och där en säkerhetsrapport skall ingå, bör detta ingå som ett särskilt avsnitt i ansökan.

Fartygstrafiken till och från hamnen

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

Fartygstrafiken i hamnområdet och fartygen som ligger vid kaj bör beskrivas i ansökan.

I ansökan (och som en del av MKB-förfarandet) bör även ingå en redogörelse för och en beskrivning av miljö- och hälsopåverkan från fartygstrafiken till och från hamnområdet samt från fartygen som ligger vid kaj och ute på redd.

Väg- och järnvägstrafik till och från hamnen

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

Väg- eller järnvägstrafiken inom hamnområdet kan anses utgöra en del av hamnverksamheten och bör beskrivas i ansökan.

I ansökan (och som en del av MKB-förfarandet) bör även ingå en redogörelse för och en beskrivning av miljö- och hälsopåverkan från landtransporter till och från hamnområdet.

Bogserbåtar

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken

Trafikarbete med bogserbåtar som förekommer inom hamnen, liksom förtöjningstjänst bör oavsett huvudmannaskap redovisas i ansökan.

4.4 Ansökans innehåll

En ansökan²⁶ om tillstånd till miljöfarlig verksamhet ska vara skriftlig. Den ska innehålla:

1. ritningar och tekniska beskrivningar med uppgifter om förhållandena på platsen, produktionsmängd eller annan liknande uppgift samt användning av råvaror, andra insatsvaror och ämnen liksom energianvändning,
2. uppgifter om utsläppskällor, art och mängd av förutsebara utsläpp samt förslag till de åtgärder som kan behövas för att förebygga uppkomsten av avfall,
3. en miljökonsekvensbeskrivning när det krävs enligt 6 kap. och uppgift om det samråd som skett enligt 6 kap. 4-6 §§,
4. förslag till skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått samt de övriga uppgifter som behövs för att bedöma hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. iaktas,
5. förslag till övervakning och kontroll av verksamheten,

²⁶ 22 kap.1 § miljöbalken. När prövning skall ske hos länsstyrelsen tillämpas dessa bestämmelser via en hänvisning från 19 kap. 5 § första stycket punkt 1 miljöbalken.

6. i fråga om tillstånd att anlägga, driva eller ändra en verksamhet, en säkerhetsrapport i de fall det finns en skyldighet att upprätta en sådan enligt lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, och
7. en icke-teknisk sammanfattning av de uppgifter som anges i 1-6.

I samband med hamnverksamhet kan det förekomma olika slag av vattenverksamhet såsom muddring, pålning och liknande åtgärder²⁷. Som huvudregel krävs det tillstånd²⁸ för vattenverksamhet. Om en åtgärd som avses vidtas inom ett hamnområde är en vattenverksamhet skall en tillståndsansökan utöver punkt 1-7 dessutom innehålla följande:

- uppgift om det finns fastigheter som berörs av vattenverksamheten eller ej och i förekommande fall namn och adress på ägarna och berörda innehavare av särskild rätt till fastigheterna, och
- uppgifter om de ersättningsbelopp som sökanden erbjuder varje sakägare, om det inte på grund av verksamhetens omfattning bör anstå med sådana uppgifter.

Ytterligare bestämmelser om vad en ansökan i vissa fall ska innehålla i mål om vattenverksamhet finns i 7 kap. 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Lag (1999:385).

Tillstånd till vattenverksamhet prövas av miljödomstolen. Se nedan avsnitt 4.6
Prövning av flera ärenden i ett sammanhang.

Ansökningshandlingarna skall ges in i det antal²⁹ som länsstyrelsen finner behövligt. Om den sökande lämnar in för få exemplar kan länsstyrelsen i ett föreläggande begära fler. Om den sökande inte lämnar det antal exemplar som länsstyrelsen begärt kan länsstyrelsen avvisa ansökningen.

Nedan ges exempel på frågor³⁰ som anges i en ansökan .

Generella uppgifter

Administrativa uppgifter

Uppgift om hamnbolagets namn, organisationsnummer, adress och telefonnummer, registreringsbevis eller bestyrkt uppgift om firmatecknare.

Ombud

Om hamnbolaget företräds av ett ombud anges ombudets namn, adress och telefonnummer.

Saken – vad ansökan avser

En kort beskrivning av vad hamnbolaget söker tillstånd till. Aktuell SNI-kod bör anges.

²⁷ 11 kap. 2 § miljöbalken

²⁸ 11 kap. 9 § miljöbalken

²⁹ 19 kap. 5 § första stycket punkt 2 miljöbalken.

³⁰ Utgångspunkten är 19 kap. 5 §.

Yrkanden och åtaganden

Den verksamhet som hamnbolaget vill ha tillstånd att bedriva, på vilken plats verksamheten avses bedrivas och i vilken omfattning.

Förslag till villkor för tillståndet.

I förekommande fall yrkande om s.k. verkställighetsförordnande.

I förekommande fall yrkande om delbeslut (t.ex. medgivande att vissa åtgärder skall få vidtas innan tillståndsfrågan är slutligt avgjord).

Tidigare meddelade beslut

Gällande tillstånd redovisas.

Användning av mark för verksamheten

Här kan anges på vilken eller vilka fastigheter och inom vilka vattenområden verksamheten bedrivs eller avses bedrivas. Uppgift om ägare till fastigheterna bör anges liksom i förekommande fall innehavare av särskild rätt.

Val av lokalisering

Motiven till varför den i ansökan angivna platsen har valts anges. Alternativa lokaliseringar som diskuterats bör anges.

Teknisk beskrivning

En teknisk beskrivning med de ritningar som behövs bör ingå i ansökan. Beskrivningen bör vara av sådan kvalitet att den kan ligga till grund för att bedöma verksamhetens art och omfattning. T.ex. kan beskrivningen uttryckas genom kartor, ritningar, flödesscheman och liknande.

Ansökan bör innehålla både övergripande uppgifter om verksamheten och en mer tekniskt detaljerad beskrivning av olika anläggningar och planerad om- eller nybyggnad.

Till den tekniska beskrivningen bör de ritningar bifogas som behövs för att klargöra prövningens omfattning. Beroende på hamnverksamhetens omfattning kan den tekniska beskrivningen ha olika detaljeringsgrad och omfattning.

I ansökan bör verksamhetens omfattning i dagsläget framgå samt omfattningen vid en eventuell utökning av verksamheten.

Uppgifter om planförhållanden och områdesskydd

Uppgifter om vad som gäller enligt detaljplan eller områdesbestämmelser och riksintressen som redovisas i översiktsplanen. Uppgifter om beslut om olika slag av områdesskydd samt om NATURA-2000-områden som kan beröras av hamnverksamheten.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och samrådsredogörelse

MKB-förfarandet och hur en MKB tas fram diskuteras i kapitel 3 ovan. Som regel utformas MKB:n som en egen handling eller åtminstone som en tydligt urskiljbar del i ansökan

En samrådsredogörelse innehåller uppgifter om:

- hur hamnbolaget har avgränsat kretsen av särskilt berörda,

- hur de berörda har informerats,
- om hamnbolaget har kallat de berörda till informationsmöte; vilka som kallats till mötet, hur kallelsen var utformad, hur lång tid innan mötet ägde rum som kallelsen gick ut och vilken information som lämnades vid mötet och
- vilka synpunkter som framkom vid de olika samrådstillfällena.

Förslag till skyddsåtgärder m.m.

En allmän redogörelse för hur de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken kommer att uppfyllas bör ingå i ansökan tillsammans med konkreta förslag till skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått som behövs för att förebygga eller avhjälpa olägenheter från hamnverksamheten.

Särskilt bör anges om verksamheten kan komma att beröras av bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer som avses i 5 kap. miljöbalken.

Generella föreskrifter om skyddsåtgärder m.m.

För vissa slag av verksamheter finns generella föreskrifter om skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått. Sådana föreskrifter kompletterar eller ersätter i förekommande fall de individuella villkor som kan meddelas för den sökta verksamheten.

Sådana generella föreskrifter anger minimikrav. Om minimikraven inte bedöms vara tillräckliga får länsstyrelsen skärpa kraven genom att föreskriva villkor.

Hur verksamheten bör kontrolleras

I ansökan ska också ingå förslag till övervakning och kontroll av verksamheten. Förslaget bör utformas med hänsyn till att det skall kunna ligga till grund för tillståndsvillkor och kontroll. Detta innebär att ansökan skall innehålla förslag till utsläppskontroll med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.

Övriga uppgifter

Utöver de generella uppgifter som angetts ovan bör en ansökan avseende hamnverksamhet innehålla åtminstone följande övriga uppgifter (Detta skall inte ses som fullständig förteckning utan endast som exempel på vad en ansökan bör eller kan innehålla):

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap 1 § miljöbalken

- karta med uppgift om hamnområdets och vattenområdets areal,
- huvudsakliga verksamheter inom hamnområdet,
- ungefärligt antal fartygsanlöp per år,
- vilken tid på dygnet fartyg kan anlöpa och avgå samt när lastning och lossning sker vid hamnen,
- storleksordning av antalet lastbilstransporter per år samt tidpunkten för lastning och lossning av lastbilar,
- uppgift om vilka huvudsakliga godstyper som hanteras i hamnen (bulk gods, styckegods, containers),
- uppgift om mängd gods som passerar hamnen per år, uppgift om eventuella förekomster av farligt gods (typ och mängd),
- beskrivning av eventuella gemensamhetsanläggningar i hamnbolagets regi,

- om verksamheten omfattas av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor ("Sevesolagen") bör detta anges i ansökan.

Bilagor.

Nedan följer exempel på bilagor som bör ingå i ansökan.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 1 och 22 kap. 1 § miljöbalken.

- Riskanalys (kan även finnas som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen).
- Beskrivning av oljeavskiljare eller annan reningsanläggning eller gemensamhetsanläggning som drivs av hamnen.
- Kartor med beskrivning av OFA-system, dagvattensystem, släcksystem.
- Ritningar över planerad anläggning/konstruktion (vid ombyggnad/nybyggnad).

4.5 Hur ärendet handläggs hos länsstyrelsen

Här följer kortfattad beskrivning av hur ett tillståndsärende hanteras när ansökan har kommit in till länsstyrelsen.

Själva handlägningsprocessen hanteras av en eller flera handläggare på länsstyrelsens miljöenhet eller motsvarande. Beslut i tillståndsfrågan fattas av ett särskilt fristående organ; länsstyrelsens miljöprövningsdelegation (MPD).

"Kompletteringsrundan"

När ansökningshandlingarna kommit in till länsstyrelsen skickas handlingarna ut på en informell s.k. kompletteringsrunda till de kommunala och regionala miljömyndigheterna. På så sätt kan länsstyrelsen tidigt få kännedom om brister i beslutsunderlaget. Det kan t.ex. röra sig om frågor som av olika skäl inte kommit fram eller blivit utredda vid de olika samråden. Länsstyrelsen har då lättare att bedöma och ta ställning till om och i vilken utsträckning föreläggande om komplettering av beslutsunderlaget behöver göras.

Komplettering av brister i ansökan

Om ansökan bedöms vara ofullständig ska länsstyrelsen förelägga³¹ sökanden att komplettera den. Detsamma gäller om ansökningshandlingarna inte har getts in i tillräckligt antal exemplar. Om sökanden inte rättar sig efter ett sådant föreläggande får länsstyrelsen besluta att kompletteringen ska göras på sökandes bekostnad.

³¹ 19 kap. 5 § punkt 2 och 22 kap. 2 § miljöbalken

Ansökan kan avvisas

Om ansökan är bristfällig och om bristerna är så väsentliga att ansökan inte kan ligga till grund för prövningen får ansökan avvisas. Ett beslut att avvisa en ansökan fattas av MPD. Någon prövning i sak görs inte när en ansökan avvisas.

Godkännande av MKB

I detta skede av handläggningen kan länsstyrelsens miljöprövningsdelegation enligt 6 kap. 9 § miljöbalken pröva frågan om MKB:n uppfyller de krav på MKB-förfarandet som ställs i 6 kap. miljöbalken. Delegationen kan också avvakta och göra detta ställningstagande i samband med ärendets avgörande.

Ur allmänna råd till 6 kap. 9 § miljöbalken

Om länsstyrelsens miljöprövningsdelegation finner att MKB-förfarandet har varit bristfälligt, bör delegationen ta ställning till detta så snart som möjligt och förelägga sökanden att avhjälpa bristerna.

Kungörelse om ansökan

När ansökan bedöms vara fullständig skall länsstyrelsen genom kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt bereda den som kan beröras av verksamheten tillfälle att yttra sig³².

En sådan kungörelse skall innehålla³³:

- en kortfattad redogörelse för vad ansökan gäller,
- en upplysning om att synpunkter på ansökan skall lämnas skriftligen i visst antal exemplar,
- en upplysning om den sista tidpunkt då synpunkter skall ha kommit in till länsstyrelsen,
- uppgift om hur kallelser kommer att hanteras, samt
- namn och adress på aktförvararen.

Kostnaden för kungörelsen betalas av sökanden³⁴.

Aktförvarare

Länsstyrelsen utser en aktförvarare och sänder ett exemplar av handlingarna till denne.

Vanligtvis är det på kommunkansliet i den kommun där verksamheten skall bedrivas som ansökan och MKB:n och övriga handlingar i ärendet förvaras. Handlingarna är på så sätt tillgängliga när kommunkansliet är öppet. Handlingarna finns också tillgängliga hos länsstyrelsen.

³² 19 kap. 4 § punkt 1 miljöbalken

³³ 19 kap. 5 § punkt 3 och 22 kap. 3 § miljöbalken

³⁴ 8 kap. 1 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

Remissförfarandet m.m.

När ansökan bedöms vara fullständig skall länsstyrelsen förutom att kungöra ärendet även begära in yttrande från olika myndigheter och av enskilda och organisationer³⁵.

Länsstyrelsens handläggare väljer i samråd med MPD ut de myndigheter som bedöms ha väsentliga intressen att bevaka.

Ur allmänna råd till 19 kap. 4 § miljöbalken

Den kommunala miljönämnden bör höras, liksom Kammarkollegiet och Sjöfartsverket. I övrigt får det bedömas från fall till fall beroende på ärendets art. Som exempel på andra myndigheter som bör få ett ärende om prövning av en hamn på remiss kan nämnas:

- Andra kommunala nämnder som kan vara berörda.
- Räddningstjänsten – om det inom hamnområdet hanteras farliga kemikalier
- Fiskeriverket – om det från hamnverksamheten släpps ut avloppsvatten i vattenområde.
- Naturvårdsverket – om hamnverksamheten är av stor omfattning, särskilt farlig för hälsa och miljö, berör viktiga naturvärden etc.
- Generalläkaren i de fall Generalläkaren är tillsynsmyndighet.
- Försvarsmakten – om hamnverksamheten kan komma att beröra fastigheter avsedda för försvarsändamål.

Enskilda och organisationer m.m.

Den eller de verksamheter som förekommer inom ett hamnområde kan beröra en mängd sakägare. Det kan röra sig om människor som bor granne med hamnområdet. Det kan också vara fråga om andra verksamhetsutövare eller organisationer både inom och utanför hamnområdet som på något sätt berörs. Denna krets av berörda kan vara både obestämmd och svår att fastställa.

Ur allmänna råd till 19 kap. 4 § miljöbalken

I de fall kretsen av berörda till sin karaktär är både heterogen och svår att fastställa, bör länsstyrelsen genom kungörelse eller på annat lämpligt sätt bereda dem tillfälle att yttra sig.

Kommunala verksamhetsutövare

En typ av remissinstanser som inte är eller inte betraktas som myndigheter är de kommunala verksamhetsutövare som handhar VA-frågor, avfallsfrågor, frågor som rör väghållning och andra verksamheter, som t.ex. energifrågor. Dessa verksamheter kan bedrivas som en förvaltning under en kommunal nämnd men bedrivs ofta i bolagsform och är då ganska lika enskilda företag.

De allra flesta verksamheter medför utsläpp till vatten, antingen till recipient eller till ett kommunalt spillvattennät eller till bådadera. De allra flesta verksamheter alstrar också något slag av avfall.

³⁵ 19 kap. 4 § punkt 2 miljöbalken

Ur allmänna råd till 19 kap. 4 § miljöbalken

Den som är huvudman för en VA-anläggning som skall ta emot hamnverksamhetens avloppsvatten, respektive den som skall ta emot avfall från verksamheten, bör få möjlighet att yttra sig i ärendet.

Sammanträde

MPD håller sammanträde och besiktning om det behövs för utredningen i ärendet³⁶.

Det offentliga sammanträdet är det tillfälle då de berörda muntligen får möjlighet att framföra synpunkter innan MPD fattar beslut i ärendet. Offentligheten innebär också att sammanträdet är öppet för alla och envar, dvs. även för den som inte är sakägare eller på annat sätt berörs av verksamheten.

Tid och plats för sammanträde

Tid och plats för sammanträde meddelas genom en kungörelse. Naturvårdsverket, sökanden och andra som har yttrat sig i ärendet skall underrättas på lämpligt sätt.

Kostnaden för lokalen skall i likhet med kostnaden för kungörelsen av ansökan betalas av sökanden³⁷.

Kommunicering - underrättelse till sökanden

Länsstyrelsen skall underrätta den som gjort ansökan om sådana uppgifter som tillförts ärendet genom någon annan än sökanden och ge sökanden tillfälle att yttra sig.

4.6 Prövning av flera ärenden i ett sammanhang

Flera ärenden får handläggas vid ett och samma tillfälle om det har samma sökande och avser samma verksamhet eller verksamheter som har samband med varandra. Om ett hamnbolag förutom själva hamnverksamheten även bedriver andra slag av tillståndspliktiga verksamheter, kan tillstånd för verksamheterna sökas i ett och samma tillståndsärende. Om hamnbolaget har flera olika kajer kan dessa ingå i en och samma tillståndsansökan för hamnverksamheten om förutsättningarna talar för det.

I samband med hamnverksamhet kan det förekomma olika slag av vattenverksamheter såsom muddring, pålning och liknande åtgärder. Att bygga eller bygga till en kaj är ofta en vattenverksamhet. Frågor som rör vattenverksamhet regleras i 11 kap. miljöbalken. Som huvudregel krävs tillstånd av miljödomstolen för sådana verksamheter.

Ur allmänna råd till 21 kap. 3 § miljöbalken

Om en hamnverksamhet skall prövas och det samtidigt blir aktuellt att tillståndspröva en vattenverksamhet inom hamnområdet, bör det övervägas om dessa bör prövas i ett sammanhang.

³⁶ 19 kap. 4 § punkt 3 miljöbalken

³⁷ 8 kap. 1 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken

Miljödomstolen får i ett sådant fall förbehålla sig prövningen av ett ärende som handläggs vid en länsstyrelse³⁸.

Ett annat exempel är uppläggning av muddermassor³⁹. Muddring är vattenverksamhet som kräver tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena.

För dumpning av muddermassor i vatten behövs dispens av Naturvårdsverket⁴⁰.

För att ta emot avfall som uppstått på fartyg kan hamnen behöva ha tillstånd eller göra anmälan om avfallet överstiger vissa mängder⁴¹.

Ur allmänna råd till 21 kap. 3 § miljöbalken

Frågor som rör avfallshanteringen bör ingå i ansökan om tillstånd för hamnen. Även om hamnbolaget har överlåtit avfallshanteringen till ett annat bolag, bör det övervägas om det är lämpligt att avfallshanteringen även i detta fall prövas i ett sammanhang.

4.7 Prövningsprocessen

MPD:s beslut

Till grund för MPD:s beslut ligger bl.a:

- ansökningshandlingarna med MKB
- berörda myndigheters yttranden och yrkanden,
- sakägarnas synpunkter och yrkanden,
- det som framkommit vid särskilda utredningar och undersökningar,
- det som framkommit vid undersökning på platsen,
- det som framkommit vid sammanträdet.

Bestämmelser som tillämpas vid bedömningen av ärendet

Vid bedömningen av om tillstånd ska ges ska MPD ta ställning till det samlade beslutsunderlaget utifrån ett antal bestämmelser i miljöbalken. Dessa bestämmelser är de som rör:

- miljöbalkens mål,
- de allmänna hänsynsreglerna,
- tillämpliga särskilda hänsynsregler,
- de grundläggande hushållningsbestämmelserna,

³⁸ 21 kap. 3 § miljöbalken

³⁹ Punkt 90.007-1 och 90.007-2 i bilagan till FMH.

⁴⁰ 15 kap. 31 § miljöbalken

⁴¹ Se bilagan till FMH främst punkt 90.002-3, 90.002-4, 90.005-1 och 90.005-2.

- de särskilda hushållningsbestämmelserna,
- frågan om att säkerställa att miljö kvalitetsnormer uppfylls,
- innehållet i MKB:n och resultatet av samråd och yttranden,
- hänsyn till följdföretag, samt
- tillämpning av stoppregeln.

Härtill kommer att bedömningen av verksamheten ska göras mot bakgrund av de nationella miljö kvalitetsmål som fastställt av riksdagen.

Frågor som ska beaktas vid utformningen av beslutet

I 16 kap. (2-9 §) miljöbalken finns ett antal bestämmelser som behandlar särskilda frågor som alltid skall övervägas under prövningsprocessen. Dessa bestämmelser handlar om:

- möjligheten att lämna tillstånd för begränsad tid,
- att tillstånd får förenas med villkor (se förslag till villkor nedan),
- att tillstånd för sin giltighet får göras beroende av att säkerhet ställs,
- att tillstånd inte får meddelas i strid med detaljplan eller områdesbestämmelser,
- att tillstånd inte får medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds,
- att tillstånd kan vägras med hänsyn till den sökandes vandel,
- att behovet av s.k. följdverksamheter skall vägas in vid prövningen,
- att två eller flera verksamheter kan få ha gemensamma villkor, samt
- att tillstånd får förenas med skyldighet att utföra och bekosta undersökningar, särskilda åtgärder för bevarande och särskilda åtgärder för kompensation för intrång i allmänna intressen.

Uppskjutna frågor

Villkoren för en miljöfarlig verksamhet skall som huvudregel fastställas i samband med tillståndsbeslutet (eller efter delegationsbeslut av tillsynsmyndigheten). I vissa fall kan dock verkningarna av en verksamhet vara svåra att bedöma⁴². När verkningarna av en verksamhet inte kan förutses med tillräcklig säkerhet får MPD när tillstånd ges skjuta upp frågan om vilka villkor som skall gälla i visst avseende till dess att erfarenhet har vunnits av verksamhetens inverkan⁴³.

I samband med uppskovsbeslutet skall MPD, om det bedöms nödvändigt för att motverka olägenhet, meddela provisoriska föreskrifter om skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått⁴⁴.

⁴² Prop. 1997/98:45 del 2 sid. 247

⁴³ 19 kap. 5 § punkt 10 och 22 kap. 27 § första stycket

⁴⁴ 19 kap. 5 § punkt 10 och 22 kap. 27 § andra stycket andra meningen

En uppskjuten fråga skall avgöras så snart som möjligt⁴⁵.

4.8 Tillståndsbeslutets innehåll

Ett beslut⁴⁶ som innebär att tillstånd lämnas till en miljöfarlig verksamhet ska i förekommande fall innehålla bestämmelser om:

- den tid som tillståndet skall gälla,
- verksamhetens ändamål, läge, omfattning, säkerhet och tekniska utformning i övrigt,
- tillsyn, besiktning och kontroll,
- skyldighet att betala avgifter,
- de villkor som behövs för att hindra eller begränsa skadlig påverkan eller andra olägenheter,
- de villkor som behövs avseende hanteringen i verksamheten av kemiska produkter, om hanteringen kan medföra olägenheter för den yttre miljön,
- de villkor som behövs om avfallshantering och återvinning och återanvändning om hanteringen, återvinningen eller återanvändningen kan medföra olägenheter för den yttre miljön,
- de villkor som behövs med avseende på hushållningen med mark, vatten och andra naturresurser,
- de villkor som behövs med avseende på efterbehandling och ställande av säkerhet samt
- de villkor som behövs för att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och begränsa följderna av dem för människors hälsa och miljön.

I beslutet skall alltid anges den tid inom vilken igångsättande av den miljöfarliga verksamheten skall ha skett.

Om MPD inte tidigare i prövningsprocessen genom särskilt beslut har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen, skall det göras i samband med den slutliga prövningen av tillståndsfrågan.

Den uppräkningsfrågor som skall tas upp i beslutet är inte uttömmande och skall inte heller anses som minimikrav. Uppräkningen skall snarare ses som en form av minneslista. Vad beslutet skall innehålla måste anpassas till ansökan och de frågor som är aktuella i varje enskilt ärende.⁴⁷

⁴⁵ 19 kap. 5 § punkt 10 och 22 kap. 27 § tredje stycket första meningen

⁴⁶ 19 kap. 5 § punkt 8 och 22 kap. 25 § första stycket 1-3 och 5-11 samt andra stycket sista meningen och tredje stycket

⁴⁷ prop. 1997/98:45 del 2 sid. 246

Verkställighetsförordnande

När det finns skäl till det får MPD besluta att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om beslutet inte har vunnit laga kraft⁴⁸.

Underrättelse om beslut – kungörelse av beslut

Den sökande eller någon annan som är part skall underrättas om innehållet i ett beslut som innebär att tillstånd till miljöfarlig verksamhet har lämnats. Om beslutet går den sökande eller annan part emot skall han eller hon underrättas om hur beslutet kan överklagas⁴⁹.

En underrättelse om att tillstånd har meddelats kan göras muntligt, genom vanligt brev, genom delgivning eller på något annat sätt, t.ex. genom kungörelse.

4.9 Frågor som kan bli föremål för villkor

I detta avsnitt anges exempel på frågor som kan bli föremål för villkor i samband med tillståndsprövning.

Exakt vilka exempel på villkor som är tillämpliga på en viss hamnverksamhet bör avgöras i det enskilda fallet. Vissa av nedan angivna exempel på villkor kan redan vara reglerade i annan lagstiftning.

Tekniska och miljömässiga krav på fartyg regleras av internationella konventioner inom IMO (International Maritime Organisation) eller EU-författningar när det gäller trafik inom gemenskapen. Detta förhållande behöver beaktas i hamnar med trafik med utländska fartyg.

Vid villkorsreglering med avseende på de fartyg som anlöper hamnen är det en förutsättning att tillståndshavare har faktisk och rättslig möjlighet att efterleva villkoren.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 8 och 22 kap. 25 § miljöbalken

Det bör övervägas om nedanstående exempel på företeelser kan tas upp i villkor:

- högsta antal fartygsanlöp och godsmängd,
- installation av reningsanläggning för avloppsvatten som inte leds till kommunalt nät,
- att markytor där spill kan ske skall vara hårdgjorda, tröskelinvallade och anslutna till oljeavskiljare samt att avstängningsmöjlighet finns i dagvattenledningar,
- gränsvärden/riktvärden för utsläpp av OFA-vatten,
- gränsvärden/riktvärden för buller från verksamheten,
- gränsvärden/riktvärden för utsläpp till luft från verksamhet i hamnen,
- differentierade hamnavgifter i syfte att uppnå lägsta möjliga bullernivå och utsläpp till luft,
- hanteringen av kemiska produkter,

⁴⁸ 19 kap. 5 § punkt 11 och 22 kap. 28 § första stycket första meningen

⁴⁹ 21 § förvaltningslagen (1986:223)

- hanteringen av avfall och minimering av uppkommet avfall,
- anmälan om nya godstyper (bulk, containers m.m.),
- åtgärder i samband med nedläggning av hamn.

Delegering av rätten att skriva villkor

När det är fråga om tillstånd till miljöfarlig verksamhet kan det ibland vara svårt för MPD att i minsta detalj fastställa villkoren. Därför får MPD överlåta till tillsynsmyndigheten att fastställa villkor av mindre betydelse⁵⁰.

Ett villkor som fastställs efter delegation har samma rättsverkan som övriga villkor i tillståndsbeslutet.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 8 och 22 kap. 25 § miljöbalken

En förutsättning för att lämna över rätten att fastställa villkor är, att de frågor som avgörs efter en sådan delegering inte har någon självständig betydelse för tillåtligheten av verksamheten. Som exempel på sådana villkor av mindre betydelse kan nämnas frågan om närmare teknisk specificering av en reningsutrustning eller fråga om åtgärder rörande enstaka avfallstyper.

Miljöbalken saknar regler för hur en tillsynsmyndighet skall handlägga och fatta beslut i frågor som har delegerats till myndigheten. I dessa fall tillämpas istället förvaltningslagens (1986:223) bestämmelser. Detta innebär t.ex. att sakägaren i vissa fall bör få ta del av beslutsunderlaget innan villkorsfrågan avgörs. Vidare kan de som är berörda av beslutet, t.ex. de som bor i närheten av hamnen, behöva underrättas om delegationsbeslutets innehåll och om hur man kan överklaga det.

Ur allmänna råd till 19 kap. 5 § 8 och 22 kap. 25 § miljöbalken

Beslut i delegerade frågor bör hanteras enligt de regler som tillämpas vid expediering av tillståndsbeslut. Detta innebär bl.a. att ett beslut om fastställelse av villkor i vissa fall bör kungöras i ortstidning.

⁵⁰ 19 kap. 5 § punkt 8 och 22 kap. 25 § tredje stycket och prop. 1997/98:45 del 2 sid. 246

5 Egenkontroll och miljörapport

5.1 Egenkontroll

Egenkontrollen syftar till att verksamhetsutövaren ska kunna efterleva miljöbalken och förvissa sig om att så blir fallet och genom detta främja en hållbar utveckling.

Verksamhetsutövaren ansvarar för att egenkontroll utförs och ska kunna visa hur den genomförs. Mer information om hur egenkontrollen bör och kan bedrivas finns i Naturvårdsverkets allmänna råd om egenkontroll (NFS 2001:2) och i Naturvårdsverkets handbok ”Egenkontroll - en fortlöpande process”, 2001:3. En väl fungerande egenkontroll minskar tillsynsmyndigheternas behov av att ingripa och genom flera förelägganden detaljreglera hur hamnen ska sköta verksamheten, hur dagliga rutiner ska se ut m.m.

Förordningen (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll preciserar vissa delar av kraven genom att:

- det skall finnas en fastställd och dokumenterad fördelning av det organisatoriska ansvaret för lagstadgade miljökrav
- det skall finnas dokumenterade rutiner för att fortlöpande kontrollera att utrustning mm för driftkontroll är i sådant skick att olägenheter för människors hälsa och miljö förebyggs
- den som bedriver verksamheten fortlöpande och systematiskt undersöker, bedömer och dokumenterar risker som verksamheten kan medföra för människors hälsa och miljö
- omgående underrättar tillsynsmyndigheten om händelser som kan leda till olägenheter för människors hälsa och miljö
- det skall finnas en förteckning över de kemikalier m.m. (kemiska produkter och biotekniska organismer) som hanteras.

För egenkontrollen kan informationen under avsnitten 2 och 3 vara användbar. Där redovisade åtgärder och försiktighetsmått kan behöva omges med rutiner, undersökningar, ansvar, dokumentation m.m. för att fungera på bästa sätt och för att miljöbalkens krav ska kunna följas. Detsamma gäller de frågor som berörs under avsnitt 5.2.

Verksamhetsutövaren ska också undersöka eller hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på miljön. Det kan exempelvis handla om att schablonmässigt ta reda på utsläppen från hamnen och de fartyg och den trafik som förekommer inom hamnområdet eller att kartlägga halterna av olja i dagvattnet.

Naturvårdsverkets föreskrifter (NFS 2000:15) om genomförande av mätningar och provtagningar i vissa verksamheter är också tillämpliga. Av dessa kan följa att verksamhetsutövaren ska mäta och ta prover. I så fall är verksamhetsutövaren skyldig att tillämpa standardiserade metoder och att dokumentera det som görs.

Förordningen om egenkontroll gäller även sådana andra verksamheter i hamnen som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt 9 eller 11-14 kap. miljöbalken. Föreskriften gäller sådana andra verksamheter i hamnen som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt 9 kap. miljöbalken.

Vid överträdelse av vissa bestämmelser i förordningen om verksamhetsutövarens egenkontroll är tillsynsmyndigheten skyldig att ta ut en miljöstraffavgift. Mer om detta finns att läsa i Naturvårdsverkets Allmänna råd (NFS 2000:10) samt i handböckerna om handläggning av ärenden om miljöstraffavgift 2001:1 och om egenkontroll 2001:3.

5.2 Frågor att särskilt uppmärksamma

I egenkontrollen vid en hamn finns det några punkter som det kan vara lämpligt att lägga extra vikt vid.

Verksamhetsutövaren bör ägna speciell uppmärksamhet åt:

- bränsleförvaring och hantering (för egen maskinpark eller bunkring av fartyg) i hamnens regi
- buller och utsläpp till luft
- hantering och omhändertagande av avfall, spillolja och oljeförorenat vatten från fartyg.
- förvaring/hantering av farligt gods.
- reningsanläggning för OFA-vatten.
- dagvattenhanteringen.
- säkerhetsfrågor (brandskydd, kontroll av farledsutmärkning och vattendjup m.m.).

5.3 Miljörapport

Allmänt

Hur en miljörapport kan utformas för en miljöfarlig verksamhet, t.ex. en hamn, framgår av Naturvårdsverkets handbok om miljörapport för tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter, 2001:2 – utgåva 3 - april 2003.

Miljörapporten avser alltid kalenderår. Den skickas till den myndighet som bedriver tillsynen över hamnen. Rapporten ska vara inkommen till myndigheten senast den 31 mars året efter rapporteringsårets slut.

Miljörapporten ska avse de delar av verksamheten som utgör tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet, men inte sådana delar som utgör enbart vattenverksamhet.

Rapporten består av tre delar; en grunddel med verksamhetsinformation, en beskrivande textdel och en emissionsdeklaration. Alla verksamhetsutövare som lämnar in årlig miljörapport upprättar grunddelen och textdelen. De verksamheter som också ska

lämna in en emissionsdeklaration är de som har utsläpp till luft eller vatten över de tröskelvärden som finns listade i Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport för tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter, NFS 2000:13 bilaga 2.

Vad som redovisas i miljörapporten beror på typ av hamn och omfattningen av verksamheten samt gällande villkor. I det följande anges hamnrelaterad information med idéer om vad som kan infogas i en miljörapport för en hamn.

Grunddelen

Se Naturvårdsverkets AR 2000:13 och handbok om miljörapport.

Textdelen

En kortfattad beskrivning av verksamheten i eller i anslutning till hamnen kan utgöras av antalet anlöp under året, hanterad godsmängd, antal passagerare, antal fordon samt en beskrivning av omfattningen av andra ingående delar i verksamheten, t.ex. gemensamhetsanläggningar, verkstäder, reparationsvarv, avfallshantering, gods- och personterminaler, energihantering, silobyggnader och tankningsplatser.

Förändringar som kan anges är t.ex. en ny typ av fartyg som trafikerar hamnen, ombyggnader inom hamnområdet, förändringar i trafikregleringen.

Produktion/omfattning av verksamheten

I de fall hamnen har blivit ålagd en begränsad omfattning av verksamheten anges denna begränsning och den faktiska omfattningen under året.

Villkorsefterlevnad

Ange villkorsvis vilka åtgärder som vidtagits för att klara villkoren och vilka resultat detta gett. Om något villkor inte har varit möjligt att uppfylla så ange vilka åtgärder som vidtagits för att rätta till detta.

Efterlevnaden av hänsynsreglerna i 2 kap MB

En del hamnar kan ha tillstånd som är meddelande innan miljöbalken trädde i kraft. Då har inte alla de krav som följer av miljöbalkens hänsynsregler (se avsnitt 3.6.) beaktats eller reglerats i villkor. Andra hamnar har ännu inte hunnit få tillstånd. I båda fallen ska utövare ändå följa alla hänsynsreglerna.

Redovisa de åtgärder som vidtagits för att klara detta och för att minska miljöpåverkan eller förbrukningen av resurser. Exempel på skyddsåtgärder i en hamn ges i avsnitt 3.5.

Tillbud och störningar

Redovisa kortfattat om det inträffat särskilda händelser, olyckor, tillbud etc. under året, vare sig de lett till villkorsöverträdelse eller inte. Sammanfatta vilka åtgärder som då vidtogs för att rätta till orsaken till olyckan eller tillbudet.

Energiförbrukning

Ange energiförbrukningen i hamnen under det gångna året. För en hamn kan det t.ex. bli aktuellt att redovisa energiförbrukningen för hamnens lokaler, bränsleförbrukningen för truckar och andra fordon, fartyg som hamnen innehar, reservkraftsaggregat och energiåtgång om elanslutning av fartyg förekommer.

Farligt avfall

Sammanfatta vilka åtgärder som vidtagits för att minska mängden farligt avfall från verksamheten. Bifoga de anteckningar om farligt avfall som ska upprättas enligt avfallsförordningen (2001:1063).

Risker

Redovisa de risker för störningar i miljön som finns inom hamnområdet samt eventuella ändringar av rutiner för identifiering av risker. Risker i en hamn finns exempelvis vid hantering och lagring av brandfarliga eller giftiga ämnen, transporter m.m. Vad som kan ingå i begreppet risk i övrigt finns beskrivet i Naturvårdsverkets handbok om egenkontroll, 2001:3.

Sammanfattning av och kommentarer till utsläpps- och bullermätningar, recipientkontroll och andra undersökningar

Sammanfatta utsläppsmätningar, beräkningar eller andra kontroller som har genomförts under året. Exempel på en utsläppsmätning i en hamn är provtagning av utgående vatten från oljeavskiljare eller annan gemensamhetsanläggning. Exempel på undersökningar av utsläpp är schablonberäkningar av fartygens samlade utsläpp av svaveldioxid under året (färd inom hamnen och tomgångskörning vid kaj) och av trafikens utsläpp av kvävedioxid (färd inom hamnområdet och tomgångskörning).

Här ingår också att sammanfatta resultaten från eventuella bullerkontroller, t.ex. mätning och/eller beräkning.

Sammanfatta också resultaten från recipientundersökningar om sådana har utförts under året. Det kan handla om kemisk- fysikaliska eller biologiska undersökningar i vattenområden som kan påverkas av verksamheten i hamnen eller undersökningar i luft och mark.

Enligt 26 kap 19 § MB ska verksamheten undersöka eller hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på miljön (se Naturvårdsverkets handbok om egenkontroll, 2001:3). Undersökningar bör också ske enligt 5 § Förordningen om verksamhetsutövarens egenkontroll (FVE) och ska ske enligt 6 § FVE. Har undersökningar gjorts under året så sammanfatta resultaten av dessa.

Sammanfatta också resultaten från undersökningar och utredningar som utförts på grund av förelägganden.

Kommentera resultaten av mätningar och undersökningar. I den mån resultaten kan relateras till villkor så görs det enklast villkorssvis. Exempel på företeelser som kan bli föremål för villkor för hamnar återfinns i avsnitt 4.9.

Jämför exempelvis resultat från tidigare år och förklara skillnader. Har undersökningar resulterat i särskilda åtgärder så ange dem.

Emissionsdeklaration

Redovisa i emissionsdeklarationen årsvärden på utsläpp till vatten och luft om utsläppen överstiger de angivna tröskelvärdena i NFS 2000:13, bilaga 2. Det är troligtvis endast i enstaka fall som hamnar överstiger tröskelvärdena och behöver redovisa en emissionsdeklaration. En kontroll mot tröskelvärdena får göras för varje enskild hamn. De sammanlagda utsläppen från den tillståndspliktiga hamnverksamheten redovisas, d.v.s. utsläpp såväl från punktkällor (t.ex. avloppsledningar), fartyg vid kaj och rörelser inom hamnområdet som från transporter inom hamnen som verksamhetsutövaren initierat eller själv utfört liksom utsläpp från arbetsfordon.

Redovisa i emissionsdeklarationen också sådana årsvärden för utsläpp till vatten och luft som tagits fram som följd av ett villkor.

6 Tillsynsfrågor

6.1 Operativ tillsyn

Med operativ tillsyn avses sådan tillsyn som bedrivs direkt gentemot den som bedriver verksamhet dvs. själva hamnen.

Den operativa tillsynen bedrivs för att kontrollera att lagar och andra författningar och tillstånd efterlevs och för att stärka hamnens egen förmåga att uppfylla sitt ansvar och att arbeta förebyggande. Detta görs exempelvis genom inspektioner där bl. a. hamnverksamhetens egenkontroll granskas.

Vad tillsynen vid en hamn ska omfatta beror bland annat på vilka villkor som meddelas i beslut om tillstånd för hamnverksamheten och på andra krav, som inte framgår av tillståndet. En central fråga är om verksamhetsutövaren följer hänsynsreglerna när tillstånd saknas eller när det finns ett tillstånd enligt miljöskyddslagen. Kvaliteten på egenkontrollen och hur mycket hamnens verksamhet påverkar människors hälsa eller miljön har här betydelse.

Mer information om tillsyn enligt miljöbalken i allmänhet kan hämtas från Naturvårdsverkets handbok om tillsyn enligt miljöbalken, 2001:4 . Handboken innehåller verkets allmänna råd (NFS 2001:3) om tillsyn.

Kontrollprogram eller förbättrande åtgärder

Tillsynsmyndigheten har möjlighet att begära in ett förslag till kontrollprogram exempelvis om hamnens egenkontroll är bristfällig. Myndigheten kan också begära in ett förslag till förbättrande åtgärder. Mer information om detta finns i Naturvårdsverkets handbok om tillsyn, 2001:4.

Om mer än en myndighet är ansvarig för tillsynen enligt miljöbalken kan var och en av dem förelägga om kontrollprogram eller om förbättrande åtgärder.

Rapportering

I de fall egenkontrollen normalt fungerar bra men det är viktigt att snabbt få vetskap om eventuella avvikelser kan avvikelserapportering vara tillräcklig. Det innebär att myndigheten ålägger hamnen att med stöd av 26 kap 21 § MB endast rapportera till myndigheten då kontroller och mätningar visar på resultat som avviker, t.ex. överskridande av ett villkor i ett tillstånd. Mer information om detta finns i Naturvårdsverkets handbok om tillsyn, 2001:4.

Mätningar och kontroller i övrigt ska redovisas i den årliga miljörapporten.

6.2 Tillsynsansvar

Ett tillstånd för en hamn kan innefatta flera olika verksamheter, se avsnitt 4.4. De olika verksamheterna kan medföra att en eller flera tillsynsmyndigheter bedriver tillsyn över verksamheterna i hamnen. Om hamnen berörs av ett vattenskyddsområde eller ett reservat har en särskild utpekad myndighet ansvar för tillsynen över områdes- eller reservatbestämmelserna. I 26 Kap 6§ miljöbalken anges att myndigheterna ska samarbeta med varandra i tillsynsarbetet.

Närmare bestämmelser om ansvarsfördelningen för tillsyn enligt miljöbalken finns i förordningen (1998:900) om tillsyn enligt miljöbalken. Där framgår bl.a. att länsstyrelsen ansvarar för tillsynen avseende själva hamnverksamheten (d.v.s. för tillståndspliktig civil hamnverksamhet). Länsstyrelsen kan dock delegera detta tillsynsansvar till en kommunal nämnd.

Länsstyrelsen är normalt tillsynsmyndighet vad gäller vattenverksamhet. Tillsynen över vattenverksamheten kan – precis som för miljöfarlig verksamhet – delegeras till kommunen. I de fall som tillsynen gentemot hamnen har delegerats till kommunen kan också kommunen ha blivit tilldelad tillsynen för vattenverksamheten för hamnen.

Tillsyn över miljöbalkens bestämmelser i 14 kap. MB om hantering av kemiska produkter följer normalt tillsynsansvaret för hamnverksamheten. Både den kommunala nämnden och berörda statliga tillsynsmyndigheter kan dock ingripa om det behövs, men myndigheterna får träffa en överenskommelse om vem som vanligtvis bör ingripa när mer än en myndighet kan komma i fråga.

Tillsynen om hantering av avfall enligt 15 kap. MB utövas av den kommunala nämnden. Sjöfartsinspektionen bedriver tillsyn över sådana mottagningsanläggningar för fartygsgenererat avfall som skall finnas i hamnen enligt lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Sådan tillsyn kan gälla exempelvis anordningar för att ta emot och behandla oljehaltigt barlast- och tankspolvatten eller barlastvatten eller tankspolvätska som innehåller lastrester av andra skadliga kemikalier än olja.

Militära hamnar, såsom örlogshamnar, faller alltid under Generalläkarens tillsynsansvar för alla delar av miljöbalken.

6.3 Tillsynsavgifter

Alla tillståndspliktiga hamnar måste betala en årlig tillsynsavgift till den myndighet som utövar tillsynen. En avgift till länsstyrelsen måste betalas även om den kommunala nämnden utövar tillsynen. Avgiften ska täcka de kostnader som myndigheterna har för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

Den avgift som ska betalas till de statliga myndigheterna är fastställd av regeringen i förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Kommunfullmäktige fastställer de tillsynsavgifter som ska betalas till kommunen. Mer information finns i Naturvårdsverkets Handbok om avgifter för prövning och tillsyn som också innehåller Allmänna råd.

Litteraturförteckning

- Bengtsson B, Bjällås U, Rubenson S, Strömberg R. Miljöbalken, 1-15 kap. En kommentar. Del 1. Norstedts Juridik AB.
- Carlsrud Sigvard, 2001. Miljöfrågor vid underhållsarbeten av fartyg. Göteborgsregionens kommunalförbund.
- Lenner Magnus, 1993. Energiförbrukning och avgasemission för olika transporttyper. VTI-meddelande Nr 718 1993.
- MariTerm AB, 1993. Exhaust Gas Emissions from Sea Transportation. TFB-rapport 1993:1.
- Naturvårdsverket, 1978. Externt industribuller – allmänna råd NV RR 1978:5 2:a upplagan 1983.
- Naturvårdsverket, 2001 Miljörapport, handbok 2001: 2 – utgåva 3 – april 2003
- Naturvårdsverket, 2001. Egenkontroll – en fortlöpande process, handbok 2001:3
- Naturvårdsverket, 2001 Operativ tillsyn, handbok 2001:4
- Naturvårdsverket, 2001 Miljökonsekvensbeskrivningar NFS 2001:9
- Naturvårdsverket, 2003 Tillståndsprövning och anmälan avseende miljöfarlig verksamhet, handbok 2003:5.
- Svenska Petroleum Institutet, 1995: Rekommendationer till medlemsföretagen vid befraktning av tankfartyg för sjötransport.
- Svenska Petroleum Institutet och Svenskt Oljehamnsforum, 2001 Miljöpraxis för oljehamnar och oljedepåer.
- Sjöfartsverket, 2001 Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg. SJÖFS 2001:12.
- Sjöfartsverket, 2001 Sjöfartsverkets handbok ”Mottagning av fartygsavfall i hamn.

Hamnar

Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprovning m.m.

Handbok med allmänna råd

Denna handbok ger en översiktlig beskrivning av hamnar, informerar om hälso- och miljöpåverkan och skadeförebyggande åtgärder i samband med hamnverksamhet och ger råd om utformning av miljökonsekvensbeskrivningar. Handboken tar också upp frågor om tillståndsprovning av hamnprojekt och ger en översiktlig beskrivning av egenkontroll, miljörapporter och tillsyn. Det allmänna råd om hamnar (NFS 2003:18) som Naturvårdsverket har gett ut har infogats i form av texttrutor.

Handboken riktar sig främst till berörda tillsyns- och prövningsmyndigheter. Även sektormyndigheter och verksamhetsutövare kan ha nytta av den.