



Rättelse/komplettering

Dom, 2018-06-01

Rättelse, 2018-06-20

Beslut av: rådmannen Cecilia Giese Hagberg

Villkor 33 andra stycket ska, enligt vad som framgår av domskälen, rätteligen ha följande lydelse:

"Intill dess att samtliga färjelägen 10, 11, 12, 13 och 14 samt det ombyggda och utnyttjade färjeläge 7 tagits i drift ska dock gälla $LAF_{max} = 62$ dB.**

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 428)

Överklagande senast den 11 juli 2018



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2018-06-01
meddelad i
Växjö

Mål nr M 867-08

SÖKANDE

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

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

SAKEN

Ansökan om tillstånd till utbyggnad av färjelägen m m, nu fråga om slutliga villkor om buller.

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

DOMSLUT

- A Mark- och miljödomstolen avslutar prövotidsförfarandet enligt prövotidsvillkor i deldom av den 26 april 2010.
- B Mark- och miljödomstolen upphäver de provisoriska föreskrifterna P1- P3.
- C Mark- och miljödomstolen föreskriver följande ytterligare slutliga villkor 32 – 38 för hamnverksamheten som tillägg till villkoren i tillstånd lämnat den 26 april 2010 och ändringstillstånd lämnat den 21 december 2016:

Dok.Id 434892

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-253 46	måndag – fredag 08:00–16:00

32. Buller från hamnverksamheten, med undantag för verksamheten vid kombiterminalen, och när färjelägena 10, 11, 12, 13 och 14 samt det ombyggda och utflyttade färjeläge 7 tagits i drift, får inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

	Tid, T	L_{Aeq, T^*}
Dagtid	kl. 06.00-18.00	50 dB
Kvälltid	kl. 18.00-22.00	48 dB
Nattetid	kl. 22.00-06.00	48 dB

Intill dess att färjelägena 10, 11, 12, 13 och 14 samt det ombyggda och utflyttade färjeläge 7 tagits i drift får buller från hamnverksamheten, med undantag för verksamheten vid kombiterminalen, inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

	Tid, T	L_{Aeq, T^*}
Dagtid	kl. 06.00-18.00	52 dB
Kvälltid	kl. 18.00-22.00	51 dB
Nattetid	kl. 22.00-06.00	48 dB

33. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten, med undantag för verksamheten vid kombiterminalen, får utomhus vid bostäder inte överstiga $LA_{Fmax} = 55$ dB.**

Intill dess att samtliga färjelägen flyttats till lägena (FL 10, FL 11, FL 12, FL 13 och FL 14) ska dock gälla $LA_{Fmax} = 60$ dB. **

34. Buller från hamnverksamheten vid kombiterminalen får inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

	Tid, T	L_{Aeq, T^*}
Dagtid	kl. 06.00-18.00	53 dB
Kvälltid	kl. 18.00-22.00	53 dB
Nattetid	kl. 22.00-06.00	52 dB

35. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid kombi-terminalen får utomhus vid bostäder inte överstiga $LA_{Fmax} = 57$ dB. **

* Den A-vägda ekvivalenta ljudnivån under en viss tidsperiod T.

** A-vägd maximal ljudnivå med tidsvägning fast

36. Verksamheten får inte medföra att buller inomhus i sovrum och rum för daglig samvaro i bostäder överskrider följande värden.

Lågfrekvent buller

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

37. Villkor 32 – 36 gäller inte med avseende på externa fartyg vid kaj eller extern väg- eller spårtrafik inom hamnområdet. Buller från spårtrafik i samband med lastning och lossning inom kombiterminalsområdet ska dock ingå i buller från hamnverksamheten och omfattas av begränsningsvärdena.

Med extern trafik avses här de delar av trafiken inom hamnområdet som verksamhetsutövarna av hamnverksamheten inte har rådighet över.

Villkor 33 respektive 35 avseende momentana ljud ska anses uppfyllt även om det överskrids vid fyra tillfällen per natt.

38. De angivna begränsningsvärdena för buller ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska även ske av buller från externa fartyg vid kaj eller extern väg- eller spårtrafik inom hamnområdet. Kontroll ska göras så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra att begränsningsvärdena riskerar att överskridas, dock minst en gång vart tredje år. Kontroll ska också ske om tillsynsmyndigheten begär det.

Mätning inomhus av lågfrekvent ljud ska ske vid klagomål som tillsynsmyndigheten bedömer vara relevanta, och i övrigt efter samråd med tillsynsmyndigheten.

39. Om ljudnivån överskrider angivna begränsningsvärden ska underrättelse om detta lämnas till tillsynsmyndigheten snarast och senast inom en vecka från det att resultatet kommit till bolagets kännedom. Underrättelsen ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som bolaget avser att vidta för att ett överskridande inte ska upprepas. Villkoret ska trots vad som sagts ovan anses uppfyllt om en förnyad mätning inom tre veckor, eller den längre tid som tillsynsmyndigheten medger, från det att underrättelse till tillsynsmyndigheten gjordes, ger ett resultat som inte överskrider värdet. Tidpunkten för den förnyade mätningen ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.
40. För verksamheten ska det upprättas en handlingsplan som syftar till att begränsa höga ljudnivåer från externa fartyg. Handlingsplanen ska bland annat omfatta mätningar eller beräkningar och förslag på skäliga åtgärder. Uppföljning av åtgärderna i handlingsplanen ska redovisas i den årliga miljörapporten om inte tillsynsmyndigheten medger annat. Handlingsplanen ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter lagakraftvunnen dom.
41. Verksamhetsutövaren av hamnverksamheten ska anmäla till tillsynsmyndigheten när samtliga färjelägen 10, 11, 12, 13 och 14 samt det ombyggda och utflyttade färjeläge 7 har tagits i drift, dvs. när tillstånden som lämnades den 26 april 2010 och den 21 december 2016 fullt ut har tagits i anspråk.
-

BAKGRUND

Trelleborgs Hamn AB (THAB) bedriver hamnverksamhet i Trelleborg. 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.

En förflyttning av färjelägena längre bort från Trelleborgs centrum pågår. När tillstånd gavs 2010 till ombyggnaderna och till hamnverksamheten sattes frågan om slutliga villkor för buller på provotid. THAB har nu gett in en provotidsredovisning och förslag till slutliga villkor för buller.

TIDIGARE BESLUT

Trelleborgs hamn har tillståndsprövats i flera omgångar sedan den första domen gavs av vattendomstolen 1962. Nu gällande tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken lämnades av miljödomstolen genom deldom den 26 april 2010 som avsåg tillstånd att bedriva fortsatt och utökad hamnverksamhet omfattande godshantering om högst 17 miljoner ton gods per år och passagerartrafik om högst 3 miljoner personer per år ("grundtillståndet eller "2010 års tillstånd").

Genom grundtillståndet tillståndsprövades även en omfattande utbyggnad av hamnen syftande till att på sikt möjliggöra en flytt av samtliga färjelägen åt sydost och längre bort från centrala Trelleborg. Genom domen gavs tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att bedriva vattenverksamhet för att anlägga en ny yttre vågbrytare och fyra nya färjelägen, FL 10, FL 11, FL 12 och FL 13. Av dessa har hittills den yttre vågbrytaren och FL 10 anlagts samt tagits i drift. Två nya yttre färjelägen har nyligen projekterats, men beslut om byggnation är ännu inte fattat.

I grundtillståndet föreskrevs ett antal slutliga villkor för hamnverksamheten (villkoren 12-30). Här ska endast nämnas villkor 12, som föreskriver successivt urdrifttagande av inre färjelägen nära centrala Trelleborg efter hand som nya yttre färjelägen tas i drift, samt villkor 14 enligt vilket el-anslutning ska erbjudas vid samtliga färjelägen som trafikeras av reguljär trafik.

När grundtillståndet beslutades sköt domstolen upp frågan om vilka villkor som ska gälla för buller, enligt vad som framgår av U1 nedan. THAB ålades att utföra de utredningar som anges där och att under provotiden samråda med tillsynsmyndigheten.

- 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 ska 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 ska under prövotiden även utreda förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissionerna genom att färjorna ansluts till erbjuden land-elanslutning, 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 någon 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)

Nattetid, kl. 22.00 - 07.00 57 dB(A)

Momentana ljud nattetid, 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)

Nattetid, 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.

Enligt prövotidsförordnandet ska redovisning av genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor lämnas till domstolen senast två år efter det att bolaget anmält att hamntrafiken påbörjats i något av färjelägena 10 och 11.

THAB anmälde den 2 februari 2015 att fartygstrafik påbörjats vid färjeläge 10.

Genom lagakraftvunnet ändringstillstånd, som meddelades den 21 december 2016 (mål M 2870-15), erhöll THAB tillstånd att anlägga ett nytt fartygsläge 14 i den sydöstra delen av hamnområdet ("ändringstillståndet" eller "2016 års tillstånd"). Denna verksamhet omfattas således också av prövotidsförordnandet i grundtillståndet. Genom ändringstillståndet uppställdes ytterligare ett villkor för hamnverksamhet (31), dock utan betydelse för de nu aktuella prövotidsfrågorna.

ANSÖKAN**Yrkande**

Trelleborgs Hamn AB (THAB eller bolaget) föreslår att mark- och miljödomstolen ska

- (i) avsluta prøvotidsförfarandet enligt prøvotidsvillkor U1;
 - (ii) upphäva de provisoriska föreskrifterna P1-P3; och
 - (iii) föreskriva följande ytterligare villkor för hamnverksamheten (i tillägg till 2010 års grundtillstånd och 2016 års ändringstillstånd):
32. Buller från hamnverksamheten, med undantag för verksamheten vid kombiterminalen, får inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

Dagtid (kl. 06.00 - 18):	54	dB(A)
Kvällstid (kl. 18 - 22):	53	dB(A)
Natttid (kl. 22 - 06):	50	dB(A)

Villkoret gäller inte med avseende på externa fartyg vid kaj eller extern väg- eller spårtrafik inom hamnområdet.

33. Buller från hamnverksamheten vid kombiterminalen får inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

Dagtid (kl. 06.00 - 18):	55	dB(A)
Kvällstid (kl. 18 - 22):	55	dB(A)
Natttid (kl. 22 - 06):	54	dB(A)

Villkoret gäller inte med avseende på extern väg- eller spårtrafik* inom kombiterminalsområdet.

34. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten får inte överstiga 63 dB(A)**.

Villkoret avseende momentana ljud ska anses uppfyllt även om det överskrids vid fyra tillfällen per natt.

Villkoret gäller inte med avseende på externa fartyg vid kaj eller extern väg- eller spårtrafik* inom hamnområdet.

35. De angivna begränsningsvärdena för buller ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Kontroll ska så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra att begränsningsvärdena riskerar att överskridas, dock minst en gång vart tredje år. Kontroll ska också ske om tillsynsmyndigheten begär det.
36. Om ljudnivån överskrider angivna begränsningsvärden ska underrättelse om detta lämnas till tillsynsmyndigheten snarast och senast inom en vecka från det att resultatet kommit till bolagets kännedom. Underrättelsen ska innehålla uppgifter om vilka åtgärder som bolaget avser att vidta för att ett överskridande inte ska upprepas. Villkoret ska trots vad som sagts ovan anses uppfyllt om en förnyad mätning inom tre veckor, eller den längre tid som tillsyns-

myndigheten medger, från det att underrättelse till tillsynsmyndigheten gjordes, ger ett resultat som inte överskrider värdet. Tidpunkten för den förnyade mätningen ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.

- * Buller från spårtrafik i samband med lastning och lossning inom kombi-terminalsområdet ska dock ingå i buller från hamnverksamheten och omfattas av de begränsningsvärden som gäller enligt villkor 33 och 34.
- ** A-vägd maximal ljudnivå med tidsvägning fast (LAFmax).

Bolaget har, för det fall att domstolen skulle överväga att ange bullervillkor för alternativet 17 miljoner ton, dvs. efter fullt genomförd utbyggnad, föreslagit följande tillägg till sina villkorsförslag.

32 b. När samtliga inre färjelägen permanent tagits ur drift enligt vad som anges i sista meningen i villkor 12 ska istället för vad som anges i villkor 32 a följande gälla:

Buller från hamnverksamheten, med undantag för verksamheten vid kombiterminalen, får inte överstiga följande ekvivalenta värden utomhus vid bostäder.

Dagtid (kl 06.00 - 18): 50 dBA

Kvällstid och nattetid (kl 18 - 06): 48 dBA

Villkoret gäller inte med avseende på externa fartyg eller extern väg- och spårtrafik inom hamnområdet."

Ett kompletterande villkor 34 b utgående från de högsta beräknade bullerimmissionsvärdena enligt alternativ 17 miljoner ton skulle lyda, (det kan noteras att kombiterminalsbullret här skulle definiera de högsta momentana bullervärdena nattetid (54 + 4 dBA):

34 b. När samtliga inre färjelägen permanent tagits ur drift enligt vad som anges i sista meningen i villkor 12 ska istället för vad som anges i villkor 34 a följande gälla:

Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten får inte överstiga 58 dBA.

Villkoret avseende momentana ljud nattetid ska anses uppfyllt även om det överskrids vid 4 tillfällen per natt.

Villkoret gäller inte med avseende på externa fartyg eller extern väg- och spårtrafik* inom hamnområdet"

Prövotidsredovisning

Nedan sammanfattas utgångspunkter för och resultat av genomförd prövotidsutredning.

Utgångspunkter

Inför upprättandet av denna prøvotidsredovisning har samråd hållits med tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen) enligt vad som föreskrivs i tillståndsdomen.

Utredningen har genomförts med utgångspunkt i Naturvårdsverkets rapport 6538 (Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller) som ersatt verkets råd och riktlinjer RR 1978:5 till vilka hänvisades i prøvotidsförordnandet (U1).

Lågfrekvent buller har bedömts i förhållande till Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13), vilka ersatt Socialstyrelsens allmänna råd SOSFS 2005:6, vilka angavs i prøvotidsvillkor P3.

Riktvärdena för trafikbuller framgår av den s.k. infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

Prövotidsutredningen avser buller från hamnområdet. Den geografiska avgränsningen av hamnområdet definieras av ritning i domsbilaga 1 till grundtillståndet.

Genomförda utredningar

En bullerutredning har upprättas av ÅF-Infrastructure AB. THAB har dock gjort en beskrivning av vidtagna och planerade bullerreducerande åtgärder och en redogörelse för bolagets kontakter med trafikerande rederier rörande bullerfrågor enligt vad som ålagts bolaget enligt utredningsvillkoret.

Bullerutredningen har genomgående genomförts genom närfältsmätningar och beräkningar. Det bedöms inte praktiskt möjligt att på ett tillförlitligt sätt bestämma bullret från hamnområdet vid närmaste bostadshus genom immissionsmätningar, huvudsakligen på grund av att bullret från väg 9 som löper norr om hamnområdet är den dominerande bullerkällan i samtliga punkter.

Bullerutredningen ansluter till den utredning som gjordes i målet som utmynnade i grundtillståndet från 2010. Prövotidsutredningen har, i samråd med tillsynsmyndigheten, kompletterats med ytterligare beräkningspunkter norr om den östra delen av hamnområdet. Sammanlagt har 12 olika beräkningspunkter längs med hamnens utbredningsområde från väster till öster studerats (dvs. ”närmaste bostadsbebyggelse”).

Alla ljudkällor som ingår i beräkningen (utom personbilar, lastbilar och tåg) har uppmätts lokalt i hamnen under tidigare utredningar från 2009 och framåt. Individuella värden på ljudeffektnivån för 12 olika namngivna färjor har angetts, samt generellt för lastfartyg till kaj 102/läge 14. Även buller för namngivna terminaltraktorer och en ”reachstacker” har angetts. Buller från personbilar, lastbilar och tåg har beräknats utifrån naturvårdsverkets rapporter 4653 respektive 4935. Beräkning har skett med program Soundplan v 7.4.

Prövotidsutredningen utgår från de bullerförhållanden som antas råda vid ett maximalt utnyttjande av det lagakraftvunna tillståndet, dvs. godshantering om högst 17 miljoner ton per år. Detta verksamhetsscenario förutsätter att hamnen byggs ut med samtliga de nya yttre färjelägen vilka omfattas av tillståndet, varvid - enligt villkor 12 i grundtillståndet - samtliga inre färjelägen (närmast centrala Trelleborg)

ska ha tagits ur drift. Vidare förutsätts att all kombiterminalsverksamhet omlokaliseras till ett nytt sydligt läge.

För att bullret från hamnområdet inte ska underskattas i någon punkt utifrån de olika utbyggnads- och driftsalternativ som inryms inom det lagakraftvunna tillståndet har i prövotidsutredningen även studerats ett verksamhetsscenario där endast ett tillkommande yttre färjeläge (tentativt FL 11) tagits i drift och ett ytterligare inre färjeläge tagits ur drift (tentativt FL 5), medan verksamhet alltjämt bedrivs i övriga inre färjelägen. Därtill antas bl.a. i detta scenario att kombiterminalsverksamheten bedrivs inom samma område som idag. Detta driftsalternativ tillåter inte att tillståndet nyttjas fullt ut utan sätter av logistiska och tekniska skäl en begränsning till en maximal hantering om ca 15 miljoner godston per år.

I bullerutredningen har mot denna bakgrund genomgående beräknats buller för de båda nämnda driftsalternativen, i utredningen betecknade alternativ ”15 miljoner ton” respektive ”17 miljoner ton”. Bullervärden för dessa båda alternativ redovisas för samtliga 12 beräkningspunkter.

För varje beräkningspunkt, som avser utomhusvärden vid bostäder, redovisas (i) buller från direkt hamnrelaterad verksamhet, (ii) buller från indirekt hamnrelaterad verksamhet och (iii) de totala bulleremissionerna från hamnområdet. För både direkt och indirekt görs en uppdelning på de huvudsakliga enskilda bullerkällorna inom respektive kategori, såsom direkt buller från kombiterminalsverksamheten.

Gränsdragningen mellan direkt och indirekt hamnrelaterat buller redovisas i bullerutredningen och följer i övrigt så långt möjligt de anvisningar härom som ges i NVV rapport 6538 (se särskilt s. 7).

Till direkt hamnrelaterat buller hänförs något förenklat buller från lastning och lossning av gods, inklusive buller från landramper och klaffar (vid av- och påfart till färjor), buller från hamnens arbetsfordon (i huvudsak s.k. reachstackrar och terminaltraktorer), buller från hantering/uppställning av trailrar, kombiterminalsverksamheten, inklusive buller från järnvägstrafik inom kombiterminalen i samband med lastning och lossning. Till direkt buller hänförs även buller från fartyg (motorer, hjälppaggregat) när dessa ligger vid kaj med anledning av att det i Naturvårdsverkets nämnda rapport (s. 7) anges att denna typ av buller kan bedömas som industribuller. Det ska dock redan här noteras att THAB saknar rådighet över de fartyg - dvs. färjor och övriga fartyg som trafikerar hamnen - och det buller som dessa genererar vid kaj, varför denna typ av buller även särredovisas i bullerutredningen.

Med externa fartyg avses således, i enlighet med det ovan sagda, samtliga färjor och fartyg som trafikerar hamnen, vilka THAB varken äger, disponerar eller på annat sätt råder över.

Till indirekt hamnrelaterat buller hänförs trafikbuller från hamnområdet, dvs. buller från vägtrafik, i huvudsak bilar och lastbilar, och järnvägstrafik (utanför kombiterminalen). Denna väg- och järnvägstrafik utgör en fortsättning av trafikflödet på det allmänna trafiknätet (vägar och järnvägar utanför hamnområdet) och benämns här även extern väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet.

Samtliga fordon som THAB nyttjar i sin verksamhet och självt råder över ingår däremot i det direkt hamnrelaterade bullret. Detta gäller, till undvikande av tvivel, även fordon som inom hamnområdet används av operatörer som upphandlats av THAB för fullgörande av någon del av THAB:s egen hamnverksamhet.

De sammantagna eller totala bulleremissionerna från hamnområdet utgörs av de sammanlagrade värdena för direkt buller och indirekt buller.

I varje beräkningspunkt anges vidare dels ekvivalenta bullervärden för de tidsperioder (dag, kväll, natt) som anges för industribuller i Naturvårdsverkets rapport 6538, samt maximalvärden för momentana ljud nattetid med utgångspunkt i samma rapport. När det gäller indirekt buller (trafikbuller från extern trafik) jämförs även med dygnsekvivalenta värden. Som jämförvärden har bolaget genomgående redovisat riktvärdena för industri- och verksamhetsbuller enligt Naturvårdsverkets nämnda rapport och riktvärdena för trafikbuller enligt den s.k. infrastrukturpropositionen 1996/97:53.

Beräkningarna har gett följande resultat vid de mest utsatta beräkningspunkterna.

I tabellen anges 15 miljoner ton-alternativet/17 miljoner ton-alternativet, dvs. först anges alternativet med ett färjeläge flyttat och efter snedstreck anges alternativet med fullt genomförd flyttning. (LAeq avser A-vägd ekvivalent ljudnivå i dB för respektive tidsperiod. Lmax avser maximal ljudnivå.)

	LAeq 24-tim	LAeq Dag	LAeq Kväll	LAeq Natt	Lmax Industri	Lmax Trafik
Direkt buller - <i>exklusive</i> externa färjor/fartyg och kombiterminal		50/45	49/43	46/44	59/51	
Buller från kombiterminal		51/51	51/51	50/50	54/54	
Direkt buller - <i>inklusive</i> externa färjor/fartyg och kombiterminal		53/52	52/52	51/51	59/54	
Indirekt buller - extern väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet	56/56	57/57	56/57	53/54		63/65
Totalt buller från hamnområdet (direkt + indirekt buller)	56/56	57/57	56/57	53/54	59/54	63/65
Trafikbuller utanför hamnområdet	66/66	68/68	64/64	60/60		86/86

Resultat - buller utomhus vid bostäder

De sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet har under provtiden reducerats i flertalet beräkningspunkter genom påbörjad utflyttning av färjelägen, utflyttning av trailerhantering, omlokalisering av kombiterminalen till sydostligt läge och övriga bullerreducerande åtgärder i form reduktion av buller från bullerkällor som hamnen har rådighet över (däribland egna arbetsfordon och på- och avfartsramper).

Buller från hamnverksamhet som THAB råder över (utom kombiterminalen)

Beträffande buller från den del av den direkta hamnverksamhet, utanför kombiterminalen, som THAB har rådighet över, dvs. allt verksamhetsbuller utom det som genereras från externa fartyg vid kaj och från extern väg- och tågtrafik, beräknas riktvärdet för industri- och verksamhetsbuller enligt NW 6538 innehållas i samtliga beräkningspunkter dagtid, dock utan marginal. När det gäller de ekvivalenta nivåerna kvällstid och nattetid beräknas riktvärdena överskridas i vissa beräkningspunkter med som mest 4 dBA kvällstid och 6 dBA nattetid. Riktvärdet för momentant buller nattetid överskrids med ca 3-4 dBA i tre punkter, i övrigt innehålls även detta riktvärde.

De mest betydelsefulla bullerbidragen vid bostäder från bolagets egen verksamhet utanför kombiterminalen härrör från bolagets arbetsmaskiner (reachstackrar och terminaltraktorer) samt trailerhantering i anslutning till de inre färjelägena.

En full utbyggnad där alla inre färjelägen stängs och ersätts av yttre färjelägen (dvs. alternativ 17 miljoner ton) skulle bidra till en ytterligare signifikant reduktion av bullret, och i detta scenario innehålls riktvärdena (både ekvivalenta och momentana nivåer) i samtliga beräkningspunkter, med undantag för ett visst överskridande (som mest med 4 dBA) av ekvivalentvärdet nattetid.

Bullret från fartyg vid kaj (fläktar och motorer) bidrar endast i liten omfattning till hamnens samlade bulleremissioner när det gäller buller utomhus vid bostäder.

Kombiterminalen

Bullret från verksamheten i kombiterminalen beräknas (i båda utbyggnadsscenarierna) alltså överstiga de ekvivalenta riktvärdena kvällstid och nattetid med viss marginal i de mest bullerutsatta punkterna. Dagtid innehålls däremot riktvärdet med undantag för ett marginellt överskridande (1 dBA) i en beräkningspunkt. Den momentana maxnivån för buller från kombiterminalen nattetid beräknas numera kunna innehållas i alla beräkningspunkter.

Direkt buller enligt NVV 6538

Om man istället betraktar de samlade bulleremissionerna från direkt buller (som det beskrivs i NVV 6538) inom THAB:s hamnområde beräknas uppkomma ett mindre överskridande (3 dBA) av det ekvivalenta riktvärdet i den mest bullerutsatta punkten under dagtid, och denna nivå beräknas sjunka något vid full utbyggnad (alternativ 17 miljoner ton). Ett förhållandevis större överskridande beräknas däremot i förhållande till riktvärdena för ekvivalent industribuller för kvällstid och nattetid (i båda alternativen). Detta avser alltså de samlade bulleremissionerna, inklusive kombiterminalsverksamhet och färjor vid kaj, med undantag enbart för extern väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet.

Riktvärdet för momentant buller nattetid beräknas också komma att överskridas i de mest utsatta punkterna. En full hamnutbyggnad (alternativ 17 miljoner ton) där samtliga inre färjelägen stängts och all kombiterminalsverksamhet bedrivs i det nya sydliga läget, beräknas dock kunna leda till en påtaglig reduktion (om ca 5 dBA) i den mest bullerutsatta punkten jämfört med en hamnkonfiguration där verksamhet bedrivs i huvudsak enligt dagens utformning (dvs. alternativ 15 miljoner ton).

Extern väg- och järnvägstrafik inom hamnen - indirekt buller enligt NVV 6538

De högsta bullernivåerna för de sammanlagda bulleremissionerna ("totalt buller") kommer i flertalet beräkningspunkter inte att definieras av den direkt hamnrelaterade verksamheten, utan av de högsta nivåerna för extern vägtrafik och järnvägstrafik inom hamnområdet. Denna trafik är en fortsättning på det allmänna trafikflödet utanför hamnområdet.

Som framgår bl.a. av Naturvårdsverkets rapport NVV 6538 (s.7) bör riktvärden för trafikbuller vara vägledande även för vägtrafik eller spårtrafik inom ett hamnområde där trafiken utgör en fortsättning av trafikflödet på det allmänna trafiknätet. Vid en jämförelse med de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen framgår att bullret från hamnområdet i princip innehåller riktvärdena i propositionen i samtliga beräkningspunkter; endast med ett marginellt överskridande av det dygns-ekvivalenta värdet i två punkter.

Buller från extern trafik utanför hamnområdet vid aktuella beräkningspunkter

Av utredningen framgår också att bullerbidraget från den reguljära väg- och järnvägstrafiken utanför hamnområdet väsentligt överstiger bullret från THAB:s verksamhet i samtliga beräkningspunkter. Detta gäller både ekvivalenta ljudnivåer under alla tider på dygnet och momentana ljud nattetid.

Lågfrekvent buller

Folkhälsomyndighetens riktvärden bedöms kunna innehållas i samtliga beräkningspunkter, dock med relativt liten marginal i några beräkningspunkter och frekvenser. Den dominerade källan till lågfrekvent buller inom hamnområdet är vid kaj förtöjda färjor, över vilka THAB inte har rådighet.

Av bullerutredningen framgår att bullret från den verksamhet som bolaget har rådighet över (direkt buller, exklusive färjor) i sig inte bedöms kunna leda till att folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller överskrids.

Bullerreducerande åtgärder

Under prövotiden har THAB genomfört mycket omfattande infrastrukturinvesteringar som bl.a. innebär att ett inre färjeläge stängts och ett nytt yttre läge tagits i drift. Samtliga färjelägen har förberetts för el-anslutning och faktisk el-anslutning också har påbörjats i Trelleborgs hamn (under 2017 för Stena Line's fartyg M/S Skåne and M/S Mecklenburg Vorpommern).

Även andra delar av hamnverksamheten, däribland kombiterminalen och delar trailerhanteringen, har omlokaliserats från den västra delen av hamnområdet, med närhet till centrala Trelleborg, till det nya verksamhetsområdet i sydost, längre från staden. Bolaget har vidare anlagt en ny check-in för lastbilstrafik som medför att tung trafik färdas på längre avstånd från bostadsbebyggelse.

Detta har reducerat de sammantagna bulleremissionerna från verksamheten i betydande mån. Under prövotiden utförda ut- och ombyggnadsåtgärder avseende infrastruktur uppgår totalt uppgår till ca 500 miljoner kronor.

Utöver ovan nämnda infrastrukturombyggnad har THAB under provotiden vidtagit en rad åtgärder som avser att dämpa bullret vid de källor över vilka THAB råder. Särskilt kan följande nämnas.

- Ett stort antal nya fordon (reachstackrar, terminaltraktorer och terminallok), med den mest effektiva ljuddämpning som finns tillgänglig på marknaden, har införskaffats och tagits i drift. Den totala investeringskostnaden för detta uppgår under provotiden till ca 60 miljoner kr.
- Ramperna till samtliga färjelägen (utom FL 7) har försetts med bullerdämpande beläggning, särskilt för att reducera momentant "slammer" vid på- och avkörning av fordon.
- Chassier för lastning och lossning av containertankar är under ombyggnad för att minska buller då stödben fälls in och ut. Den beräknade kostnaden uppgår till ca 0,75 miljoner kr.

THAB har således vidtagit åtgärder i samtliga delar av verksamheten över vilken man har rådighet.

Det vore emellertid teoretiskt möjligt att ytterligare dämpa visst buller från hamnområdet genom anläggande av bullerskärmar på strategiskt placerade platser inom hamnområdet. Bullerskärmar bedöms emellertid i sig ha en rad nackdelar som gör dem olämpliga på platsen, bl.a. genom de barriäreffekter mellan staden och hamnen som oundvikligen skulle uppstå. Den upplevda bullerdämpande effekten vid berörda bostäder bedöms dessutom bli mycket liten, eftersom trafikbullret från den hårt trafikerade genomfartsleden, som löper parallellt med hamnområdet och norr om detsamma, kontinuerligt ger ett större bullerbidrag vid intilliggande bostäder än vad hamnverksamheten gör. Redan utan beaktande av de höga kostnader som anläggande av bullerskärmar skulle innebära ter sig alltså denna åtgärd i förevarande fall som direkt olämplig.

Eventuella ytterligare åtgärder från THAB:s sida riktade mot fastighetsägare eller bostäder inte framstår som relevanta, dels då Trafikverket sedan tidigare har arbetat med bullerdämpande åtgärder längs med väg 9 och lämnat erbjudande om förbättrad fasadisolering till ett stort antal fastighetsägare. Dels är det ostridigt så att det är vägtrafiken, inte hamnverksamheten, som är den dominerande bullerkällan för bostäderna längs väg 9, vilket provotidsredovisningen tydligt bekräftar.

THAB framhåller, med anledning av länsstyrelsens kompletteringsönskemål, att det inte är möjligt eller rättsenligt att genom villkor i ett miljötillstånd föreskriva att THAB ska träffa avtal med sina kunder (tredje man) med ett visst innehåll. THAB driver en allmän hamn och verkar, liksom dess kunder, på en i detta sammanhang fri och oreglerad marknad.

När det gäller av länsstyrelsen efterfrågad möjlighet till tidsstyrning av verksamheten i hamnen anser THAB att det avser utredningar som ligger utanför vad som anges i utredningsvillkoret i U1 i deldomen, men anger ändå att THAB i allt väsentligt saknar möjlighet att styra om den verksamhet som sker nattetid till dagtid, avseende lastning och lossning i kombiterminalen och trailerdragning till och från färjor. Verksamhet i form av lastning och lossning styrs uteslutande av tågens och fartygens ankomst- och avgångstider, vilka THAB inte bestämmer.

THAB kan inte avvakta med att utföra dessa arbetsmoment. Om lastning och lossning till färjor, eller omlastning i kombiterminalen, inte får ske nattetid skulle det innebära ett de facto-förbud mot nattrafik för tåg och färjor och hindra en stor del av verksamheten i kombiterminalen. Detta skulle i sin tur innebära att berörd trafik sannolikt skulle ta andra vägar samt även att järnvägstransporter skulle substitueras mot långväga lastbilstransporter. THAB kan mot denna bakgrund inte göra några åtaganden vad gäller den typ av tidsstyrning av verksamheten som länsstyrelsen har efterfrågat. Bolaget anser inte heller att ytterligare utredning av frågan skulle kunna tillföra något av betydelse i målet.

Ytterligare möjligheter, utöver dem som redovisats ovan, att vidta åtgärder som kan leda till en minskning av hamnens samlade bulleremissioner bedöms inte föreligga utifrån den teknik som idag är tillgänglig på marknaden.

Bullerskyddsplank

Ett bullerskyddsplank har störst effekt om det placeras nära bullerkällan eller nära bostaden/beräkningspunkten. Placering nära bostaden är sällan aktuellt då det skymmer utsikten. Effekten av olika bullerskyddsplanks placering och höjd har undersökts. Effekten av bullerskyddsplank i höjderna 3-15 meter har undersökts och i olika längder enligt vad som redovisas nedan. Målet har varit att försöka innehålla bullerriktvärdena angivna i Naturvårdsverkets Rapport 6538 "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller" vid samtliga beräkningspunkter avseende befintliga bostäder för direkt hamnbuller.

Man ska dock ha i åtanke att verksamhetsutövaren inte självständigt kan iscensätta en sådan åtgärd. Detta fordrar i de flesta fall bygglov, vilket verksamhetsutövaren inte råder över. Tidsmässigt skulle även denna åtgärd påverkas av eventuella avsteg från detaljplaner, handläggningstider, överklagande osv. Nedan redovisas effekten av olika bullerskyddsplank.

Redovisad dämpning avser de övre våningsplanen (där bullerskyddsplanken får minst effekt) eftersom bullerriktvärdena avser hela fasaden.

Bullerskydd endast vid Kombiterminal Syd: Ett 3 meter högt och ca 900 meter långt bullerskyddsplank placerat 4,5 meter norr om norra järnvägsspåret till Kombiterminal Syd beräknas ge 1 dBA dämpning av kombiterminalverksamheten vid beräkningspunkterna.

Ett 5 meter högt och ca 900 meter långt bullerskyddsplank placerat 4,5 meter norr om norra järnvägsspåret till kombiterminal syd beräknas ge ca 2 dBA dämpning av kombiterminalverksamheten vid beräkningspunkternas övre våningsplan.

3-5 meter höga bullerskyddsplank är möjliga att bygga men redan vid dessa höjder kommer de att skymma utsikten mot havet. Det kommer att krävas riktigt kraftiga konstruktioner för att klara vindlasten. Ett 5 meter högt och 900 meter långt bullerskyddsplank kommer bli extremt kostsamt, kostnaden uppskattas till 18 miljoner kronor baserat på en löpmeterkostnad om 20 000 kronor.

Att det inte uppnås högre dämpning beror dels på att vissa beräkningspunkter är vid 5:e eller 6:e våningsplanet och dels att en del bullerkällor befinner sig på relativt långt avstånd från bullerskyddsplanket.

Bullerskydd för att dämpa direkt hamnbuller vid 15 miljoner ton:

- 3 meter högt och 370 meter långt bullerskyddsplank norr om trailerhanteringen vid kajplats 3-6.
- 10 meter högt och 440 meter långt bullerskyddsplank norr om kombiterminal öst.
- 5 meter högt och 900 meter långt bullerskyddsplank norr om kombiterminal syd.

Med denna konfiguration av bullerskydd beräknas en dämpning på 3-7 dBA i vissa beräkningspunkter, vid de översta våningsplanen, men det är inte tillräckligt för att innehålla Naturvårdsverkets bullerriktvärden vid samtliga beräkningspunkter.

Inte ens med 20 meter höga bullerskyddsplank vid dessa tre platser för bullerskydd som anges ovan, kommer innebära att Naturvårdsverkets bullerriktvärden innehålls fullt ut.

Bullerskydd för att dämpa direkt hamnbuller vid 17 miljoner ton:

- 15 meter högt och 900 meter långt bullerskyddsplank norr om kombiterminal syd.
- Även med denna konfiguration av bullerskydd beräknas en dämpning på 3-7 dBA i vissa beräkningspunkter, men det är inte tillräckligt för att innehålla Naturvårdsverkets bullerriktvärden vid samtliga beräkningspunkter.

Sammanfattning om bullerskyddsplank

Ett 5 meter högt bullerskyddsplank intill järnvägsspåret till kombiterminalen beräknas ge en dämpning på ca 2 dBA avseende buller från kombiterminalen. Övrigt direkt hamnbuller beräknas inte dämpas av denna åtgärd i någon nämnvärd utsträckning. En extremt dyr åtgärd som vad beträffat bullerdämpning inte kommer upplevas av boende vid beräkningspunkterna.

10-15 meter höga bullerskyddsplank beräknas ge en något högre dämpning i vissa beräkningspunkter (3 - 7 dBA) men kommer skymma utsikten motsvarande ett 4-5 våningshus samt även ge störande skuggor. Vi bedömer det som orimligt att bygga. Om denna åtgärd ändå genomförs kommer boende ändå inte att uppleva någon sänkning av totalbullret, då detta domineras av buller från vägtrafik på väg 9.

Inte ens 20 meter höga bullerskyddsplank kommer vara tillräckligt för att Naturvårdsverkets bullerriktvärden ska innehållas vid samtliga beräkningspunkter. De högre höjderna på bullerplank bedöms inte som realistiska, varken konstruktionsmässigt eller bygglovsmässigt.

Villkorsdiskussion

Vid fastställande av slutliga villkor för buller måste beaktas de särskilda förhållanden som råder vid en verksamhet som utgörs av en allmän hamn. Trelleborgs hamn utgör därtill ett särskilt utpekat riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Tillståndet får inte utformas så att detta utgör ett hinder för de funktioner som en allmän hamn har eller de förhållanden som ligger till grund för det riksintresse som hamnen utgör

(sjöfart). Tillståndet är dessutom obegränsat i tiden och får således inte utformas på ett sätt som omöjliggör förändringar över tid.

Hamnverksamhet är till sin natur en kontinuerligt föränderlig verksamhet där verksamhetsutövaren (hamnbolaget) varken råder över eller på annat sätt har möjlighet att kontrollera och reglera de externa bullerkällor som förekommer inom verksamheten och i samband med verksamheten. Detta gäller både sjöfart i form av färjor och landburen extern trafik i form av bilar, lastbilar och tåg. THAB råder således inte över dessa bullerkällor och saknar möjlighet att begränsa bulleremissionerna från denna typ av källor.

THAB föreslår att de ekvivalenta ljudnivåerna från hamnverksamheten ska regleras dels genom ett generellt grundvillkor som omfattar allt verksamhetsanknutet buller som bolaget råder över med undantag för kombiterminalsområdet (nr 32), dels ett särskilt villkor som reglerar buller från kombiterminalsområdet (nr 33). Vidare föreslås ett gemensamt villkor för momentana ljud nattetid (34).

THAB anser, med anledning av yrkanden om villkor som styr särskilt bullrande verksamheter till dagtid, att ett sådant villkor skulle innebära ett oproportionerligt ingrepp i THAB:s verksamhet och indirekt reglera förhållanden över vilka THAB som verksamhetsutövare saknar faktisk och rättslig kontroll.

Grundvillkor för ekvivalent buller med undantag för kombiterminalen

Det verksamhetsanknutna buller som genereras från bolagets egen verksamhet - vilket buller kan betraktas som industribuller - bör regleras utifrån de tidsintervall m.m. som anges i Naturvårdsverkets rapport 6538. De bullernivåer som THAB föreslår som begränsningsvärden för buller utgår från de högsta beräknade nivåerna för direkt buller (med undantag för kombiterminalsverksamheten och externa färjor och fartyg). Till dessa nivåer har i samtliga fall gjorts ett tillägg om 4 dBA. Tillägget krävs med bl.a. med hänsyn till att det är fråga om ett straffsanktionerat begränsningsvärde som måste ta höjd för de variationer i hamnverksamheten som kan uppkomma över tid. Hamnverksamhet är en typ av verksamhet som på många sätt skiljer sig markant från traditionell industriell verksamhet med mera tydligt platsbundna och kontrollerbara bullerkällor, såsom t.ex. industrifläktar och bullrande tillverkningsmoment. Hamnverksamheten är till sin natur av annan karaktär och är kontinuerligt föränderlig. Det måste särskilt beaktas att tillståndet som villkorsregleras är obegränsat i tiden och inte får utformas så att det utgör ett hinder för de funktioner som en allmän hamn har eller de förhållanden som ligger till grund för det intresse som hamnen utgör (sjöfart). Tillståndet måste medge och ta höjd för att det kan ske förändringar över tid.

Som angetts i prøvotidsredovisningen sjunker de högsta beräknade bullerimmissionsvärdena i flertalet beräkningspunkter - med undantag för kombiterminalsverksamheten - när samtliga inre färjelägen har tagits ur drift.

Det kan här upplysas att upphandling av entreprenaden för byggnation av färjeläge 13 och läge 14 (enligt ändringstillståndet) för närvarande pågår, men att denna har blivit försenad på grund av överklaganden i upphandlingsdelen. Hamnen planerar vidare, preliminärt, att påbörja byggnation av färjeläge 11 och 12 under 2020-2021. Detta förutsätter emellertid såväl erforderliga beslut på kommunal nivå (av hamnens

ägare) som nödvändig finansiering. Dessa förutsättningar föreligger för närvarande inte, och de ligger också utanför THAB:s kontroll. Det är således troligt att kommersiell drift vid samtliga yttre färjelägen (10-13) - då samtliga inre lägen måste tas ur drift - inte kan påbörjas förrän tidigast 2023-2025, eller senare. Utbyggnadsbeslut och beslut om driftsättning är därtill affärsmässiga beslut som styrs av marknads- efterfrågan och kundernas (rederiernas) behov.

Mot denna bakgrund utgår THAB förslag till slutliga villkor (prövotidsredovisningen, punkt 1) från att det alltså under överskådlig tid kommer att pågå viss reguljär färjetrafik vid något eller några av hamnens inre färjelägen, dvs. alternativ 15 miljoner ton, och de högsta beräknade bullerimmissionsvärden som beräknats med denna utgångspunkt. THAB vidhåller att detta verksamhetsalternativ är den riktiga utgångspunkten då slutliga bullervillkor enligt gällande tillstånd ska bestämmas. THAB anser inte att det är ändamålsenligt att uppställa särskilda villkor som utgår från de högsta bullerimmissionsvärden som följer av alternativ 17 miljoner ton.

Om rätten likväl skulle överväga att uppställa ett kompletterande villkor som utgår från situationen då samtliga yttre färjelägen (FL 10-13) har tagits i kommersiell drift (alternativ 17 miljoner ton), måste detta tydligt kopplas till villkor 12 i grundtillståndet, vars sista mening anger: "Samtliga inre färjelägen som för närvarande är i drift (2E, 2W, 3, 4 och 5) ska permanent ha tagits ur drift för reguljär färjetrafik senast då färjelägena 10, 11, 12 och 13 samt det ombyggda och utflyttade färjeläge 7 tagits i drift".

Först när denna situation inträtt, skulle (teoretiskt sett) kompletterade bullervillkor kunna börja gälla. Det av yttersta vikt att sådana eventuella villkor inte bestäms så att de träder i kraft ett visst angivet datum, eftersom detta datum ej kommer att kunna vara känt på förväg och hinder för bedrivande av verksamheten i Trelleborgs hamn då skulle kunna uppstå

Separat villkor för kombiterminalen - ekvivalent buller

Bullret från kombiterminalen skiljer sig i vissa avseenden från det övriga buller som genereras från hamnområdet. Den omlastning av godsenheter mellan tåg och lastbilstrailrar som sker i terminalen sker ofta kvällstid och nattetid beroende på tidtabellerna för den externa trafik som trafikerar hamnen. De ekvivalenta ljudnivåerna från kombiterminalsverksamheten ligger generellt sett något högre än övrigt direkt hamnrelaterat buller i de mest bullerutsatta punkterna. Buller från spårtrafik (dragning av tågsätt) inom terminalen bör - till skillnad från övrig spårtrafik inom hamnområdet - beaktas när villkoret för kombiterminalsbullret bestäms, eftersom THAB svarar för denna verksamhet (direkt eller genom upphandlad entreprenör).

Kombiterminalsverksamheten bedrivs, och kommer att bedrivas, inom en geografiskt tydligt avgränsad del av hamnen. Mot denna bakgrund anser THAB att ekvivalent buller från terminalen bör regleras i ett särskilt villkor, separerat från hamnens generella buller, enligt vad som föreslås i villkorsförslag nr 33. På samma sätt som för grundvillkoret (se ovan) har den föreslagna villkorsnivån för kombiterminalsbullret bestämts utifrån de högsta beräknade ekvivalentnivåerna i bullerutredningen ("buller från kombiterminal") med ett tillägg om 4 dBA.

THAB har som ambition - utan att detta ska förstås som ett åtagande i målet - att flytta resterande kombiterminalsverksamhet till ”läge Syd” inom en tidsperiod om högst ca 5 år och därvid stänga den kvarvarande mindre verksamhet som alltjämt bedrivs i det nuvarande nordostliga läget. En sådan åtgärd kräver ett godkännande i THAB:s styrelse som ännu inte föreligger. Bolaget finner det också direkt olämpligt att genom villkor, som länsstyrelsen har föreslagit, fastställa den exakta framtida geografiska avgränsningen av kombiterminalsverksamheten, eftersom justeringar av läget kan behöva ske utifrån faktorer som i dag inte är slutligt kända och med hänsyn till ett eventuellt bygg- eller marklov, om sådant erfordras.

Momentana ljud nattetid

De högsta momentana ljudnivåerna nattetid uppkommer enligt bullerutredning i samband med trailerhantering inom och utom kombiterminalen. De skäl som har angetts för en uppdelning av villkorsskrivningen mellan olika delar av hamnområdet gör sig inte på samma sätt gällande beträffande dessa momentana ljudnivåer. THAB föreslår därför ett samlat villkor för momentana ljud nattetid, enligt vad som föreslås i villkorsförslag nr 34. Till den högsta beräknade nivån för momentana ljud nattetid (59 dBA) har i likhet med de föregående villkorsförslagen gjorts ett tillägg med 4 dBA.

Externa färjor vid kaj och extern väg- och spårtrafik inom hamnområdet

Eventuella olägenheter från fartyg som anlöper en allmän svensk hamn ska, enligt den rättspraxis som utvecklats på området, beaktas vid tillståndsprövningen. För att villkorsreglering ska kunna ske förutsätts emellertid att verksamhetsutövaren har faktiska och rättsliga möjligheter att ta ansvar för att villkoret kan uppfyllas.

THAB har genomfört omfattande investeringar för att möjliggöra elanslutning av färjor vid kaj. Samtliga fartygslägen med reguljär färjetrafik har utrustats med anordningar som möjliggör elanslutning. Detta gäller även de nya färjelägen som planeras. Det är dock inte alltid möjligt att ansluta färjor till land-el. Det gäller bl.a. vid kortare liggetider. Om färjor kopplar in sig beror också på deras egen tekniska utrustning.

THAB för en löpande dialog med de rederier som trafikerar Trelleborgs hamn om bl.a. bullerförhållanden och möjligheter att reducera fartygens bullerkällor när de ligger vid kaj. Med hänsyn till att hamnen är en allmän hamn finns dock inte förutsättningar att vidta eller kräva av rederier som vill anlöpa att de ska genomföra specifika investeringar på sina fartyg.

Utredningen i målet visar således entydigt att THAB saknar förutsättningar att ta ett straffsanktionerat ansvar för det buller som genereras när färjor (och andra externa fartyg) ligger vid kaj.

I likhet med vad Mark- och miljööverdomstolen senast funnit i M 666-16 (dom den 20 oktober 2016) rörande Verköhamnen i Karlskrona (vilket avgörande i sin tur är linje med avgörande rörande Göteborgs hamn) bör buller från extern färje- och fartygstrafik generellt undantas från föreskrivna begränsningsvärden.

När det gäller extern väg- och järnvägstrafik måste på samma sätt beaktas att THAB inte har någon rådighet över buller från vägtrafik och järnvägstrafik till och från

hamnområdet, vare sig sådan trafik råkar befinna sig utom eller inom hamnområdet. THAB har genomfört betydande investeringar för att så långt det är möjligt reducera bullret från vägtrafiken bl.a. genom att en ny lastbilscheck-in anlagts och tagits i drift.

Bolaget kan däremot inte åta sig ett straffsanktionerat ansvar för buller från extern vägtrafik och tågtrafik som rör sig inom hamnområdet. Bolaget saknar möjlighet att ingripa mot sådana fordon eller ställa krav på att de ska bullerdämpas för att få tillträde till hamnen. Buller från extern väg- och spårtrafik bör således - på samma sätt som extern fartygstrafik - undantas från villkorsreglering.

Lågfrekvent buller

Bullerutredningen visar att lågfrekvent buller främst genereras av fartyg vid kaj, dock att riktvärdena bedöms innehållas i samtliga beräkningspunkter. Med hänsyn till mellanliggande vägnät - som bedöms generera mer lågfrekvent buller än någon bullerkälla inom hamnområdet (inklusive fartygen) - råder dock en svårighet att på ett relevant sätt mäta hur enskilda fastigheter inomhus påverkas av lågfrekvent buller från hamnområdet.

Mot denna bakgrund och med hänsyn till att, som framhållits ovan, THAB saknar rådighet över fartygens bullrande installationer bör något villkor avseende lågfrekvent buller inte föreskrivas. Om rätten ändå skulle anse att särskilda begränsningsvärden för lågfrekvent buller bör föreskrivas i målet, måste ett tillägg - om minst 6 dBA - till Folkhälsomyndighetens riktvärden (FoHMFS 2014:13) göras för att ta höjd för denna osäkerhet och till undvikande av oavsiktliga straffsanktionerade villkorsöverträdelser.

Reglering av villkorsöverträdelser

THAB föreslår att villkorsöverträdelser regleras på sätt som anges i villkorsförslag 36.

Vid villkorsutformning och regleringen av när villkoret ska anses åsidosatt bör man beakta såväl vilken omgivningspåverkan som regleras genom villkoret som vilken typ av verksamhet det är fråga om. När det gäller verksamheter vars omgivningspåverkan kan förväntas vara relativt konstant, kan det finnas skäl att ange ett värde eller en nivå som är straffsanktionerad redan vid första överskridandet. Om omgivningspåverkan från en viss verksamhet istället är mer varierande kan det, i enlighet med Mark- och miljööverdomstolens praxis, finnas skäl att reglera i vilken utsträckning det angivna värdet får överskridas utan att villkoret för den skall anses ha åsidosatts. Till skillnad från exempelvis en processindustri, där de främsta bullerkällorna ofta utgörs av fasta installationer såsom fläktar, härrör buller från THAB:s hamnverksamhet huvudsakligen från rörliga bullerkällor såsom arbetsfordon inom hamnområdet. Därför kan såväl avståndet mellan bullerkällorna och närliggande bostäder som de förhållanden som påverkar bullrets utbredning variera från tid till annan. Mot den bakgrunden och med hänsyn till att det är brukligt att bullermätningar sker med något eller några års mellanrum under vilka förändringar i bullerbilden kan uppstå, anser THAB att det är rimligt att bullervillkoret för bolagets

hamnverksamhet utformas så att inte enstaka överskridande av de angivna begränsningsvärdena utgör ett straffsanktionerat åsidosättande av villkoret.

Om exempelvis ett nytt lastnings- eller lossningsmoment (t.ex. hantering av viss typ av lastenhet) skulle medföra att det konstateras en överträdelse av ett begränsningsvärde kan verksamhetsutövaren, med den utformning som föreslås enligt villkor 36, undgå att göra sig skyldig till ett straffsanktionerat villkorsbrott om hen vidtar verk samma åtgärder som hindrar fortsatt överträdelse (t.ex. en flytt av det aktuella arbetsmomentet där så är möjligt eller annan åtgärd), och en förnyad mätning och beräkning inom tre veckor, eller den längre tid som bestäms i samråd med tillsynsmyndigheten, ger ett resultat som visar att begränsningsvärdet innehålls.

Den av THAB föreslagna regleringen av villkorsöverträdelser överensstämmer med vad Mark- och miljööverdomstolen fastställt i mål M 1562-14 (dom den 9 september 2015) rörande Oskarshamns hamn.

Övrigt

När det gäller de fastigheter, men inte det geografiska området i sig, inom vilka hamnverksamheten bedrivs har det med anledning av THAB:s markförvärv och fastighetsregleringsåtgärder m.m. inom hamnområdet skett vissa förändringar i förhållande till vad som antecknats i grundtillståndet. För tydlighets skull finner THAB därför anledning att här redovisa att de registerfastigheter inom vilket bolagets hamnverksamhet bedrivs numera har följande beteckningar:

Innerstaden 6:89, Innerstaden 6:91, Innerstaden 6:92, Innerstaden 6:93, Innerstaden 6:94, Innerstaden 6:95, Innerstaden 6:96, Loggen 1, Kompassen 2 och Sextanten 1.

Det nu sagda avser alltså enbart fastighetsbeteckningarna inom det geografiska område som omfattas av hamnens lagakraftvunna tillstånd enligt domsbilaga 1 till grundtillståndet och det innebär med andra ord ingen ändring av detta område (.).

INKOMNA YTTRANDEN

Länsstyrelsen har i ett första remissvar efterfrågat vissa ytterligare utredningar. THAB:s svar på det har inarbetats i referaten ovan. I yttrandet anser länsstyrelsen att villkor bör ställas om en sista tid för när flytt av resterande del av kombi-terminalen., att villkor bör ställas om att vissa särskilt bullrande verksamheter ska begränsas till dagtid, samt att lågfrekvent buller regleras. Därutöver anser länsstyrelsen att väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet bör regleras i enlighet med infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25)

Därefter har länsstyrelsen avgett följande yttrande.

Länsstyrelsen ser att bolaget har avsikter att minimera bullerstörningar men vidhåller ändå de synpunkter som framförts tidigare. Några förtydligande redovisas nedan.

I prövotidsredovisningen har Bullerutredning för Trelleborgs hamn avseende direkt och indirekt hamnbuller vid omgivande bostäder, rapport 718548, som upprättats av

ÅF på uppdrag av Trelleborgshamn lämnats in. I den inledande sammanfattande beskrivningen står bland annat

- Det totala ekvivalenta bullret från hamnen beräknas med en utformning för 17 miljoner ton gods per år öka marginellt med 0-1 dBA jämfört med 15 miljoner ton per år.
- Bullret från kombiterminalen vid värst utsatta bostad beräknas bli oförändrat vid jämförelse mellan 17 och 15 miljoner ton.
- Vid full utbyggnad överskrids dock endast ekvivalentnivån nattetid i några beräkningspunkter.
- Buller från kombiterminalen orsakar i de mest utsatta punkterna ett tydligt överskridande av ekvivalentnivåerna kvälls- och nattetid.

Länsstyrelsen instämmer inte i bolagets invändningar mot de synpunkter som Länsstyrelsen framfört.

Då bolaget redovisar att de inte kan styra när de olika delarna av verksamheten ska bedrivas innebär detta att bullerredovisningen från när alla delar är igång ska vara dimensionerande. Länsstyrelsen konstaterar att det är svårt att följa beskrivningen av bullersituationen och att det förekommer motsägelsefulla slutsatser i olika stycken. Genom att exkludera vissa källor i vissa beräkningar och redovisa dem i egna avsnitt så blir det svårt att få en samlad bild. Att dela upp bullerpåverkan på olika källor är intressant för att identifiera bullerkällor som behöver åtgärdas men för de som störs är det den totala störningen som är intressant.

Det går inte att jämföra ekvivalentvärden, maxvärden, medelvärden av beräkningspunkter och värden för punkter med maxnivåer. Den viktiga frågan är hur stor den totala bullerstörningen kommer att bli för de närboende och hur många som kommer att bli störda efter flytt och full utbyggnad.

Genom flytten kommer många närboende att erhålla en minskad störning men flytten innebär också att verksamheten kommer närmre andra närboende. Det är länsstyrelsens uppfattning att bolaget ska göra allt som är möjligt för att minska bullerstörningen för de närboende.

Även om det är indirekt buller som orsakar störning är det viktigt att titta på den totala bullerbelastningen vid de nya färjelägena och terminaler etc. Lokaliseringsfrågan har påverkats av hur det nya läget påverkar buller från hela verksamheten med de följdverksamheter som är nödvändiga för verksamheten.

Avseende åtgärder anser länsstyrelsen att de åtgärder som kan sänka bullernivåerna ska finnas med. Även de som bolaget anser vara för dyra. Det är märkligt att bolaget inte anser att några fler åtgärder är realistiska att genomföra och därför inte redovisar kostnader eller tidplan för dessa. Det bör rimligen finnas åtgärder som är tekniskt möjliga men som bolaget bedömer vara för kostsamma. Det är domstolen som utifrån redovisningen av miljöpåverkan (med antal närboende som störs), tekniskmöjligheter och kostnader ska göra den samlade bedömningen.

THAB har i sak inget ytterligare att anföra. Bolaget vill dock kommentera några punkter som tas upp i länsstyrelsens skrift.

Hamnverksamhet är en sammansatt och varierande verksamhet. Det ligger därför i sakens natur att den typ av bullerutredning som THAB ålagts att utföra blir förhållandevis omfattande genom att olika bulleralstrande källor måste beskrivas och dessa källor kan samverka. THAB har däremot svårt att tillgodogöra sig synpunkten att det skulle vara felaktigt eller "svårt att få en samlad bild" genom att bullerutredningen särredovisar olika bullerkällor inom hamnområdet. Tvärtom synes detta vara ytterst lämpligt om ambitionen är att över tid åstadkomma en reell sänkning av verksamhetens bullerpåverkan - också med beaktande att omgivningsförutsättningarna inte är statiska. THAB kan inte se att den ingivna bullerutredningen skulle vara oklar - varken när det gäller enskilda källor eller det samlade (sammanlagrade) buller som på olika sätt härrör från hamnområdet. Redan av beräkningssammansättningen (se bilaga 2 till THAB:s inlägga den 10 oktober 2017) framgår dessa uppgifter tydligt.

En annan sak är att de bullerkällor över vilka THAB saknar faktisk eller rättslig rådighet inte ska regleras genom slutliga villkor i bolagets miljötillstånd. Bolagets villkorsförslag utgår från detta förhållande. Om annat buller (t.ex. extern trafik inom hamnområdet) trots detta regleras genom tillståndet för hamnverksamheten skulle detta i realiteten innebära att bullervillkoret inte begränsar det buller som hamnen faktiskt kontrollerar - men (beroende på hur villkoret bestäms) riskerar leda till straffsanktionerade överträdelser med avseende på förhållanden utom hamnens kontroll. På vilket sätt detta skulle vara ägnat att minska bullerstörningar för närboende, är, försiktigt uttryckt, svårförståeligt.

När det gäller redovisning av åtgärder för att minska bulleremissioner har THAB utförligt redovisat vilka åtgärder man bedömer möjliga och kostnader relaterade till dessa.

Utredningen har utförts i enlighet med vad som föreskrivits i deldomen i mål M 867-08 av den 26 april 2010. THAB delar inte länsstyrelsens uppfattning att åtgärder som bedöms orealistiska, men väl i teoretisk mening möjliga (vilket i princip inte sätter någon utredningsbegränsning alls), måste redovisas med tidplan och kostnadsuppskattning inom ramen för den aktuella prövotidsutredningen. Något sådant krav följer i vart fall inte av deldomen eller gällande rätt.

Det förtjänar också påpekas att THAB:s verksamhet i verklig mening inte upplevs ge upphov till bullerstörningar av närboende. Mycket få synpunkter på buller har genom åren kommit THAB till del, och i den mån sådana synpunkter förekommit har det gällt enstaka och tillfälliga förhållanden, dessutom företrädesvis kring den västra delen av det nuvarande hamnområdet, som THAB successivt önskar ta ur drift. I ett fall, för ca 4 år sedan, inkom klagomål på rangering från Trafikverkets spårområde utanför THAB:s verksamhetsområde, men det avsåg en annan verksamhet än den som nu är föremål för bedömning för villkorsreglering (se även

denna mark- och miljödomstols beslut i mål 867-08, den 29 oktober 2014). Det kan alltså med fog sägas att bedömningen av buller från Trelleborgs hamn i stora delar framstår mer som ett teoretiskt problem än som en faktiskt upplevd störning från närboende. Någon anledning att anta att dessa förhållanden skulle förändras genom den pågående hamnutbyggnaden österut (eller andra antaganden om verksamhetens framtida och tillståndsgivna omfattning) finns inte; tvärtom pekar bullerutredning på i huvudsak positiva bullereffekter härav.

Domstolen har även förelagt THAB att klargöra nedan rubricerade frågeställningar, varvid bolaget har anfört i huvudsak följande.

Marginalen om 4 dBA

För det första behövs den föreslagna marginalen (4dBA) med utgångspunkt i att villkorsreglering kommer att ske genom begränsningsvärden, som är straff-sanktionerade. Det är fråga om beräknade värden för en mycket sammansatt verksamhet över ett stort geografiskt område. Även om de utredningar som genomförts har varit mycket omfattande finns därför osäkerhetsfaktorer som inte kan negligeras.

För det andra måste beaktas att hamnverksamhet är en typ av verksamhet som på många sätt skiljer sig markant från traditionell industriell verksamhet med mera tydligt platsbundna och kontrollerbara bullerkällor, såsom t.ex. industrifläktar och bullrande tillverkningsmoment. Hamnverksamheten är till sin natur av annan karaktär och är kontinuerligt föränderlig. Detta gäller å det starkare när saken gäller en av Sveriges största allmänna hamnar sett till passagerar-och godsvolym, och där det hamnområde som villkorsregleras har betydande geografisk utbredning med närhet till centralare stadsbebyggelse.

För det tredje måste särskilt beaktas att tillståndet som villkorsregleras är obegränsat i tiden och *inte* får utformas så att det utgör ett hinder för de funktioner som en allmän hamn har eller de förhållanden som ligger till grund för det intresse som hamnen utgör (sjöfart). Tillståndet måste medge och ta höjd för att det kanske sker förändringar över tid. Den föreslagna marginalen om 4 dBA över de högsta beräknade bullerimmissionsvärdena kan möjligen te sig väl tilltagen om fråga hade varit om att reglera buller från en sedvanlig tillverkningsindustri, vindkraftverk eller motsvarande statiska bullerkällor. När det gäller en hamnverksamhet där bullret huvudsakligen uppkommer vid (rörlig) lastning och lossning av gods där många aktörer är inblandade, och med de speciella förutsättningar som råder i Trelleborg, är det enligt vad som angetts *ovan* däremot välmotiverat att bestämma slutliga bullervillkor med tillämpning av en marginal av denna storlek.

Föreslagen marginal utifrån situationen att utflyttningen av färjelägena har genomförts

Som angivits i prøvotidsutredningen utgår prøvotidsredovisningen från två olika verksamhetsscenarier, som båda ryms inom det lagakraftvunna tillståndet. De högsta beräknade bullerimmissionsvärdena uppkommer i det alternativ som har betecknats "15 miljoner ton". Här antas att verksamhet alltså bedrivs vid vissa

inre färjelägen. Det är således utifrån dessa värden som de slutliga bullervillkorsvärdena har beräknats och föreslagits – genom ett generellt pålägg om 4 dBA enligt vad som angetts ovan. Rätten efterfrågar i föreläggandet också hur THAB bedömt ett sådant pålägg (4 dBA) utifrån situationen när utflyttningen fullt ut har genomförts (scenariot "17 miljonerton"). Som angetts i prøvotidsredovisningen sjunker de högsta beräknade bullerimmissionsvärdena i flertalet beräkningspunkter – med undantag för kombiterminalsverksamheten – när samtliga inre färjelägen har tagits ur drift. Det kan här upplysas att upphandling av entreprenaden för byggnation av färjeläge 13 och läge 14 (enligt ändringstillståndet) för närvarande pågår, men att denna har blivit försenad på grund av överklaganden i upphandlingsdelen. Hamnen planerar vidare, preliminärt, att påbörja byggnation av färjeläge 11 och 12 under 2020-2021. Detta förutsätter emellertid såväl erforderliga beslut på kommunal nivå (av hamnens ägare) som nödvändig finansiering. Dessa förutsättningar föreligger för närvarande inte, och de ligger också utanför THAB:s kontroll. Det är således troligt att kommersiell drift vid samtliga yttre färjelägen (10-13) – då samtliga inre lägen måste tas ur drift – inte kan påbörjas förrän *tidigast* 2023-2025, eller senare. Utbyggnadsbeslut och beslut om driftsättning är därtill affärsmässiga beslut som styrs av marknadsefterfrågan och kundernas (rederiernas) behov.

Mot denna bakgrund utgår THAB:s förslag till slutliga villkor (prövotidsredovisningen, punkt 1) från att det alltså under överskådlig tid kommer att pågå viss reguljär färjetrafik vid något eller några av hamnens inre färjelägen, dvs. alternativ 15 miljoner ton, och de högsta beräknade bullerimmissionsvärden som beräknats med denna utgångspunkt. THAB vidhåller att detta verksamhetsalternativ är den riktiga utgångspunkten då slutliga bullervillkor enligt gällande tillstånd ska bestämmas. THAB anser inte att det är ändamålsenligt att uppställa särskilda villkor som utgår från de högsta bullerimmissionsvärden som följer av alternativ 17 miljoner ton. Om rätten likväl skulle överväga att uppställa ett kompletterande villkor som utgår från situationen då samtliga yttre färjelägen (FL10-13) har tagits i kommersiell drift (alternativ 17 miljoner ton), måste detta tydligt kopplas till villkor 12 i grundtillståndet, vars sista mening anger: *"Samtliga inre färjelägen som för närvarande är i drift (2E, 2W, 3, 4 och 5) ska permanent ha tagits ur drift för reguljär färjetrafik senast då färjelägena 10, 11, 12 och 13 samt det ombyggda och utflyttade färjeläge 7 tagits i drift"*.

Först när denna situation inträtt, skulle (teoretiskt sett) kompletterade bullervillkor kunna börja gälla, utgående från de högsta beräknade bullerimmissionsvärdena enligt alternativ 17 miljoner ton i prøvotidsredovisningen – med ett pålägg av samma storlek (4 dBA) som tidigare föreslagits. Skälen för detta pålägg i en sådan situation (alternativ 17 miljoner ton) är exakt desamma som när man utgår från de högsta beräknade bullervärdena för alternativ 15 miljoner – enligt vad som föreslagits i målet. Angående storleken av detta pålägg hänvisas alltså i alla delar till vad som angetts i prøvotidsredovisningen och sammanfattats ovan. Sådana kompletterande bullervillkor skulle ha bäring på tidigare föreslagna villkor 32 och 34. Däremot skulle inte villkor 33 (kombiterminalsvillkoret) påverkas.

Om kompletterande villkor 32 b och 34 b, se ovan nämnda tillägg till THAB:s yrkande under rubriken ANSÖKAN, som utgår från alternativ 17 miljoner ton,

övervägs av rätten är det av yttersta vikt att sådana eventuella villkor inte bestäms så att de träder ikraft ett visst angivet datum, eftersom detta datum ej kommer att kunna vara känt på förväg och hinder för bedrivande av verksamheten i Trelleborgs hamn då skulle kunna uppstå. Istället bör sådana eventuella villkor träda ikraft först vid den tidpunkt då samtliga inre färjelägen permanent har tagits ur drift enligt vad som anges i villkor 12 i grundtillståndet (se ovan). Tillståndet anger inte något visst datum när detta senast ska ha skett.

Sammanfattningsvis vidhåller THAB att slutliga villkor för buller för bolagets hamnverksamhet bör bestämmas i enlighet med vad bolaget föreslagit i ingiven prøvotidsredovisning (ab 123, punkten 1). Kompletterande villkor utgående från alternativ 17 miljoner ton, enligt vad diskuteras ovan, bör alltså enligt THAB:s mening inte föreskrivas. Om detta ändå görs, bör även då en marginal om 4 dBA tillämpas.

Förtydligande angående extern fartygstrafik

I föreslagna villkor 32 och 34 exkluderas bl.a. "externa färjor och fartyg vid kaj". Fartygsbullret har i prøvotidsutredningen genomgående beräknats "vid kaj" enligt vad som anges i NV:s rapport 6538. Fartygsbuller vid färd till och från färjelägen ingår således inte i beräkningar (och ska inte ingå). Till undvikande av all eventuell oklarhet kan emellertid orden "vid kaj" lämpligen utgå i villkor 32 och 34 - med utgångspunkt i att den externa fartygstrafiken generellt ska exkluderas från bullervillkoren.

Länsstyrelsen har beretts tillfälle att bemöta THAB:s kompletterande yttrande men har inte hörts av.

DOMSKÄL

Målets handläggning

Mark- och miljödomstolen anser att prøvotidsfrågan kan avgöras på handlingarna, särskilt då rättsens ledamöter även deltog i huvudförhandling och syn i det mål som avsåg ändringstillståndet 2016. Mark- och miljödomstolen bedömer således att målet kan avgöras utan huvudförhandling.

Prövotidsutredningen

Mark- och miljödomstolen konstaterar att en väsentlig minskning av hamnverksamhetens beräknade bullerpåverkan på omgivningen har skett och att ytterligare förbättringar är att vänta efterhand som fler färjelägen flyttas längre från centrum. Ett stort antal boende utsätts därmed med minskad risk för bullerstörning från hamnverksamheten, men förflyttningen av verksamheten innebär också att boende i annan del av Trelleborg kan få något högre bullernivåer. Det framgår dock att dessa effekter i stor utsträckning dränks av befintligt buller från vägtrafiken på Strandgatan/Hamngatan/Järnvägsgatan/Östergatan. Det sammanlagda bullret beror inte enbart på färjetrafiken utan orsakas huvudsakligen av annan trafik. Inte ens nattetid orsakar den direkta hamnverksamheten mer än 9 dB lägre bullernivå än den övriga trafiken, enligt redovisade beräkningar. En ytterligare minskning av bullret från den direkta hamnverksamheten, inklusive kombiterminalen, kan endast påverka den totala bullernivån med några tiondelars dB. Som THAB har framhållit är det inte säkert att de boende kommer att märka någon betydande skillnad om inte den övriga trafiken förändras på de nämnda genomfartsgatorna. Detta har betydelse vid skälighetsbedömningen av ytterligare åtgärder såsom bullerskyddsplank.

Ifråga om länsstyrelsens invändning om svårigheter att mäta buller på grund av allmänt trafikbuller och därmed tveksamheten om att kunna sätta uppföljningsbara villkor, menar mark- och miljödomstolen att även beräkningsmässig uppföljning är användbar. Kontroll av bolagets bullerbidrag kan behöva ske t.ex. om teknisk utrustning skulle bytas ut, med nya närfältsmätningar och beräkningar. Domstolen

konstaterar att bolaget har yrkat vissa villkor och även har uttryckt en vilja att ha bullervillkor.

Bolaghet har yrkat villkor som överlag kan synas innebära en skärpning jämfört med de provisoriska föreskrifterna. Det bör dock noteras att de nya förslagen avser separata villkor för direkt hamnverksamhet och för kombiterminal, medan de provisoriska föreskrifterna kan tolkas som att begränsningsvärdet för den direkta hamnverksamheten omfattar även kombiterminalen, som dock också har ett separat begränsningsvärde, i dessa fall som riktvärden. Det bör också noteras att de föreslagna villkoren undantar buller från externa fartyg vid kaj, vilket inte undantogs i de provisoriska föreskrifterna. Det går därför inte entydigt att säga att de nya villkoren innebär en tydlig skärpning. Villkoren bör dock bedömas oberoende av tidigare föreskrifter och enbart utifrån redovisat underlag.

Inomhusbuller

Den främsta hälsoeffekten som kan befaras på grund av buller är störd nattsömn, och särskilt befaras lågfrekvent ljud innebära en sådan risk. THAB har yrkat att den provisoriska föreskriften om lågfrekvent inomhusbuller inte ska sättas som slutligt villkor. Mark- och miljödomstolen anser att boende bör tillförsäkras en inomhusmiljö som inte innebär olägenhet i miljöbalkens bemärkelse genom ett sådant villkor. Därför bör lågfrekvent ljud villkoras utifrån Folkhälsomyndighetens allmänna råd (FoHMFS 2014:13), men med angivande av värden direkt i villkor. Av utredningen framgår att dessa värden bör kunna innehållas, förutsatt att bostäderna har de ljudisoleringssegenskaper som har varit utgångspunkten för beräkningarna. Ett fullständigt utnyttjande av landelanläggningen bör medföra ytterligare minskad risk för störning av lågfrekvent buller. Stöd för villkor avseende lågfrekvent buller från hamnverksamhet framgår av Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 1562-14, och även av dess dom i mål M 666-16. Det är dock främst lågfrekvent ljud från hjälpmotorer från fartyg vid kaj och från fartygsmotorer vid manövrering i hamnen som i första hand kan förmodas ge upphov till lågfrekvent buller av störande omfattning. Det innebär att de viktigaste bullerkällorna härrör från källor

som THAB inte har rådighet över, sett utifrån en jämförelse med Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 666-16.

THAB har dock i vart fall ett uppföljningsansvar för det lågfrekventa ljudet utifrån att det har haft betydelse för tillåtlighetsbedömningen av hamnverksamheten i sig. Villkor bör utformas så att hänsyn tas till THAB:s begränsade rådighet över fartygens bulleregenskaper. Sökandenas och länsstyrelsens invändning att immissionsmätning är svår att genomföra bör inte hindra ett villkor då eventuell uppföljning får utredas genom beräkningar av olika ljudkällors bidrag, bl.a. med hänsyn till ljudprofilen vid olika våglängder. Villkor bör formuleras så att mätning sker först vid klagomål som bedöms av tillsynsmyndigheten som berättigade. Det bör framgå av kontrollvillkor att även den externa trafiken behöver kontrolleras ifråga om buller.

Bolaget har, om villkor för lågfrekvent ljud uppställs, yrkat ett betydande påslag på riktvärdena enligt Folkhälsomyndighetens riktvärden. Eftersom de mest troliga bullerkällorna inte ingår i villkoret ser domstolen inte behov av en sådan marginal för lågfrekvent ljud. Riktvärdena anses dessutom vara direkt kopplade till gränsen för risk för eventuella hälsoeffekter och bör tillämpas ograverade.

Mark- och miljödomstolen bedömer att i fråga om ekvivalent ljudnivå och maxvärden inomhus, som får anses ha ingått i den provisoriska föreskriften, inte behöver villkoras för inomhusmiljön när motsvarande utomhusbuller regleras enligt nedan.

Utomhusbuller

Den väsentligaste frågan om villkorsnivåer för utomhusbuller är vilken säkerhetsmarginal som är rimlig mellan förväntade bullernivåer och straffsanktionerade villkorsnivåer. Det kan då konstateras att bolaget vill ha både en generell marginal om 4 dB och ett villkor som innebär att en eventuell villkorsöverträdelse blir straffsanktionerad först efter en förnyad mätning och beräkning inom tre veckor eller den längre tid som bestäms i samråd med tillsynsmyndigheten.

Mark- och miljödomstolen anser att detta skulle innebära att villkoret inte kan anses ha någon styrande effekt av betydelse, särskilt inte efter genomförd förflyttning av

kajlägena. Den sistnämnda villkorsdelen kan i och för sig förefalla vara riktvärdesliknande, vilket i princip bör undvikas, men sådan formulering har accepterats av Mark- och miljööverdomstolen i flera fall, bl.a. det som THAB har refererat till. Med hänsyn till de särskilda mät- och beräkningssvårigheter som föreligger vid hamnverksamhet och den rådighetsproblematik som kan uppstå, bör denna del accepteras även i detta mål. Däremot anser domstolen att påslaget för att skapa marginal är påfallande stor. En ökning med 4 dB innebär 150 % högre verksamhetsintensitet, vilket inte kan anses vara en rimlig avvikelse från ansökan. THAB har inte angett något tydligt skäl till att välja just 4 dB, satt utifrån beräkningsalternativet 15 miljoner ton. I bullerrapporten framhålls tvärtemot att hänsyn till mät/beräkningsosäkerheter anses vara taget vid fastställande av riktvärden och att ingen korrektion görs av mät- eller beräkningsresultat för osäkerheter. Någon kvantifiering av sammanlagd osäkerhet har inte redovisats.

För att villkoret ska ha någon styrande effekt för fortsatt ombyggnad bör slutligt villkor ekvivalent ljudnivå för verksamheten exklusive kombiterminal sättas 2 dB över erhållet värde för 15 miljoner ton-alternativet (dvs. ungefär nuläge), vilket skulle ge en marginal om 4 - 8 dB efter genomförd förändring. Det andrahandsyrkande som THAB har lagt till i sent skede av målet innebär separat reglering av hamnbuller exklusive kombiterminal efter fullföljd utflyttning av verksamheterna. Mark- och miljödomstolen anser att syftet med prövotiden är att fastställa slutliga villkor för verksamheten, vilket bör avse den verksamhetsomfattning som kommer att föreligga efter genomförande av de tillståndsprövade utbyggnaderna av hamnen. Därför bör de nu föreslagna värdena anges. Det bör därtill anges ett villkor om att anmälan ska ske till tillsynsmyndigheten när utbyggnaden är genomförd, så att tillsynsmyndigheten kan avgöra vilken del av villkoret som ska tillämpas.

För kombiterminalen innebär alternativet ingen större förändring, även här bör tillämpas högst 2 dB marginal. Det bör noteras att 2 dB ökning innebär 60 % ökning av bullrande verksamhet.

Även villkorsförslaget för momentana ljud har ett generellt påslag med 4 dB i förhållande till det högsta beräknade värdet före helt genomförd förändring. Mark-

och miljödomstolen anser att även momentana ljud bör anges separat för verksamhetsdelarna på samma sätt som för den ekvivalenta ljudnivån, för att inte villkoret ska vara verkningslöst för verksamhet utöver kombiterminalen efter genomförd flyttning. Det är rimligt att skilja på villkor före och efter den åtgärden. Här kan det vara rimligt med en marginal på 3 dB, dvs. en fördubbling av den tillfälliga och momentana verksamhetsintensiteten innan straffsanktioner kan aktualiseras, då momentana ljud kan vara mer oförutsägbara än den ekvivalenta ljudnivån.

Länsstyrelsen har framfört att det viktigaste för närboende är det sammanlagda bullret men har inte föreslagit någon alternativ villkorsformulering. En separat reglering av kombiterminalen från övrig hamnverksamhet, exklusive fartyg vid kaj, enligt villkor, innebär dock en sammanlagd bullernivå från den befintliga hamnverksamhet som THAB har rådighet över på 55 - 56 dB (A) dag och kvällstid, och 53 - 54 dB (A) nattetid, vilket är 2 - 3 dB respektive 3-4 dB lägre än enligt hittillsvarande provisoriska föreskrifter. Fortfarande är det dock långt kvar till Naturvårdsverkets riktvärden för industriell verksamhet men i nivå med kraven för infrastrukturanläggningar. Med det slutliga villkoret efter genomförd utflyttning blir dock avvikelserna (kvälls och nattetid) måttliga.

Domstolen anser att avvikelserna från Naturvårdsverkets riktvärden är acceptabla med hänsyn till omständigheterna i detta fall, särskilt som det är annat trafikbuller som är dimensionerande.

THAB:s rådighet över buller

THAB har yrkat villkor som undantar s.k. extern trafik inom hamnområdet, då bolaget anser att man inte har rådighet över det. Mark- och miljödomstolen håller delvis med om det när det gäller externa fordons egenskaper och framförande. Det finns dock en oklar gränslinje i detta avseende, då hamnbolaget får anses ha rådighet över trafikregelverket inom hamnen, avseende var och hur fort man får köra inom hamnområdet, vilka är faktorer som kan ha viss betydelse för bullerimmissionerna. Därför bör det preciseras tydligare i villkoret vad som avses med

extern trafik. Det blir tillsynsmyndigheten som ytterst får avgöra var rådighetsgränsen går i det konkreta fallet vid risk för villkorsöverträdelse.

Ifråga om extern fartygstrafik bör villkor uppställas för årlig uppföljning av åtgärder som påverkar bullret från dessa fartyg i hamn, på sätt som Mark- och miljööverdomstolen har angett beträffande domen för Verköhamnen (mål M 666-16).

Ytterligare åtgärdskrav

Mark- och miljödomstolen anser att det i nuläget inte är skäligt att kräva bullerskyddsplank på det sätt som har utretts, eftersom det inte kommer att medföra någon påtaglig förbättring på grund av trafikbullersituationen i övrigt, för vilken det inte synes vara några större omläggningar planerade.

Länsstyrelsen har även yrkat villkor om tidplan för utflyttning av kombiterminalen och att villkor bör sättas som begränsar vissa verksamheter till dagtid, samt att ytterligare åtgärder bör belysas. Domstolen finner att de skäl som THAB har framfört är godtagbara för att inte ange sådana villkor. De skärpningar av bullervillkoren som domstolen har gjort innebär ett incitament för THAB att genomföra de åtagna förändringarna så snart som möjligt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande, med hänsyn till mellanliggande helgdagar, senast den 25 juni 2018.

Cecilia Giese Hagberg

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.