



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2016-12-21
meddelad i
Växjö

Mål nr M 2870-15

SÖKANDE

Trelleborgs Hamn AB, 556008-2413
Box 51
231 21 Trelleborg

Ombud: Advokaterna Madeleine Edqvist och Mikael Wärnsby
Advokatfirman Lindahl KB
Studentgatan 6
211 38 Malmö

SAKEN

Ansökan om tillstånd till nytt läge för fartygsanlöp i Trelleborgs hamn m.m.

Avrinningsområde: 89/90
Koordinater (SWEREF99 TM): N: 6136600 E: 383100

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen lämnar Trelleborgs Hamn AB (THAB) tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheten Innerstaden 6:89 i Trelleborgs kommun

- (i) anlägga ett nytt läge för fartygsanlöp (benämnt Läge 14) i Trelleborgs hamn, öster om hamninloppet, innefattande en ca 500 m lång kaj;
- (ii) för det ändamål som anges under (i) utföra muddring av ca 130 000 m³ massor, och
- (iii) för det ändamål som anges under (i) utföra utfyllnad med ca 290 000 m³ massor till nivån ca +3 m av ett vattenområde om ca 45 000 m² samt för detta ändamål dels använda erhållna muddringsmassor från muddringsarbeten enligt (ii) ovan, dels överskottsmassor från muddringsarbeten enligt dom i mål nr M 867-08 och dels vid behov överskottsmassor som hämtas externt.

Dok.Id 381464

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 130 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

Mark- och miljödomstolen meddelar ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken av befintligt tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för hamnverksamheten, lämnat av miljödomstolen den 26 april 2010 i mål nr M 867- 08, så att detta tillstånd även ska inbegripa verksamheten vid Läge 14.

Mark och miljödomstolen godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen

Villkor

Allmänt villkor

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad THAB har angett i ansökningshandlingarna samt vad THAB i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Vattenverksamheten (11 kap. miljöbalken)

2. Arbeten i vatten ska bedrivas på ett sådant sätt att grumling i görligaste mån undviks. Mätning av grumling och partikelspridning (suspension) ska ske vid grumlande arbeten om det förekommer indikation på sedimentspridning av någon betydelse utanför hamnområdet.
3. Om det vid grumlande arbeten som utförs under perioden 15 mars -15 november uppstår suspenderat material som överskrider riktvärdet 30 mg/l under mer än 6 timmar i sträck i relevant kontrollpunkt utanför hamnen, ska arbetena avbrytas, alternativt åtgärder för reduktion av grumlingen vidtas så att riktvärdet innehålls. Muddringen får inte återupptas förrän riktvärdet innehålls.
4. Arbeten ska utföras på ett sådant sätt att betongspill eller utsläpp av förorenade ämnen i vatten undviks.
5. Till förhindrande av sedimentspridning vid utfyllnad av vattenområde ska en vall eller spont anläggas före utfyllnaden.

6. Slagning av spont eller pålning genom slagning får inte utföras nattetid mellan kl. 22.00 och 07.00.
7. Externa massor för uppbyggnad av verksamhetsytor får endast användas för nivåer över + 0,5 m över havets medelvattenstånd och om halter av föroreningar underskrider de halter som anges i bilaga 2 till deldomen den 26 april 2010 i mål M 867-08. Därutöver gäller att följande värden.

Ämne	Totalhalt mg/kg TS	Initial lakbarhet C0 mg/l	Utlakad mängd LS=10 mg/kg TS
Tributyltenn, TBT	0,4	0,008	0,03
Irgarol	0,02	0,001	0,007
Diuron	0,012	0,0007	0,006

8. Förslag till kontrollprogram för vattenverksamheten ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten 6 månader innan arbetena påbörjas.
9. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.

Hamnverksamheten vid Läge 14 (ändringsverksamhet, 9 kap. miljöbalken)

För ändringstillståndet gäller villkor 15-17, 19-21, 23-24 och 27-29 som föreskrivits i gällande tillståndsdom den 26 april 2010 i mål M 867-08 för hamnverksamheten.

Villkor 18 i nämnda dom ska ändras till följande lydelse.

Samtliga nya och ombyggda hamnlägen ska utrustas med mottagning av avloppsvatten från fartygen senast när de tas i drift, samt för befintliga färjelägen senast 18 månader efter att tillståndet tagits i anspråk, såvida de då fortfarande används för reguljär färjetrafik.

Mark- och miljödomstolen föreskriver därutöver följande villkor.

31. Förslag till reviderat kontrollprogram för hamnverksamheten med Läge 14 ska senast 6 månader innan Läge 14 tas i drift ha upprättats efter samråd med tillsynsmyndigheten.

Arbetstid

Mark- och miljödomstolen fastställer att arbetena ska vara färdigställda inom tio (10) år efter att domen har vunnit laga kraft och hamnverksamheten ska ha satts igång inom samma tid.

Oförutsedd skada

Mark- och miljödomstolen fastställer tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada på grund av den ansökta vattenverksamheten till fem (5) år räknat från arbetstidens utgång.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften fastställs till 400 000 kronor.

BAKGRUND

Trelleborgs Hamn AB (THAB) är helägt av Trelleborgs kommun och bedriver hamn- och terminalverksamheten i Trelleborgs hamn. THAB äger hamnanläggningen med tillhörande fastigheter, samt ansvarar för drift och underhåll av hamnen samt för investeringar i hamnen.

Trelleborgs hamn och farleden in till hamnen utgör allmän hamn respektive allmän farled enligt Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1988:5). Hamnen och farleden utgör även riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Trelleborgs hamn är Östersjöns största järnvägshamn och Skandinavians största ro/ro-hamn. Hamnen har utsetts som en del av det Transeuropeiska transportnätet inom EU, kallat TEN-T. Hamnen är också en s.k. Core-hamn, vilket innebär att Trelleborgs hamn är en av Sveriges fem viktigaste hamnar och av central betydelse för transportnätet inom Europa.

Trelleborgs hamn har idag åtta färjelägen för ro/ro-drift, en handelskaj samt en oljekaj. För närvarande pågår en omfattande utbyggnad av hamnen som syftar till att flytta fartygstrafiken från dagens inre färjelägen (belägna nära centrala Trelleborg) till nya färjelägen sydost om de befintliga. Den utbyggda hamnen kommer att kunna anlöpas av större fartyg och ta emot ökade godsvolymer. Vid tidpunkten för upprättandet av denna ansökan har den nya yttre vågbrytaren, huvuddelen av den östra utfyllnaden samt färjeläge 10 färdigställt och tagits i drift. Därutöver planeras byggnation av ytterligare tre nya färjelägen (färjeläge 11, 12 och 13) med tillhörande verksamhetsområden. Den fullt utbyggda hamnen kommer årligen att kunna ta emot upp till 17 miljoner ton gods och 3 miljoner passagerare.

Handelskajen är belägen i den inre delen av hamnen, nära bostadsbebyggelse. Området för handelskajen är enligt gällande översiktsplan planerat för utbyggnad av bostäder (den s.k. Sjöstaden). På grund av kommunens planer men också på grund av marknadsmässiga faktorer avser THAB att flytta verksamheten vid den nuvarande handelskajen till ett nytt läge för fartygstrafik (Läge 14) enligt denna ansökan. Trelleborgs Hamn AB ansöker därför om tillstånd till anläggande och drift av ett nytt läge för fartygsanlöp i Trelleborgs hamn, benämnt Läge 14. Ändringstillstånd yrkas avseende gällande grundtillstånd så att detta tillstånd även inbegriper Läge 14. Muddring och anläggningsarbeten kommer att ske helt inom fastigheten Innerstaden 6:89 i Trelleborg, vilken ägs av Trelleborgs kommun.

Sammanfattning av ansökan

Av ansökan framgår bl.a. att den nya kajen, ca 500 m lång, kommer att anläggas öster om hamninloppet, innanför och anslutande till befintlig vågbrytare. Muddring avser ca 130 000 m³ massor och utfyllnad avser ca 45 000 m² vattenområde med ca 290 000 m³ massor, huvudsakligen muddermassor från ansökt muddring och från tidigare muddringar. Villkor föreslås om begränsning av bl.a. grumling och sedimentspridning. Hamnverksamheten kommer att bedrivas i enlighet med gällande villkor i grundtillståndet, i vilket frågan om slutliga villkor för buller är satt på provotid till den 2 februari 2017.

TIDIGARE BESLUT

Trelleborgs hamn har prövats av Vattendomstolen respektive Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i flera omgångar.

Tillstånd avseende byggande i vatten.

Dom den 1 oktober 1962 (mål AD 43/1962: tillstånd till kajutbyggnad och utfyllnad i havet söder om det dåvarande hamnområdet.

Deldom den 14 april 1972 (mål AD 51/1971): tillstånd att anlägga bl.a. en ny östra hamnbassäng. Slutlig dom den 8 februari 1979 i samma mål prövades en genom ovannämnda deldom uppskjuten prövotidsfråga angående hamnutbyggnadens inverkan på ålfisket.

Dom den 29 februari 1996 (mål VA 49/95): lagligförklaring av vissa under 1970-talet utförda åtgärder inom hamnområdet samt tillstånd för fortsatt utbyggnad av färjelägen, inkluderande bl.a. muddring av hamnbassängen till ett ramfritt djup om 8,5 m.

Deldom den 22 december 2004 (mål M 3103-03): tillstånd för bl.a. anläggande av nytt järnvägs- och bilfärjeläge (FL 9), ny spontkaj och för muddring och utfyllnad bakom spontkajen, och att anlägga en vågbrytare med en längd om ca 600 m i vattnet utanför och öster om den befintliga yttre östra vågbrytaren.

Deldom den 22 april 2005 (M 3103-03): tillstånd för utbyggnad och tillbyggnad av befintligt järnvägs- och bilfärjeläge (FL 8), riva befintligt järnvägsfärjeläge (FL 7) och anlägga nytt bil- och reservtågfärjeläge (nytt FL 7), att för nämnda ändamål utföra muddring/grävning och utfyllnader bakom spontkajer, att utföra etappvis utfyllnad med ca 235 000 m³ till nivån ca +3 m av ett 4,5 hektar stort vattenområde mellan strandlinjen och den nya vågbrytaren, och att utföra en anläggning för avvattning av förorenade muddermassor..

Domar den 29 juli 2005 (mål nr M 1200-05) och den 13 juli 2007 (M 997-07): villkorsändring för villkor i domarna nämnda i punkten (ii) ovan avseende den period på året under vilken muddring (grumlande arbeten) fick utföras. Miljödomstolen föreskrev ytterligare villkor för att hindra sedimentspridning om grumlande arbeten utförs under perioden 15 maj-15 november.

Deldom den 26 april 2010 (mål nr M 867- 08): tillstånd för bl.a. anläggande av ny yttre vågbrytare och nya färjelägen (FL 10, 11, 12 och 13) och för muddring innanför nyanlagd vågbrytare av sammanlagt 1,45 miljoner m³ massor ned till 9 m djup. Domen lämnar även tillstånd för etappvis utfyllnad innanför spontkajer och/eller annan avskärmning med totalt ca 2,55 miljoner m³ massor samt att för detta ändamål använda dels överskottsmassor från muddringsarbeten i samband med anläggningen av nya färjelägen (ca 1,45 miljoner m³), dels massor som hämtas externt (ca 1,1 miljoner m³).

Den 13 december 2012 (mål nr M 2370-12) erhöll Sjöfartsverket tillstånd att bredda och fördjupa inseglingsleden till hamnen.

Tillstånd till verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken.

Deldom den 26 april 2010 (mål nr M 867- 08): Tillstånd för att bedriva fortsatt och utökad hamnverksamhet omfattande godshantering upp till 17 miljoner ton gods per år och passagerartrafik intill ca 3 miljoner personer per år.

Slutliga villkor för hamnverksamheten (enligt deldom M 867-08)

För grundtillståndet gäller, såvitt avser hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken, nedan angivna slutliga villkor, i den omfattning som THAB vid huvudförhandlingen angav som tillämpliga för den nu ansökta verksamheten

15. THAB ska fortlöpande följa utvecklingen och vidta åtgärder för att reducera utsläpp till luft och buller från de egna arbetsmaskinerna. Resultatet av hur arbetet fortskrider samt förslag till förbättrande åtgärder ska ingå i den årliga miljörapporteringen.
16. Kemiska produkter och farligt avfall som används eller uppkommer i verksamheten ska förvaras och hanteras så att eventuellt spill och läckage inte förorenar mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaringen ska ske på tätt underlag försett med invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 % av övriga behållares volym. Invallning utomhus ska vara försedd med nederbördsskydd. I verksamheten får samtidigt lagras högst 5 ton farligt avfall.
17. Avfall som uppkommer i verksamheten och som uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas (Se under Delegerade frågor nedan).
18. Samtliga nya och ombyggda färjelägen ska utrustas för mottagning av avloppsvatten från färjorna senast när de tas i drift, samt för befintliga färjelägen senast 18 månader efter att tillståndet tagits i anspråk, såvida de då fortfarande används för reguljär färjetrafik.
19. Kajer och övriga ytor inom hamnområdet ska hållas rena genom regelbunden sopning. Diffus damning skall begränsas så långt möjligt (Se under Delegerade frågor nedan).
20. Om lukstörningar från verksamheten uppstår vid närliggande bostäder ska åtgärder för att begränsa störningarna vidtas (Se under Delegerade frågor nedan).
21. Utrustning ska finnas tillgänglig vid oljehamnen och hamnen i övrigt för att snabbt kunna begränsa följderna av kemikalieutsläpp (se under Delegerade frågor nedan).
23. Samtliga utomhus belägna oljeavskiljare som sökanden ansvarar för ska förses med larm för att säkerställa att de inte överbelastas.
24. Det ska finnas särskilt anpassade platser för uppställning av fordon med farligt gods i samtliga uppmarschområden med separat uppsamling av dagvattnet. Avstängningsanordningar på ledningar som avvattnar uppställningsplatser ska normalt vara stängda och får inte öppnas förrän det konstaterats att inget utsläpp av skadligt ämne skett (se under Delegerade frågor nedan).
27. Dagvatten från kombiterminalen och hela det nya hamnplansområdet inkl. nya kajer ska passera oljeavskiljare och avstängningsanordning samt avsättningsmagasin eller annan åtgärd med motsvarande eller bättre reningseffekt före utsläpp i hamnbassängen. Anläggningarna vad avser kombiterminalen ska var i drift 12 månader efter att detta tillstånd tagits i anspråk och för övriga delar samtidigt som respektive färjeläge tas i drift (Se under Delegerade frågor nedan).

28. Behovet av tillfälliga riskreducerande åtgärder och beredskapsåtgärder ska utredas innan varje ny utbyggnadsetapp av färjelägen påbörjas (se under Delegerade frågor nedan).
29. THAB ska vidmakthålla ett system för riskuppföljning samt policy för skydd mot olyckor.

Ej avgjorda prövotidsfrågor

Miljödomstolen sköt, i tillståndsdomen M 867-08, upp avgörandet av vilka villkor som ska gälla för buller enligt 22 kap 27 § miljöbalken och ålade THAB att utföra utredningar, enligt följande:

- U1. Utredda möjligheterna att minska de sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet så att ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri enligt RR 1978:5. Utredningen skall omfatta buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnområdet. Utredningen ska redovisa möjliga åtgärder i verksamheten och/eller i bostäder m.m., miljöeffekter samt tidplan och kostnader. Sökandena skall under prövotiden även utreda förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissionerna genom att färjorna ansluts till erbjuden land-elsanslutning, att bullerbegränsande åtgärder utförs på fartygens mest bullrande installationer, såsom fläktar m.m. Redovisning av genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor ska lämnas in till miljödomstolen senast två år efter det att bolaget anmält att hamntrafiken påbörjats i något av färjelägena 10 och 11.

Under prövotiden och till dess annat beslutats ska följande provisoriska föreskrifter gälla.

- P1. Buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnområdet ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder som riktvärde inte överstiger
- | | |
|--|-----------|
| Dagtid och kvällstid, kl 07.00 - 22.00 | 58 dB (A) |
| Natttid, kl 22.00-07.00 | 57 dB (A) |
- Momentana ljud natttid, kl 22.00 - 07.00, får inte överskrida 68 dB (A).
- P2. Buller från kombiterminalen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder som riktvärde inte överstiger
- | | |
|--|-----------|
| Dagtid och kvällstid, kl 07.00 - 22.00 | 55 dB (A) |
| Natttid, kl 22.00 - 07.00 | 49 dB (A) |
- P3. Buller från hamnverksamheten ska begränsas så att inte de i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus, SOSFS 2005:6, angivna riktvärdena överskrids.
*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Delegerade frågor

Miljödomstolen överlät även i tillståndsdomen M 867-08 åt tillsynsmyndigheten, enligt 22 kap 25 § miljöbalken, att vad avser hamnverksamheten, 9 kap. miljöbalken, besluta om val av reningsanordning och kapacitet för dagvattnet från kombiterminalen och de nya hamnområdena, samt i övrigt vid behov bestämma om närmare villkor i de frågor som omfattas av villkorspunkterna 17, 19-21 och 24 - 29 ovan.

THAB anmälde den 2 februari 2015 att fartygstrafik påbörjats vid färjeläge 10. Prövotidsutredningen har ännu inte utförts men kommer att genomföras och redovisas inom den tvåårsperiod som anges i deldomen i M 867-08.

ANSÖKAN**Yrkanden**

Trelleborgs Hamn AB (THAB) ansöker om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheten Innerstaden 6:89 i Trelleborgs kommun

- (i) anlägga ett nytt läge för fartygsanlöp (benämnt Läge 14) i Trelleborgs hamn, öster om hamninloppet, innefattande en ca 500 m lång kaj;
- (ii) för det ändamål som anges under (i) utföra muddring av ca 130 000 m³ massor, och
- (iii) för det ändamål som anges under (i) utföra utfyllnad med ca 290 000 m³ massor till nivån ca +3 m av ett vattenområde om ca 45 000 m² samt för detta ändamål dels använda erhållna muddringsmassor från muddringsarbeten enligt (ii) ovan, dels överskottsmassor från muddringsarbeten enligt deldom i mål nr M 867-08, dels vid behov överskottsmassor som hämtas externt.

THAB yrkar ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken av befintligt tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för hamnverksamheten så att detta tillstånd även ska inbegripa verksamheten vid Läge 14.

THAB yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

- (i) fastställer att arbetena ska vara färdigställda inom tio (10) år efter domen vunnit laga kraft;
- (ii) fastställer tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada på grund av den ansökta vattenverksamheten till fem (5) år räknat från utgången av arbetstiden;
- (iii) föreskriver villkor i enlighet med vad som anges nedan; och
- (iv) godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen

Förslag till villkorGemensamt villkor

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad THAB har angett i denna ansökan med bilagor samt vad THAB i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Vattenverksamheten (11 kap. miljöbalken)

2. Arbeten i vatten ska bedrivas på ett sådant sätt att grumling i görligaste mån undviks. Mätning av grumling och partikelspridning (suspension) ska ske vid grumlande arbeten om det förekommer indikation på sedimentspridning av någon betydelse utanför hamnområdet.
3. Om det vid grumlande arbeten som utförs under perioden 15 mars -15 november uppstår suspenderat material som överskrider riktvärdet 30 mg/l under

mer än 6 timmar i sträck i relevant kontrollpunkt utanför hamnen, ska arbetena avbrytas, alternativt åtgärder för reducering av grumlingen vidtas så att riktvärdet innehålls. Muddringen får inte återupptas förrän riktvärdet innehålls.

4. Arbeten ska utföras på ett sådant sätt att betongspill eller utsläpp av förorenade ämnen i vatten undviks.
5. Till förhindrande av sedimentspridning vid utfyllnad av vattenområde anläggs före utfyllnaden en vall eller spont.
6. Förslag till kontrollprogram för vattenverksamheten ska upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten innan arbetena påbörjas.
7. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.

THAB åtar sig därutöver att vid användning av massor klassade enligt ”mindre känslig markanvändning” endast använda dessa över nivån + 0,5 m över havsytan samt de av länsstyrelsen föreslagna värdena för halter och utlakning av TBT, irgarol och diuron.

Hamnverksamheten vid Läge 14 (ändringsverksamhet, 9 kap. miljöbalken)

För ändringstillståndet bör i tillämpliga delar gälla de villkor som föreskrivits i gällande tillståndsdokument för hamnverksamheten. Därutöver föreslår bolaget följande villkor.

8. Förslag till reviderat kontrollprogram för hamnverksamheten med Läge 14 ska, senast 6 månader innan Läge 14 tas i drift ha upprättats efter samråd med tillsynsmyndigheten och ingetts till tillsynsmyndigheten.

Bakgrund till yrkade villkor och åtaganden

Vattenverksamheten

THAB:s förslag till villkor nedan utgår i tillämpliga delar från tidigare tillståndsvillkor för hamnen. THAB avser att vidta försiktighetsåtgärder och skyddsåtgärder för att minimera påverkan från grumlande arbeten och sedimentspridning vid muddring, anläggande av vall och utfyllnad. Arbetena kommer att utföras i sin helhet innanför befintliga vågbrytare. Erfarenheter från tidigare muddringsarbeten innanför vågbrytare visar att sedimentspridningen utanför hamnbassängen har varit mycket begränsad. Området är starkt påverkat av hamnverksamheten och utgör ingen lokal värdefull miljö för fisk eller andra vattenlevande arter. THAB anser därför att grumlande arbeten inte ska begränsas till någon viss tid på året, men kommer såsom försiktighetsåtgärder att så långt möjligt utföra grumlande arbeten under vinterhalvåret, och framförallt under perioden november-mars, då störning på fisk och fiske undviks i största möjliga mån.

Förutom att eventuell sedimentspridning kommer att invallas till hamnbassängen genom vågbrytarna/pirarna kommer sedimentspridning att minimeras genom att en

ny vall anläggs ca 25 meter bakom blivande kajlinje och att utfyllnad sker bakom denna vall.

För muddring och andra grumlande arbeten under perioden 15 mars - 15 november åtar sig THAB att följa det särskilda kontrollprogram som med gott resultat har tillämpats vid tidigare muddringar och anläggningsarbeten i hamnen. Kontrollprogrammet, som anges i punkten 11 nedan, kommer att säkerställa att konsekvenser av grumlingen blir begränsad.

Uppmätta halter av förorenade ämnen i sediment är så låga att miljömuddring inte erfordras.

Vid huvudförhandlingen ingav THAB ett tilläggsyrkande om att få använda externa massor klassade enligt kriterier för mindre känslig markanvändning, för påbyggnad av kajkonstruktionen över nivå + 0,5 m. Massorna kommer att vara täckta av tätt material, varför THAB anser att särskilda utlagningsvillkor inte behövs.

Hamnverksamheten

THAB anser det lämpligt att gällande villkor för hamnverksamheten enligt grundtillståndet (M 867-08) tillämpas även för ändringsverksamheten vid Läge 14, i tillämpliga delar. Flytten av verksamheten från handelskajen till Läge 14 kommer inte att innebära någon ökning i antalet fartyg som trafikerar hamnen och godsmängden som hanteras inryms i befintligt tillstånd uppgående till högst 17 miljoner ton gods per år och passagerartrafik om högst 3 miljoner personer per år.

De prövotidsvillkor som löper för tillståndet i deldom nr M 867-08 avser buller. Som angetts ovan kommer, baserad på genomförd bullerutredning, den totala ljudnivån från hamnverksamheten inte att påverkas av flytten från fartygstrafiken vid handelskajen till Läge 14. Förändringen i hamnen med avseende på Läge 14 påverkar således inte prövotidsvillkoren och de villkor som slutligt fastställts för hamnen bör således gälla även för Läge 14. Verksamheten vid Läge 14 kommer att inkluderas och beaktas i kommande prövotidsutredning.

Prövningens omfattning och avgränsning

THAB avser att anlägga det nya Läge 14 i den sydöstra delen av hamnen inom befintligt hamnområde och vågbrytare. Läge 14 kommer att anläggas sydväst om det planerade och tillståndsgivna färjeläge 13. Den verksamhet som idag bedrivs vid handelskajen kommer att förflyttas till Läge 14, i syfte att förbättra trafikeringen av hamnen och medföra ökad sjösäkerhet genom kortare och säkrare fartygsmanövrering. Det nya läget kommer även att flytta fartygstrafiken längre bort från bostäder och på sikt möjliggöra stadens vision om Sjöstaden.

Anläggandet av Läge 14 kommer att innefatta muddring, utfyllnad av vattenområde samt arbete i vatten, vilket utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken och ska prövas av mark- och miljödomstol.

Hamnverksamheten omfattas av ett befintligt laga kraftvunnet tillstånd enligt 9 kap. och 11 kap. miljöbalken (se punkten 4 nedan). Detta tillstånd omfattar inte Läge 14. Verksamheten vid Läge 14 innebär därför en ändring av verksamheten enligt det befintliga tillståndet för hamnverksamheten, varför även ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 § miljöbalken söks.

Verksamheten vid Läge 14, tillsammans med övrig tillståndsgiven hamnverksamhet enligt gällande tillstånd, kommer att inrymmas inom grundtillståndets maximala godsvolym (17 miljoner ton/år).

MKB:n omfattar utredningar och bedömningar av verksamhetens potentiella påverkan på miljön inom närområde kring Läge 14 samt det landområde inom hamnen som berörs av nya tillfartsvägar till och från Läge 14. Utredningsområdet för luft- och bullerpåverkan omfattar bostadsområden i de centrala delarna av Trelleborg, norr om hamnen.

I tidigare tillståndsprövningar har hamnverksamheten i sin helhet och konsekvenserna därav prövats, bl.a. avseende buller, utsläpp till luft, kemikaliehantering, och dagvatten. Som angetts ovan söks i förevarande ansökan en ändring av befintligt tillstånd för den tillkommande verksamhet till hamnverksamheten som kommer att bedrivas vid Läge 14. Ändringen innebär enbart en mindre ändring och en avgränsad del av den sammanlagda tillståndsgivna verksamhet som bedrivs i hamnen. Prövningen bör därmed begränsas till den sökta verksamheten vid Läge 14. Ansökan och MKB:n beskriver den nu sökta verksamhetens effekter och påverkan på miljö och hälsa, även med beaktande i relevanta delar av den ändrade hamnverksamhetens påverkan på omgivningen med hänsyn tagen till befintlig verksamhet. MKB:n beskriver således den samlade miljöpåverkan av sökta Läge 14 och tidigare tillståndsgiven verksamhet enligt M 867-08.

Berörda fastigheter

THAB har förvärvat i princip samtliga de fastigheter med tillhörande hamnanläggningar inom vilka bolaget bedriver verksamhet från Trelleborgs kommun. De fastigheter som ägs av THAB och inom vilka hamnverksamheten bedrivs är Innerstaden 6:89, Innerstaden 6:91, Innerstaden 6:92, Innerstaden 6:93, Innerstaden 6:94, Innerstaden 6:95, Innerstaden 6:96 och Loggen 1, samtliga i Trelleborgs kommun.

THAB bedriver även verksamhet inom del av fastigheten Innerstaden 7:1 som ägs av Trafikverket och fastigheten Innerstaden 7:26 som ägs av Trelleborgs kommun.

De mark- och vattenområden inom vilka nu sökta anläggningsarbeten och muddring kommer att utföras ligger i sin helhet inom fastigheten Innerstaden 6:89.

Vattenverksamheten kommer uteslutande att bedrivas inom den av THAB ägda fastigheten Trelleborg Innerstaden 6:89. Andra fastighetsägare eller särskilda rättighetsinnehavare bedöms inte komma att beröras av den sökta vattenverksamheten.

Rådighet

THAB:s ansökan avser vattenverksamhet som behövs för allmän hamn. Bolaget har därför processuell rådighet enligt 2 kap. 4 § första stycket 4 p. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Den sökta verksamheten kommer att utföras inom allmänt hamnområde tillhörande fastigheten Innerstaden 6:89 i Trelleborgs kommun som ägs av THAB. THAB har således rätt att disponera över berört område.

Sökandens beskrivning av förutsättningarna i området*Planförhållanden*

Trelleborgs kommuns översiktsplan omfattar riktlinjer och inriktning för verksamheten i Trelleborgs hamn. Någon detaljplan finns inte för aktuellt verksamhetsområde.

Riksintressen och områdesskydd

Trelleborgs hamn är utpekad som riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Kusten vid Trelleborg ingår i det skånska kustområdet av riksintresse för turism och friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken, samt för naturvård med hänsyn till fåglars häcknings- och rastplatser längs kusten. Områden utanför kusten är även av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken.

Inom hamnområdet förekommer inget riksintresse eller skyddat område ifråga om bl.a. natur- eller kulturvärden.

Hydrologiska förhållanden

De karakteristiska vattenstånden för Trelleborg har bedömts likvärdiga med Ystad hamn där mätningar visar följande nivåer:

Högsta högvatten (HHW)	+ 1,67 m
Medelhögvatten (MHW)	+ 0,9 m
Medelvatten (MW)	± 0 m
Medellågvatten (MLW)	- 0,93 m
Lägsta lågvatten (LLW)	- 1,44 m

Vattendjupet inom hamnbassängen där Läge 14 kommer att anläggas varierar från 3 m till 5,5 m.

Vattenströmmarnas hastighet och riktning styrs av meteorologiska förhållanden. Vid sydostlig/ostlig vind om 20 m/s beräknas västgående strömmar uppgå till ca 0,5 m/s.

Förhållanden avseende vågor utanför Trelleborg har utretts i samband med tidigare tillståndsprövningar och våghöjderna redovisas i avsnitt 3.2 i MKB:n.

Geologiska förhållanden

THAB har utfört geotekniska undersökningar av det berörda området. Berggrunden i hamnbassängen består av kalksten överlagrad av lermorän och tunna lager av sediment uppblandat med smågrus, sand och mindre mängder skalrester. Inom området förekommer även block i små mängder.

Marinbiologiska förhållanden

I området utfördes under 2006 bottenkartering med släpvideofilmning, provtagning av bottenfaunan och marinbiologisk analys, vilken visade att området i och kring hamnen uppvisade en förhållandevis låg artdiversitet avseende flora och fauna. Det aktuella utbyggnadsområdet innesluts sedan 2010 av vågbrytare och ingår således i

hamnområdet, varför de marinbiologiska förhållandena redan är starkt påverkade av hamnverksamheten.

Kemisk analys av muddermassor

Provtagning med efterföljande kemisk analys har utförts i området dels i samband med hamnens utbyggnad 2006, dels under våren 2015. Med dessa prover har undersökts förekomsten av tungmetaller, polyaromatiska kolväten (PAH) och organiska tennföreningar. Resultatet av provtagningarna visar på låga föroreningshalter av tungmetaller och PAH, understigande Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, med undantag för kadmium som understiger riktvärdet för mindre känslig markanvändning.

När det gäller TBT visar resultaten från provtagningspunkter inom området för Läge 14 att halterna uppgår till mellan 10,4-33,1 µg/kg torrsubstans (TS). TBT-halten understiger de jämförelsenivåer från den finska miljöstyrelsen som tillämpas ifråga om analys av TBT (200 µg/kg TS), refererat i den nu gällande domen, och det norska gränsvärdet för vad som ska klassas om mycket kontaminerat (100 µg/kg TS). Värdena ligger också under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning. De generella riktvärdena för förorenad mark (från juni 2016) anger 300 µg/kg TS för TBT vid mindre känslig markanvändning och 150 µg/kg TS vid känslig markanvändning, dvs. väsentligt högre värden än de halter som uppmätts i hamnen.

Halterna av monobutyltenn varierar mellan <0,1-1,59 µg/kg TS och av dibutyltenn mellan 1,02-7,33 µg/kg TS.

Flora och fauna

Omgivningen kring hamnen bedöms inte som känslig. Området i och kring hamnen är påverkat av hamnverksamheten, vägar, järnväg, industrier och tät stadsbebyggelse. Detta har inneburit en omfattande fysisk förändring av strandlinjen i området.

Förekomsten av djur och växtlighet inom hamnområdet och dess närområde är mycket begränsad med hänsyn till verksamheten som bedrivs och att marken i huvudsak är hårdgjord.

Falsterbohalvön är det marina reservat som ligger närmast hamnen. Till havs, utanför hamnen, bedrivs fiske, bland annat av ål, torsk och sill och kuststräckan är uppväxtområde för diverse fiskarter.

Sökandens beskrivning av den planerade verksamheten

THAB planerar att anlägga ett nytt läge för fartygstrafik som ska placeras sydväst om det planerade och tidigare tillståndsgivna färjeläge 13 (FL 13). Kajlängden kommer att vara ca 500 meter, vilket möjliggör två fartygsanlöp åt gången. Kajen kommer att anläggas som en bryggkaj på pålar med ett vattendjup om ca 9 meter under medelvattenytan.

Läge 14 anläggs genom utfyllnad av vattenområde till en yta om ca 45 000 m². Fyllnadsvolymen beräknas uppgå till ca 290 000 m³. Fyllnadsmassor kommer att erhållas från den muddring som genomförs för anläggande av Läge 14 samt från överskottsmassor från muddringsarbeten i hamnområdet enligt gällande tillstånd för hamnen (mål nr M 867-08). För anläggande av Läge 14 kommer även muddring att

behöva vidtas av ca 130 000 t_{fm}³ muddermassor. Muddring kommer att ske inom hamnområdet, innanför vågbrytare/pir. Muddermassorna kommer att användas som utfyllnadsmaterial. Halterna av undersökta föroreningsämnen ligger med endast något undantag under halter som anges som mindre än ringa risk enligt en rapport (Kemakta AR 2012-26, Rapport nr 2013:37 hos Länsstyrelsen i Västra Götaland).

Den verksamhet som idag bedrivs vid handelskajen i den inre delen av hamnen kommer att flyttas ut till Läge 14, dock ej befintligt spannmålsmagasin. Spannmålsmagasinet kan komma att flyttas först när planerna på den s.k. Sjöstaden förverkligas. Det är relativt få fartyg som anlöper handelskajen, ca 100-120 fartyg per år, vilket motsvarar ca 2 procent av det totala antalet fartyg som trafikerar hamnen. Fartygstrafiken och hanterad godsmängd kommer inte att öka genom att verksamheten vid nuvarande handelskaj flyttar till Läge 14.

THAB förutser att det kan bli aktuellt med hantering av flytande naturgas (LNG) vid Läge 14. I sådant fall kommer LNG att bunkras från tankfordon till fartyg. Någon lagring av LNG kommer däremot inte att förekomma vid Läge 14. LNG-verksamhet kommer inte att bedrivas av THAB, som enbart kommer att tillhandahålla plats för sådan verksamhet. Bunkring av LNG omfattas inte av innevarande ansökan.

Ny intern tillfartsväg kommer att anläggas till Läge 14 norr om FL 3-13. Tillfartsvägen till Läge 14 kommer att bli längre än nuvarande transportväg västerifrån till handelskajen. Vid byggnation av den ringled som planeras i Trelleborg kommer dock trafiken att ledas till och från hamnen österifrån, varvid tillfartsvägen till Läge 14 inte kommer att bli längre än nuvarande väg till handelskajen.

Läge 14 kommer att förses med anläggning för landanslutning av el till fartyg samt mottagningsstation för grå- och svartvatten samt färskvattenuttag.

Energiförbrukningen härrör främst från belysning, energifrågor bör tas upp i tillsynen.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Nollalternativ och alternativredovisning

Nollalternativet utgörs av nuvarande verksamhet vid hamnen och att befintlig verksamhet vid handelskajen fortsätter att bedrivas. Enligt detta alternativ kommer trafikereringen av handelskajen inte att förflyttas utåt i hamnområdet, längre bort från bostadsområden och Trelleborgs centrum. Om handelskajen ligger kvar i nuvarande läge kommer inte heller kommunens planer på utbyggnad av den s.k. Sjöstaden att komma till stånd.

Det sökta alternativet för Läge 14 är valt eftersom placeringen och utformningen av läget innebär att så lite plats som möjligt tas i anspråk i hamnen. Placeringen innebär även ett funktionellt och naturligt samband med de övriga färjelägen som redan byggts respektive planeras i den östra delen av hamnområdet (FL 10-13). Placeringen av Läge 14 är också det bästa alternativet för att kunna ta till vara de trafikförändringar som planeras i hamnens närområde (ny ringled) med möjlig ny infart till hamnen österifrån.

Ett möjligt alternativ för Läge 14 skulle vara att detta placerades i västra delen av hamnen. En sådan placering skulle dock vara betydligt sämre logistiskt med ett läge avskilt från övriga färjelägen. Läge 14 skulle med en sådan västlig lokalisering också vara felplacerat i förhållande till den planerade östra ringleden och infarten till hamnen om och när denna förverkligas.

Miljöpåverkan

Miljöpåverkan från vattenverksamheten

Grumling och sedimentspridning

Anläggandet av Läge 14 kommer att medföra grumling genom att sediment suspenderas vid muddringsarbete och utfyllnad av vattenområde. Sedimentpartiklar sprids med vattnets rörelser och ju högre hastigheter och styrka i vattenrörelserna, desto grövre och större mängder partiklar sprids till omgivande vattenområden, där materialet sedan sjunker till botten och sedimenterar. Grumling och sedimentering kan ha en påverkan på vattenlevande växter och djur, vilket normalt sett är övergående allteftersom muddringsarbetena upphör (se nedan).

Muddringen för Läge 14 kommer att ske innanför vågbrytarna. Vågbrytarna kommer att förhindra spridning av sediment till det öppna havsområdet utanför hamnen, men viss begränsad spridning kan ske genom hamninloppet på grund av vattengenomströmning. De delar av vågbrytaren som ska motfyllas kommer att på insidan förses med filter och på så sätt utgöra en grumlingstät invallning mot havet.

För att motverka sedimentspridning kommer THAB även att anlägga en ny vall ca 25 m bakom blivande lokalisering för kajen för Läge 14. Vid grumlande arbeten under perioden mars-november kommer THAB att kontinuerligt övervaka vattenarbeten med webbkamera (i enlighet med föreslaget kontrollprogram). Vid indikation på onormal grumling kommer mätning ske av suspensionen. Vid behov, såsom vid ogynnsamma vind- och strömförhållanden, kan arbetena temporärt komma att avbrytas eller särskilda skyddsåtgärder vidtas.

THAB har god erfarenhet från tidigare muddringsarbeten inom hamnområdet. Den muddring som genomfördes bl.a. vid anläggande av färjelägena 9 och 10 gav upphov till mycket begränsad grumling. Mot bakgrund av tidigare erfarenheter, att grumlande arbeten kommer att utföras i hamnområdet innanför vågbrytare samt med de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som ska iakttas, bedömer THAB att eventuell sedimentspridning kommer att vara begränsad och inte medföra någon skadlig inverkan på djur- eller växtliv.

Risk för spridning av föroreningar

Muddring kan orsaka spridning av föroreningar som förekommer i ytsediment. Som angetts ovan har vid provtagningar endast påträffats låga föroreningshalter i det aktuella området. THAB bedömer därför att risken för spridningar av föroreningar får anses liten vid muddring och utfyllnad av berört område, särskilt med hänsyn till att grumlande arbeten enbart kommer att vidtas innan för vågbrytarna och med

hänsyn till de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som kommer att iakttas vid grumlande arbeten.

Påverkan på växt- och djurliv

Utfyllnaden för Läge 14 kommer innebära att havsbotten i ett område om ca 45 000 m² inom befintlig pir täcks med fyllnadsmassor. Växtlighet och vattenlevande organismer kommer således att försvinna i detta område. Gjorda undersökningar av botten och marinbiologin visar på en artfattig miljö i det berörda området. Området innehåller inga värdefulla växt- eller djurarter och är redan kraftigt påverkat av hamnverksamheten. Den samlade påverkan på djur- och växtliv till följd av muddring och utfyllnad bedöms bli begränsad.

Påverkan på fisk och fiske

Grumling och sedimentspridning kan ha en negativ påverkan, oftast övergående, för vattenlevande växter och djur inom områden som påverkas av sedimentering och försämrade ljusförhållanden pga. grumling. Fiskar är särskilt känsliga för grumling under lekperioden. Erfarenheter från tidigare muddringsarbeten i hamnen, muddring av inseglingleden till hamnen, samt från andra projekt (bl.a. byggnation av Öresundsbron) visar emellertid att muddring inte orsakar några bestående konsekvenser på växt- och djurliv.

Omkring hamnen förekommer samma fiskarter som i övrigt finns i motsvarande kuststräckor längs sydkusten. Utredningar har visat att området inte är mer värdefullt som lek-, uppväxt- eller födosöksområde än andra jämförbara kustområden och hamnområdet innanför vågbrytarna bedöms vara kraftigt påverkat avseende möjligheter för lek-, uppväxt- eller födosöksområde.

Anläggandet av Läge 14 bedöms mot denna bakgrund inte innebära någon negativ påverkan på fisk. Inom hamnområdet, inklusive området för Läge 14, förekommer inget yrkesmässigt fiske, varför någon påverkan inte heller sker för sådan verksamhet. Sport- och fritidsfiske kan förekomma i begränsad omfattning vid hamnen, men inte vid den östra vågbrytaren där Läge 14 planeras eftersom allmänheten inte har tillträde till vågbrytaren.

Miljöpåverkan från hamnverksamheten vid Läge 14

I MKB:n beskrivs den miljöpåverkan som Läge 14 (genom flytten av verksamheten från handelskajen till Läge 14) kommer att medföra, med beaktande av den befintliga hamnverksamheten i sin helhet.

Buller

Verksamheten vid Läge 14 kommer att ge upphov till buller med anledning av de fartyg och övriga transporter som trafikerar kajen. En ljudutredning har genomförts under våren 2015 som visar att den totala ljudnivån från hamnverksamheten inte kommer att öka pga. flytten av fartyg från handelskajen till Läge 14. THAB anser det inte vara lämpligt att föregripa provotiden för buller då ändringen inte bedöms påverka den kommande bullerredovisningen för hela verksamheten.

Under anläggningstiden kommer buller att orsakas av muddringsarbeten och övriga arbeten vid Läge 14. Dessa arbeten kommer att utföras på långt avstånd från bostäder och bullerpåverkan för boende bedöms bli mycket liten, även med beaktande av övrig bullrande verksamhet i hamnen.

Vid huvudförhandlingen togs frågan om eventuella slagljud från pålning upp. THAB anser att tidigare erfarenheter och det stora avståndet innebär liten risk för störning. THAB kommer i första hand att använda vibrationsteknik för att driva ner pålar, vilket ger mindre störning än pålning. Bolaget motsätter sig tidsbegränsning av eventuell pålning.

Utsläpp till luft

Hamnverksamheten ger upphov till emissioner till luft, huvudsakligen från fartygen och transporter till och från hamnen men även från hamnens egna fordon och lokaler. THAB har ett kontrollprogram för luftkvaliteten och genomför regelbundna mätningar vid Hamngatan invid hamnen, som är mest utsatt för utsläpp från trafik och hamnen. Mätningarna visar att halterna inte överstiger normal nivå för platser nära hamn och stad och ej heller miljökvalitetsnormer. Under våren 2015 har THAB analyserat inverkan på kvävedioxidutsläpp genom en flytt av verksamhet till Läge 14, vilket visar att det nya Läge 14 medför en något lägre halt i staden jämfört med nuvarande situation.

Vatten och avlopp

Vid Läge 14 kommer mottagningsstation för grå- och svartvatten samt för uttag av färskvatten att anläggas. Dagvatten kommer att avledas till befintligt dagvattensystem och omhändertas i sedimenteringsbassänger före utsläpp i hamnbassängen, på samma plats som dagvatten från FL 13. Rörledningen kommer dock att förlängas 50 m. VA-systemet kommer att förses med oljeavskiljare. Verksamheten vid Läge 14 bedöms inte ge upphov till någon negativ påverkan på vatten och avloppshantering.

Avfall

Nya Läge 14 kommer att omfattas av THAB:s avfallshanteringsplan. Avfall från Läge 14 kommer att sorteras vid befintliga miljöstationer och hämtas av avfallsbolag.

Övrig påverkan/riskanalys

Läge 14 bedöms inte medföra någon förändring av stadsbilden eller kulturmiljön i hamnområdet och staden. Läge 14 kommer inte heller att innebära någon inskränkning i fråga om tillgänglighet, bad- och friluftsliv eller annan möjlighet för allmänhetens rekreation eftersom verksamheten anläggs och bedrivs inom befintligt hamnområde som inte är tillgängligt för allmänheten.

Anläggandet av Läge 14 kommer att anpassas till framtida höjning av havsnivån genom uppfyllnad till nivå + 3 m. För skydd mot vågöversköljning kan komplettering ske med ett 2 m högt vindskydd.

THAB har låtit utföra en riskanalys avseende flytten av verksamheten vid handelskajen till Läge 14. Analysen visar att riskerna för olyckor i hamnen inte ökar till följd av flytten. Sjösäkerheten kommer att förbättras genom att fartygen som trafikerar Läge 14 kommer att få en kortad och förenklad manövrering.

Ett tillstånd för anläggande av det nya fartygsläget kan i sig innebära mottagande av s.k. LNG-fartyg (liquefied natural gas). THAB har 2015, bl.a. i samråd med länsstyrelsen, utfört en riskbedömning för LNG-hantering i hamnen. Hamnen har även utrett förutsättningarna för att introducera LNG som fartygsbränsle i Trelleborgs hamn. Bunkring kommer, enligt vad THAB nu söker tillstånd för, att ske antingen från fartyg till fartyg, eller från lastbil till fartyg. För tydlighets skull vill THAB klargöra att förevarande ansökan inte avser byggnation eller drift av några lagringsanläggningar (cisterner eller motsvarande) för LNG inom hamnområdet. I den mån sådana anläggningar blir aktuella i framtiden kommer THAB att anmäla eller, om så krävs, söka tillstånd för den verksamheten i särskild ordning.

THAB anger att hantering av ammoniumnitrat (konstgödsel) kommer att vara i minde omfattning än tillståndspliktiga nivåer.

Sammanfattningsvis framhålls i riskbedömningen att det finns goda förutsättningar för Trelleborgs hamn att hantera LNG på ett säkert sätt. Idag finns det inget som tyder på att Trelleborgs hamn skulle vara en olämplig hamn för bunkring av LNG. Trelleborgs hamn har redan idag en vana i hamnen att hantera farligt gods.

Innan första bunkeroperationen med LNG påbörjas rekommenderas att en noggrann genomgång, HAZOP, genomförs av en färdig systemplan för att säkerställa att systemet är korrekt och att alla risker är hanterade. Omfattningen av denna genomgång är beroende av de önskemål som finns för hur bunkringen ska ske och även fartygets design ser ut.

En av de absolut viktigaste faktorerna för att genomföra säkra bunkringar är väl utbildad personal. Innan första bunkringsoperationen med LNG bör det säkerställas att personalen har tillräcklig kunskap om riskerna.

Sammanfattande bedömning av miljöpåverkan

Sammantaget bedöms verksamheten kunna bedrivas utan någon betydande risk för skada på människors hälsa eller miljön. Flytten av verksamheten vid handelskajen till nya Läge 14 bedöms medföra en totalt sett något minskad påverkan för närboende till hamnen eftersom färje- och fordonstrafik förflyttas längre bort från bostadsbebyggelse.

Kontroll av verksamheten

THAB kommer att använda ett kontrollprogram för att säkerställa att grumling från vattenverksamheten inte orsakar sedimentspridning av betydelse, samt att verksamheten inte ger upphov till några risker för människors hälsa eller miljön.

Inför utbyggnaden av Trelleborgs hamn har upprättats ett kontrollprogram för kontroll av spridning av grumlighet utanför hamnen. Kontrollprogrammet omfattar

bl.a. kontinuerlig fotografering med webbkamera och mätningar av grumlighet. Motsvarande kontrollprogram har inskrivits i deldomen i mål nr M 867-08, i villkorsdomarna M 1200-05 och M 997-07, samt i dom i mål nr M 2370-12. Kontrollen har fungerat mycket väl och THAB har inarbetade rutiner och mycket god erfarenhet av detta kontrollprogram.

THAB föreslår att ett kontrollprogram för kontroll av grumling från vattenverksamheten, under tiden 15 mars - 15 november utformas (utifrån tidigare tillämpat och av domstolen fastställt kontrollprogram för grumlande arbeten i Trelleborgs hamn), enligt följande:

- Kontinuerlig fotografering med en webbkamera placerad i en hög mast vid hamninloppet eller annan lämplig placering ska ske på sätt som möjliggör fotografering av närområdet innanför och utanför de yttre pirarna med god upplösning av färgnyanser från grumlat vatten. Bilder ska överföras till kontrollrummet för hamnens trafikövervakning. Kameran ska vid behov kunna vridas så att det går att få en optimal spridningsbild av eventuell partikelspridning utanför hamnen. Vid muddring ska ett s.k. flat-screenfoto tas var fjärde timme med en digitalkamera samtidigt som hamnen i sitt ordinarie kontrollprogram (kl 04, 08, 12 etc.) dokumenterar vind, vattenstånd, övriga väderuppgifter samt strömmens hastighet och riktning utanför hamnen. Om arbetsområdet inte kan övervakas med fotografering enligt ovan ska annan form av kontinuerlig övervakning av eventuell grumling ske.
- Mätning av grumlighet utförs utanför hamnen på ca 100 m avstånd från närmaste pirhuvud i centrum av den plym av grumlighet som kan bildas om det sker uttransport av grumlat vatten ur hamnen. Mätning utförs endast de dagar då fotograferingen eller annan okulär besiktning visar att det bildas en plym av partiklar i vattnet från muddringen. Mätning utförs var fjärde timme så länge fotograferingen visar på uttransport eller spridning av någon betydelse och muddring respektive utfyllnad pågår.
- Bakgrundsvärden för vind, ström och vattenstånd dokumenteras. Därtill ska muddrentreprenören föra dagbok över daglig muddermängd, typ av bottenmaterial, muddringsområde, tid under vilken muddring respektive tömning skett, uppehåll i muddring för färjerörelse, ev. skyddsutläggning av siltskärm eller uppehåll i muddring till följd av för stor mudderspridning utanför hamnen m.m.
- Kalibrering av grumlighetsmätare ska ske med vardera fem prov med olika partikelhalt för bottenmaterialen moränlera respektive kalk.

Övriga delar av vattenverksamheten och verksamheten vid Läge 14 bör kontrolleras på basis av kontrollprogram som upprättas efter samråd med tillsynsmyndigheten enligt vad som anges i villkorsförslag 6 och 8 ovan.

Tillåtlighet

THAB har i ansökan gått igenom tillåtlighetsreglerna i 2 kapitlet miljöbalken, regler om miljö kvalitetsnormer i 5 kapitlet miljöbalken samt tillåtligheten enligt 11 kapitlet miljöbalken och kommit fram till att verksamheten ska anses vara tillåtlig.

Ifråga om 11 kap. 6 § miljöbalken anser THAB att det är svårt att konkretisera den ekonomiska nyttan av projektet i förhållande till kostnader för utbyggnaden men bedömer dock att de fördelar som erhålls från miljösynpunkt, förkortad fartygsmanövrering innanför hamnen samt ökad sjösäkerhet motiverar den kostnad som utbyggnaden innebär. Till detta ska även vägas in att verksamheten inte bedöms medföra olägenheter för enskilda eller miljön, bland annat med beaktande av de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som ska iakttas. Flytten av verksamheten till Läge 14 bedöms istället medföra en minskad påverkan för närboende och miljön. THAB anser därför att vattenverksamhetens fördelar ur allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna och eventuella skador och olägenheter, och att verksamheten således är tillåtlig enligt 11 kap. 6 § miljöbalken.

Ersättningsfrågor

Som angetts under punkten 5 ovan kommer vattenverksamheten uteslutande att bedrivas inom den av THAB ägda fastigheten Trelleborg Innerstaden 6:89. Andra fastighetsägare eller särskilda rättighetsinnehavare bedöms inte komma att beröras av den sökta vattenverksamheten. Muddring och utfyllnad kommer, som framgått ovan, endast att utföras inom befintlig vågbrytare, dvs. inom det befintliga hamnområdet. Mot denna bakgrund samt erfarenheterna från tidigare omfattande muddringsarbeten i och i anslutning till hamnområdet kan THAB inte förutse att den aktuella vattenverksamheten, med beaktande av de skydds- och försiktighetsåtgärder som kommer att iakttas, medför risk för skada på enskilda eller allmänna intressen. Någon ersättning till enskilda sakägare föreslås därför inte utgå. Ej heller bör någon avgift för allmän fiskeskada (fiskeavgift) fastställas.

Arbets- och igångsättningstid

THAB:s avser att anlägga Läge 14 inom de närmaste 4-5 åren och målsättningen är att Läge 14 ska kunna tas i drift för fartygsanlöp och LNG- hantering senast år 2020. Den exakta arbetstiden för anläggningsarbetena styrs emellertid av marknadsförutsättningar, vilket innebär att THAB behöver ta höjd för den tid inom vilken arbetena senast behöver vara färdigställda. THAB yrkar därför om en arbetstid om 10 år efter det att domen vunnit laga kraft.

För verksamhet enligt 9 kap miljöbalken yrkas en igångsättningstid på 10 år.

Underlag för prövningsavgift

Kostnaden för utförande av vattenverksamheten beräknas överstiga 100 miljoner kr. Grundavgiften bör därför bestämmas till maxbeloppet 400 000 kr enligt 3 kap. 4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken.

INKOMNA YTTRANDEN

Länsstyrelsen har i sitt yttrande gått igenom bolagets yrkanden och villkorsförslag och inte haft någon erinran utom i följande avseenden. Vissa justeringar har gjorts vid huvudförhandlingen.

Länsstyrelsen motsätter sig att vid behov kan massor som hämtas externt användas om dessa tillåts svara mot föroreningsnivåer enligt mindre känslig markanvändning. Ett tillägg om sådana massor måste kombineras med villkor. Länsstyrelsen hänvisar därvid till halt- och lakningskrav för mindre än ringa risk enligt Naturvårdsverkets rapport 2010:1 ”Återvinning av avfall i anläggningsarbeten”. Länsstyrelsen yrkar att följande värden ska tillämpas för det externa materialet, samt noterar att kriterierna för mindre känslig markanvändning inte innehåller värden för lakning.

Ämne	Totalhalt mg/kg TS	Initial lakbarhet C0 mg/l	Utlakad mängd LS=10 mg/kg TS
TBT	0,4	0,008	0,03
Irgarol	0,02	0,001	0,007
Diuron	0,012	0,0007	0,006
Arsenik		0,039	0,34
Bly		0,31	1,1
Kadmium		0,01	0,02
Koppar		0,24	0,81
Krom		0,24	0,81
Kvicksilver		0,001	0,011
Nickel		0,66	2,17
Zink		1,71	5,72

De tre förnämnda ämnena är specifika för hamnverksamheter och ingår inte i naturvårdsverkets kriterier för mindre känslig markanvändning.

Villkorsförslag 3 om grumlande arbeten bör ifråga om lokalisering av kontrollpunkt samt den mer exakta utformningen av kontrollen enligt detta villkorsförslag, utöver vad som anges i kap 11 i bolagets ansökan, ske i samråd med tillsynsmyndigheten och utgöra en del av bolagets kontrollprogram. Villkoret bör också förtydligas så att det tydligt framgår om 30 mg/l ska utgöra ett rikt- eller gränsvärde.

I villkorsförslag 4 bör anges att arbetet utformas på sådant sätt att betongspill eller utsläpp av förorenande ämnen inte bara undviks utan förhindras.

Länsstyrelsen påpekar med anledning av villkorsförslagen 6 och 8 att frågor om kontrollens omfattning och utformning bör hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen anser att utformning av kontrollprogram inte ska omfattas av domen.

Därutöver har länsstyrelsen bland annat lämnat följande synpunkter.

Länsstyrelsen delar bolagets uppfattning att påverkan utanför hamnområdet bör bli försumbar. Utifrån vad som framgår av bolagets ansökan så anser Länsstyrelsen inte att det finns anledning att kräva kompensatoriska åtgärder för det område som påverkas av anläggningsarbetet inom hamnområdet avseende Läge 14.

Länsstyrelsen är positiv till flytten av fartygstrafik från nuvarande handelskaj till det nya läget bl.a. med anledning av minskad påverkan på Trelleborgs stads centrala bebyggda och närboende till hamnen. Transporterna fram till Läge 14 kommer även fortsättningsvis och under överskådlig tid att vara längre än vid nuvarande placering. Länsstyrelsen delar dock bolagets bedömning att det inte bör bli någon förändring avseende buller vid de beräkningspunkter som även tidigare har använts vid bullerberäkningar för hamnen. Det bullertillskott till den totala ljudnivån som uppkommer vid uppförandet av Läge 14 betraktas som marginellt. Länsstyrelsen tycker även att det är positivt om ansökt förändring kommer att innebära att det blir lättare för THAB att uppfylla riktvärdena i den provotidsutredning som finns i befintligt tillstånd.

Flytten av fartygstrafik från den inre handelskajen till Läge 14 kommer att innebära att emissioner samt buller från fartygen kommer längre bort från de centrala delarna av Trelleborg samt de som bor i dessa delar. Att Läge 14 dessutom kommer att konstrueras så att det är tekniskt anpassat till en eventuell framtida el-anslutning till anlöpande fartyg bidrar även det till att minska lokala utsläppen från hamnen vilket är positivt.

Vid upprättandet av detta yttrande uppmärksammades att det i ansökan saknas ett resonemang kring eventuellt förändrade risker med anledning av att bolaget avser göra det möjligt att ta emot LNG-fartyg. Även om THAB uppger att riskbilden inte förändras med avseende av Läge 14 så tolkar Länsstyrelsen inte att denna bedömning omfattar LNG-hantering. Länsstyrelsen motsätter sig att tillstånd lämnas till hantering av LNG. Länsstyrelsen förordar en integrerad säkerhetsprovning av hela hamnverksamheten.

Även om flytten av fartygen från nuvarande handelskaj inte märkbart förändrar stadsbilden sker på längre sikt en förändring så att de inre delarna av Trelleborg åter får kontakt med havet, vilket är positivt från kultutmiljösynpunkt. Bolaget uppmärksammas på kravet på samråd enligt kulturmiljölagen (1988:950).

Länsstyrelsen har heller inget att invända mot bolagets bedömningar av alternativa lokaliseringar och nollalternativ.

THAB accepterar länsstyrelsens förslag vad gäller villkor för TBT, Irgarol och diuron, men motsätter sig utlakningsvillkor för metaller enligt länsstyrelsens yrkande. Det skulle innebära en merkostnad för ca 10 miljoner kronor för massor om länsstyrelsens yrkade värden metallutlakning skulle tillämpas.

Trelleborgs kommun, tekniska förvaltningens VA-avdelning anser att det avloppsvatten som avleds till kommunens reningsverk är behandlingsbart och ej innehåller ämnen som kan skada ledningarna, mm., och anser att följande villkor bör uppställas:

"Spillvattnet som avleds till det kommunala spillvattennätet skall uppfylla de riktvärden som anges i tilläggsbestämmelserna till ABVA (2009-01-01). Trelleborgs hamn skall kontinuerligt undersöka uppfyllandet av ABVA genom upprättande av ett kontrollprogram vilket skall godkännas av VA-avdelningen. Provtagning skall ske av personal som är certifierad provtagare för avloppsvatten enligt SNFS 1990:14, MS:29, Bilaga 1. Analys skall ske på laboratorium som är ackrediterat för samtliga analyserade parametrar."

Samhällsbyggnadsnämnden har dels efterfrågar uppgifter om utsläppspunkten för dagvatten och dels frågat hur bolaget förhåller sig till förhöjda halter av TBT i sedimenten och har därvid anfört följande.

Trelleborgs Hamn är klassificerat som kraftigt modifierat vatten av Vattenmyndigheten för Södra Östersjön. Tidsfristen för att uppnå God kemisk status har satts till 2027 med hänsyn till tributyltennföreningar (TBT)- Muddring av TBT som finns förorenat i sediment i Trelleborgs Hamn ingår Vattenmyndigheten för Södra Östersjöns åtgärdsprogram som redovisas i VISS (VattenInformationsSystem Sverige).

Enligt VISS visar mätning av sediment på förhöjda halter av TBT (95 µg/kg TS) jämfört med bedömningsgrunden 10 µg/kg TS vilket indikerar att god status inte uppnås, enligt bilaga till Havs- och vattenmyndighetens skrivelse "Rekommendationer angående klassgränser för Särskilda Förorenande Ämnen och expertbedömning vid kemisk statusklassning". Sedimentytan som bedöms ha ett behov av muddring ligger inom hamnbassängen och är ungefär 0,34 km² stor. Bedömningen gör att den översta metern av sediment troligen behöver omhändertas. Detta innebär en sedimentvolym på 340 000 m³ eller 340 000 ton våtvikt, motsvarande ca 146 200 ton torrsvikt vid 43% torrs substans. Förbättringsbehovet för TBT är då ca 14 kg.

THAB bedömer, med hänvisning till redovisade analysresultat, att risken för spridning av föroreningar generellt får anses liten vid muddring och utfyllnad inom det vattenområde inom hamnen som ansökan avser. Som framgår av den av samhällsbyggnadsnämnden refererade rapporten om klassgränser m.m. samt bilagan till rapporten är de värden som anges i bilagan förknippade med så stora osäkerheter att de inte kan rekommenderas som utgångspunkt för en statusklassning vid expertbedömning och sänkt status, annat än vid omfattande överskridanden. Vidare anges att överskridanden av värden främst indikerar behov av uppföljande övervakning. Den i bilagan angivna nivån 10 µg/kg TS för TBT utgör således ett osäkert värde och utgör inte ett rekommenderat värde för klassificering av ytvattenstatus.

Med hänsyn till att de uppmätta TBT-halterna i det aktuella hamnområdet är låga bedöms risken för att sedimentmassorna i hamnen skulle kunna medföra en förändrad ytvattenstatus vara mycket begränsad. Om muddrade massor

likväl skulle anses innehålla för höga TBT-halter för användning som utfyllnadsmaterial finns möjlighet att hantera sådana massor i avvattningsbassängen, i enlighet med befintligt tillstånd för hamnen.

Utsläppspunkten för dagvatten blir i nordvästlig riktning, ungefär vid läge 13.

Transportstyrelsen har inget att invända mot ansökan och stödjer de föreslagna åtgärderna i Trelleborgs hamn, men har även har fört fram synpunkten att THAB bör föreslå en handlingsplan för att uppnå god sjötrafiksäkerhet i samband med anläggningsfasen och att detta bör ske i samråd med berörda aktörer och myndigheter. Transportstyrelsen har även framhållit vilka åtgärder som ska vidtas, bl.a. sjömätning av förändringar av strandlinje, bottenpografi samt nya anläggningar i anslutning till hamnen och vilken information som ska delges Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

THAB kommer att hantera risk- och säkerhetsfrågor under anläggningsfasen i enlighet med gängse rutiner. THAB kommer även att utföra sedvanliga mätningar och undersökningar av arbetenas eventuella inverkan på sjöfarten och tillhandahålla Sjöfartsverket och Transportstyrelsen begärd information.

Naturvårdsverket och **Havs- och vattenmyndigheten** har avstått från att yttra sig.

DOMSKÄL**Miljökonsekvensbeskrivning**

Mark- och miljödomstolen anser att påverkan på miljön av såväl anläggningsarbeten som framtida drift av den tillkommande hamnanläggningen har beskrivits på sådant sätt att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas.

Prövningsramen

Ansökan är utformad som ett ändringstillstånd vad gäller hamnverksamhet. Ändringen uppges inte medföra någon utökning av antalet fartygsrörelser utöver vad som redan har begränsats i gällande tillstånd (grundtillståndet). Miljöpåverkan bedöms inte öka och några icke tidigare prövade aspekter har inte framkommit, varför ansökan kan hanteras som ett ändringstillstånd.

En ändring av grundtillståndet innebär att verksamheten också omfattas av prövotiden i det tillståndet. Bullerfrågan avgörs därför inte slutligen vid förevarande prövning vad gäller hamnverksamhet. Däremot kan buller under vattenverksamheten behöva villkoras separat.

Planenlighet m.m.

Den planerade verksamheten bedöms rymmas inom befintliga planbestämmelser. Inga skyddade områden berörs.

Samhällsekonomisk bedömning av vattenverksamheten

Enligt 11 kap. 6 § miljöbalken ska för vattenverksamhet fördelarna från allmän och enskild synpunkt väga över kostnader, skador och olägenheter. Under förutsättning att sedimentspridning inte sker utöver vad som begränsats i villkor bedöms inga skador på vattenmiljön av betydelse uppstå. Inte heller bedöms några olägenheter uppkomma för boende på grund av buller från muddringsarbeten med hänsyn till det relativt stora avståndet. Det har inte framkommit att anläggningskostnaderna skulle vara oskäliga. Det ligger i sökandens eget intresse att olägenheterna från sjöfartssynpunkt begränsas under byggtiden. Mark- och miljödomstolen anser därför inte att det föreligger något hinder mot att bifalla ansökan enligt 11 kap. 6 § miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormer/statusbedömning

Någon risk för att miljö kvalitetsnormer för luft skulle befaras komma att överskridas på grund av den sökta verksamheten har inte framkommit. Samhällsbyggnadsnämnden har påpekat att TBT-halterna i bottensediment indikerar att god status för vattenförekomsten inte uppnås till 2027. Genom den muddring som planeras kommer föroreningarna till stor del att immobiliseras i hamnkonstruktionen. Därmed bedöms inte statusen för vattenförekomsten Trelleborgs hamn att försämrats i den del som nu är aktuell.

Hantering av muddermassor

Samhällsbyggnadsnämnden har ifrågasatt om det översta sedimentskiktet kan omhändertas i utfyllnad av den nya piren eller om de måste tas om hand separat på grund av TBT-innehållet. Mark- och miljödomstolen anser att då de redovisade halterna av TBT (10 - 33 µg/kg TS) underskrider såväl kriterier för känslig markanvändning, 150 µg/kg TS, de i tidigare domar refererade finska värdet 200 µg/kg TS som det av länsstyrelsen yrkade värdet 400 µg/kg TS, samt att befintliga totalhalter är lägre än eller tangerar länsstyrelsens yrkade värde för totalt utlakningsbar del, 30 µg/kg TS, bör massorna kunna användas för utfyllnadsändamål utan särskilda restriktioner, förutsatt att massorna inte kommer i direkt kontakt med vattnet.

Hantering av externa utfyllnadsmassor

I den i målet sent inkomna begäran om att kunna använda externa massor för uppbyggnad av hamnytan i Läge 14 är frågan vilka krav som ska ställas för det fall att förorenade massor kommer att användas; Naturvårdsverkets kriterier för mindre känslig markanvändning (MKM) eller kriterier och utlakningsegenskaper enligt Naturvårdsverkets handbok för användning av avfall. THAB har accepterat länsstyrelsens förslag till villkor beträffande de hamnspecifika föroreningarna TBT, irgarol och diuron. Mark- och miljödomstolen finner att villkor för dessa ämnen kan föreskrivas. Externa massor torde dock sannolikt vara annat än hamnsediment som då karakteriseras av andra ämnen, t.ex. metaller.

THAB har argumenterat utifrån att i redan lämnade tillstånd till utbyggnader i hamnen har MKM-värden accepterats. I deldomen den 26 april 2010 i mål M 867-08 som har dock inte frågan om MKM-värden berörts i domskäl och domslut. Däremot har uttryckligen i villkor 8 sagts att den s.k. nivå 2 i den finska miljöstyrelsens anvisningar för dumpning i havet ska tillämpas för klassificering av förorenade sediment, som om dessa värden överskrids enligt domskälen ska avvattnas i särskilda bassänger inför transport till lämplig deponi. För massor som inte överstiger dessa värden får domskälen tolkas så att de inte omfattas av särskilda restriktioner.

Skillnaderna mellan de olika bedömningsgrunderna framgår av följande tabell, samtliga värden med enhet mg/kg TS, avser totalhalter.

Ämne	KM	MKN	Finska Nivå 2	Nv2010:1 <ringa risk	Uppmätt THAB planerad muddring
Arsenik	10	25	60	10	< 3
Bly	50	400	200	120	4-8
Kadmium	0,5	15	2,5	0,2	1
Koppar	80	200	200	40	7-12
Krom	80	150	90	40	4-8
Kvicksilver	0,25	2,5	1	0,1	< 1
Nickel	40	120	60	35	9-13
Zink	250	500	500	120	51-53

Kriterier finns också för ett antal organiska miljögifter, även för de finska Nivå 2-värdena, angivna i bilaga till domen i mål M 867-08.

Det kan konstateras att för kvarstående tillståndsgivna utbyggnader i Trelleborgs hamn gäller kriterier som för flertalet metaller ligger mellan KM och MKM men överlag betydligt högre än nivån för mindre än ringa risk, totalhalter enligt Naturvårdverkets handbok 2010:1.

Länsstyrelsen har förordat kriterier för lakning. Det kan vara rimligt om kontakt med vatten förväntas, naturligt nära en vågbrytare. Sökanden har emellertid åtagit sig att externa material kommer att läggas på en nivå över en halv meter ovan havsnivån och under tätt ytskikt med dagvattensystem. Någon betydande utlakning bör då inte förväntas. Eftersom ingen invändning har gjorts mot att använda befintliga överskottsmassor från tidigare hamnarbeten, för vilka de finska kriterierna enligt ovan har tillämpats, ter det sig oproportionerligt att tillämpa andra regler för massor som inte i lika hög grad utsätts för kontakt med vatten i byggnadskonstruktionen. Å andra sidan kan intransporterade externa massor vara förorenade med ämnen i förekomstformer som är mer vattenlösliga än bottenslam som under lång tid har varit i kontakt med en vattenfas.

Tillsammans med THAB:s invändning om betydande fördyringar vid tillämpning av de av länsstyrelsen yrkade utlakningskriterierna, finner domstolen att samma regler bör gälla som för övriga massor som hanteras inom hamnutbyggnaden. Genom att haltkriterierna finns angivna som bilaga till domen den 26 april 2010 blir det inte en villkorshänvisning till ett externt dokument, vilket så långt som möjligt bör undvikas.

Risker

Säkerhetsfrågor kring hantering av flytande naturgas, LNG, har belysts. Lagring av LNG ingår inte i ansökan, utan kommer att prövas separat om det blir aktuellt. Det som ingår i nuvarande prövning är bunkring av sådan gas mellan fartyg eller mellan fartyg och lastbil. Några fasta anordningar för detta ingår inte i ansökan. Mark- och miljödomstolen bedömer att ytterligare reglering av detta inte behövs utöver det som redan föreskrivs i annan tillämplig lagstiftning.

Tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen bedömer att sökanden har åtagit sig sådana skyddsåtgärder och villkor, samt att det går att föreskriva ytterligare villkor, så att ingen väsentlig miljöpåverkan uppstår, och att hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken uppfylls, samt att möjligheterna att uppnå fastlagda miljömål inte äventyras.

Därmed bedöms utbyggnaden av Läge 14 och den verksamhet som ansökan avser vara tillåtlig enligt miljöbalken.

Villkor

Vid ändringstillstånd bör i huvudsak verksamheten kunna bedrivas inom ramen för befintliga villkor i grundtillståndet. Det bör i domen anges vilka villkor som ska tillämpas. Därutöver kan vissa villkor behövas specifikt för den nu prövade verksamheten.

Vattenverksamhet

De av bolaget föreslagna villkoren bedöms vara rimliga och bör föreskrivas, med undantag för villkorsförslag 6 om grumling.

Grumling

Länsstyrelsen har påpekat att det bör anges om villkoret ska vara ett rikt- eller gränsvärde. Bolaget har ansökt om ett riktvärde för grumling. Även om mark- och miljödomstolen kan tycka att ett riktvärde med krav på korrigerande åtgärd kan vara funktionellt i denna typ av sammanhang där det inte gäller tillverkningsprocesser eller kontinuerliga reningsanläggningar, har Mark- och miljööverdomstolen i mål M 10715-12 (Oskarshamns hamnsanering) uttalat att riktvärdesliknande villkorskonstruktioner inte heller ska tillåtas i detta sammanhang. Vid en jämförelse med de villkor som föreskrivits i det nämnda fallet, bör noteras att sedimenten i det fallet var avsevärt mer förorenade än vad som nu är fallet, men villkoret för förhållandena i den yttre hamnen i Oskarshamn kan dock tjäna som vägledning. Mark- och miljödomstolen ser emellertid inga uppenbara skäl att föreskriva annat villkor än det som gäller för ännu inte utförda arbeten enligt tidigare lämnade tillstånd för Trelleborgs hamn.

Externa massor

Villkor bör föreskrivas enligt ovanstående resonemang, genom hänvisning till villkor 8 i domen den 26 april 2010 i mål M 867-08.

Buller

Något särskilt villkor för buller under byggande av Läge 14 har inte yrkats. Provisorisk föreskrift i grundtillståndet och kommande slutliga villkor för buller

avseende hamnverksamheten ska gälla även för dessa arbeten. Även om vibrations- teknik i första hand kommer att användas för pålning utesluter THAB inte att slag- pålning kan komma att företas. Trots avståndsdämpning är sådana slagljud särskilt störande varför villkor om tidsbegränsning nattetid är rimligt för att tillämpa försiktighetsprincipen.

Hamnverksamhet

Några villkor utöver bolagets yrkande behövs inte. Befintligt villkor 18 i grund- tillståndet bör dock omformuleras så att det tydligare omfattar nu prövad verk- samhet. Föreslaget villkor 8 bör omnumreras som nummer 31 för att inte orsaka risk för förväxling med villkor 8 i grundtillståndet.

De av transportstyrelsen yrkade villkorsformuleringarna har bolaget åtagit sig att uppfylla och följer även av annan tillämplig lagstiftning. Mark- och miljödomstolen finner inte heller skäl att föreskriva villkor för avloppsvatten enligt ABVA, då kommunen själv har full rådighet över möjligheten att ställa sådana krav, och då det inte har framgått något behov av att ställa andra krav än de som ingår i ABVA.

Ersättningsfrågor

Någon ersättning till enskilda sakägare ska inte utgå, då sådana yrkanden inte har framställts. Av samma skäl ska inte heller någon avgift för allmän fiskeskada (fiskeavgift) fastställas.

Arbets- och igångsättningstid

En arbetstid om 10 år efter det att domen vunnit laga kraft är rimlig. Samma tid bör anges för igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten.

Oförutsedd skada

Mark- och miljödomstolen finner att yrkad tid för oförutsedd skada om fem år efter arbetstidens utgång är rimlig.

Prövningsavgift

Något skäl att ändra den tidigare beslutade prövningsavgiften på 400 000 kr har inte framkommit.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 11 januari 2017.

Cecilia Giese Hagberg

Bruno Bjärnberg

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Cecilia Giese Hagberg, ordförande, och tekniska rådet Bruno Bjärnberg samt de särskilda ledamöterna Harald Arnell och Tommy Danielsson.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.