



2011-02- - 2

SÖKANDE

1. Ystad Hamn Logistik AB, 556008-2652
Hamntorget 2
271 39 Ystad

Ombud: Advokat Erica Nobel
Advokatfirman Delphi AB
Stora Nygatan 64
211 37 Malmö

2. Ystads kommun
Nya Rådhuset
271 80 Ystad

Ombud: Advokat Erica Nobel
Advokatfirman Delphi AB
Stora Nygatan 64
211 37 Malmö

SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt 9 kap och 11 kap miljöbalken för hamnverksamhet i Ystads hamn; nu fråga om slutliga villkor för buller och anslutning av land-el.

Koordinater: SWEREF99 N:6142700 E:425600

DOMSLUT

Med upphävande av vad som tidigare bestämts rörande prøvotid och prøvotidsföreskrifter rörande utredningsvillor U2 och U3, förordnar miljödomstolen att följande slutliga villkor ska gälla för verksamheten i Ystads hamn enligt det av miljödomstolen den 30 oktober 2008 lämnade tillståndet enligt miljöbalken.

- 21 Sökandena, dvs. Ystad Hamn Logistik AB och Ystads kommun, ska uppföra en anläggning som möjliggör anslutning till landbaserad elektricitet för de fartyg som trafikerar färjeläge 1, 3, 4 och 6. Anläggningen ska vara uppförd, installerad och anslutningsbar till fartyg snarast möjligt, dock senast 18 månader efter den tidpunkt då denna deldom har vunnit laga kraft. Inom samma tid ska också åtgärder genomföras för att dämpa slag- och momentanljud som uppkommer från ramper, såsom användning av gummimattor och fixering av gallerdurk, samt för att dämpa buller från uppställda kylfordon. Anmälan ska inlämnas till tillsynsmyndigheten när anläggningen är klar för anslutning till fartyg.

Miljödomstolen förlänger prövotiden enligt 22 kap 27 § miljöbalken för buller och föreskriver följande ändrade utredningsvillkor.

- U4 Sökandena ska genom närfältsmätningar och beräkningar visa vilken ljuddämpande effekt som har nåtts med var och en av de i villkor 21 angivna åtgärderna, och med eventuellt övriga bullerdämpande åtgärder som bolaget har vidtagit. Det från hamnverksamheten sammanlagda bidraget till den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder, inklusive lågfrekvent ljud, ska anges för de genomförda åtgärderna, dels för olika verksamhetsperioder som kan förekomma (drifttidsintervall), dels för hela dag-, kvälls- och nattperioder (referenstidsintervall). Även effekten av åtgärderna på den momentana ljudnivån ska belysas. Uppnådd anslutningsgrad för landbaserad elektricitet och omfattningen av genomförda avtal om miljöbaserad hamntaxa ska redovisas.
- U5 Sökandena ska fördjupa utredningen av vilka ytterligare åtgärder som behövs för att minska de sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet, så att dessa inte bidrar till att ljudnivån utomhus vid bostäder överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri enligt RR 1978:5, såväl ekvivalenta värden som momentanvärden. De åtgärder som ska utredas är främst omDispositionering av verksamheter och logistikförbättrande åtgärder inom verksamhetsområdet, men också att genom ytterligare bestämmelser i hamntaxa och med regler för hamnens trafikering begränsa buller från fartyg vid manövrering i hamnen. Beräknade kostnader för sådana åtgärder ska anges,

med tydligt redovisade grunder för beräkningar och kostnadsuppskattningar. Utredningen ska omfatta buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnens verksamhetsområde. I kostnad/nyttoberäkningar bör även åtgärdernas effekt på luftföroreningar ingå.

- U6 Sökandena ska föreslå slutliga villkor för buller, med den maximala ekvivalenta ljudnivån angiven för dag, kväll och natt. Alternativt ska villkor för annan indelning av verksamhetsperioder föreslås, om det skulle vara lämpligare för denna typ av verksamhet, t.ex. för varje sammanhängande period under dynget som har likartad omfattning på verksamheten. Klockslagen för början och slut för respektive period ska anges.

Prövotidsutredningen, i tolv exemplar, ska vara miljödomstolen tillhanda senast 12 månader efter den tidpunkt då anläggningen för landbaserad el har tagits i drift.

Miljödomstolen förlänger och ändrar den provisoriska föreskriften från deldomen den 30 oktober 2008. Följande ska gälla under prövotiden och intill dess att annat beslutas.

- P1 Den hamnanknutna verksamhet som bedrivs inom hamnanläggningens hamn- och vattenområde (verksamhetsområdet) får vid verksamhet i hamnen inte bidra till att ljudnivån för buller utomhus vid bostäder överstiger 55 dB(A). Ljudnivån anges som den ekvivalenta ljudnivån för sammanhängande perioder då ljudalstrande verksamhet pågår inom hamnområdet (drifttidsintervall).

Med ovan angivet begränsningsvärde avses ett värde som om det överskrids medför en skyldighet för Ystad Hamn Logistik AB att inom en vecka efter att detta har konstaterats redovisa till tillsynsmyndigheten för hamnverksamheten vilka skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått som bolaget vidtagit eller ämnar vidta för att förhindra att överskridandet upprepas.

BAKGRUND

Ystad Hamn Logistik AB (YHLAB) och Ystad kommun (anges nedan tillsammans som "sökandena") ansökte den 22 december 2006 om tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet, ombyggnad av färjelägen, muddring, deponering m.m. beträffande Ystads Hamn i Ystad, Skåne län. Tillstånd lämnades genom deldom den 30 oktober 2008, i vilken vissa frågor sattes på provotid. Det är nu två av tre provotidsfrågor som ska avgöras.

SÖKANDENAS SLUTLIGA YRKANDEN

Sökandena yrkar att miljödomstolen fastställer det följande villkorsförslaget (med av sökandena godtagna ändringsförslag från Naturvårdsverket och Länsstyrelsen i Skåne).

- Sökandena ska uppföra en anläggning som möjliggör anslutning till land-baserad elektricitet för de fartyg som trafikerar färjeläge 1, 3, 4 och 6. Anläggningen ska vara uppförd, installerad och anslutningsbar till fartyg senast 18 månader efter den tidpunkt då denna dom har vunnit laga kraft.

Vidare yrkar sökandena att miljödomstolen förlänger provotiden för buller och föreskriver följande utredningsvillkor.

- Utredda möjligheterna att minska de sammantagna buller emissionerna 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. Provotidsredovisning ska redovisa effekter av utförda åtgärder i verksamheten. Provotidsutredningen ska vara miljödomstolen tillhanda senast 18 månader efter den tidpunkt då anläggningen för land-el har tagits i drift.

Sökandena yrkar slutligen att miljödomstolen fastställer att följande provisoriska föreskrift ska gälla under provotiden och till dess att annat beslutas.

- Buller från den hamnanknutna verksamhet som bedrivs inom hamnanläggningens hamn- och vattenområde (verksamhetsområdet) får som begränsningsvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivån utomhus vid bostäder än 55 dB(A).

Med ovan angivna begränsningsvärde avses ett värde som om det överskrids medför en skyldighet för Ystad Hamn Logistik AB att inom en vecka efter att detta har konstaterats redovisa till tillsynsmyndigheten för hamnverksamheten vilka skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått som bolaget vidtagit eller ämnar vidta för att förhindra att överskridandet upprepas.

TIDIGARE BESLUT

Miljödomstolen lämnade i deldom den 30 oktober 2008 sökandena tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för hamnverksamhet i Ystads hamn omfattande högst 4 100 anlöp per år samt att för detta ändamål utföra erforderliga anläggningar och installationer inom fastigheterna Hamnen 2:2, 2:3, 2:20, 2:26, 2:27, 2:28, 2:29, 2:30, 2:31, 2:32, 2:33 och 2:34, Pumpen 7, Röda bodarna 7, Röda bodarna 17, samt del av Edvinshem 2:2, alla i Ystads kommun.

Miljödomstolen lämnade därtill sökandena tillstånd enligt 11 kap miljöbalken till vissa arbeten i Ystads hamn inom fastigheterna Hamnen 2:2 och 2:3 och angränsande allmänt vattenområde.

Miljödomstolen sköt enligt 22 kap 27 § miljöbalken upp avgörandet av vilka villkor som skall gälla för buller, elanslutning av fartyg vid kaj samt skyddsåtgärder i hamnens dagvattensystem, allt i enlighet med vad som framgår av utredningsvillkoren U1-U3 nedan, samt ålade sökandena att utföra de utredningar m.m. som anges där. Sökandena skall under prövotiden samråda med tillsynsmyndigheten.

- U1. Kartlägga dagvattensystemet inom hamnområdet. Därefter skall sökandena genom mätningar och utredningar utarbeta en plan för förbättring av dagvattensystemet. Utredningen skall redovisa förslag till uppsamling av spill, exempelvis genom filterinsatser i nedstigningsbrunnar och/eller olje- och slamavskiljare före utloppen i hamnbassängerna samt stationära eller mobila avstängningsanordningar för dagvattenutloppen.
- U2. 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 och Socialstyrelsens rekommendationer i SOSFS 2005:6 avseende lågfrekvent buller. Utredningen skall omfatta buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnområdet. Prövotidsredovisningen skall redovisa effekter, möjliga åtgärder i verksamheten och/eller i bostäder, avskärningsmöjligheter inom mellanliggande markområden m.m. samt tidplan och kostnader. Sökandena skall under prövotiden även utreda förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissionerna.
- U3. Utredda möjligheterna att installera land-el vid samtliga färjelägen i Ystads hamn. Prövotidsutredningen skall redovisa effekter, möjliga åtgärder i verksamheten, tidplan och kostnader. Sökandena skall även redovisa möjlig anpassning av hamntaxan för fartyg som ansluts till land-el.

Redovisning av genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor skall beträffande U2 och U3 lämnas in till miljödomstolen senast den 31 december 2009 och beträffande U1 senast den 31 december 2010.

Under prövotiden och till dess annat beslutats skall följande provisoriska föreskrift gälla.

P1. Buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnområdet skall begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder som riktvärde inte överstiger 55 dB(A).

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Deldomen överklagades till Miljööverdomstolen, som i dom den 28 augusti 2009 ändrade miljödomstolens deldom endast avseende tillstånd till dumpning av muddermassor.

PRÖVOTIDSREDOVISNING

Bolaget har gett in en prøvotidsredovisning, inklusive en utredning avseende utredningsvillkoren U2 och U3.

Utredningsvillkor U2 Buller

I utredningen finns bakgrundsbeskrivningar av hamnverksamheten och trafikandelar för de olika färjor som trafikerar hamnen. Färjeläge 5 ligger närmast bostadsbebyggelse, sedan ligger på ökande avstånd färjelägena 4, 1, 3 och 6. Sammanfattningsvis stod under 2009 åtta färjor för 3337 anlöp, samt övrigt för 74 anlöp. Vid maximalt utnyttjande av tillståndet blir det totalt 4100 anlöp per år. Fartygen ligger olika länge vid kaj, mellan 0,5 och 7,5 timmar per anlöp; kortast tid för höghastighetsfärjan Villum Clausen och längst för storfärjan Wavel. Genomsnittlig liggetid är 2,25 timmar och för 42 % av anlöpen ligger färjan vid kaj mer än fyra timmar. Vid maximalt utnyttjande av tillståndet beräknas drygt hälften av fartygsanlöpen ligga mer än fyra timmar vid kaj.

Sökanden har definierat de begrepp som utredningsvillkoret använder:

Direkt hamnverksamhet är all verksamhet över kaj (fartyg, fordon rörelse av/på, buller från ramper etc.).

Indirekt hamnverksamhet är verksamhet som inbegriper transporter mellan hamnområdet fram till närmaste punkt på det allmänna vägnätet där alternativa vägval finns (definierat till Österleden/Södra Dragongatan), samt övriga rörelser inom hamnområdet (inbegriper fartygsrörelser från yttre pirarmarna och in till kaj)

Eftersom Ystad hamn fungerar som en s.k. brohamn, där lagring och omlastning av gods sällan förekommer, pågår verksamhet i stort endast då fartyg ligger vid kaj. Från den direkta hamnverksamheten förekommer vissa ljud i huvudsak hela tiden som ett fartyg ligger vid kaj, t.ex. ljud från fartygets olika fläktsystem, samt från fartygets hjälpmotorer. Vid lastning och lossning kan ljud uppstå mellan lastbryggor och fordon. Den indirekta hamnverksamheten alstrar ljud dels vid transporter inom området och dels transporter till och från området.

Mätningar

Kompletterande mätningar av buller har gjorts 29 oktober 2009 och 30 november 2009, för att säkerställa att prøvotidsvillkoret 55 dB(A) innehålls, samt för att

identifiera vilka bullerkällor inom hamnen som har störst betydelse för upplevda störningar. Ett antal bullerberäkningar har också gjorts.

Sökandena menar att utredningen visar att de provisoriska villkoren för buller innehålls. Mätningar inomhus av lågfrekvent ljud i enlighet med Socialstyrelsens rekommendationer i SOSFS 2005:6 redovisades innan delbeslutet kom 2008, då utan överskridanden. En mätning har genomförts under 2009 i en lägenhet fyra kvarter längre bort än närmast belägna bostäder, hos en person som klagat på buller. Den visade att ovannämnda rekommendationer innehålls för sammanvägd nivå, men att ljudnivån för ett frekvensband, 50 Hz, ökade i samband med anlop av en färja, och tangerade rekommenderat maximalt värde, dock utan korrigering för bakgrunden.

Sökandena menar att det är mycket svårt att mäta ljudet från hamnverksamheten vid bostäder eftersom det är ständig verksamhet i närområdet, med både trafikled och bangårdsområde mellan bostäderna och hamnen. Ljud från sådana transportrörelser har inte kunnat detekteras särskilt vid mätning, eftersom det alltid förekommer något fordon på det allmänna vägnätet som ger upphov till större störningar än de från hamnen.

Det övervägande ljudet vid bostäder närmast hamnanläggningen är från vägtrafiken utmed Österleden, men också bussar vid busstationen (bl.a. tomgång av bussmotorer) och tåg vid stationen (fläkt, bromsgnissel, motorljud) genererar ljud som påverkar mätningen. Mellan kl. 13 och 21 uppmättes här den ekvivalenta ljudnivån till 64-67 dB(A) i gatunivå, oavsett vilken mätperiod som analyserades. Maximal uppmätt ljudnivå var 77-80 dB(A), miniminivån var 47-54 dB(A). I mätningarna 2009 har miniminivån i respektive mätperiod använts för utvärdering. Eftersom ljudet från hamnen antas ha jämn karaktär är ljudpåverkan från övrig trafik mindre på minimiljudnivån än på ekvivalent- och maxvärdena. När färjan Polonia anlöpte hamnen ökade denna nivå med ca 3 dB(A). Försök gjordes också med fartygets evakueringsfläktar av- och påslagna. Skillnaden i minimiljudnivå var då ca 7 dB(A), från nivån 49,5 dB(A) till 56,4 dB(A), inklusive bakgrundsbuller.

Det höga bakgrundsljudet gör att buller från hamnverksamheten är svår att urskilja. Det ljud som tillfälligtvis kan urskiljas är lågfrekvent ljud från fartygens motorer, men ändå innehålls Socialstyrelsens rekommendationer i SOSF 2005:6 avseende lågfrekvent buller.

Det förekommer dock också uppställning av lastbilsvagnar med kylsystem, vilka kan ge upphov till relativt höga ljudnivåer, beroende var inom området de är placerade.

Sammanfattningsvis anger sökandena att det samlade intrycket av bullermätningarna är att hamnverksamheten överlag kan betraktas som relativt tyst, trots närheten till bostäder, i förhållande till övriga ljud i omgivningen. Det kan dock förekomma slag från ramper, accelererande fordon och andra momentana ljud vid lastning och lossning. Ljud som tillfälligtvis kan urskiljas är lågfrekvent ljud från fartygens motorer samt ljud från fläktsystem. Ljudet från hjälpmotorer är normalt underordnat fläktljuden, men motsatsen kan förekomma vid vissa tillfällen. Det har

förekommit vid ett av mättillfällena, av vilket sökandena drar slutsatsen att det är sällan förekommande.

Beräkningar

Bullerberäkningarnas primära syfte har varit att studera effekten av olika bullerdämpande åtgärder. Beräkningen som nu redovisas har som dimensionerande fall de morgontimmar när tre färjor samtidigt ligger inne och riktvärden normalt har lägst nivå, och då övrig trafik har låg intensitet. Beräkningarna avser vanligen 2 m över mark och 2,5 timmar effektiv tid. Bullerbidraget vid närmaste bostäder från den direkta hamnverksamheten är då 52-55 dB(A), vilket sökandena anser stämma väl med mätresultaten. För de flesta bostäderna utefter Österleden beräknas dock bidraget vid dessa omständigheter vara 50-52 dB(A).

Bidraget från indirekt hamnverksamhet under nattimmarna beror främst på biltrafik till och från färjorna. Beräkningssituationen i redovisningen avser av- och påfart kl. 22.00 - 22.30 för trafiken till Bornholm med höghastighetsfärjan Villum Clausen (går även kl. 04.30-05.00 säsongvis) från färjeläge 5 närmast bebyggelse, samt biltrafiken från Polenfärjorna kl 05.30, 06.15 och 06.30 vid övriga kajer.

Beräkningarna visar att denna trafik ger mest störningar inom hamnområdet och inte utanför. Störst belastning blir det på väglänken närmast Österleden. Även den sammanlagda hamnverksamheten bidrar vid de mest utsatta bostäderna för 52-55 dB(A) under aktuell tid. Samtidigt beräknas vägtrafiken på Österleden under aktuell del av dygnet bidra med mellan 55 och 60 dB(A) (ekvivalentnivå under 2,5 timmar nattetid). Under denna del av natten står dock trafiken till och från färjor för en stor del av trafiken på denna gata. Den "allmänna" trafiken börjar mellan kl 6 och 7.

Beräkningar av effekter av olika åtgärdsförslag gav följande resultat i sammandrag.

Trafikering

Inga anlöp av färjor nattetid. En senareläggning av anlöpet av två storfärjor till efter kl 07.00 (30-45 minuter) skulle innebära 10 dB(A) mindre buller under perioden. Sökanden ser ingen möjlighet att av konkurrensskäl reglera tidtabellerna på det sättet, särskilt inte vid tillståndsgiven utökning av verksamheten.

Lastning/lossning

Långsam tömning och lastning med lastbilar/dragfordon, för att minska ljud från ojämnheter mellan ramper och klaffar, anses ge litet utfall då man redan kör långsamt på ramper. Ytterligare hastighetsminskning står i konflikt med önskemålet om att tömningen inte får ta för lång tid. Åtgärden anses vara svårreglerad och bedöms inte vara genomförbar.

Byte av dragbilar till modernare fordon, med tystare motorer, anses kunna ge god effekt, men innebär en kostnad på 1,5 miljoner kronor per fordon. Ystads hamn kommer att byta ut ett under 2010 och de två andra under 2011 och 2012.

Åtgärder på ramper, såsom gummibeläggning, spännbultar m.m., kan minimera slagljud och likande. I Ystads hamn ska gallerdurkar vara fastsatta, men är inte alltid det, varför fastsvetsning planeras. Ytterligare åtgärder på ramper bör studeras.

Gummimattor mellan fartygsklaffar och landramper minskar slagljud drastiskt, men de slits fort och har kort livslängd. Kostnaden är ca 50 000 kr per styck. Åtgärden bedöms vara genomförbar.

Flyttning av tullstationen skulle innebära längre avstånd mellan fartyg och grindar och medge snabbare tömning av fartyget vid tullkontroller, och mindre tomgång av lastbilmotorer. Då skulle perioder för ventilering av fordonsdäcken med fläktar på högvarv kunna minskas.

Åtgärder på fartygen

Det finns en rad åtgärder som kan göras på fartygen, men hamnbolaget har inte rådighet över dessa, t.ex. ombussning av gångjärn till fartygsklaffar (minskat slagljud), dämpa fläktljud och dämpning av ljud från hjälpmotorer (för elproduktion). Hamnbolaget har inte rättslig rådighet och det är bara frivilliga överenskommelser med rederierna som är möjliga. Att erbjuda landbaserad el har begränsad effekt på buller, eftersom ljudet från hjälpmotorerna är av underordnad betydelse.

Åtgärder på land

Bullerskärmar i gränsen mellan hamnområdet och bangårdsområdet måste göras höga för att ge effekt, och kommer då att påverka stadsbilden, och konstrueras för att tåla höga vindlaster och inte ge ljudreflexer från gata och järnväg. Beräkningar visar att en 5 m skärm ger begränsad effekt vid bostäder. En 10 m hög skärm ger bra effekt vid marknivå vid bostäder, men på övre våningsplan blir effekten bara 2 dB(A) minskning. Det finns för närvarande inte heller något behov att placera någon byggnad som skulle ge avskärmande effekt. Åtgärden bedöms inte vara genomförbar.

Ljudbegränsning för uppställda trailers med kylning kan ske antingen med elanslutning istället för dieselaggregat, eller annan plats i hamnområdet, vilket bedöms vara genomförbart. Kostnad bedöms till 1-5 miljoner kronor.

Flyttning av färjelägen bedöms inte vara genomförbart med mindre än att hela hamnen flyttas längre ut. Störst effekt skulle vara att flytta tre av färjornas kajplatser från läge 4 till läge 6, vilket skulle fördubbla avståndet till bostäder och minska ljudbidraget med 5 dB(A). Detta skulle dock medföra behov av nya järnvägsspår, men ändå att rangerbangården ligger kvar. Nya ramper och gångbroar skulle behöva byggas, till omfattande kostnader. Trafiken till Bornholm (drivs av Bornholmstrafikken) vid färjeläge 5 ligger närmast bostäder eftersom kopplingen till Ystads resecentrum har eftersträvat, genom närheten till kollektivtrafik, främst järnvägsstationen.

Åtgärder i bostäder avser främst byte till ljuddämpande fönster. Utredaren rekommenderar inte det eftersom rikvärden för inomhusmiljöer inte överskrids och att åtgärden inte påverkar utomhusbullret.

Utredarens slutsatser

Antalet fartygsanlöp kommer inte att vara dimensionerande för bullersituationen, eftersom dagens trafikering innebär att färjor är inne på alla färjelägen nattetid, utom läge 6. Egna bullerskyddsåtgärder i hamnverksamheten kan inte minska

Ljudnivån vid bostäder så att riktlinjer för nyetablerad industri uppfylls. Det skulle kräva en flytt av samtliga färjelägen, vilket kräver en flytt av hela hamnen längre ut. Med tanke på väg- och tågtrafiken kommer skyddsåtgärder inom hamnområdet att ge mycket ringa förbättringar vid befintliga bostäder utmed Österleden. Införande av land-el kan medföra betydande förbättringar för vissa fartyg vid vissa tillfällen, men för vissa andra färjelägen kan det bli mycket små reduceringar av ljudnivån. Det är svårt att påvisa vilka effekter föreslagna åtgärder skulle ge och det ses som mycket tveksamt att föreslå lägre ljudvillkor är prøvotidsvillkoret. Utredaren rekommenderar att det villkoras att föreslagna åtgärder genomförs istället för riktvärden och att slutliga villkor fastställs efter uppföljning av de genomförda åtgärderna.

Sammanfattning av bullerutredningarna

Sökandena har sammanfattat sina ställningstaganden till åtgärdsförslagen i huvudsak enligt följande. Det inte är realistiskt att ändra trafikeringen/tidtabeller och ger inte heller någon faktisk minskning av ljudnivån från verksamheten i sig. Bolaget är däremot villigt att genomföra en del åtgärder vid lastning/lossning, även om de uppmätta ljudnivåerna vid bostäder inte påverkas så mycket, men att den upplevda ljudnivån kommer att minska. Dragfordon kommer att bytas ut under 2010-2012 till en kostnad av 4,5 miljoner kronor, inspektionsfrekvensen för ramper och klaffar fördubblas och åtgärder kommer att vidtas efter ytterligare utredning om lämpligaste metoder och material (t.ex. gummimattor, klaffar). Kostnaden bedöms uppgå till 3-4 miljoner kronor.

När det gäller åtgärder på fartyg har sökandena inlett en dialog med rederierna om frivilliga avtal om åtgärder på fartygens fläktar. När det gäller landbaserad el avser sökandena att kunna erbjuda fartygen sådan koppling, se vidare referat av utredningen om det nedan.

Sökandena är vidare beredda att anlägga ett avskärmningsskydd för uppställningsplats för trailers med egen kraftförsörjning, eller flytta den, under 2010. Exakt utformning är inte fastställt och kostnaden kan röra sig mellan 1 och 5 miljoner kronor. Däremot är man inte beredd att bygga bullerskärmar, eller avskärmande byggnader, mot bostäderna. Man anser att det varken är miljömässigt motiverat eller ekonomiskt rimligt med denna åtgärd som inte ger någon mätbar bullerreducering.

Sökandena anser att en flytt av färjeläge 4 till färjeläge 6 visserligen skulle minska störningarna (minska ljudnivån med 5 dB(A)), men att kostnaden på 200-250 miljoner kronor är oskälig. Dessutom ryms det inte inom gällande tillstånd.

Landbaserad elförsörjning

Elanslutning av fartyg har prövats på olika håll i världen, och har i Sverige funnits sedan mitten av 1980-talet i Stockholms hamn, där från 2006 även ett färjeläge har anslutits. Det finns en rad tekniska frågor som måste lösas; val av spänning, effektbehov, elfrekvens och t.ex. jordning. Standard saknas. Fartyg måste ligga vid kaj minst två timmar för att miljönyttan ska bli positiv, bl.a. för att motorerna hinner svalna. Elfrekvensen ombord i internationell trafik är vanligen 60 Hz medan i östersjötrafik är 50 Hz vanligast.

I utredningen redogörs kortfattat för alternativ för att minska utsläppen i hamn; drift med lågsvavlig olja, katalysatorer och svavelrening med "scrubber". Från 2010 får svavelhalten i marina bränslen som används på inre vattenvägar och hamnar inom EU inte överstiga 0,1 %. För trafik på Östersjön gäller 1 % svavel från 2010 och från 2015 gäller 0,1 %. Katalysatorer kan minska kväveutsläppen med 90-95 %, kolväten och kolmonoxid med 80-90 % och partikelutsläpp med 30-40 %.

Miljönyttan av landansluten el är främst minskning av utsläppen av partiklar, kväveoxider och svaveldioxid och av hälsoproblemen för närboende. Även med hänsyn till hur elen produceras blir miljönyttan positiv totalt sett. Nyttan från koldioxidsynpunkt beror på hur elen produceras. I utredningen återges beräkningar av utsläppen med och utan elanslutning för alla förekommande färjor vid nuvarande och vid maximalt antal anlöp. För svaveldioxid blir minskningen sammanlagt drygt 44-65 % beroende på svavelhalt i oljan, för kväveoxider ca 50 %, för kolväten omkring 25 % och för partiklar drygt 40 %. Koldioxidutsläppen minskas med omkring 35 %.

Med hänvisning till tidigare redovisade utsläppsberäkningar och jämförelse med förekommande halter av luftföroreningar i Ystad dras i utredningen slutsatsen att luftmiljön endast till begränsad del influeras av emissioner från fartygen, eftersom Ystad påverkas i hög grad av fjärtransporterade luftförorening och av föroreningar från lokal trafik och värmeanläggningar. Tillskottet från fartygstrafiken i hamnen har beräknats till 3 µg/m³ för årsmedelvärdet av kväveoxider och 0,3 µg/m³ för partiklar PM 10, vilket anses vara marginellt i förhållande till respektive miljö-kvalitetsnorm (40 µg/m³). Förekommande halter i Ystad ligger på 17-20 µg/m³ för partiklar och 10-30 µg/m³ för kvävedioxid som årsmedelvärden. Däremot anges att fartygens bidrag till dygns- och timmedelvärden för kvävedioxid utgör 15 % respektive 30 % av miljö-kvalitetsnormen (90 percentil resp. 98 percentil).

Kostnader för landbaserad el uppkommer dels för hamnen och dels för fartygen. För en färja kan kostnaden bli 3-5 miljoner kr. För hamnen beräknas anläggningskostnaden till ca 20 miljoner kr för fyra landanslutningar varav två med frekvensomvandlare.

Maximalt effektbehov beräknas till ca 4 MW, eller drygt 3 MW om fartyg med liggetid under en timma undantas. De enskilda fartygen har effektbehov mellan 350 och 750 kW. För tre fartyg med lång liggetid behöver transformering ske till 60 Hz. Det behövs nya kablar för matning med högspänning från mottagarstation vid Revhuskajen. Nytt högspänningsställverk behövs. Eventuellt behövs även ny matarkabel till nämnda mottagningsstation. Det behövs ca 1-1,5 års byggtid efter beslut.

Förfrågan har gjorts till rederierna, som överlag är positiva till elanslutning.

Sökandena har bifogat en remiss från Finansdepartementet om nedsättning av elskatt för landanslutning av fartyg i hamn (Fi2009/7742), samt uppger att man i skrivelse till departementet har hemställt om sådan skattelättnad.

Utformning av Dragongatan/E65

Sökandena hänvisar till Vägverkets infrastrukturplan att det inte blir aktuellt med anpassning av trafiksituationen med en ny sträckning längs Bronsgatan och tunnel under Sandskogen före 2021.

Avtal med rederier, anpassning av hamntaxa

Sökandena redogör för överläggningar med rederierna tillsammans med länsstyrelsen och den lokala tillsynsmyndigheten Ystad Österlenregionens Miljöförbund, och anser att det kan vara en framkomlig väg att via omförhandlingar av gällande avtal lägga till frågan om miljöförbättrande åtgärder, men utfallet var osäkert vid provotidsredovisningens inlämnande. Förhandlingar kommer också att upptas om miljödifferenterad hamntaxa, med bl.a. utsläppsavgifter för kväveoxider och/eller svaveldioxid.

INKOMNA YTTRANDEN

Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Fiskeriverket har inget att erinra.

Naturvårdsverket tillstyrker att miljödomstolen godtar det förslag till slutligt villkor som möjliggör elanslutning av fartyg vid färjelägena 1,3,4, och 6 i Ystads hamn som framförts av sökanden. Naturvårdsverket tillstyrker även att miljödomstolen medger förlängning av provotiden för buller på det sätt som sökanden föreslagit, men föreslår att sökandens förslag justeras (omskrivning från riktvärde till begränsningsvärde, vilket sökanden har accepterat).

Naturvårdsverket motiverar bl.a. ställningstagandet för en förlängd provotid med att sökanden ges möjlighet att följa upp och utvärdera, bl.a. hur man genom att tillhandahålla land-el och genom att anpassa hamntaxor, eller på andra sätt träffa överenskommelser med trafikerande rederier, kan minimera den samlade bullerutbredningen kring hamnområdet. Naturvårdsverket hänvisar också till miljööverdomstolens dom M6387-06 (Kapellskärs hamn) om hur avgränsningar av verksamhetsområde inom en hamn ska göras, samt till hur bullerstörningar ska regleras. Naturvårdsverkets villkorsförslag har anpassats till detta.

Länsstyrelsen i Skåne län tillstyrker att miljödomstolen godtar förslaget till slutligt villkor om landbaserad elektricitet, men med en justering som innebär tillägg om att anläggningen ska vara uppförd *installerad och anslutningsbar till fartyg* senast 18 månader efter den tidpunkt då denna dom vunnit laga kraft (vilket Sökandena har accepterat). Länsstyrelsen konstaterar att utredningen saknar redovisning av möjlig anpassning av gällande hamntaxa, och menar att det ska redovisas i nytt utredningsvillkor. Länsstyrelsen yrkar tillägg till det av bolaget föreslagna utredningsvillkoret om ytterligare möjliga åtgärder i verksamheten och/eller i bostäder, avskärningsmöjligheter inom mellanliggande markområden, samt tidplan och kostnader. Sökanden ska också redovisa på vilket sätt hamnen genom avtal med trafikerande rederier avser att minska bulleremissionerna samt redovisa möjlig anpassning av hamntaxan för fartyg som ansluts till land-el. Länsstyrelsen yrkar också att anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när anläggningen är anslutningsbar till fartyg. Länsstyrelsen yrkar vidare samma justering av det provisoriska bullervillkoret som Naturvårdsverket har yrkat (och som sökandena har accepterat).

Ystad-Österlenregionens miljöförbund anser att det är positivt att Ystad Hamn förbereder för landanslutning med el för rederierna, men vill även lyfta fram att katalysatorer (SRC-teknik) på hjälpmotorer och ”scrubbers” har mycket positiva

effekter gällande dämpning av buller och minskat utsläpp till luft av bl.a. kväveoxider, kolväten, partiklar och kolmonoxid.

Förbundet anser att Ystad Hamn har tagit till sig miljöfrågorna på ett mycket positivt sätt, och är på god väg att utveckla en ”grön hamn”, men att det finns mer att önska från prövotidsutredningarna. Förbundet anser därför att miljödomstolen inte ska godta sökandenas förslag till slutliga villkor förrän följande kompletteringar gjorts.

- en tidplan, som beskriver vilka åtgärder som kan genomföras på kort sikt – redan under 2010 – och på längre sikt 2011-2015.
- en tydligare beskrivning effekt-kostnad-nytta av respektive föreslagna åtgärd, gärna sammanfattad i en tabell. Med ”nytta” bör lyftas fram inte bara effekten av en åtgärd uttryckt i dB(A) utan även antal färre människor som kan komma att störas av bullret.
- en utredning där sökandena fullt ut undersöker möjligheterna att via avtal med rederierna och miljödifferenterade avgifter minska buller- och luftemissioner. Det framgår inte heller att sökande påtagit sig den ”pådrivande roll” som miljödomstolen förutsatt i deldomen.
- sökande har inte visat varför de behöver ytterligare 18 månaders utredningstid speciellt rörande buller.

Det föreslagna utredningsvillkoret för buller bör inte endast avse buller från verksamhetsområdet, utan även buller orsakat av följdverksamhet (indirekta miljöeffekter) i form av trafik till och från verksamhetsområdet bör ingå. Utgångspunkten bör vara vägsträckor där hamntrafikens andel inte är försumbar. Sökandena bör vara pådrivande och diskutera fram lösningar med väghållarna för att finna möjligheter att dämpa trafikbullret längs vägsträckorna. För vägtrafikbuller bör riktvärdena (ekvivalent och maxvärde) för vägtrafikbuller vid bostäder uppfyllas såväl dagtid, kvällstid som nattetid.

Förbundet anser att miljödifferenterade avgifter knappast är en avtalsfråga (sid 13 i utredningen), utan bestäms ensidigt av hamnens ägare (även om vissa affärsmässiga hänsyn måste tas). De differenterade hamnavgifterna borde också ta sin utgångspunkt i bullerproblematiken; fartyg med hög bullerskyddsstandard skulle förmodligen kunna favoriseras inom ramen för ett system med differenterade avgifter. Detta bör kunna belysas närmare i den fortsatta utredningen.

Vidare vill förbundet att miljödomstolen fastställer att riktvärdena för (ekvivalent och maxvärde) för nyetablering av externt buller vid bostäder ska uppfyllas såväl dagtid, kvällstid som nattetid och såväl inomhus (sovrum) som utomhus och att hamnen i det fortsatta utredningsarbetet arbetar fram en tidplan för när riktvärdena ska innehållas. Miljödomstolen ska också fastsätta Socialstyrelsens (SOSFS 2005:6) riktvärde för lågfrekvent buller inomhus ska uppfyllas.

Förbundet vill att miljödomstolen ger Ystad Hamn 3-4 månader på sig för att inkomma med ett utförligare underlag enligt ovan och som uppfyller utredningsdirektiven U2 och U3. I detta bör ingå även mätningar av buller, utsläpp till luft och luftkvalitet. Med en utförligare grund kan Ystad Hamn därefter redovisa förslag på särskilda villkor.

Från förbundets utförliga bedömning i yttrandet noteras bl.a. följande. Förbundet har arbetat fram en handlingsplan för Ystad Hamn och har krävt in handlingsplaner

från respektive rederi. Åtgärder enligt dessa sammanfaller sannolikt med de i prövotidsutredningen. Förbundet menar vidare att sökandenas definition av indirekt hamnrelaterad verksamhet är för snäv, och bör avse följdverkningar, såsom transporter till och från området. Utredningen tar inte tillräcklig hänsyn till människors upplevelse av bullret. Förbundet beskriver därvid olika effekter på människor av lågfrekvent buller (20-200 Hz), bl.a. som följer av störd sömn, och framhåller att tillvänjning till störande lågfrekventa ljud är i stort sett obefintligt. Utredningen borde också ha en bredare analys av tillgänglig teknik. Man framhåller att införande av katalysator på hjälpmotorer kan ge en bullerreducering med 25 dB(A), i motsats till vad som sagts i utredningen. Även skrubber kan minska ljudnivån.

Joakim Strandberg och Peter Lindhe (boende på Hejdegatan och Stallgatan) stöder bl.a. tidigare lämnade yttrande från den tidigare Myndighetsnämnden i Ystad om att lokaliseringen inte är förenlig med miljöbalken, och om att skyddsavstånden är för små för att skydda de boendes hälsa och miljön. De anser att 18 månaders installationstid för elanslutning är för lång tid, och anser att 6 månader efter miljödom är lämplig. De uppfattar (sammanfattningsvis) att sökandena inte längre har intentioner att kräva katalysatorer på fartyg och menar att miljökraven är en konkurrensfråga mellan hamnarna och kan ge en ond cirkel; lägre krav - lägre hamnavgift - mer trafik - bättre ekonomi - större visioner - sämre miljö. Utsläppen från den dagliga pendeltrafiken med Bornholmstrafikens katamaran men också Polen- trafikens färjor och den enorma godstrafiken gör dem oerhört hämmade till att kunna vistas ute i trädgårdar och utemiljöer vid vissa tidpunkter, bl.a. finns oro för barnens utemiljö vid Östra skolan 500-600 m från hamnen. De ifrågasätter att färjor får gå på tomgång upp till åtta timmar, när bilars tomgångskörning begränsas till en minut.

Peter Keusen m.fl. (Claes Kristensson, Ulf Henningsson, Gustaf Silfverstolpe, Eva Hörberg, Maj-Britt Kardell, Åke Andersson, Kerstin Aleryd, Sigun Rix och Torbjörn Rix, samtliga boende i Ystad) anser att sökandenas prövotidsutredning och därmed sammanhängande yttranden bygger på stora brister, direkta felaktigheter och skönskrivningar. De yrkar att miljödomstolen överväger om sökandena kan ges fortsatt tillstånd utifrån miljöbalkens kunskapskrav och försiktighetsprincip, men de önskar å andra sidan inte att verksamheten stoppas, varför de alternativt yrkar följande slutliga villkor:

Avseende land-el:

Sökandena skall uppföra en anläggning som skall möjliggöra anslutning till landbaserad elektricitet för de färjor som trafikerar färjelägena 1, 3, 4 och 6. Anläggningen skall vara uppförd inom 3 månader räknat från slutdomens meddelande dock senast 2010-08-01. Under samma period skall sökandena sluta bindande avtal med rederierna om bindande användning av land-el för färjor med en kajliggetid om minimum 2 timmar gällande senast i samband med färdigställandet av land-elanläggningen, dvs. senast 2010-08-01.

För främjandet av dessa förhandlingar skall sökandena utarbeta en rabattsats på gällande hamntaxa, som erbjuder rederierna en ekonomisk stimulans för gjorda investeringar ombord (yttrandet innehåller förslag).

Färjor, som regelbundet anlöper Ystads hamn oavsett färjeläge, men med en kajliggetid under två timmar, skall inom 6 månader räknat från slutdomens

meddelande, dock senast 2010-12-31, ovillkorligen vara utrustade med katalytisk avgasrening och ljuddämpning av samtliga motorer och fläktanordningar.

För samtliga fartyg, färjor som övriga fartyg över 1350 BRT, utrustade med katalytisk avgasrening och ljuddämpning av motorer och fläktanordningar, skall Sökandena ta fram en miljödifferenterat hamntaxa, som premierar minskat luftutsläpp och buller, med giltighet senast 3 månader från slutdomens meddelande dock senast 2010-08-01.

Avseende buller:

Sökandena skall säkerställa, inom 6 månader efter slutdomens meddelande, dock senast 2010-12-31, att bulleremissioner vid och inom bostäder dag-, kvälls- och nattetid inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri enligt RR 1978:5 och Socialstyrelsens rekommendationer i SOSFS 2005:6 avseende lågfrekvent buller.

Med bulleremissioner avses allt sammantaget buller, som alstras från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom det hamnområde, som beskrivs i rapporten på sidan 20 figur 20, alternativt som vid varje tillfälle arrenderas av YHLAB från kommunen, samt av landtrafiken längs med Sjömansgatan, Österleden och längs med Dragongatans sträckning från Österleden till Kristianstadsrondellen.

Avseende kontrollmätningar:

För säkerställandet av kontinuerliga miljöförbättringar skall sökandena initiera kontinuerliga och regelbundna kontrollmätningar av buller- och luftemissioner under medverkande av kontrollmyndigheten och/eller Ystad Österlenregionens miljöförbund. Yttrandet innehåller specifika krav på mätparametrar och mätpunkter avseende luft.

Kontrollen av bulleremissioner ska ske vid och inom bostäder dag-, kvälls- och nattetid vid i samråd med kontrollmyndigheten fastställda punkter fördelade över hela staden och omfatta industribuller och lågfrekvent buller samt trafikbuller vid Dragongatan.

Avseende miljö-, säkerhets- och kvalitetspolicy

Liksom alla större hamnar bör Ystad hamn ha tydligt deklarerade policies i frågor om kvalitet, miljö och säkerhet. Yttrandet innehåller specificerade förslag på certifiering m.m. av verksamheten.

Sammandrag av skrivelsen i övrigt:

Keusen m.fl. anser att sökandena har en ovilja eller oförmåga att vidta snabba och vederhäftiga åtgärder, med hänvisning bl.a. till olika uttalanden om möjliga miljö-åtgärder som framförts i en rapport från Internationella Institutet för Industriell Miljöekonomi vid Lunds universitet 2006-10-31, och de föreslår initiativ som sökandena bör ta.

En förlängd provotid blir praktiskt taget verkningslös både ifråga om reducering av luftutsläpp och buller, då ingen tids- och villkorsmässig koppling finns mellan anläggningens färdigställande och tidpunkten då relevanta färjor bindande ska ta emot land-el. De anser att såväl sökandenas yrkade villkor som provisorisk föreskrift ska avvisas.

De anser vidare att utredningen inte motsvarar utredningsvillkorets krav. De saknar en bedömning av sammantagna bulleremissioner från hamnområdet, där hamnområdet bör inkludera fartygsdrift enligt MÖD:s dom M6387-06 om Kapellskärs hamn. Att sökanden i utredningen kommer fram till att riktvärden för nyetablerad industri enligt Naturvårdverkets RR1978:5 inte kommer att uppnås, innebär enligt Keusen m.fl. att tillstånd inte kan medges eller att sökandena genomför åtgärder.

De saknar i rapporten en redovisning av ytterligare ett antal angivna fördelar med land-el. Vidare framhålls fördelar med katalytisk rening och menar att det är önskvärt att miljödomstolen ställer krav på att den nya höghastighetsfärjan som ska sättas in från 2011 redan från början förses med katalytisk SCR-rening och ljuddämpande installationer.

Keusen m.fl. ifrågasätter också det strategiska läget för hamnen när det gäller färjetrafiken till Polen, samt hävdar att hamnbolaget är ansvarig för övriga verksamheter inom hamnområdet, såsom skrot- och avfallshantering, och vissa angivna industriella verksamheter. De påpekar också vissa omdisponeringar av verksamheterna och fartygslogistiken, samt problemen med rivning av pir, vilka de anser borde ingå i utredningsrapporten. Även uppgifter om omfattningen av övriga fartygsanlöp, och liggtider för kommande nya storfärjor, ifrågasätts. De framför också alternativ definition på direkt och indirekt verksamhet, med hänvisning till Naturvårdsverkets yttrande. De påpekar också att utredningen inte tycks ha beaktat ljud från fartyg innan det är väl förtöjt och vid uppstart före avgång. De ifrågasätter också värderingarna av vad som anses vara snabb lossning av färjorna och de bullerproblem som är förknippade med det; vidare ifrågasätts de ankomst och avgångstider som anges för början av nattperioden; andelen anlöp som kan ta emot land-el, möjligheten att kräva åtgärder på fartyg m.m.; varför inte bullerproblem för boende vid Dragonvägen inte belysts, m.m. De föreslår elanslutning av kyltrailers istället för bullerskärm.

Claes Kristensson och Peter Keusen har, sammanfattningsvis, i ytterligare skrivelse yrkat följande.

A) Miljödomstolen ska ålägga sökandena att senast 2010-12-31 lägga fram en samhällsekonomisk totalanalys enligt SIK-modellen. Analysen skall tjäna som basinformation vid framtida samråd om utflyttningen av verksamheten.

B) Miljödomstolen ska, innan slutligt tillstånd för verksamheten i Ystads hamn fastställs i en slutdom, ålägga sökandena att senast 2010-08-01 lägga fram en detaljerad åtgärds- och tidsplan för hur sökandena konkret avser att möta upp mot av Miljödomstolen i deldomen under domskälen, sida 44 stycke 2, framförda förutsättningar och förväntningar.

Sammanfattning av Kristenssons och Keusens yttrande i övrigt.

Utredningen bör kompletteras med uppgift om hur uppmarschområdet för fordon till den nya höghastighetsfärjan, som kommer att ha utökad kapacitet, ska ordnas, utan att bl.a. köbildning på Ekenäsgatan uppstår. Vidare bör utredas hur uppmarschområde med fler filer framför tullstationen, samt åtgärder för att förbättra säkerheten och undvika onödiga miljöbelastningar inom terminalområdet med in och utcheckning till Polenfärjorna. I yttrandet ges detaljerade åtgärdsförslag. Istället för busstransfer av färjepassagerare föreslås permanenta landgångsanläggningar.

I yttrandet finns också utförligt förslag på komplettering av vägs skyltning i Ystad så att trafikanter i större utsträckning följer rekommenderat väg till från Södra Dragonvägen via E65, och för att undvika färjeanknuten trafik på Österleden väster om korsningen med Dragonvägen. Även om det inte är på sökandenas ansvarsområde att bestämma över utformningen av trafikskyltningen på E 65 anser Kristensson och Keusen trots det att Miljödomstolen bör ålägga sökandena att genom dialog med Trafikstyrelsen/Vägverket optimera trafikledningen så att ovan beskrivna miljöbelastningar och säkerhetsrisker avsevärt reduceras.

Sökandena har bemött yrkandena och anför bl.a. följande, utöver de föreslag till ändring av villkorsförslagen som Sökandena har accepterat.

När det gäller *Naturvårdsverkets* definition av hamnrelaterad verksamhet, utifrån Miljööverdomstolens dom i mål nr M 6387-06, anser sökandena att transporter inom hamnområdet som berör hamnverksamheten, dvs. fartyg, personbilar, lastbilar och bussar, är en del av den fastighetsanknutna miljöfarliga verksamhet som sökandena bedriver. Dessa transporters miljöpåverkan skall beskrivas i miljökonsekvensutredningen och kan som huvudregel bli föremål för villkorsreglering. Denna huvudregel bryts dock enligt sökandena av Högsta domstolens avgörande NJA 2004 s. 421 där det framgår att det är en absolut förutsättning för att ett villkor skall kunna föreskrivas att sökanden bedöms ha faktiska och rättsliga möjligheter att ta ansvar för uppfyllandet av villkoret i fråga. Slutsatsen är således att en verksamhets omgivningspåverkan skall redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och villkor endast skall föreskrivas för de delar av omgivningspåverkan som sökanden bedöms ha faktisk och rättslig rådighet över.

När det gäller *Länsstyrelsens* uppfattning att frågan om miljöanpassning av hamntaxan inte har redovisats anser sökandena att en sådan redovisning har gjorts i prövotidsutredningen, se avsnitt 6 "Anpassning av hamntaxan". Sammanfattningsvis kan nämnas att ett beslut om en så kallad miljödifferentierad hamntaxa kommer att fattas den 29 april 2010. Denna miljödifferentierade taxa kommer även att ta hänsyn till om fartygen ansluts till land-el

Sökandena anser att delar av det som Länsstyrelsen anser bör ingå i det justerade utredningsvillkoret redan har redovisats i prövotidsredovisningen. Detta gäller bl.a. avskärningsmöjligheter inom mellanliggande markområden, se avsnitt 5.6.5 i bilaga 1 till prövotidsredovisningen, men även redovisning av på vilket sätt hamnen genom avtal med trafikerande rederier avser att minska bulleremissionerna, se avsnitt 5 "Avtal med trafikerande rederier" i prövotidsredovisningen.

Vidare är sökandena av den uppfattningen att prövotidsredovisningen är ett verktyg för att tillståndsmyndigheten skall kunna fastställa slutliga villkor för verksamheten. Då villkor med innebörden att avtal skall ingås med rederierna inte kan föreskrivas, eftersom Sökandena saknar rådighet över rederiernas verksamhet, bör denna fråga hanteras i annat forum. Sökandena har därför bjudit in de trafikerande rederierna till samtal angående avtalslösningar och avser, liksom tidigare, att hålla Länsstyrelsen fortlöpande underrättad om dessa diskussioner. Sökandena vidhåller därför, med anledning av det som anförts ovan, sitt yrkande rörande utredningsvillkor avseende buller.

Med anledning av att *Ystad- Österlenregionens miljöförbund* förordar införande av katalysatorer och scrubbers på fartygen vidhåller Sökandena standpunkten att sökandena inte har rättslig möjlighet att kräva av rederierna att katalytisk avgas-

rening eller scrubberanläggningar installeras på de fartyg som trafikerar Ystad hamn, med hänvisning till sina tidigare yttranden till Miljööverdomstolen, där man har berört frågan om katalytisk avgasrening och tillämpningen av den så kallade "Helsingborgsdomen", MÖD M 8471-03.

Förbundet har ifrågasatt delar av prøvotidsutredningen. Sökandena anser att man i prøvotidsutredningen har gett tillräcklig information, och anger sidhänvisningar till utredning för de punkter som förbundet tagit upp.

Ifråga om kraven på ytterligare utredning om möjligheterna att åtgärda störningar från indirekta effekter hänvisar sökandena till att det framgår av domskälen i deldomen att miljödomstolen har godkänt den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen (se sid 41 i deldomen). Vidare har miljödomstolen angett den avgränsning där transporter till och från hamnverksamheten inte längre skall anses vara följdverksamhet (se sidan 47 i deldomen). Detta innebär att miljödomstolen har accepterat den avgränsning som sökandena har gjort i ansökan avseende den följdverksamhet som transporter till och från hamnområdet utgör. Frågan har sedan inte tagits upp av Miljööverdomstolen. Avgränsningen gjordes på samma sätt i prøvotidsutredningen, se avsnitt 5.2 i bilaga 1 till prøvotidsutredningen, dvs. att följdverksamheten är transporter mellan hamnområdet fram till närmaste punkt på det allmänna vägnätet där hamntrafikens andel är försumbar. I och med detta anser sökandena att den utredning som Förbundet efterfrågar redan genomförts eftersom prøvotidsutredningen omfattar buller orsakad av följdverksamhet i form av trafik till och från verksamhetsområdet på vägsträckor där hamntrafikens andel inte är försumbar.

I fråga om förbundets yrkande om nyetableringsvärden för buller vill sökandena inte föregripa den fortsatta prøvotidsutredning som föreslagits.

Med anledning av *Joakim Strandbergs och Peter Lindhes* propå om 6 månaders installationstid för land-el istället för 18 månader anser sökandena har genomfört de åtgärder som man förelades i deldomen avseende förberedelse för installation av land-el. De ytterligare arbeten som måste utföras innan anläggningen för land-el kan tas i drift skall utföras av utomstående entreprenörer och är av sådan art att de måste föregås av en offentlig upphandling. Eftersom ett tilldelningsbeslut enligt lagen om offentlig upphandling kan överklagas skulle sökandena riskera att överträda villkoret om installation av land-el om kortare tid än 18 månader fastslås av miljödomstolen. Detta är anledningen till den installationstid som yrkats av sökandena.

De av *Peter Keusen m.fl.* föreslagna villkoren föranleder inga justeringar av sökandenas yrkade förslag till slutliga villkor utöver vad som skett utifrån Naturvårdsverkets och länsstyrelsens yrkanden. Sökandena anser att man har presenterat en prøvotidsutredning som följer deldomens utredningsvillkor U2 och U3. Sökandena anser vidare att de industrier som ligger inom hamnens verksamhetsområde inte kan anses vara hamnverksamhet. Denna uppfattning har tidigare redovisats under målets handläggning. Det främsta skälet till att dessa verksamheter inte kan anses vara hamnverksamhet är att dessa verksamheter utgörs av självständiga miljöfarliga verksamheter som tillståndsprövats i vederbörlig ordning och omfattas av separata tillstånd till miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av denna prøvotidsutredning.

Sökandena anser att deldomens utredningsvillkor U2 och U3 inte omfattar ett framtagande av en SIKA-modell, som skulle ligga till grund för framtida samråd vid en tillståndsprövning av en i dagsläget hypotetisk utflyttning av verksamheten, så som *Peter Keusen och Claes Kristensson* har yrkat.

Vidare anser sökandena att man har redovisat förutsättningarna för ett förändrat trafikflöde till och från hamnområdet via E65 (avsnitt 4 i provotidsutredningen).

Sökandena har på domstolens begäran den 1 november 2010 kompletterat yttrandet bl.a. med uppgifter om vad som har tillkommit sedan mars 2010. YHLAB har förberett land-el genom att tomrör har dragits längs kajerna vid färjelägena 1 och 3. Sedan tidigare finns tomrör vid läge 6. YHLAB har initierat ytterligare utredningar för att ta fram förstudie och förfrågningsunderlag för totalentreprenad. En differentierad hamntaxa har införts och som initialt gäller för fartyg som inte har avtal med YHLAB. Efterhand kommer det att hanteras i förhandlingar med rederierna. Miljötaxan innebär 20 % miljörabatt på ordinarie hamnavgift som uppfyller miljökrav enligt ett avtal från 1996 mellan Sveriges Hamn- och Stuveriförbund, Sjöfartsverket och Sveriges redareförening.

Sökandena har redogjort för samråd med rederierna under 2009 och med en samlad samrådsgrupp vid två tillfällen under 2010. Det har framkommit att rederierna har gjort försök med additiv till bränslet för att minska partikelemissioner, och Bornholmtrafikken använder additiv för att minska luftemissioner. Alla rederier ser land-el som en möjlighet att förbättra miljön, men de har ännu inte gett något definitivt ja till anslutning.

YHLAB har också redogjort för ett anmälningsärende, enligt vilket fartyget Povl Anker gör ytterligare ett anlop, nattetid kl. 00:30 måndag-fredag, till färjeläge 3 från den 11 oktober 2010 till och med den 15 juni 2011, då en ny snabbfärja beräknas kunna tas i drift. Fartyget avgår kl. 01:00. Orsaken är omstruktureringar av rutterna sedan bl.a. ett fartyg har sålts av Bornholmstrafikken. danska staten har vissa krav på kommunikationen mellan Bornholm och det danska fastlandet via Ystad. Ändringen har skett i samråd med Ystad-Österlenregionens miljöförbund, kommunen och Trafikverket. Länsstyrelsen har godkänt anmälan.

DOMSKÄL

Miljödomstolen bedömer att målet kan avgöras utan förhandling och syn, vilken möjlighet har framgått av kungörelsen av provotidsredovisningen.

Miljödomstolen konstaterar att det som nu ska avgöras är enbart frågan om slutliga villkor för buller och för anslutning av landbaserad elektricitet, enligt provotidsförordnandet i deldomen den 30 oktober 2008. Genom deldomen har tillstånd enligt miljöbalken lämnats för hamnverksamheten och den har, efter överprövning, vunnit laga kraft. Det innebär att de yrkanden som avser tillåtligheten av verksamheten och dess lokalisering inte längre är aktuella för prövning. Därigenom har också möjligheten upphört att väga in följdverksamheter utanför det verksamhetsområde

som tillståndet avser. Det är bara de störningar från hamnverksamheten inom verksamhetsområdet som satts på provotid som nu kan regleras. Även vilka verksamheter inom hamnområdet som ingår, och inte ingår, i sökandens ansvar, har ifrågasatts av några sakägare, men det framgår tydligt av deldomen, och referatet som ges i domen av ansökan, vilka avgränsningarna är för hamnverksamheten.

Av detta framgår att fortsatt utredning av flyttning av hela hamnverksamheten inte kan krävas inom ramen för provotiden. Däremot kan vissa omdisponeringar av trafikföringen m.m. inom nuvarande verksamhetsområde för hamnen vara sådana åtgärder som kan anses omfattas av provotiden och därför inte kan anses ha fastlåtts genom tillståndsbeslutet.

De beräkningar som har gjorts utgår från att hamnverksamhetens bidrag till bullernivån vid bostäder utmed Österleden är 52-55 dB(A) vid verksamhet nattetid. De ytterligare mätningar som gjorts tyder på att hamnverksamhetens bidrag kvällstid kan ligga kring 50 dB(A), eftersom anlöp har gett ca 3 dB(A) ökning över rådande bullernivå, vilket betyder att bullret från fartyg vid anlöp kan beräknas vara av samma ljudnivå som bakgrunden vid tillfället. Användning av evakueringsfläktar har gett högre värden, med korrigering för bakgrund kan 55 dB(A) ha tangerats, d.v.s. nivån för provotidsvillkoret klaras nät och jämnt. Det är inte helt entydigt vad villkoret avser för ekvivalentperiod - om det skulle avse ett dygnsmedelvärde är det osäkert det klaras om det förekommer mer omfattande aktiviteter dagtid i hamnen. Av vad som framgår nedan har villkoret tolkats så att bullernivån ska klaras under de tidsintervall då verksamhet bedrivs i hamnen.

I vilket fall så klaras inte Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från nyetablerad industriell verksamhet, vilket var ett av utredningsmålen, för nattvärdena knappast ens med nu föreslagna åtgärder. Därmed är det miljömässigt motiverat med ytterligare bullerbegränsande åtgärder. Utredningen har visat på ett antal åtgärder som är tekniskt genomförbara. Miljödomstolen har därför att avgöra vilka åtgärder som är nu ekonomiskt skäligen att genomföra, och vilka som behöver utredas ytterligare.

Sökandena har i prövotidsutredningen ytligt beskrivit relativt ingripande åtgärder som omflyttningar mellan befintliga färjelägen, och beräknat effekten på bullersituationen. Denna typ av åtgärd bör bedömas översiktligt innan övriga åtgärder beslutas, eftersom de senare kan innebära ytterligare fastlåsningar som minskar möjligheterna i ett senare skede att disponera om färjelägen m.m.

Närheten mellan Bornholmsfärjorna och resecentrum synes ha sådana logistiska fördelar att det är svårt att se hur ändamålet kan nås på annat sätt inom nuvarande hamnområde. Av redovisade bullerutbredningskartor framgår också att denna del har relativt liten betydelse för den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder, utan det är storfärjorna som har störst betydelse. Det framgår dock att en omflyttning inom nuvarande hamnområdet av dessa kajlägen skulle innebära stora ombyggnader, med omdragningar av järnväg, flyttning av ramper, byggnader etc. Miljödomstolen bedömer att det inte är skäligt att vidta så drastiska åtgärder med mindre än att de nu av sökandena föreslagna åtgärderna skulle visa sig vara verkningslösa. Detta hindrar inte att det kan finnas ett flertal mindre ändringar av trafikföringen inom området som är skäliga att genomföra och som kan begränsa olägenheter av luftföroreningar och buller ytterligare, men enligt miljödomstolens bedömning lämpar de sig inte för detaljregering i villkor, i vart fall inte under en fortsatt prövotid.

I flera av yttrandena hävdas att utredningen har ytterligare brister, utöver lokaliseringsfrågorna. Miljödomstolen bedömer dock att utredningen är tillräcklig, i den meningen att den har övertygat sökanden om skäligheten av att vidta den från störningssynpunkt väsentliga åtgärden att installera landbaserad elektricitet för huvuddelen av aktuella fartyg, och ytterligare praktiskt genomförbara åtgärder som kan komma att reducera vissa för omgivningen särskilt störande moment. Den visar också att vissa av de föreslagna åtgärderna inte för närvarande kan anses vara skäliga, även om resultaten inte har presenterats på ett överblickbart sätt, t.ex. i tabellform så som har yrkats. Det finns också vissa andra åtgärder som anges som genomförbara, men där inga tydliga åtaganden har gjorts. Det saknas en sammanställning som summerar vilka åtgärder som sammanlagt behövs för att nå det i utredningsvillkoret 2 angivna målet om ”nyetableringsvärden” beträffande

bullerstörningar, och sammanlagda, beräknade kostnader för detta, med beräkningsgrunderna redovisade. Miljödomstolen finner bl.a. att vidare utredning behövs om åtgärder för att minska buller från evakueringsfläktar, och för att minska behovet av att använda dem genom omdisponering av interna trafikflöden vid lossning och lastning.

För vissa av de frågor, som av sakägare har ansetts vara otillräckligt belysta, har bolaget föreslagit fortsatt utredning under förlängd provotid, vilket har accepterats av de myndigheter som har yttrat sig. Miljödomstolen anser det vara rimligt att förlänga provotiden för att fastslå vilka minskningar av störningarna som erhållits med genomförda åtgärder, innan beslut tas om ytterligare åtgärder. Det krävs också fördjupade utredningar om vad som är skäligt att kräva i fråga om ytterligare åtgärder för att nå ”nyetableringsvärden” för buller. Miljödomstolen anser det med andra ord vara lämpligt med en stegvis process, där utredningar får fördjupas utifrån vunna erfarenheter, och alla åtgärder inte nödvändigtvis måste ha beslutats samtidigt.

Införandet av landbaserad el för fartygens energiförsörjning vid kaj kan förväntas reducera bl.a. det lågfrekventa bullret, vilket har påtalats som särskilt störande, och som också har framkommit vid mätningar. Åtgärden förmodas också reducera de mer varaktiga luftföroreningsutsläppen från fartyg vid kaj. Sökandena åtar sig också ytterligare åtgärder bl.a. på ramper som kan minska risken för särskilt störande momentanljud eller slagljud. Genom sökandenas åtagande i dessa avseenden, och övriga åtaganden, tillsammans med de ändringar av hamntaxan som har beslutats, bör påtaglig reducering vara möjlig av de störningar som är urskiljbara från störning från trafik orten i övrigt. Miljödomstolen finner att slutligt villkor om införande av landbaserad el ska uppställas, men att tidpunkten för idrifttagande inte bör sättas kortare än enligt bolagets yrkande, med de skäl som bolaget har uppgett om tid för ev. överklagande av upphandlingsbeslut.

Miljödomstolen finner det inte vara skäligt att kräva bullerskärm mellan hamnen och järnvägsområdet. Det synes inte heller finnas någon sakägare som yrkar att sådan skärm ska uppföras.

När det gäller Ystad-Österlenregionens miljöförbunds och några sakägares yrkande om att katalysatorer eller skrubbers bör införas på fartygen ifråga konstaterar miljödomstolen att denna fråga inte omfattas av prøvotidsförordnandet. Däremot kan miljöanpassade hamnavgifter ha en viss styrande effekt inte bara på bullersituationen utan också på luftutsläppen, och det bör i en förlängd prøvotid även ingå att ta fram en redogörelse för effekter på luftutsläppen av införande av sådan taxa.

Det skulle också teoretisk kunna villkoras maximala utsläpp från de fartyg som får angöra hamnen, men inom prøvotidsförordnandet ingår nu enbart avgiftsfrågan. Det kan dock finnas skäl att utreda om det finns förbättringsutrymme kvar beträffande buller genom ytterligare miljöanpassning av körsätt, både för transporter på land och för fartygsrörelser. Denna fråga lämpar sig för komplettering via en ytterligare prøvotidsutredning.

När det gäller utformningen av utrednings- och prøvotidsvillkor finner miljödomstolen att föreslagna formuleringar till viss del är oklart utformade och kan leda till tolkningssvårigheter. Det gäller främst hur buller från verksamheten ska särskiljas från annat buller och frågan om vilken tidsavgränsning som villkor om ekvivalent ljudnivå avser. I föreslaget utredningsvillkor anges att sökandena ska ”minska de sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet så att ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri”. Här bör förtydligas att det rör sig om hamnverksamhetens bidrag till ljudnivån. Det nya förslaget till prøvotidsvillkor för buller har omformats i detta avseende. Med hittillsvarande formulering skulle hamnverksamheten kunna sägas vara ansvarigt för allt förekommande buller.

Miljödomstolen anser att det närmare bör anges vilken tidsperiod som ekvivalensmättet avser. I utredningen hänvisas dels till Naturvårdsverkets råd och riktlinjer, som anger separata riktvärdesnivåer för dag, kväll och natt, och dels anges vid jämförelse med buller från vägtrafiken beräknade dygnsekvivalenta värden. Här kan påpekas de riktlinjer som gäller för vägtrafik: 55 dB(A) dygnsvägt medelvärde (undantagsvis 65 dB(A)). Normalt är buller från vägtrafik under dagar och kvällar betydligt högre än under natten, vilket också framgår av utredningen i detta fall.

Ljudnivån är i vart fall 5 dB(A) lägre vid hamnaktivitet nattetid jämfört med dagtid. Det kan alltså vara förvirrande att olika typer av bullervillkor används för olika typer av verksamheter, men ändå måste värdena jämföras.

Eftersom det är värdena för natt som anges som kritiska i utredningen, och bullerutbredningen i redovisningen har beräknats företrädesvis för 2,5 timmars verksamhet under natt, bör ekvivalentvärdena nattetid avse enbart aktiva verksamhetsperioder. Det får därför anses vara så att hittillsvarande bullervillkor ska tolkas gälla ekvivalentnivå under ett visst verksamhetsintervall, och inte för hela dygnet eller för hel nattperiod.

Miljödomstolen anser att en ekvivalent bullernivå om 55 dB(A) för längre perioder under natt, utomhus vid bostäder, är ett mycket högt värde, och kan normalt bara accepteras för momentana ljud nattetid. I mätningarna har inte urskilts sådana maxvärden som härrör från hamnverksamheten från andra momentana trafikljud, men vid en ekvivalentnivå kring 55 dB(A) måste det förekomma momentanljud med högre ljudstyrkor. Sökandena har också påtalat att t.ex. slagljud från ramper är särskilt störande. Sådana ljud kan innebära risk för sömnstörningar om inte ljuddämpning sker i bostaden (t.ex. vid öppet fönster). Det är därför angeläget att dämpning av sådana ljud sker så långt som möjligt, t.ex. genom användning av gummimattor mellan fartygsklaffar och landramper. Villkor om det bör införas, liksom att momentanljuden bör utredas ytterligare.

Ett fortsatt begränsningsvärde under provotiden med nivån 55 dB(A) vid verksamhet nattetid enligt yrkandet, är inte anpassat till de åtgärder som nu villkoras, utan det får i första hand ses som en anvisning om att buller inte får tillåtas öka utöver nuvarande innan beslutade åtgärder har vidtagits. Hittillsvarande utredning ger inte tillräckligt underlag för att ange en provisorisk föreskrift för bullernivå efter vidtagna åtgärder, ej heller för att precisera momentanljud.

Av redovisade bullermätningar framgår att det är mycket svårt att få fram resultat som entydigt kvantifierar bullerbidraget från hamnverksamheten. Därför bör inte

immissionsmätningar föreskrivas under prøvotiden, utan uppföljning av åtgärderna bör i första hand ske med närfältsmätning och beräkning av immissioner.

Av Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (NFS 2003:18) framgår att, utöver Naturvårdsverkets råd och riktlinjer för buller från industriell verksamhet, bör även Socialstyrelsens allmänna råd om lågfrekvent ljud inomhus tillämpas (SOFS 1996:7). Yrkandet av Ystad-Österlenregionens miljöförbund om villkor även för lågfrekvent ljud enligt denna författning bör dock avgöras först efter den förlängda prøvotiden, då prøvotiden får utvisa om behov av ett sådant villkor kvarstår efter genomförda åtgärder.

Yrkade 18 månader för att verifiera effekterna av åtgärder med bullermätningar eller beräkningar är en onödigt lång tid; det bör räcka med ett år.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga.
Överklagande senast den 22 februari 2011.


Lena Pettersson


Bruno Bjärnberg

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Pettersson, ordförande, och miljørådet Bruno Bjärnberg samt de sakkunniga ledamöterna Pergöran Andersson och Curt Henricson.



ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE - DOM I MILJÖMÅL

Den som vill överklaga miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen.

Överklagandet ska ha kommit in till 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 miljödomstolen och det måste ha kommit in till 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 Miljööverdomstolen meddelar **prövningstillstånd**. Miljööverdomstolen lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som 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 miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om

1. den dom som överklagas med angivande av miljödomstolens namn samt dag och nummer för domen,
2. parternas namn och hemvist och om möjligt deras postadresser, yrken, personnummer och telefonnummer, varvid parterna benämns klagande respektive motpart,
3. den ändring av miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
4. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende miljödomstolens dom enligt klagandens mening är oriktig,
5. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud. Om klaganden anlitar ombud ska ombudet sända in fullmakt i original samt uppge namn, adress och telefonnummer.

Till överklagandet ska bifogas lika många kopior av skrivelsen som det finns motparter i målet. Har inte klaganden bifogat tillräckligt antal kopior, framställs de kopior som behövs på klagandens bekostnad.

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