



Trelleborgs Hamn AB

MILJÖRAPPORT 2016



Innehåll

Innehåll	2
1. Grunddel	3
1.1 Avgränsningar	3
1.2 Administrativa uppgifter	3
1.3 Gällande tillståndsplikt.....	4
1.4 Kvalitets- och miljöledningssystem	5
2. Textdel	6
2.1 Organisation	6
2.2 Avgränsningar	7
2.3 Verksamhetsbeskrivning	7
2.4 Miljöpåverkan och åtgärder	8
2.5 Tillbud och risker	21
3. Emissionsdeklaration 2016	25
3.1 Luft	25
3.2 Vatten	25
3.3 Energi	26
4. Underskrift	26

1. Grunddel

1.1 Avgränsningar

Denna miljörapport omfattar **Trelleborgs Hamn AB:s verksamhetsområde år 2016**.

Inom hamnens fastigheter bedrivs även annan tillståndspliktig verksamhet men med annan huvudman. Denna verksamhet redovisas inte här.

1.2 Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare:	Trelleborgs Hamn AB
Adress:	Box 51, 231 21 Trelleborg
Telefon växel:	0410-36 37 00
Telefax:	0410-36 37 29
Organisationsnummer:	556008-2413
Fastighetsbeteckningar:	Trelleborg Innerstaden 6:89, 6:91-6:96 Loggen 1, Kompassen 2, Sextanten 1
Fastighetsägare:	Trelleborgs Hamn AB
Markägare:	Trelleborgs Hamn AB
Kontaktpersoner:	Tommy Halén Tel 0410-36 37 02 tommy.halen@port.trelleborg.se Birgitta Larsson Lindersköld Tel 0410-36 37 47 birgitta.linderskold@port.trelleborg.se
Verksamhetskod:	63.10 (enligt SFS 1998:899)
Kod för farliga ämnen:	-
Kod för avgifter:	63.10 (enligt SFS 1998:940)
Kommun:	Trelleborg
Län:	Skåne
Tillsynsmyndighet:	Länsstyrelsen i Skåne län
Tillståndsmyndighet:	Skickat tillståndsansökan till Miljödomstolen 2003. Erhållit deldom i målet 2005-04-22 (M3103/03). Erhållit ny deldom 2010-04-30. Lämna 2008 in ny tillståndsansökan till miljödomstolen avseende utökad godshantering, nya vågbrytare samt utbyggnad av fyra nya färjelägen (M867/08). Erhållit dom 2010-04-26. Tillståndet taget i bruk 2011-03-16. Grundtillståndet kompletterades 2016-12-21 (M 2870/15), då tillstånd erhöles för anläggande och drift av ett nytt fartygsläge, Läge 14.
Kvalitets- och miljöledningssystem:	Trelleborgs Hamn AB arbetar enligt ett integrerat kvalitets- och miljöledningssystem som är certifierat såväl mot ISO 9001:2008 som ISO 14001:2004. Certifikatet för kvalitet förnyades senast i januari 2015 och för miljö i september 2016.

1.3 Gällande tillståndsplikt

I och med miljöbalkens ikraftträdande 1 januari 1999 klassas all hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet på över 1350 ton som miljöfarlig verksamhet, B-anläggning. Trelleborgs Hamn AB (THAB) hör till denna kategori. En tillståndsansökan för verksamheten skulle därför ha kommit in till tillståndsmyndigheten senast den 31 december 2004.

En tillståndsansökan lämnades in till Miljödomstolen i Växjö juli 2003. Den utnämnda tillståndsmyndigheten är normalt Länsstyrelsen i Skåne län, som ansvarar för tillståndsprövning som faller under 9 kap. miljöbalken. Då bolaget planerade förändringar som omfattar vattenverksamhet (muddring och utfyllning i vatten, enligt 11 kap. miljöbalken), vilket kräver tillstånd från Miljödomstolen, beslutade bolaget att hela ansökan skulle skickas till Miljödomstolen i Växjö istället för den utnämnda tillståndsmyndigheten Länsstyrelsen i Skåne län. 2005-04-22 erhöles deldom i målet.

År 2008 räknade man med att godsvolymer under perioden fram till 2015 skulle öka med cirka 13 % jämfört med den volym som gällande tillstånd då medgav. Mot denna bakgrund sökte THAB 2008 tillstånd för den ökning av godsvolym som förväntas ske fram till nämnda tidpunkt. Miljödomstolsförhandlingar ägde rum i december 2009. Ny deldom med avslut av provotid gällande hamnens dagvattensystem samt land-el-anslutning erhöles 2010-04-26. Domen överklagades till högsta instans där överklagandet dock inte fick bifall. Överklagandena innebar att det nya tillståndet togs i bruk först i mars 2011.

Enligt miljödomstolens dom medges tillstånd för hamnverksamhet omfattande godshantering av högst 17 miljoner ton gods per år och passagerartrafik med högst 3 miljoner personer per år. Tillståndet gäller därmed för väsentligt större gods- och passagerarmängder än vad som var utfallet under år 2016: 11 miljoner ton gods respektive 1,7 miljoner passagerare.

Den ändrade och utökade verksamhet för vilken tillstånd erhöles 2010-04-26 innebär i huvudsak utförande av följande åtgärder:

- Nybyggnation av vågbrytare i havet omedelbart sydost om det nuvarande hamnområdet, inkluderande utfyllning med muddermassor innanför nämnda vågbrytare. Utfyllnaden kommer att ske med muddermassor etappvis. Utbyggnaden av vågbrytarna genomförs först så att de nya vågbrytarna snarast möjligt kan ge ökat skydd åt befintligt färjeläge 9. Övrig vattenverksamhet i Vision 2010/2015 kan då också till största delen ske inom hamnbassängen, d.v.s. innanför de nya vågbrytarna.
- Borttagande av två befintliga vågbrytare.
- Anläggning av fyra nya färjelägen (FL 10, FL11, FL12 och FL13).
- Anläggning av nya uppmarschytar i östra delen av hamnen, inkluderande breddning av befintligt uppmarschområde för bilar och lastbilar.

De nya färjelägena kommer att anläggas etappvis. I en inledande etapp har FL10 byggts. I en senare etapp kommer FL11, FL12 och FL13 att byggas. Samtliga färjelägen med uppmarschområden kommer att utföras så att de kan anpassas både till det befintliga

trafiksystemet där trafiken leds in från väster och till en eventuell framtida ny infart i den östra delen av hamnområdet.

2012 byggdes de nya vågbrytarna (2 000 meter i öster och 900 meter i väster) på plats och arbetena avslutades våren 2013. De gamla vågbrytarna har tagits bort och stenen har återanvänts. Även muddringen av hamnbassängen är klar och massorna har använts för den första etappen av utfyllnad till det nya markområdet avsett för ny kombiterminal och uppmarschytor.

Under 2014 avslutades byggnationen av färjeläge 10 med tillhörande uppställningsytor och förlängning av befintlig bilramp över järnvägsspår och ny bilramp. I detta projekt ingick även viss muddring samt byggnationen av den nya kombiterminalen (80 000 m²) inklusive ett dubbelspår/industrispår (750 m).

I början av 2015 togs en utökad yta om ca 3 500 kvm (uppställningsytor terminal 9 och körvägar för att säkra trafikflödet) på det nya utfyllda östra hamnområdet i bruk.

THAB lämnade 2015-07-17 in ansökan till mark- och miljödomstolen i Växjö om att anlägga ett nytt hamnläge för fartyg (Läge 14), vilket inkluderar tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. MB. I samband härmed ansökte THAB också om ändring av befintligt tillstånd för hamnverksamheten som är förknippad med det nya läget och flytten av fartygen från nuvarande handelskaj vid befintligt Läge 102 till det nya Läge 14. *Den ändring av hamnverksamheten* som THAB ansökt om kommer i huvudsak att innebära utförande av följande åtgärder:

- Anläggning av ett nytt läge för fartyg, Läge 14, inom befintligt hamnområde och vågbrytare, placerad sydväst om det planerade och tidigare tillståndsgivna FL 13. Planerad ny kajlängd är ca 500 m.
- Flytt av fartygstrafiken från befintlig handelskaj, Läge 102 till Läge 14.
- Nya körvägar sydost om färjeläge 10.

Grundtillståndet kompletterades under 2016, då mark- och miljödomstolen 2016-12-21 gav tillstånd till anläggande och drift av det nya Läge 14.

1.4 Kvalitets- och miljöledningssystem

THAB:s miljöledningssystem är sedan 2004 tredjepartscertifierat (DNV GL Business Assurance Sweden AB) enligt ISO 14001. Miljöledningssystemet omcertifierades under 2016.

I det dagliga arbetet är det rutinerna i detta som styr och hjälper till att på ett effektivt sätt arbeta med förebyggande åtgärder och egenkontroll (minimera utsläpp, hantera avfall, följa upp att verksamheten klarar miljö kvalitetsnormer, m.m.) samt att genomföra hamnens miljöprogram för förbättrad miljöprestanda.

Miljöledningssystemet är integrerat med verksamhetens kvalitetssystem (ISO 9001:2008). Interna och externa revisioner av miljö- och kvalitetsledningssystem görs regelbundet enligt fastlagd plan.

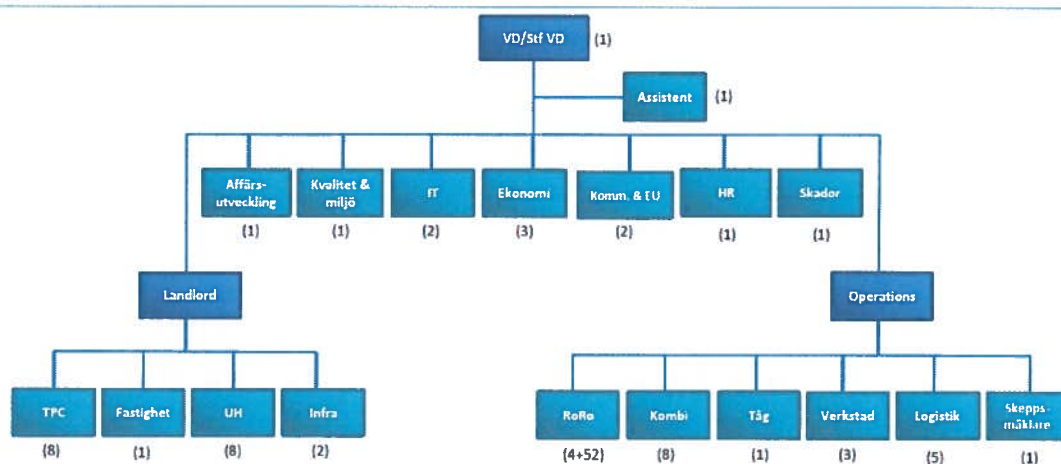
2. Textdel

2.1 Organisation

Det övergripande miljöansvaret har VD, Tommy Halén. Viss delegering av uppgifterna har skett till kvalitets- och miljösamordnare, Birgitta Larsson Lindersköld och ansvarig för infrastrukturutveckling, Ulf Sonesson. Vad gäller kemikalieförteckning och insamling av säkerhetsdatablad och avfallshantering har drift- och underhållsansvarig Krister Jonsson och verkstadschef Göran Hall övergripande ansvar. Nedan visas en schematisk bild av bolagets organisation.

Figur 2.1 THAB:s organisation.

Organisation (funktioner)



2.2 Avgränsningar

De fastigheter inom vilka det nuvarande hamnområdet huvudsakligen är beläget – Trelleborg Innerstaden 6:89, 6:91-6:96, Loggen 1, Kompassen 2, Sextanten 1 – ägs av THAB. THAB arrenderar ut mark och hyr ut byggnader och anläggningar till andra aktörer inom vissa delar av nämnda område.

Den geografiska avgränsningen för THAB utgörs av hamnområdet med därtill hörande hamnbassäng och inseglingränna. THAB ansvarar för lastning och lossning inom hamnen och har utöver detta ansvar för de aktiviteter som hör därtill. Transporterna till/från hamnen ansvarar dock andra operatörer för, bl.a. Green Cargo, Väte, speditorsfirmor, m.fl. Inom hamnområdet finns också andra verksamheter som THAB inte ansvarar för och som har egna tillstånd för att bedriva verksamheten. Därför ingår inte dessa verksamheter i denna miljörapport. (Styrenfabriken Styrolution Sweden AB upphörde i slutet av 2014 och Trelleborgs Industris däcklager upphörde 2013.) De tre drivmedelsbolagen inom området (OKQ8, ST1 Sverige AB och Statoil Sverige AB) har gjort anmälan om sina verksamheter till miljöavdelningen vid Samhällsbyggnadsförvaltningen, Trelleborg.

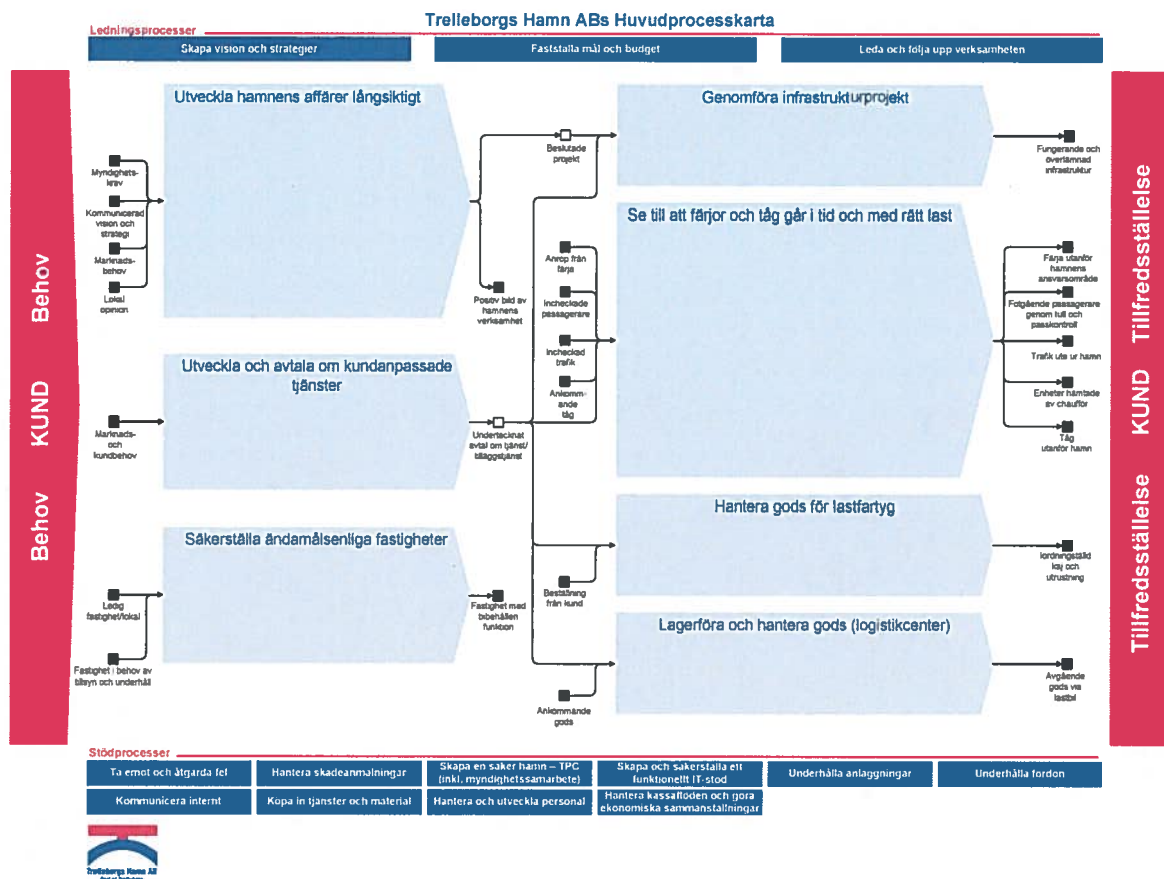
2.3 Verksamhetsbeskrivning

THAB är huvudman för verksamheten i Trelleborgs hamn. THAB är helägt av Trelleborgs kommun.

Fakta om verksamheten 2016:

Omsättning:	227 miljoner kronor
Antal sysselsatta:	137
Godsmängder:	11 miljoner ton
- varav med lastbil:	10,0 miljoner ton
- varav med järnväg	0,9 miljoner ton
- varav övrigt	0,1 miljoner ton
Passagerare:	1,7 miljoner
Antal färjeanlöp:	4 798
Antal fartygsanlöp	131
(Övriga fartyg utöver färjor.)	

Den befintliga hamnverksamheten omfattar i huvudsak godshantering och embarkering respektive debarkering av passagerare, samt därutöver fartygsrelaterad serviceverksamhet, drift av anläggningar för underhåll och service av arbetsmaskiner m.m. samt viss lagringsverksamhet och fastighetsuthyrning. Se även processkartan nedan.



Figur 2.2 Huvudprocesskarta

2.4 Miljöpåverkan och åtgärder

De mest framträdande miljöeffekterna från den befintliga hamnverksamheten är luftföroreningar och buller. Luftföroreningarna är främst en indirekt effekt av verksamheten, eftersom färjorna genererar en mycket stor del av utsläppen. THAB kontrollerar och kan främst påverka miljökonsekvenserna av den egna hamnverksamheten (den direkta källan). Motsvarande kontroll har bolaget däremot inte ifråga om miljökonsekvenserna av färje-, tåg-, lastbils- och persontrafiken (indirekta källor) till och från hamnen. Dessutom ger verksamheten direkt och indirekt upphov till avfall som måste tas om hand. Verksamheten förbrukar även naturresurser i form av bl.a. energi och vatten. Vidare kan befintlig hamnverksamhet, åtminstone lokalt, antas ha en begränsad inverkan på djur och natur.

I tillståndsansökan 2003 genomfördes en omfattande kartläggning av hamnverksamheten och dess miljöpåverkan i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som bifogats ansökan. MKB:n berör såväl den egna verksamhetens påverkan som de indirekta källornas påverkan (t.ex. utsläpp från färjor och transporter till och från hamnen).

Under 2007 och 2008 har den tidigare MKB:n uppdaterats med hänsyn till aktuella förhållanden och de effekter som kommer att fås med det utökade tillstånd för godshantering och utbyggnader som THAB planerar för.

I denna miljörapport redovisas endast den egna hamnverksamhetens påverkan på miljön.

Utsläpp till luft

Utsläpp till luft utgör en betydande del av miljöpåverkan inom hamnområdet.

Tabell 2.1 och Tabell 2.2 redovisas utsläppen från THAB:s verksamhet: från den egna fordonsparken respektive från uppvärmning. Utöver utsläpp från hamnens egen verksamhet tillkommer utsläpp från transporter till och från hamnen av andra aktörer, såsom rederier, åkerier, järnväg och personbilstrafik som inte redovisas här (men återfinns i den MKB som lämnats in till miljödomstolen 2008). Emissioner från fordonsparken baseras på total bränsleförbrukning (CO₂) samt uppgifter om fordonsflottans miljöprestanda och användning (PM och NO_x).

Tabell 2.1 Utsläpp till luft från THAB:s fordonspark 2016.

	Metod	PM (ton)	Svavel (ton)	NO _x (ton)	CO ₂ (ton)
Totalt	Beräkning	0,03	0	3,95	1081

Tabell 2.2 Utsläpp till luft från THAB:s uppvärmning 2016.

	Metod	PM (ton)	Svavel (ton)	NO _x (ton)	CO ₂ (ton)
Värmepannor	Beräkning				
- naturgas		0	0	0,28	172
- fjärrvärme		0	0	0,65	3
Totalt:		0	0	0,93	175

Åtgärder

- THAB har som mål att alla arbetsfordon kontinuerligt skall bytas mot fordon av bättre miljöklass. Under 2016 har fem nya terminaltraktorer ersatt äldre årsmodeller. Det innebär att 9 terminaltraktorer nu uppfyller miljöklass EU steg 4 och 9 EU steg 3B. Dessa utgör 75% av terminaltraktorena. Övriga är EU Steg 3A. Utöver detta genomförs kontinuerligt egna åtgärder såsom eftermontering av kompletterande partikelrening motsvarande Euro 6, AdBlue-tillsats samt åtgärder som sammanfaller med bullerreduktion (varvtalsreglering och tomgångsspärr). Bränsleförbrukningen (liter/h) har genom dessa åtgärder minskat med nästan 30 % sedan 2010. CO₂-utsläppen från hamnens egna fordon relaterat till hanterad godsvolym har sjunkit stadigt sedan 2009. Värt att notera är att NO_x-utsläppen minskat med drygt 60 % sedan 2010.
- Under 2014 införskaffades ett lok som kan köras på både räls och väg. Detta har gett klart förbättrad miljöprestanda i form av halverade utsläpp och lägre buller samt effektiviserad hamnlogistik. Loket var det första i sitt slag i Sverige.

- Enligt policybeslut om att i möjligaste mån gå över till eltruckar inom logistikverksamheten ersattes under 2014 två äldre dieseltruckar med två eltruckar. Därutöver förnyades truckparken med två 16-tonstruckar (diesel med partikelrening).
- Med hjälp av en ny tillverkad passagerarbuss Scania Citywide (miljöklass Euro 5), ombesörjs passagerartransporter för rederiernas kunder.
- En ny bränslesnål reachstacker levererades till kombiterminalsverksamheten under 2015.
- Inom Logistik och Lager ersattes 2015 ytterligare tre dieseltruckar med två eltruckar.
- 2015 inköptes en ny gatusopningsmaskin (Drivex Frontsop T-250B). Denna har gjort att effektivare sopning kan utföras för att reducera mängden suspenderat material vilket därmed minskar föroreningar både till luft och vatten.
- Under 2016 har ytterligare en dieseltruck ersatts med en el-driven truck inom lagerhanteringen. (2/3 av truckparken är därmed el-driven).

Vad gäller de indirekta utsläppskällorna kan THAB bidra på olika sätt för att minska miljöpåverkan:

- Genom effektivare lossning och lastning (genom rationaliserad kombitrafik och planskilda korsningar mellan lastbil/personbil och järnväg) kan färjornas liggtid kortas, vilket minskar utsläppen i hamnområdet.
- Genom effektivare lossning och lastning kan även lastbilarnas och personbilarnas tomgångskörning minskas.
- THAB strävar efter att öka andelen gods som går via järnväg, framförallt kombienheter, vilket kan bidra till minskade utsläpp per transporterad godsmängd även regionalt och nationellt.
- Den planerade utbyggnaden av fyra nya färjelägen i sydost syftar bl.a. till att rationalisera godshanteringen ytterligare så att fartygens liggtider kan minskas. I och med färdigställandet av färjeläge 10 under 2015 kan nu fartyg upp till 240 meter tas emot i hamnen.

Trelleborgs Hamn för en kontinuerlig dialog med rederierna om att begränsa negativ miljöpåverkan finns ständigt på agendan. Gemensamma EU-projekt utgör en mycket viktig del i det strategiska arbetet med olika miljöfrågor liksom stöd från andra finansieringsorgan såväl svenska som europeiska. Under 2016 hände bl.a. följande på detta område:

- Landelanslutning kan sedan 2012 erbjudas rederikunderna vid samtliga färjelägen i reguljär drift. Samtliga rederikunder har varit delaktiga i projekteringen av landelanslutningar och diskussioner om tekniklösningar/-standarder.
- Stena Lines färjor mellan Trelleborg och Rostock, M/S Skåne och Mecklenburg-Vorpommern, liksom Unity Lines färja Gryf har förberetts och testats för elanslutning. På grund av de låga bränsle-/bunkerpriserna anser rederierna att det för närvarande inte är ekonomiskt rimligt att elansluta vid kaj, varför inget fartyg kontinuerligt anslöt sig under 2016.
- THAB:s arbete med att sälja in elanslutning till rederierna fortgår.
- Stena Line har under 2016 meddelat att de tagit beslut om första kontinuerliga elinkoppling under liggtid i hamnen (med start M/S Skåne våren 2017.)

Aktuell status gällande EU-projekt och andra finansieringsprojekt per 2016:

- Vinnova
Tidsram 2016-12-01--2018-11-30.
Projektpartners: Göteborgs Universitet och IVL Svenska Miljöinstitutet i nära samarbete med representativa svenska hamnar.
Avser miljöstyrande avgifter och incitament för hamnar.

- Scandria II
Godkänd 2016. Tidsram 2016-05-01--2019-12-31.
Interreg-projekt för att utveckla "the Scandinavian-Adriatic Corridor". Med syfte att harmonisera och skapa förutsättningar för grönare multimodala transporter längs korridoren.

- MoS Sweden-Poland Sea-Hinterland Services ("Polen II")
Pågående. Tidsram 2015-01-01--2019-12-31.
Syftet är en uppgradering av Swinoujscie hamn till nivå jämförbar med Trelleborgs för att hamnarna tillsammans ska kunna utveckla den intermodala trafiken. För THAB innefattas även projektering av FL 11 och 12, läge 14, hamninfart öst, nytt truck- & logistikcentrum, utfasning av Mittelbro-området och FL 7 samt för Trelleborgs kommun del av utredning och projektering för östlig hamnanslutning och östlig ringväg.

Åtgärderna har uppmärksammats:

Godstransportrådet i Skåne/Blekinge är en sammanslutning där näringsliv, branschorganisationer, regioner och Trafikverket kontinuerligt träffas gemensamt för att diskutera de transportbehov som finns, samt hur befintlig infrastruktur och de olika trafiklagen kan nyttjas så smidigt och effektivt som möjligt med koppling till regionen. Under 2015 vann Trelleborgs Hamn Godstransportrådet i Skåne/Blekinges transport- och miljöpris "Årets Lyft". Trelleborgs Hamn fick priset med motiveringen:

"Med ett strategiskt geografiskt läge och en naturlig del i EU's Core Network (TEN-T), kan det tyckas enkelt att bedriva verksamhet i Trelleborgs hamn. Dock visar här kommunen och hamnen tydligt att man inte nöjer sig med en "vanlig hamnverksamhet". Ett mycket tydligt fokus på miljö och hållbarhet präglar såväl löpande verksamhet som gjorda och kommande investeringar i ökad kapacitet och effektivitet.

Stora investeringar har gjorts för att nå målen, men även en lång rad smärre ekonomiska satsningar har visat sig gynnsamma. Bland annat har flera olika energiåtgärder genomförts för miljöns bästa, liksom ett antal förändringar av fordonsparken som minskat sina CO2-utsläpp med 20 %. Genom denna drivkraft gynnas inte bara den egna verksamheten, utan det ger även ringar på vattnet till andra hamnar i landet att följa Trelleborgs hamns goda exempel i miljötänk."

2016 erhöll THAB "Årets pris för hållbar samhällsbyggnad" som Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborg delar ut varje år. Priset avser renoveringen av Centralstationen i Trelleborg och motiveringen lyder:

"Årets pris för Hållbar samhällsbyggnad går till ett projekt som bidrar till hållbarhet vad gäller såväl stadsstruktur som resvanor. Genom att kombinera moderna tekniska lösningar med inspiration från förr har man lyckats fylla en gammal byggnad med nytt liv. Historien hålls levande samtidigt som det första steget mot framtidens Trelleborg har tagits."

THAB var även nominerat till Pegasuspriset 2016 för sitt miljöarbete.

Mark och vatten

Hamnområdet utgörs främst av hårdgjorda ytor, byggnader, oljehamn och hamnbassäng. De största olycksriskerna som kan påverka mark och vatten är knutna till hanteringen av farligt avfall, kemikalier, drivmedel eller farligt gods. Även slangbrott, lossning/lastning och övrig kemisk hantering av fasta kemiska produkter i bulk kan förorsaka föroreningar i mark och vatten.

Under 2010 har bottenprover tagits i samband med rensuddring i hamnbassängen mellan FL 3 och FL 4. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till mellan 5 och 52 µg/kg TS.

Som underlag för planering av ev. miljömuddring och hantering på land i samband med kommande utbyggnad har även undersökning av sedimenten i yttre hamnbassängen innanför västra yttre piren respektive östra yttre piren samt strax utanför dessa pirar gjorts under juni 2010. Sediment från 5 provpunkter har analyserats med avseende på metaller, PAH, PCB, HCH, DDT samt tennföreningar. Sediment som överstiger finska miljöstyrelsens anvisningar för nivå 2 hittades i två provpunkter, i den ena avseende bly och i den andra avseende PAH. Vid klassning för uppläggande på land som förorenade massor (Naturvårdsverkets riktlinjer för förorenad mark, rapport 5976) har alla provpunkterna halter under MKM.

2012 togs prover inför breddningen av farleden (Sjöfartsverket). Resultaten från analyserna visar att halterna av tungmetaller och PAH understiger gällande riktvärden för MKM och att TBT-halten understiger den finska miljöstyrelsens jämförelsenivåer. Halterna av TBT varierade i de sex provpunkterna mellan 1 och 4 µg/kg TS.

2014 har bottenprover tagits i samband med rensuddring i hamnbassängen mellan FL 3 och FL 4 och mellan FL 8 och 9. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till mellan 27 och 60 µg/kg TS.

2015 har bottenprover tagits i samband med tillståndsansökan för utbyggnad av Läge 14 i det område där muddring planeras att ske för det nya fartygsläget. Halterna av TBT i de aktuella provpunkterna uppmättes till 10, 18 respektive 33 µg/kg torrsubstans.

Inga bottenprover har tagits under 2016.

Miljötekniska markundersökningar har utförts av vissa delområden inför planerade ändringar av verksamheter inom hamnområdet.

- 2012 – område väster och sydväst om Nyhamnsbassängen berört av ändrad placering av check-in. Samtliga påträffade halter i totalt elva jord- och vattenprover understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Noterades dock att något prov påvisade asfalt med PAH-halter som gör att den klassas som farligt avfall och därmed inte kan återanvändas vid ev. schaktarbeten.
- 2013 – område omfattande Check-in-plan, Uppmarschplan, Tullplan och Mittelbron samt området norr om dessa inklusive järnvägsspår. Av totalt 23 provtagningspunkter överskreds Naturvårdsverkets riktvärden för MKM i fyra. De prover där halter av PAH och zink överskrider MKM är uttagna under hårdgjorda ytor/djupare jordlager och är inte åtkomliga för människor som vistas inom området.

- 2013 – område inom östra delen av Innerstaden 6:89, där ny fördelningsstation är planerad. I samtliga fyra provpunkter underskreds riktvärdena för MKM.
- 2014 och 2015 har inga miljötekniska markundersökningar gjorts inom hamnens verksamhetsområde.
- 2016 utfördes en miljöteknisk markundersökning inom fastigheten Innerstaden 6:89 avseende del av oljehamnen. Undersökningen omfattade tio provpunkter, varav grundvattenrör installerades i sex punkter. Den utförda undersökningen visar på en låg föroreningsgrad inom det aktuella området vid oljekajen. Endast i en provtagningspunkt har föroreningar av någon betydelse påträffats (>MKM-riktvärden för aromater C10-C16) i jordlager) med starkt begränsad utredning. Något behov av saneringsåtgärder eller kompletterande undersökningar bedöms inte föreligga. Undersökningen föranleddes av uthyrning av tre cisterner och lastningsplats till Smart Energy.

Åtgärder

- I miljöledningssystemet finns rutiner för hur THAB skall förebygga utsläpp till vatten och vad som måste göras om utsläpp sker.
- I hamnen finns en fettavskiljare (Hamngatan 9) och 19 oljeavskiljare. Samtliga oljeavskiljare inom THAB:s verksamhet har elektroniskt larm som visar när det börjar bli dags för tömning.
- Oljehamnen är utrustad med tre oljeavskiljare för dagvatten försedda med larm och avstängningsanordning. Cisternområdet är invallat med jordvall. Vid tappstationer finns också höga kanter, L-stöd, som förhindrar läckage vid olycka. Här finns en spillplatta och dagvatten som genereras inom spillplattan leds till oljeavskiljare med larm och avstängningsmöjlighet såväl före som efter oljeavskiljaren.
- Oljehamnens spillplatta fungerar också som farligt gods-platta och är godkänd av Räddningstjänsten.
- Uppställning av farligt gods-enheter sker på platser med separat uppsamling av dagvattnet. Ledningar som avvattnar dessa uppställningsplatser har avstängningsanordningar som öppnas med särskilt verktyg (västra hamnområdet) när det konstateras att det inte föreligger någon risk för utsläpp av skadligt ämne. Särskilda uppställningsfiler för farligt gods-enheter finns även i östra hamnområdet. Även här är alla dagvattenbrunnar avstängningsbara, såväl var och en som genom central avstängning.
- Saneringsutrustning (i containrar) finns utplacerad vid FL7, mellan FL4 och FL5, på kombiterminal öst, vid verkstadens och serviceavdelningens lokaler.
- (Vid eventuella styrenleveranser till oljehamnen läggs en länsa ut runt det levererande fartyget för att eventuellt spill inte ska spridas. Styrenleveranserna upphörde dock i slutet av 2014, varför denna åtgärd inte längre är aktuell).
- I oljehamnen finns länsor tillgängliga så att hela hamnbassängen/Nyhamnen kan stängas av om behov skulle uppstå.
- Elektrisk förregling av pump till dieseltank är monterad, vilket ger såväl ökad säkerhet (mot stöld) som förebyggande åtgärd mot spill/läckage.
- I enlighet med framtagna dagvattenplan har filterkonstruktion för rening av dagvatten från Handelsplan, Check-in-plan, Uppmarschplan, Trailerplan och Kombiterminal Öst samt olje- och slamavskiljare för rening av dagvatten från Kombiterminal Väst anlagts.

- Ombyggnad för förbättrad hantering av spillvatten från verkstadens fordonstvätt-hall har genomförts.
- Färjornas svart-/gråvatten kan tas emot i samtliga färjelägen i reguljär drift.
- Under 2013-2014 har sex mindre vindkraftverk som ska driva pumpstationen för det nya dagvattenreningssystemet uppförts.
- Inom det nya terminalområdet finns en nyanlagd akutplatta för eventuellt läckande farligt gods-enheter.
- Antalet saneringscontainrar utökades 2014, då en ny placerades på det nya hamn-plansområdet vid akutplattan.
- Alla dagvattenbrunnar på det nya östra verksamhetsområdet är avstängningsbara, såväl var och en som genom central avstängning.
- På det nya landområdet i öster renas dagvattnet från ca 100 ha av Trelleborgs stads ytor och 50 ha av hamnens nya verksamhetsytor. Dagvattnet passerar tre sedimenteringsbassänger och två fristående reningsanläggningar, vilket innebär avsevärt förbättrad dagvattenavledning och därmed minskad risk för översvämningar. Dessa anläggningar togs i drift under 2014.
- 2015 inköptes en ny gatusopningsmaskin (Drivex Frontsop T-250B). Denna har gjort att effektivare sopning kan utföras vilket därmed minskar föroreningar både till luft och vatten.
- Under 2015 installerades en modern anläggning för rening av tvättvatten från hamnens fordonstvätt. Reningen bygger på filterteknik med torv. Efter oljeavskiljare filteras tvättvattnet genom ett substrat och tungmetaller absorberas i filtersubstratet. Genom biologiska processer reduceras den organiska fraktionen (oljor, vax, m.m.). Det renade tvättvattnet tas sedan omhand i efterföljande våtmark.
- Projektet med de sex vertikala vindkraftverken förlängdes 2016 i avvaktan på att vindkraftverken ska certifieras av Dansk Vindmölleförening.

Avfall och farligt avfall

Under 2016 transporterades cirka 318 ton avfall från hamnverksamheten. Detta avfall består av blandat industriavfall, brännbart industriavfall samt blandat grovavfall. Även avfall i form av glas, metall etc. hämtas för återvinning. Dessutom hämtar kommunens renhållningsavdelning vanligt köksavfall. Till detta kommer ca 528 ton avfall som TT-Line via Carl F AB årligen omhändertar och cirka 373 ton avfall som Sita/Stena hämtar från Stena Line. Avfallsmängden från övrig fartygstrafik uppgick till ca 3 ton. Under 2016 lämnade Stena Lines fartyg dessutom ca 24 000 kbm svart-/gråvatten via det kommunala spillvattennätet. Unity Line lämnar inte något avfall i Trelleborgs hamn. Avfallet från hamnverksamheten och fartygen sorteras vid tre miljöstationer som har märkta kärl för respektive fraktion.

Farligt avfall redovisas separat enligt tabellerna 2.3 - 2.5 nedan.

I Tabell 2.3 visas hur mycket och vilken typ av farligt avfall som Sysav Industri direkt omhändertog från THAB under 2016. Oftast behöver inte det farliga avfallet från fartyg, verkstäder och oljeavskiljare mellanlagras. Exempel på sådant avfall som ej mellanlagras är sludge. Transport och mottagande av detta farliga avfall genomförs av aktörer med tillstånd för detta.

Tabell 2.3 Farligt avfall under 2016 från THAB enligt statistik från Sysav

EWC kod	Avfallsslag	Totalt 2016 (kg)
80111	Aerosoler (sprayburkar)	22
160601	Batterier	1499
200133	Batterier, små	0
160601	Batterier, truck	0
160601	Batterier, backup-batterier, bly	0
160114	Etylen-, propylenglykol	0
160107	Oljefilter o bränslefilter	346
150202	Oljeprodukter, fasta	646
130508	Oljeslam	1220
130205	Avfallsolja	12 320
	Totalt farligt avfall	16 052

I de två tabellerna nedan visas hur mycket och vilken typ av farligt avfall som omhändertagits direkt från TT-Line respektive Stena Line.

Tabell 2.4 *Farligt avfall under 2016 från TT-Line enligt statistik från Sysav/Carl F.*

EWC	Avfallsslag	2016 (kg)
131	Oljeprodukter, fasta	13 161
160	Oljefilter, bränslefilter	1 288
333	Färg, burkar, dunkar	6 901
755	Ljuskällor blandat (1 352
633	Elavfall med producentansvar	4 240
	Rengöringsmedel	59
	Totalt farligt avfall	27 001

Tabell 2.5 *Farligt avfall under 2016 från Stena Line enligt statistik från Sysav/Stena Recycling*

EWC	Avfallsslag	2016 (kg)
111	Båtolja > 10 % (sludge via tankbil)	2 520 760
	Tjockolja	1 644
	Spillolja	347
333	Färg, burkar, dunkar	8 578
	Absorbenter	8 961
751	Lysrör	363
5030	Glödlampor	164
1310	Bilbatterier, bly	246
1320	Småbatterier	78
	Kyl/frys	266
5010	Elektronikskrot	928
	Totalt farligt avfall	2 542 335

Det farliga avfallet från rederierna Stena Line och TT-Line samt Trelleborgs hamn uppgick tillsammans år 2016 till cirka 2 585 ton.

Avfall och farligt avfall från Trelleborgs Hamns verksamhet transporteras och hanteras av leverantörer med tillstånd (Carl F, Ekdahl Miljö, Akkafrakt, Puls och Sysav).

Åtgärder

- En övervägande del av fartygen som angör Trelleborgs hamn går i linjetrafik med flera avgångar per vecka. Dessa fartyg känner väl till reglerna för hur avfall ska hanteras. De få fartyg som normalt inte trafikerar hamnen får, av sin skeppsmäklare, instruktioner om hur hanteringen går till.
- Avfall från hamnverksamheten och fartygen sorteras vid centralt belägna miljöstationer som har märkta kärl för respektive fraktion.
- Farligt avfall från verkstaden och serviceavdelning samlas på en särskild miljöstation med platta på mark (försedd med helsvetsad högre invallning) samt tak. Eventuellt spill vid oljehamnen renas i de tre oljeavskiljare som finns inom oljehamnens område. Inom hamnområdet rengörs inga fat/containrar.
- Avfallshanteringsplan för fartygsgenererat avfall är godkänd av Transportstyrelsen 2013. (Denna kommer att uppdateras 2017 bl a i och med att nya områden i öster tagits i bruk.)

Buller

Det buller som THAB:s verksamhet genererar består främst av slammer och andra momentana ljudkällor vid lastning och lossning av kombienheter på järnvägsvagnar och lastbilssläp. Hamnens anläggnings- och arbetsmaskiner (reachstackrar, dragbilar, truckar, etc.) bidrar också till buller. Andra indirekta bullerkällor är fartygens motorer och fläktar, samt in- och utfart av lastbilar, personbilar och tåg.

THAB har i samarbete med leverantören Kalmar Industries (nu Cargotec) arbetat för att få fram ljuddämpade reachstackrar och lyckats få ned ljudeffekterna på de två reachstackrar som används vid kombiterminalen till LWA 100 dBA respektive LWA 102 dBA. Terminaltraktorerna har försetts med ljuddämpande åtgärder. En varvtalsreglering till 1700 r.p.m. aktiveras när terminaltraktorerna vistas på kombiterminalens område. Detta får till följd att ljudnivån från dessa sjunker med 2 dBA. Terberg terminaltraktor har med varvtalsreglering aktiverad en ljudeffekt på LWA 105 dB(A).

Enligt mark- och miljödomstolens dom i mål M 867-08 skulle THAB under en prövotid utreda möjligheterna att minska de sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet så att ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri. I samband med detta har ÅF-Infrastructure AB under 2016 utfört en bullerutredning för hela hamnverksamheten. Rapporten visar sammantaget att den utflyttning av färjelägen, omlokalisering av kombiterminalen till ett sydostligt läge och omfattande bullerreducerande åtgärder vid bullerkällor som hamnen har rådighet över (t.ex. vissa egna arbetsmaskiner) och som hamnen genomfört sedan den tidigare bullerutredningen genomfördes 2009, verksamt bidragit till att reducera de sammantagna bulleremissionerna från hamnverksamheten i flertalet beräkningspunkter. Detta gäller särskilt det direkt hamnrelaterade bullret. De högsta nivåerna för totalbullret från hamnområdet kommer dock för vissa beräkningspunkter fortfarande att överskrida de riktvärden som anges i NVV rapport 6538. Detta beror väsentligen på att dessa högsta nivåer kommer att bestämmas genom det indirekt hamnrelaterade buller som alstras av det allmänna trafikflödet (väg- och järnväg) genom hamnen, vilket trafikflöde utgör en fortsättning på trafiken utanför hamnområdet.

Fastigheterna ligger mycket nära Järnvägsgatan, vilket innebär att ljudet från kombiterminal och rängering till stor del "dränks" i buller från vägtrafiken, som ger upphov till 66 dBA i ekvivalent ljudnivå. Det är dock viktigt att notera att det handlar om helt olika typer av ljud, vilket kan upplevas som olika störande.

Kombiterminalen är alltså inte den enda bullerkällan. Vägtrafiken utanför ligger betydligt över riktvärdena. Samtliga bostadsfastigheter utmed den studerade sträckan förbi kombiterminalen har 3-glasrutor och att Trafikverket har erbjudit alla fastighetsägare med ljudnivåer över 65 dBA utanför fasad, dvs. i princip alla fastigheter som ligger utmed vägen förbi hamnområdet att få en extra ruta isatt för att ytterligare dämpa bullret. Därmed erbjuds samtliga fastighetsägare att få mycket god ljudisolerande förmåga i sina fastigheter.

WSP genomförde under 2007 en tersbandsanalys av ljud från fartyg. Mätningar under 2007 visar att bullret från fartygen understiger både riktvärden för lågfrekvent buller inomhus och riktvärden för industribuller vid fasad.

Åtgärder

- Flyttad verksamhet:
 - stängning av den västra kombiterminalen
 - 90 % av kombiterminalsverksamheten sker nu på den nya södra terminalen, 10 % på den östra kombiterminalen
 - det inre FL2W har stängts i och med starten av FL10, vilket betytt att ca 150 000 lastbilar flyttats längre från bebyggelsen liksom ca 50 % av lös-trailerhanteringen.
- Genom såväl aktivt tekniskt samarbete med leverantörer som tydlig kravställan vid upphandling har THAB ytterligare sänkt ljudeffekterna på sina arbetsmaskiner. För att följa upp aktuell status gjordes under 2012 ljudeffekt-mätningar på hamnens nyaste terminaltraktorer. Jämfört med 2008 har ljudnivån sjunkit med 4 dBA. Terberg terminaltraktor har med varvtalsreglering aktiverad nu en ljudeffekt på LWA 105 dB(A).
- Vissa arbetsrutiner har också ändrats för att minska bulleralstringen, bl.a. har släpp från vall vid rangering upphört.
- Inköp av terminal-lok (som i princip är en anpassad terminaltraktor) och som ersatt ett betydligt mer bullrande traditionellt diesellok.
- Kontinuerligt arbete med att byta ut landramper mot tystare utförande. Per 2016 har 1300 av 1400 löpmeter landramper det tystare utförandet och ca 100 löpmeter gamla gallerdurksramper återstår.
- Fartygens egna ramper som läggs på landramper har försetts med gummidämpning.
- THAB:s egna chassin har byggts om för att minska bullret som uppstår när fram-benen på dem fälls fram och tillbaka.

Genomförda åtgärder/utredningar 2016

THAB har, i enlighet med deldomen från miljödomstolen daterad 2010-04-26 och i samråd med Länsstyrelsen (två provotidsmöten har hållits), utrett möjligheter (i verksamheten eller vid bostäder) att minska de sammantagna bulleremissionerna (från direkt och indirekt hamnverksamhet) ytterligare från hamnområdet så att riktvärde för nyetablerad industri klaras.

Under provotiden har THAB även samrått med rederierna för att minska bullret genom att färjorna ansluts till land-el eller att bullerbegränsande åtgärder genomförs på fartygens mest bullrande installationer såsom fläktar m.m.

Bullret från hamnens direkta verksamhet har under provotiden reducerats i flertalet beräkningspunkter genom påbörjad utflyttning av färjelägen och tillhörande trailerhantering, omlokalisering av kombiterminalsverksamheten och åtgärder på egna maskiner och utrustning.

Utredningarna utfördes under 2016 och provotidsredovisning med förslag till slutliga bullervillkor lämnades in till mark- och miljödomstolen 2017-02-28.

Kemikalier

Kemikalieförteckning och säkerhetsdatablad finns. I vissa av de produkter som används finns utfasningsämnen eller riskminskningsämnen. Det är dock förhållandevis små mängder kemikalier som hamnen använder.

Åtgärder

- Kemikalieförteckning och säkerhetsdatablad uppdateras regelbundet i samband med inköp av nya produkter.
- I rutinerna för inköp av kemikalier ingår att i möjligaste mån välja miljöanpassade produkter där så är möjligt.
- Under 2015-2016 har fyra produkter bytts ut mot mindre miljö-/hälsobelastande produkter eller helt tagits bort.
- Invallningar och utrustning i form av uppsamlingsfat, m.m. ses över och förbättras kontinuerligt.

Energi

Uppvärmningen av byggnader sker i huvudsak med naturgas och fjärrvärme, men även med el. Uppvärmningen med olja upphörde helt under 2003. I tabellen nedan visas den årliga energianvändningen för THAB samt vilka källor energin kommer från. Utbyggnaderna inom hamnområdet har ökat elanvändningen de senaste åren. THAB tog under 2013 också över ytor som tidigare varit uthyrda (drygt 20 000 kvm). Byggnaderna är uppvärmda med gas respektive fjärrvärme men de utökade verksamhetsytorna medför även en ökning av den totala elförbrukningen för belysning, etc.

Under 2016 tillkom uppvärmning av Centralstationen (fjärrvärme) i och med att pågångstrafiken startades i december 2015. Därför har energiförbrukningen för uppvärmning ökat under 2016. (Hamngatan 9 såldes i december 2016.)

Tabell 2.6 Energiförbrukning THAB 2016 uppdelat på energislag.

Energislag	Årlig förbrukning
Naturgas	837 MWh
Fjärrvärme	2 255 MWh
El	5 061 MWh
Egna fordon (se även under 2.4 Utsläpp till luft)	4 063 MWh
Totalt	12 216 MWh

Åtgärder

- Översyn av belysningsmaster och armaturer påbörjades 2010.
- Värmeväxlare och värmepumpar installerats eller bytts ut till modernare och effektivare utrustning i flera av hamnens fastigheter (2011).
- Under 2012 har översynen fortsatt med förbättring av ventilationsanläggningar, installation av kopplingsur och justering av tider, så att anläggningarna går på reducerad effekt efter arbetstid. Nattsänkning och justering/inställning av temperaturskillnad där vi har både värme och kyla.

- Tre fastigheter (Hamngatan 9, Stationshuset och Apelsinhuset) är anslutna till fjärrvärme (från 2012).
- Belysningsstyrning vid kajer och planer (2013).
- Ytterligare belysningsstyrning har 2014 installerats vid vissa kajer och planer inklusive de nya hamnplansområdet vid terminal 10 och den nya södra kombiterminalen.
- Stöd för förnybar energi från Energimyndigheten:
THAB har erhållit stöd för sex vertikala vindkraftverk som ska driva pumparna vid sedimenteringsbassängerna för dagvatten.
- Kontinuerlig översyn av befintlig utrustning och utvärdering för val av bästa tillgängliga teknik kombinerat med ekonomi vid nya anläggningar eller andra förändringar.

2.5 Tillbud och risker

De största olycksriskerna som kan orsaka hälso- och miljöproblem är knutna till hanteringen av farligt avfall, kemikalier, drivmedel eller farligt gods. Även slangbrott, lossning/lastning och övrig kemisk hantering av fasta kemiska produkter i bulk samt spill/läckage från fordon kan förorsaka föroreningar i mark/vatten.

Inrporterade incidenter 2016

Från hamnens egna fordon:

- Två incidenter med hamnens arbetsfordon har rapporterats. Detta skedde på hårdgjord yta utan spill till dagvattenbrunn. Oljan samlades upp med hjälp av absorptionsmaterial av fordonsföraren tillsammans med hamnens underhålls- och verkstadspersonal.

Från externa fordon:

- En läckande trailer placerades på ADR-plattan vid södra kombiterminalen av produktionspersonalen. Det visade sig handla om aktivt kol för användning inom sockerproduktion och inget farligt gods. Spill samlades upp manuellt.

Från fartyg:

- Inget spill/läckage från fartyg i hamn har rapporterats.

Farligt gods:

- Ingen incident med farligt gods har rapporterats.

Som en förbättring av miljöledningssystemet och egenkontrollen har en intern miljörisikanalys arbetats fram som beskriver och värderar risker för olika tänkbara miljöincidenter samt vidtagna åtgärder för att förebygga händelsen och/eller minimera skador av inträffad händelse.

Lossning av oljehaltiga produkter

Utöver de ämnen som passerar hamnen ankommer produkter med handelsfartyg. (Styrolutions verksamhet upphörde 2014, varför lossning av styren därmed helt har upphört.)

Tabell 2.7 Lossning av oljehaltiga produkter samt bunkring 2016.

Ämne	Mängd (ton)
Marindieselolja, MDO	20 336
Bunkring i hamn, sjöfart	48 140

Åtgärder

- En riskbedömning av hanteringen i hamnen genomfördes under 2003 och finns redovisad i sin helhet i "Tillståndsansökan enligt miljöbalken för Trelleborgs Hamn AB". En uppdatering av riskbedömningen genomfördes 2007 i samband med utarbetandet av MKB till det befintliga tillståndet från 2010. (Under 2015 har en förnyad riskbedömning utförts relaterat till tillståndsansökan för Läge 14.)
- Vid cisternerna i oljehamnen finns en farligt gods-platta som är godkänd av räddningstjänsten.
- Hamnen upprätthåller särskilda filer där fordon med farligt gods ställs upp i avvaktan på avgång.
- Rederierna rapporterar viss tid i förväg uppgifter om farligt gods till Sjöfartsverket via systemet SSNS (SafeSeaNet Sweden).
- Rederiernas kunder anmäler via sina affärssystem farligt gods för ankomst och avgång till respektive rederi som i sin tur har EDI-uppkoppling med THAB.
- Rederierna ska i efterhand lämna uppgifter till räddningstjänsten om hur mycket farligt gods man transporterat, men det finns ingen plikt på att i förväg meddela ankomst av farligt gods till räddningstjänsten.
- Se även under åtgärder för mark och vatten.

Arbetet med trafik- och säkerhetslösningar pågår kontinuerligt. Exempel på trafiktekniska åtgärder som vidtagits tidigare och fortfarande gäller:

- Bom för inkommande trafik stänger Travemündeallén vid tågpassage.
- Nya järnvägsbommar har installerats på led till/från FL 6, 7 och 8.
- Tågoperatör ansvarar för att varna trafikanter som passerar spårområde från söder mot norr.
- Förbättring av skyltningen pågår kontinuerligt. Ny design, svart botten med gul högre reflekterande text.
- Järnvägsbommar separerar biltrafik från tågtrafik till FL9.
- En övergripande utredning gällande skyltning och trafikstyrning genom hela hamnområdet, inklusive trafiken till/från det nya terminalområdet vid färjeläge 10, har tagits fram.

- Unity Line har 2015 fått egen check-in med separata utökade uppställningsytor (GM-plan/Storseglet), vilket betyder avlastning och ökad trafiksäkerhet för samtliga rederiers kunder.
- Utökade ytor om ca 3 500 kvm (uppställningsytor terminal 9 och körvägar) på det nya utfyllda östra hamnområdet har tagits i bruk 2015 för att säkra trafikflödet.
- En mobil hastighetstavla har införskaffats för placering vid kritiska körvägar.

Utfört 2016:

- För ökad säkerhet och har ett flertal mobila farthinder införskaffats för strategisk utplacering (2016-2017)
- En ny väg för lossning vid färjeläge 10 byggts. Minimerar mötande trafik och riskerna vid samtidig lossning i FL 8/9/10.
- Under året påbörjades arbetet med projektering för flytt av check-in mot sydväst med infart från Strandridaregatan (bygglov lämnas in i början av 2017 och byggnation beräknas vara till sommaren 2018). Därmed bedöms trafiksituationen klaras tills en ny östlig tillfart är klar om ca 10 år.

I THAB:s ledningssystem finns rutiner att hantera risker, nödlägen och olyckor, bl.a. i rutinen för nödlägesberedskap. Miljöpolicyen och miljömålen omfattar även skydd mot olyckor:

- **Policy för skydd mot olyckor:** Hamnen har rutiner för att arbeta förebyggande och följa upp incidenter. I företagets miljöpolicy finns ett övergripande mål om ”effektiv hamnlogistik” som syftar till att minimera negativ miljöpåverkan genom en hög servicenivå och rationell logistik. Detta mål har reviderats så att det tydligt framgår att även olycksrisker omfattas. Företagets miljöpolicy har utvecklats till att THAB skall verka för att förhindra att olyckor med farligt gods uppkommer samt ha en god beredskap för att begränsa skadorna av eventuella olyckor som uppkommer med fokus på organisation, ansvar, rutiner, utbildning och resurser. Genom att aktivt arbeta med att ha en trafiksäker miljö minskar även sannolikheten för en farligt gods-olycka. Välutbildad personal, tydliga och förankrade rutiner ökar möjligheten till ett korrekt agerande i en olyckssituation.
- **Förebyggande arbete i ordinarie verksamhet:** Förebyggande arbete syftar i första hand till att förhindra att olyckor uppkommer. I kvalitetsledningssystemet finns rutiner för rapportering av avvikelser och olika instruktioner för personalen, vilka syftar till att förebygga olyckor och skapa en säkrare hantering. Fordonsförare som transporterar fordon med farligt gods har en ADR-utbildning som uppfyller MSB:s föreskrifter. Som en del av miljöledningssystemet har också en intern miljöriskanalys arbetats fram som beskriver, värderar risker för spill och andra miljöskador samt vilka förebyggande åtgärder som vidtagits.
- **Förebyggande arbete i entreprenader och utvecklingsarbete:** Riskreducerande åtgärder vid anläggningsarbete och infrastrukturutbyggnad görs av entreprenör i varje entreprenad. Arbetsmiljöplan tas fram inklusive riskanalys med fokus på arbetarskyddet. Dokumenten ska godkännas av THAB.
- **Rutiner för nödläge och nödlägesberedskap:** I THAB:s ledningssystem finns rutinen Nödlägesberedskap. I rutinen finns detaljerade instruktioner vid allvarlig olycka/farligt gods-olycka, vid brand, vid incidenter (t.ex. oljeutsläpp) i/utanför hamnbassäng samt för incidenter (t.ex. oljeläckage) på vägytor i hamnen.

- **Uppföljning:** Det finns en rutin för hantering av fel och avvikelser som beskriver hur onormala händelser som fel på utrustning, personsador, läckage, olyckor, urspårning, etc. ska rapporteras och följas upp. Allvarliga avvikelser rapporteras till berörda myndigheter.

3. Emissionsdeklaration 2016

Verksamhetsutövare

Namn	Trelleborgs Hamn AB
Postadress	Box 51, 231 21 Trelleborg
Telefon växel	0410-36 37 00
Telefax	0410-36 37 29
Organisationsnummer	556008-2413
Kontaktperson	Birgitta Larsson Lindersköld birgitta.linderskold@port.trelleborg.se
Verksamhetskod	63.10

3.1 Luft

Tabell 3.1 *Utsläpp från hamnens fordonspark samt värmepannor 2016.*

Utsläpp från:	Metod	PM (ton)	Svavel (ton)	NO _x (ton)	CO ₂ (ton)
Fordonsparken	Beräkning	0,03	0	3,95	1 081
Värmepannor: - naturgas	Beräkning	0	0	0,28	172
- fjärrvärme	Beräkning	0	0	0,65	3
Totalt:		0,03	0	4,88	1 256

3.2 Vatten

THAB lät under 2006 genomföra en översiktlig bottenkartering vid Trelleborgs hamn. I tre provtagningspunkter belägna strax söder om yttersta delen av befintliga vågbrytarna togs prover för kemisk analys. Materialproven visar samtliga att man klarar Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning för samtliga studerade metaller (As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Zn) samt för både totalt cancerogena PAH och totalt övriga PAH. Halterna av TBT uppgår i de tre provpunkterna till 4,7, 7,7 respektive 21 µg/kg torrs substans, dvs. även här över den ekotoxikologiska effektgränsen.

Under 2010 har nya prover tagits inför kommande utbyggnad inom ramen för vision 2010/2015– se ovan under Mark och vatten.

2012 togs prover inför breddningen av farleden (Sjöfartsverket). Resultaten från analyserna visar att halterna av tungmetaller och PAH understiger gällande riktvärden för MKM och att TBT-halten understiger den finska miljöstyrelsens jämförelsenivåer.

Nya provtagningar under våren 2015 har genomföras i tre punkter i det område som kommer att muddras i samband med anläggande av Läge 14. Analyserna visar att innehållet av tungmetaller också i de nya proverna är under riktvärdena för känslig markanvändning enligt Naturvårdsverket. Undantaget är kadmium som ligger under riktvärdet för MKM. PAH ligger också under gränsvärdet för KM. Halterna av tributyltenn (TBT) är väsentligt lägre än de finska riktvärdena och det gränsvärde som föreslagits med stöd av OSPAR-konventionen till skydd av havsmiljön i nordöstra Atlanten. Vid jämförelse med de norska bedömningsgrunderna (Vejleder for klassifisering av miljögifter i vann og sediment, SFT, TA-2229/2007) ligger uppmätta halter också långt under gränsen för vad som anses mycket kontaminerat.

3.3 Energi

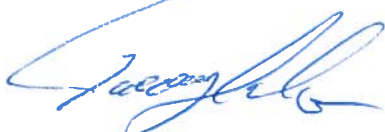
Tabell 3.2 Energiförbrukning THAB 2016, uppdelat på energislag.

Energislag	Årlig förbrukning
Naturgas	837 MWh
Fjärrvärme	2 255 MWh
El - fastigheter	5 061 MWh
Egna fordon (se även under 2.4 Utsläpp till luft)	4 063 MWh
Totalt	12 216 MWh

4. Underskrift

Underskrift av den för verksamheten ansvarige.

Trelleborg den 30 mars 2017



Tommy Halén

VD

Trelleborgs Hamn AB