

Svea Hovrätt, mark- och miljööverdomstolen  
via Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt,  
Box 1104, 131 26 Nacka Strand  
mmd.nacka@dom.se

**Anslutningsöverklagande från Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening, DLV, av Mark- och miljödomstolens deldom 2015-05-18 i mål M 2807-07 angående Stockholms Hamn AB:s tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen – Frihamnen i Stockholms och Lidingö kommuner.  
Nu fråga om prövotidsredovisningar.**

Det har kommit till vår kännedom att Stockholms Hamn AB (Hamnen) överklagat Mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2807-07 gällande prövotidsredovisningar. Med hänvisning till detta inlämnar DLV härmed ett anslutningsöverklagande.

Det stod helt klart, redan vid förhandlingarna i Mark- och miljööverdomstolen om fortsatt och utökad verksamhet i Värtan och utbyggnad av Värtapiren, att Hamnens och Stadens planering innebar att man fullt medvetet avsåg att bygga in en konflikt mellan hamnverksamhet (tung industri) och boende i området. DLV varnade för de kommande problemen, men tyvärr föll våra ord på hälleberget. Vi ser nu hur Hamnen söker slingra sig ur sina åtaganden och - i strid med PPP, Polluter Pays Principle - vältra över såväl immateriella som ekonomiska kostnader på tredje man. DLV finner det mycket glädjande att Mark- och miljödomstolen i stort sett avvisat dessa försök.

Vi instämmer helt i domstolens bedömning att Naturvårdsverkets nya vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller "Rapport 6538" bör tillämpas som vägledning för buller utomhus vid bostäder och att sagda vägledning skall gälla för den nu aktuella hamnverksamheten.

Vi menar vidare - i likhet med Naturvårdsverket - att ekvivalenta nivåer för bullrande verksamheter, vilka äger rum endast under delar av dygnet skall beräknas för den tid som verksamheten faktiskt pågår. Detta framstår som mycket angeläget, inte minst med tanke på att dagtid (den tid under vilken ekvivalentbullret tillåts vara högst), enligt domen, inträffar mellan kl 6 och kl 18, inte som normalt mellan 7 och 18. Som vi förstår saken betingas detta avsteg från gängse innebörd av ordet dagtid av rederiernas önskemål om tider för anlöp. Det finns därför anledning förmoda att de verkliga bullernivåerna mellan kl 6 och, säg, kl 7, kommer att stundtals vara mycket höga. Detta förhållande döljs om ekvivalensnivåerna beräknas för hela perioden.

DLV önskar, med stöd av det föregående, att Mark- och miljööverdomstolen kompletterar domens villkor 1 med ungefär nedanstående:

**Vid kortvariga bullrande hamnverksamheter (förslagsvis två timmar eller kortare) skall ekvivalensnivån beräknas utifrån dessa verksamhetsperioder.**

Vad gäller villkor 3 menar DLV att det är orimligt att överlåta till Hamnen att avgöra vilka bostäder som skall kunna komma i fråga för åtgärder. Utgångspunkten måste städse vara att tredje man - i detta fall de boende - skall hållas skadeslösa. Om hamnverksamheten leder till oacceptabla nivåer för buller (ute och inne) måste det åligga Hamnen - som själv valt att bedriva verksamhet på denna för hamnverksamhet olämpliga plats - att åtgärda problemen. **En rimlig tid för detta är högst ett halvår, inte två år, vilket vi härmed yrkar. Om inga fysiska åtgärder kan råda bot på problemet, skall den störande verksamheten inte bedrivas.** En självklar tillämpning av Polluter Pays Principle!

Vad gäller fartygsbuller menar DLV att det förmodligen är lämpligt att betrakta de fyra huvudkategorierna av fartyg var för sig:

1. *Färjorna till Finland och Baltikum*. Dessa torde, näst efter fastighetsförvaltning, utgöra Hamnens största intäktskälla. Samtidigt är de givetvis av yttersta vikt för rederierna. Det bör därför, med litet god vilja, vara lätt för Hamnen att övertyga rederierna om önskvärdheten av bullerdämpning. Skulle det vara svårt att komma fram på frivillighetens väg bör, som vi tidigare framhållit, differentierade hamnavgifter vara ett verksamt medel. Eventuellt höjda kostnader för rederierna kommer av dessa att övervältras på kunderna; de boende skall inte med sin hälsa betala rederiägarnas vinster.

2. *Kryssningsfartygen*. Vi har viss förståelse för att de fartyg som endast sporadiskt besöker Stockholm inte har nämnvärt intresse av att investera i bullerdämpande åtgärder, men även här finns en lösning som innebär att tredje man skyddas: alltför bullrande kryssningsfartyg kan lämpligen omdirigeras till befintlig hamn i Nynäshamn (så småningom även till Norvikshamnen). Alternativet är här höjda hamnavgifter. För att en sådan åtgärd inte skall bli rent symbolisk, kan man tänka sig att influera medel går oavkortade till bullerdämpande åtgärder på störda fastigheter.

3. *Tankfartyg för olja*. Dessa utgör möjligen ett mindre problem, men föreningen får understundom rapporter om tjutande pumpar. Om Staden och Hamnen äntligen, trots länsstyrelsens obstruktion, ser till att - som sedan länge utlovat - avveckla Louddens oljehamn senast 2019 och flytta verksamheten till Södertälje (eventuellt Södertälje och Gävle) kommer problemet att försvinna av sig själv. Om inte, så är även här hamnavgifter ett underutnyttjat redskap.

4. *LNG-fartyg*. För närvarande tankas, så vitt vi har oss bekant, endast M/S Grace med flytande fossilgas, men det råder ingen tvekan om att rederierna avser att utöka satsningen på gasdrivna fartyg. Nackdelen med LNG (bortsett från att det är ett fossilt bränsle) är brand- och explosionsrisken. För ett antal år sedan sökte Staden och Fortum tillstånd för en anläggning för lagring och förgasning av LNG på Norra kajen ("Energihamnen"). Sökanden uppgav ett säkerhetsavstånd på några tiotal meter. DLV gjorde efterforskningar och fann att det verkliga säkerhetsavståndet för en anläggning av den planerade storleken i själva verket uppgick till minst 2 miles (3,2 km). Även om det f.n. för fartygen rör sig om betydligt mindre kvantiteter, menar vi att hantering av LNG inte bör äga rum i tätbebyggt område, detta oberoende av eventuellt fartygsbuller. Den utlovade bebyggelsen på Loudden - 5.000 bostäder till år 2025 - är helt oförenlig med LNG-hantering.

DLV beklagar att Mark- och miljödomstolen avstått från att lämna några villkor i dessa frågor.

Slutligen har vi frågan om tågtrafiken. DLV menar att Mark- och miljödomstolen varit alltför generös då den tillåtit 75 dB(A) som maxvärde, inte minst som de högsta nivåerna torde förekomma under natten eller de tidiga morgontimmarna. Ett maximivärde på 70 dB(A) bör inte vara realistiskt att uppnå med begränsade insatser. Viktigast är dock att inomhusnivån hos de drabbade hålls nere; 45 dB(A) som högsta värde inomhus nattetid framstår som rimligt. DLV menar även här att två år är för lång tid innan åtgärder vidtas efter det att de förhållanden som motiverar åtgärder har inträtt. Vi yrkar därför i enlighet med vad vi ovan anfört beträffande villkor 3:

**Åtgärder skall snarast möjligt vidtas för att avsluta konstaterad överträdelse av villkor 4, dock senast inom 6 månader.**

Med risk att framstå som övertydliga vill vi än en gång framhålla att Hamnens, rederiernas och järnvägsföretagens vinster inte skall betalas med de boendes nattsömn eller allmänna hälsotillstånd. Om verksamheten inte kan bedrivas med godtagbara bullernivåer, skall den avvecklas. Och att skjuta det slutliga avgörandet till en osäker framtid - f.n. till 2026 - är inte acceptabelt, detta av två skäl:

1. Även om tågtrafiken verkligen flyttas om 10 år, är den tiden alltför lång för de störda.

2. Erfarenheten visar dessvärre att slutdatum tenderar att förskjutas kraftigt. Exempelvis skulle, enligt beslut av KF år 2001, Louddens oljehamn varit avvecklad år 2011. Avvecklingsdatum uppges f.n. till sista december 2019, men länsstyrelsens miljöprövningsdelegation har givit verksamhets-tillstånd till 2030 och trots att Södertälje hamn sökt tillstånd att ta över hela hanteringen ser vi inga framsteg. Vi fruktar att det kan gå lika illa med avvecklingen av tågtrafiken.

Avslutningsvis vill vi erinra om att 15 av de 16 miljömålen inte kommer att uppnås inom utsatt tid. Ett av dessa handlar om boendemiljön:

**"God bebyggd miljö:** Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas."

Som vi otaliga gånger framhållit (för döva öron!) utgör buller, i synnerhet trafikbuller, ett allvarligt, långsiktigt hot mot folkhälsan. Senast har vi fått bekräftelse på detta i ett par inslag i Sveriges Radio:

### **Forskare varnar för hälsorisker med nya bullerregler i bostäder**

(2 juni kl 06.33: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=6179250>):

#### **"Sverige går i motsatt riktning jämfört med WHO**

De nya bullerregler i bostäder som börjat gälla nu i veckan kan leda till att människor blir allvarligt sjuka, till exempel i hjärt- och kärlsjukdomar. Det säger ledande hälsoforskare.

Göran Pershagen, professor i miljömedicin vid Karolinska Institutet, är kritisk. Han tycker att beslutet är anmärkningsvärt med tanke på att de vetenskapliga beläggen för att buller är farligt för hälsan har stärkts på senare år. Han sitter med i en expertgrupp för Världshälsoorganisationen som inom kort kommer med nya riktlinjer för buller.

– Vi kommer att slå fast att det nu finns säkra bevis för att vägtrafikbuller och flygbuller ökar risken för högt blodtryck, och att vägtrafikbuller ökar risken för hjärtinfarkt, så det är väldigt allvarliga negativa hälsoeffekter.

Förutom hjärtsjukdom finns det indikationer på att buller kan orsaka stroke och öka risken för fetma. Kroppen påverkas av buller, även om man inte märker att man blir störd, med till exempel ökat blodtryck och utsöndring av stresshormoner.

Maria Albin, som är överläkare och docent vid Lunds Universitet tycker också hon att regeringen valt fel väg genom att tillåta mer buller.

– Jag tycker att det är olyckligt, eftersom kunskapsläget när det gäller effekter på folkhälsan av buller inte alls talar för att man skulle kunna sänka ambitionsnivån på det sättet."

Ett något senare inslag ger ytterligare upplysningar:

**Högre buller trots hälsorisk** (2 juni kl 10.21: <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1637&artikel=6179588>). Vi citerar:

"Från och med denna vecka tillåts högre bullernivåer än tidigare i nya bostäder. Detta trots att allt mer forskning visar på allvarliga hälsorisker för den som bor i bullrig miljö.

Världshälsoorganisationen WHO är på väg att skärpa riktlinjerna för buller, men Sverige går alltså i motsatt riktning."

*Anm:* Försämringen motiveras av rådman Anders Lillienaus utredning, inte av medicinsk forskning.

Hamnverksamheten kan inte tillåtas bli ett hot mot folkhälsan.

Claes Trygger, tekn dr, v ordf DLV  
Artillerigatan 78  
115 30 STHLM