



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-08-25
meddelad i
Växjö

Mål nr M 3141-16

SÖKANDE

1. Ystad Hamn Logistik AB, 556008-2652
Bornholmsgatan 6
271 39 Ystad

2. Ystads kommun
Nya Rådhuset
Österportstorg 2
271 80 Ystad

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

SAKEN

Ansökan om ändringstillstånd enligt 9 och 16 kap avseende hamnverksamhet samt tillstånd enligt 11 kap avseende muddring m.m. i yttre hamnen, Ystads kommun

Avrinningsområde: 89/90
Koordinater:

SWEREF 99 TM
N: 6142700 E: 425600

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen lämnar Ystads kommun och Ystad Hamn Logistik AB (Sökandena) följande tillstånd enligt miljöbalken:

Hamnverksamhet m.m. - 9 och 16 kap. miljöbalken

- ändringstillstånd, enligt 16 kap. 2 § miljöbalken, av befintligt tillstånd för hamnverksamheten enligt 9 kap. miljöbalken (verksamhetskod 63.10), så att detta tillstånd – inom ramen 4 100 anlöp per år enligt tidigare tillstånd - även ska inbegripa verksamheten vid färjeläge 7 och 8, med tillhörande uppmarschområden och infrastruktur inom fastigheterna Hamnen 2:2 och 2:3 i Ystads kommun, se domsbilaga 1,
- tillstånd till mellanlagring (verksamhetskod 90.30) av högst 50 000 m³

Dok.Id 410876

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00–16:00

muddermassor vid ett och samma tillfälle på härför avsedd anläggning inom fastigheten Hamnen 2:2, Ystad kommun.

- tillstånd att använda avfall för anläggningsändamål (verksamhetskod 90.130) inom fastigheten Hamnen 2:2, Ystads kommun.

Vattenverksamhet - 11 kap. miljöbalken

- att nymuddra ett område av fastigheten Hamnen 2:2 i yttre hamnen i Ystad hamn som uppgår till ca 400 000 m², till en ramfri nivå mellan - 9,35 till - 8,85 (RH 2000) i enlighet med i målet ingiven teknisk beskrivning,
- att göra en utfyllnad upp till nivån ca +3 meter (RH 2000) inom ett ca 180 000 m² stort vattenområde, markerat på domsbilaga 1.
- att delvis riva ut och bygga om befintlig vågbrytare på fastigheten Hamnen 2:2 i enlighet med den tekniska beskrivningen samt
- att uppföra hamnanläggningar i form av kaj och annan nödvändig infrastruktur på fastigheten Hamnen 2:2 i enlighet med den tekniska beskrivningen.

Samtliga ovan angivna tillstånd gäller endast under förutsättning av att pågående arbete med upprättande av detaljplan berörande området resulterar i en lagakraftvunnen detaljplan som medför, att inga av de genom dessa tillstånd medgivna åtgärderna eller anläggningarna strider mot planen. Tillstånden får ej till någon del tas i anspråk förrän så skett.

Villkor

För tillstånden gäller följande villkor;

Allmänt

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angetts i ansökan jämte bilagor samt vad Sökandena i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Vattenverksamhet och hantering av avfall för anläggningsändamål

2. Utfyllnad får inte ske med massor som har högre föroreningsgrad än tillståndsklass 4 i Naturvårdsverkets rapport 4914 eller som har högre halt av TBT än 50 µg/kg TS.
3. Användande av muddermassor för markhöjning eller utfyllnad över högsta förutsebara vattenstånd, får endast ske om massorna uppfyller kriterierna för Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverkets rapport 5976).
4. Vid transport eller hantering av utfyllnadsmassor ska åtgärder vidtas för att förhindra spill på land och i vatten. Om spill ändå uppkommer på land ska åtgärder snarast vidtas för att samla upp de spillda massorna.
5. Vid utläggning av vågbrytare som utförs under perioden 1 april - 1 oktober ska, om halten suspenderat material överskrider begränsningsvärdet 50 mg/l över bakgrundsivån i relevant kontrollpunkt utanför hamnområdet, arbetena avbrytas alternativt åtgärder för reducering av grumlingen vidtas så att begränsningsvärdet innehålls.
6. Vid muddring och andra arbeten i vatten än de som anges i villkor 5, vilka riskerar att orsaka grumling eller spridning av sediment utanför hamnområdet, ska dubbel bubbelridå eller vid varje tidpunkt likvärdig metod användas. Övervakning av eventuell grumling och partikelspridning (suspension) ska ske och om det förekommer indikation på sedimentspridning av någon betydelse utanför hamnområdet ska provtagning göras i relevant punkt inom angivna områden. Sedimentspridning i relevant punkt får uppgå till maximalt 50 mg/l över bakgrundsivån vid varje provtagningstillfälle, som begränsningsvärde.
7. Buller till följd av verksamheten får inte ge upphov till högre nivåer än vad som framgår av kraven i Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15).
8. Ett förslag till kontrollprogram för verksamheten ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten senast två (2) månader före arbetenas igångsättande.

Hamnverksamhet

Villkor 1, 12 – 20, 24 och 26 för hamnverksamheten, som framgår av mark- och miljödomstolens i Växjö domar i mål nr M 3375-06, ska gälla för verksamheten som omfattas av ändringstillståndet. Detsamma gäller villkoren 21 – 23, vilka dock ändras så att de erhåller följande lydelse.

21. Sökandena, d.v.s. Ystad Hamn Logistik AB och Ystads Kommun, ska uppföra en anläggning som möjliggör anslutning till landbaserad elektricitet för de fartyg som trafikerar färjeläge 1, 3, 4, 6, 7 och 8. Anläggningen ska vara uppförd, installerad och anslutningsbar till fartyg snarast möjligt, dock senast tolv månader efter det att respektive färjeläge tas i bruk. Inom samma tid ska också åtgärder genomföras för att dämpa slag- och momentanljud som uppkommer från ramper, såsom användning av gummimattor och fixering av gallerdurk, samt för att dämpa buller från uppställda kylfordon. Information ska inlämnas till tillsynsmyndigheten när anläggningen är klar för anslutning till fartyg.

Dagvattenutsläpp

22. Sökandena ska mäta halten av föroreningar i dagvatten i utsläppspunkterna U9, U14, U15 och U24 samt efter oljeavskiljare för uppställningsytor för fordon med farligt gods och för lastbilsparkeering. Provtagning och analys ska ske minst två gånger per år för samtliga provpunkter. Sökandena ska dessutom genom egenkontroll eller genom deltagande i den samordnade recipientkontrollen hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på recipienten samt utreda hur stort påverkansområdet är för hamnens utsläpp till vattnet. Sökandena ska upprätta ett handlingsprogram i lämplig omfattning för att åtgärda de eventuella problem som påvisas vid analys av proverna. Handlingsprogrammet ska redovisas i den årliga miljörapporten.
23. På ytor innanför ISPS-området (International Ship and Port Security Code) där uppställning av fordon sker eller som trafikeras av fordon

till och från färjorna ska det finnas filterinsatser eller oljeavskiljare i samtliga dagvattenbrunnar. På den yta där fordon som transporterar farligt gods parkerar innan incheckning ska samtliga dagvattenbrunnar vara kopplade till slam- och oljeavskiljare samt ska det även finnas en möjlighet att snabbt stänga av dagvattenledningen vid eventuellt läckage. Vid bunkring av fartygsdiesel ska dagvattenbrunnarna vara täckta med tätslutande lock eller motsvarande som förhindrar att föroreningar kan nå dagvattnet.

Fiskeavgift

Sökandena ska enligt 6 kap. 5 § lagen (1988:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet erlægga en särskild avgift om 420 000 kr som en engångsavgift för främjandet av fisket till följd av förlust av produktionsområde för fisk inom hamnområdet. Sökandena ska därutöver även erlægga en fiskeavgift om 687 500 kr som en engångsavgift för främjande av fisket inom Skånes sydkust till följd av förlorat ålgräsområde. Avgiften ska betalas till Havs- och vattenmyndigheten senast då tillståndet enligt denna dom tas i anspråk.

Delegerade frågor

Mark-och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § 3 st miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att fastställa villkor avseende

- de områden som får användas för mellanlagring och avvattning av muddermassor samt försiktighetsmått för den aktuella verksamheten, samt
- utredning dels av möjligheten att mekaniskt flytta ålgräs, dels om det finns en lämplig lokal för en sådan flytt i Ystad hamns närområde.

Arbetstid

Den tid, inom vilken de i denna dom tillståndsgivna arbetena ska vara utförda bestäms med stöd av 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken till tio (10) år efter det att denna dom vunnit laga kraft.

Igångsättningstid

Den tid inom vilket tillståndet avseende den miljöfarliga verksamheten ska tas i anspråk bestäms till tio (10) år efter att domen vunnit laga kraft.

Ogillade yrkanden

Yrkanden som framställts under rättegången men som inte lett till något förordnande i detta domslut avslås.

Oförutsedd skada

Anspråk enligt 24 kap. 13 § miljöbalken på grund av oförutsedd skada ska, för att få tas upp till prövning, anmälas till domstolen inom två år från utgången av ovan angivna arbetstid.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Rättegångskostnader

Sökanden åläggs att utge ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen i Skåne län med 19 200 kronor. På beloppet ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte den med stöd av 3 kap. förordningen (1998:940) om avgift för prövning och tillsyn enligt miljöbalken sedan tidigare beslutade prövningsavgiften.

BAKGRUND

Ystad Hamn Logistik AB bedriver hamnverksamhet inom ett verksamhetsområde beläget inom hamnområdet i Ystad. Ystad kommun äger de fastigheter inom hamnområdet där hamnanläggningarna är belägna och där hamnverksamheten bedrivs. Härutöver ansvarar kommunen för den vattenverksamhet som bedrivits genom anläggande i vatten inom hamnområdet i Ystad.

Verksamheten i Ystad hamn kännetecknas av att den är en färjehamn för person-, järnvägs- och lastbilstrafik med förekommande lastfartygstrafik anlop med bulkgoods. Hamnen är en av de största i Sverige med avseende på antal anlop. Ystad hamn bedriver även viss konventionell godshantering.

Ystad hamn är ett riksintresse för kommunikation och sedan 1967 en viktig länk i handelsförbindelserna med Central- och Östeuropa. 1974 öppnades en järnvägsförbindelse med Polen efter ett regeringsbeslut 1972. Ystads strategiska position har i modern tid spelat en viktig roll för transportindustrin som leverantör åt svenskt näringsliv. Färjetrafiken har haft en kontinuerlig tillväxt. Det finns sett till statistiken goda skäl att räkna med en fortsatt ökning av transportererna genom Ystad hamn även i framtiden.

TIDIGARE BESLUT

2015-06-30, M 3375-06

Deldom med slutliga villkor avseende dagvatten och buller.

2011-02-01, M 3375-06

Deldom med slutliga villkor avseende land-el.

2008-10-30, M 3375-06

Gällande tillstånd till hamnverksamhet samt vattenverksamhet avseende bl.a. ombyggnad av färjelägen och muddring.

1999-05-18, MA125-99

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 deldom daterad

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 (sydöst respektive nordväst), anläggande av en sprängstensvall mellan den nya sydöstra vågbrytarens östra ände och fastlandet vid den sk. 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.

ANSÖKAN

Yrkanden

Hamnverksamhet m.m. - 9 och 16 kap. miljöbalken

Ystads kommun och Ystad Hamn Logistik AB (Sökandena) yrkar:

- ändringstillstånd, enligt 16 kap. 2 § miljöbalken, av befintligt tillstånd för hamnverksamheten enligt 9 kap. miljöbalken (verksamhetskod 63.10), så att detta tillstånd även ska inbegripa verksamheten vid färjeläge 7 och 8, med tillhörande uppmarschområden och infrastruktur inom fastigheterna Hamnen 2:2 och 2:3 i Ystads kommun.
- tillstånd till mellanlagring (verksamhetskod 90.30) av högst 50 000 m³ muddermassor vid ett och samma tillfälle på härför avsedd anläggning inom fastigheten Hamnen 2:2, Ystad kommun.
- tillstånd att använda avfall för anläggningsändamål (verksamhetskod 90.130) inom fastigheten Hamnen 2:2, Ystads kommun.

Vattenverksamhet - 11 kap. miljöbalken

Sökandena yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken

- att nymuddra ett område i yttre hamnen i Ystad hamn som uppgår till ca 400 000 m² till ett djup mellan - 9,35 till - 8,85, allt enligt vad som framgår av teknisk beskrivning.
- att göra en utfyllnad upp till nivån ca +3 meter (RH 2000) inom ett ca 180 000 m² stort vattenområde.
- att delvis riva ut och bygga om befintlig vågbrytare enligt vad som framgår av teknisk beskrivning, samt
- att uppföra hamnanläggningar i form av kaj och annan nödvändig infrastruktur enligt vad som framgår av teknisk beskrivning.

Sökandena yrkar vidare att mark- och miljödomstolen

- fastställer att arbetena ska vara utförda inom tio (10) år efter domen vunnit laga kraft,
- fastställer att tillståndet avseende den miljöfarliga verksamheten ska tas i anspråk inom tio (10) år efter domen vunnit laga kraft,
- fastställer tiden för anmälan om oförutsedd skada till två (2) år efter den fastslagna arbetstidens utgång,
- godkänner i målet upprättad miljökonsekvensbeskrivning, samt
- fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag,

Rådighet

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

Upplyningsvis kan nämnas att Ystads kommun äger samtliga fastigheter där vattenverksamheten och hamnverksamheten ska bedrivas.

Inledning

Ystads kommun och Ystad Hamn Logistik AB, tillsammans Sökandena, avser att påbörja genomförandet av den fördjupade översiktsplan som antagits avseende Ystad tätort.

Det innebär i stora drag att dagens hamnverksamhet successivt flyttas från nuvarande lokalisering till en lokalisering längre söderut, dvs. till den del som i dagsläget benämns yttre hamnen.

Flytten kommer att genomföras i två etapper. I den nu aktuella första etappen kommer flytten att realiseras genom att muddring av hamnbassäng inklusive

vändcirkel genomförs, pir med tillhörande färjelägen uppförs och att utfyllnad anläggs i anslutning till dagens södra vågbrytare. Vidare kommer västra vågbrytaren att rivras för att bredda hamninloppet samtidigt som den får en delvis ny sträckning längre söderut.

Fördjupad översiktsplan - Ystad stad 2030

Bland annat följande kan läsas i FÖP:en, Staden Ystad 2030, avseende Ystad hamn.

"I Ystad har det länge funnits tankar om att omvandla det inre hamnområdet till blandad stadsbebyggelse. Delar av det inre hamnområdet är i ÖP 2005 utpekade som utredningsområde för blandad bebyggelse. I dagsläget är det inte möjligt att bygga bostäder i området, med tanke på riksintresset för hamnen och de restriktioner som det innebär."

Vidare framgår vikten av att flytta hamnverksamheten från det inre till det yttre läget.

"Inriktningen för den framtida utvecklingen är att hamnverksamheten flyttas ut till ett yttre läge. Genom att flytta hamnverksamheten till den yttre hamnen möjliggörs en mer miljövänlig hamnverksamhet och hamnens fortsatta verksamhet säkras för framtiden. I dagsläget planeras inte en stor expansion av färjetrafiken utan en viss uppräkning till följd av en allmän ökning av trafiken och en utveckling av fartygen.

Vid en flytt av hamnverksamheten kan behovet av längre kajer och större djup i hamnbassängerna tillgodoses. Större djup kan uppnås genom muddring av den inre hamnen men kajernas längd går inte att uppnå i nuvarande läge. Genom att flytta hamnens verksamhet kan tillräckliga kajlängder, djup och även oppmarschområden skapas. En hamnflytt är önskvärd av Ystad hamn för att säkra hamnens verksamhet även i framtiden. En hamnflytt tillgodoser därmed också riksintresset för hamnen på lång sikt genom att tillgodose framtida behov av transporter och kommunikationer. En flytt av hamnverksamheten medför också att stadskärnans möjlighet att utvecklas mot vattnet förbättras."

Sammanfattningsvis kan sägas att den politiska viljan i Ystads kommun är att hamnen ska flyttas söderut inom en snar framtid, vilket också är bakgrunden till föreliggande ansökan om en första etapp av utbyggnaden av, och hamnflytten till, de yttre delarna av Ystad hamn.

Framtida verksamhet

Allt tyder på att fartygen blir större och att de därmed ökar i kapacitet. För att kunna möta behovet från transportindustrin måste hamnen kunna erbjuda rederierna färjelägen på upp till 250-meters längd samt ett större djup. Efterfrågan på energieffektiva och miljöanpassade större transporter innebär, tillsammans med en tydlig opinion i Ystad, att hamnen behöver flyttas ut och till viss del moderniseras också ur miljösynpunkt.

Ystads kommun har bland annat på grund av detta tagit fram den fördjupade översiktsplan som översiktligt redovisats ovan. Av denna framgår som tidigare angetts att kommunen avser att flytta hamnverksamheten från de inre delarna av

hamnområdet till de yttre i syfte att främja stadsutvecklingen. Föreliggande ansökan behandlar den första etappen av denna flytt av hela hamnverksamheten som enligt FÖP:en ska vara genomförd till år 2022.

Flytten av hamnen kommer som en bieffekt även innebära flertalet positiva förändringar avseende fartygssäkerheten. Den kommande fördjupningen av farleden, förlängningen av den yttre vågbrytaren, fördjupningen av vandområde i den yttre hamnen och breddning av inloppet är alla åtgärder som kommer att bidra till att förbättra fartygssäkerheten.

Utbyggnaden av den yttre hamnen så att den överensstämmer med vad som angivits i FÖP:en kommer som angivits ovan att ske i etapper. Av olika skäl har dock Sökandena valt att genomföra delar av muddringen som krävs för den fullt utflyttade hamnen redan i etapp 1. Skälet till detta är bl.a. att minimera kostnader, men även för att minska de tillfällen då omgivningspåverkan i form av främst grumling och buller kan ske.

Beskrivning av planerade arbeten

Det första som kommer att ske är att nya vågbrytare anläggs. Dels ska en vågbrytare anläggas söder om den befintliga södra vågbrytaren, dels ska den befintliga västra vågbrytaren förlängas. Förlängningen av den västra vågbrytaren bedöms dock inte kunna göras förrän den nya södra är anlagd.

Syftet med att anlägga en ny vågbrytare söder om den befintliga södra är att på så sätt skapa ett slutet vattenområde som först efter det fylls ut med muddermassor. I och med att området är slutet minskar omgivningspåverkan i form av grumling avsevärt. Utfyllnaden kommer att ske från land genom att tippa massor från exempelvis dumper och kärnan i den nya vågbrytaren skyddas med ett textilmembran som förhindrar massflykt men som tillåter vatten att tränga ut.

Det vatten som kommer att befinna sig i det slutna vattenområdet kommer delvis att infiltrera ut genom vågbrytaren vilket kommer minska omgivningspåverkan i form av grumling då sedimentpartiklarna delvis fångas upp av stenmassorna och membranet. Det bedöms dock inte finnas behov av att länshålla området genom pumpning.

När den nya södra vågbrytaren har anlagts påbörjas muddringen. Vilken del av hamnbassängen som muddras först bestäms bl.a. av väderförhållanden. De områden som befinner sig i skydd av vågbrytare kan muddras i stort sätt oberoende av väder, men delar av inloppet ligger oskyddat för vågor och vind och där kommer vädret avgöra när muddring kan ske.

För det fall alternativet med pådäckskaj väljs så behöver dock viss muddring ske samtidigt med utläggning av södra vågbrytaren. Detta för att den slänt på botten där pålarna ska slås ned måste anläggas innan påslagning sker, i syfte att inte behöva utföra grävarbeten mellan pålarna.

De muddermassor som tas upp transporteras med pråm till en plats så nära den tänkta södra utfyllnaden som möjligt med hänsyn till djup och vågrörelser. Där lastas massorna om till dumper för vidare transport till utfyllnadsområdet. Möjligen kommer en temporär kaj att behöva anläggas för omlastningen.

Det översta lagret av muddermassor utgörs av lösa sediment som kommer att stickprovskontrolleras avseende föroreningshalt. Om de uppfyller kraven kommer de att nyttjas för utfyllnad och då läggas så att den lermorän som huvuddelen av muddermassorna består av bildar ett tätande skikt mot hamnbassängen respektive havet. Om de inte uppfyller kraven transporteras de till befintlig anläggning för mellanlagring för senare transport till behörig deponi om föroreningshalterna inte uppfyller föreslagna villkor.

Det huvudsakliga arbetet med anläggande av den norra utfyllnaden, dvs. det som kommer att bli de två nya färjelägen som benämns 7 och 8, kommer att ske parallellt med utfyllnaden av det södra området.

Tidplan

Nedanstående tidplan ska inte ses som ett åtagande inom ramen för ett eventuellt tillstånds rättskraft utan syftar endast till att ge en bild av vilken tidsåtgång som olika arbetsmoment förväntas ha. Vidare är det möjligt att arbeten inte kan utföras viss tid på året på grund av väderförhållanden eller på grund av att omgivningspåverkan bör minimeras vid det tillfället. Det är därför möjligt att arbetena inte utförs i ett sträck utan de kan komma att tillfälligt avbrytas om så krävs. Tiderna ska heller inte adderas eftersom vissa arbeten kommer att ske parallellt med varandra och totalt bedöms arbetena med att uppföra de nya anläggningsdelarna ta 18 - 24 månader.

Arbete med nya södra vågbrytaren	4-7 månader
Muddringsarbeten	6-8 månader
Arbete med nya västra vågbrytaren	1-3 månader
Utfyllnader (södra och norra)	6 -10 månader
Anläggningsarbeten avseende kaj	6-12 månader

Behov av de planerade åtgärderna

Behovet av den planerade vattenverksamheten består i att hamnen på sikt ska omlokaliseras till de yttre delarna av Ystad hamn. Att omlokalisera en hamn av Ystad hamns storlek måste dock göras i etapper. Dels för att tillåta färjetrafiken att fortgå under anläggningstiden, vilket får anses vara ett krav då det rör sig om en allmän hamn som är utpekad som riksintresse. Men även för att finansieringen måste ske i etapper. Kostnaden för de delar av anläggningsarbetena som är hänförliga till ansökt verksamhet uppgår till 500 - 600 MSEK. Någon mer detaljerad kostnadsredovisning är svår att göra i dagsläget då de olika entreprenörerna inte är upphandlade än.

Båtnaden

Kostnaden är, trots att den är omfattande, dock inte större än att behovet och nyttan av densamma får anses överväga. Som nämnts ovan är Ystad hamn av riksintresse och ska som sådant förvaltas och utvecklas så att verksamheten kan bedrivas

optimalt. Föreliggande vattenverksamhet är ett led i detta och kommer dessutom säkerställa att mark frigörs för att fortsätta Ystads kommuns utveckling av stadskärnan, vilket kommer att innebära en värdeöverföring från hamnen till andra aktörer.

Nyttan av åtgärderna kommer också att märkas i att sjösäkerheten kommer att öka för de fartyg som trafikerar hamnen. På vilket sätt detta sker har angivits ovan.

Vidare kommer hamnverksamheten att kunna bedrivas på ett sätt som ger mindre påverkan på människors hälsa och miljön eftersom den kommer att bedrivas på längre avstånd från t.ex. bostäder.

Den ansökta vattenverksamhetens fördelar från enskild synpunkt måste därför anses överväga såväl kostnaderna för genomförande av ansökt verksamhet och den begränsade omgivningspåverkan som verksamheten kan bidra till. Mot bakgrund av detta anser Sökandena att verksamheten inte står i strid med bestämmelserna i 11 kap. 6 § miljöbalken. Behovet av anläggningen torde därför genom denna ansökan och dess bilagor enligt Sökandena vara visat.

Planförhållanden

Gällande förhållanden

Området som omfattas av ansökan regleras delvis av två olika detaljplaner. Delar av hamnbassängen är dock inte detaljplanerad.

Detaljplanerna anger att området ska nyttjas för hamn- och industriverksamhet och ansökt verksamhet strider därför inte något av de gällande detaljplanerna i de delar där verksamheten ska ske på befintliga landområden.

Dock anger detaljplanerna att delar av vattenområdet som de nya färjelägena ska ta i anspråk inte får fyllas ut. Av denna anledning, samt för att ta ett helhetsgrepp på området ur ett markplaneringsperspektiv, har Ystads kommun ansökt om ny detaljplan för det område som omfattas av Ystad Hamn Vision 2030. Området omfattas i stort av vad som anges i illustrationerna på s. 40 i FÖP:en, men mer vattenområde än vad som där angetts ingår i ansökan om planbesked som ingetts till Stadsbyggnadsavdelningen, Ystads kommun, i syfte att den nya detaljplanen ska omfatta hela området i yttre hamnbassängen och de nya utfyllnaderna.

Ny detaljplan och fastighetsreglering

En process för att ta fram en ny detaljplan har som angetts ovan initierats av Sökandena och förväntas ha hunnit vinna laga kraft till dess att den ansökta vattenverksamheten ska påbörjas.

Den nya detaljplanen kommer att möjliggöra hamn- och industriverksamhet och kommer även att innefatta de nya landområden som den ansökta utfyllnaden kommer att skapa i yttre hamnen.

Planen kommer att omfatta samtliga de fastigheter som är föremål för den ansökta verksamheten och innebär att ett antal nu gällande planer kommer att upphävas. Som angivits ovan bedöms den ansökta verksamheten dock vara i

överensstämmelse med dessa detaljplaner.

Det pågår vidare en sammanslagning av samtliga fastigheter i området till en gemensam; Hamnen 2:3. Sammanslagningen förväntas bli klar under mitten av år 2017.

Nollalternativ och alternativ lokalisering m.m.

Alternativ lokalisering

Ystad Hamn är en sedan tidigare tillståndsgiven verksamhet som är utpekad som riksintresse för kommunikation. Andra geografiska platser har därför inte redovisats i denna ansökan eftersom det framstår som direkt olämpligt att ändra lokaliseringen. Redovisningen av alternativa platser är därför begränsade till nuvarande hamnbassänger (inre och yttre).

Den planerade utbyggnaden, och därmed även föreliggande ansökan, är till stor del orsakad av den planerade stadsutvecklingen som Ystads kommun verkar för. Den inre hamnbassängen har därför inte utretts avseende nya färjelägen eftersom det inte skulle vara förenligt med den fördjupade översiktsplanen. Förutsättningar för nya färjelägen har istället undersökts i den yttre hamnbassängen.

Vid utformning av en hamn är faktorer som förhärskande vindriktning och vågrörelser av stor vikt. Tidigare hänsyn till dessa faktorer har resulterat i nuvarande placering av färjelägen i den inre hamnbassängen. Färjelägenas placering är i sin tur orsaken till utformningen av infrastrukturen på land och denna har därför samlats norr och öster om hamnen. Att bygga vidare på sedan tidigare välfungerande lägen genom en utökning av färjelägena söderut i den yttre hamnbassängens norra del minimerar anpassningen av infrastrukturen på land och skapar en säker och effektiv hamn.

Alternativ utformning

För att skapa färjelägen anpassade för större fartyg krävs att hamnbassängen nymuddras för ökat djup, vilket skapar ett överskott av massor. Totalt kommer ca 850 000 m³ muddermassor att tas upp. Inför ansökan och under genomfört samråd har alternativa sätt att hantera dessa massor utretts. De alternativ som utretts är:

- Anläggandet av artificiella revlar,
- Dumpning till havs, samt även
- Deponi

Samtliga alternativ har dock avfärdats, vilket främst berott på att Sökandena önskar att massbalans ska uppnås. Massorna bedöms som rena och det vore inte förenligt med bl.a. avfallshierarkin att dumpa eller lägga massorna på deponi när de kan återbrukas utan risk för människors hälsa eller miljön.

Vad gäller alternativet med artificiella revlar har det avfärdats på grund av massornas uppbyggnad.

Nollalternativ

Tillståndsgiven mängd anlöp är idag 4 100 per år, vilket också kommer att vara tillståndsgiven mängd efter eventuellt bifall av denna ansökan. Valt nollalternativ utgår dock från dagens faktiska verksamhet. Sett till registrerade anlöp under 2015 valdes därför nollalternativet 3 500 anlöp.

Avgränsningar i ansökan

Förutom planerad vattenverksamhet avser ansökan ändringstillstånd för hamnverksamhet i Ystad hamn. Hamnverksamheten omfattar lastnings- och lossningsprocedurer, bunkring av fartyg m.m., omlastning och mellanlagring/magasinerings av gods samt fastighetsförvaltning, reparation och underhåll.

Utöver hamnverksamhet omfattar ansökan om ändringstillstånd även mellanlagring av avfall i form av muddermassor i befintlig avvattningsanläggning. Denna anläggning är dock befintlig och kommer inte att behöva anläggas.

Vidare omfattar ansökan om ändringstillstånd även användning av avfall för anläggningsändamål. Bakgrunden till detta är ett möjligt behov av att använda t.ex. muddermassor för att höja nivån på befintliga landområden. Även denna verksamhet kommer att bedrivas inom område angivet som ändringstillståndsområde.

Ansökan omfattar *inte* de verksamheter som bedrivs inom hamnområdet av andra externa verksamhetsutövare såsom exempelvis Lantmännen, Swecox (koks) och MP-bolagen (flis och timmer) eller andra verksamheter. Dessa verksamheter lossar och lastar sitt gods i egen regi. Hamnen ansvarar dock för underhåll av kajer och hamnanläggningar.

Vidare vill Sökandena att det ska noteras att Ystad hamn är en allmän hamn enligt beslut av Sjöfartsverket, SJÖFS 1988:5. Hamnen skall således vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. Hamnen har därmed inga rättsliga möjligheter att hindra viss fartygstafik, som ur allmän miljö- och hälsosynpunkt skulle kunna anses vara olämplig. Det har dock inte förekommit några sådana anlöp såvitt Sökandena har kunnat bedöma det.

Ansvarsfördelning

Inledning

För den operativa verksamheten och underhåll i hamnen ansvarar Ystads Hamn Logistik AB, som är ett affärsdrivande bolag och ägs av Ystads kommun. Ystads kommun är fastighetsägare tillika ägare av infrastrukturen och är således också sökanden.

Av detta följer att kommunen ansvarar för anläggningsarbeten, främst de som sker i vatten. Men även de arbeten som behöver göras på land såsom hårdgörande av ytor och iordningställande av uppmarschområden samt inchecknings- och

utcheckningsutrymmen och tullområde faller inom kommunens sfär.

Själva driften av hamnen, dvs. lastnings- och lossningsprocedurer, bunkring av fartyg m.m., omlastning och mellanlagring/magasinering av gods samt fastighetsförvaltning, reparation och underhåll är Ystad Hamn Logistik AB:s ansvar.

Ansvar de emellan för förestående samt nu gällande tillståndsskyldigheter följer denna uppdelning i ansvarsområde.

Ansvar för ansökta verksamheters genomförande och villkor

Ystads kommun kommer att ansvara för de villkor som ställs avseende vattenverksamheten inklusive hantering av muddermassor i anläggningsprojektet samt eventuell användning av avfall för anläggningsändamål. Vidare kommer Ystads kommun tillse att de anläggningsdelar som behövs för uppfyllande av villkor som rör ändringstillståndet kommer till stånd. Exempel på detta kan vara oljeavskiljare och dagvattensystem samt land-elanslutningar.

Ystad Hamn Logistik AB kommer att ansvara för de villkor som kan komma att ställas avseende hamnverksamheten och mellanlagring av avfall.

Omgivningspåverkan

Inledning och avgränsning

I den ansökan till miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet som låg till grund för det tillstånd som idag gäller för verksamheten avgränsades följdverksamheterna till två relevanta punkter; Finakorset och de yttre pirarmarna. Detta godtogs av myndigheter och mark- och miljödomstolen i Växjö. Eftersom ansökan om ändringstillstånd omfattar samma typ av verksamheter har samma punkter valts i denna ansökan. Lite förenklat innebär det att följdverksamhet som redovisats är fartygsrörelser innanför de yttre pirarmarna (manövrering och lastning samt lossning) och fordonstrafik från och till Finakorset.

Det nu ansökta ändringstillståndet inbegriper ingen egentlig förändring av hamnverksamheten, utan avser en omfördelning av verksamhet inom hamnområdet samt möjligheten att ta in större fartyg i yttre hamnen. Antalet anlöp är detsamma som enligt Tillståndet, d.v.s. 4 100 anlöp per år.

För framförallt buller och utsläpp till luft har två fiktiva scenarier använts för att beskriva bedömd omgivningspåverkan med anledning av den ansökta verksamheten. Detta har gjorts för att enklare kunna beskriva hur de två nya färjelägena kan komma att nyttjas inom det utrymme i anlöpen som skillnaden mellan tillståndsgiven mängd och nollalternativet innebär.

Scenario 1 innebär att alla fartyg som nu går i linjetrafik anlöper enligt dagens tidtabell och att 200 extra, fiktiva, anlöp förläggs i de planerade färjelägena 7 och 8.

I Scenario 2 flyttas alla anlöp för ett rederi till de nya färjelägena och 200, fiktiva, anlöp tillkommer i färjeläge 3 i inre hamnen (som lämnats av samma rederi).

Utsläpp till luft

Luftkvaliteten i Ystad påverkas som i många andra svenska städer starkt av vägtrafiken. De fartyg som trafikerar hamnen är också en källa till luftutsläpp och båda dessa aktiviteter orsakar luftföroreningar i form av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM10). Regleringar på området har dock gjort att svaveldioxidutsläpp (SO₂) som orsakas av fartygstrafiken har minskat kraftigt.

För att belysa frågan, främst avseende kväveoxider, har Tyréns anlåtats för att genomföra en detaljerad spridningsberäkning över hamnområdet.

Under anläggningstiden kommer en viss ökning av utsläpp till luft att ske, genom att ett ökat antal arbetsmaskiner rör sig i området. Ökningen bedöms dock bli relativt liten, eftersom fartygstrafiken och personbilstrafiken inte kommer att förändras. Tillkommande utsläpp är framförallt kväveoxider, koldioxid och partiklar.

Genomförda spridningsberäkningarna för år 2030 visar sammanfattningsvis att miljö kvalitetsnormen (MKN) innehålls för de två scenarierna i samtliga av de fem mätpunkterna. Den parametern som är högst i relation till MKN är dygnsmedelvärdet för kvävedioxid. Om trafik omdisponeras till den yttre hamnen, som i Scenario 2, eller i huvudsak blir kvar som idag (Scenario 1) påverkar föroreningssituationen mycket marginellt.

Buller

Buller från hamnens verksamhet samt följdverksamheten är en av de störningar som är mest noterbar från hamnens verksamhet. Sökandena erhöll efter en prövotid slutliga villkor för bl.a. buller den 30 juni 2015.

För att belysa omgivningspåverkan i form av buller har Ramböll anlåtats för att mäta och beräkna buller i de två olika scenarier som beskrivits ovan.

Sammanfattningsvis visar beräkningarna att den ansökta verksamheten ökar bullernivåerna i väldigt begränsad utsträckning vid intilliggande bostäder, och framförallt härrör från den ökade biltrafiken. Den ekvivalenta ljudnivån beräknas till ca 51 dB(A) vid bostäder utmed Österleden. Då villkor i det befintliga tillståndet reglerar ljudnivån till 55 dB(A) görs bedömningen att den utökade trafikeringen i hamnen, med en ökning av antalet transporterade bilar, trailers, lastbilar mm inryms inom det befintliga villkoret avseende buller.

Utsläpp till vatten

Det blivande verksamhetsområdet på land kommer att hårdgöras och uppgå till ca 125 000 m², vilket innebär att ca 72 000 m³ dagvatten kommer att alstras under ett normalår. Dagvattnet planerar man leda via dagvattenbrunnar och två separata oljeavskiljare till en gemensam utsläppspunkt inom den yttre hamnbassängen. Till systemet kopplas förutom beskrivna ytor inom verksamhetsområdet även en närliggande yta, benämnd tältytan. Inom denna yta har Sökandena inte rådighet, dock bedöms dagvatten från denna yta inte skilja sig från det egna dagvattnet vad avser eventuella föroreningshalter.

Dagvattnet och dagvattensystemet inom hamnen har kartlagts och analyserats med avseende på föroreningsinnehåll inom ramen för ett prøvotidsförfarande. Sammanfattningsvis innehåller dagvattnet föroreningsnivåer som ligger i paritet med dagvatten från vanliga gaturum och parkeringsytor. Utgående dagvatten bedöms därför inte påverka recipienten mer än obetydligt.

Barlastvatten

Under samrådet efterfrågades särskilt uppgifter om barlastvattnets eventuella påverkan på omgivningen i form av spridning av främmande arter och eventuella åtgärder för att motverka detta.

Eftersom eventuellt tillkommande anlop som ändringstillståndet avser i förhållande till nollalternativet endast kommer att utgöras av Östersjöbaserad linjetrafik bedöms den planerade ändringen inte få någon ytterligare påverkan från barlastvatten och frågan har därför inte vidare berörts.

Grumling genom sedimentspridning

För de åtgärder i vatten som planeras (muddring, rivning, utfyllnad, anläggning) kommer den huvudsakliga omgivningspåverkan bestå av sedimentspridning som ger grumling av omkringliggande vatten.

Vid konstruktionen av vågbrytarna utanför den södra delen av yttre hamnbassängen kommer utfyllnaden att ske efter att skyddsmuren av stenmaterial konstruerats, vilket kommer att begränsa grumlingen till själva byggande av vågbrytaren. Denna kommer att byggas i etapper om 10-20 meter för varje etapp (ca en etapp per dygn) till dess att det i huvudsak skapats en av vågbrytare omgärdad vattenyta att genomföra utfyllnaden i. Anläggandet av vågbrytaren planeras till perioden oktober - april.

Muddringsarbetet kommer att leda till grumling inne i hamnbassängen. Viss grumling förekommer troligen alltid i hamnbassängen som en effekt av fartygens propellerströmmar. Den huvudsakliga effekten, som uppstår av anläggnings- och muddringsarbeten, är dock relativt temporär och kommer endast att uppstå under anläggningsfasen.

Ändrade strömförhållanden

Sökandena har anlitat DHI för att genomföra beräkningar som visar eventuella ändrade strömningar på grund av den ansökta verksamheten. Framst avseende utfyllnaden söder om dagens södra vågbrytare.

DHI:s undersökning visar att det är osannolikt att den föreslagna hamnutformningen påverkar den strömgenererade erosionskomponenten negativt i området.

Trafik

Den trafik i form av bilar, bussar och lastbilar som är en följdverksamhet till den ansökta hamnverksamheten ger framst upphov till omgivningspåverkan i form av

buller och utsläpp till luft. Andra effekter är trängsel och ökad risk för olyckor. Trängseln uppkommer såväl inom hamnområdet som i Finakorset där hamntrafiken ansluter till flera större trafikleder. Sökandena har under en längre tid haft dialog med Trafikverket om åtgärder som ska förbättra trafiksituation i och omkring Ystad hamn. Europaväg 65 (E65) ansluter till färjelägen och det är därför angeläget för inblandade parter att situationen kan lösas. Det finns goda förhoppningar om att så snart kan ske, eftersom FÖP:en nu är antagen och detaljplanering av området i och omkring Ystad hamn kan påbörjas.

Den ganska drastiska ökning av trafik som redovisas i MKB:n till denna ansökan samt i utredningarna om buller och utsläpp till luft baseras på ett absolut s.k. worst case. Uppgifterna om antal bilar, bussar och lastbilar har beräknats genom att ta den genomsnittliga procentuella ökningen mellan åren 2010 till 2015. Sedan har denna ökning lagts på år för år fram till år 2030 som är den tidpunkt som anges i FÖP:en.

Det ska då noteras att den begränsande faktorn om 4 100 anlöp per år inte tagits i beaktande och att det faktiska resultatet därför kommer att bli lägre. Detta för att de fartyg som trafikerar Ystad hamn maximalt endast kan ta ett visst antal fordon inom ramen för de 4 100 anlöpen.

Trafikmängden som använts som underlag till MKB:s utredningar kunde också angetts per trafikslag istället, dvs. hur många bilar kan 4 100 anlöp ge upphov till om färjorna bara tar bilar och inte bussar och lastbilar också etc., vilket hade gett en större mängd parametrar att ta hänsyn till. Den metod som använts valdes just för att ge ett worst case utan att behöva ange ett antal olika parametrar för varje trafikslag.

Fyllnadsmassor

Muddring och transporter

Muddringen av fyllnadsmassorna kommer att ske i yttre hamnbassängen.

Vilken metod som ska väljas för att transportera muddermassor till utfyllnadsområdet har inte valts än. Detta kommer istället att ske vid upphandling av en entreprenör som ska utföra arbetena. Sökandena kommer dock att tillse att kraven på att minimera spill vid flytt av muddermassor från hamnbassängen till land blir höga, samt att antalet transporter ska hållas så låga som möjligt.

Kvalitet och kvantitet

Geoteknisk undersökning har bland annat genomförts under 2012 inom det s.k. EWP-projektet bland annat för att närmare klarlägga muddermassornas sammansättning och egenskaper. De geotekniska undersökningarna har visat att befintlig havsbotten består av ett tunnare lager lösa sediment som överlagras naturligt lermorän. Lermoränens mäktighet varierar inom området och underlagras av sedimentärt berg.

Vidare har provtagning av de massor som ska muddras med avseende på eventuellt föroreningsinnehåll genomförts. Resultat från dessa provtagningar, bl.a. inför underhållsmuddring, visar generellt på relativt låga halter av PCB, tungmetaller och

tennföreningar. Halterna av PAH har varit högre, med prover med halter inom tillståndsklass 4-5. Halterna får dock fortfarande betecknas som låga i förhållande till många andra hamnområden. Halterna av tennföreningar har mestadels varit låga, med enstaka prov som uppvisar något högre värden. Vid muddring har dessa massor lagts upp på Ystad Hamn Logistik AB:s anläggning för avvattnings.

Erforderlig muddringsvolym bedöms för Etapp 1 uppgå till ca 850 000 m³ och utgörs i huvudsak av relativt fast lermorän. Dessa massor bedöms vara fria från föroreningar. En mindre del, i storleksordningen ca 50 000 m³ av den totala muddringsvolymen, förväntas bestå av sentida lösa sediment av den typ som normalt hanteras vid underhållsmuddring.

De massor som efter utförd provtagning har konstaterade föroreningshalter överstigande gränsvärden för mindre känslig markanvändning avseende ytvatten kommer att tas i land för avvattnings i Ystad hamns befintliga avvattningsanläggning.

De sediment som uppfyller kraven på mindre känslig markanvändning kommer att läggas i utfyllnadsområdet tillsammans med de muddrade fasta lermassor som underliggande botten består av. De kommer där placeras så att de omges av de täta lermassorna för att på så sätt ytterligare begränsa risken för urlakning eller annan spridning av föroreningar.

Klimatanpassning, vågor och rivning

De nivåer som valts för de nya anläggningarna och utfyllnaderna (+ 3,0) har valts för att säkerställa ett skydd mot framtida havsnivåhöjningar.

En vågsimulering har genomförts för att säkerställa att förhållandena i inre- och yttre hamnbassängerna inte försämras av de ansökta åtgärderna på ett sätt som omöjliggör normal drift av verksamheten i Ystad hamn.

Av denna simulering framgår att den önskade breddning av hamninloppet som eftersträvades av Sökandena - av sjösäkerhetsskäl - kan genomföras. För att uppnå detta kommer del av den nuvarande västra vågbrytaren att rivas.

Rivningen kommer att ske genom att grävmaskin placeras på en pråm, alternativt en jack-up, och kommer att genomföras i anslutning till att den nya sträckningen av den västra vågbrytaren uppförs.

Tillåtlighet

Iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken

Bevisbörderegeln

Sökandena visar i ansökan med bilagor att de allmänna hänsynsreglerna är uppfyllda.

Kunskapsprincipen

Sökandena har genom undersökningar, litteraturstudier, samråd och inventering av

tillgängligt underlag klarlagt den planerade vattenverksamhetens risker och eventuella påverkan. Miljöpåverkan, effekter och konsekvenser av planerade åtgärder har bedömts, beskrivits och analyserats. Sökandena har således erforderlig kunskap om vattenverksamheten för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet.

Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik

I miljökonsekvensbeskrivningen har Sökandena redovisat att den ansökta verksamheten inte kommer att medföra någon negativ påverkan på motstående intressen. Vidare anser Sökandena att de föreslagna försiktighetsåtgärderna är tillräckliga med hänsyn till den planerade verksamhetens bedömda påverkan på hälsa och miljö.

Bästa möjliga teknik kommer, i enlighet med vad som anges i 2 kap 3 § och 2 kap 7 § miljöbalken, att användas som princip vid upphandling av de tjänster som krävs för att genomföra de planerade åtgärderna.

Lokaliseringsprincipen

Sökandena bedömer att vald lokalisering är mest lämplig för de planerade åtgärderna. Som angetts ovan kommer vald lokalisering av utfyllnaden möjliggöra ett bättre utnyttjande av riksintresset Ystad hamn och utvecklingen av Ystad tätort i anslutning till hamnen.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Havet ska skyddas vad gäller kvalitet, biologisk mångfald och genomströmning. De ansökta åtgärderna innebär inte att status i vattenförekomsten kommer att förändras i något av dessa avseenden.

Vidare innebär utnyttjandet av muddermassor att mindre material behöver tas ut från ändliga resurser som berg- och grustäkter samt att material återanvänds.

Produktvalsprincipen

Vid val av den utrustning som behövs för de planerade åtgärderna kommer miljöanpassade alternativ att användas i den utsträckning det är möjligt. Bedömningen görs när val av produkter och utrustning sker. Sökandena kommer att utforma kraven på anlåtade entreprenörer i samband med upphandlingen av tjänster så att det uppnås en rimlig nivå för att säkra verksamhetens miljökvalitet.

Skälighetsprincipen

Vattenverksamheten bedöms inte medföra något tillskott av föroreningar som innebär att någon miljö kvalitetsnorm överskrids. Vidare bedöms de skyddsåtgärder som planeras och beskrivs i ansökningshandlingarna, med bilagor, vara ekonomiskt rimliga i förhållande till miljönyttan, och ställda i relation till projektets kostnader

och nyttoeffekter.

Den ansökta miljöfarliga verksamheten bidrar inte till att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids eller riskerar att överskridas. Vidare innebär de skyddsåtgärder som kommer att vidtas och de villkor som föreslagits att omgivningspåverkan från verksamheten kan anses vara inom ramen för vad som ska anses tillåtligt.

3-4 kap. miljöbalken

Ystad hamn och farleden in till hamnen är av riksintresse för kommunikation.

Den ansökta verksamheten är i enlighet med vad som anges i Riksintresset Ystad hamn. Vidare påverkar verksamheten inte något annat riksintresse eller skyddat område på något negativt sätt.

7 kap. miljöbalken

Den ansökta verksamheten påverkar inte några områden som skyddas med stöd av 7 kap. miljöbalken. Såvitt gäller strandskydd åberopas dåvarande länsstyrelsen i Malmöhus läns beslut 1996-12-12 i ärende 231-12037/94.

11 kap. miljöbalken

Ansökt verksamhet bedöms inte medföra någon skada eller olägenhet av betydelse för allmänna eller enskilda intressen. De ansökta åtgärderna förväntas inte heller medföra någon påverkan på annan vattenverksamhet.

Som angivits ovan har Sökandena den rådighet som krävs för den ansökta vattenverksamheten och ovan har även redovisats att miljöbalkens krav på båtnad är uppfyllt.

16 kap. miljöbalken

Enligt 16 kap. 2 § miljöbalken krävs för att ett ändringstillstånd ska komma i fråga att vissa kriterier är uppfyllda. Dessa ska enligt 22 kap. 1c § miljöbalken redovisas i ansökan och ska omfatta redogörelse för gällande tillstånd och villkor samt de uppgifter som behövs för bedömning av ändringens omfattning och dess påverkan på människors hälsa och miljön.

Ändringens omfattning har redovisats ovan och uppgifter om den ansökta ändringens påverkan på människors hälsa och miljön framgår bl.a. av MKB:n.

Gällande tillstånd meddelades 2008 och dess villkor har bedömts kunna nyttjas även för den ansökta ändringen. Framförallt som de villkor som reglerar de huvudsakliga parametrarna för omgivningspåverkan från hamnverksamheten har fastslagits 2011 (land-el) och 2015 (buller och dagvatten) och därmed fortfarande med god marginal får anses utgöra gällande praxis och BAT.

Förslag till villkor***Allmänt***

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angetts i ansökan jämte bilagor samt vad Sökandena i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Vattenverksamhet

2. Utfyllnaden får inte ske med massor som har högre föroreningsgrad än tillståndsklass 4 i Naturvårdsverkets rapport 4914 eller som har högre halt av TBT än 50 µg/kg TS.
3. Användande av muddermassor för utfyllnad över högsta förutsebara vattenstånd, får endast ske om massorna uppfyller kriterierna för Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverkets rapport 5976).
4. Vid transport eller hantering av utfyllnadsmassor ska åtgärder vidtas för att förhindra spill på land och i vatten. Om spill ändå uppkommer på land ska åtgärder snarast vidtas för att samla upp de spillda massorna.
5. Vid utläggning av vågbrytare som utförs under perioden 1 april -1 oktober ska, om halten suspenderat material överskrider begränsningsvärdet 50 mg/l över bakgrundsnivån i relevant kontrollpunkt utanför hamnområdet, arbetena avbrytas alternativt åtgärder för reduktion av grumlingen vidtas så att begränsningsvärdet innehålls.
6. Vid muddring och andra arbeten i vatten än de som anges i villkor 5, vilka riskerar att orsaka grumling eller spridning av sediment utanför hamnområdet, ska dubbel bubbelridå eller vid varje tidpunkt likvärdig metod användas. Övervakning av eventuell grumling och partikelspridning (suspension) ska ske och om det förekommer indikation på sedimentspridning av någon betydelse utanför hamnområdet ska provtagning göras i relevant punkt inom angivna områden. Sedimentspridning i relevant punkt får uppgå till maximalt 50 mg/l över bakgrundsnivån vid varje provtagningstillfälle, som begränsningsvärde.
7. Buller till följd av verksamheten får inte ge upphov till högre nivåer än vad som framgår av kraven i Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggplatser (NFS 2004:15).
8. När tillståndet har vunnit laga kraft får det tas i anspråk, i den eller de delar det inte strider mot detaljplan.
9. Ett förslag till kontrollprogram för verksamheten ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten senast två (2) månader före arbetenas igångsättande.

Hamnverksamhet

Sökandena föreslår att gällande villkor för hamnverksamheten, som framgår av

mark- och miljödomstolens i Växjö domar i mål nr M 3375-06, ska gälla för verksamheten som omfattas av ändringstillståndet enligt föreliggande ansökan med nedan angivna ändringar (här markerade med kursiv stil).

Gemensamt villkor

1. Se villkor 1 ovan

Hamnverksamheten (9 kap, miliöbalken)

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. Uppsamlingsvolymen 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.
21. Sökandena, d.v.s. Ystad Hamn Logistik AB och Ystads Kommun, ska uppföra en anläggning som möjliggör anslutning till landbaserad elektricitet för de fartyg som trafikerar färjeläge 1, 3, 4, 6, 7 och 8. Anläggningen ska vara uppförd, installerad och anslutningsbar till fartyg snarast möjligt, *dock senast tolv månader efter det att respektive färjeläget tas i bruk*. Inom samma tid ska också åtgärder genomföras för att dämpa slag- och momentanljud som uppkommer från ramper, såsom användning av gummimattor och fixering av gallerdurk, samt för att dämpa buller från uppställda kylfordon. Anmälan ska inlämnas till tillsynsmyndigheten när anläggningen är klar för anslutning till fartyg.

Dagvattenutsläpp

22. Sökandena ska mäta halten av föroreningar i dagvatten i utsläppspunkterna U9, U14, U15 och U24 samt efter oljeavskiljare för uppställningsytor för fordon med farligt gods och för lastbilspartering. Provtagning och analys ska ske minst två gånger per år för samtliga provpunkter. Sökandena ska dessutom genom egenkontroll eller genom deltagande i den samordnade recipientkontrollen hålla sig underrättad om verksamhetens påverkan på recipienten samt utreda hur stort påverkansområdet är för hamnens utsläpp till vattnet. Sökandena ska upprätta ett handlingsprogram i lämplig omfattning för att åtgärda de eventuella problem som påvisas vid analys av proverna. Handlingsprogrammet ska redovisas i den årliga miljörapporten.
23. På ytor innanför ISPS-området (International Ship and Port Security Code) där uppställning av fordon sker eller som trafikeras av fordon till och från färjorna ska det finnas filterinsatser *eller oljeavskiljare* i samtliga dagvattenbrunnar. På den yta där fordon som transporterar farligt gods parkerar innan incheckning ska samtliga dagvattenbrunnar vara kopplade till slam- och oljeavskiljare samt ska det även finnas en möjlighet att snabbt stänga av dagvattenledningen vid eventuellt läckage. Vid bunkring av fartygsdiesel ska dagvattenbrunnarna vara täckta med tätslutande lock eller motsvarande som förhindrar att föroreningar kan nå dagvattnet.
24. Slam- och oljeavskiljare, liksom filterinsatser, ska regelbundet funktionskontrolleras och tömmas på avskilt material. Journalföring ska ske av detta.

Buller

25. Buller från *hamn*verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent

Ljudnivå än $LA_{eq} = 55$ dB utomhus vid bostäder. Den ekvivalenta ljudnivån avser den sammantagna period under dygnet som *hamn*verksamhet pågår inom perioden kl. 04:45 - kl. 22:45. För perioden kl. 22:45 - kl. 04:45 ska det ekvivalenta värdet anges för minst en timma om det under en del av denna tid bedrivs *hamn*verksamhet.

*Hamn*verksamheten ska följas upp vart tredje år genom immissionsmätningar i enlighet med Naturvårdsverkets meddelande "6/1984 Metod för immissionsmätning av externt industribuller" eller motsvarande nya metoder, eller med närfältsmätning och beräkning. Därutöver ska mätningar genomföras inom tre månader efter att det har konstaterats en förändring av *hamn*verksamheten som kan anses medföra risk för väsentligt ökade bullerstörningar.

26. *Hamn*verksamheten får inte medföra att buller inomhus i sovrum och rum för daglig samvaro överskrider följande värden.

Maximalt ljud $LA_{Fmax} = 45$ dB

Lågfrekvent buller

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

Villkoret gäller dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd.

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

Kontrollprogram

Kontrollprogrammet kommer bland annat att omfatta uppföljning av massornas kvalitet och eventuella åtgärder vid grumling.

I samband med upphandling och byggstart kommer miljökrav och krav på entreprenörens egenkontroll även att följas upp i tecknade avtal.

Som framgår av Sökandenas förslag till villkor kommer kontrollprogram att upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan vattenverksamheten påbörjas och kommer då att omfatta även den miljöfarliga verksamheten.

Genomförda samråd

Samråd har genomförts med myndigheter och andra kommunala förvaltningar den 12 maj 2016. Då verksamheten redan på förhand bedömdes ha sådan betydande påverkan genomfördes samråd med en utökad myndighetskrets redan från början.

Samråd med allmänheten genomfördes den 13 maj 2016.

Sakägare och inverkan på enskilda fastigheter

De ansökt vattenverksamheterna bedöms inte få någon negativ inverkan på de fastigheter som är belägna i den ansökta verksamhetens omedelbara närhet, vilka dessutom ägs av Ystads kommun, varför ersättning inte erbjuds.

Arbetstid

Den ansökta arbetstiden baserar sig på redovisad bedömning av den tid åtgärderna bedöms ta i anspråk, med marginal för upphandling och tillgänglighet samt eventuell påverkan av t.ex. extrema väderförhållanden.

Oförutsedd skada

Eventuella skador som kan uppstå till följd av de ansökta åtgärderna bedöms vara av den karaktären att de kan iakttas i direkt samband med de utförda arbetena. Således anses den påkallade tiden för anmälan av oförutsedda skador vara rimlig.

INKOMNA YTTRANDE OCH SÖKANDENAS BEMÖTANDE

Sökandena gör ett förtydligande till följd av den fartygssimulering som har genomförts. Simuleringen visar att området för nymuddring i yttre hamnen kommer att förskjutats åt sydost i begränsad omfattning jämfört med den ursprungliga ritningen. Sökandena vill vara tydliga med att förskjutningen dels innebär att volymen muddermassor inte ändras, dels innebär en generell minskning av den yta som ska muddras. Vidare bedöms den östra delen av hamnbassängen innefatta mindre känsliga bottenområden, jämfört med den västra delen av hamnbassängen. Den aktuella förändringen medför således ingen ökad miljöpåverkan.

Länsstyrelsen Skåne

Dubbla sökanden

Länsstyrelsen anför bl.a. att två tillståndsinnehavare innebär en större rättsosäkerhet och mindre förutsägbarhet avseende vilka krav som kan komma att ställas på de olika verksamhetsutövarna, Det anges även att fastighetsägaren vanligen inte är sökande.

Sökandena hänvisar till att Ystads kommun inte endast är fastighetsägare utan den som finansierar och har faktiska och rättsliga möjligheter att styra över den ansökta vattenverksamheten och markhöjningen, i enlighet med den definition av verksamhetsutövare som vuxit fram i praxis. För att förtydliga uppdelningen mellan drift av hamnverksamheten och de åtgärder som utgör vattenverksamhet/hantering av avfall för anläggningsändamål har Sökandena valt att dela upp villkoren, såväl i Tillståndet som i föreliggande prövning. Uppdelningen innebär att de villkor som avser hamnverksamhet finns under en rubrik och de villkor som avser vattenverksamhet och hantering av avfall för anläggningsändamål finns under en annan rubrik.

Sökandena vidhåller således att det finns en väl fungerande uppdelning mellan Kommunen och YHLAB vilken dels är tillämplig på den pågående verksamheten, dels är tillämplig för den ansökta verksamheten.

Muddermassor för anläggningsändamål

Länsstyrelsen anger bl.a. att det ska användas platsspecifika riktvärden för totalhalter och lakbarhet avseende de massor som ska användas för utfyllnad på land. Syftet är att säkerställa nödvändigt skydd av både mark- och vattenmiljö samtidigt som hänsyn tas till bästa möjliga resurshushållning gällande naturgrus.

Sökandena: Erforderlig markhöjning/utfyllnad på land kommer att ske med massor som uppkommer vid muddring i den yttre hamnbassängen samt befintliga överskottsmassor inom hamnområdet. DGE Mark och Miljö AB har med anledning av Länsstyrelsens yttrande genomfört lakteter och tagit fram platsspecifika riktvärden för de ytliga sediment där föroreningar kan misstänkas. Resultatet visar att de framtagna platsspecifika riktvärdena är högre än de riktvärden som framgår av Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverkets rapport 5976). Då Sökandena gör bedömningen att de generella riktvärdena kan innehållas, har Sökandena dock valt att behålla tidigare föreslagna villkor 3, d.v.s. Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning. Villkor 3 har även förtydligats enligt följande:

Användande av massor för *markhöjning eller* utfyllnad över högsta förutsebara vattenstånd (~~användande av avfall för anläggningsändamål~~) får endast ske om massorna uppfyller kriterierna för Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverkets rapport 5976).

Om det blir aktuellt att använda andra massor för markhöjning/utfyllnad på land kommer dessa massor att provtas och kontrolleras inom ramen för det kontrollprogram som ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten.

Vidare anför Länsstyrelsen bl.a. att det bör framgå vilket gränsvärde som avses för TBT.

Vad gäller gränsvärde för TBT i de massor som används för utfyllnad i vatten hänvisar Sökandena till förslag till villkor 2, d.v.s. 50 µg/kg TS. Gällande halten TBT i massor som ska användas för markhöjning/utfyllnad på land föreslår Sökandena ingen ändring av villkor 3. Naturvårdsverkets riktlinjer för mindre känslig markanvändning (Naturvårdsverkets rapport 5976) innefattar en halt på 0,3 mg/kg TS TBT.

Ekologisk kompensation avseende ålgräs samt fiskeavgift

Länsstyrelsen anger bl.a. att Sökandena ska utreda lämplig lokalisering för, samt återplantera, 1,5 hektar ålgräs. Alternativt ska mark- och miljödomstolen fastställa en fiskeavgift som i storlek motsvarar kostnaden för återetablering av 1,5 hektar ålgräs. Även de 400 000 m² grundbotten som ska nymuddras behöver kompenseras genom fiskeavgift. Länsstyrelsen anför även att Sökandena inte har utrett om ändrade strömningsförhållanden på grund av pirkonstruktionen kan påverka bevarandet av den återstående förekomsten av ålgräs.

Sökandena medger att erlægga en fiskeavgift om sammanlagt 1 107 500 kr till Havs- och vattenmyndigheten som en engångsavgift enligt 11 kap. 8 § MB samt 6 kap. 5 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Beloppet avser med 420 000 kr främjande av fisket till följd av förlust av produktionsområde för fisk inom hamnområdet och med 687 500 främjande av fisket inom Skånes sydkust till följd av förlorat ålgräsområde.

Sökandena föreslår därtill att frågan om utredning av eventuell flyttning av ålgräs delegeras till länsstyrelsen på sätt som framgår av domslutet.

Länsstyrelsen godtar sökandenas förslag i dessa delar.

Detaljplan

Länsstyrelsen motsätter sig formuleringen av det föreslagna villkor 9.

Som framgår av Kompletteringen är Sökandenas syfte med villkor 9 att förtydliga att vattenverksamheten inte kan och får bedrivas i strid med gällande detaljplaner. Ansökan har därför villkorats med att verksamheten får påbörjas i de delar som inte strider mot detaljplan.

Som har anförts tidigare pågår ett arbete inom Ystads kommun med att ta fram en ny detaljplan. I förslaget till ny detaljplan har den västra vågbrytaren undantagits från planen. Skälet är främst att det inte ska krävas en ändring av detaljplan vid eventuella framtida ombyggnationer av vågbrytaren. Med den valda utformningen av detaljplanen kommer det inte att finnas någon detaljplan för den ansökta västra vågbrytaren varför villkoret inte kan begränsas till att avse verksamhet som omfattas av gällande detaljplan. Sökandena vidhåller därför den föreslagna formuleringen av villkoret.

Dagvattenhantering

Länsstyrelsen anför bl.a. att nuvarande villkor 22 är omöjligt att uppfylla på grund av att dagvattnet kontamineras med havsvatten om provtagningen utförs enligt villkoret. Sökandena bör därför yrka om ändrad formulering av villkor 22 i enlighet med Länsstyrelsens förslag.

Enligt vad Sökandena angett kommer provtagning av dagvatten från det nya markområdet vid södra vågbrytaren att göras i utsläppspunkt U24. För det nya området och den nya provtagningspunkten kommer Sökandena säkerställa att det inte kommer att ske kontaminering med havsvatten. Sökandena har i dagsläget en pågående diskussion med externa konsulter, för att finna bästa möjliga teknik.

Vad avser övriga utsläppspunkter i Inre hamnen, d.v.s. utanför det nu ansökta området, har Länsstyrelsen beslutat om vissa utredningsåtgärder med avseende på dagvattnet. Beslutet har fattats inom ramen för Länsstyrelsens tillsyn av YHLAB:s verksamhet. YHLAB har genomfört de efterfrågade utredningarna, vilka kommer att redovisas till Länsstyrelsen inom ramen för tillsynsärendet. Utredningarna visar att det kommer vara möjligt att provta dagvatten inom hamnområdet utan att detta kontamineras av havsvatten.

Sökandena anser inte att den pågående utredningen av eventuella åtgärder för att säkerställa dagvattenprovtagningen ska påverka villkor 22. Villkor 22 fastslogs av mark- och miljödomstolen i Växjö i dom den 30 juni 2015, efter förslag från Länsstyrelsen. Utformningen av villkoret berörs inte av den pågående utredningen som avser möjligheten att provta dagvattnet i hamnen utan risk för kontaminering från havsvatten.

Luftutsläpp

Länsstyrelsen poängterar bl.a. att eventuell påverkan på miljökvalitetsnormerna är en tillåtlighetsfråga.

Sökandena hänvisar i denna del till vad som har anförts. Som framgår klaras miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar såväl idag som i nollalternativet och i värstafallet samt i det utbyggda alternativet. Verksamheten och dess följdverksamheter medför inte några oacceptabla luftutsläpp.

Länsstyrelsens synpunkter på föreslagna villkor

Länsstyrelsen anser att verksamhetskoderna bör uppdateras alternativt kompletteras till att följa miljöprövningsförordningen som började gälla den 1 januari 2017.

Sökandena: Enligt övergångsbestämmelserna till miljöprövningsförordningen ska mål och ärenden om tillstånd till miljöfarlig verksamhet som har inletts före ikraftträdandet, men ännu inte har avgjorts, handläggas enligt äldre bestämmelser. Sökandena vidhåller därför de tidigare angivna verksamhetskoderna.

Tidpunkt för arbetenas utförande

Sökandena förtydligar yrkandet: Sökandena yrkar vidare att mark- och miljödomstolen fastställer att arbetena *avseende vattenverksamheten* ska vara utförda inom tio (10) år efter domen vunnit laga kraft.

Villkor 17 och 21

Enligt 24 kap. 5 § 2 st. MB får ändringstillstånd förenas med ändringar av villkor som inte omfattas av ändringen, om dessa villkor har ett samband med ändringen. Som exempel på samband anføres i förarbetena att om ändringen avser en del i en verksamhet som påverkar verksamhetens totalutsläpp så får även ändring av villkoret om totalutsläpp ändras.

Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på bl.a. föreslagna villkoren 17 och 21.

Sökandena anser att de föreslagna ändringarna saknar ett sådant samband med ändringstillståndet som avses i 24 kap. 5 § 2 st. MB, och att villkoren därför inte ska omprövas.

Villkor 25

Länsstyrelsen har föreslagit att mätning även ska ske när tillsynsmyndigheten begär det. Befintligt villkor anger att mätning ska genomföras inom tre månader efter att det har konstaterats en förändring av hamnverksamheten som kan anses medföra risk för väsentligt ökade bullerstörningar.

Med hänsyn tagen till att risker för överskridande av riktvärden minskas om

ändringstillstånd beviljas, till följd av att anlop flyttas från inre hamnen till yttre hamnen ser Sökandena inget behov av föreslagna förändringen.

Villkor 26

Länsstyrelsen har föreslagit att mätpunkter ska förläggas *vid* bostäder istället för i bostäder.

Sökandena anser att villkor 25 redan tillgodoser behovet av villkor för buller *vid* bostäder och ser inget behov av föreslagna ändringar. Här bör även tilläggas att villkoren gällande buller fastslogs av mark- och miljödomstolen så sent som år 2015, efter dialog med Länsstyrelsen. Villkoren bedöms vara i enlighet med gällande praxis samt utgöra BAT.

Buller

Länsstyrelsen anför bl.a. att bullerutredningen bör kompletteras vad avser en redovisning av den totala ljudnivån som uppkommer till följd av samtliga verksamheter inom hamnen.

Sökandena vidhåller vad som anförts i Kompletteringen.

Sjöfartsverket

Rådighet

Sjöfartsverket anför bl.a. att Ystads kommun har rådighet över vattenområdet inom området för allmän hamn.

Sökandena delar Sjöfartsverkets uppfattning.

Allmänna farleden 237

Sjöfartsverket anför bl.a. att farleden till Ystad behöver fördjupas och breddas för att de nu ansökta åtgärderna ska kunna utnyttjas fullt ut, med framtida större fartyg. Detta innebär en breddning från dagens 110 meter till 150 meter samt en fördjupning till minst 9,50 meter ramfritt djup (RH2000). Sjöfartsverket tolkar Ansökan som att den inte innefattar muddring ut till hamnområdesgräns utan att ett behov av muddring av totalt 12 046 kbm kommer att ligga inom Ystad hamns del av inseglingrännan. Detta är en fråga som bör klargöras inför huvudförhandlingen och ett alternativ kan vara att Sjöfartsverket söker miljötillstånd för hela området utanför nya hamnpirarna, vilket i så fall även innefattar del av hamnområdet.

Sökandena bekräftar att muddringen i Ansökan sträcker sig ut till de nya vågbrytarna (pirarmarna), d.v.s. att inseglingrännan inte omfattas. Frågan om att inkludera den del av inseglingrännan som Ystads hamn har rådighet över, i Sjöfartsverkets kommande Ansökan om tillstånd att muddra rännan, har diskuterats med Sjöfartsverket.

Fartygssimuleringen har numera färdigställt. Simuleringen visar att det finns ett behov av att bredda och fördjupa farleden även utanför de nya yttre vågbrytarna, på det sätt som anges av Sjöfartsverket. Simuleringen genomfördes på marinakademin i Stettin med befälhavare från de rederier som trafikerar Ystad. Dessutom var såväl Transportsstyrelsen som Sjöfartsverket med vid simuleringen.

Trafikverket har initierat en åtgärdsvalsstudie för att utreda eventuella kapacitetshöjande åtgärder i farleden till Ystad. Studien förväntas bli klar i oktober 2017. Med utgångspunkt i resultatet av åtgärdsvalsstudien är det, enligt uppgift från Sjöfartsverket, deras ambition att muddra farleden utanför hamnområdet samt den del av farleden inom hamnområdet som inte omfattas av Ansökan.

Sökandena är medvetna om att de uppgifter som framkommit i fartygs-simuleringen innebär att Sökandena har fått ompröva sin inställning till insegling-rännans/ farledens nuvarande kapacitet.

Villkor

Sjöfartsverket anser att följande två villkor bör inkluderas alternativt att Ystad hamn godkänner ett åtagande att nedan punkter tillgodoses.

- a. Senast sex (6) veckor före anläggningsarbeten påbörjas, ska detta meddelas till Sjöfartsverket, ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för information till sjöfarten via ordinarie informationsvägar.
- b. När anläggningsarbeten färdigställts så skall eventuella förändringar geodetiskt bestämmas och rapporteras till ufs@sjofartsverket.se (Ufs-redaktionen) för införande i sjökort. Även andra förändringar av information som anges i sjökort, exempelvis strandlinje och bottenpografi, ska positionsbestämmas och rapporteras enligt ovan. Koordinater skall levereras i SweRef99 TM med tre decimalers noggrannhet, eventuell ritningsunderlag levereras i dwg eller shp format. Sjömätningar som utförs skall uppfylla svensk sjömningsstandard FSIS- 44.

Sökandena har i sak inget att invända mot det som förslås men anser att åtagandet ska anses utgöra en del av villkor 1, d.v.s. att det inte bör införas som en del av de särskilda villkoren.

Statens geotekniska institut

Sökandena noterar inledningsvis att SGI enbart har yttrat sig över den ursprungliga Ansökan med bilagor, daterad den 15 juli 2016 och inte över Kompletteringen med bilagor daterad den 30 januari 2017.

Framtida havsnivåhöjning

SGI anför bl.a. att klimatförändringen successivt leder till påtagligt förhöjd havsnivå under de kommande 50-80 åren. Detta har inte berörts i det presenterade underlaget, inklusive miljökonsekvensbeskrivningen. Såväl erosionsförhållanden som nivåer på anläggningar och konstruktioner bör värderas med hänsyn till framtida högre havsnivåer.

I denna del kan det konstateras att Sökandena har beaktat framtida havsnivåhöjning, men inte kommunicerat detta på något tydligt sätt. Det anförda framgår av att nivån för de nya markytorna vid bl.a. färjelägena 7 och 8 har lagts på ca +3,0 m ö h jämfört med befintliga ytor, vars nivå ligger på nivån ca +2,0 m ö h. Valet att höja markytorna med en meter har gjorts med ledning av SMHI:s Rapport Nr 2011-52, Klimatanalys för Skåne län, kapitel 6, samt efter samtal med Maria Andersson vid

SMHI i Göteborg.

Muddring-stabilitet hos pir

SGI anför bl.a. att de saknar en beskrivning av stabiliteten hos piren då det i Ansökan anges att muddring till ca 1,85 meter under nuvarande bottennivå kommer att ske in mot befintlig pir. Finns risk för ras eller skred in mot muddringskanten?

Sökandena kan konstatera att muddringsdjupet ökar, men muddring kommer inte att ske strax intill befintlig pir. Nuvarande muddringsdjup intill pirhuvudet är 7,2-7,5 meter. Minsta avstånd från det nya muddringsområdets kant till Revhuskajens södra pir är ca 12 meter, vilket bedöms vara ett så pass stort avstånd att det inte påverkar piren vid muddring ner till ramfri nivå -8,85 (RH 2000), d.v.s. som mest 1,8 meter under nuvarande bottennivå.

Geotekniska förutsättningar

SGI anför bl.a. att de saknar en samlad beskrivning av de geotekniska förutsättningarna. Det geotekniska underlag som redovisas pekar inte på några speciella geotekniska problem, men detta bör klargöras på ett tydligt sätt, bland annat med hänsyn till att kuststräckan öster om Ystad, fram emot hamnen, är mycket erosionskänslig.

Sökandena har tagit del av den geotekniska undersökning som gjordes i den yttre östra hamnbassängen i ett tidigare projekt (EWP-projektet år 2012). Den yttre östra hamnbassängen är belägen inom det verksamhetsområde som är föremål för prövning och resultaten från undersökningen har bifogats Ansökan i rapport- och ritningsform. Någon utvärdering med hänsyn till geotekniska parametrar för dimensionering och projektering har inte gjorts. De borrhålssektioner som redovisas i Ansökan, uppvisar dock inte några resultat som avviker från det som kan förväntas av de naturligt lagrade jordarna i området och, som SGI anger, pekar sektionerna inte på några geotekniska problemställningar.

Inför den kommande entreprenaden kommer dock en geoteknisk undersökning genomföras av entreprenören. Resultaten från denna undersökning ligger till grund för projektering och dimensionering av de anläggningskonstruktioner som ingår i entreprenaden.

Återfyllnad - föroreningar

SGI anför bl.a. att det av handlingarna inte framgår vilken typ av återfyllnad som ska utföras i hamnområdet, SGI vill därför påminna om att det är viktigt att förorening inte tillförs området. Bergkross kan exempelvis innehålla naturligt förhöjda halter av sulfid- och arsenikföreningar. Möjligen kan också kväveföreningar finnas, som rest av sprängmedel. SGI menar att man bör säkerställa återfyllnadsmaterialets innehåll av föroreningar och potential för spridning av dessa innan det används på platsen.

Sökandena hänvisar till föreslagna villkor 2 och 3.

Claes G Kristensson*Ändringstillstånd, MKB*

Claes G Kristensson anför bl.a. att han inte delar Sökandenas tolkning av 16 kap. 2 § MB. Sökandena bör komplettera ansökningshandlingarna med en fullständig och gemensam MKB för såväl den planerade som den tidigare tillståndsgivna hamnverksamheten.

Sökandena hänvisar till vad som har anförts i Kompletteringen gällande förutsättningar för ändringstillstånd.

Ekonomisk analys

Claes G Kristensson anför bl.a. att han efterlyser en analys av den samhällsekonomiska nyttan och därmed vad nyttovärdeskvoten landar på.

Sökandena hänvisar i den del som avser ansökan om vattenverksamhet till vad som anförts i Ansökan och i Kompletteringen.

Navigations- och fartygssimulering

Claes G Kristensson framför bl.a. synpunkter på hur navigations- och fartygssimuleringen ska utföras.

Sökandena kan konstatera att det på vedertaget sätt har genomförts en navigations- och fartygssimulering avseende den ansökta verksamheten, se vad som anges ovan under Sjöfartsverkets yttrande.

Riskanalys

Claes G Kristensson anför bl.a. att MKB inte kan anses som komplett då en riskanalys saknas.

Sökandena hänvisar till att en riskanalys tagits fram inom ramen för detaljplanarbetet. Riskanalysen kommer att presenteras för nämnden.

Planförhållanden, Kombiterminal

Claes G Kristensson anför bl.a. att den järnvägsdragning som finns med i översiktsplanen samt kombiterminalen borde ha omnämnts i Ansökan. Blir en framtida järnvägsdragning överhuvudtaget möjlig om detaljplanen för Hamnen 2:3 m.fl. vinner laga kraft?

Sökandena hänvisar till vad som tidigare har anförts gällande omfattningen av Ansökan samt de olika etapperna.

Alternativa platser

Enligt Kristensson är fartygslängden maximalt 170 meter i Ystad hamn, enligt Sjöfartsverket. Det är korrekt att Sjöfartsverkets riktlinjer och restriktioner för anlöpande fartyg till Ystads hamn anger en maxlängd på 170 meter. Varje fartyg bedöms dock separat av Sjöfartsverket, mot bakgrund av fartygets manövreringsegenskaper. En sådan bedömning kan resultera i att längre fartyg får tillåtelse att anlöpa hamnen, vilket har skett vid ett flertal tillfällen.

Valt alternativ

Claes G Kristensson efterfrågar en utredning avseende dyningseffekterna i hamnen.

Den utredning som Sökandena har genomfört genom COWI:s modellering av vågförhållandena utanför Ystads hamn visar att det kan förekomma vågor med vågperioder om 10-11 sekunder och med en signifikant våghöjd mellan 0,7-2,3 meter. Dessa vågor kommer från sydöst (SE-SEE) och förekommer väldigt sällan (under mindre än 1% av tiden). Större delen av inkommande vågor mot Ystad kommer från sydväst med typiska vågperioder mellan 3 och 8 sekunder.

I COWI:s modellering av vågförhållandena inne i Ystads hamn ingår simulering av inkommande vågor från riktning varierande mellan 202,5- 247,5 (SSW-WSW) med en vågperiod om 7 sekunder. Dessa vågor valdes för att undersöka effekten av de vågriktningar som är mest kritiska med tanke på vågpåverkan i hamnen. I simuleringarna har en vågperiod i det övre spannet av vågperiodintervallet använts för att täcka effekten av de längre vågorna, då dessa är de mest kritiska för sk downtime (tid då trafikering av hamnen ej är möjlig).

Dyningar i form av långperiodiska vågor från sydöst med en period av 11 sekunder eller mer, kommer endast att uppträda vid sällsynta tillfällen. Med tanke på hamnens tänkta utveckling i sydöst med hamnutloppet riktat mot sydväst, förhamn och vågbrytare mot väst och öst, så är bedömningen att vågorna inte kommer att förorsaka någon väsentlig vågpåverkan inne i hamnbassängen. Vågorna kommer företrädesvis att fångas upp i förhamnen, där de absorberas av och reflekteras mot vågbrytarna. En mindre del av vågorna kommer att vridas (refrakteras och diffrakteras) till övriga områden inom hamnen, men våghöjden hos dessa vågor bedöms vara mycket liten, både vid de nya kajerna i yttre hamnen såväl som vid de befintliga kajerna i den inre hamnen. Sammanfattningsvis omfattas dyningar av den utredning som genomförts avseende vågförhållandena i Ystads hamn.

Landel

Kristensson ställer frågor kring landelanslutning i färjeläge 7 och 8.

Sökandena har i Kompletteringen reviderat befintligt villkor 21 till att även omfatta färjeläge 7 och 8.

Kajer och anläggningsdelar

Claes G Kristensson ställer frågor kring färjeläge 3 samt totallängd för befintliga kajer.

Sökandena uppfattar frågan som att den avser möjligheten att ta in större fartyg i Inre hamnen. Sökandena kan därvid konstatera att det fordras optimala väderförhållanden samt att fartygen lägger till och går ut "i rätt ordning" för att Inre hamnen ska kunna nyttjas för fartyg på mer än 190 meter. Att använda Inre hamnen för sådana fartyg skulle således innebära att hamnverksamheten i Ystads hamn skulle vara helt beroende av väderförhållandena. En sådan omständighet kan inte anses vara rimlig då den skulle medföra oacceptabel sårbarhet och osäkerhet i driften av verksamheten. Angiven kajlängd på 1100 meter avser samtliga befintliga kajer för färje- lägen (inklusive reservfärjelägen i befintligt tillstånd, d.v.s. läge 1-6).

Landburen trafik

Claes G Kristensson anför bl.a. att Sökandena bör förtydliga hur framtida gods som lossas och lastas via anlöpande roro-fartyg kan komma att påverka den landburna tunga trafiken för såväl inom som utanför hamnområdet.

Sökandena bemöter de synpunkter som framställs avseendetrafiken nedan.

Färjetrafik

Claes G Kristensson anför bl.a. att tillståndsgivet antal anlop borde omkonstrueras till tillståndsgivet antal ton.

Sökandenas ansökan omfattar inte någon omprövning av tillståndet eller någon förändring av det tidigare tillståndsgivna antalet anlop. Tillståndsplikten för miljöfarliga verksamheter styrs av miljöprövningsförordningen (och dessförinnan av förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd).

Ny kajanläggning

Claes G Kristensson anför bl.a. att han önskar ett förtydligande gällande hur lastenheterna kommer att hanteras på kajerna, uppmarschområden eller andra platser.

Sökandena kan konstatera att lastenheterna kommer att hanteras på nya och befintliga parkeringsplatser samt nya uppmarschområden.

Katastrofplatta

Claes G Kristensson önskar att katastrofplattans placering konkretiseras.

Sökandena kommer, på vedertaget sätt, att konkretisera katastrofplattans placering i dialog med Räddningstjänsten. Denna dialog har inletts.

Trafik

Claes G Kristensson anför bl.a. att Sökandena bör kunna presentera hur trafikflödena kommer att dirigeras i området. Var kommer farliga godsenheter att anvisas parkeringsplats före incheckning innanför ISPS- området? Kommer det att finnas någon s.k. Safe Parking Area för lastbilar, trailers etc. inom hamnområdet?

Sökandena hänvisar till vad som har anförts i Kompletteringen. Därmed kommer farliga godsenheter att anvisas plats utanför dagens incheckning och parkeringsplatser. Alla färjelägen har dessutom en egen fil för farligt gods. Allt farligt gods ska anmälas och ingen Safe Parking Area är i nuläget bestämd inom det ansökta nya hamnområdet.

Kommunikation

Claes G Kristensson anför bl.a. att Sökandena borde utveckla vad som avses med en effektiv och modern kommunikationsnod, med hänvisning till hur det överensstämmer med EU:s vitbok för transportpolitik från 2011 med tonvikt på godstransporter.

Sökandena hänvisar till preciseringen av riksintresset Ystad hamn.

Transportstyrelsen

Farledens kapacitet

Transportstyrelsen anför bl.a. att farleden, mot bakgrund av de fartygssimuleringar som har genomförts, inte har den kapacitet idag som krävs för att fullt ut kunna nyttja den nya hamnen. Den simulering och riskanalys som är gjord är med en största fartyglängd på 230 meter. Större fartyg än så bör utvärderas i en ny riskanalys.

Sökandena hänvisar till svar på Sjöfartsverkets yttrande.

Torbjörn Rix

Ändringstillstånd

Torbjörn Rix anför bl.a. att han inte tycker att denna tillståndsprövning ska klassas som ett ändringstillstånd eftersom en utbyggnad ger en dramatisk ökning av miljöfarlig verksamhet, främst tung trafik, och kräver ett nytt tillstånd.

Sökandena hänvisar till vad som har anförts tidigare gällande förutsättningar för ändringstillstånd i Kompletteringen.

Trafiksituationen

Torbjörn Rix anför bl.a. att ombyggnationen inte kan anses vara en långsiktig hållbar användning av berört mark- och vattenområde eller att det finns någon samhällsnytta med denna utbyggnad. Detta beror främst på att Ystad saknar rätt dimensionerade landförbindelser för den nuvarande hamntrafiken och en ökning av densamma skulle kraftigt förvärra situationen. Trafiken till och från hamnen borde lösas på ett fungerande och säkert sätt innan någon utökning av hamnverksamheten kan godkännas.

Som Sökandena har anført tidigare spelar E65/Dragongatan en viktig roll i möjligheten att förbättra trafiksituationen i och omkring Ystad och Sökandena arbetar för att lösa detta bl.a. inom kommunen och i dialog med Trafikverket. Trafikverket har tagit beslutet att en ombyggnation av E65/Dragongatan ska påbörjas efter sommaren 2017. Ombyggnationen, som ska genomföras i etapper, innebär i korthet att gatan får västersvängfält med refuger för att öka framkomligheten utmed väg E65, högersvängfält från Koppargatan och Bronsgatan samt att GC-väg kommer att separeras tydligare från vägbana.

Även inom ramen för Kommunens detaljplanearbete är trafiken och trafiksäkerheten en viktig del, så även i den nya detaljplanen för Ystad hamn. Sökandena för en löpande dialog med Trafikverket avseende åtgärder som kan förbättra trafiksituationen framför allt i korsningarna på Österleden. Bl.a. har signalregleringen i korsningen med Södra Dragongatan justerats.

Det finns dessutom planer på framtida åtgärder som dubbla körfält i nordlig färdriktning på Södra Dragongatan samt en ombyggnad av korsningen Södra Dragongatan/Österleden med tvingande högersväng för trafik söderifrån. Vidare pågår en ombyggnad av cirkulationsplatsen vid Saltsjöbadgatan med syfte att

förbättra framkomligheten. Även om Sökandena inte äger trafikfrågan i alla delar så kan det konstateras att det pågår ett arbete, i egen regi samt tillsammans med andra aktörer, för att förbättra trafiksituationen och trafiksäkerheten.

Buller

Torbjörn Rix anför bl.a. att den ökade trafiken även leder till att redan höga bullervärden bedöms öka. Bullermätningar av hamnens buller borde omfatta ett större område med hänsyn till att Ystads topografi ser ut som den gör.

Sökandena hänvisar till befintliga villkor 25 och 26 vilka reglerar tillåtna bullernivåer både utomhus vid bostäder och inomhus samt lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

Kombiterminal/tung trafik

Torbjörn Rix anför bl.a. att utbyggnadsförslaget inte omfattar järnväg eller kombiterminal. Hamnen genererar även tung trafik, vilken ofta väljer olämpliga vägar för vidare transport.

Sökandena hänvisar till vad som tidigare har anförts gällande omfattningen av ansökan samt de olika etapperna.

Miljömålen och de allmänna hänsynsreglerna

Torbjörn Rix anför bl.a. att Sökandena tar för lätt på uppfyllandet av de olika miljömålen och allmänna hänsynsreglerna.

Sökandena hänvisar till vad som tidigare har anförts i Ansökan.

Risikanalyser

Torbjörn Rix anför bl.a. att det saknas en riskanalys, vilket medför att ansökan inte är komplett.

Sökandena hänvisar till vad som anförts tidigare samt ovan.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling i målet 2017-06-13.

Tidigare prövning av hamnverksamheten; ändringstillstånd

Ystad hamn har genom ett antal tidigare domar (2008-10-30 [ändrad genom Mark- och miljööverdomstolens dom 2009-08-28 i mål M 8941-08], 2011-02-01 samt 2015-06-30) i denna domstols mål M 3375-06 fått tillstånd till bl.a. hamnverksamhet. Mark- och miljödomstolen anser att tillstånd till de ombyggnationer och den utflyttning av hamnverksamheten till den yttre hamnen som är avsedda med förevarande ansökan kan prövas inom detta mål om nya tillstånd för

vattenverksamhet m.m. och om ändringstillstånd avseende den miljöfarliga verksamheten. Ansökan har en lämplig avgränsning i förhållande dels till gällande tillståndsgiven verksamhet i det att det klart framgår vilka ändringar som avses i förhållande till befintlig verksamhet, dels till den tilltänkta etapp två av utbyggnaden, då verksamheten enligt den nu aktuella ansökan inte förutsätter att den fortsatta utbyggnaden kommer till stånd.

Formuleringen av yrkandet om ändringstillstånd framstår visserligen som i någon mån inadekvat, i det att den ger intryck av att den ändring som avses bli föremål för tillståndet skulle utgöras av en ändring av gällande tillstånd, medan det begärda tillståndet avser en ändring av den tillståndsgivna verksamheten. Mark- och miljödomstolen finner emellertid att rätta förhållandet tillräckligt tydligt framgår av ansökan som helhet samt att det är rationellt att bestämma villkor m.m. genom hänvisning till tidigare domar, varför yrkandet kan läggas till grund för domen. Metoden har använts även i tidigare fall, såsom i fråga om Trelleborgs hamn, denna domstols dom 2016-12-21 i mål M 2870-15. Domstolen finner dock att det i klartext bör framgå att den nu tillståndsgivna verksamheten tillåts under samma totala begränsning till 4 100 anlöp som beslutats genom denna domstols dom 2008-10-30 i mål M 3375-06.

Rådighet

För att få utföra en vattenverksamhet ska sökanden enligt 2 kap. 4 § 4 p. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet ha rådighet över vattnet inom det område där verksamheten ska bedrivas. Aktuell verksamhet ligger inom fastigheter som kommunen är ägare till. Mark- och miljödomstolen finner att sökandena har erforderlig vattenrättslig rådighet för den sökta verksamheten.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen anser att den av sökandena upprättade miljökonsekvensbeskrivningen av de åtgärder och den verksamhet som omfattas av målet uppfyller kraven på en sådan beskrivning enligt 6 kap. miljöbalken. Den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen kan ligga till grund för ett ställningstagande till den

inverkan på miljön som kan bli följden av verksamheten och miljökonsekvensbeskrivningen kan därför godkännas.

Planbestämmelser

De sökta åtgärderna står i strid med gällande detaljplaner på så sätt, att delar av det vattenområde som ska tas i anspråk för anläggningar enligt bestämmelser i detaljplanerna inte får fyllas ut. Därmed råder på grund av bestämmelsen i 2 kap 6 § 3 st miljöbalken hinder mot att lämna tillstånd till utbyggnad av färjeläge 7 och 8 samt för utfyllnad av den södra vågbrytaren, då utförande av dessa anläggningar uppenbarligen inte kan anses utgöra mindre avvikelser från detaljplanerna. Ystad kommun har emellertid upplyst att arbete med upprättande av en ny detaljplan som ska medge dessa projekt har påbörjats. Därmed torde det vara möjligt att lämna tillstånd under villkor att tillståndet gäller under förutsättning av att en sådan ändring sker (se prop. 1981/82:130 s.96 f.). Sökandena har emellertid yrkat, att domstolen ska förordna att tillståndet ska få tas i anspråk i den eller de delar det inte strider mot detaljplan så snart det vunnit laga kraft. Mark- och miljödomstolen finner emellertid, att nyssnämnda uttalande i propositionen till ny vattenlag på vilket den uppfattningen bygger, att tillstånd till en planstridig åtgärd kan meddelas med villkor om det framkommer, att en planändring påbörjats, inte kan tas till intäkt för ståndpunkten att tillståndet skulle kunna uppdelas i planstridiga resp. planenliga delar. Ingen del av den tillståndssökta åtgärden bör tillåtas bli utförd innan den bragts i enlighet med plan, om det råder ett sådant sakligt samband mellan olika delar av projektet, att ett utförande av de planenliga delarna skulle bli onyttiga, om den förutsedda planändringen inte kommer till stånd. Situationen torde vara sådan i förevarande fall. Tillståndet får därför endast tas i anspråk när det finns en ny antagen detaljplan som innebär, att de sökta åtgärderna inte strider mot plan.

Innehavare av tillståndet

Länsstyrelsen har ifrågasatt att tillstånd kan lämnas till två sökande gemensamt. Mark- och miljödomstolen konstaterar, att något förbud mot ett sådant förfarande inte finns stadgat. Det torde i praktiken inte heller vara ovanligt att tillstånd lämnats flera parter gemensamt för samma projekt. I ett fall som det förevarande, där två

verksamhetsutövare tillika är de ursprungliga sökandena till gällande tillstånd, framstår det närmast som nödvändigt för att ändringstillstånd ska kunna meddelas att sådant söks av tillståndshavarna gemensamt. Mark- och miljödomstolen finner inte grund att avvisa eller ogilla sökandenas talan av nu berörda skäl.

Tillåtlighet

Hamnverksamhet har länge funnits i Ystad hamn. Skälet till denna ansökan är att behovet av att kunna ta emot större fartyg har ökat. De större och mer djupgående fartygen förutsätter en tillräcklig farledsdimension. Tillstånd till ombyggnation av hamnen är också en förutsättning för att så småningom flytta ut hela hamnverksamheten från den inre hamnen.

Ålgräs

Ny kajanläggning kommer att ta upp bottenområde där det idag finns ålgräs samt stora områden med grundbottnar som utgör produktionsområde för bl. a. plattfisk. Då alternativet att anlägga hamnen inom annat område med största sannolikhet skulle innebära än mer skada är inte det något alternativ. Frågan är då om skadorna är så stora att verksamheten inte är tillåtlig. Enligt 11 kap. 8 § miljöbalken ska den som vill bedriva en vattenverksamhet som kan skada fisket vidta behövliga åtgärder för bland annat fiskets bestånd. Enligt 6 kap. 5 § LSV får domstolen, om det är lämpligare föreskriva en särskild fiskeavgift istället för villkor enligt 11 kap. 8 § miljöbalken. Då både sökandena och länsstyrelsen påtalat att det är mycket svårt att restaurera för ålgräs bör en avgift dömas ut oavsett resultatet av den utredning som sökandena och länsstyrelsen är överens om ska utföras. Domstolen finner ingen anledning att motsätta sig den delegation till länsstyrelsen av denna fråga som föreslagits av sökanden och som länsstyrelsen är beredd att åta sig.

Muddring

Den muddring för fördjupning av bottenförhållandena som planeras kommer under arbetsskedet att påverka den lokala omgivningen med fram för allt grumling. Den sedimentspridning som måste förväntas vid muddringsarbetena kan medför påverkan under en kortare tid. Sökandena har själva föreslagit villkor angående grumling gällande dubbel bubbelridå och uppföljning med gränsvärde för

sedimentspridning. Ystad Hamns villkorsförslag om 50 mg/l suspenserat material utanför hamnområdet får regleras i kontrollprogrammet hur detta kan följas upp.

Förorening

Utifrån de undersökningar och utredningar som gjorts inom aktuellt område har det visat sig vara begränsade föroreningshalter i sedimenten, varför någon miljörisk i form av föroreningsspridning inte kan förväntas. Genom att återanvända muddermassorna sker en hushållning med material. Mark- och miljödomstolen anser att muddermassor med föroreningshalt som uppgår till de halter som begränsas genom villkoren bör kunna användas på det sätt som sökanden angivit i ansökningshandlingarna.

Övrigt

Domstolen finner, att den sökta verksamheten, med i denna dom föreskrivna villkor och kontroll, inte kan förutses medföra skadeverkningar som innebär mer än en acceptabel påverkan. Med iakttagande av de försiktighetsmått vid utförandet av arbetena som sökanden åtagit sig samt de villkor som sökanden har att efterfölja bedömer mark- och miljödomstolen, att de fördelar som verksamheten medför, uppväger den ökade miljöbelastningen till följd av arbetena. Tillstånd till det sökta muddringsarbetet och övrig verksamheten kan därför meddelas.

Sammantaget anser mark- och miljödomstolen att det inte föreligger något hinder mot det sökta tillståndet i sin helhet på grund av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 kap. samma balk. En vattenverksamhet får bedrivas endast om fördelarna från allmän och enskild synpunkt av företaget överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Sökanden har redogjort för den samhällsekonomiska betydelsen av färjetrafiken och nyttan för Ystad hamn. Några skador eller olägenheter av nämnvärd ekonomisk betydelse kan inte förutses till följd av verksamheten. Vid den samhällsekonomiska bedömningen som mark- och miljödomstolen har att göra anser domstolen därför att företaget är ekonomiskt tillåtligt. Hinder mot tillstånd föreligger således inte med hänsyn till bestämmelserna i 11 kap miljöbalken.

Enligt 7 kap. 16 § 2 p miljöbalken gäller inte förbuden i 15 § samma kapitel verksamheter som omfattas av ett tillstånd enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av balken. Någon strandskyddsdispens behövs därför inte för de åtgärder som omfattas av detta tillstånd. Sammanfattningsvis anser mark- och miljödomstolen att de sökta arbetena inte strider mot tillåtlighetsreglerna i miljöbalken. Tillstånd ska därför ges.

Kompensation - Fiskeavgift

Syftet med fastställande av fiskeavgift är enligt 6 kap. 5 § lagen (1998:812) om särskilda bestämmelser för vattenverksamhet att främja fisket i det vatten som berörs av vattenverksamheten eller inom något angränsande vattenområde. För den produktionsförlust som kan bli följden av muddring och utfyllnad inom hamnen fastställs en engångsavgift motsvarande 10 ha á 42 000 kr/ ha vilket ger 420 000 kr.

Att befintliga ålgräsängar kommer att skadas framstår som klart, oavsett utfallet av den utredning om eventuell flyttning av ålgräs som ska utföras, samt att detta kommer att få negativa konsekvenser för fisket. Sökandena ska därför ersätta skadeverkningen genom ett engångsbelopp på 687 500 kr för att användas till fiskevårdande åtgärder inom angränsande kustvatten.

Villkor

Enligt 2 kap. miljöbalken är det verksamhetsutövarens skyldighet att vidta de försiktighetsmått som krävs för att ingen olägenhet ska uppstå för människors hälsa och miljön, dock med den förutsättningen att det inte kan anses orimligt att uppfylla dessa krav. Sökandena har åtagit sig att bedriva arbetena på sätt som medför att skadeverkningar minimeras. Några villkor utöver de som framgår av domslutet anser mark- och miljödomstolen inte behövs.

Länsstyrelsen har i målet påfordrat skärpta bullervillkor, och har även uttryckt, att gällande tillstånd i denna del är olämpligt och borde ändras. Sökandena har bl.a. under åberopande av villkoren rörande buller fastställdes så nyligen som genom

dom sommaren 2015 motsatt sig länsstyrelsens begäran om ändringar. Sökandena har likväl själva yrkat vissa ändringar i de villkor för hamnverksamhet, villkoren 25 och 26 ang buller, som fastställt genom tidigare domar. I fråga om möjligheten att ändra villkor, fastställda genom lagakraftvunnen dom i samband med prövning av en ansökan om ändringstillstånd stadgas i 24 kap 5 § 2 st att så får ske, om de tidigare villkoren har ett samband med ändringen. Mark- och miljödomstolen uppfattar denna bestämmelse så, att villkorsändringen ska vara sakligt föranledd av den ändring till vilken tillstånd söks, bestämmelsen är inte avsedd att bereda en möjlighet till allmänna förbättringar eller rättelser i den lagakraftvunna domen. Varken länsstyrelsens begäran om ändringar eller sökandenas yrkandena om ändring i villkoren nummer 25 och 26 kan sägas ha föranletts av de ändringar till vilka tillstånd söks, och kan därför inte heller vinna bifall.

Den tidsangivelse i villkor 25 som beslutats genom domen 2015-06-30 i denna domstols mål M 3375-06 och som innehåller en uppenbar felskrivning ("perioden kl. 04:45 – kl. 22:25") har genom beslut 2017-08-22 rättats i den domen, där motsvarande text numera lyder "perioden kl. 04:45 – kl. 22:45".

Kontroll

Den närmare kontrollen av hur arbetena m.m. utförs, utformas och följs upp bör avgöras inom ramen för ett kontrollprogram. Kontrollprogram för vattenverksamheten ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader före arbetenas igångsättande. Kontrollprogram för hamnverksamheten ska inom sex månader från lagakraftvunnen dom ha upprättats i samråd med tillsynsmyndigheten och getts in till densamma.

Arbetstid

Mark- och miljödomstolen har ingen erinran mot den av sökanden yrkade arbetstiden om tio år.

Ianspråktagningstid

Mark- och miljödomstolen fastställer att tillståndet avseende den miljöfarliga

verksamheten ska tas i anspråk inom tio år från lagkraftvunnen dom.

Oförutsedd skada

Sökanden har yrkat att tiden för oförutsedd skada ska bestämmas till två år från arbetstidens utgång, då någon skaderisk till följd av företaget inte är känd. Mark- och miljödomstolen menar att de eventuella skador som kan uppkomma bör i så fall inträffa senast under två år efter arbetstidens utgång, varför tiden för oförutsedd skada bestäms till två år.

Ogillade yrkanden

Det bör i domslutet klarläggas, att yrkanden som inte särskilt behandlats i denna dom ska anses avslagna.

Rättegångskostnader

Sökanden har medgivit att betala ersättning i enlighet med vad som framgår av domslutet.

Prövningsavgift

Anledning saknas att ändra den avgift om 400 000 kr som domstolen i beslut den 26 juli 2016 fastställt för målets prövning.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 15 september 2017.

Carl-Göran Heden

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Carl-Göran Heden, ordförande, och tekniska rådet Catharina Hederström samt de särskilda ledamöterna Hans Eliasson och StenInge Arnesson.



SVERIGES DOMSTOLAR

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

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

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

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

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

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

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

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

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

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

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

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

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