



SÖKANDE

1. Ystad Hamn Logistik Aktiebolag, 556008-2652, Hamntorget 2, 271 39 Ystad
2. Ystads kommun, 271 80 Ystad

Ombud för båda: advokaten Erika Nobel, Advokatfirman Delphi AB, Stadt Hamburgsgatan 9 B, 211 36 Malmö

SAKEN

Tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet, ombyggnad av färjelägen, muddring, deponering, m.m., allt beträffande Ystads hamn, Skåne län

Koordinater: SWEREF99 N:6142700 E:425600

DOMSLUT

Tillstånd

Miljödomstolen lämnar 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 lämnar därtill sökandena tillstånd enligt 11 kap miljöbalken till följande arbeten i Ystads hamn inom fastigheterna Hamnen 2:2 och 2:3 och angränsande allmänt vattenområde samt på de villkor som anges i denna dom, nämligen

- förlänga den yttre västra vågbrytaren i riktning NNO med 250 m till en höjd av +3,0 m,
- riva en del av den västra inre vågbrytaren,
- muddra den norra delen av yttre hamnbassängen till 7,5 m ramfritt djup inkl en vändcirkel i den yttre hamnbassängen till diametern 400 m, runt den del av den

inre västra vågbrytaren som skall rivas samt i område bredvid Revhuskajens västra spets,

- fylla ut i yttre hamnbassängens östra del innanför den yttre östra vågbrytaren med ca 130 000 m³ muddermassor, inkl igenläggning av genomströmningsöppning i vågbrytaren och påbyggnad av dess krön,
- bygga om färjelägena 1, 2 och 3 till två nya färjelägen anpassade till fartyg med upp till 220 m längd och 27 m bredd,

allt på sätt som redovisas på översiktsplan, ritning nr M10-01, dagtecknad den 6 mars 2007.

Slutligen lämnar miljödomstolen sökandena tillstånd enligt 9 kap miljöbalken och dispens enligt 15 kap 33 § samma balk att deponera ca 250 000 m³ massor från ansökt muddring och/eller rensmuddring i hamnområdet inom ett område vars hörnpunkter har positionerna:

	longitud	latitud
NV	13 47 43	55 22 30
NO	13 48 05	55 22 30
SO	13 48 05	55 21 52
SV	13 47 57	55 21 52

Villkor

Gemensamt villkor

1. Om inget annat följer av övriga villkor skall verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökandena angett i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.

Vattenverksamheten (11 kap miljöbalken)

2. Arbeten i vatten skall bedrivas så att grumling i görligaste mån undviks. Om grumlande arbeten behöver utföras under tiden 15 maj-15 november kan arbetena avbrytas av tillsynsmyndigheten, om grumlingen utanför den yttre hamnbassängen blir störande för den marina miljön.

3. Deponering av muddar på medgiven deponeringsplats skall ske på ett sådant sätt att djupet inom dumpningsområdet genomgående är minst 19 m.
4. Sökandena skall undersöka möjligheten att utnyttja den sand som muddras i hamnområdet som naturresurs för fyllning inom erosionsskadade strandzoner i kommunen.
5. Arbetena skall utföras så att betongspill eller utsläpp av förorenade ämnen i vatten undviks.
6. Spontningsarbeten får inte utföras måndag-fredag, kl 22.00-07.00, samt inte heller under lördagar, söndagar eller övriga helgdagar. I övrigt gäller Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från bygplatser (NFS 2004:15).
7. Lågsvavlig olja skall användas för drift av maskiner, dock får tillsynsmyndigheten vid behov medge undantag härifrån.
8. Skyddsror för elkablar skall läggas inom Hamnområdet för de ombyggda färjelägena 1, 3, 4 och 6 som en förberedelse för framtida anslutning av fartygen till land-el.
9. Eventuella dagvattenbrunnar inom kajområde som berörs av ombyggnad skall utformas så att de i framtiden kan förses med oljefilterinsatser eller annan likvärdig reningsanläggning.
10. Tillsynsmyndigheten skall underrättas i god tid innan arbetena påbörjas.
11. Förslag till kontrollprogram skall upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten för kontroll av bl a om muddrad sand kan användas för utläggning inom erosionsskadade strandzoner i kommunen, partikelspridning utanför den yttre hamnbassängen under eventuella muddringsarbeten sommartid m.m.

Förslaget skall ges in till tillsynsmyndigheten senast 1 månad innan arbetena påbörjas.

Hamnverksamheten (9 kap miljöbalken)

12. Kajer och övriga ytor inom hamnområdet skall hållas rena genom sopning eller annan behandling med motsvarande effekt efter hantering av alla typer av gods, som kan förorena dagvattnet. Om sådan hantering pågår under flera dagar skall markytan regelbundet rengöras.

Hantering och lagring

13. Kemiska produkter och farligt avfall som används inom och/eller emanerar från hamnverksamheten skall hanteras så att spill och läckage inte kan förorena vare sig mark, grundvatten, ytvatten eller luft. Förvaring skall ske på yta som är ogenomsläpplig för de aktuella ämnena, försedd med invallning eller annan konstruktion till skydd mot utsläpp och så att påkörning inte kan ske. Invallning utomhus skall vara försedd med nederbördsskydd. Uppsamplingsvolymen inom respektive yta skall minst motsvara den största behållarens volym plus 10 % av övriga behållares volym. Tankar och cisterner skall vara försedda med överfyllnadsskydd. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010. I verksamheten får samtidigt förvaras högst 3 ton farligt avfall.
14. Utrustning skall finnas tillgänglig för att snabbt begränsa följderna av ett kemikalieutsläpp. Det skall finnas särskilt anpassade platser för uppställning av lastbilar med farligt gods. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010.
15. Ytor där torr bulk hanteras skall vara hårdgjorda. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010.

Avfall och återvinning

16. Avfall som uppkommer i verksamheten och som uppsamlas från fartyg skall förvaras fraktionsvis för att underlätta den miljömässigt bästa hanteringen. Avfallet skall i största möjliga utsträckning upparbetas, återanvändas eller nyttiggöras på annat sätt.

Övrigt

17. Sökandena skall införa ett system för riskuppföljning samt en policy för skydd mot olyckor.
18. Förslag till kontrollprogram för hamnverksamheten skall inom sex månader från lagakraftvunnen dom ha upprättats i samråd med tillsynsmyndigheten och getts in till densamma. I kontrollprogrammet skall mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder anges.
19. Om luktstörningar från verksamheten uppstår vid närliggande bostäder skall åtgärder för att begränsa störningarna vidtas.
20. Samtliga utomhus belägna oljeavskiljare som sökandena ansvarar för skall vara försedda med larm för att säkerställa att de inte överbelastas.

Uppskjutna frågor

Miljödomstolen skjuter enligt 22 kap 27 § miljöbalken upp avgörandet av vilka villkor som skall gälla för buller, el-anslutning av fartyg vid kaj samt skyddsåtgärder i hamnens dagvattensystem, allt i enlighet med vad som framgår av utredningsvillkoren U1-U3 nedan, samt ålägger 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 slam-

avskiljare 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.

Delegerade frågor

Miljödomstolen överlåter, enligt 22 kap 25 § miljöbalken, åt tillsynsmyndigheten att för vattenverksamheten, 11 kap miljöbalken, besluta om

- kontrollundersökningar av muddermaterialet och avgörande av om delar av materialet är lämpligt att användas för utläggning inom erosionsskadade strandzoner, samt
- kontrollundersökningar och villkor avseende grumling utanför den yttre hamnbassängen på grund av muddring om denna utförs under tiden 15 maj - 15 november.

Miljödomstolen överlåter, enligt 22 kap 25 § miljöbalken, åt tillsynsmyndigheten att för hamnverksamheten, 9 kap miljöbalken, besluta om

- åtgärder för att förhindra eventuella luktolägenheter, samt
- åtgärder för att förhindra eventuella olägenheter till följd av damning.

Arbetstid m.m.

Den genom denna dom medgivna vattenverksamheten skall, vid risk att tillståndet annars förfaller, vara utförda inom tio år från det att domen vunnit laga kraft.

Verksamheten att tippa muddermassor i öppna havet skall ha satts igång inom fem år från det att domen vunnit laga kraft.

Oförutsedd skada

Anspråk enligt 24 kap 13 § miljöbalken på grund av oförutsedd skada skall för att få tas upp till prövning framställas hos miljödomstolen inom fem år från utgången av arbetstiden.

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

Miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen i de delar som avser nu lovgivna verksamheter.

Verkställighetsförordnande

Miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap 28 § första stycket miljöbalken att tillståndet enligt denna dom får tas i anspråk utan hinder av att domen inte har vunnit laga kraft.

Avgift för prövning

Miljödomstolen reducerar den avgift om 400 000 kr som domstolen i beslut den 8 januari 2007 tidigare fastställt för målets prövning till att i stället utgöra 240 000 kr.

Rättegångskostnader

Sökandena skall solidariskt ersätta Länsstyrelsen i Skåne län för rättegångskostnader med tjugofemtusenfyrahundra (25 400) kr avseende arbete. På beloppet skall utgå ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag tills betalning sker.

Avskrivning

Miljödomstolen avskriver målet såvitt avser tidigare framställda yrkanden om tillstånd till utbyggnad av etapperna 1 B och 2.

Ogillade yrkanden

Alla yrkanden i målet om andra eller strängare villkor än de som har angetts ovan ogillas.

INLEDNING

Ansökan omfattade ursprungligen befintlig och utökad hamnverksamhet samt ombyggnad och utbyggnad av hamnanläggningarna i tre etapper, benämnda 1 A, 1 B och 2. Sökandena har dock i komplettering (den Reviderade ansökan), vilken ersatt den ursprungliga ansökan, återkallat etapperna 1 B och 2. Bakgrunden till detta är att sökandena måste avvakta antagandet av den nya detaljplan som arbetats fram avseende området där Ystads hamn är lokaliserad. Därutöver fordras en långsiktig lösning av trafiken till och från Hamnområdet innan den planerade utbyggnaden av Ystads hamn genomförs. I denna del pågår en utredning och den pekar mot att trafiken till och från Hamnområdet även i fortsättningen skall följa Dragongatan. Vägverket har dock ännu inte redovisat sitt ställningstagande i frågan. Därefter kommer arbetet med en vägutredning att ta vid.

Mot bakgrund av det anförda, det snara behov som föreligger av ombyggnad i etapp 1A samt kraven på att hamnverksamhet skall vara tillståndsgiven enligt miljöbalken, har sökandena beslutat att det inte är möjligt att invänta de prövningar som sker av plan- och trafikfrågorna, vilka i princip avser endast etapperna 1B och 2. Det står dock klart att sökandena har för avsikt att framöver pröva den fortsatta utvecklingen av hamnen, i enlighet med vad som angetts i den ursprungliga ansökan. Prövningen är naturlig mot bakgrund av att Länsstyrelsen i Skåne Län, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket har beslutat att Ystads hamn, inkl den planerade utbyggnaden, skall anses utgöra riksintresse för kommunikation. Vidare skulle en flytt av en del av hamnverksamheten i Inre hamnen ut till den utbyggda Yttre hamnen medföra en miljönytta av betydelse för Ystads hamn. Som en följd av att utbyggnaden i etapperna 1 B och 2 inte är aktuell i den reviderade ansökan är det geografiska hamnområde som nu prövas det område som framgår av bilaga 1.2 till ansökan (Hamnområdet). Vidare omfattar den reviderade ansökan det antalet anlöp som varje år är rimliga och som i beräkning, bilaga 3.1 till ansökan är 4 100 per år, samt därtill hörande hamnverksamhet.

Den reviderade ansökan omfattar även prövning av dispens och dumpning av muddermassor i öppna havet. Naturvårdsverket kan i samråd med Fiskeriverket ge dispens från förbudet mot dumpning men med hänsyn till det omedelbara sambandet mellan den ansökta vattenverksamheten och dumpningen anser sökandena att det är ändamålsenligt att miljödomstolen gör en samlad prövning som omfattar dumpning även av de muddermassor som uppkommer i samband med framtida rensmuddringar i Ystads hamn. Enligt samråd med länsstyrelsen skall sökandena dock anmäla såväl rensmuddring som dumpning till länsstyrelsen vid varje enskilt tillfälle som verksamheterna aktualiserar. Vidare omfattar den reviderade ansökan vattenverksamhet genom muddring och ombyggnad av kajer.

Sammanfattningsvis omfattar den reviderade ansökan således inte en geografisk utveckling av Ystads hamn utan erforderliga ombyggnader av anläggningar som nyttjas i den pågående hamnverksamheten samt en begränsad utveckling av antalet anlöp per år.

ANSÖKAN

Sökandena har i ansökan, kompletteringar och bemötanden samt vid huvudförhandlingen för i deldomen relevanta delar uppgett bl a följande.

Yrkanden

Sökandena yrkar att miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för hamnverksamhet omfattande högst 4 100 anlop 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.

Vidare yrkar sökandena att miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 11 kap miljöbalken till att på del av fastigheterna Hamnen 2:2 och Hamnen 2:3

- förlänga den yttre västra vågbrytaren i riktning NNO med 250 m till en höjd av +3,0 m,
 - riva en del av den västra inre vågbrytaren,
 - muddra den norra delen av yttre hamnbassängen till 7,5 m ramfritt djup inkl en vändcirkel i den yttre hamnbassängen till diametern 400 m, runt den del av den inre västra vågbrytaren som skall rivas samt i område bredvid Revhuskajens västra spets,
 - fylla ut i yttre hamnbassängens östra del innanför den yttre östra vågbrytaren med ca 130 000 m³ muddermassor, inkl igenläggning av genomströmningsöppning i vågbrytaren och påbyggnad av dess krön,
 - bygga om färjelägena 1, 2 och 3 till två nya färjelägen anpassade till fartyg med upp till 220 m längd och 27 m bredd,
- allt på sätt som redovisas på ritning.

Vidare yrkar sökandena att miljödomstolen meddelar dispens från det generella dumpningsförbudet till havs i 15 kap miljöbalken och lämnar tillstånd enligt 9 kap samma balk till deponering av ca 250 000 m³ massor från ansökt muddring och/eller rensuddring inom hamnområdet, inom en triangelformad yta enligt karta.

Sökandena yrkar vidare att miljödomstolen

- fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till tio år,
- bestämmer tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada till fem år (räknat från arbetstidens utgång),
- meddelar verkställighetsförordnande,
- godkänner i målet upprättad miljökonsekvensbeskrivning, samt
- fastställer villkor i enlighet med sökandenas förslag.

Sökandena yrkar även nedsättning av prövningsavgiften till 240 000 kr mot bakgrund av att kostnaden för nu ansökt projekt uppgår till ca 85 Mkr.

Sökanden återkallar tidigare framställda yrkandena om tillstånd till etapperna 1 B och 2.

Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av Hamnområdet, liksom verksamhetsområdet för vattenverksamheten framgår av ritning , förenämnda bilaga 1.2.till ansökan.

Hamnverksamheten omfattar färjeservice, konventionell godshantering, omlastning och mellanlagring/magasinering av gods samt fastighetsförvaltning, reparation och underhåll. I hamnverksamheten ingår också årligen återkommande rensuddring. Vattenverksamheten omfattar muddring, ombyggnad av färjelägen och utfyllnad.

Ansökan omfattar inte de verksamheter som bedrivs inom hamnområdet av andra verksamhetsutövare än sökandena. Sökandena ansvarar dock för det underhåll av kajer och hamnanläggningar som kan bli aktuellt i samband med dessa verksamheter vilket innebär att de berörda kajområdena utgör en del av hamnområdet.

Vad avser avgränsningen av direkta och indirekta effekter av den ansökta hamnverksamheten omfattar hamnområdet i enlighet med Miljööverdomstolens dom i mål M 6387-06 (Kapellskärs hamn) såväl land- som vattenområde. Därutöver kan hamnverksamheten ge upphov till följdverksamheter.

Följdverksamhet utgörs av den verksamhet som är nödvändig för att hamnverksamheten skall kunna bedrivas på ett ändamålsenligt sätt. I den reviderade ansökan redovisas följdverksamheterna av hamn- och vattenverksamheten samt dess påverkan. Följdverksamhet i form av transporter har landledes avgränsats vid Dag Hammar-skjölds väg och Dragongatan. Avgränsningen kan till viss del ifrågasättas, då följdverksamheten från Sökandenas hamnverksamhet inte utgör den dominerande trafiken på nämnda gator. Till följd av de synpunkter som lämnats från miljödomstolen och länsstyrelsen i kompletteringsföreläggandena har sökandena dock valt att redovisa nämnda transporter och dess påverkan inom det angivna området.

Vidare skall poängteras att följdverksamheterna kan ge upphov till såväl direkta som indirekta miljöeffekter. De direkta miljöeffekterna uppstår i de delar sökandena har rådighet över följdverksamheterna och de indirekta miljöeffekterna uppstår i de delar sökandena saknar sådan rådighet. Den största miljöpåverkan från hamnverksamheten i Ystads hamn emanerar från de fartyg som anlöper hamnen. Sökandena saknar dock rådighet häröver.

Det skall även nämnas att den reviderade ansökan avser en befintlig miljöfarlig verksamhet. Detta innebär att hamnverksamheten vore tillåtlig även om verksamheten skulle bidra till att en miljökvalitetsnorm överskrids. Detta saknar dock betydelse för Ystads hamn, eftersom det står klart att varken verksamhetens direkta eller indirekta miljöpåverkan innebär att någon miljökvalitetsnorm överskrids. Vad gäller verksamhetens övriga miljöpåverkan, främst buller och dagvattenhanteringen, anser sökandena att det fordras ytterligare kunskap om befintlig miljöpåverkan och möjliga skyddsåtgärder för att sökandena skall kunna finna bästa möjliga tekniska och miljömässiga lösning för hamnverksamheten. Mot bakgrund härav yrkar sökandena prövotid avseende de aktuella frågorna.

Alternativredovisning

Nollalternativ

Det nollalternativ som i samråd med länsstyrelsen har valts för Ystads hamn är att färjetrafiken till Bornholm bibehålls medan Polentrafiken läggs ner. Alternativet har sin bakgrund i att Ystads kommuns lokalisering gör Ystads hamn intressant för danska staten. Kommun har således ingått ett avtal med BornholmsTrafikken, understött av det danska trafikministeriet, vilket speglar den danskan statens intresse av att Bornholms befolkning skall kunna ta sig från Rønne till Köpenhamn på mindre än tre timmar.

Vad gäller färjorna mellan Ystad och Polen skulle dessa dock på lång sikt kunna flytta till andra hamnar.

Alternativ lokalisering

Ystads hamn är en befintlig hamn som saknar alternativ lokalisering inom Ystads kommun, då en ny hamnetablering dels skulle innebära stora ingrepp i en mer eller mindre orörd kuststräcka, dels skulle vara dålig hushållning med naturresurser. Den alternativa lokalisering som från miljösynpunkt bedöms vara möjlig är att flytta ut hela eller huvuddelen av verksamheten till Yttre hamnen. Detta skulle kräva en avveckling av Inre hamnen och en utbyggnad av hela Yttre hamnen, vilket endast är möjligt i ett längre perspektiv.

Kostnaderna för att flytta hela den befintliga hamnverksamheten, dvs ersätta färjelägena i Inre hamnen med nya lägen i den Yttre hamnen, bygga järnvägsspår, kombiterminal samt riva befintliga anläggningar, beräknas uppgå till ca 1 500 Mkr. Alternativet bedöms inte vara rimligt mot bakgrund av investeringskostnaden samt att stora delar av kajer, ramper och terminaler i den Inre hamnen skulle bli onyttiga trots dess kvarvarande ekonomiska livslängd.

Orientering

Ystads hamn är av riksintresse för kommunikation och sedan 1967 utgör hamnen en viktig länk i handelsförbindelserna med Central- och Östeuropa. År 1972 fattades ett regeringsbeslut avseende trafik till Polen över Ystad och 1974 öppnades en järnvägsförbindelse över Ystads hamn. Ystads logistiskt strategiska position har således spelat en viktig roll för det regionala och nationella näringslivet. I enlighet härmed har färjetrafiken haft en kontinuerlig tillväxt och det finns skäl att räkna med en fortsatt ökning av transportererna genom Ystads hamn.

Som angetts ovan fordras en ombyggnad av Inre hamnen för att möta den ökade efterfrågan på att anlöpa Ystads hamn med nästa generations fartyg, jfr bredd och djup. Vad gäller fartygens längd står det redan i dag klart att dagens utformning av Inre hamnens färjelägen inte är optimal för de fartyg som anlöper hamnen, varför t ex färjeläge 2 inte kan användas. Vidare finns ett behov av energieffektiva och miljöanpassade transporter vilket tillsammans med en tydlig opinion i Ystad innebär att sökandena även måste vidta åtgärder för att modernisera hamnen från miljösynpunkt.

För den operativa verksamheten och underhållet i hamnen ansvarar Ystad Hamn Logistik AB, som är ett affärsdrivande bolag och ägs av Ystads kommun. Kommun är fastighetsägare tillika ägare av infrastrukturen.

Rådighet

Ansökan avser verksamhet som behövs för allmän hamn och allmän farled. Sökandena har därmed erforderlig rådighet enligt 2 kap 4 § lagen (1998:812) om särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Deponering av muddermassor föreslås antingen ske inom fastigheten Hamnen 2:2, som ägs av kommunen, eller inom allmänt vattenområde. Ansökan om rådighet att disponera allmänt vattenområde för nämnda verksamhet har gjorts hos Kammarkollegiet, som medgett dumpning.

Tidigare domar och beslut

1999-05-18, MA 125-99 - Tillstånd gällande ombyggnad av färjeläge 5.

1984-09-18, VA 17/1984 - Tillstånd avseende utfyllnad i östra delen av Yttre hamnen.

VA 57/1986 - Tillstånd gällande ombyggnad av Revhuskajen och färjelägen för Polentrafik, muddring och deponering av muddermassor. Det finns en delområde-rådighet 1993-12-17 (DVA 63/1993) som gäller återkallande av yrkande om tillstånd för mudderdeponering, fiskeavgift och tid för oförutsedd skada.

1976-01-15, VA 67/1974 - Lagligförklaring av två befintliga pirar samt tillstånd avseende uppförande av två vågbrytare (sydost resp nordväst), anläggande av en sprängstensvall mellan den nya sydöstra vågbrytarens östra ände och fastlandet vid den s k Revnabben, utrivning av delar av befintliga pirar, muddring samt tippning i allmänt vattenområde, ca 4 km söder om befintligt hamninlopp.

1973-02-21, VA 80/1972 - Tillstånd att anlägga ny kaj med tåg färjeklaff, fylla ut för kajplan, muddra samt tippa massor i allmänt vattenområde.

1969-12-09, AD 59/1969 - Tillstånd att bygga ny hamn med tre färjelägen vid Revhusbassängen, fylla ut del av hamnbassängen för kajplan, muddra i hamnbassängen och tippa muddermassor i allmänt vattenområde.

1996-09-26, dnr 242-4359/96 - Länsstyrelsens beslut om tillstånd för deponering av schakt-, bygg- och rivningsmassor på fastigheten Hamnen 2:2.

Mot bakgrund av tillståndet den 9 november 1969, AD 59/1969, fordras ingen lagligförklaring av de kajer som skall byggas om.

Planförhållanden

Gällande detaljplaner redovisas i separat bilaga till ansökan. Vidare kommer arbetet med den fördjupade översiktplanen avseende hamnområdet att tas upp under hösten

år 2008. Det har även ställts ut ett förslag på ny detaljplan för hamnområdet, som innefattar etapperna 1B och 2.

Teknisk beskrivning

Höjdsystem

Angivna höjder i ansökningshandlingarna hänför sig till höjdsystemet RH00.

Befintlig förhållanden

Hamnverksamhet

Hamnverksamheten kan i huvudsak delas in i fyra områden, nämligen

1. Färjeservice, där all verksamhet beträffande färjetrafiken ingår (trossföring, trafikdirigering, trailerdragning etc). Ystads hamn var år 2005 Sveriges femte största hamn med drygt 1 600 anlöp från Polen och 1 400 anlöp från Bornholm. Två olika rederier trafikerar Swinoujscie, Polen - Ystad med fyra olika färjor. Ett rederi trafikerar Rönne, Bornholm - Ystad med tre konventionella färjor och en snabbfärja av typen katamaran. Ca 1,7 miljoner passagerare reste med färjorna och ca 2,5 miljoner ton gods transporterades med färjorna under år 2005.
2. Konventionell lastning och lossning av bulkods. Totalt hanterades år 2005 drygt 200 000 ton bulkods i Ystads hamn.
3. Magasin för styckegodshantering för omlastning till bil eller järnväg samt magasinering av varor.
4. Fastighetsförvaltning, reparation och underhåll. Hamnen förvaltar ett antal byggnader och anläggningar och har en mindre mekanisk verkstad för reparationsarbeten. Till underhåll räknas också rensmuddring som utförs varje eller vartannat år. Under den senaste femårsperioden har ca 50 000 m³ muddrats. Muddermassorna, till största delen bestående av sand med ett lågt föroreningsinnehåll, har sedan 1989 använts som utfyllnadsmaterial i utfyllnadsområdet söder om Revhuskajen.

Då Ystads hamn är klassad som en allmän hamn av Sjöfartsverket kan fartygsanlöp samt lastning och lossning av fartyg förekomma dygnet runt under hela året. I den mån sökandena kan påverka trafiken, dvs färjorna, är avsikten dock att styra dessa så att de ankommer och avgår mellan kl 06.00 och 23.00.

Rensmuddring

Under kommande 10-årsperiod uppskattas ca 250 000 m³ massor bestående av mestadels sand och silt behöva rensmuddras i Ystads hamn.

Anläggningar

Kajplatserna 1, 2 och 3 är del av den inre hamnen. De är byggda som färjelägen med akterramper. Huvuddäck nås via fast betongramp vid läge 1 och rörliga stålramper vid lägena 2 och 3. Övre däck nås via passagerargångar. Successiv ökning av fartygslängd har medfört att fartyg som angör läge 3 normalt blockerar läge 2. Läge 2 används därför inte längre.

Kajerna är byggda som spontade kajer med krönbalk av betong vid ramperna. Övriga delar utgörs av betongdäck grundlagda på betongpålar. Slänter under betongdäck har erosionskydd av block.

Hamnen är skyddad mot vågor via två par vågbrytare. Den inre västra vågbrytaren är ca 150 m lång och byggd av betongkassuner. Den är försedd med en parapet av betong som skydd mot större vågor. De yttre vågbrytarna byggdes under 1970-talet. Den västra är friliggande och har en längd av ca 250 m. Vågbrytaren är uppbyggd med en kärna av friktionsmaterial och försedd på båda sidor med ett erosionskydd av större stenblock.

Farleden passerar den yttre hamnbassängen och har där ett djup av ca 8,5 m. I den västra delen av den tänkta vändcirkeln grundar det upp till ca 5 m. Den östra delen av vändcirkeln har redan tillräckligt djup medan viss muddring behövs i det nord-östra hörnet.

Sjötrafik och navigation

Öppningen mellan de yttre vågbrytarna är 110 m och mellan de inre 150 m. Den inre öppningen var ursprungligen mindre, men ökades för några år sedan genom förkortning av den östra vågbrytararmen. Hamnen är begränsad till att ta emot fartyg om längder upp till ca 190 m, det s k Ystadmax. Vändmöjligheter för fartygen finns innanför de inre vågbrytarna. Fartygen vänder upp genom att gå in med fören mot Västra piren (bebyggd med silo) och därefter backa in i lägena 1-3. Den dominerande sjötrafiken är passagerar- och bilfärjor som förbinder Ystad med Bornholm och Polen. Nuvarande största tonnage som anlöper hamnen har en längd av ca 170 m.

Mark- och bottenförhållanden

Geotekniska undersökningar utfördes inför byggandet av de yttre vågbrytarna i mitten av 1970-talet. Kompletterande undersökningar har även utförts i den östra delen av den yttre hamnbassängen inom ramen för projektet Baltic Basin. Ytliga bottenlager förutsätts bestå av friktionsmaterial, i huvudsak sand och finsand. Sand tillförs till den västra delen av den yttre hamnbassängen via vågor och strömmar. Under de ytliga sedimentlagren förekommer lermorän ner till en nivå av ca 10 m under medelvattenytan. Lermoränen har bedömts vara fast och innehåller block och sten. Under lermoränen förekommer skikt av sandsten varvade med moränlera. Under nivån -20 m förekommer kalkberg.

Vindar och hydrografi

Institutionen för Teknisk Vattenresurslära vid Lunds Tekniska Högskola har analyserat förhållandena i Ystadsområdet. Vågförhållandena utanför Ystad är huvudsakligen en funktion av det storskaliga vindklimatet över södra Östersjön. Den maximalt beräknade våghöjden på 20 m djup var 4,5 m för en studerad 16-årsserie och vågor över 2,0 m uppträder i medeltal ca 2,5 % av tiden. Vågor över 2 m genereras till 80 % av vindar från en sektor S till SV. De farligaste situationerna vad gäller kombinationen högt vattenstånd och höga vågor inträffar när nordlig vind förekommit en tid och vinden därefter växlar till en sydlig riktning. En av de mest extrema situationerna i 16-års-serien var kombinationen av ett vattenstånd på 0,7 m

över medelvattenytan (MW) och en våghöjd på 4,0 m (20 m djup). För vattenstånd över 1 m över MW var den högsta beräknade våghöjden 1,1 m (20 m djup). Vattenstånd (information från Ystad hamn, 2006)

Högsta högvattenstånd, HHW	+1,65 m
Medelhögvattenstånd, MHW	+0,87 m
Medelvattenstånd, MW	+0,03 m
Medellågvattenstånd, MLW	-0,97 m
Lägsta lågvattenstånd, LLW	-1,47 m

Havsytan har under åren 1887-1986 stigit med 5,5 cm. Rossby Centre vid SMHI i Norrköping har med brittiska och tyska klimatmodeller som grund beräknat att havsnivån stiger 0,1-0,9 m på 100 år, till 60 % beroende på att haven blir större när vattentemperaturen stiger och till 40 % beroende på att polaris och glaciärer smälter. Mot denna bakgrund bedöms det rimligt att räkna med en havsnivåhöjning om 0,5 m för en 100-årsperiod.

Förslag till anläggningsarbeten

Vågbrytare

Västra delen av den inre vågbrytaren skall rivas för att ge ökad bredd på passage till inre hamnbassängen. Rivningsprodukterna beräknas uppgå till ca 2 000 m³ betongskrot och 5 000 m³ blandade massor av block, sten etc. Rivningsmassor förutsätts placeras tillsammans med muddermassor i yttre hamnbassängens östra del.

För att ersätta det skydd mot vågor som då försvinner skall den yttre västra vågbrytaren förlängas 250 m i riktning NNO. Vattendjupet längs den förlängda vågbrytaren varierar mellan 3 och 6 m vid MW. Dimensionerande våghöjd har satts till 1,6 m, och dimensionerande högvattenstånd till 0,8 m över MW. Våghöjden överskrids 4 dygn per år och vattenståndet 1 dygn per år i den djupa delen vid befintlig pir. Sannolikheten för samverkan av dessa effekter är liten. Vågbrytaren ges en höjd av +3,0 m och en krönbredd av 2,0 m. Lovartsidan ges en släntlutning av 1:2 och läsidan en lutning av 1:1,5. Erosionsskydd utgörs av två lager block med blockvikt av 1-2 ton, som placeras på en bädd genom att kärnan breddas ut. Vågbrytarens läge och utformning framgår närmare av planritning M10-01 och sektionsritning M10-03, båda dagtecknade den 6 mars 2007.

Den östra yttre vågbrytaren har ett genomströmningshål i den östra delen vilket skall tätas. Krönet på vågbrytaren är i dag ojämnt och bör kompletteras på den inre delen så att översköljning förhindras. Insidan av vågbrytaren bör tätas med ett filter av sprängsten i fallande storlek för att förhindra att fyllnadsmassor tränger ut genom vågbrytaren.

Muddring

Muddring genomförs för förstoring av vändcirkeln i yttre hamnbassängen samt runt den del av befintlig inre vågbrytare som skall rivas. Ett område bredvid Revhuskajens västra spets bör sannolikt också muddras. Muddring genomförs till ramfritt djup 7,5 m under MW. Vändplatsen i yttre hamnbassängen förstoras till diametern 400 m. Den nya vändcirkeln markeras med boj eller prick.

Muddervolymererna från olika delar av hamnbassängen uppskattas till för Yttre hamnbassängen 30 000 m³ moränlera och 70 000 m³ sand, samt för Inre hamnbassängen 10 000 m³ sand och 15 000 m³ finsand. Muddermassorna placeras i område för framtida utfyllnad i yttre hamnbassängens östra del på insidan av yttre vågbrytaren.

De områden som avses muddras liksom området för uppläggning av muddermassorna framgår närmare av förenämnda planritning.

Kajer, ombyggnad av färjelägena 1, 2 och 3

Kajerna 1, 2 och 3 skall anpassas till fartyg med längden ca 220 m och bredden ca 27 m. Föreslagen anpassning innebär att färjelägena 1 och 3 förlängs, medan läge 2 slopas. Akterrampen för läge 1 flyttas ca 30 m österut. Följande arbeten förutsätts:

- Fast betongramp och befintlig spontkaj i anslutning till nuvarande läge 1 rivs.
- Del av betongdäck nuvarande läge 2 rivs.
- Urgrävning av område bakom befintlig spont till nivån -7,5 m.
- Ny spontkaj med dragstag och krönbalk av betong byggs i förlängning av nuvarande kajläge 1 samt som inramning till ny ramp för nya läge 1.
- Rörlig stålramp med bredd ca 27 m byggs vid nytt läge 1.
- Rörlig klaff vid nuvarande läge 2 rivs. Klaffen har en bredd av 11 m och bedöms vara för smal för att återanvändas vid nytt läge 1. Området för klaffen byggs över som nytt kajdäck.
- Kajdäck utanför befintlig kajplats 2 breddas så att läge 3 ansluter till ny ramp för läge 1.

Fören på ett fartyg om 220 m som ligger vid läge 3 hamnar nära aktern på ett fartyg som ligger vid det nya läge 1. Detta medför problem med förlig förtöjning, då denna inte dras förbi rampen. För att erhålla lämplig dragriktning på tampen bör den förliga pollaren placeras förhöjd från kajdäcket.

Ombyggnaden av färjelägena framgår närmare av planritning M10-02, dagtecknad den 6 mars 2007.

Genomförande

Arbeten med muddring och vågbrytare bör genomföras i följande ordning:

1. Förlängning av yttre västra vågbrytaren
2. Förbättring av inre delen av yttre östra vågbrytaren
3. Rivning av inre västra vågbrytaren
4. Muddring

Arbetena med kajerna i inre hamnen kan ske oberoende av övriga arbeten. Muddringsarbeten bör utföras efter rivning av vågbrytaren, då även detta område skall muddras efter rivningen. Vågbrytare byggs av krossmaterial tillfört via pråmar från lämplig källa, t ex Karlshamn. Pråmarna kan vara botten tömmande för den undre delen av kärnan och ha däckslast för erosionskydd av block som lyfts på plats. Om möjligt nyttjas även betongskrot från rivningen av den västra inre vågbrytaren. Arbetena sker så att kärnan successivt erosionskyddas allteftersom arbetena fortskri-

der. Arbetet utförs med en grävmaskin placerad antingen på vågbrytaren direkt alternativt på en arbetsflotte.

Muddring utförs med enskopeverk och pråmar. Massorna förs med pråm till deponeringsplatsen i sydöstra hörnet av den yttre hamnbassängen. Området har ett vattendjup av 1-2 m, där avlastning sker med grävskopa placerad på flotte. Sammantaget är massorna relativt lösa. Lämplig fyllnadshöjd är cirka 1 m över medelvattentytan. Med ett medelvattendjup av 1-2 m innebär detta att massorna kommer att täcka ett område av ca 500 m utefter vågbrytaren och ca 80 m ut i bassängen. Området motsvarar en framtida terminalyta. Moränleran innehåller silt, som är erosionsbenägen och har lång sedimentationstid. Leran bör därför i görligaste mån placeras underst i deponiområdet och därefter övertäckas av övriga massor. Massorna beräknas rinna ut och kommer att stå i en relativt flack vinkel på mellan 1:10 och 1:15. Fyllnadsområdet bedöms inte vara i behov av invallning mot hamnbassängen, eftersom utfyllnaden sker i ett väl skyddat område.

Kostnader

Kostnaden för ovan beskrivna åtgärder har bedömts till, för muddring 8 Mkr, rivning och byggande av vågbrytare 20 Mkr och ombyggnad av kajer 56 Mkr eller totalt 84 Mkr i prisnivån för januari 2007.

Miljökonsekvensbeskrivning

Vattenverksamhet

Sediment

I yttre hamnbassängen har geotekniska undersökningar genomförts för bl a jordartsbedömning och vattenhalt. De visar att sedimentet består av sand, sten och lermorän. Lermorän är allmänt den dominerande jordarten i yttre hamnbassängen. Sand och finsediment överlagrar lermoränen. Sandigt material dominerar norr om västra vågbrytaren. Finare sediment (finsand, sandig lera) förekommer i mer skyddade miljöer som öster om västra vågbrytaren. Lermoränen i Ystads hamn bedöms utgöras av 30-40 % finjord (silt och lera). En lermorän är plastisk, dvs den är formbar och håller ihop även vid muddring, men kan vid flera behandlingar komma att flyta ut och förlora sin förmåga att hålla ihop.

Sedimentets miljö kvalitet har undersökts. Då huvuddelen av sedimentet i yttre hamnbassängen består av lermorän, som är av glacialt ursprung och således rena, analyserades endast de få recenta sediment som förekommer i hamnbassängen. Dessa är något påverkade av antropogena källor som t ex hamnverksamheten och fartygstrafiken.

Sedimentspridning som uppstår från spill vid muddring och deponering kan påverka marina organismer negativt genom att dessa överlagras eller att ljusgenomträngligheten försvåras. Sedimentspridning innebär även att miljöstörande ämnen samt när-salter kan spridas och bli tillgängliga för marina organismer. En biologisk kartering har utförts inom yttre hamnbassängen. Denna visar hamnbassängen har ett högt biologiskt värde med stenar som mellanlagras av sand, grus och skalbotten. Dessa bottnar är dock inte unika eller utgör en bristvara längs Skånes kust. Risken för

spridning av föroreningar och närsalter bedöms bli liten, då största delen av muddermassorna utgörs av sand och lermorän.

Sedimentspridningen har analyserats i en datorsimulering. Enligt denna kommer en förlängd vågbrytare väster om hamnbassängen att medföra att strömningsbilden inom hamnbassängen ändras till att medföra en medurs virvel i bassängen i stället för som i dag en jämn ström från den västra hamnöppningen till den södra djupa öppningen. Strömförändringen medför att material som förs in med vattnet från västra öppningen i högre grad kommer att sedimentera i östra delen av hamnbassängen samt i vändcirkeln och i mindre grad i västra delen av hamnbassängen, jämfört med i dag.

Finkorniga sediment som lera och silt kan spridas långa sträckor innan de sedimenterar. Erfarenheter från muddringar i bl a Malmö hamn visar att grumlingen är näst intill inte mätbar 500 m från muddringsområdet och spillet utgör endast någon procent vid muddringen. Lermoränen är fast och håller ihop vid grävning vilket medför begränsat spill av lerpartiklar. Vid muddring av sand kommer grumlingen att vara begränsad på grund av avsaknaden av finpartiklar. Sanden kommer att sedimentera snabbt och nära muddringsområdet. Vid anläggandet av vågbrytaren kommer sand att virvla upp vid utläggning av sten. Stenen som används till att anlägga vågbrytaren kan komma att medföra en viss spridning av finsediment som kommer med stenen. Denna grumling bedöms vara liten och övergående.

Muddring i yttre hamnen medför att bottnen med dess liv av musslor, havsborstmaskar, alger och ålgräs ödeläggs. Till viss del blir det en återkolonisation, men förutsättningarna för det biologiska livet försämras av färjetrafiken. Genomförd marinbiologisk utredning visar inget som tyder på att muddringsområdet är extra skyddsvärt ur biologisk synvinkel. Förutsättningar för fisket bedöms inte påverkas av de planerade arbetena. Eftersom ombyggnaden av hamnen till allra största delen sker innanför vågbrytarna kommer det inte heller att bli någon påverkan när det gäller kusterosionen i Ystadbukten.

Förslag till skyddsåtgärder vid muddring

Grumlande arbeten bör utföras under hösten och vintern då den biologiska produktionen i havet är låg och påverkan på de marina organismerna är liten. Öppningen i yttre östra vågbrytaren bör tätas innan deponeringen påbörjas samt vågbrytaren tätas på insidan för att minimera spridningen av sediment utanför hamnområdet. Öppningen har inte befunnits uppfylla någon väsentlig funktion för vattengenomströmningen i yttre hamnbassängen. Siltgardiner för att minska spridning bedöms inte erforderliga. Både muddrings- och deponeringsområdena ligger inom hamnområdet och bedöms vara väl skyddade för spridning, eftersom vågbrytarna reducerar vågor och strömmar.

Luft och buller

Utsläpp till luft från byggarbetsmaskiner, mudderverk m.m. ger små utsläpp jämfört med hamnverksamheten och sker långt från land, vilket ger stor utspädning innan det når land.

Buller från anläggningsmaskiner ger lågt buller jämfört med övrig verksamhet, förutom beträffande spontningsarbeten.

Hamnverksamhet

Allmänt

Den mest betydande miljöpåverkan från hamnverksamheten är buller och luftutsläpp. Buller från hamnverksamheten orsakas av lastning/lossning av fordon och konventionellt bulkods, av trafik- och motorljud från fartyg, bilar och järnvägsagnar samt fläktar på fartygen. Även bil- och järnvägstrafik bidrar till störningar. Bullerbegränsande åtgärder kommer att behöva vidtas, men för att möjliggöra bästa möjliga tekniska, miljömässiga och ekonomiska lösning har sökandena gjort bedömningen att det fordras fortsatt utredning under en prövotid. T ex har sökandena för avsikt att närmare utreda möjligheten att elansluta de befintliga färjelägena. Det skall dock poängteras att tomrör kommer att läggas ner i samband med den ansökta ombyggnaden av färjelägena 1-3, för att förenkla framtida elanslutning.

Det förekommer klagomål på lukt från färjorna i Ystads hamn och det kan även konstateras att luftutsläppen från färjorna är betydande. De uppmätta halterna är dock under miljökvalitetsnormerna och bedöms inte vara hälsofarliga. Om prövotidsutredningen avseende buller påvisar att det är rimligt att erbjuda anlöpande fartyg elanslutning kommer åtgärden även att minska luftutsläppen från verksamheten i Ystads hamn vilket naturligtvis skall vägas in vid bedömningen av elanslutning.

Det som är svårt vid en bedömning av nyttan av elanslutning är dock att skyddsåtgärden blir verkningslös om de anlöpande fartygen inte är kompatibla med elanslutning. Då sökandena saknar rådighet över att erforderliga åtgärder vidtas ombord på fartygen för att kunna ansluta dessa till den eventuella elanslutning som finns i hamnen fordras en fortsatt dialog mellan sökandena och rederierna innan det är möjligt att fatta slutligt beslut om eventuell elanslutning.

Luft

Utsläppskällor för luftföroreningar runt hamnområdet och i Ystad är främst färjor och andra fartyg, Lantmännens värmeanläggning, biltrafik, industriutsläpp och enskild uppvärmning av hus. Mätningar har genomförts i området Tobaksgatan-Hamngatan under 1991-2001. Dessa visar medelhalter på $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$, $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och $65 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för svaveldioxid, kvävedioxid resp ozon, vilket är låga halter i förhållande till miljökvalitetsnormerna (MKN). Förnyade mätningar under 2006 på fem platser visar på den mest påverkade platsen högre värden för främst kvävedioxid, $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för partiklar, PM 10, halter som överstiger MKN under 8 dygn (normen anger att värdet får överskridas högst 35 gånger/kalenderår). Även om värdena är under MKN skall de kontrolleras genom kontinuerliga mätningar.

Den utan jämförelse största utsläppskällan är avgasutsläppen från fartygen när dessa manövrerar i hamnbassängen och när de ligger vid kaj. Utsläppens storlek bestäms av fartygens motorer och bränsle samt liggetiden i hamn. Fartygen har normalt två typer av motorer, dels huvudmotorer som driver propellrar och dels hjälpmotorer som genererar ström. Fordonstrafik inom hamnområdet utgör endast en bråkdel

(några få procent) av de totala utsläppen från hamnverksamheten. Eftersom utsläppen från fartygen dominerar redovisas endast dessa utsläpp i den fortsatta beskrivningen.

Det finns två metoder som betraktas som "beprövad teknik" när det gäller att reducera utsläpp från fartyg. Det är katalytisk avgasrening med ungefär samma teknik som i bilar och det är att fartygen under tiden som de ligger vid kaj får sin ström från elnätet på land s k land-el eller elanslutning. Fördelen med den katalytiska avgasreningen är att kväveoxidutsläppen minskar både när fartygen är till sjöss och när de ligger i hamn. Nackdelen är att reduktionen bara gäller kväveoxider och inte koldioxid, partiklar och svaveldioxid. Fördelen med land-el är att utsläppen av alla ämnen reduceras när fartygen ligger i hamn, dvs när avgaserna påverkar människor mest. Nackdelen är att det krävs installation av transformator ombord vilket ger en investeringskostnad samt att proceduren att koppla in och ur strömmen tar 10-15 minuter. Inkopplingstiden medför att fartygen skall ligga vid kaj minst en timme för att det skall vara meningsfullt med land-el.

De totala årliga utsläppen av kväveoxider, svaveldioxid, kolväten, partiklar och koldioxid från fartygen har beräknats för åren 1999, 2005 och 2015 och är sammanställda i tabell nedan, varvid för 2005 har beräknats alternativ med eller utan land-el resp katalysator och med nollalternativ som innebär endast Bornholmstrafik. För 2015 har uppräknig i förväntad fartygstrafik till 4 100 anlöp/år gjorts, liksom tillägg av tre nya fartyg, men utan såväl land-el som katalysator. Slutligen har i tabellen angivits beräknade utsläpp i Ystad från arbetsfordon i hamnen, större trafikleder och två värmeproduktionsanläggningar, Lantmännens och Anoden.

Scenario	Antal anlöp	Samtliga utsläpp avser ton/år				
		NO _x	SO ₂	CO ₂	HC	PM10
1999	2 000	230	170	19 000	15	14
2005, nuläge	3 300	390	260	32 000	25	24
2005, nollalternativ	1 500	64	2,4	5 600	6	4
2005, elanslutning	3 300	150	76	20 000	13	12
2005, katalysator	3 300	60	260	32 000	25	24
2015	4 100	500	360	38 000	31	30
Ystad, övrigt		106	13	17 800		2

Jämfört med 1999 kommer utsläppen ungefär att fördubblas till 2015 om inga utsläppsreducerande åtgärder vidtas. Av tabellen framgår vidare att utsläppen från färjorna är betydligt större än de övriga inventerade utsläppen.

En jämförelse mellan uppmätta och beräknade halter tyder på att färjetrafiken bidrar med huvuddelen av mängden svaveldioxid i Ystadluften i linje med att färjornas utsläpp dominerar stort över övriga källor. Beträffande kvävedioxid är färjornas beräknade tillskott endast ca 10 % jämfört med den uppmätta halten, trots dominansen i utsläppsmängden. En möjlig förklaringen kan vara att utspädningen mellan fartygen och bostäderna är stor, eftersom terrängen är öppen och skorstenarna relativt högt belägna.

Halterna av kväveoxider och stoft är normalt dimensionerande för om MKN överskrids, dvs om kvävedioxid- och PM 10-halterna underskrider MKN så underskrider även MKN för övriga ämnen (kolmonoxid, bly och bensen). I förhållande till MKN antyder mätningarna utförda 1991-2001 och 2006-2007 att halterna ligger under normerna och att luftkvaliteten i Ystad i stort sett är god. Höga halter luftföroreningar kan dock uppträda vid kortare perioder vid speciella meteorologiska förhållanden. Även vissa trånga gaturum med hög trafik kan ha förhöjda halter. Vid samrådsmöten har många boende i Ystad påtalat besvär med luftföroreningar från färjetrafiken. Klagomålen gäller framför allt att utsläppen luktar illa.

En uppfattning av effekten på luftkvalitet till följd av trafiken längs Dragongatan och Österleden kan erhållas från trafikplanen för Ystad från 2003. Då gjordes beräkningar av trafikens bidrag till halten kvävedioxid för nuläget (2002) och för prognostiserad trafik år 2010 och år 2025 (2020-2022 med högre trafikökningstakt). En förväntad förbättring i fordonsparkens utsläppsprestanda visar beräkningarna att trots en ökad fordonstrafik överskrids miljökvalitetsnormen för kväveoxid inte till följd av vägtrafiken vid Dragongatan. Detsamma gäller Österleden.

Buller

Bullerkällor i hamnområdet och i hamnområdets närhet är t ex fartyg och färjetrafiken, godshantering i hamnen, bil- och lastbilstrafik på ramper, gator och vägar, järnväg, fläktar på byggnader och Lantmännens siloanläggning.

Hamnverksamheten ger upphov till ljudnivåer över riktvärdena för externt industribuller vid enstaka bostadshus utmed Österleden. Sannolikt bidrar också biltrafik på Österleden och järnvägstrafik till störningar och kan vara den dominerande bullerkällan för flera bostadshus. Även fritidsboende i Sandskogen kan vara utsatta för förhöjda bullernivåer. Buller från befintlig hamnverksamhet har beräknats och framgår av bilaga 6.3 till ansökan.

Lågfrekvent buller från fartyg och färjor förekommer. Flera boende i Ystad har upplevt att de är störda av lågfrekvent buller från några av färjorna.

Buller uppkommer vid fordonstrafik på gator och vägar. Den infartsväg som används för trafik till och från hamnen är främst E 65 (Dag Hammarskjölds väg, Dragongatan, Österleden och Södra Dragongatan). Ystads kommun har under 2007 tagit fram en bullersaneringsplan. I arbetet med planen ingick beräkningar av trafikbuller längs gator och vägar i Ystad tätort. Dessutom har Vägverket utrett bullerförhållandena längs de statliga vägarna i Ystads kommun.

Längs med Dragongatans norra del utsätts elva byggnader för överskridande ekvivalentbuller, som har sin källa hos trafiken på den närliggande vägen. Väghallare är Vägverket och fastighetsägarna har erbjudits åtgärder i form av ersättning vid byte till isolerglas. Enligt kommunens beräkningar är det inga fler bostäder längs E 65 i Ystad tätort som utsätts för bullernivå högre än riktvärdet 55 dB(A). Inga verksamheter utsätts för ekvivalenta bullernivåer högre än riktvärdet 65 dB(A). Sommaren 2007 genomförde Vägverket en bullersänkande åtgärd genom att byta beläggning till skyst asfalt på en del av Dragongatan, vilket minskat ekvivalentbullret med

4 dB(A). För maximalt buller uppmättes inga förändringar. De värst drabbande bostäderna fick därmed den ekvivalenta nivån reducerad från 67 dB(A) till 63 dB(A).

Järnvägen genom Ystad passerar bostadshus och ger upphov till buller i hamnområdets närhet. På sträckan kör dagligen ca 60 persontåg och 7 godståg (2006). Banverket utredde 2002 bullerförhållandena längs sträckan Lockarp-Ystad. Utredningen identifierade fastigheter med maxvärden högre än 80 dB(A) längs sträckan. Dessa har erbjudits ersättning för bullerdämpande åtgärder.

Buller i nollalternativet, där ingen Polentrafik förekommer och järnvägstrafik inom hamnen inte är aktuell, har inte beräknats. En grov uppskattning är att de ekvivalenta bullernivåerna blir ca 5 dB(A) lägre jämfört med år 2005. Om elanslutning av fartyg genomförs kommer bullernivåerna att minska då färjorna som ligger inne en längre tid kan elanslutas, vilket innebär att motorljuden från hjälpmaskineri minskar medan andra ljudkällor på fartygen/färjorna t ex från fläktar och ljud som uppkommer när fordon kör över ramper består. En elanslutning av färjorna ger framför allt lägre ekvivalenta ljudnivåer dagtid och kvällstid när färjorna ligger still längre perioder. Problemen med lågfrekvent buller bedöms också minska.

Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller, RR 78:5, är tillämpliga för hamnverksamheten. Anslutningsspår i hamnområdet bedöms vara en del av hamnverksamheten och bör därför betraktas som externt industribuller. En omarbetning av riktvärdena pågår, bl a föreslås att även befintliga verksamheter ska uppfylla riktvärdena för nyetablerad industri. I dagens hamnverksamhet utsätts bostadshus utmed Österleden mitt för rangerbangården för ekvivalenta ljudnivåer på mellan 50 och 55 dB(A) dagtid från hamnverksamheten, såväl vardagar som helger. Kvällstid är de ekvivalenta ljudnivåerna strax över 50 dB(A) för dessa hus och några fritidshus i Sandskogen har ljudnivåer runt 45 dB(A). Natttid är den ekvivalenta ljudnivån på Österleden mellan 40 och 45 dB(A) och det finns några fritidshus som har ljudnivåer runt 40 dB(A), dock beräknat på de perioder då färjetrafik sker är skillnaderna mot dagtid små. De maximala ljudnivåerna har beräknats till mellan 55 och 60 dB(A) vid bostadshus på Österleden. I förhållande till riktvärdena för befintlig industri är dessa ljudnivåer i stort sett acceptabla. Om en jämförelse görs med riktvärdena för nyetablerad industri överskrider riktvärdena för både dag, kväll och natt, framför allt vid bostadshus utmed Österleden.

Framtidsscenariot innebär att ännu fler bostäder kommer att drabbas av bullernivåer som överskrider riktvärdena och att de som bor i de mest utsatta lägena kommer att uppnå högre bullernivåer.

Den förväntade trafikökningen på Södra Dragongatan, Österleden och Dragongatan som följer av den ökade färjetrafiken innebär en ökning av ekvivalent ljudnivå på 3 dB(A). Ökningen av bullernivån till följd av trafikökningen är i storlek med den minskning som blev följd av bytet till tyst asfalt 2007 på Dragongatan. Mellan fem och tio bostadsfastigheter intill den norra delen av Dragongatan kommer återigen att påverkas av ekvivalent ljudnivå över riktvärdet till följd av trafikökningen.

Dagvatten

En VA-plan för dagvatten- och spillvattenhanteringen i hamnområdet har upprättats

under 2006. Dagvatten från ytor i hamnområdet rinner via dagvattensystem eller direkt över kajkanten till hamnbassängen. En del av dagvattnet passerar oljeavskiljare. I hamnbassängen mynnar även dagvattenledningar från Ystad stad. Bräddavlopp för kombinerad avlopp/dagvattenledning mynnar i hamnbassängen öster om Bornholmsterminalen. En provtagning av dagvattnet utfördes i oktober 2006. Resultaten visade låga halter av föroreningarna PAH, alifater, aromater samt tungmetaller, vilket är att förvänta från en hamnverksamhet eller stad.

Under 2007 har ett flertal av rännstensbrunnarna inom uppmarschområdena i hamnen försetts med filter som absorberar såväl oljeföroreningar som metaller. Brunnsfiltren fungerar för diffusa utsläpp och mindre utsläpp. I händelse av ett större utsläpp krävs att berörda rännstensbrunnar tätas för att förhindra utsläpp till vatten. I hamnen finns s k tättingar för det ändamålet.

Utsläpp av förorenat dagvatten till hamnbassängen kan ske från hårdgjorda ytor inom hamnområdet. Förutom dagvatten kan spill av drivmedel och andra kemikalier samt gods förekomma. Utläckage i hamnområdet sker även från fartygens antifoulingfärger som innehåller toxiska verksamma ämnen, t ex tenn- och kopparföreningar, vilka är giftiga för vattenlevande organismer. Utsläpp av barlastvatten från fartyg förekommer främst i samband med lastning. Ystads hamn har i dag ingen möjlighet att ta emot barlastvatten.

Mark, sediment och biota

Utsläpp från hamnverksamheten till mark och sediment kan orsakas av läckage eller spill vid lastning och lossning, vid hantering av drivmedel och vid olyckor i samband med godstransporter inom hamnområdet. Oljeföroreningar kan läcka ut från förorenad mark i östra delen av hamnområdet. Sanering av större delen av området har genomförts för att uppfylla kraven för mindre känslig markanvändning. Dagvattnet avleds och släpps delvis orenat till hamnbassängen och fartygsrörelser kan orsaka uppgrumling av sediment, vilket kan medföra uttransport av föroreningar och närsalter till havs. Trots ökad fartygstransport innebär bättre avstängningsanordningar och rening av dagvattnet i de ombyggda färjelägena att risken för utsläpp av förorenat dagvatten minskar. Säkrare hantering av gods och minimering av spill och läckage minskar föroreningskällorna.

Muddermassor från rensuddring kommer att deponeras på en mudderdeponi söder om Ystads hamn på 20-23 m djup med en relativt ringa erosion. Botten kommer att "läcka ut" finkornigt sediment som ger grumlighet och risk för spridning av närsalter och föroreningar. Påverkan från en ökad grumling bedöms vara liten då föroreningsgraden är relativt låg.

Floran och faunan vid Ystads kust är anpassad till en miljö som periodvis, stormtillfällena, har hög naturlig grumlighet, varför uppgrumling från fartygstrafiken är försumbar jämfört med den naturliga grumligheten i området. Enligt den marinbiologiska undersökningen i den yttre hamnbassängen kan ingen påverkan från hamnverksamheten påvisas. Bottenarna har en generellt hög biologisk produktion och samhället av flora och fauna utgörs av arter som är vanliga i en miljö som är påverkad av vågor och strömmar, likt Ystadskusten i stort.

Olyckor och risker

En utförd riskinventering visar att de olyckor som berör farligt gods i huvudsak är orsakade av trafikolyckor. Utöver rena trafikolyckor innebär det också en risk att lasta och lossa enheter med farligt gods. I anslutning till hamnområdet och transportlederna till hamnen finns flertalet skyddsobjekt. Transporter på väg går i huvudsak via E 65/Dragongatan. Intill dessa vägar finns viss bostadsbebyggelse, kontor samt utbildningslokaler. I anslutning till Ystadbanan och godsbangården finns den centrala stadskärnan med bostäder och flertalet verksamheter av publik karaktär.

Riskenivån i anslutning till hamnområdet är aldrig högre än det kriterium där riskerna inte kan tolereras (10^{-5}), men ligger inom ett intervall där man kan ställa krav på ett aktivt arbete med riskhantering. Det är rimligt att hamnbolaget som hanterar gods som kan orsaka skada på människor, miljö och egendom har en organisation som kontinuerligt arbetar med att minska risker inom ramen för hamnens policy för skydd mot olyckor. Om haverier inträffar i samband med bunkring av fartyg och färjor kan utsläpp av bunkerolja ske. Haverier på arbetsmaskiner kan ge utsläpp av hydrauloljor och drivmedel och hantering av eldningsolja ge utsläpp av olja vid överfyllning eller läckage. Utsläppen vid en olycka kommer i dessa fall att ske till hamnbassängen, där förutsättningarna för sanering bedöms vara goda eftersom pirar och vågbrytare begränsar spridningen och ger ett gynnsamt vågklimat.

Simuleringar av fartygsrörelser i hamnen visar under vilka omständigheter som fartyg kan röra sig säkert i hamnen. Planerad ombyggnad, såsom fördjupning av farleden, förlängning av yttre vågbrytare, fördjupning av vändområde i yttre hamnen och rivning av den inre vågbrytaren, innebär säkerhetshöjande åtgärder och planerade förändringar har också stämts av med Sjöfartsinspektionen. Fartygssimulering har genomförts som visar under vilka förutsättningar beträffande främst vindförhållanden som ett speciellt fartyg kan anlöpa säkert till/från olika platser i hamnen.

Risk för olycka med farligt gods på Dragongatan har beräknats för tre scenarier; 2002, 2005/06 och 2015. Individrisk 10^{-5} , vilket i riskanalysen har bedöms som oacceptabel risk, har beräknats uppkomma på avstånd mindre än 10 m vid framtida ökning av farligt gods transporterna om hastighetsbegränsningen är 70 km/h, vilket är på gränsen till oacceptabel risk för närmast liggande byggnad. Risken blir mindre om hastigheten sänks till 50 km/h. Beräkningen av framtidsscenarioet är baserad på att sammansättningen av farligt gods inte förändras. Eftersom risken har beräknats vara inom den så kallade ALARP-zonen innebär det att rimliga riskreducerande åtgärder skall genomföras. Detta arbete åvilar transportörerna när det gäller trafiken på Dragongatan.

Samråd

Tidigt samråd genomfördes den 18 april 2006 med länsstyrelsen och utökad samråd den 31 augusti 2006. Samråd har hållits även med en utökad krets av berörda intressenter, såsom representanter från näringslivet samt företrädare för kommunens räddningstjänst och tekniska förvaltning, yrkesfiskare samt med Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen. Övriga myndigheter har meddelat att de inte har tid för samråd. Hamnens dag, ett öppet samrådsmöte samt ett informationsmöte för allmänheten har hållits.

Tillåtlighet

2 kap miljöbalken

Hänsynsregler

Sökandena har gjort en genomgång av hur hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken uppfylls för de nu sökta vattenarbetena, dvs avseende kunskaps- samt försiktighets-, hushållnings och kretslopps- samt produktvalsprincipen och finner att arbetena inte bryter mot dessa.

Val av plats

Den nuvarande och planerade verksamheten bedrivs inom detaljplanerat område för hamnverksamhet i enlighet med ett flertal olika planer.

Modern hamnverksamhet har bedrivits i Ystads hamn sedan 1900-talets början och hamnen är en källa till stadens försörjning. Som ett led häri prioriterar Ystads kommun hamnens utveckling i de nya förslagen till översiktsplan samt detaljplan. Vidare är Ystads hamn ett riksintresse för kommunikationer till följd av den viktiga färjetrafiken till Polen och Bornholm. Att flytta hamnverksamheten till en annan lokalisering bedöms inte vara aktuellt.

3 kap miljöbalken

Ystads hamn med tillhörande farled är enligt Sjöfartsverkets beslut av den 22 oktober 2001 utpekad som riksintresse för sjöfarten. Hamnområdet är detaljplanelagt som område för hamnverksamhet. I området gäller fiskeförbud och allmänheten saknar tillträde.

Vägverket har beslutat att väg E65, som leder fram till Ystads hamn, ingår i det sk Trans European Network och är av riksintresse samt utgör tillsammans med väg 19 och 13 en anslutning till Ystads hamn. Vägens funktion ligger till grund för utpekandet, vilket innebär att bebyggelse och verksamheter inte bör lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder på sådant sätt att de kan äventyra vägens funktion.

Vidare är kustområdet utmed Ystads kommun dels av riksintresse för friluftslivet dels en del av det skånska kustområdet som är av riksintresse för turism och friluftsliv. Dessutom är centrala delar av Ystads kommun inkl delar av Inre hamnen av riksintresse för kulturmiljövården. Kuststräckan utanför Ystad inkl vattenområdet för hamnen och farleden omfattas av riksintresse för yrkesfisket. Det föreslagna deponiområdet berörs dock inte av riksintresset för yrkesfisket.

Vid en avvägning mellan de angivna riksintressena anser sökandena att riksintresset för hamnen och farleden skall ges företräde.

7 kap miljöbalken

Nuvarande och utökat område omfattas inte av strandskydd. Aktuellt område ligger inte inom Natura 2000-område och ansökt verksamhet anses inte påverka något Natura 2000-område.

11 kap miljöbalken

Den totala kostnaden för planerad vattenverksamhet beräknas till ca 84 Mkr. Planerade åtgärder är till största delen av säkerhetshöjande natur. Den Inre hamnen är trång och svårmanövrerad. Farleden och hamnbassängerna har inte de djup som krävs för att kunna ta emot kommande fartygsgenerationer. Planerade åtgärder avser att säkerställa handelsutbytet mellan Sverige och kontinenten och Ystads hamn är en viktig länk i handelsförbindelserna med Central- och Östeuropa. Genom exempelvis Polens inträde i EU, som har lett till hög ekonomisk tillväxt, befinner sig Ystad i ett nytt näringsgeografiskt läge.

Kostnads- och intäktsförändringar till följd av utbyggnaden berör förutom Sökanden ett flertal aktörer såsom järnvägsföretag, rederier och de verksamheter som väljer att frakta sitt gods via Ystads hamn. Även andra mer indirekta intressenter kommer att påverkas av en utbyggnad, såsom exempelvis det lokala näringslivet genom turism, handel och service.

Vattenverksamheten bedöms inte medföra annat än kortvariga olägenheter för enskilda och allmänna intressen med de skydds- och försiktighetsåtgärder som föreslås. Fördelarna från allmän och enskild synpunkt anses överväga kostnaderna samt eventuella olägenheter och skador.

16 kap miljöbalken

Befintlig hamnverksamhet och utökad verksamhet inom Inre hamnen beräknas inte bidra till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

I miljökonsekvensbeskrivningen har hänsyn tagits såväl till hamnverksamhetens miljöeffekter som till följdverksamheternas miljöeffekter. Omfattningen av gods-transporterna har begränsats till hamnområdet samt sträckan från detta fram till Österleden. Avgränsningen har sin grund i att hamntrafikens andel på Österleden och Dragongatan är begränsad i förhållande till den totala trafikbelastningen. Motsvarande avgränsning har gjorts för fartygstransporterna där begränsningen ansatts från farleden Yttre redde. Angivna förutsättningar samt de kända förhållandena om trafiksituationen, har legat till grund för de genomförda spridningsberäkningarna.

Kontrollprogram

Ett kontrollprogram kommer att tas fram som baseras dels på krav som anges i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll, dels på de villkor som kommer att föreskrivas i kommande tillstånd.

Tidplan, arbetstid och oförutsedd skada

Vattenarbeten för etapp 1A av nya färjelägen och muddring planeras ske år 2008-2009. Sökandena hemställer därför om en prioriterad handläggning. Av samma skäl yrkar sökandena verkställighetsförordnande. Med hänsyn till frågan om rensuddring föreslår sökanden dock att arbetstiden fastställs till tio år från lagkraftvunnen dom. För vattenverksamheten föreslås att tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada bestäms till fem år räknat från arbetstidens utgång.

Sakägare beträffande vattenverksamhet

Inga angränsande fastigheter, som ägs av annan än sökandena, bedöms påverkas av planerad vattenverksamhet.

Prövningsavgift

Kostnaderna för ansökt vattenverksamhet i etapp 1A uppskattas till ca 84 Mkr. Den tidigare bestämda grundavgiften bör därför revideras från 400 000 kr till 240 000 kr. Någon tilläggsavgift är inte aktuell.

Villkor

Sökandena föreslår att följande villkor föreskrivs för det blivande tillståndet.

Gemensamt villkor

1. Om inget annat följer av övriga villkor skall verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad verksamhetsutövaren angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i ärendet.

Vattenverksamheten (11 kap miljöbalken)

2. Arbeten i vatten skall bedrivas så att grumling i görligaste mån undviks. Om grumlande arbeten behöver utföras under tiden 15 maj – 15 november skall arbetena avbrytas om grumlingen utanför den yttre hamnbassängen blir störande för den marina miljön.
3. Sökandena skall undersöka möjligheten att utnyttja den sand som muddras i hamnområdet som naturresurs för fyllning inom erosionsskadade strandzoner i kommunen.
4. Arbetena skall utföras så att betongspill eller utsläpp av förorenade ämnen i vatten undviks.
5. Spontningsarbeten får inte utföras måndag-fredag kl 22.00-07.00, samt inte heller under lördagar, söndagar eller övriga helgdagar.
6. Lågsavlig olja skall användas för drift av maskiner, dock får tillsynsmyndigheten vid behov medge undantag härifrån.
7. Skyddsror för elkablar skall läggas inom hamnområdet för de ombyggda färjelägena som en förberedelse för möjlig framtida anslutning av fartygen till land-el.
8. Tillsynsmyndigheten skall underrättas i god tid innan arbetena påbörjas.
9. Förslag till kontrollprogram skall upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten för kontroll av bl a om muddrad sand kan användas för utläggning inom erosionsskadade strandzoner i kommunen, partikelspridning utanför den yttre hamnbassängen under eventuella muddringsarbeten sommartid m.m. Förslaget skall ges in till tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetena påbörjas.

10. Dumpningen av mudder ute i havet skall göras så att djupet inom dumpningsområdet genomgående är minst 19 m.

Miljödomstolen överlåter genom delegation åt tillsynsmyndigheten att fastställa de villkor som erfordras beträffande

- Frågor avseende kontrollundersökningar av muddermaterialet och avgörande av om delar av materialet är lämpligt att användas för utläggning inom erosionsskadade strandzoner, samt
- kontrollundersökningar och villkor avseende grumling utanför den yttre hamnbassängen på grund av muddring om denna utförs under tiden 15 maj – 15 november överlåts av miljödomstolen till tillsynsmyndigheten genom delegation.

Hamnverksamheten (9 kap miljöbalken)

11. Kajer och övriga ytor inom hamnområdet skall hållas rena genom sopning eller annan behandling med motsvarande effekt, efter hantering av alla typer av gods som kan förorena dagvattnet. Om sådan hantering pågår under flera dagar skall markytan regelbundet rengöras.

Hantering och lagring

12. Kemiska produkter och farligt avfall som används inom och eller, och emanerar från, hamnverksamheten skall hanteras så att spill och läckage inte kan nå avloppsledningar eller omgivningen. Förvaring skall ske på yta som är ogenomsläpplig för de aktuella ämnena, försedd med invallning eller annan konstruktion till skydd mot utsläpp samt i övrigt utformad så att nederbörd inte ansamlas. Uppsamlingsvolymen inom resp yta skall minst motsvara den stora behållarens volym plus tio procent av övriga behållares volym. Tankar och cisterner skall vara försedda med överfyllnadsskydd. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010.
13. Utrustning skall finnas tillgänglig för att snabbt begränsa följderna av ett kemikalieutsläpp. Det skall finnas särskilt anpassade platser för uppställning av lastbilar med farligt gods. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010.
14. Ytor där torr bulk hanteras skall hårdgöras. Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2010.

Avfall och återvinning

15. Avfall som uppkommer i verksamheten och som uppsamlas från fartyg skall förvaras var för sig för att underlätta den miljömässigt bästa hanteringen. Avfallet skall i största möjliga utsträckning upparbetas, återanvändas eller nyttiggöras på annat sätt.

Övrigt

16. Sökanden skall införa ett system för riskuppföljning samt en policy för skydd mot olyckor.
17. Förslag till kontrollprogram för hamnverksamheten, skall inom sex månader från lagakraftvunnet beslut, ha upprättats i samråd med tillsynsmyndigheten och ges in till densamma. I kontrollprogrammet skall mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder anges.

Miljödomstolen överlåter genom delegation åt tillsynsmyndigheten att fastställa de villkor som erfordras beträffande

- åtgärder för att förhindra eventuella luktolägenheter, samt
- åtgärder för att förhindra eventuella olägenheter till följd av damning.

Miljödomstolen skjuter med stöd av 22 kap 27 § miljöbalken upp frågan om vilka slutliga villkor som skall gälla i fråga om utsläpp av dagvatten, buller och land-el. Sökandena skall under prövotiden i samråd 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 närmaste bostad 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, tidplan samt kostnader. Sökandena skall under prövotiden även utreda förutsättningar att genom avtal med trafikerande rederier minska bulleremissionerna.
- U3. Sökandena skall utreda möjligheterna att installera land el vid samtliga kajer inom Ystads hamn. Prövotidsutredningen skall redovisa effekter, möjliga åtgärder i verksamheten, tidplan och kostnader.

En redovisning av genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor skall lämnas in till miljödomstolen senast den 31 december 2010.

Under prövotiden och intill dess annat beslutas ska följande provisoriska föreskrift gälla:

- P1. Buller från hamnverksamheten skall begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid närmaste bostäder som riktvärde inte överstiger 55 dB(A).

MOTSTÅENDE INTRESSEN

Allmänna intressen

Räddningsverket och Naturvårdsverket har avstått från att yttra sig.

Sjöfartsverket har inget att erinra i målet. Verket vill dock informera om att Ystads hamn i samarbete med Sjöfartsinspektionen kommer att göra fler simuleringar i syfte att utreda vilken trafik som på ett säkert sätt kan angöra hamnen.

Fiskeriverket har i yttrande koncentrerat sig på muddrings- och ombyggnadsarbeten. Verket har ingen erinran mot tillåtligheten av projektet under förutsättning att verksamheten utförs i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och att hänsyn tas till följande punkter.

Arbeten i hamnen

Spridning av grumling utanför arbetsområdet och hamnen, till området utpekad som riksintresse för yrkesfisket, skall minimeras. Vid muddringen skall arbetena ske med åtgärder som minimerar risken att sedimentplymen når utanför yttre hamnpirarna. När sådana vind- och strömförhållanden råder att spridning av suspenderad substans, med sedimenthalter överstigande 5 mg/l över bakgrundsnivån, utanför hamnen riskeras kan stopp i arbetet övervägas. Högre halter ger effekter bl a i form av undflyende av fisk

Alternativt skall arbeten i de yttre delarna av hamnområdet, där risk för spridning av sediment är störst, begränsas till den tid av året då den biologiska produktionen är som lägst, dvs från senhösten och fram till när silleken inleds; förslagsvis perioden 15 november-15 maj.

Ett kontrollprogram innefattande spridningen av sedimentspillet bör upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten. Programmet kan innefatta grumlingsmätningar och visuell övervakning. Kontrollprogrammet utanför arbetsområdet bör vara av sådan geografisk omfattning att olika förekommande spridningsmönster för grumlingen innefattas.

En period med uppehåll i grumlande arbeten föreslås vid passage av större fartyg i arbetsområdets närhet för att ytterligare begränsa riskerna för spridning av sedimentplymen.

Anläggningsarbeten, som spontning och grävarbeten, ger upphov till undervattensljud liksom fartygstrafik. Åtgärder för att minska buller i undervattensmiljön, och riskerna för påverkan på fisk, skall genomföras. Preliminärt föreslås att maximalt 130 dB re 1 μ Pa 1 m (1 Hz bandbredd mellan 10 och 200 Hz) inte bör överskridas utanför de yttre hamnpirarna. Högre bullernivåer ger effekter bl a i form av undflyende av fisk. De arbeten i vatten som ger upphov till mycket kraftiga ljudpulser är pålning och spontning med hejare.

Dumpning

Endast rena massor, huvudsakligen sand, kan deponeras i det av sökandena föreslagna området. För att undvika onödigt spridning över området bör tippning utföras i lugnt väder med svaga strömmar från långsamt drivande pråm/fartyg. Kontroll att tippning endast sker inom utpekade områden bör göras. I första hand bör dumpningen göras i de djupare delarna av området, med ren ackumulationsbotten, för att undvika resuspension.

Eventuellt förorenade delar av massor tas upp på land och transporteras till godkänd mottagare för farligt avfall. Villkor bör fastställas för hanteringen av sedimentmassorna på land, t ex uppkommet lak- och pressvatten, reningsåtgärder etc.

För avgränsning i tid vad gäller dumpning se avsnittet om muddring ovan. Dessutom bör dumpningen koncentreras till perioder med fiskeförbud för att minimera påverkan på fiskets bedrivande i den mån detta är möjligt. Tidpunkter för pråmtransporter bör kommuniceras med fiskare i närområdet.

Fiskeavgift

Fiskeriverket anser att de skador som kan uppkomma på det allmänna fiskeintresset till följd av arbetena är svåra att förutse. Verket kan utifrån i dagsläget tillgängliga uppgifter inte kvantifiera skadan på fisk och fiske och därmed bestämma storleken på en eventuell fiskeavgift.

De genomförda marinbiologiska undersökningarna visar att det finns produktiva områden i de undersökta delarna av den yttre hamnbassängen. Ett visst bortfall av produktion av fiskfödoorganismer m.m. kommer att ske i hamnområdet vid muddringsarbetena där bortfallet huvudsakligen är begränsat till en produktionssäsong. Kvarstående effekt av arbetena kommer att kunna orsakas av djupförändringen samt av den begränsning av vattenutbytet i den yttre delen av hamnen som förlängningen av vågbrytaren medför.

Utfyllnaden längs yttre östra vågbrytaren medför en totalförlust av produktionsyta för fiskföda och eventuellt för uppväxande fisk på en yta av knappt 4 ha så som den är skissad i ansökan.

Länsstyrelsen i Skåne län

Länsstyrelsen anser att tillstånd kan lämnas för den sökta verksamheten. Länsstyrelsen har inget att erinra mot att verkställighetsförordnande medges.

Länsstyrelsen delar sökandenas uppfattning att det är lämpligt med en prøvotid för att utreda och undersöka vilken effekt de föreslagna åtgärderna avseende dagvatten och buller har i praktiken innan slutliga villkor fastställs.

Länsstyrelsen anser att sökandena under den föreslagna prøvotiden även skall utreda:

- de tekniskt-ekonomiska förutsättningarna, samt utarbeta en plan, för en framtida anslutning av fartygen till land-el vid samtliga kajplatser inom hamnområdet.

- effekten av de differentierade hamnavgifter som avses att tillämpas samt genomföra möjliga förändringar av taxan som ökar dess positiva miljöeffekt.
- konsekvenserna för hur en stigande havsnivå, enligt rapporten "Stigande havsnivå - konsekvenser för fysisk planering" kommer att påverka hamnverksamheten.

Dessutom anser länsstyrelsen att följande särskilda villkor skall föreskrivas för verksamheten:

1. Verksamhetens energiförbrukning fördelad på olika källor samt åtgärder för att minska energiförbrukningen skall årligen redovisas i miljörapporten. Energikällor skall också redovisas för fjärrvärme/kyla och för elenergi skall anges om ursprunget är förnyelsebara källor.
2. Förslag till kontrollprogram för hamnverksamheten skall, inom tre månader från laga kraftvunnet beslut, ha upprättats - efter samråd med tillsynsmyndigheten - och ingetts till tillsynsmyndigheten. Detta skall även inkludera hur mätning av luftkvaliteten skall ske för kontroll av att inte någon miljökvalitetsnorm överskrids i hamnens närområde.

I övrigt ansluter länsstyrelsen sig till de av sökandena yrkade villkoren.

Allmänt

Länsstyrelsen vill betona att allmänheten i Ystad under årens lopp har lämnat in många klagomål på störningar från hamnverksamheten, framför allt rörande buller och luftutsläpp från fartygen samt buller från den tunga vägtrafiken till och från hamnen. Det är av stor vikt att dessa frågor utreds på ett tillfredsställande sätt i tillståndsprocessen samt regleras på ett sådant sätt i ett framtida tillstånd att hamnverksamheten blir förenlig med en god boendemiljö i Ystad.

Luft

Sökandena redovisar att luftföroreningar framför allt uppkommer från färjetrafiken och från gods- och persontransporter till och från hamnen.

Vidare redovisas att halterna av partiklar (PM 10) är tämligen höga och att färjetrafiken troligtvis står för en stor del av denna förorening. Partikelhalten är så pass hög att kommunen skall utvärdera om miljökvalitetsnormen överskrids genom kontinuerliga mätningar och verifierande beräkningar.

För miljökvalitetsmålet "frisk luft" finns det regionala delmål för bl a partiklar, svavel och kvävedioxid. Enligt Skånes miljöhandlingsprogram är några av åtgärderna för att nå dessa mål att fartyg endast skall använda lågsvavliga oljor med mindre än 0,5 % svavel samt katalytisk avgasrening eller annan teknik med minst lika bra rening av kväveoxider och att hamnavgifter som ytterligare premierar miljöanpassad teknik och miljöanpassat bränsleval införs.

För miljökvalitetsmålet "bara naturlig försurning" finns de regionala miljömålen att utsläppen av svaveldioxid och kväveoxider till luft skall ha minskat till 5 600 resp 22 200 ton till år 2010. Enligt Skånes miljöhandlingsprogram är några av åtgärderna för att nå detta mål att hamnarna har avgifter som stimulerar miljöanpassad teknik

och miljöanpassat bränsle och att i samband med prövning av verksamheter enligt miljöbalken övervägs så att bästa tillgängliga teknik (BAT) används för att begränsa klimatpåverkan.

Enligt länsstyrelsens uppfattning skulle en elanslutning av fartygen när de ligger vid kaj minska utsläppen av främst partiklar (PM 10), kvävedioxid och svaveldioxid, dessutom skulle det lågfrekventa bullret minska. Sökandena redovisar att färjelägena vid ombyggnad skall förses med möjlighet till elanslutning. Länsstyrelsen anser att det är mycket angeläget att en elanslutning kommer till stånd så fort som möjligt och anser att det bör föreskrivas att sökandena under en provotid utreder de tekniskt-ekonomiska förutsättningarna för anslutning av fartyg till landström vid samtliga kajplatser inom hamnområdet. Under förutsättning att utredningen visar att förutsättningar finns, anser länsstyrelsen att sökandena under provotiden dessutom skall utarbeta en plan för genomförandet av denna åtgärd. Länsstyrelsen erinrar om att det enligt 2 kap 7 § miljöbalken inte finns något utrymme att frångå kravet på bästa tillgängliga teknik om en miljökvalitetsnorm riskerar att överskridas.

Enligt uppgifter från Sjöfartsverket avgör varje hamn om differentierade hamnavgifter skall införas och vilken taxa som ska gälla. Sökandena har redovisat att man har för avsikt att införa ett system med differentierade hamnavgifter. Det finns dock ingen redovisning av vilka parametrar som kommer att styra avseende dessa avgifter i Ystads hamn. Eftersom sökandena har rådighet över hamnavgifternas storlek, anser länsstyrelsen att sökandena under en provotid bör utreda effekten av de differentierade hamnavgifter som avses att införas samt genomföra möjliga förändringar av taxan som kan gynna miljön ytterligare.

Utsläpp till vatten

Sökandena har åtagit sig att förbättra dagvattennätet så att utsläpp till vatten kan förhindras genom avstängningsventil samt att iordningställa speciella uppställningsplatser för farligt gods. Sökandena yrkar på en provotid för att kartlägga dagvattenområdet inom hamnen samt utarbeta en plan för ytterligare förbättring av dagvattensystemet. Länsstyrelsen delar sökandenas uppfattning att det är lämpligt med en provotid avseende denna fråga.

Buller

Sökandena redovisar att den befintliga hamnverksamheten ger upphov till ljudnivåer över riktvärdena för externt industribuller utmed Österleden och att även boende i Sandskogen sannolikt kan vara utsatta för förhöjda bullernivåer. Dessutom förekommer lågfrekvent buller från fartyg och färjor.

Naturvårdsverket rekommenderar i sin handbok med allmänna råd 2003:7 om hamnar, att riktvärden för externt industribuller skall tillämpas när det gäller buller från hamnverksamheten. Verket anger inte riktvärdena för befintlig industri på sin webbplats, eftersom målet sedan införandet av riktvärden 1978 är att nå ner till värdena för nyetablering. Det motsvarar också nuvarande praxis i tillämpningen av riktvärdena.

Riktlinjerna gäller för verksamhet för hela dagar, kvällar resp nätter. Om verksam-

heten pågår endast under en del av en period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid då verksamheten pågår. Sökandena har redovisat att verksamheten normalt pågår mellan 06.00 och 23.00.

Sökandena har påtalat problematiken med de många och bullrande transporter längs Dragongatan och redovisat att 2 800 fordon per dag (28 %) utgörs av trafik till och från hamnen. Av Naturvårdsverkets handbok om hamnar (2003:7) framgår att "För att inte utredningsarbetet skall bli alldeles för omfattande kan den yttre gränsen för beskrivning av konsekvenser av vägtransporter dras där transporter når en väg där antalet transporter och andel tung trafik från hamnen kan anses utgöra endast en liten del av samtliga transporter på vägen, t ex en riksväg eller annan större väg. Länsstyrelsen anser att sökandena gjort en rimlig avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen i denna del.

När det gäller lågfrekvent buller anser länsstyrelsen att fler mätningar borde ha utförts och vid olika tider på dygnet för att utröna exakt vilka fartyg som avger mest lågfrekvent buller och om och när överskridanden av riktvärdena sker. Som framgått ovan anser länsstyrelsen att det bör föreskrivas som villkor att samtliga fartyg skall elanslutas då de ligger vid kaj, bl a för att minimera det lågfrekventa bullret.

Sökandena har åtagit sig att genomföra bullerreducerande åtgärder vid klaffar och ramper vid nya och befintliga färjelägen samt föreslagit att under en provotid få utreda och undersöka vilken effekt de föreslagna bulleråtgärderna har i praktiken innan slutliga villkor fastställs för buller. Länsstyrelsen delar denna uppfattning att det är lämpligt med en provotid.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att redovisad konsekvensbeskrivning för hur en stigande havsnivå kommer att påverka hamnverksamheten inte är tillfredsställande. I rapporten "Stigande havsnivå - konsekvenser för fysisk planering" har länsstyrelsen redovisat att enligt SMHI:s beräkningar kommer framtida (2070-2100) medelvattenstånd att vara 0,22-0,72 m högre än i dag. Framtida högvattenstånd i Blekinge och Skåne med 100 års återkomsttid är beräknade till nivån 1,86-2,29 m i värsta scenariot och skiljer sig åt mellan olika platser. De områden som förväntas drabbas av de högsta nivåerna är Öresund och Skånes sydkust.

I redovisat förslag till kontrollprogram har en rad moment redovisats. Länsstyrelsen saknar i förslaget en kontroll av sedimentspridningen från muddringsaktiviteterna.

Statens Maritima Museer (SMM)

Ystad fick sina stadsprivilegier under mitten av 1200-talet och var ända fram till 1800-talet en viktig hamnstad och förbindelsepunkt med övriga Europa. I Riksantikvarieämbetets databas FMIS finns information om en fast fornlämning, RAÄ 50:1, ett stadslager från medeltid fram till 1600-tal, som troligen finns under hela Ystads medeltida stadskärna. Stadslagrets utbredning och begränsning under vattnet i Ystads hamn är inte känd. När grävningar företogs i den Inre hamnen 1868-69 framkom på ungefär 2,5 m djup detta stadslager tillsammans med sammanlagt 22 fartygslämningar med en trolig datering till medeltid och historisk tid. På större

djup påträffades andra förhistoriska föremål. Resultaten från grävningarna på 1800-talet indikerar att stenålderslämningar kan påträffas i Ystads hamn.

SMM:s bedömning är att fasta fornlämningar med stor sannolikhet kan förekomma i de för exploatering berörda vattenområdena inom Ystads hamn. Av denna anledning anser SMM att en särskild arkeologisk utredning, enligt 2 kap 10 och 11 §§ lagen (1988:950) om kulturminnen m.m., skall utföras och att länsstyrelsen kontaktas för beslut i ärendet.

Myndighetsnämnden i Ystads kommun har inget att erinra mot föreslagen ansökan i stort. Nämnden vill dock lämna följande synpunkter.

Lokalisering av hamnen

Enigt Boverkets allmänna råd 1995:5 Bättre plats för arbete är det rekommenderade skyddsavståndet mellan en miljöfarlig verksamhet motsvarande hamn 500 m. Avståndet till närmaste boende vid S:t Knuts torg och Katamaranens anlösningsplats är ca 150 m. Även om man gärna vill se Boverkets skyddsavstånd som en rekommendation är det svårt att bortse från det nära avståndet mellan hamnverksamheten och boende längs med Österleden. Nämnden anser det svårt att argumentera bort det faktum att den miljöfarliga verksamheten enligt ansökan ligger nära (speciellt gäller detta kajplatserna 4 och 5). Skyddsavståndet är till för att skydda de boendes hälsa och miljön. Nämnden anser att det föreslagna nära avståndet mellan bostäder och den miljöfarliga verksamheten riskerar att skapa ohälsa och olägenhet för miljön i staden Ystad. Klagomål har framförts till kommunledning, myndighetsnämnden och länsstyrelsen angående riskerna av hälsoeffekterna med nuvarande hamnverksamhet som bedrivs nära bebyggelsen. Både fysiologiska och psykologiska symptom åberopas av klagande.

I utredningen av klagomålen på färjetrafiken konstateras att risk för olägenhet avseende människors hälsa enligt 9 kap 3 § miljöbalken kan föreligga vilket har föranlett miljöavdelningen att ta fram förslag till myndighetsnämnden angående färjetrafiken. Förslaget, som är under kommunikering, går i korthet ut på att förelägga rederierna att införa avgasrening avseende kväveoxider och att bränslet skall ha lägre svavelhalt än de i dag tillåtna på 1,5 %. Den konstaterade risken för olägenhet för människors hälsa visar att det kan vara olämpligt att lägga hamnverksamheten nära bostäder. Verksamheten bör därför flyttas ut längre från staden vilket möjliggörs i och med den nya detaljplan som antagits i juni 2008.

Hamnverksamheten, som ger upphov till buller och luftutsläpp, är den största lokala bidragsgivaren av kväveoxider, svaveloxider och partiklar (PM 10) enligt utförda spridningsberäkningar. De senaste uppgifterna på fartygens utsläppsmängder är från 2006. Eftersom nästan alla fartyg har bytts ut sedan dess, bör miljödomstolen begära in kompletterande uppgifter (2008) om fartygens utsläppsmängder från sökandena.

Skyddsåtgärder

Hamnverksamheten skall bedrivas så långt från staden som möjligt. Miljödomstolen bör särskilt ta i beaktande kajplatserna 4 och 5 nära läge i förhållande till bostäder.

Det är viktigt att alla angörningsplatser, men framför allt färjelägena, på sikt förses med el-anslutning för fartygen. Lastbilar som står uppställda på väntytor bör ha tillgång till el-anslutning för att reducera tomgångskörning.

Hamnverksamheten kan ge upphov till ljudnivåer över Naturvårdsverkets riktvärden för buller vid bostadshus norr och öster om hamnen. Olika bullerskyddande åtgärder finns angivna i detaljplanen för hamnen, och det är viktigt att dessa genomförs.

Angående sökandenas förslag till villkor

Sökandena har redovisat förslag till villkor för det blivande tillståndet samt angett att under en provotid besluta om provisoriska villkor/föreskrifter. Ett antal av villkoren kommer förmodligen att omarbetas beroende på miljödomstolens beslut men myndighetsnämnden vill framhålla att under Hantering och lagring, punkt 12, skall villkoret kompletteras med att tankar och cisterner skall vara försedda med påkörningsskydd. Under provisoriska föreskrifter P1 bör Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller gälla.

Vidare skall sökandena åläggas bedriva egenkontroll enligt förordningen

- kontinuerlig mätning av luften skall ske inom hamnområdet och på tre platser utanför, väster, öster och norr om hamnen,
- analys av sediment för muddring,
- analys av dagvatten,
- uppföljande bullermätningar

Kontrollprogrammet kan med fördel beslutas av Länsstyrelsen i Skåne län i samråd med den lokala tillsynsmyndigheten.

Enskilda intressen

Flera företrädare för enskilda intressen har framfört synpunkter som rör den nya överklagade detaljplanen för bl a hamnområdet, dvs frågor som inte omfattas av domstolens prövning.

Berörda yrkesfiskare

Sökandena har informerat yrkesfiskare som är verksamma i området om sina intentioner. Då det bottenmaterial som skall muddras kommer att läggas upp inom hamnområdet förväntas ingen påverkan på fisket. Den oro som yrkesfiskarna tidigare har gett uttryck för avser de eventuella negativa konsekvenser som kan uppstå vid deponering av muddermassor i öppet hav.

Stiftelsen Öresundsfonden

Fonden har lämnat synpunkter rörande främst frågor om återanvändning av muddrad sand och därvid föreslagit bl a att denna skall utnyttjas dels för rev på 4-6 m djup, dels för utläggning i djuphålur.

Hamnupproret, boende utmed Norra Dragongatan, Gustaf Silberstolpe, Peter Keusen, Carl Persson och Ulf Henningsson m fl har framfört synpunkter som till stor del sammanfaller.

De motsätter sig såväl tillstånd som att verkställighetsförordnande meddelas. Vidare påtalar de brist på överensstämmelse med gällande detaljplaner och att den nu aktuella etappen är planstridig. De ifrågasätter den samhällsekonomiska nyttan, eftersom det skett en överflyttning av två Polenfärjor till Trelleborg och enligt tidningsuppgifter förekommer diskussioner mellan tåg företag att flytta järnvägstrafiken till Trelleborg. Större färjor innebär mer lastbilstrafik som ytterligare försämrar de luft- och bullerförhållanden som råder inne i centrala Ystad och utmed Dragongatan. Därtill är trafiksituationen i hamnområdet tidvis kaotisk även med dagens trafik.

Claes G. Kristensson har lämnat allmänna synpunkter på hamn-layouten och anser att fartygssäkerheten i Inre hamnen kan ifrågasättas om hamnen kommer att trafikeras av ännu större fartyg än i dag. Han efterlyser den risksimulering för fartygsrörelser som tidigare angetts skulle utföras snarast. Han anser att inget tillstånd kan ges innan denna simulering är utförd och hamnen bedömts vara trafiksäker.

Jörgen Andersson ifrågasätter utbyggnaden av hamnen, eftersom det finns bostäder sedan 150 år inom hamnområdet som berörs av en utbyggnad.

Sökandenas bemötande

Fiskeriverket

Sökandena vill påpeka att dispens från förbudet mot dumpning till havs avser 250 000 m³ ny- och/eller rensuddermassor.

Eftersom såväl Inre som Yttre hamnen ligger skyddad föreligger endast risk för att det kommer ut mycket begränsade halter och mängder av suspenderad substans utanför hamnområdet. Även den höga andelen sand i det muddrade materialet bidrar till att det är föga risk för att spridning sker av suspenderad substans, på ett sätt som skulle kunna störa fisk och/eller fiske utanför Ystads hamn. Därtill föreslår sökandena som villkor att: ”Arbeten i vatten skall bedrivas så att grumling i görligaste mån undviks. Om grumlande arbeten behöver utföras under tiden 15 maj-15 november skall arbetena avbrytas om grumlingen utanför yttre hamnbassängen blir störande för den marina miljön”. Sökandena föreslår även att kontroll av sedimentspill inkl grumlighetsmätningar och visuell övervakning skall ske, samt om muddrad sand kan användas för utläggning inom erosions-skadade strandzoner i kommunen.

Miljönyttan av att stoppa muddringsarbetet vid passage av större fartyg ifrågasätts, eftersom då påskyndas i stället utspädningen av grumlingen, dvs att grumlingen kommer i huvudsak att ha försvunnit när den når utanför Yttre hamnen, dock går det naturligtvis inte att genomföra muddring samtidigt som större fartyg rör sig i muddringsområdet.

Störning på fisk från undervattensljud från spontningsarbeten kan inte uteslutas. Som försiktighetsåtgärd i samband med spontning kommer sökandena därför i kommande kontrakt med entreprenör föreskriva att arbetena skall påbörjas genom s k långsamstart.

SGU har i sina utredningar kommit fram till att lämplig plats för dumpning av muddermassorna är en botten som utgörs av liknande material som muddermassorna, en botten bestående av moränlera med tunna grovkorniga unga sediment på ytan. Detta är per definition en transportbotten, dvs en botten på vilken det ställvis råder viss erosion. Efterhand som jämvikt inställer sig kommer således muddermassorna att inrätta sig efter rådande bottenförhållanden. SGU har funnit bottnar som uppfyller dessa krav på 20-25 m djup, 5-8 km söder om Ystads hamn, medan gränsen mellan erosions- och ackumulationsbottnar ligger ca 20 km söder om hamnen och vattendjupet är där drygt 40 m. Sökandena bedömer att tippning av massorna jämnt fördelade på en större yta inom det triangelformade av de ursprungligen två utpekade områdena är det lämpligaste förfarandet, eftersom detta område inte berör farleden in till Ystad. Därtill avses muddringen ske så att bottendjupet efter avslutad tippning inte kommer att vara mindre än 19 m inom den del av tippningsområdet som används.

Om förorenade massor skulle påträffas i samband med muddringsaktiviteter och kommande rensuddringar tas massorna upp på land och hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten. Dumpning av muddermassor kommer att ske efter samråd med länsstyrelsen och berörda yrkesfiskare.

Den yttre hamnbassängen har en relativt hög biologisk produktion, dock utgör området öster om inseglingsrännan en störd miljö. Yttre Hamnen ligger inom hamnområde fastställt av länsstyrelsen och där det råder fiskeförbud. Att det ska utgå fiskeavgift för vattenområde inom hamnområdet, ett område avsett för sjöfart och inom vilket det råder fiskeförbud, är enligt sökandenas uppfattning inte rimligt.

Statens Maritima Museer

Såväl Malmö Museum som länsstyrelsen bedömer att bottenförhållandena inom Ystads hamn är sådana att det erfarenhetsmässigt föreligger begränsade möjligheter att påträffa fornlämningar i området. En viktig kunskap som Malmö Museum refererar till är att den marinbiologiska undersökning som sökandena har låtit genomföra med släpkamera i området inte dokumenterat några objekt av antikvariskt intresse. Det föreligger således inga krav på att det skall genomföras antikvariska botteninventeringar inom vare sig den inre eller den yttre delen av Ystads hamn.

Inom de föreslagna deponiområdena kan eventuella dolda marina fornlämningar ha bevarats, varför det föreslås att en antikvarisk botteninventering med sidescan-sonar utförs under hösten/vintern 2008 i god tid innan deponeringsaktiviteter kan bli aktuella. Sökandena är fullt medvetna om att anläggningsaktivitet omedelbart skall avbrytas om fornlämningar påträffas enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m.m.

Länsstyrelsen

Sökandena har inget att erinra mot att det skall genomföras en prøvotidsutredning avseende landelsanslutning av fartyg vid kaj. Planen för genomförande av elanslutning är dock relaterad till utredningen och skall tas fram för de platser där det är ekonomiskt rimligt, tekniskt möjligt och miljömässigt motiverat med elanslutning av fartyg.

Sökandena har föreslagit utredning av differentierade hamnavgifter under en provotid, dels föreslagit löpande uppdateringar i miljörapporten.

För att kompensera framtida högre nivå på havsytan kommer nya kajer att byggas 0,5 m högre än vad som tidigare varit brukligt i Ystads hamn. Vidare förlorar inte de vågbrytare som kommer att anläggas i projektet sin verkan av en stigande havsytanivå, eftersom de konstruktionsmässigt kan byggas på ytterligare, utöver angiven höjning.

Kontroll av sedimentspridning kommer att införas i kommande kontrollprogram. Detta bör ske genom att grumlighet mäts med turbidimetrar, som kalibreras för att kvantifiera suspenderad substans.

Myndighetsnämnden

Miljöavdelningen har som tillsynsmyndighet möjligheten att föreslå nämnden att rederierna skall föreläggas att vidta åtgärder för att mildra utsläppen från fartyg som anlöper Ystads hamn. Det anförda påverkar dock inte föreliggande ansökan, eftersom åtgärder på fartygen ligger utanför sökandenas rådighet.

De föreliggande omständigheterna avseende detaljplanen, miljöbalkens krav på ansökan om tillstånd att bedriva hamnverksamhet samt den överklagade domen avseende etapp 1A har medfört att det varit nödvändigt att dela upp tillståndsansökan och skjuta frågan om att flytta verksamhet till Yttre Hamnen på framtiden.

Hamnen har inte nu tagit emot några fartyg i linjefart som har sämre miljöprestanda än de fartyg som redovisas i den reviderade ansökan. Då Ystads hamn är en s k öppen hamn och det därmed finns möjlighet att fartyg byts ut, anser sökandena att föreliggande ansökan ger en god bild av vad som kan anses utgöra "worst case"-scenario i Inre Hamnen. Utredningar avseende elanslutning vid samtliga angränsningsplatser kommer förslagsvis att utföras under en provotid. Det föreligger således inte något behov av att komplettera den reviderade ansökan.

Sökandena har inget emot att i förslaget till villkor komplettera med att tankar och cisterner skall förses med påkörningsskydd. Beträffande bullervillkor kvarstår dock sökandenas yrkande, mot bakgrund av rådande omständigheter samt den korta provotiden. Övriga synpunkter berör egenkontroll och som sökandena anser blir uppfyllda genom de yrkade särskilda villkoren och provotidsvillkoren. Sökandena har inget att erinra mot att kontrollprogrammet beslutas av länsstyrelsen i samråd med den lokala tillsynsmyndigheten.

Öresundsfonden

Öresundsfondens synpunkter avseende deponering i havet avser huvudsakligen hantering av lermorän, något som i större utsträckning aktualiseras i den planerade framtida utbyggnaden av Yttre Hamnen. Sökandena kan dock konstatera att lermoränmassor varken kan användas för konstruktion av undervattensrev eller erosionskydd på de typiska erosionsbottnar som återfinns i det aktuella vattenområdet. Att använda massor för utfyllnad av djuphål är ett mer realistiskt alternativ, som sö-

kandena kommer att överväga när det blir aktuellt att genomföra en ytterligare utbyggnadsfas av hamnen.

DOMSKÄL

Miljödomstolen har hållit syn.

Tidigare prövning i målet

Miljödomstolen lämnade genom deldom den 27 september 2007 sökandena tillstånd för ombyggnad av färjelägen 1-3 till att omfatta två förlängda färjelägen 1 och 3 samt erforderliga åtgärder för att färjorna i framtiden i stället skulle kunna vända i yttre hamnen, samt andra säkerhetshöjande åtgärder som delvis borttagning av en inre vågbrytararm. Domen överklagades till miljööverdomstolen, som upphävde miljödomstolens dom och visade målet åter till miljödomstolen för handläggning av hela ansökan, inkl tillstånd för hamnverksamheten. Miljööverdomstolens avgörande överklagades till Högsta domstolen, som sedan sökandena återkallat överklagandet, avskrev målet i beslut den 17 september 2008. Att överklagandet återkallades berodde enligt sökandena på att dessa inte bedömde rimligt att vänta på ett avgörande med tanke på behovet av att kunna på ett från sjöfartssynpunkt säkert sätt kunna ta emot nya, större färjor. Sökandena har också återkallat sin ansökan i miljödomstolen i de delar som omfattar planerade utbyggnadsetapper 1 B och 2, eftersom dessa saknar planstöd. Ny detaljplan har antagits av kommunfullmäktige, men har överklagats. Ansökan avseende hamnverksamhet har anpassats i motsvarande del.

Det miljödomstolen nu har att ta ställning till är således en ansökan om utbyggnad enligt etapp 1 A med tillägg om deponering av muddar, - främst från underhållsmuddring - i havet, samt tillstånd till hamnverksamhet inom nu befintligt hamnområde inkl de förändringar som omfattas av utbyggnadsetapp 1 A.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljödomstolen bedömer att de miljökonsekvenser som kan tänkas uppstå till följd av den trafikökning i hamnen som maximalt kan uppnås inom ramen för de förändringsarbeten för vilka det nu meddelas deldom har utretts på ett tillräckligt sätt. Under en provotid kommer erforderliga kompletteringar att utföras avseende buller, elanslutning av färjor vid kaj och förbättringsåtgärder på dagvattennätet. Miljödomstolen anser därför att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven på en sådan beskrivning enligt 6 kap miljöbalken och skall godkännas.

Rådighet

Sökandena har erforderlig rådighet enligt 2 kap 4 § 4 p lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Planer

Enligt gällande översiktsplan skall hela det befintliga hamnområdet inkl i framtiden planerade utbyggnader inom de yttre vågbrytarna användas för hamnverksamhet. En fördjupad översiktsplan är under utarbetande men har ännu inte ställts ut. Det finns ett stort antal gällande detaljplaner för olika delar av hamnområdet, medan större delen av den yttre hamnbassängen inte omfattas av någon plan. I gällande detaljplaner redovisas gränser mellan kajer och vattenområden på ett detaljerat sätt med gränser som följer nuvarande kajlinjer. Miljödomstolen konstaterar således att de nu ansökta förändringarna av kajområdena strider mot gällande planer. Detsamma gäller borttagandet av den inre vågbrytaren. Beträffande den föreslagna nya yttre vågbrytaren skulle denna komma att till helt övervägande del byggas inom vattenområde för vilket det saknas gällande detaljplan. Genom en mindre justering av dess planlägre skulle den dessutom kunna läggas helt inom icke detaljplanelagt område. Emellertid skulle då dess funktion som vågbrytare och avskärmning av hamnområdet från fritidsbåttrafik komma att försämrats.

Förslag till ny detaljplan för hamnområdet innefattande etapperna 1 B och 2 har antagits av kommunfullmäktige. Emellertid har beslutet om antagande överklagats.

Vid en samlad bedömning anser miljödomstolen att de avvikelser från gällande detaljplaner som nu ansökta förändringar innebär, såväl var för sig som sammantaget, kan betraktas som smärre avvikelser. Inte i något fall strider den ansökta vattenverksamheten i etapp 1 A mot intentionerna i resp detaljplan eller mot den gällande översiktsplanen. Från plansynpunkt kan därför den nu aktuella vattenverksamheten godtas.

Lokalisering m.m.

I Ystad har hamnverksamhet bedrivits under mycket lång tid. Hamnen har i dag en

omfattande färjetrafik och är beträffande denna trafik en av de större hamnarna i Sverige. Hamnen har ett strategiskt läge för Bornholmstrafiken, för vilken det finns ett avtal med Danska staten, men även gynnsamt för färjetrafik på hamnar i södra Östersjön. Hamnen är av riksintresse för såväl hamnverksamhet som landburen kommunikation. Investeringarna i infrastruktur inom hamnen är betydande. Den enda såväl samhälls- som företagsekonomiskt rimliga lokaliseringalternativet är att på sikt flytta ut verksamheten till Yttre hamnen. Därvid kan miljöpåverkan minskas samtidigt som inte helt jungfruliga kustområden tas i anspråk för en helt ny hamnetablering. En utflyttning av all färjeverksamhet till Yttre hamnen medför dock en kostnad som sökandena uppskattar till ca 1,5 miljarder kr och gör alla hittills nedlagda kostnader i Inre hamnen onyttiga. Därtill medför den stora svårigheter att klara Bornholmstrafiken på ett i avtal utlovat effektivt sätt.

Ombyggnad av färjelägena 1 - 3 med tillhörande fördjupningar och borttagning av seglationshinder kan betraktas som en erforderlig ombyggnad för att på ett sjötrafiksäkert sätt kunna fortsätta den pågående färjetrafiken i hamnen. Färjorna är redan i dag så stora att färjeläge 2 inte kan användas. De förändringar som avses utföras i form av borttagande av en inre vågbrytararm och ytterdelen av ett kajplan förbättrar påtagligt navigationsförhållandena i Inre hamnen och förbättras ytterligare av att det genom muddring blir möjligt att vända i Yttre hamnen för alla de typer av fartyg som kan komma att nyttja den Inre hamnen nu och i framtiden. Miljödomstolen anser det inte rimligt att förhindra utnyttjandet av den Inre hamnen för den typ av tonnage som inom kort kommer att dominera färjetrafiken i södra Östersjön. Om så skedde skulle det medföra ett svårt ekonomiskt avbräck för Ystads hamn och äventyra dess ställning som en betydelsefull färjehamn. Ombyggnad av färjelägena 1 och 3 utgör därtill endast en mindre del av de kostnader som redan lagts ned för färjetrafik i Inre hamnen. Därtill utgör de arbeten som utförs inom Yttre hamnen, såsom en förlängd vågbrytare samt muddring och uppfyllnad, delar av vad som erfordras för en framtida utbyggnad av Yttre hamnen.

Miljödomstolen bedömer troligt att stora miljöförbättringar kommer att genomföras i framtiden, även vid en utökad verksamhet. Några av dessa frågor kan sättas på

prövotid för ytterligare utredning i målet (se nedan). Andra frågor, som ligger utanför vad som kan prövas i målet, och som berör utsläppen från främst färjorna, såsom reduktion av svavel- och kväveföreningar i rökgaserna, kan förväntas komma att regleras genom internationella överenskommelser men även lokalt genom differentierade hamntaxor. Beträffande elanslutning finns redan sådana system i drift i Göteborg och kommer att finnas i Karlskrona, Verköhamnen från tidigt 2010. Vidare kan nämnas att Stena Line avser att ansluta sina färjor i den skandinaviska verksamheten till land-el med målsättningen att detta skall vara klart under 2010.

Miljödomstolen förutsätter vidare att de trafiktekniska frågorna med planskild korsning med Österleden och en mer strukturerad trafikföring i området kommer till utförande. Vidare förväntar sig domstolen att utredningsarbetet med anslutning av hamntrafiken till E 65, vilket berör bl a de bullerstörda områdena i norra delen av Dragongatan drivs vidare i hög takt.

Sammantaget anser miljödomstolen att de störningar från hamnverksamheten såväl direkt som indirekt av buller från fartyg, av- och pålastning, omlastning, luftföroreningar sammantaget från färjor och biltrafik m.m. är mindre i Ystad än i Trelleborg, som nyligen erhållit tillstånd för fortsatt och utökad hamnverksamhet. Båda hamnarna åläggs dock genom tidigare och nu givna tillstånd att utreda och förbereda för betydande miljöförbättringar.

Muddring och utfyllnad

Det sediment som skall muddras kan inte betraktas som så påverkade av miljögifter att det krävs några speciella restriktioner vare sig vid muddringen eller vid uppläggningsområdet, alternativt inom erosionsskadade strandzoner.

Muddringen och utfyllnaden i hamnen förväntas inte medföra någon betydande spridning av partiklar i öppna havet utanför hamnen. Arbetet kan därför tillåtas pågå även sommartid vid skopmuddring om än under speciella restriktioner. I den mån det under senare delen av uppfyllnadsarbetet kommer att ske en omlastning från pråm till dumpers för transport på land, förutsätter domstolen att denna omlastning

sker i våg- och strömskyddat vatten.

Deponering i havet

SGU har föreslagit att deponeringen skall ske på bottnar av samma beskaffenhet som det material som skall muddras, dvs i huvudsak sandigt material. Miljödomstolen finner det inte realistiskt att detta material som deponeras på i storleksordningen 20 m vattendjup skulle kunna medverka i ett kretslopp som inkluderar sandvandringen på väsentligt mindre vattendjup utmed kusten. Redan förhållandet att behovet av underhållsmuddring i farledsrännan utanför hamnen är ringa talar för detta. Domstolen anser inte att det skulle vara någon fördel att fördela muddret över hela det område som slutligt har föreslagits av sökandena och därmed åtminstone kortvarigt ödelägga bottenlivet. Domstolen delar i stället Fiskeriverkets synpunkter att materialet bör läggas i de djupaste delarna av föreslaget deponeringsområde. Miljödomstolen väljer därför att anvisa ett ca 0,5 km² stort område som motsvarar detta kriterium.

Tillåtlighet m.m.

Mot bakgrund av vad som angetts ovan och med de försiktighetsåtgärder som sökandena åtagit sig och som miljödomstolen föreskriver som villkor föreligger inte hinder enligt 2, 3 och 11 kap miljöbalken mot vare sig nu sökt vattenverksamhet eller sökt hamnverksamhet. Tillstånd skall därför lämnas till verksamheterna.

Prövotidsfrågor

Miljödomstolen anser att tre frågor bör utredas vidare under en prövotid, nämligen frågorna om dagvattensystem, elanslutning av färjorna vid kaj samt buller

Dagvattensystem

Från befintligt dagvattensystem sker med få undantag utsläpp direkt i hamnbassängerna utan någon form av rening eller oljeavskiljning. Antalet trafikrörelser är mycket stort inom uppmarschområden och övriga trafikerade hamnplansområden. Föroreningshalterna i dagvattnet kan därför förväntas vara relativt höga, samtidigt som det kan finnas risker för oplanerade utsläpp inkl från farligt gods. Sökandena

bör därför åläggas att göra mätningar av nuvarande förhållanden och en utredning som mynnar ut i förslag till modifieringar av hela dagvattensystemet, exempelvis separat uppsamling av dagvattnet med avstängningsmöjligheter vid uppställningsplatserna för farligt gods, avstängningsmöjligheter i övriga delar av dagvattennätet, eventuell placering av filterinsatser i dagvattenbrunnar, kompletterande oljeavskiljare och/eller sedimenterings- och avslammingsbassänger för partiklar (tungmetaller och andra föroreningar är ofta adsorberade till partiklar) m.m.

Land-el

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att en mycket stor del av miljöpåverkan i Ystads tätort har sin orsak i emissioner från färjorna vid in- och utpassage samt vid kaj. De utsläpp som genereras av hamnens interna transporter samt lastbils- och järnvägstransporter inom hamnområdet utgör en förhållandevis liten del. I MKB:n redovisas de utsläpp som sker från färjorna från det att de passerar hamninloppet på väg in till dess de passerar ut. Av utsläppen av olika förorenande ämnen genereras mer än hälften av hjälpmotorer när färjorna ligger vid kaj.

Framtida utsläppsförhållanden är främst beroende av vilka åtgärder som utförs på fartygen och om fartyg med stora utsläpp ersätts av andra. Om inte landelsanslutning utförs, liksom andra miljöförbättringar på färjorna, kommer miljöförhållandena i Ystads tätort att ytterligare försämrats till följd av den ökande färjetrafiken. Miljödomstolen finner det därför angeläget att Ystads hamn är pådrivande i arbetet med att få de färjerederier som nyttjar hamnen att införa större miljöanpassning av färjorna, som minskad svavelhalt i bränslet och förbättrad kväverening av motoravgaserna, liksom bullerdämpning och land-elsanslutning. Bland åtgärderna, förutom samråd och gemensamma utredningar, bör vara att införa ytterligare differentierade hamnavgifter. Denna senare fråga kan dock inte domstolen pröva i målet.

Att bygga ut ett elförsörjningssystem i hamnområdet som medger att färjorna kan anslutas till land-el när de ligger vid kaj är kostnadskrävande, men ändock relativt gynnsamt i Ystads hamn, eftersom erforderlig matning fram till hamnområdet finns i dag. Tekniken att land-elsansluta fartyg har utvecklats väsentligt under senare år. Genom att leverera högspänning direkt till fartyget är utrustningen i dag förhållan-

devis lätt att hantera. Genom ett datoriserat styrsystem ombord, där större strömförbrukande delar som fläktar kortvarigt kopplas bort, kan omkopplingen från hjälpmotorer till land-el ske på kort tid, enstaka minuter. Erforderlig utrustning på kajen och ombord kräver högst måttliga utrymmen. Anslutningssystemet kan lämpligen byggas ut för färjelägen 1, 3, 4, och 6 i samband med nu tillståndsgiven ombyggnad av färjelägena 1 och 3, eftersom avstånden inom hamnområdet är korta.

Miljödomstolen anser att flera av de miljöproblem som i dag finns i Ystads tätort, partiklar, svavel- och kväveutsläpp, lågfrekvent buller m.m. skulle minska väsentligt om färjorna anslöts till land-el när de ligger vid kaj. Domstolen finner det därför angeläget att Ystads hamn under prövotiden gör en noggrann genomlysning av de tekniskt-ekonomiska, liksom de miljömässiga effekterna av land-elsanslutning av färjorna. Utredningen skall omfatta tekniskt utförande på land för anpassning till eventuellt olika frekvenser på fartygen, behov av investeringar på fartygen, i hamnen och för matning av ström från stadens nät, eventuellt behov av etapputbyggnad av olika effektsteg och i så fall strategi för inkoppling efter färjornas liggtider, inkopplingstider, färjerederiernas inställning samt slutligen påverkan på luftmiljö och buller (lågfrekvent) i stadsbebyggelsen, m.m. Utredningen bör utföras i samråd med länsstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden, eldistributören och berörda rederier.

Buller

Miljödomstolen finner det angeläget att Ystads hamn strävar efter att använda bullerdämpade ramper för av- och pålastning av färjorna. Eftersom färjetrafikens omlastningsverksamhet genererar lika högt buller under den tid som verksamheten pågår oaktat tidpunkt på dygnet är det önskvärt att verksamhet så långt möjligt undviks nattetid, kl 22-07. Sökandena har vidare redovisat olika möjligheter till bullerdämpning genom bl a P-hus i anslutning till järnvägsstationen. Möjligheter till att reducera buller genom exempelvis ovan angivna åtgärder bör redovisas tillsammans med trolig tidplan. Miljödomstolen delar sökandenas och länsstyrelsens uppfattning att den formella gränsen för det område inom vilket miljöeffekter av hamnens följdverksamhet, främst lastbilstrafik, skall beaktas bör gälla sträckan från hamnen fram till Österleden. Oaktat detta anser domstolen att miljöförhållandena vid norra delen

av Dragongatan är besvärande, varför domstolen förutsätter att sökandena redovisar en vid prövotidens utgång uppdaterad redovisning av utredningsläget för trafikförsörjningen upp till E 65 och, om gatan planeras att behållas i nuvarande eller enbart mindre modifierad sträckning, möjliga bullerskyddsåtgärder för berörd bostadsbebyggelse.

Domstolen anser att den från bullerbegränsningssynpunkt helt dominerande effekten uppnås genom land-elsanslutning av färjorna vid kaj. Dock bör Ystads hamn även vara pådrivande gentemot färjerederierna för att dessa skall utföra bullerdämpande åtgärder på färjorna såsom på fläktar m.m. som ger bullerstörningar av lågfrekvent buller i stadsbebyggelsen.

Övriga utredningar

Länsstyrelsen önskar att sökandena dels skall genomföra möjliga förändringar av hamntaxan som ett påtryckningsmedel för att påskynda miljöåtgärder på färjorna samt att utförligare utreda konsekvenserna på hamnen av stigande vattenstånd i havet. Sökandena har uppgett att arbete med en differentierad hamntaxa pågår och denna fråga har nära samband med frågan om land-elanslutning, varför detta bör belysas i prövotidsutredningen.

Beträffande en befarad havsyttehöjning gör domstolen bedömningen att nu föreslagna vattenarbeten utgör endast kompletteringar av befintliga kajer, varför enbart lokala förändringar av dessas nivåer inte tjänar något syfte utan måste, om eller när behov uppstår, åtgärdas i hela det befintliga hamnområdet.

Prövotidens längd

För utredningen angående land-elsanslutning behövs inga mätningar. Denna fråga är så angelägen att avgöra i så nära anslutning till motsvarande frågor i Trelleborg och Karlskrona, Verköhamnen, (där anslutning kommer att kunna ske från den 1 mars 2010) att prövotiden bör vara så kort som är praktiskt möjligt. Bullerfrågorna är nära kopplade till frågan om land-elsanslutning och bör ha samma prövotid.

Miljödomstolen bedömer att dessa frågor bör kunna utredas nöjaktigt under ett års

tid. För utredningen av dagvattenssystemets funktion erfordras mätningar, vars resultat kan behöva kompletteras, varför en tvåårig utredningstid kan vara lämplig.

Villkor

Vattenverksamhet

Beträffande tid på året för muddringsarbeten bör dessa så långt möjligt utföras under vinterhalvåret. Detta måste också anses vara en förutsättning i det fall sandsugare kommer att utnyttjas för delar av muddringsarbetet. Vid skopmuddring, med den relativt begränsade vattengenomströmningen i hamnen och med förhållandevis stor andel bottenmaterial med hög sedimenteringshastighet, och med erfarenheter från tidigare muddringar i Ystad och nyligen utförda i Trelleborgs hamn, bedömer miljödomstolen att risken för att partikelspridning ut ur hamnen skulle medföra väsentliga miljöstörningar utanför hamnen är små även vid muddring under sommarhalvåret. Det är därför lämpligt att, om muddring av tidsskäl behöver utföras under sommarhalvåret, det utformas ett kontrollprogram och villkor som innebär att muddringen, vid förhållanden som medför oönskad stor partikelspridning utanför hamnen, avbryts tills de hydrografiska förhållandena åter blir gynnsamma. Lämpligen kan det delegeras till länsstyrelsen att besluta om kontrollprogram och villkor för när muddring måste avbrytas. Därvid kan det som domstolen uppställde som krav på kontroll och villkor för muddring i Trelleborgs hamn under sommarhalvåret i tillämpliga delar tjäna som riktmärke.

Miljödomstolen konstaterar att analyser på den typ av sand som skall muddras har gjorts. Därvid ansågs att färgen på sanden inte var i enlighet med vad länsstyrelsen föreskrivit för utläggning på erosionsskadade stränder. Domstolen gör dock bedömningen att den sand som skall muddras ingår i det strandnära sandvandringsystemet och att det t ex finns möjlighet att lägga ut sand i revlar längre ut från stranden som medför att de större vågorna bryter längre ut från strandområdet och att de därmed inte får lika stor erosionseffekt utmed stränderna som i dag. Frågan om ett nyttiggörande av den muddrade sanden bör därför övervägas ytterligare. Förutsättningarna kan lämpligen utredas av kusthydraulisk expert. Om en sådan användning är möjlig

skulle det innebära ett väsentligt miljö/naturresursutnyttjande. Domstolen gör dock bedömningen att det troligen krävs praktiska fullskaleprov med en sandsugare för att bedöma lämpligheten i användandet av en sådan och att det finns en risk för att det blir en betydande grumling av finare partiklar i det barlastvatten som bräddas ut från sandsugaren under muddrupptagningen. Effekten av denna grumling får vägas mot den miljönytta som sanden skall kunna utgöra inom de erosionssskadade strandzonerna. Det är därför lämpligt att tillsynsmyndigheten/länsstyrelsen aktivt deltar i erforderliga utredningar och eventuella praktiska prov och ges rätt att slutligt bestämma om sanden skall läggas ut i kustzoner med erosionssskadade stränder.

Det är lämpligt att föreskriva villkor om utbyggnad av infrasystem inom kajområdet som medger en framtida utbyggnad av elsystemet för el-anslutning av färjorna. Förutom till färjelägena 1 och 3 bör utbyggnaden ske i ett sammanhang även till de närliggande färjelägena 4 och 6. Domstolen tar dock inte ställning till frågor om sådan anslutning förrän i den slutliga domen.

Beträffande buller från spontningsarbeten anser domstolen att denna typ av bullrande arbeten endast bör utföras under dag- och kvällstid helgfri måndag-fredag.

Ett villkor om att inget mudder får läggas ut på mindre djup än 19 m på deponeeringsplatsen bör föreskrivas.

Det är angeläget att ett kontrollprogram för de olika vattenarbetena tas fram i nära samråd med tillsynsmyndigheten och att utredningen om eventuell användning av muddrad sand för utläggning i vattnet utanför erosionssskadade stränder utförs snarast.

Övriga villkor framgår av domslutet.

Hamnverksamheten

Villkoren för hamnverksamheten är av den karaktär som normalt föreskrivs för denna typ av verksamhet och är i linje med vad sökandena föreslagit och som re-

missmyndigheterna i huvudsak har accepterat. Myndigheterna har även angett önskvärda tillägg till föreslagna villkor som sökanden i stort tillmötesgått genom justeringar i ursprungligen föreslagna villkor.

Miljödomstolen har noterat att det enligt uppgift förekommer besvärande lukt inne i stadsmiljön till följd av utsläpp från färjorna, företrädesvis katamaranen. Arbete med att åtgärda detta pågår, men effekterna är svåra att förutse och föreskriva villkor om. Domstolen finner det därför lämpligt att delegera åt tillsynsmyndigheten att besluta om åtgärder/villkor beträffande luktolägenheter, liksom om omfattningen av åtgärder för att förhindra eventuella olägenheter till följd av damning.

Miljödomstolen anser, i motsats till länsstyrelsen, det inte vara lämpligt att som villkor föreskriva om innehållet i den årliga miljörapporten. Denna fråga får avhandlas inom ramen för kontrollprogrammet. Detsamma gäller de yrkanden om innehållet i sökandens egenkontroll som myndighetsnämnden framfört. En del av dessa ingår därtill som en naturlig del i de provotidsutredningar som sökanden har utföra.

Arbetstid, igångsättningstid och tid för anmälan av oförutsedd skada

Sökandena har en tidsplanering som innebär att de egentliga vattenarbetena rimligen blir avslutade inom fem år. Dock har sökandena yrkat tio år för att ha möjlighet att göra underhållsmuddringar under denna period och därvid använda de föreslagna deponeringsplatserna i havet för muddermassorna. Miljödomstolen konstaterar att för underhållsmuddring behövs inget separat tillstånd, eftersom ett givet tillstånd medför rätt att vidmakthålla tillståndsgivet djup och från säkerhetssynpunkt beträffande fartygstrafik ansvaret att på sjökort angivet farleds- och hamndjup upprätthålls. Oaktat detta anser domstolen att den yrkade arbetstidens längd kan accepteras, eftersom detta torde medföra att den praktiska tiden under vilken sökandena ansvarar för oförutsedd skada därigenom förlängs betydligt.

Igångsättningstiden för muddertippningen i öppna havet bör lämpligen bestämmas till fem år.

Beträffande risken för framtida påverkan av vattenarbetena på omgivande miljö gör domstolen den bedömningen att utläggningen av en förlängd yttre vågbrytare snarast minskar den del av kustströmmen som rinner genom den yttre hamnen genom att vågbrytaren delvis fungerar som en strömdelare som snarast styr en större del av kustströmmen förbi hamnområdet. Byggandet av vågbrytaren torde därmed snarare minska än öka den mängd sand som fångas upp och sedimenterar i hamnen och minska risken för erosionsskador på omgivande stränder. Mot denna bakgrund kan tiden för anmälan av anspråk på grund av oförutsedd skada lämpligen bestämmas till fem år från arbetstidens utgång.

Delegerade frågor

De frågor som bör delegeras har behandlats ovan.

Prövningsavgift

Eftersom sökandena har begränsat den ursprungliga ansökan att nu enbart omfatta etappen 1 A finns det skäl att ändra den tidigare fastställda avgiften för målets prövning och anpassa den till nu förväntad kostnad för vattenverksamheten, ca 85 Mkr.

Verkställighetsförordnande

Ingen remissmyndighet har haft något att invända mot att sökandena medges verkställighetstillstånd. Däremot har flera företrädare för enskilda intressen motsatt sig bifall till ett sådant förordnande.

Miljödomstolen anser det angeläget att det sker förbättringar av sjötrafiksäkerheten på så sätt att färjorna kan vända ute i Yttre hamnen. Vidare är det gynnsamt om muddringsarbeten kan utföras under vinterhalvåret. Slutligen är det inte rimligt att Ystads hamn inte skulle få tillstånd till nuvarande och måttligt utbyggd verksamhet med de miljöförbättringsåtgärder för vilka villkor nu föreskrivs resp kommer att fastställas baserat på prövotidsutredningar. Miljödomstolen noterar därvid att ingen företrädare för vare sig allmänna eller enskilda intressen krävt att hamnen skall läg-

gas ned. Vid nu angivna förhållanden anser domstolen att det finns godtagbara skäl för att bifalla yrkandet om verkställighetsförordnande.

Rättegångskostnader

Yrkade rättegångskostnader har medgetts av sökandena.

Ogillade yrkanden

I klargörande syfte bör i domslutet förordnas att alla yrkanden om andra eller strängare villkor än de som föreskrivits för tillståndet ogillas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1

Överklagande senast den 20 november 2008

Nils-Erik Andersson

C-G Göransson

I avgörandet har deltagit lagmannen Nils-Erik Andersson, ordförande, och miljörådet C-G Göransson samt de sakkunniga ledamöterna Bo Essvik och Tommy Danielsson. Enhälligt