



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2013-11-13
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr M 1956-12

SÖKANDE

Wallhamn AB, 556669-2009
471 99 Vallhamn

Ombud: Advokat Mårten Tagaeus
Magnusson advokatbyrå
Box 11467
404 30 Göteborg

SAKEN

Ansökan om tillstånd till muddring för utvidgning av befintlig hamnbassäng och farled m.m. samt för utökad hamnverksamhet i Vallhamns hamn, Tjörns kommun.

Ao: 108/109

N: 6434270

E: 305440

DOMSLUT

Lagligförklaring

Mark- och miljödomstolen lagligförklarar de inom fastigheterna Tjörn Vallhamn 3:4 och Tjörn Vallhamn 3:11 befintliga kajerna.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Wallhamn AB tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Lind 1:5, Lind 1:6, Lind 1:7, Lind 1:8, Habborsby 2:54, Vallhamn 3:4, Vallhamn 3:11, samfälligheten Gunneby s:2, samfällt vatten vari fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7 och 1:8 har del, Södra Bäck 2:145, samfälligheten Södra Bäck s:5 och fastigheten Rörvik 1:6, samt berörda delar av allmänt vattenområde och allmän farled,

dels genom muddring av totalt cirka 450 000 fm³ massor samt eventuellt borring och sprängning

- bredda och fördjupa farleden jämte inlopp in till Vallhamns hamn till ett ramfritt djup om 10,8 meter,

Dok.Id 245745

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 09:00-16:00

- fördjupa den östra och västra hamnbassängen till ett ramfritt djup om 10,6 meter,
- fördjupa hamnbassängen vid befintligt ro/ro-läge och kajplats 5 till ett ramfritt djup om 8,4 m,
- utföra vattenarbeten (muddringsarbeten) avseende den västra hamnbassängen i enlighet med underbilaga AIII till aktbilaga 30,

dels inom fastigheten Tjörn Vallhamn 3:4 utföra ombyggnation av befintlig ro/ro-ramp, innefattande utrivning av befintlig ramp, schakt och utfyllnad i ett vattenområde om cirka 1000 m² och anläggande av en upp till 36 m bred pågrundlagd ny ro/ro-ramp,

dels inom fastigheten Tjörn Vallhamn 3:11 anlägga en förtöjningsdykdalb,

och dels utföra erforderliga förstärkningsarbeten och erosionsskydd för befintliga skadade kajer och för skador som kan uppkomma i samband med muddringsarbetena.

Mark- och miljödomstolen lämnar Wallhamn AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet i Vallhamn på fastigheterna Vallhamn 3:4, Vallhamn 3:6, Vallhamn 3:11, Habborsby 2:50, Habborsby 2:53, Tönsäng 1:15, Tönsäng 1:62, samt till berörda delar inom allmänt vattenområde. Tillståndet omfattar maximalt 400 anlöp per år av fartyg i kommersiell drift.

Tvångsrätt

För att utföra de ovan tillståndsgivna arbeten beviljar Mark- och miljödomstolen tvångsrätt Wallhamn AB enligt 28 kap. 10 § 5 p. miljöbalken att få ianspråkta fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7, 1:8, samfällt vatten i vilket fastigheterna Lind 1:5 – 1:8 har del, fastigheterna Habborsby 2:54, Vallhamn 3:4, Södra Bäck 2:145 och Rörvik 1:6 samt samfälligheterna Gunneby s:2 och Södra Bäck s:5.

Allmänt villkor

1. Anläggningarna ska utformas och arbetena utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökandena redovisat i ansökningshandlingarna samt i övrigt åtagit sig i målet om inte annat följer av domslutet nedan.

Mindre ändring av vattenverksamheten får vidtas efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Som förutsättning för sådant godkännande ska gälla att ändringen inte kan antas medföra ökad störning för omgivningen.

Villkor för vattenverksamheten

2. Muddringsarbeten och undervattenssprängning får endast utföras från och med 1 oktober till och med 30 april för att minimera påverkan på marina organismer.
3. Sprängning under vatten ska i möjligaste mån undvikas samt skadeförebyggande åtgärder ska vidtas i de fall där sprängning är nödvändig. Lämpliga metoder hanteras inom ramarna för kontrollprogram. I de fall sprängning blir aktuell vid muddringen kan, om så krävs, särskilda åtgärder vidtas för att förhindra skador på fisk och sjöfågel, t.ex. med akustiska metoder.
4. Ett 10x10 meter stort område runt punkten med förhöjd föroreningshalt (punkt H 4,8) och ned till djupet 0,5 meter under bottenytan ska ske med stängande skopa (s.k. miljöskopa) för att motverka att föroreningar sprids i vattenmassan. Sedimenten ska därefter tas upp för hantering på land.
5. Innan arbeten påbörjats ska Wallhamn AB kontakta Sjöfartsverket för upprättande av sjömättningsplan.
6. Wallhamn AB ska kontakta Sjöfartsverkets Infrastrukturenhet för upprättande av en utmärkningsplan. Denna utmärkningsplan ska tillställas Transportstyrelsen för godkännande, samt avdelningen Sjögeografi inom Sjöfartsverket för reglering av sjökort över området.

7. Kontrollprogram för de planerade vattenarbetena ska tas fram minst två månader innan de planerade arbetena avses att påbörjas. Kontrollprogrammet ska vidare godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbetena påbörjas.
8. Wallhamn AB ska samråda med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket beträffande hantering av risker avseende den del av muddringsarbetet som kommer att påverka fartygstrafiken.
9. Wallhamn ska söka tillstånd från Transportstyrelsen för förändringar såsom nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten, så kallad sjösäkerhetsanordningar (SSA).
10. Wallhamn AB skall kontakta Sjöfartsverket, Marstrands lotsområde, på ett tidigt stadium för koordinering av tillfällig utmärkning samt samråd för sjötrafikfrågor under byggnadstiden.
11. Wallhamn AB skall vidare fortlöpande informera om projektets start och framskridande till UFS-Baltico@sjofartsverket.se
12. Efter avslutad muddring ska alla förändringar avseende strandlinje, bottenografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard FSIS44 och delges Transportstyrelsen jämte Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort.
13. Entreprenadmaskiner ska vara uppställda på hårdgjorda ytor för att eventuella olje- eller drivmedelsläckage ska kunna upptäckas. Mobila drivmedelcisterner ska vara invallade och uppställda så att påkörningsrisk minimeras. Vid arbetsplatsen ska saneringsutrustning, såsom absorptionsmedel och länsar, finnas nära tillgängligt.
14. Wallhamn AB ska betala en avgift om 350 000 kr till Havs- och vattenmyndigheten efter det att exploatering av ålgräsängen i hamnområdet har skett. Avgif-

ten ska användas till fisk- och fiskefrämjande åtgärder i Hakefjorden i Tjörns kommun.

15. Buller från vattenverksamheten under anläggningstiden ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder utomhus inte överstiger följande värden:
- 60 dBA dagtid, helgfri måndag-fredag (kl. 07-19)
 - 50 dBA kvällstid (kl. 19-22) och dagtid (kl. 07-19) lördag, söndag och helgdag
 - 45 dBA kväll (kl. 19-22) lördag, söndag och helgdag samt natt (kl. 22-07)

Momentana ljud vid bostäder får nattetid inte överskrida 70 dBA.

Villkor för hamnverksamheten

16. Innan geografisk utvidgning av hamnverksamheten sker i området där förekomsten av rödlistade arter dokumenterats ska botaniskt sakkunnig person undersöka förekomst av arterna på platsen.
17. Förslag till kontrollprogram för verksamheten ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillstånd för verksamheten har vunnit laga kraft.
18. Kemiska produkter och farligt avfall ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage inte kan nå avlopp och så att förorening av mark, ytvatten eller grundvatten inte kan ske. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras på ogenomsläpplig invallad yta eller ha motsvarande typ av säkerhetssystem för uppsamling av vätska. Kemiska produkter och avfall innehållande flyktiga kolväten ska förvaras i tätslutande behållare.
19. Allt avfall som uppkommer i de olika verksamheterna eller som uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas. Det farliga avfallet, som fartygen lämnar i hamn, ska samlas upp och sorteras separat.
20. Uppställning av farligt gods ska ske på hårdgjord yta. Om mängderna farligt gods ökar markant i farlighetsgrad eller mängd ska en särskild riskanalys utföras

och eventuella tillkommande skyddsåtgärder genomförs i samråd med tillsynsmyndigheten.

21. Dagvattenbrunnar inom området ska vara tydligt markerade med varaktiga färger och brunnarna ska vara möjliga att täcka vid utsläpp. I nära anslutning till dessa brunnar ska finnas täcklock och absorptionsmedel som ska användas vid risk för förorening.
22. Begränsningsvärdet för oljehalten i dagvatten som avleds direkt till recipient ska inte överstiga 5 mg per liter, mätt som oljeindex.

Kontroll av dagvatten ska genomföras genom mätning i samband med nederbörd i punkt där största föroreningsmängd kan förväntas. Hur kontrollen skall ske och i vilken omfattning preciseras i kontrollprogrammet.

23. I utgående vatten till spillvattennätet från tvättanläggning, rostskyddsanläggning, verkstadslokaler och spolplattor får halten olja som dygnsprov och begränsningsvärde uppgå till högst 30 mg/l mätt som oljeindex.

Kontroll av utgående vatten till spillvattennätet ska genomföras genom mätningar efter oljeavskiljare. Hur kontrollen skall ske och i vilken omfattning preciseras i kontrollprogrammet.

24. Bullerisolerande åtgärder ska, om så krävs, vidtas för att den ekvivalenta respektive den maximala ljudnivån inomhus i bostadshusen på fastigheterna Tjörn Habborsby 1:16, Tjörn Habborsby 3:5, Tjörn Habborsby 2:50, Tjörn Balkeröd 1:32 och Tönsäng 1:42 inte ska överskrida 30 respektive 45 dBA.

Kontroll av åtgärdsbehov och utförande av eventuella åtgärder ska genomföras inom ett (1) år efter att detta tillstånd vunnit laga kraft. Kostnaden för åtgärder ska vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

25. Buller från verksamheten ska i övrigt begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostadshus inte överstiger följande begränsningsvärden:

- 50 dBA dagtid vardagar kl. 07-18
- 45 dBA kvällstid kl. 18-22 samt söndag och helgdag kl. 07-18
- 40 dBA nattetid kl. 22-07

Nattetid kl. 22-07 får den momentana ljudnivån utomhus vid bostadshus inte överstiga 55 dBA.

26. Wallhamn AB ska fortlöpande bedriva bullerbegränsande arbete för att minska bullernivåerna från verksamheten.

Begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärden ska beräknas för de tidsperioder olika verksamheter pågår. Kontrollen ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart femte år:

27. Wallhamn ska fortlöpande verka för att landelsutrustning installeras och används vid ro/ro-kajerna. Arbetet ska redovisas i den årliga miljörapporten. En kostnads-nyttanalyt ska genomföras vart tredje år för att undersöka om elanslutning är motiverad.

28. Innan nya kemikalier – av betydelse – börjar användas i ordinarie verksamhet ska tillsynsmyndigheten informeras. Informationen ska innehålla uppgifter om miljöegenskaper såsom nedbrytbarhet, toxicitet (akut och kronisk) samt bioackumulerbarhet.

29. Wallhamn AB ska med utgångspunkt i tillgänglig kunskap bedöma riskerna för negativ påverkan på miljön och människors hälsa som kan orsakas av de kemiska produkter och ämnen som används eller bildas i verksamheten. Baserat på riskbedömning ska Wallhamn AB byta ut miljö- och hälsofarliga kemiska produkter och ämnen mot sådana som bedöms vara mindre farliga eller

vidta andra riskbegränsade åtgärder där utbyte inte är möjligt. En plan skall upprättas för detta arbete. Planen skall redovisas till tillsynsmyndigheten senast ett år efter det att domen vunnit laga kraft.

30. Samtliga arbetsfordon ska senast vid utgången av år 2014 vara försedda med partikelfilter och katalysator eller på annat sätt vara kompletterade för att uppnå likvärdig utsläppsnivå. Tillsynsmyndigheten får förlänga denna tid om särskilda skäl föreligger.

Nedläggning av verksamhet

31. Om delar eller hela verksamheten upphör skall detta i god tid före nedläggning anmälas till tillsynsmyndigheten. Wallhamn skall vidare efter samråd med tillsynsmyndigheten, undersöka om mark, byggnad eller anläggning är förorenad och om så är fallet ansvara för att området efterbehandlas.

Prövotid

Utsläpp till luft

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om vilka villkor som ska gälla för utsläpp till luft från rostskyddsbehandlingen i PDI-verksamheten.

U1. Under prövotiden ska Wallhamn AB utreda möjligheterna att ersätta lösningsmedelsbaserade rostskyddsmedel med high solid/vattenburna rostskyddsmedel i PDI-verksamheten. Om förutsättningar inte föreligger för att lösningsmedelsbaserade rostskyddsmedel kan ersättas med high solid/vattenburna rostskyddsmedel ska utredningen redovisa förslag till åtgärder att minska utsläpp och förslag till begränsningsvärden av VOC.

Intill dess mark- och miljödomstolen beslutar annat, ska följande provisoriska föreskrift gälla.

P1. Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) till luft via PDI-verksamhetens

rostskyddsbehandling ska begränsas i möjligaste mån och får som begränsningsvärde inte överstiga 25 ton per år. Kontroll av utsläppta mängder VOC skall göras genom beräkningar.

Resultatet av utredningen med förslag till åtgärder samt slutliga villkor ska ges in till mark- och miljödomstolen, senast 1 år från lagakraftvunnen dom.

Inverkan på ålgräs

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om kompensation för vattenverksamhetens inverkan på ålgräs under en provotid enligt följande.

Uppföljning av ålgräsets utbredning i anslutning till berörda arbetsområden skall ske genom jämförelse mellan av Länsstyrelsens genomförda satellitstudier av ålgräsets utbredning under åren 2007-2012 var för sig med förnyade satellitstudier av Länsstyrelsen (om Länsstyrelsen kommer att genomföra dessa) som genomförs 1, 2, 3 och 4 år efter slutförd muddring. För det fall Länsstyrelsen inte har för avsikt att genomföra sådana satellitstudier fullt ut skall Länsstyrelsen istället utge satellitdata till Wallhamn AB för slutförande av studier.

Vid bedömningen av om genomförd vattenverksamhet påverkat ålgräsets utbredning skall beaktas att även andra yttre faktorer än vattenverksamheten kan ha påverkan på ålgräsets utbredning.

Vid avvikelser av betydelse skall kompensation utges av Wallhamn AB.

Wallhamn AB ska till mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten anmäla när muddringsarbetena har avslutats.

Wallhamn AB ska sedan inom 5 år från slutförd muddring till mark- och miljödomstolen ge in provotidsutredning avseende inverkan på ålgräset och i förekommande fall bolagets förslag till kompensation.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att fastställa ytterligare villkor beträffande kontroll av verksamheten.

Godkännande av miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbets tid m.m.

Arbetena för den nu tillståndsgivna vattenverksamheten ska vara utförda 5 år efter att denna dom vunnit laga kraft.

Anspråk i anledning av oförutsedd skada får framställas inom 5 år från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap 28 § första stycket miljöbalken att det nu lämnade tillståndet till vattenverksamhet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte har vunnit laga kraft i tillståndsdelen. Ett villkor för detta är dock att sökandena ställer säkerhet på det sätt som föreskrivs i nämnda lagrum.

Ogillade yrkanden

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

Kostnader

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att sätta ner eller efterskänka den tidigare fastställda och inbetalade prövningsavgiften.

Wallhamn AB ska betala ersättning för rättegångskostnader till Havs- och vattenmyndigheten med 47 380 kr och till Länsstyrelsen Västra Götalands län med 33 600 kr. På beloppen ska utgå ränta enligt lag från denna dag tills betalning sker.

BAKGRUND

Wallhamn AB har anfört följande.

Wallhamn ansöker om tillstånd för att genomföra en utvidgning av farled och hamnbassäng. Den planerade utvidgningen sker delvis på uppmaning av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen och det övergripande syftet är att öka sjösäkerheten i Hamnen, eftersom Hamnen redan idag - med befintliga fartyg - är för trång. Fram till dess att sådan utvidgning skett är därför de rekommendationer som gäller för Hamnen betydligt hårdare än för många andra hamnar.

Utöver ökad sjösäkerhet kommer utvidgningen även att möjliggöra för anlöp av större fartyg och anlöp vid högre vindstyrkor än vad som är fallet idag. Wallhamns förhoppning är att det efter utvidgningen även vid måttliga vindstyrkor ska gå att anlöpa Hamnen med två bogserbåtar i stället för med dagens tre, då detta skulle öka Hamnens konkurrenskraft.

Det befintliga tillståndet för hamnverksamheten är från år 2002 och börjar således bli gammalt. För att fullt ut spegla den verksamhet som Wallhamn bedriver i dagsläget behövs även en översyn av tillståndet. Detta tillsammans med att utvidgningen kommer att leda till att större fartyg kommer att kunna anlöpa Hamnen och att Wallhamn därmed kommer att kunna ta emot mer gods/bilar än vad det befintliga tillståndet ger utrymme för, gör att Wallhamn – utöver tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken - även söker tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för befintlig och utökad hamnverksamhet.

ANSÖKAN**Yrkanden**

Wallhamn AB, sökanden, ansöker om tillstånd att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet i Vallhamn och för denna verksamhet bl.a. bredda och fördjupa farleden in till Vallhamn i Tjörns kommun.

Wallhamn AB yrkar om lagligförklaring av inom fastigheterna Tjörn Vallhamn 3:4 och Tjörn Vallhamn 3:11 befintliga kajer och tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken

att inom fastigheterna Lind 1:5, Lind 1:6, Lind 1:7, Lind 1:8, Habborsby 2:54, Vallhamn 3:4, Vallhamn 3:11, samfälligheten Gunneby s:2, samfällt vatten vari fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7 och 1:8 har del, Södra Bäck 2:145, samfälligheten Södra Bäck s:5 och fastigheten Rörvik 1:6, samt berörda delar av allmänt vattenområde och allmän farled, genom muddring av totalt cirka 450 000 fm³ massor samt eventuellt borring och sprängning

- bredda och fördjupa farleden jämte inlopp in till Vallhamn hamn till ett ramfritt djup om 10,8 meter,
- fördjupa den östra och västra hamnbassängen till ett ramfritt djup om 10,6 meter,
- fördjupa hamnbassängen vid befintligt ro/ro-läge och kajplats 5 till ett ramfritt djup om 8,4 m,
- utföra vattenarbeten (muddringsarbeten) avseende den västra hamnbassängen i enlighet med underbilaga AIII till aktbilaga 30,

att inom fastigheten Tjörn Vallhamn 3:4 utföra ombyggnation av befintlig ro/ro-ramp, innefattande utrivning av befintlig ramp, schakt och utfyllnad i ett vattenområde om cirka 1000 m² och anläggande av en upp till 36 m bred pålgrundlagd ny ro/ro-ramp,

att inom fastigheten Tjörn Vallhamn 3:11 anlägga en förtöjningsdykdalb,

samt att utföra erforderliga förstärkningsarbeten och erosionsskydd för befintliga skadade kajer och för skador som kan uppkomma i samband med muddringsarbetena.

För att utföra de redovisade arbetena yrkar Wallhamn AB tvångsrätt enligt 28 kap. 10 § 5 punkten miljöbalken att få ianspråkta fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7, 1:8, samfällt vatten i vilket fastigheterna Lind 1:5 – 1:8 har del, fastigheterna Habborsby

2:54, Vallhamn 3:4, Södra Bäck 2:145 och Rörvik 1:6 samt samfälligheterna Gunneby s:2 och Södra Bäck s:5.

Wallhamn AB ansöker vidare om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet i Vallhamn på fastigheterna Vallhamn 3:4, Vallhamn 3:6, Vallhamn 3:11, Habborsby 2:50, Habborsby 2:53, Tönsäng 1:15, Tönsäng 1:62, samt till berörda delar inom allmänt vattenområde. Ansökan avser 400 anlöp per år av fartyg i kommersiell drift.

Wallhamn AB yrkar slutligen att såväl arbetstiden som tiden för anmälan av anspråk på ersättning för oförutsedd skada fastställs till fem år samt att verkställighetstillstånd medges.

Till utveckling av sin talan har Wallhamn AB anfört bland annat följande.

Allmänt

Wallhamn är ett bolag inom den italienska shipping-, terminal- och logistikkoncernen Grimaldi Group. Hamnen ägs och förvaltas av Wallhamn och utgör Sveriges största privatägda hamn samt en av Sveriges 53 kommersiella allmänna hamnar.

Verksamheten i Hamnen har vuxit mycket under de senaste åren. Sedan år 2005 har det skett en kraftig ökning av import och export av bilar i Hamnen och Hamnen är nu Sveriges tredje största bilhamn. Bolaget har ca 260 anställda varav 110 fastanställda och ca 150 extraanställda, vilket gör Wallhamn till den största privata arbetsgivaren - och den femte största arbetsgivaren - på Tjörn. Totalt genererar verksamheten ca 750 arbetstillfällen i och omkring Wallhamn. Bolaget har även lagt ner betydande resurser på att möjliggöra ytterligare expansion och Wallhamns framtidsvision är att bli marknadsledande inom bilhantering. En sådan position skulle kunna generera ännu fler arbetstillfällen.

För närvarande trafikerar fyra stora rederier Hamnen regelbundet och från Hamnen kan 150 andra hamnar och samtliga världsdelar nås. Varuvärdet som hanteras i

Hamnen är ca 25 miljarder kronor, vilket utgör tre procent av Sveriges BNP. Sammantaget är Wallhamn (och Hamnen) en betydande aktör, viktig för det svenska näringslivets kommunikationer med omvärlden och av stor betydelse för utvecklingen av näringslivet i Tjörns kommun. Kommunstyrelsen i Tjörns kommun har i planarbeten uttryckt att det är viktigt för kommunen att verksamheten i Hamnen säkras och att rederinäringen utvecklas.

Ansökans avgränsning

I fråga om den sökta hamnverksamheten ska särskilt noteras att ansökan omfattar planerad vattenverksamhet jämte den verksamhet som idag bedrivs, men även den verksamhet som kommer att bedrivas av Wallhamn efter planerad utvidgning. Tillståndsprövningen bör dock enligt Wallhamns mening inte omfatta sådan eventuell miljöfarlig verksamhet som bedrivs av annan verksamhetsutövare inom eller i anslutning till de områden där Wallhamn bedriver sin verksamhet. Skälet för denna avgränsning är bl.a. att prövningen endast bör omfatta sådan verksamhet där Wallhamn har faktisk och rättslig möjlighet att kontrollera och styra driften.

Muddermassorna som kommer att uppstå kommer sannolikt att läggas på land, i NCC Roads AB:s täkt. Avtal avseende omhändertagande av muddermassor har därför ingåtts med både NCC Roads AB.

Tidigare domar och beslut

Befintliga tillstånd

Wallhamn erhöll den 18 september 2002 tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till hamnverksamhet och PDI-anläggning. Tillståndet omfattar hamn- och terminalverksamhet inom Wallhamn Terminal samt hantering av upp till 20 000 fordon inom Wallhamn PDI, inklusive Bilbyggarna Wallhamn. Slutliga villkor för utsläpp till luft och vatten samt buller meddelades den 11 januari 2006, med vissa revideringar den 4 juni 2008. Revideringarna följdes av anmälningar från Wallhamn till länsstyrelsen beträffande rostskyddsverksamheten och plåt- och lackeringsverksamheten, den 12 september 2006 och 23 maj 2007, vilket resulterade i beslut från länsstyrelsen den 11 juli 2007.

Wallhamns planerade utvidgning av Hamnen innebär en utvidgning av den miljöfarliga verksamhet som Wallhamn bedriver. En sådan utvidgning ryms inte inom befintligt 9 kap.- tillstånd, varför Wallhamn - utöver tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken - ansöker om nytt tillstånd för denna verksamhet. Många av de villkor som framgår av det befintliga tillståndet för miljöfarlig verksamhet jämte följdbeslut kommer emellertid att kunna uppfyllas även framöver.

Lagligförklaring av befintliga kajer

Wallhamn erhöll den 23 oktober 1963 tillstånd (dom A 34/1963) att utföra en kajbyggnad om 300 meter i enlighet med viss ingiven plankarta. Wallhamn erhöll därefter, den 28 oktober 1976 (dom VA 32/76), tillstånd att anlägga tre ro/ro-kajer i huvudsaklig överensstämmelse med ingivna ritningar. De ovan nämnda kajernas placering respektive utformning framgår i ritning hänförlig till dom meddelad den 1 mars 1977 (dom VA 68/76). Slutligen erhöll Wallhamn den 4 oktober 1979 (dom VA 39/79) tillstånd att förlänga befintlig kaj, på ingiven planritning betecknad såsom kaj fem, i nordostlig riktning samt anlägga ett ro/ro-läge mellan kaj fem och kaj fyra. Utöver nämnda domar har ytterligare ett antal vattendomar meddelats för Hamnen, dock utan intresse för denna prövning. Det kan noteras att samtliga kajer tillkommit före 1984 års vattenlag. Såvitt Wallhamn har kunnat reda ut har kajerna uppförts i enlighet med de regler och bestämmelser som gällde vid tiden för uppförandet och får därmed anses tillkomna i laga ordning. Skulle någon kaj eller någon del uppförts utan tillstånd har den troligen ansetts inte medföra någon skada på allmänna eller enskilda intressen.

De kajer som återfinns i Hamnen idag har den placering samt utformning som följer av Figur 9 i MKB:n. Kajerna är även inmätta i juni 2011.

Wallhamns bedömning är att kajerna har uppförts med stöd av ovan nämnda domar. Vid en jämförelse mellan kajernas placering enligt befintlig ritning samt de plankartor, ritningar etc. som ligger till grund för meddelade tillstånd kan dock konstateras att det är oklart huruvida kajer är uppförda helt i överensstämmelse med dessa ritningar och således med givna tillstånd. Troligen har vissa justeringar gjorts vid de-

taljprojekteringar av kajerna, vilket resulterat i att den slutliga utformningen i viss utsträckning skiljer sig åt jämfört med vad som framgår av ovan nämnda vattendomar.

Mot bakgrund härav ansöker Wallhamn om lagligförklaring av befintliga kajer med stöd av 17 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken. Befintliga kajer beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen (s. 4-5, ritningarna K-001 och K-003_5).

Wallhamns befintliga verksamhet

Wallhamn består av tre verksamhetsområden; Port Wallhamn, Pre Delivery Inspection ("PDI")/Pre Delivery Service ("PDS") samt Bilbyggarna. Port Wallhamn består främst av hamn- och terminalverksamhet, dvs. lastning och lossning av fartyg, lagring av gods, spedition och skeppsklarering. I verksamheten ingår också ansvar för utprickning av farleden mellan hamn och huvudfarled och kontroll av dennas djup. PDI/PDS-verksamheten består av förberedande arbeten på fordon innan de levereras till återförsäljare eller kunder. Det kan vara allt ifrån att lägga i en varningstriangel till omfattande installationer av extrautrustning, rostskyddsbehandling och eventuella reparationer. Slutligen består Bilbyggarnas verksamhet i att specialutrusta och bygga om fordon efter kunders önskemål, t.ex. inreda kombi- eller skåpbilar, montera utrustning som kranar, skåp etc. Wallhamn är idag den största bilpåbyggaren i Sverige.

Ovanstående innebär att Wallhamn har tre olika ben att stå på, vilket är ovanligt för en hamn. Det är även en styrka för verksamheten att bedriva mer än klassisk hamnverksamhet, då delarna riktar sig mot olika aktörer med olika konjunkturcykler. Kombinationen möjliggör även en kostnadseffektiv hantering av bilar.

En stor del av Wallhamns verksamhet utgörs av transshipment. Mycket av godset i Hamnen lastas således om från stora oceanfartyg till mindre fartyg för att sedan fortsätta till andra länder och hamnar. Bland annat har EUKOR, ett av världens största biltransportrederier, valt att använda Hamnen som knutpunkt för Norden, Ryssland och Baltikum.

Hamnen har mycket fördelaktiga förutsättningar för just hamnverksamhet. Bland annat finns det naturliga förhållanden som möjliggör anlop av stora fartyg i en skyddad hamn. Det finns även stora outnyttjade ytor runt Hamnen, vilka möjliggör uppställningsplats för fordon. Vidare är Hamnen lokaliserad mitt på västkusten med Göteborg, Osloområdet och Mälardområdet inom en radie om 50 mil och således goda fortsatta kommunikationer till Sverige, Danmark och Norge.

Behovet av en hamnexpansion

Ökad sjösäkerhet

Både Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har påtalat att sjösäkerheten i Hamnen måste förbättras och det är främst mot denna bakgrund som Wallhamn önskar genomföra en utvidgning av befintlig hamnbassäng och farled. Redan idag – med fartyg av befintlig storlek – är Hamnen att anse som för trång ur ett sjösäkerhetsperspektiv. Den nya designen av farled och hamnbassäng är baserad på både Transportstyrelsens förslag till nya farledsnormer och på simulering av ankommande och avgående fartyg i farled och hamnbassäng. Designen tillförsäkrar säkra anlop både för fartyg av dagens storlek och framtida fartyg av större storlek.

Värdet av bibehållen konkurrenskraft

För att Hamnen ska kunna fortsätta vara en internationellt attraktiv hamn krävs att Wallhamn kan tillgodose sina kunders behov. På senare tid har kundernas behov av att använda allt större fartyg ökat. Detta ställer ytterligare krav på Wallhamn och Hamnen, eftersom säkra anlop måste tillförsäkras även för dessa större fartyg. I befintlig Hamn finns begränsningar vad gäller både möjligheten till anlop vid hårdare vind och krav på omfattande bogserbåtsassistans. För att kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig hamn måste dessa begränsningar elimineras, eller i vart fall minskas, då begränsningarna gör att det blir mer kostsamt för redare att anlöpa Hamnen jämfört med att anlöpa många andra hamnar. Wallhamns ambition är därför att det efter utvidgningen ska gå att anlöpa Hamnen vid hårdare vind och vid måttliga vindstyrkor med två bogserbåtar i stället för med dagens tre enligt nuvarande rekommendationer.

Varför ska då just Hamnen få förbli en internationellt attraktiv hamn? Som framgått ovan är Hamnen en viktig aktör inom Tjörns kommun, bland annat på grund av alla de arbetstillfällen som Hamnen erbjuder. Hamnen är även strategiskt placerad och har på grund av närbelägna, stora, fria ytor goda förutsättningar för att hantera bilar, vilket utgör merparten av Hamnens gods, kostnadseffektivt. Liknande förutsättningar är ovanliga och finns inte i många hamnar. Vidare är Hamnen utsedd till riksintresse för kommunikation och har därmed ansetts vara en hamn värd att utveckla.

Om inte Hamnen tillåts att växa och anpassas till ett modernt tonnage som har både större längd och djupgående kommer emellertid Hamnen att tappa i konkurrenskraft och verksamhetens framtid kommer då att på sikt riskeras. Detta eftersom internationella aktörer lär välja att omdirigera sina fartyg till andra hamnar i Sverige eller andra länder.

Allmän hamn och allmän farled

Enligt Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1988:5) med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar är Wallhamn allmän hamn och farleden mellan Wallhamn och Mittholmarna är allmän farled. För Hamnen svarar Wallhamn och för farleden svarar Sjöfartsverket tillsammans med Wallhamn. Hamnen är således en hamn som ska ta emot inte bara de egna kommersiella fartygen, utan alla fartyg och båtar har rätt att angöra Hamnen.

Riksintresse för kommunikation

Trafikverket har den 23 november 2011 fattat beslut om att Hamnen och farleden till Hamnen utgör sådant särskilt mark- och vattenområde som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I beslutet framgår att landets industri är beroende av att kunna garantera kostnadseffektiva, säkra och prioriterade godstransporter.

Att Hamnen utpekats som riksintresse innebär att Hamnen anses vara av stor betydelse för sjöfarten. Vidare innebär ett sådant utpekande att verksamheter som kan hindra eller påtagligt försvåra ett utnyttjande för utpekad ändamål inte ska medges.

Beslutet att utse Hamnen och farleden till Hamnen till ett område för riksintresse för kommunikation tar således inte bara sikte på att mark ska reserveras för ändamålet – reservationen innebär även att andra verksamheter, som inte är pågående, inte får innebära ett hinder mot att Hamnen kan brukas på rationellt sätt.

Sammanfattningsvis har Hamnen således ansetts vara en lämplig hamn att fortsätta utveckla och satsa på.

Översiktsplaner

Av Tjörns kommuns nuvarande översiktsplan från 2003 framgår att Svanvik – Vallhamnområdet utgör en god resurs för nya verksamheter, då området bland annat ligger nära fastlandet, har goda vägförbindelser och det finns relativt få bostadshus som ligger så nära att de riskerar att störas. Tillgången till planlagd mark för verksamheter uppges vara god. Vidare konstateras att näringslivet framförallt ska utvecklas kring befintliga industriverksamheter i Vallhamnområdet. Det uttrycks explicit att det är ett starkt kommunalt önskemål att underlätta en fortsatt industriutveckling i området Svanvik – Vallhamn. En utbyggnad av hamnen får således anses förenlig med gällande översiktsplan.

Att uppmärksamma är att det för närvarande pågår ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan, ”ÖP 2012”, som syftar till att uppdatera den befintliga översiktsplanen med planer för Tjörns utveckling fram till år 2025. I planen anges Hamnen och ett stort område mellan Hamnen och väg 169 som utvecklingsområde för verksamheter. Kommunen anger att en av de viktigaste punkterna i den nya översiktsplanen är framtida markberedskap för nya och befintliga verksamheter, främst vad gäller Svanvik – Vallhamnområdet. Avseende hamnbassäng och inseglingränna i Hamnen anges bland annat att sjöfartens anspråk på framkomlighet, ankring och angöring ska prioriteras i dessa områden. Planförslaget är för närvarande ute på remiss. Den planerade utvidgningen av Hamnen stämmer sammanfattningsvis även bra överens med det nya förslaget.

Detaljplaner

I stort sett hela hamnområdet är detaljplanelagt och nuvarande verksamhet följer föreliggande detaljplaner. Även den vattenverksamhet som planeras i hamnbassängen följer helt befintliga detaljplaner, vilka stadgar hamnverksamhet. Vad gäller planerad hamnverksamhet på land finns vissa mindre områden i öster och ett större i nordväst, vilka ingår i Hamnens expansionsområde, där detaljplan saknas. Detta innebär emellertid inte att verksamheten blir planstridig. Vidare finns små områden inom Hamnens expansionsområde som är planlagda för allmän plats, park/plantering och gata. Hamnens verksamhet bedöms dock kunna utformas så att allmänna platser inte tas i anspråk. Sammantaget är Wallhamns bedömning därför att planerad verksamhet är förenlig med gällande planer.

Referenssystem i höjd

Djupkurvor och angivna ramfria djup för muddringen är redovisade från medelvattenytan år 2009.

Karakteristiskt havsvattenstånd (cm), i förhållande till MW, under perioden 1962 – 2009

	rel MW	RH00
Högsta högvatten (HHW)	+ 157 cm	134
Medelhögvatten (MHW)	+ 109 cm	86
Medelvatten (MW)	0 cm	- 23
Medellågvatten (MLW)	- 75 cm	- 98
Lägsta lågvatten (LLW)	- 118 cm	-141

Enligt SMHI var det högsta vattenståndet i Stenungsund +157 cm i februari 1990 och det lägsta -118 cm i februari 1996.

De i ansökan med bilagor förekommande höjduppgifterna för kajer och hamnplan hänför sig normalt till rikets höjdsystem år 1900 (RH00).

Omgivningsförhållanden*Riksintressen, Natura 2000 och andra skyddade områden*

Delar av farleden in till Hamnen återfinns inom ett större område som omfattas av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Vidare ligger Hamnen intill en del fritidsbostäder. I närområdet återfinns därtill även SF Marina Wallhamn AB ("SF Marina"), en småbåtshamn för fritidsbåtar. SF Marina har omkring 250 båtplatser i Hamnen. För närvarande pågår diskussioner om en möjlig omlokalisering av SF Marina till Goviken i Skärhamn, då det inte finns tillräckligt med utrymme i Hamnen för att SF Marina ska kunna expandera såsom de önskar. Bortsett från SF Marinas verksamhet används området runt Hamnen – både i vatten och på land - endast i begränsad omfattning för friluftsliv, såvitt Wallhamn känner till.

I Hakefjorden finns även ett Natura 2000-område och ett riksintresse för naturvården. Planerade vattenarbeten kommer att utföras som närmast 1,5 km från dessa områden och kommer således inte påverka dessa. Området omfattas även av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken.

Halvön Hakenäset med tillhörande vatten västerut omfattas av ett förordnande om skydd för landskapsbilden. Enligt klargörande från länsstyrelsen avser detta skydd dock inte arbeten under vatten, såsom muddring, då detta inte påverkar landskapsbilden. Det finns även ett fågelskyddsområde nära Svälte som inte bedöms påverkas av planerad verksamhet.

Marina förhållanden

Svanviks Kile är utpekad som ett värdefullt marint grundområde med ålgräsängar i Naturvårdsprogram för Tjörns kommun. Ålgräsängarna återfinns på de flesta bottenar mellan 1 och 4,5 meters djup i Svanviks kile. I området finns även trådformade alger samt blås- och knöltång på stenblock och vid strandkanten. I västra delen av hamnbassängen finns ett område med ålgräs som kommer försvinna i och med planerad muddring. Detta område utgör dock endast **ca 4,5%** av de totala ålgräsängarna i Svanviks kile. Övrig botten som planeras att muddras har vid gjorda undersökningar visat sig vara vegetationslös.

Fiske

I aktuellt vattenområde pågår inget yrkesfiske av betydelse och fritidsfiske förekommer endast i begränsad omfattning. Enligt uppgift från närboende beror detta på att det finns ytterst begränsat med fisk i området. Avsaknaden av fisk bedöms inte ha någon koppling till Wallhamns verksamhet, utan snarare bero på ett för högt fisketryck historiskt sett.

Planerade vattenarbeten

Wallhamn planerar att bredda farleden in till Hamnen från 100 meter till 140 meter och fördjupa denna till ett ramfritt djup om 10,8 meter från medelvattenytan. Även hamnbassängen planeras att utvidgas och muddras ned till ramfritt djup om 10,6 meter. Den yta som ska muddras beräknas uppgå till omkring 250 000 m² och totalt beräknas ca 450 000 fm³ muddermassor att uppstå. Utöver muddring planerar Wallhamn att riva befintlig ro/ro-ramp vid kajplats 6 och ersätta denna med en ny 30-36 meter bred pålgrundlagd ro/ro-ramp. Viss schaktning och utfyllnad kommer ske i samband med detta. Vidare kommer en förtöjningsdykdalb anläggas vid kajplats 2. Slutligen kommer erforderliga förstärkningsarbeten och erosionskydd att utföras för befintliga, skadade kajer och för eventuella skador som kan uppkomma i samband med muddringsarbetena.

Utförligare beskrivning av planerad vattenverksamhet jämte aktuellt muddringsområde och förslag på konstruktionslösning återfinns i MKB:n under punkten 4 och i TB:n under punkten 2.

Tippning av muddermassor

De muddermassor som kommer att uppkomma vid den planerade muddringen bedöms vara relativt rena. Såvitt nu kan bedömas avser Wallhamn att överlämna uppkomna muddermassor till extern aktör, nämligen NCC Roads AB. Uppkomna muddermassor kommer således att läggas i den täkt som NCC Roads AB bedriver bakom Hamnen. Oberoende av vilket alternativ som i slutändan väljs, kommer de massor som inte bedöms vara tillräckligt rena att tippas till havs att läggas i NCC

Roads AB:s täkt. Dessa massor kommer även att muddras med s.k. miljöskopa för att undvika spridning av föroreningar.

Berörda fastigheter

Vattenverksamheten är planerad att utföras på fastigheterna Lind 1:5, Lind 1:6, Lind 1:7, Lind 1:8, Habborsby 2:54, Vallhamn 3:4, Vallhamn 3:11, Vallhamn 3:14, samfällt vatten vari fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7 och 1:8 har del, samfälligheten Gunneby S:2, Södra Bäck 2:145, Södra Bäck S:5, Rörvik 1:6, alla i Tjörns kommun, samt allmänt vattenområde och allmän farled.

Rådighet

Ansökan rör bl.a. vattenverksamhet som behövs för allmän farled och allmän hamn. Wallhamn har därför s.k. legal rådighet, enligt 2 kap. 4 § 4 p lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet, såvitt avser vattenverksamheten. Dumpning av muddermassor utgör miljöfarlig verksamhet som inte kräver motsvarande rådighet.

Rådighetsmedgivanden

Utöver den legala rådigheten har Wallhamn även genom rådighetsmedgivanden erhållit rådighet till vattenområdena inom flera av berörda fastigheter. Vidare har Kammarkollegiet respektive Sjöfartsverket gett Wallhamn tillstånd att disponera allmänt vattenområde respektive allmän farled för muddring. Vad gäller fastigheten Wallhamn 3:11 ägs denna av Wallhamn, varför bolaget har vattenrättslig rådighet även över denna fastighet.

Tvångsvis ianspråktagande

För att få tillgång att utföra planerade vattenarbeten på andra fastighetsägares vattenområden yrkar Wallhamn, i enlighet med 28 kap. 10 § p. 5 miljöbalken, att tvångsvis få ianspråkta fastigheterna Lind 1:5, 1:6, 1:7, 1:8, samfällt vatten i vilket fastigheterna Lind 1:5 – 1:8 har del, fastigheterna Habborsby 2:54, Vallhamn 3:4, Södra Bäck 2:145 och Rörvik 1:6 samt samfälligheterna Gunneby s:2 och Södra Bäck s:5.

Wallhamn gör gällande att planerade vattenarbeten inte leder till någon bestående skada för berörda fastighetsägare, varför Wallhamn inte anser att någon ersättning bör utgå. Wallhamn överlåter emellertid till mark- och miljödomstolen att besluta om en eventuell ersättning för ingreppen, i enlighet med 31 kap. 16 § miljöbalken.

Sammanfattning rådighet

Wallhamn har erforderlig rådighet för utförande av planerad vattenverksamhet

Miljökonsekvenser

Den i målet redovisade miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas enligt sökanden på följande sätt.

Grumling

Grumling kommer att uppstå vid planerade anläggningsarbeten för utvidgning av farled och hamnbassäng. Wallhamn bedömer att muddringstiden sammanlagt kommer att uppgå till ca 3-5 månader, beroende på muddringssätt och väderförhållanden. Huvuddelen av botten som kommer att muddras består av lermaterial (post-glacial och glacial lera), varför grumlingen bedöms bli omfattande. Vidare bedöms grumlingen bli konstant under hela anläggningstiden och följaktligen medföra en påverkan på vissa marina organismer i vattenområdet närmast muddringsplatsen. Det bör dock noteras att flertalet marina organismer redan idag har anpassat sig till tillfälligt grumlande förhållanden på grund av rådande förhållanden längs strandzonen samt den påverkan som fartygsrörelserna till och från Hamnen innebär.

För att i möjligaste mån motverka negativa konsekvenser på marina organismer och växt- och djurlivet föreslår Wallhamn att anläggningsarbetena ska genomföras under vinterhalvåret, när den biologiska aktiviteten i havet är som lägst och effekterna av grumlingen endast bedöms ha liten effekt på flora och fauna.

Risk för spridning av föroreningar

Av utförda undersökningar av sedimenten i området framgår att halterna av de flesta föroreningarna är låga. På de platser där förhöjda halter av TBT och PCB har

påträffats kommer muddring att ske med s.k. miljöskopa och därefter läggas på land för att förhindra spridning av förorening. Mot denna bakgrund bedöms risken för spridning av föroreningar vid planerad muddring att vara liten och inte leda till några negativa effekter för naturmiljön.

Sedimentation

Sedimentation till följd av muddringsarbetena kommer endast att vara tillfällig och bedöms inte innebära någon omfattande skada på marina organismer eller ålgräsängarna i Svanviks kile. Sedimentationen bedöms inte heller leda till någon större uppgrundning vid bryggor i närområdet, varför möjligheten att utnyttja dessa inte bedöms försämrats av planerade vattenarbeten.

Effekter för växt- och djurliv

Den planerade muddringen innebär att en yta om ca 0,25 ha av befintliga ålgräsängar i området kommer att försvinna. Detta utgör en förlust om 0,02% - 0,8% av den totala ytan (33 ha) av ålgräs i Svanviks kile. Biotopen är således relativt väl representerad lokalt även efter att området muddrats. Vidare bedöms ålgräsängarna i området, trots det generellt höga värdet, inte ha någon större betydelse för fiskreproduktionen, eftersom det finns väldigt lite fisk i området. Avsaknaden av fisk bedöms inte bero på Wallhamns verksamhet, utan främst på ett historiskt högt fiske-tryck.

Trots avsaknaden av fisk har ålgräsängarna ett stort värde. Då ålgräsängar endast växer på ca 1,5-4,5 meters djup kommer någon återetablering av bortmuddrade ålgräsängar i det muddrade området inte att vara möjlig. Wallhamn är emellertid villigt att vidta lämpliga åtgärder för att kompensera för biotopförlusten, t.ex. genom att stödja pågående projekt med syfte att återetablera ålgräsängar på lämpliga platser. En alternativ kompensationsåtgärd kan vara att öronmärka en eventuell fiskeavgift för projekt med fiskbefrämjande åtgärder i Hamnens närområde. Det kan vara fråga om t.ex. utsättning av yngel, restaurering/bevarande/skydd av lämpliga fiskbiotoper eller andra åtgärder som främjar fisk i Hakefjorden. Mot bakgrund av vad

som framförts görs bedömningen att den negativa påverkan på biotopen ålgräs trots allt blir liten.

Övriga aktuella bottnar som direkt berörs av anläggningsarbetena är mjukbottnar på större djup. Dessa har inte några särskilt utpekade värden och är typiska för innerskärgården i Bohuslän. En återkolonisation av bottenfauna bedöms ske på omkringliggande bottnar inom något år efter det att muddringen avslutats. Någon bestående negativ påverkan på dessa bedöms därför inte uppkomma.

Viss sprängning av uppskjutande berg kan bli aktuell vid anläggningsarbetena inne vid kajplats 5. Då sprängningar kan vara skadliga för framförallt fisk och dykande sjöfågel kan skyddsåtgärder vidtas vid sprängningar som bedöms kunna riskera att leda till skador. Exempelvis kan sprängning utföras i anslutning till utförd borrning som skrämmer bort fisk, mindre laddningar appliceras strax innan sprängning eller särskilda akustiska metoder för sprängning användas.

Vad gäller fågelskyddsområdet på skäret Svälte kommer planerad muddring i detta område att vara relativt liten, varför det kommer vara fråga om en ytterst begränsad störningsperiod, närmare bestämt några dagar. Störningen på fågellivet bedöms därför bli begränsad oavsett när på året arbetena utförs.

Anläggningsbuller

Buller från anläggningsarbetena kommer främst att bestå av buller från anläggningsmaskiner och mudderverk och bullerexponeringen kommer att pågå under arbetstiden och upphöra under de perioder då inga anläggningsarbeten sker samt då arbetena är slutförda. Av utförd bullerutredning framgår att utomhusriktvärdet för buller vid byggplatser dagtid (60 dBA), som är det riktvärde som bör tillämpas för vattenverksamhetens anläggningsbuller, kommer att innehållas för alla närliggande bostäder. På kvällar och dagtid på helger är riktvärdet något lägre (50 dBA), varför planerade muddringsarbeten utanför Skulten på Hakenäset, där avståndet som närmast är 250 meter från planerade arbeten, riskerar att överskrida uppställda riktvärdena något. I detta område är det fråga om begränsade muddringsvolym, varför störningsperioden kommer att vara kort (endast 1-2 dagar). För att inte riskera

att störa de boende mer än nödvändigt åtar sig emellertid Wallhamn att i detta område endast muddra under de perioder när uppställda riktvärden kan innehållas. Även vid muddring inne i hamnbassängen, närmast Tången, kommer riktvärdet för buller troligen att överskridas vid ett hus, varför muddring här inte bör ske nattetid för att undvika störningar. För att innehålla uppsatta riktvärden nattetid samt kvällstid på helger (45 dBA) bör särskilt bullrande arbetsmoment undvikas under dessa tider.

Vad gäller övriga och mer omfattande muddringsarbeten kommer dessa att ske som närmast ca 700-800 meter från bostadshus/fritidshus, varför de angivna riktvärdena för anläggningsbuller bedöms underskridas med god marginal.

Vid anläggningsarbeten vid kaj 5 kommer sannolikt pålning att förekomma. Pålning kan innebära höga momentana ljud, varför pålningsarbeten endast kommer att utföras dagtid på vardagar.

Miljöpåverkan från hamnverksamheten

Utsläpp till luft

Den dominerande källan för luftföroreningar i Wallhamn är utsläpp från fartyg vid kaj. Fartygens utsläpp sker utspritt under året utan några tydliga säsongvariationer. I det aktuella området bedöms halterna av luftföroreningar vara långt under MKN för utomhusluft, varför utsläppen av luftföroreningar av fartyg vid kaj inte bedöms ha någon påverkan av betydelse för människors hälsa och miljön inom detta område. Vidare kan konstateras att utsläppen från en hamnverksamhet i princip är desamma oavsett var hamnen är lokaliserad. Det är därför viktigt att hamnverksamheter förläggs till platser där de inte riskerar att leda till att uppsatta miljö kvalitetsnormer överskrids och inte har någon påverkan av betydelse för människors hälsa eller miljön. Wallhamn är därför en lämplig plats för hamnverksamhet, även om de totala utsläppen från hamnen under året får betraktas som en stor utsläppskälla som har en medelstor till stor effekt på miljön regionalt och globalt.

Även från rostskyddsverksamheten inom hamnområdet uppstår vissa utsläpp till luft. För att minska miljöbelastningen från rostskyddsbehandlingen pågår för närva-

rande en produktutveckling där rostskyddsprodukter med betydligt lägre lösningsmedelsinnehåll, ner mot 0,5 % i stället för dagens 15-30 %, prövas. Wallhamns bedömning är att tillverkarna av rostskyddsmedel bör ha kommit så pass långt i sin produktutveckling att ett produktbyte i verksamheten är möjligt att genomföra till utgången av år 2015. Utsläppen från rostskyddsverksamheten kommer då att minska drastiskt.

Vid en utökad hamnverksamhet kommer utsläpp från lastmaskiner och annan transport inom hamnområdet att öka och bli tre gånger så stora. Ökningen påverkar emellertid inte Hamnens möjlighet att hålla sig inom ramarna för MKN för utomhusluft.

Som en följd effekt av den planerade hamnverksamheten kommer även en ökning av transporter till och från hamnområdet på väg 160 och väg 169 att ske. Dessa transporter kommer också att leda till vissa ökade utsläpp, men ökningen bedöms inte leda till någon dramatisk höjning av luftföroreningshalterna i området eller påverka möjligheterna att klara värdena i MKN för utomhusluft.

Buller

Bulleremissioner med anledning av den planerade utökade hamnverksamheten består främst av buller från fartyg och lastmaskiner. Tillfälligt buller uppkommer även i samband med att lastenheter dras över rampen vid lastning och lossning av gods på fartyg. Arbetet i hamnen äger normalt sett rum under dagtid, men fartyg som kommer måste av effektivitetsskäl normalt sett lossas så snabbt som möjligt, vilket innebär att lossning även kan ske på natten och på helger.

Den bullerutredning som gjorts visar att riktvärdena om 50 dBA för externt industribuller dagtid kommer att innehållas för alla närliggande bostads- och fritidshus vid full drift av den utökade verksamheten. Beräkningarna är gjorda utifrån ett värsta scenario, dvs. då allt är i drift samtidigt, rörliga bullerkällor är i bullermässigt ogynnsamma positioner relativt omgivningen och medvind från bullerkällorna till närliggande bostads- och fritidshus råder. Även uppsatta riktvärden för kvällar och

helgdagar (45dBA) kommer att kunna innehållas, med undantag från vid ett hus. Vid tre hus, belägna på fastigheterna Habborsby 3:5, Habborsby 2:50 och Balkeröd 1:32, riskerar dock riktvärdena nattetid (40 dBA) att överskridas något. Ljudnivåerna vid dessa hus kommer därför att följas upp och – om så krävs – leda till t.ex. kompletterande fasadisolering. Även andra åtgärder i syfte att minska bulleremissionerna kan vidtas, såsom avskärmning, åtgärder på ramper eller åtgärder på fartygen.

Anslutning av liggande fartyg till landel är ytterligare ett sätt att minska bulleremissionerna i Hamnen, eftersom det hjälpmaskineri som vanligtvis måste vara igång när fartyg ligger still vid kaj då kan stängas av. Wallhamn har utrett förutsättningarna för anslutning av fartyg till landel i Hamnen, se Bilaga A10. Av utredningen framgår att det både är tekniskt och praktiskt möjligt att bygga en anläggning för elanslutning i Wallhamn, men att det i dagsläget inte är samhällsekonomiskt lönsamt, eftersom fartygen som trafikerar Hamnen inte är förberedda för detta. Skulle situationen ändras och investeringen visar sig samhällsekonomiskt lönsam, är dock Wallhamn positivt till att bygga en anläggning för elanslutning i Hamnen.

Utöver ovan nämnda bulleremissioner kan hamnverksamheten även ge upphov till lågfrekvent buller från fartygens fläktar, hjälpmaskineri m.m. Omfattningen på exponering för lågfrekvent buller varierar från fartyg till fartyg. Av gjord bullerutredning framgår att verksamheten innehåller av Socialstyrelsen uppsatta riktlinjer för lågfrekvent ljud inomhus vid alla närliggande bostäder, bortsett från vid ett hus. Beräkningarna har utgått från schablonvärde för låg ljudisolering och kan således vara missvisande. Om det behövs kommer Wallhamn att vidta lämpliga bullerisolerande åtgärder för att säkerställa att det lågfrekventa ljudet inomhus på berörd fastighet inte överstiger riktvärdena.

Som en följd av den utökade hamnverksamheten kommer trafiken till och från hamnområdet att öka. Bullerutredningen visar emellertid att ökningen av ekvivalent ljudnivå längs med väg 169 och 160 kommer att bli försumbar. Vad gäller eventuell

ökning av ljudnivån till följd av viss ökad trafik inne på hamnområdet bedöms även denna att vara försumbar.

Utsläpp till vatten

Vad gäller utsläpp till spillvattennätet är det främst utsläpp från rostskyddsanläggningen och tvättanläggningen som kan vara av särskild betydelse. I dessa anläggningar användes tidigare betydligt mer miljöstörande produkter och anläggningarnas oljeavskiljare (OA) är därför väl dimensionerade för en utökning av verksamheten. De mätningar av utgående avloppsvatten från Hamnen som tidigare har genomförts har dessutom visat på halter långt under det riktvärde (<30 mg/l mätt som oljeindex) som anges i det befintliga tillståndsbeslutet för hamnverksamheten och som även föreslås som villkor för den framtida verksamheten.

Vad gäller dagvattnet på området bedöms föroreningshalten i allmänhet vara låg även om förhöjda värden förekommer. Riktvärdet (<5mg/l mätt som oljeindex) som anges i Wallhamns befintliga tillståndsbeslut för hamnverksamheten bedöms kunna innehållas även vid utökad verksamhet om skyddsåtgärder vidtas. Med låga halter i dagvattnet bedöms inga betydande skador uppkomma på vattenlevande organismer. För att säkerställa att halterna av föroreningar är låga i utgående dagvatten kan t.ex. filterinsatser i dagvattenbrunnar övervägas vid ytor med hög trafikintensitet eller risk för haverier med hydraulolja och dylikt.

Påverkan på riksintresse för friluftsliv och fiske

Farleden från Hätteberget in till Wallhamn går genom ett område som omfattas av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Farleden är under sommarhalvåret livligt trafikerat av fritidsbåtar och den utökade hamnverksamheten kommer att innebära att fritidsbåtstrafiken kan få vänta något längre. Tillfällena med fartygsanlöp är dock förhållandevis fortsatt få och påverkan får anses vara liten. Någon påverkan på övriga riksintressen eller skyddsområden i området bedöms inte ske.

I området runt Vallhamn finns lite fisk och det förekommer varken något yrkesfiske eller fritidsfiske av betydelse. Varken den utökade hamnverksamheten eller den planerade vattenverksamheten bedöms påverka fiskförekomsten eller fisket i området.

Hantering av kemiska produkter och avfall

Den utökade hamnverksamheten kommer att leda till en ökad hantering av kemiska produkter och avfall. De kemiska produkter som hanteras i hamnverksamheten utgörs främst av drivmedel, rostskyddsprodukter och tvättmedel. Även mindre mängder av andra kemiska produkter förekommer. Vid tidigare gjorda riskbedömningar har olycksrisken för kemiska olyckor i Hamnen bedömts vara liten. Vid en utökning av verksamheten kommer det vara viktigt att säkerställa en fortsatt god olycksberedskap.

I hamnverksamheten hanteras dels sådant avfall som anländer med anlöpande fartyg och dels verksamhetens eget avfall. Båda dessa avfallstyper beräknas öka vid en utvidgning av hamnverksamheten. Vad beträffar det fartygsrelaterade avfallet finns en avfallshanteringsplan upprättad och denna plan bedöms utgöra gott underlag även vid en framtida ökad hantering av avfall. Vad gäller verksamhetens eget avfall sorteras detta innan det transporteras till återvinning. Den ökning av det egna avfallet som en utökning av verksamheten innebär kommer därför inte att leda till någon större påverkan på miljön.

Inverkan på fastigheter och skadeersättning

Någon skada till följd av sökt vattenverksamhet eller hamnverksamhet kan inte förutses. Skulle skador uppkomma för sakägare bör frågan om ersättning kunna hanteras enligt reglerna för oförutsedd skada. Wallhamn föreslår att tiden för oförutsedd skada bestäms till fem år från utgången av arbetstiden.

Vad avser eventuell skadeersättning för de fastigheter som Wallhamn tvångsvis önskar ianspråka gör Wallhamn gällande att någon ersättning inte ska utgå. Detta ef-

tersom det, bl.a. till följd av planerade skyddsåtgärder, inte kommer att uppstå någon kvarstående skada för dessa fastigheter med anledning av planerade åtgärder.

Verksamhetens tillåtlighet

Tillåtlighet enligt 2 kap. miljöbalken

Kunskapskravet (2 kap. 2 § miljöbalken)

Wallhamn har bedrivit hamnverksamhet på platsen i ca sju år och under denna tid har Hamnen stärkt sin position och väsentligt ökat sin omsättning. Wallhamn är dotterbolag inom en stor internationell aktör inom ro/ro-shipping, koncernen Grimaldi Group, som är specialiserad på bl.a. maritim transport av bilar och ro/ro-gods och även äger flera terminaler i hamnar runt om i världen. Företaget har således stor erfarenhet av att driva hamn- och terminalverksamhet. Genom upprättandet av MKB:n, genomförande av samråd i enlighet med 6 kap. miljöbalken och inhämtande av ett flertal underlagsutredningar har Wallhamn dessutom skaffat sig fördjupad kunskap om de miljö- och hälsorisker som den planerade och framtida verksamheten kan tänkas ge upphov till. Mot bakgrund härav får det anses uppenbart att Wallhamn har den kunskap och den erfarenhet av både hamn- och vattenverksamhet som erfordras för att kunskapskravet ska anses vara väl tillgodosett.

Skyddsåtgärder, försiktighetsmått, bästa möjliga teknik (2 kap. 3 § miljöbalken)

De skyddsåtgärder och försiktighetsmått som Wallhamn föreslår i syfte att förebygga och avhjälpa olägenheter från den sökta vattenverksamheten och hamnverksamheten sammanfattas under punkten 8 i MKB:n och i de förslag till villkor som anges under punkten 13 nedan.

Befintlig hamnverksamhet har sedan ett stort antal år tillbaka bedrivits utan att detta har lett till att någon betydande skada för miljön eller människors hälsa. Med hänsyn härtill samt de skadeförebyggande åtgärder och försiktighetsmått som bolaget förklarar sig berett att vidta, får det anses klarlagt att verksamheten uppfyller de krav som följer av försiktighetsprincipen.

Vid utförande av planerade muddringsarbeten kommer Wallhamn att använda sig av den teknik som är bäst lämpad för den aktuella platsen och särskilda åtgärder till skydd för t.ex. naturmiljön kommer att iakttas.

Produktvalsprincipen (2 kap. 4 § miljöbalken)

Wallhamn strävar kontinuerligt efter att övergå till produkter av slag som är mindre miljöfarliga och bättre för människors hälsa. Som exempel kan nämnas arbetet med att minska miljöbelastningen från rostskyddsbehandlingen genom att pröva nya rostskyddsprodukter med betydligt mindre lösningsmedelsinnehåll.

Vid upphandling av entreprenader och tjänster för utförande av ansökt vattenverk-samhet kommer de miljökrav som Vägverket föreslagit (se publikation (2006:105 – ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster”) att tillämpas.

Hushållnings- och kretsloppsprincipen (2 kap. 5 § miljöbalken)

Då planerad utvidgning av farled och hamnbassäng kommer att möjliggöra anlop av större fartyg utgör de aktuella åtgärderna ett led i utvecklingen mot ett hållbart samhälle genom effektivisering av transportsystemet.

Vad gäller avfall finns en avfallshanteringsplan för fartygsrelaterat avfall upprättad, se Bilaga A9. Hamnens eget avfall sorteras och lämnas i möjligaste mån till återvinning. Om det vid rivning av befintlig ro/ro-ramp skulle visa sig möjligt att återanvända visst restmaterial kommer detta att ske. En återanvändning av restmaterial innebär en bättre resurshushållning, vilket är positivt från miljösynpunkt. Skulle återanvändning inte visa sig möjlig kommer materialet att lämnas till återvinning i den mån detta går.

Såvitt avser hanteringen av muddermassor har olika alternativ utretts. Hantering av uppkomna muddermassor kommer att ske av extern aktör. Genom att lägga förorenade massor på land, såsom utfyllnad av en täkt, kan muddermassorna komma till användning på en plats där läckage från massorna kan undvikas. Vid tippning av övriga muddermassor till havs kommer detta att ske inom ett tidigare utnyttjat område.

Sammantaget anser Wallhamn att hushållnings- och kretsloppsprinciperna är väl tillgodosedda.

Val av plats och planenlighet (2 kap. 6 § miljöbalken)

En mer detaljerad genomgång av övervägandena avseende val av plats finns i MKB:n, kapitel 3.

Vattenverksamheten

Valet av plats för sökt vattenverksamhet är begränsat, då det är en utvidgning av befintlig hamnbassäng och farled som krävs och som Wallhamn önskar uppnå. Däremot har under förprojekteringen alternativa utformningar av vattenverksamheten analyserats och muddringsområdets utbredning utifrån aspekter som fartygsdjup, fartyglängd, utrymme för bogserbåtar m.m. har diskuterats. I MKB:n redovisas de alternativ som varit föremål för Wallhamns överväganden, men som av olika skäl valts bort i det fortsatta planeringsarbetet. Den utformning som valts är den som enligt Wallhamns uppfattning medför minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön, samtidigt som den skapar de bästa förutsättningarna för en fungerande och sjösäker farled och hamnbassäng. Även Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens synpunkter avseende bästa utformning har spelat en viktig roll vid framtagandet av valt alternativ.

Utökad hamnverksamhet

Vad gäller den utökade hamnverksamheten kan inledningsvis nämnas att Förbundet Sveriges Hamnar i ett remissyttrande över utredningen Områden av riksintresse och miljökonsekvensbeskrivningar (SOU 2009:45) samt Enklare lagtext om miljökonsekvensbeskrivningar (Ds 2009:65) framförde att ”drift av sedan länge befintlig hamnverksamhet inte ska behöva tillståndsprövas med samma krav på MKB-förfarande som anläggande av en helt ny hamn”. Vidare konstaterades i yttrandet att ”MKB-direktivets syfte är att en bedömning ska göras av ett projekts miljökonsekvenser och bedömningen sedan ska ligga till grund för tillståndsmyndighetens beslutsfattande om projektet ska tillåtas eller inte, eventuellt med krav på lokalisering, utformning och omfattning” och att det ”inte är rimligt att samma procedur ska ge-

nomföras för att beskriva lokalisering, utformning och omfattning av en verksamhet som redan finns på platsen sedan lång tid”. Slutligen framfördes att ”MKB-förfarandet i dessa fall inte är miljömässigt motiverat, utan bara leder till ett onödigt dyrt och långdraget utredningsarbete, när det finns en redan befintlig verksamhet för prövningsmyndigheten att studera”.

Wallhamn instämmer i Förbundet Sveriges Hamnars inställning och anser vidare, bland annat mot denna bakgrund, att överväganden om lokalisering av den utökade hamnverksamheten måste grundas på faktiska förhållanden. Wallhamn har bedrivit hamnverksamhet på den aktuella platsen under lång tid. Vidare är såväl Hamnen som farleden utpekade som riksintressen för kommunikation enligt 3 kap. miljöbalken. Statusen som riksintresse innebär att Trafikverket ansett att Hamnens lokalisering är lämplig och därför ska skyddas bl.a. genom att markanvändning eller annan verksamhet nära Hamnen och farleden inte får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av Hamnen och farleden.

En alternativ lokalisering av hamnverksamheten till en helt ny plats, dvs. till en plats inom Tjörns kommun eller någon annan plats längs Bohusläns kust där det idag inte finns någon hamn eller någon hamnverksamhet, är givetvis teoretiskt möjlig. En sådan omlokalisering bedöms emellertid orimlig ur både miljö- och samhällsekonomisk synvinkel, då detta skulle kräva omfattande infrastrukturutbyggnad och att mer eller mindre orörda kustområden skulle behöva tas i anspråk. Ett sådant alternativ bedöms inte heller relevant, då det med ombyggnationer och effektiviseringar finns kapacitet i både Wallhamn och andra befintliga hamnar.

Nuvarande hamnar med import/export av fordon är huvudsakligen Södertälje, Malmö, Halmstad, Göteborg och Wallhamn. En alternativ lokalisering bör därför i första hand kunna utgöras av en utvidgning av någon befintlig hamn i regionen och Göteborgs Hamn är den hamn som bedöms mest trolig och lämplig för sådan omlokalisering.

I övervägandet mellan olika lokaliseringalternativ bör beaktas att den utsläppta mängden av luftföroreningar och bulleremissioner i en hamn generellt sett är likvärdig oavsett var hamnen är lokaliserad. Det som har störst betydelse ur miljösynpunkt är således vilka värden som finns i närområdet till den aktuella hamnen, hur buller- och luftföreningssituationen ser ut i nuläget och vilka andra fördelar som finns på platsen. I förhållande till Göteborgs Hamn kan konstateras att en utvidgning av hamnverksamheten i Wallhamn, i enlighet med denna ansökan, har flera fördelar.

- En koncentration av trafikleder med stor fordonsintensitet, industriverksamheter, energianläggningar och en stor hamn har bidragit till att det i Göteborgs stad är svårt att klara miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. I Wallhamns närområde bedöms luftföroreningshalterna däremot att vara låga. Någon risk för att en utökad hamnverksamhet i Wallhamn skulle leda till att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids bedöms inte föreligga.
- Längs södra älvstranden i Göteborg, dvs. i Göteborgs Hamns närhet, finns bostadshus som är exponerade för buller från hamnverksamheten. Utredningar om hur bullernivåerna ska kunna minskas pågår. Ytterligare anlop skulle troligtvis försämra situationen. Vid en utökad hamnverksamhet i Wallhamn bedöms uppsatta riktvärden överlag kunna innehållas. Tillfällena med bullerexponering i omgivningen kommer visserligen att bli fler, men eftersom inga nya kajlägen planeras bedöms de ekvivalenta bullernivåerna inte att öka.
- Merparten av det ro/ro-gods som anländer till Wallhamn består av fordon och Wallhamn har sedan lång tid tillbaka kombinerat sin hamnverksamhet med PDI-verksamhet. En omlokalisering av hamnen till Göteborgs Hamn skulle innebära att fordonen måste transporteras med lastbil från Göteborg till PDI-verksamheten i Vallhamn, vilket skulle medföra en ökad miljöbelastning. Möjligheten att flytta PDI-verksamheten till Göteborgs Hamn bedöms vara begränsad av flera anledningar. Bilimport omfattar betydande lagringsverksamhet åt kunder och ytor för uppställning av bilar är således en nödvändig förutsättning

för verksamheten. Sådana ytor är det brist på i Göteborgs Hamns närområde. Markkostnaderna i området kring Göteborgs Hamn är dessutom betydligt högre än i Wallhamn, vilket skulle försvåra Hamnens lönsamhet. Slutligen skulle en sådan omlokalisering innebära stora investeringskostnader samtidigt som befintlig anläggning, i vilken Wallhamn gjort stora investeringar, skulle bli överflödigt. I sammanhanget kan även nämnas att Trafikverket uttalat att det är viktigt att hamnarnas placering och utformning underlättar energieffektiv hantering av gods och bunkring.

- Då många bilåterförsäljare önskar att transportera sina fordon på specialbyggda lastbilssläp, eftersom bilarna kan skadas av gnistbildning vid järnvägstransport, är det inte säkert att Göteborgs Hamns järnvägsförbindelser skulle kunna utnyttjas vid en lokalisering till denna hamn.

Mot bakgrund av ovan nämnda omständigheter anser Wallhamn att det inte finns någon riktigt bra och rimlig alternativ lokalisering till befintlig och planerad hamnverksamhet, utan att en fortsatt lokalisering av Hamnen i Vallhamn innebär många fördelar både miljömässigt och kostnadsmässigt.

Planenlighet

Som framgår av punkten 5.1 i MKB:n bedöms planerad vattenverksamhet liksom planerad hamnverksamhet vara förenlig med befintlig översiktsplan såväl som ny översiktsplan samt befintliga detaljplaner.

Sammanfattning val av plats och planenlighet

Sammanfattningsvis anser Wallhamn att kraven, som genom lokaliseringsprincipen uppställs, är uppfyllda.

Avvägningsregel (2 kap. 7 § miljöbalken)

Wallhamns överväganden och förslag i fråga om skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått m.m. har skett och kommer även i fortsättningen att ske mot bakgrund av den avvägning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. De skyddsåtgärder som

föreslås framgår av kapitel 8 i MKB:n. Wallhamns uppfattning är att de åtaganden som görs innebär att verksamheten måste anses tillåtlig.

Den ansökta verksamheten innebär inte heller att någon tillämplig miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds eller påverkas märkbart negativt. Det finns därmed inte något hinder mot att tillåta verksamheterna på grund av utsläpp till luft eller påverkan på vattenmiljön.

Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap. miljöbalken

I området runt Hamnen finns ett antal riksintressen. Vid konflikt mellan olika riksintressen ska en avvägning mellan riksintressena ske. Wallhamns bedömning är dock att varken ansökt vattenverksamhet eller hamnverksamhet utgör någon konflikt med övriga riksintressen i området. De planerade vattenarbetena kommer som närmast att ske 1,5 km från skyddad naturmiljö i form av naturreservat, Natura 2000 eller riksintresse för naturvården. Därtill kommer de planerade vattenarbetena förläggas till vinterhalvåret när störningar på turismens- och friluftslivets fritidsintressen får antas bli som minst.

I det område som planeras att muddras finns ålgräsängar, vilka inte kommer att ha möjlighet att återetablera sig efter utförd muddring. I Svanviks kile finns emellertid tämligen stora ytor med ålgräsängar, varför biotopen kommer att vara relativt väl representerad även efter det att muddringen utförts. Wallhamn ställer sig vidare positivt till att vidta kompensationsåtgärder för ålgräsförlusten, varför denna inte bedöms leda till särskilt långtgående konsekvenser för den marina faunan i området. I sammanhanget bör även nämnas att det, trots fina ålgräsängar, finns väldigt lite fisk i området, vilket troligen beror på ett för stort fisketryck historiskt sett. Slutligen, vad gäller kulturmiljö, har huvuddelen av vattenområdet där muddringsarbeten planeras undersökts av Bohusläns museum, dock utan att några kulturhistoriska lämningar av betydelse har hittats. En arkeologisk utredning kommer att utföras även avseende planerade expansionsområden på land, för att få klarhet i om det finns fornlämningar som bör bevaras inom området.

Sammanfattningsvis anser Wallhamn att de ansökta verksamheterna innebär en god hushållning av områdets naturresurser och att bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken inte utgör något hinder ur tillåtlighetssynpunkt.

Tillåtlighet enligt 7 kap. miljöbalken

Hamnutvidgningen på land och muddringsarbetena inne i Hamnen berör inga områden som omfattas av strandskyddsbestämmelserna. Däremot kommer vissa muddringsarbeten som planeras i den yttre delen av farleden att beröra områden som omfattas av strandskydd. Planerade arbeten bedöms dock inte påverka området i sådan utsträckning att syftet med strandskyddet motverkas.

Stenungskusten, på andra sidan Hakefjorden från Hamnen sett, utgör ett Natura 2000-område och ett naturreservat. Den sökta hamn- och vattenverksamheten kommer emellertid inte att bedrivas inom detta område och bedöms inte heller innebära någon negativ påverkan av betydelse på miljön inom detta område. Mot bakgrund av ovanstående anser Wallhamn att de sökta verksamheterna inte möter hinder enligt bestämmelserna i 7 kap. miljöbalken.

Tillåtlighet enligt 11 kap. miljöbalken

Vid bedömningen av om verksamheten ska anses tillåtlig ska fördelarna med hamnutvidgningen vägas mot kostnaderna, tillsammans med de eventuella negativa effekter som planerade verksamheter kan/kommer att leda till, såsom borttagande av ålgräsängar, ökade luftföroreningsutsläpp och ökade transporter. Kostnaden för muddring, tippning och anläggande av nytt ro/ro-läge uppskattas uppgå till 82-108 Mkr. Med 20 års avskrivningstid om 6 procents ränta innebär de en årlig kostnad om ca 6,5-9 Mkr.

Utvidgningen förväntas leda till ett minskat behov av bogserbåtsassistans, vilket bedöms leda till besparingar om ca 10,2 Mkr/år. Vidare lär väntetider för anlöpande fartyg minska med en kostnad om ca 3 Mkr/år. Totala besparingar till följd av utvidgningen förväntas därmed bli ca 13 Mkr/år. De planerade åtgärderna bör dessutom inte enbart bedömas utifrån möjligheten till omedelbar intjäning, utan även

förutsättningarna för att även fortsättningsvis kunna bedriva verksamhet i Hamnen bör beaktas. De planerade åtgärderna är en allmän angelägenhet som kommer att få positiva effekter för Tjörns kommun med bland annat ökade arbetstillfällena som följd. De planerade åtgärderna kommer också att leda till positiva effekter för det svenska näringslivet i stort genom att transportkapaciteten mellan Sverige och utlandet rationaliseras och utökas.

Vidare, bland annat med hänsyn till de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som dessutom föreslås, bedöms verksamheten inte medföra några stora olägenheter ur allmänt eller enskilt intresse.

I ljuset av det ovanstående, dvs. de fördelar som den sökta vattenverksamheten och hamnverksamheten förväntas medföra ur både allmän och enskild synpunkt, får det anses uppenbart att den ekonomiska samhällsnyttan vida överväger de olägenheter som följer av att den ansökta vattenverksamheten och hamnverksamheten medges.

Sammanfattning av tillåtligheten

Wallhamn anser sammanfattningsvis att den sökta verksamheten är förenlig med miljöbalkens syften och uppfyller alla dess tillämpliga tillåtlighetskrav. Tillstånd till verksamheter bör därför lämnas. När det gäller villkoren för tillståndet hänvisar Wallhamn till avsnitt 13 nedan.

Förslag till villkor

Wallhamn föreslår att följande slutliga villkor föreskrivs för vattenverksamheten respektive hamnverksamheten.

Allmänt villkor

1. Arbetena och verksamheten ska utföras och bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden angett eller åtagit sig i målet, såvida inte annat framgår av domen.

*Villkor för vattenverksamheten*Muddring

2. Muddringsarbeten och undervattenssprängning får endast utföras från och med 1 oktober till och med 30 april för att minimera påverkan på marina organismer.

Sprängning

3. Sprängning under vatten ska i möjligaste mån undvikas samt skadeförebyggande åtgärder ska vidtas i de fall där sprängning är nödvändigt. Lämpliga metoder hanteras inom ramarna för kontrollprogram.

I de fall sprängning blir aktuell vid muddringen kan, om så krävs, särskilda åtgärder vidtas för att förhindra skador på fisk och sjöfågel, t.ex. akustiska metoder.

4. Ett 10x10 meter stort område runt punkten med förhöjd föroreningshalt (punkt H 4,8) och ned till djupet 0,5 meter under bottenytan ska ske med stängande skopa (s.k. miljöskopa) för att motverka att föroreningar sprids i vattenmassan. Sedimenten ska därefter tas upp för hantering på land.

Inför vattenarbetet

5. Innan Wallhamn påbörjar arbetet bör Wallhamn kontakta Sjöfartsverket för upprättande av sjömättningsplan.
6. Wallhamn bör kontakta Sjöfartsverkets Infrastrukturenhet för upprättande av en utmärkningsplan efter att miljödom erhållits. Denna utmärkningsplan kommer därefter tillställas Transportstyrelsen för godkännande, samt avdelningen Sjögeografi inom Sjöfartsverket för reglering av sjökort över området.
7. Kontrollprogram för de planerade vattenarbetena ska tas fram minst två månader innan de planerade arbetena avser att påbörjas. Kontrollprogrammet ska vidare godkännas av Tillsynsmyndigheten innan arbetena påbörjas.

8. Wallhamn ska samråda med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket beträffande hantering av risker avseende den del av muddringsarbetet som kommer att påverka fartygstrafiken.
9. Wallhamn ska söka tillstånd från Transportstyrelsen för förändringar såsom nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten, så kallad sjösäkerhetsanordningar (SSA).
10. Wallhamn skall kontakta Sjöfartsverket, Marstrands lotsområde, på ett tidigt stadium för koordinering av tillfällig utmärkning samt samråd för sjötrafikfrågor under byggnadstiden.
11. Wallhamn skall vidare fortlöpande informera om projektets start och framskridande till UFS-Baltico@sjofartsverket.se

Efter avslutad muddring

12. Efter avslutad muddring ska alla förändringar avseende strandlinje, bottenografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard FSIS44 och delges Transportstyrelsen jämte Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort.

Skyddsåtgärder

13. Entreprenadmaskiner ska vara uppställda på hårdgjorda ytor för att eventuella olje- eller drivmedelsläckage ska kunna upptäckas. Mobila drivmedelcisterner ska vara invallade och uppställda så att påkörningsrisk minimeras. Vid arbetsplatsen ska saneringsutrustning, såsom absorptionsmedel och länsar, finnas nära tillgängligt.

Fiskeavgift och främjande fiskeåtgärd

14. Wallhamn ska bidra till fisk- och fiskefrämjande åtgärder i Hakefjorden, Tjörns kommun, genom inbetalning av en engångsavgift om 350 000 kr till Havs- och vattenmyndigheten efter det att exploatering av ålgräsängen i hamnområdet har skett. Medlen ska administreras och utbetalas till lämpliga åtgärder av Havs- och vattenmyndigheten.
15. Uppföljning av ålgrässets utbredning i anslutning till berörda arbetsområden skall ske genom jämförelse mellan av Länsstyrelsens genomförda satellitstudier av ålgrässets utbredning under åren 2007-2012 var för sig med förnyade satellitstudier av Länsstyrelsen (om Länsstyrelsen kommer att genomföra dessa) som genomförs ett (1), två (2), tre (3) och fyra (4) år efter slutförd muddring. För det fall Länsstyrelsen inte har för avsikt att genomföra sådana satellitstudier fullt ut skall Länsstyrelsen istället utge satellitdata till Wallhamn AB för slutförande av studier.

Vid bedömningen av om genomförd vattenverksamhet påverkat ålgrässets utbredning skall beaktas att även andra yttre faktorer än vattenverksamheten kan ha påverkan på ålgrässets utbredning.

Vid avvikelse av betydelse skall compensation utges av Wallhamn AB.

Buller

16. Buller från vattenverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån vid bostäder utomhus inte överstiger följande värden:
- 60 dBA dagtid, helgfri måndag-fredag (kl. 07-19)
 - 50 dBA kvällstid (kl. 19-22) och dagtid (kl. 07-19) lördag, söndag och helgdag
 - 45 dBA kväll (kl. 19-22) lördag, söndag och helgdag samt natt (kl. 22-07)

Momentana ljud vid bostäder får nattetid inte överskrida 70 dBA.

Villkor för hamnverksamheten*Dokumentering av arter*

17. Innan geografisk utvidgning av hamnverksamheten sker i området där förekomsten av rödlistade arter dokumenterats ska botaniskt sakkunnig person undersöka förekomst av arterna på platsen.

Kontrollprogram

18. Förslag till kontrollprogram för verksamheten ska lämnas till Tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillstånd för verksamheten har vunnit laga kraft.

Förvaring och hantering av kemiska produkter

19. Kemiska produkter och farligt avfall ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage inte kan nå avlopp och så att förorening av mark, ytvatten eller grundvatten inte kan ske. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras på ogenomsläpplig invallad yta eller ha motsvarande typ av säkerhetssystem för uppsamling av vätska. Kemiska produkter och avfall innehållande flyktiga kolväten ska förvaras i tätslutande behållare.
20. Allt avfall som uppkommer i de olika verksamheterna eller som uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas. Det farliga avfallet, som fartygen lämnar i hamn, ska samlas upp och sorteras separat.
21. Uppställning av farligt gods ska ske på hårdgjord yta. Om mängderna farligt gods ökar markant i farlighetsgrad eller mängd ska en särskild riskanalys utföras och eventuella tillkommande skyddsåtgärder genomföras i samråd med Tillsynsmyndigheten.
22. Dagvattenbrunnar inom området ska vara tydligt markerade med varaktiga färger och brunnarna ska vara möjliga att täcka vid utsläpp. I nära anslutning till

dessa brunnar ska finnas täcklock och absorptionsmedel som ska användas vid risk för förorening.

Utsläpp till vatten

23. Begränsningsvärdet för oljehalten i dagvatten som avleds direkt till recipient ska inte överstiga 5 mg per liter, mätt som oljeindex.
24. Kontroll av dagvatten ska genomföras genom mätning två (2) gånger per år, i samband med nederbörd i punkt där största föroreningsmängd kan förväntas och specificerat i ett kontrollprogram.
25. I utgående vatten till spillvattennätet från tvättanläggning, rostskyddsanläggning, verkstadslokaler och spolplattor får halten olja som dygnsprov och begränsningsvärde uppgå till högst 30 mg/l mätt som oljeindex.

Kontroll av utgående vatten till spillvattennätet ska genomföras genom mätningar efter oljeavskiljare en (1) gång per år. Hur kontrollen skall ske kan närmare preciseras i kontrollprogrammet.

Buller

26. Bullerisolerande åtgärder ska, om så krävs, vidtas för att den ekvivalenta respektive den maximala ljudnivån inomhus i bostadshusen på fastigheterna Tjörn Habborsby 1:16, Tjörn Habborsby 3:5, Tjörn Habborsby 2:50, Tjörn Balkeröd 1:32 och Tönsäng 1:42 inte ska överskrida 30 respektive 45 dBA.

Kontroll av åtgärdsbehov och utförande av eventuella åtgärder ska genomföras inom ett (1) år efter att detta tillstånd vunnit laga kraft. Kostnaden för åtgärder ska vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

27. Buller från verksamheten ska i övrigt begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostadshus inte överstiger följande begränsningsvärden:

- 50 dBA dagtid vardagar kl. 07-18
- 45 dBA kvällstid kl. 18-22 samt söndag och helgdag kl. 07-18
- 40 dBA nattetid kl. 22-07

Nattetid kl. 22-07 får den momentana ljudnivån utomhus vid bostadshus inte överstiga 55 dBA.

28. Verksamhetsutövaren ska fortlöpande bedriva bullerbegränsande arbete för att minska bullernivåerna från verksamheten.

Begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärden ska beräknas för de tidsperioder olika verksamheter pågår. Kontrollen ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart femte år

Utsläpp till luft

29. Wallhamn åtar sig att utreda möjligheterna att ersätta lösningsmedelsbaserade rostskyddsmedel med high solid/vattenburna rostskyddsmedel i PDI-verksamheten samt redovisa resultaten av denna utredning till Tillsynsmyndigheten, och framlägga förslag till villkor, senast ett (1) år från lagakraftvunnen dom (tidigare föreslagit villkor #11 i aktbilaga 1 ändras således till ett utredningsvillkor, U1, se aktbilaga 30 sidan 13, med stöd av 22 kap 27 § miljöbalken)

Under prövotiden har Wallhamn föreslagit att följande provisoriska villkor föreskrivs:

30. Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) till luft via PDI-verksamhetens rostskyddsbehandling ska begränsas i möjligaste mån och får som begränsning-

svärde inte överstiga 25 ton per år. Kontroll av utsläppta mängder VOC skall göras genom beräkningar (P1, se aktbilaga 30 sidan 13).

Landelanslutning

31. Wallhamn ska fortlöpande verka för att landelsutrustning installeras och används vid ro/ro-kajerna. Arbetet ska redovisas i den årliga miljörapporten. En kostnads-nyttöanalys ska genomföras vart tredje år för att undersöka om elanslutning är motiverat.

Kemiska produkter

32. Innan nya kemikalier – av betydelse – börjar användas i ordinarie verksamhet ska tillsynsmyndigheten informeras. Informationen ska innehålla uppgifter om miljöegenskaper såsom nedbrytbarhet, toxicitet (akut och kronisk) samt bioackumulerbarhet.
33. Wallhamn ska med utgångspunkt i tillgänglig kunskap bedöma riskerna för negativ påverkan på miljön och människors hälsa som kan orsakas av de kemiska produkter och ämnen som används eller bildas i verksamheten. Baserat på riskbedömning ska Wallhamn byta ut miljö- och hälsofarliga kemiska produkter och ämnen mot sådana som bedöms vara mindre farliga eller vidta andra riskbegränsade åtgärder där utbyte inte är möjligt. En plan skall upprättas för detta arbete. Planen skall redovisas till Länsstyrelsen senast ett år efter det att domen vunnit laga kraft.

Fordon

34. Samtliga arbetsfordon ska senast vid utgången av år 2014 vara försedda med partikelfilter och katalysator eller på annat sätt vara kompletterade för att uppnå likvärdig utsläppsnivå. Tillsynsmyndigheten får förlänga denna tid om särskilda skäl föreligger.

Nedläggning av verksamhet

35. Om delar eller hela verksamheten upphör skall detta i god tid före nedläggning anmälas till Tillsynsmyndigheten. Wallhamn skall vidare efter samråd med Tillsynsmyndigheten, undersöka om mark, byggnad eller anläggning är förorenad och om så är fallet ansvara för att området efterbehandlas.

YTTRANDEN

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig.

Sjöfartsverket, aktbil. 44, som ser positivt på den förbättring av tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet samt de förutsättningar projektet skapar för utökad trafik för såväl befintligt som framtida större tonnage har följande synpunkter:

Farledsprojektet drivs i syfte att utöka farledens kapacitet, vilket innebär att permanenta förändringar kommer att ske av såväl botten topografi som utmärkning. Sökanden bör därför kontakta Sjöfartsverkets Infrastrukturenhet för upprättande av en utmärkningsplan efter att miljödom erhållits. Denna utmärkningsplan kommer därefter att tillställas Transportstyrelsen för godkännande, samt avdelningen Sjögeografi inom Sjöfartsverket för redigering av sjökort över området.

Sjöfartsverket, Marstrands lotsområde, bör kontaktas på ett tidigt stadium för koordinering av tillfällig utmärkning samt samråd för sjötrafikfrågor under byggnadstiden. För att trafiken skall kunna fortgå med god säkerhet under pågående arbete, krävs såväl planering som samråd med lotsorganisationen, hamnoperatörer och rederier.

I tillståndsansökan berörs en eventuell användning av s k siltgardiner i syfte att avgränsa grumling och sedimentation. Sjöfartsverket vill å det bestämdaste avråda från detta ur ett sjösäkerhetsperspektiv, då det i tidigare muddringsprojekt förekommit att passerande fartyg fått dessa i propellern vid passage, med åtföljande

haveri som följd. Wallhamn har dessutom ett läge som är att betrakta som oskyddat ur vädersynpunkt, vilket gör en siltgardin till en direkt fara för sjösäkerheten, då dess förankringar kommer att utsättas för stora påfrestningar av vind och ström.

Fortlöpande information om projektets start och framskridande skall rapporteras till Ufs-Baltico@Siofartsverket.se för att kommuniceras vidare till sjötrafiken via ordinarie kontaktvägar.

Efter avslutad muddring skall utmärkningen geodetiskt bestämmas och muddrings- samt tippningsområden sjömätas i enlighet med sjömätningsstandard FSIS44. Dessa mätningar skall inrapporteras till Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping, för införande i djupdatabas och sjökort. Sjöfartsverket bör kontaktas för upprättande av sjömätningensplan före detta arbete påbörjas.

Tillstånd skall sökas hos Transportstyrelsen för de sjösäkerhetsanordningar som tillhör sökanden som skall förändras eller kompletteras. (Förändring av Sjöfartsverket tillhörig utmärkning utförs i egen regi.)

Transportstyrelsen, aktbil. 21 och 32, har inget att erinra om de planerade åtgärderna med den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) under förutsättning att följande beaktas.

För att Transportstyrelsen efter genomfört arbete ska kunna bedöma förutsättningarna för den framtida fartygstrafiken i Wallhamns hamn så anser styrelsen att de planerade åtgärderna i hamnen, och i angränsande farled, behöver överensstamma med de åtgärder och de förutsättningar som framgår av rapporten över den fartygs-simulering som gjorts, daterad 2012-04-23.

För den del av muddringsarbetet som kommer att påverka fartygstrafiken bör man analysera riskerna i samband med detta. Utifrån denna analys bör projektet föreslå eventuella åtgärder och en handlingsplan för att höja säkerheten för sjötrafiken i samband med utförandet av planerat arbete. Detta bör ske i samråd med Transport-

styrelsen och Sjöfartverket. Föreligger behov av avlysning av vattenområden för sjötrafik ska detta ansökas om hos Länsstyrelsen.

Efter genomfört arbete ska alla förändring av strandlinje, bottentopografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard S 44 och delges Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort.

Vid förändringar som nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten s.k. sjösäkerhetsanordningar (SSA) ska tillstånd först ansökas om hos Transportstyrelsen.

Havs- och vattenmyndigheten, aktbil. 23 och 33, har anfört att tillstånd kan medges till verksamheten. Tillståndet ska förenas med följande villkor och försiktighetsmått som syftar till att minimera negativ påverkan på de inom området mycket höga marinbiologiska värdena.

- Muddringsarbeten ska ske på så sätt och med sådan utrustning att grumling minimeras (ex.vis genom muddring vid lugna ström- och vindförhållanden och med miljöskopa).
- Muddrings- och sprängningsarbeten får endast utföras från 1 oktober till och med 31 mars.
- Sprängning under vatten ska i största möjligaste mån undvikas. I de fall sprängning under vatten är nödvändigt ska skyddsåtgärder vidtas före sprängningarna (ex.vis akustiska metoder) för att undvika skador på akvatisk fauna.
- De planerade arbetena i vatten ska följas upp genom ett kontrollprogram innefattande grumlingsmätningar m.m. Kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan arbetena påbörjas. Om undersökningarna i kontrollprogrammet pekar på att miljöstörningar uppkommer i området ska kompletterande skyddsåtgärder omgående vidtas och tillsynsmyndigheten underrättas.

- Fiskeavgift och kompensationsåtgärder ska fastställas för att kompensera för uppkommen skada på habitat. Med skada avses permanent förlust av habitat samt temporär negativ påverkan på habitat.

Sökanden föreslår en fiskeavgift i form av en engångsavgift om 50 000 kr som kompensationsåtgärd för påverkan på ålgräsängar. Myndigheten anser inte att denna avgift är tillräcklig i beaktande av de mycket höga skyddsvärdena i området. Utsättningar av hundratusentals ålyngel sker utanför Stenungsund, dvs inom Vallhamns hamn närområde, inom ramen för programmet Krafttag Ål. Utsatta ålar är i behov av ålgräshabitat för sin uppväxt. Därför är det sannolikt att aktuell plats är särskilt viktig som uppväxtområde för ål. Åltätheterna här är sannolikt högre än de generella tätheterna som använts i Länsstyrelsens beräkningstabell (figur 3 i MKB:n).

Vid bedömning av ytan av berörd ålgräsäng måste också tas med i beräkningarna att ålgräs som inte påverkas direkt genom bortgrävning kan komma att påverkas negativt indirekt på olika sätt både under muddringen och under driften av den utökade hamnverksamheten. Dessutom måste beaktas att sökanden av praktiska och ekonomiska skäl inte har för avsikt att använda geotextilduk för att skydda närliggande områden från störning. Detta kommer leda till en stor grumlingspåverkan på de närliggande områdena vilket utgör en störning även om muddringen inte utförs under växtsäsong för ålgräs.

Myndigheten anser sammantaget att fiskeavgift bör fastställas till 100 000 kronor som ett engångsbelopp. I detta ingår både den direkta förlusten av 0,25 ha ålgräs ($11\,300 \text{ kr/ha} \cdot \text{år} \times 0,25 \text{ ha} \times 25 \text{ år} = 70\,625 \text{ kr}$) samt den påverkan som uppkommer på angränsande bottnar.

Myndigheten anser att deponering av sedimentmassor med fördel görs på NCC:s bergtäkt där lakning mm kan kontrolleras bättre än vid tippning till havs.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, aktbil. 20 och 39, tillstyrker ansökan under förutsättning att följande beaktas.

Vattenverksamhet enligt 11 kap. MB

- Att åtgärderna genomförs enligt huvudalternativet, alternativ 1, med de ändringar som framförs i aktbilaga 30.
- Arbeten i vattenområdet får inte ske under sommarmånaderna juni, juli och djurlivet enbart ske under perioden 1 oktober – 30 april.
- Arbeten som kan orsaka grumling får med hänsyn till det marina växt- och augusti med hänsyn till friluftslivet.
- Omhändertagandet av muddermassorna bör klargöras innan prövning då detta har direkt bäring på de totala miljökonsekvenserna för projektet som helhet
- Ett förslag till kontrollprogram för de planerade vattenverksamheterna ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten minst två månader innan de planerade arbetena avses att påbörjas. Kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan några arbeten påbörjas.
- Schaktning inom ett 10mx 10 m stort område kring de punkter där sedimenten konstaterats eller bedöms innehålla föroreningar ska ske med miljöskopa. Dessa massor ska tas om hand genom uppläggning på godkänd plats på land.
- Sprängning under vatten ska i möjligaste mån undvikas men i de fall det krävs ska skadeförebyggande åtgärder vidtas för att minimera skada på vattenlevande djur. Lämpliga metoder kan hanteras inom ramen för kontrollprogrammet.
- Att mark- och miljödomstolen fastställer fiskeavgift och kompensationsåtgärd. Länsstyrelsen anser att utformning och omfattning av dessa bör föregås av diskussion mellan sökande och Länsstyrelsen innan huvudförhandling.

- Att muddringsarbeten inte får påböljas innan metod samt plats för kvittblivning av muddermassor har bestämts och erforderligt tillstånd och/eller dispens finns för kvittblivningen.
- I första hand: att en kompensationsåtgärd för den permanenta skadan på ålgräs genomförs och att en fiskeavgift på 59 500 kr fastställs för påverkan på omgivande ålgräs och djupare bottnar enligt bilaga.
I andra hand: att domstolen fastställer en fiskeavgift på 464 660 kr för all påverkan på ålgräs och djupare bottnar enligt bilaga.
- Uppföljning av ålgräsets återhämtning i anslutning till berörda arbetsområden ska ske 1,3, och 5 år efter avslutade muddringsarbeten. Om kvarvarande ålgräsförekomster visar tecken på försämrad livskraft (täckningsgrad och utbredning) 3 år efter avslutade muddringsarbeten ska kompensation av förlorat ålgräs ske enligt de metoder som Länsstyrelsen då rekommenderar.
- Arbetsfordon, pråmar eller dylikt får inte ställas upp på kvarvarande ålgräsområde om de kan riskera att påverka ålgräsområdet negativt.

Miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. MB

- Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden angivit i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.
- Oljehalten i dagvatten som avleds direkt till recipienten får som begränsningsvärde inte överstiga 5 mg per liter, mätt som oljeindex. Kontroll av dagvatten ska ske genom mätning flera gånger per år specificerat i ett kontrollprogram.
- I utgående vatten till spillvattennätet från PDI, tvättanläggning, verkstadslokaler och spolplattor får halten olja som dygnsprov och begränsningsvärde inte överstiga 30 mg per liter, mätt som oljeindex. Hur kontrollen ska ske kan närmare

preciseras i kontrollprogrammet.

- Bullerisolerande åtgärder skall vidtas för tre fastigheter enligt Wallhamn AB:s yrkande. Åtgärderna skall ske i samråd med fastighetsägaren och genomförda senast ett år från det att aktuellt tillstånd vunnit laga kraft.
- Buller från verksamheten skall i övrigt begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger följande begränsningsvärden:
 - 50 dB (A) dagtid vardagar kl. 07-18
 - 45 dB(A) kvällstid kl. 18-22 samt dagtid sön- och helgdag kl. 07-18
 - 40 dB(A) nattetid kl. 22-07
- Nattetid kl. 22-07 får den momentana ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiga 55 dB(A).
- Begränsningsvärdena ska kontrolleras genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärden ska beräknas för de tidsperioder olika verksamheter pågår. Kontrollen ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart femte år.
- PDI-verksamhetens utsläpp av flyktiga organiska kolväten till luft skall begränsas till 3 ton snarast möjligt.
- Wallhamn ska fortlöpande verka för att landelsutrustning installeras och användas vid ro/ro-kajerna. En kostnadsnyttoanalys ska genomföras vart tredje år för att undersöka om elanslutning är motiverat.
- Kemiska produkter och farligt avfall skall hanteras på ett sådant sätt att spill eller läckage inte kan nå avloppet och så att förorening av mark, ytvatten eller

grundvatten inte kan ske. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras på ogenomsläpplig invallad yta eller ha motsvarande typ av säkerhetssystem för uppsamling av vätska. Kemiska produkter och avfall innehållande flyktiga kolväten ska förvaras i tätslutande behållare.

- Innan nya kemikalier - av betydelse - börjar användas i ordinarie verksamhet ska tillsynsmyndigheten informeras. Informationen ska innehålla uppgifter om miljöegenskaper som nedbrytbarhet, toxicitet (akut och kronisk) samt bioackumulerbarhet.
- Bolaget ska med utgångspunkt från tillgänglig kunskap bedöma riskerna för negativ påverkan på miljön och människors hälsa som kan orsakas av de kemiska produkter och ämnen som används eller bildas i verksamheten. Baserat på riskbedömningen ska bolaget byta ut miljö- och hälsofarliga kemiska produkter och ämnen mot sådana som bedöms vara mindre farliga eller vidta andra riskbegränsande åtgärder där utbyte inte är möjligt. En plan ska upprättas för detta arbete. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen senast ett år efter det att domen vunnit laga kraft.
- Allt avfall som uppkommer i de olika verksamheterna eller som uppsamlas från fartyg skall hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas. Det farliga avfallet, som fartygen lämnar i hamn, skall samlas upp och sorteras separat.
- Dagvattenbrunnar inom området skall vara tydligt markerade med varaktiga färger och brunnarna skall vara möjliga att täcka vid utsläpp. I nära anslutning till dessa brunnar ska det finnas täcklock och absorptionsmedel som skall användas vid risk för förorening.
- Samtliga arbetsfordon ska senast vid utgången av år 2014 vara försedda med partikelfilter och katalysator eller på annat sätt kompletterade för att uppnå likvärdig utsläppsnivå. Tillsynsmyndigheten får förlänga denna tid om särskilda

skäl föreligger.

- Uppställning av farligt gods ska ske på hårdgjord yta. Om mängderna farligt gods ökar markant i farlighetsgrad eller mängd ska en särskild riskanalys utföras och eventuellt tillkommande skyddsåtgärder genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Om verksamheten i sin helhet eller i någon del av denna upphör skall detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Bolaget skall vidare, efter samråd med tillsynsmyndigheten, undersöka om mark, byggnad eller anläggning är förorenad och om så är fallet ansvara för att området efterbehandlas.
- Ett aktuellt kontrollprogram skall finnas för verksamheten. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast 6 månader efter att tillstånd för verksamheten vunnit laga kraft.
- Innan utvidgning av hamnverksamheten sker i område där förekomst av rödlistade arter dokumenterats ska botaniskt sakkunnig person undersöka förekomst av arterna på platsen.

Södra Hakenäsets Naturvårnsförening, aktbil. 34, anför bl.a. följande Föreningen har tagit del av de synpunkter och yrkanden som framförts av Tjörns Naturskyddsförening i skrivelse av 2012-12-28, aktbilaga 26. Föreningen stöder tillfullo dessa synpunkter och yrkanden. Föreningen Södra Hakenäset vill därutöver tillföra nedanstående tillägg/förtydliganden.

1. Föreningen anser att bullerberäkningar borde göras även för fritidsfastigheter särskilt på den nordvästra sidan av Hakenäset.
2. Föreningen vill påpeka att när fritidsbåtshamnen i Wallhamn etablerades och framförde sina planer på en hamnstorlek på många hundra båtar hade Wallhamn

AB ingen argumentation som påpekade att detta inte skulle kunna vara möjligt med den då befintliga hamnverksamheten. Därför framstår det klart att det är den utökade hamnverksamheten som begränsar fritidsbåtshamnens expansionsmöjligheter. Eftersom detta gäller borde omplaceringen av fritidsbåtshamnen och den miljöpåverkan som detta skapar ingå i miljökonsekvensbeskrivningen för utökningen av hamnverksamheten i Vallhamn.

3. Vad gäller alternativ lokalisering av den utökade verksamheten i Vallhamn anser föreningen att det vore lämpligt att tillfråga Göteborgs hamn huruvida det vore möjligt att i denna hamn svälja de anlöp av större båtar samt det ökande antalet anlöp och godsvolym som ansökan är baserad på och huruvida detta skulle kunna göras utan strukturell utökning av hamnen i Göteborg.

Ägarna till fastigheten Tönsäng 1:42, Barbro Sundin och Bert Petersson, aktbil. 18 och 37, anför bl.a. att beräkningarna i bullerutredningen synes endast ta endast hänsyn till hamnverksamheten och bygg och anläggningsverksamhet under uppbyggnadsperioden. Tillkommande buller från det utökade verksamhetsområdet mellan vår fastighet och hamnen är inte med. Tåktverksamheten har ett tillstånd år 2020 och ej heller den verksamheten är medräknad. Det utökade verksamhetsområdet bör begränsas så som framgår av bilaga 1 till aktbil.18, så att det därmed skapas en skärm mot verksamheten och att på så sätt skogen får vara kvar samt att verksamheten inte får bedrivas samtidigt kvälls- eller nattetid.

Tjörns Naturskyddsförenings (TNF), aktbil. 26, 36 och 46, som bestrider ansökan har i yttranden och vid huvudförhandlingen anför bl.a. följande.

TNF yrkar att sökanden skall åläggas att utreda alternativ som innebär väsentligt annan hamnutformning vilka innebär väsentligt mindre muddring, inklusive olika släntlutningar. Säkerhetsaspekter såväl som effekter på uppgrumling till följd av muddringsarbeten och fartygsrörelser efter anläggningsfasen och dess influensområde i och utom Vallhamn, Svanvikskile och Gunneby kile skall ingå.

TNF yrkar att sökanden skall åläggas att utreda alternativa formuleringar av begränsningsfaktorer i samverkan med Länsstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten samt företrädare för Tjörns Naturskyddsförening för att åstadkomma största möjliga miljöeffektivitet.

TNF yrkar att Wallhamn åläggs att möjliggöra landelanslutning för de fartyg som anlöper hamnen, samt att genom en kraftigt differentierad avgift verka för att anlöpande fartyg skaffar möjlighet till landelanslutning.

TNF yrkar att sökanden åläggs att utföra en s k kompensationsrestaurering, dvs en till yta och populationsdensitet av negativt påverkad ålgräsäng (både av verksamhetens expansion under 2000-talet redan skadad, och av ev. kommande muddring och framtida verksamhet ev. skadad) på annan plats i Hakefjorden återskapad ålgräsäng. Detta åläggande skall anses slutfört först när den nya ålgräsängen är helt etablerad, vilket kan avläsas efter en längre tidsperiod (5-10 år).

TNF yrkar att ett kontrollprogram etableras, i samverkan med Havs-och vattenmyndigheten och Länsstyrelsen, som möjliggör en uppföljning av påverkan på ålgräsängarna från de olika påverkansfaktorer som är kopplade till Wallhamns verksamhet.

SÖKANDENS BEMÖTANDE

Sökanden har i yttrande, aktbil. 30 och 37, anfört bl.a. följande.

Påverkan på ålgräsängar

Flera remissinstanser har lämnat synpunkter på den sökta vattenverksamhetens påverkan på ålgräsängarna i Hamnen och det har härvid begärts att den till Ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen ("MKB") ska kompletteras med en utredning som visar på alternativ innebärande att muddring av ålgräsäng antingen undviks helt eller begränsas ytterligare.

Wallhamns reviderade förslag på utformning av Hamnen innebär sannolikt att föreslagna muddringsarbeten medför en ålgräsförlust om mindre än en procent (0,02 % - 0,8 %) av totalt ca 30 ha ålgräs i Svanviks kile. Med beaktande av att muddringsarbetena även kommer att innebära kompensationsåtgärder enligt vad som föreslås nedan måste ett så pass begränsat intrång på ålgräset i området anses miljömässigt godtagbart. Detta särskilt mot bakgrund av den positiva effekt som föreslagna åtgärder kommer medföra på bland annat sjösäkerheten i Hamnen.

Wallhamn önskar, mot ovanstående bakgrund, att åtgärderna i Wallhamns yrkande i punkten 1 (a) i Ansökan ska få utföras i enlighet med det alternativa förslag till utformning av Hamnen som framgår av Bilaga AIII.

Fiskeavgift avseende ålgräsförlust

Den planerade muddringen i Hamnen berör i huvudsak endast bottenar som inte kategoriserats som viktiga grundbottenar. Vidare bedöms påverkan på dessa ytor endast bli tillfällig. Wallhamns uppfattning är därför att en eventuell fiskeavgift bör baseras endast på hur stor del av ålgräsängarna som ianspråkats. Lämpligen tas fiskeavgiften ut som en engångsersättning.

Med utgångspunkt i de belopp för yngelkompensation som Länsstyrelsen i Västra Götalands län har tillämpat vid annan prövning 2012, se beräkningstabell för ersättning av uppväxande fisk (se Figur 4 i Bilaga A), anser Wallhamn mot ovanstående bakgrund att fiskeavgiften bör bestämmas till en engångskostnad om mellan 12 000 kronor och 56 000 kronor, beroende på hur stor yta ålgräsäng som kommer att ianspråkats (se Bilaga A punkt 4). Wallhamns bedömning är därför att en engångsersättning om 50 000 kronor utgör en rimlig fiskeavgift. Med hänsyn till att den yta ålgräsängar som ianspråkats av muddringsarbetena med det under punkten 1.1.1 ovan redovisade förslaget är högst begränsad är Wallhamns uppfattning att fiskeavgift i form av en engångsavgift om 50 000 kronor är tillräcklig såsom kompensationsåtgärd för påverkan på ålgräsängar.

Mot denna bakgrund föreslår Wallhamn att mark- och miljödomstolen fastställer att Wallhamn ska bidra till fisk- och fiskefrämjande åtgärder i Hakefjorden genom in-

betalning av en engångsavgift om 50 000 kronor till Havs- och vattenmyndigheten, efter det att exploatering av ålgräsängen i hamnområdet har skett. Wallhamn önskar härvid revidera tidigare förslaget villkor avseende fiskeavgift (villkor 4) till ett villkor med följande lydelse:

4. *Wallhamn ska bidra till fisk- och fiskefrämjande åtgärder i Hakefjorden, Tjörns kommun, genom inbetalning av en engångsavgift om 50 000 kronor till Havs- och vattenmyndigheten efter det att exploatering av ålgräsängen i hamnområdet har skett. Medlen ska administreras och utbetalas till lämpliga åtgärder av Havs- och vattenmyndigheten.*

Alternativa platser för deponering

Mot bakgrund av de kvarstående osäkerheterna kring Göteborg Hamn AB:s (GHAB:s) tippplats SSV Vinga, tillsammans med de fördelar som finns med att lägga massorna på land, är det mycket som talar för att uppläggning av uppkomna muddermassor kommer att ske i NCC:s täkt.

Transport av muddermassor till tippningsplats

Planerad muddring kommer att generera betydande mängder muddermassor. Som tidigare redovisats, se punkten 11.1.1 och 11.1.2 i MKB:n till Ansökan, bedöms miljökonsekvenserna av att transportera muddermassorna till de två respektive uppläggningsalternativen bli ungefär desamma. Kostnaderna för att transportera muddermassorna till de två olika platserna har dock bedömts skilja sig åt avsevärt, se Tabell 4 och 5 i MKB:n till Ansökan. Att kostnaden för att transportera muddermassorna upp till NCC:s täkt bedömts bli så mycket större beror på att transport med lastbil är såväl mer kostsamt som mer logistikkrävande än transport till havs. Då uppläggning av muddermassorna i NCC:s täkt nu framstår som mest sannolikt utreds för närvarande alternativa transportsätt, innebärande lägre kostnader och mindre miljöpåverkan, upp till täkten.

Mot bakgrund av att möjligheten att ta upp planerad mängd muddermassor på land inte är fullt utredd - och beräknas innebära betydligt högre kostnader än att tippa dem till havs - önskar Wallhamn, trots att det mesta talar för att massorna kommer att läggas i NCC:s täkt, ännu inte utesluta möjligheten att få lägga muddermassorna på SSV Vinga. Detta åtminstone till dess att transportmöjligheten av massorna upp till NCC:s täkt har utvärderats ytterligare.

Miljöskopa, siltgardiner etc.

Wallhamn har, till följd av synpunkter framförda av ett antal remissinstanser, utrett behovet av åtgärder för att minska risken för negativa effekter till följd av grumling (se Bilaga A punkt 3).

Inledningsvis kan konstateras att breddning och fördjupning av Hamnen, i enlighet med de i Ansökan föreslagna åtgärderna, sannolikt kommer att förbättra vattenkvaliteten i Hamnen, då större djup även leder till mindre erosion och resuspension av bottensediment samt mer vatten och större utspridningseffekt, det vill säga mindre grumling. Då anlop av fartyg till Hamnen i dagsläget leder till relativt stor grumling, skulle föreslagna åtgärder i detta avseende således innebära en förbättring av förutsättningarna för ålgräs att växa i Hamnen. I samband med genomförandet av muddringsarbetena uppkommer givetvis en tillfällig ökad grumling i Hamnen, men eftersom muddringsarbetena kommer att genomföras vintertid, se punkten 1.3.2 nedan, bedöms dock inte den därav följande grumlingen leda till försämrad fotosyntes. Den tillfälliga sedimentering som härvid även uppkommer bedöms vidare inte leda till att ålgräsängar täcks i någon betydande omfattning, då huvuddelen av partiklarna kommer att sedimentera på större djup i Hakefjorden. Wallhamn ser mot denna bakgrund inget behov av att följa upp utförda arbeten genom grumlingsmätningar.

För att motverka att föroreningar sprids i vattenmassan bör schaktning i förorenade områden ske med stängande skopa, så kallad miljöskopa. Wallhamn har därför föreslagit att ett tio gånger tio meter stort område runt punkter med förhöjd föroreningshalt (punkt H4,8 och 2011-3) och ned till djupet 0,5 meter under bottenytan ska ske

med miljöskopa. Sedimenten ska därefter tas upp för hantering på land. Då utförda sedimentprovtagningar visat att aktuella muddermassor är relativt rena och att förhöjda föroreningshalter endast har detekterats i två punkter förefaller det emellertid inte rimligt - och dessutom opåkallat - att använda miljöskopa i hela den inre delen av hamnbassängen.

Mot bakgrund av bland annat begränsad miljövinst och höga kostnader anser Wallhamn att det inte heller är motiverat att använda siltgardiner i samband med muddringen.

Användande av siltgardiner skulle dessutom innebära stora praktiska svårigheter som skulle försvåra såväl muddringsarbetena - och därmed riskera att förlänga muddringstiden, vilket inte är önskvärt ur miljösynpunkt - som den samtidigt pågående trafiken i Hamnen. Wallhamns uppfattning är därför att användandet av siltgardiner inte ska vara ett villkor för muddringsarbetena.

Tider för muddringsarbeten

För att minimera påverkan på marina organismer har Wallhamn sedan tidigare föreslagit att muddringsarbeten och undervattenssprängning endast får utföras från 1 oktober till och med 30 april, det vill säga under den period då den marina aktiviteten är som lägst. Föreslagen tidsperiod överensstämmer även med vad länsstyrelsen har föreslagit och i stort med vad som föreslagits av Havs- och vattenmyndigheten.

Att muddra så pass stora mängder som är aktuellt i förevarande fall bedöms ta flera månader i anspråk. Väderförhållanden kan dock riskera att omöjliggöra muddring under långa perioder, särskilt vintertid. En alltför kort muddringsperiod riskerar därför leda till att Wallhamn tvingas avbryta sin muddring innan den är färdig, vilket inte är optimalt ur ett biologiskt perspektiv då det skulle innebära en ökad påfrestning för det marina livet med två muddringstillfällen i stället för ett. En sammanhängande muddring är även att föredra rent ekonomiskt. Sammantaget anser Wallhamn att föreslagen muddringstid därför är välavvägd och bör fastställas.

Övriga synpunkter avseende den sökta vattenverksamheten mot vilka Wallhamn inte invänder

Wallhamn har även mottagit nedanstående synpunkter, mot vilka Wallhamn inte invänder.

Wallhamn ska samråda med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket beträffande hantering av risker avseende den del av muddringsarbetet som kommer att påverka fartygstrafiken.

Efter genomfört arbete ska alla förändringar avseende strandlinje, bottentopografi och andra objekt geodetiskt bestämmas enligt sjömättningsstandard S44 och delges Transportstyrelsen jämte Sjöfartsverket för kontroll och uppdatering av sjökort.

Kontrollprogram för de planerade vattenarbetena ska tas fram minst två månader innan de planerade arbetena avses att påbörjas.

Wallhamn ska söka tillstånd från Transportstyrelsen för förändringar såsom nyetablering, indragning och flyttning av utmärkning för sjöfarten, så kallad sjösäkerhetsanordningar, SSA.

Sprängning under vatten ska i möjligaste mån undvikas samt skadeförebyggande åtgärder ska vidtas i de fall där sprängning är nödvändigt. Lämpliga metoder hantearas inom ramarna för kontrollprogram, se punkten 1.4.3 ovan. (Vänligen notera att Wallhamn redan föreslagit ett villkor, villkor 2, avseende undervattenssprängning.)

Inkomna synpunkter avseende den sökta miljöfarliga verksamheten TNF har i första hand yrkat att Wallhamn inte ska beviljas tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att bedriva utökad hamnverksamhet. För det fall tillstånd beviljas yrkar TNF bland annat att tillståndet för Hamnen ska gälla den först uppnådda gränsen av

i) 30 000 fordon i PDI per år; ii) 60 000 lastade och lossade bilar per år; eller iii) 250 fartyg i kommersiell drift som anlöper hamnen per år.

För att en hamn ska vara kommersiellt gångbar kan den inte vara alltför begränsad av det miljötillstånd som reglerar dess verksamhet. En hamn måste ha möjlighet att anpassa sin verksamhet utifrån konjunktur- och marknadssvängningar, vilket kan innebära variationer i storleken på anlöpande fartyg, vilken typ av gods som tas emot, tonnage etc. Mot denna bakgrund är det av stor vikt att den begränsningsfaktor som väljs i ett miljötillstånd är vald med utgångspunkt i varje enskild hamns förutsättningar och faktiska miljöpåverkan.

Beträffande Hamnens begränsningar är Wallhamns uppfattning att det varken är lämpligt eller ändamålsenligt att begränsa vilken typ eller mängd gods som tas emot i Hamnen, då det inte är godset som bedöms ha störst betydelse för Hamnens miljöpåverkan utan snarare antalet anlöp. Ur miljösynpunkt är färre anlöp således att föredra, vilket lättare uppfylls om större fartyg kan - och tillåts - trafikera Hamnen. Färre anlöp behöver dock inte nödvändigtvis innebära hantering av mindre mängd gods, i förevarande fall färre bilar, eftersom större fartyg har plats för fler bilar. Antalet bilar som lastas och lossas i Hamnen varierar således betydligt beroende på om det är stora eller små fartyg som trafikerar Hamnen, men har inte någon direkt koppling till Hamnens miljöpåverkan. Inte heller är antal hanterade ton i Hamnen någon lämplig begränsning för Wallhamns verksamhet, då exempelvis de bilar som idag tas emot i Wallhamn väger relativt lite. Det är dock inte osannolikt att andelen tyngre gods som lastas och lossas i Hamnen i framtiden kan komma att öka, då vilken typ av gods som kommer in över kaj helt och hållet är beroende av vilka kunder och vilka fartyg som trafikerar Hamnen. En större andel tyngre gods behöver dock inte innebära fler anlöp och större miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis kan konstateras att en begränsning av antalet bilar eller ton gods som hanteras i Hamnen således endast skulle innebära en konkurrensbegränsning för Wallhamn som inte motsvaras av någon uppenbar miljönytta. De av TNF

föreslagna begränsningarna avseende antal lastade och lossade bilar per år är enligt Wallhamns uppfattning därför olämpliga för Wallhamns verksamhet.

Liknande överväganden gör sig gällande vad gäller PDI-verksamheten, då behovet av att PDI-kontrollera fordon varierar över tid och i hög grad är kopplat till antalet bilar som tas emot i Hamnen. Därutöver behöver PDI-verksamheten / sig inte innebära någon miljöfarlig verksamhet med risk för konsekvenser för miljön, eftersom PDI-verksamheten i vissa fall endast består av exempelvis iläggning av varningstriangel i en bil. Att begränsa antalet fordon som hanteras inom PDI får därför också betraktas som en rent kommersiell begränsning av Wallhamns verksamhet, utan något direkt samband med Hamnens miljöpåverkan.

Sammanfattningsvis bör därför begränsningsfaktorer i ett miljötillstånd endast vara sådana omständigheter som har en faktisk miljöpåverkan, såsom i förevarande fall antal anlop och mängd VOC-utsläpp per år.

Mot ovanstående bakgrund vidhåller Wallhamn därför att antal anlop per år, i kombination med villkor för bland annat utsläpp av VOC från PDI-verksamheten, är den mest tillämpliga begränsningsfaktorn för Hamnens verksamhet. I sammanhanget kan även nämnas att antalet föreslagna tillåtna anlop inte är påtagligt högre än vad som bedömts tillåtligt i nu gällande tillstånd.

Buller

Som Wallhamn tidigare föreslagit (föreslagna villkor 9 och 10) bör Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller gälla som begränsningsvärden för den planerade verksamheten, innefattande en förpliktelse för Wallhamn att fortlöpande bedriva bullerbegränsande arbete för att minska bullernivåerna från verksamheten samt att genomföra förnyade kontroller så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer. Enligt den bullerberäkning som utförts (Bilaga A6 till Ansökan), finns dock tre fastigheter på vilka bullerisolerande åtgärder bör utföras för att Wallhamn inte ska riskera att överskrida föreslagna begränsningsvärden. Vid avgörande av vilka bullerisolerande åtgärder som är lämpliga vid-

håller dock Wallhamn att en skälighetsbedömning bör göras, så att kostnaderna för åtgärderna blir rimliga med hänsyn till byggnadernas standard och värde.

Härutöver har ägarna till fastigheten Tönsäng 1:42 framfört att beräkningarna i ovan nämnda bullerutredning endast synes ta hänsyn till planerad hamnverksamhet samt bygg- och anläggningsverksamheten under uppbyggnadsperioden, och inte till tillkommande buller från det utökade verksamhetsområdet samt buller från NCC:s befintliga täktverksamhet. Enligt utförda bullerberäkningar har ljudnivån vid fastigheten Tönsäng 1:42 beräknats till 38 dB A ekvivalent nivå vid maximal verksamhet, vilket med marginal underskrider uppställda riktvärden. Då expansionsområdet närmast fastigheten Tönsäng 1:42 huvudsakligen planeras att användas för uppställning av gods bedöms inte heller en framtida användning av området påverka ljudnivån vid nämnda fastighet i någon betydande utsträckning (se Bilaga A punkt 6). Den enda situation då riktvärdena skulle riskera att överskridas vore om NCC:s täktverksamhet och Wallhamns verksamhet bedrevs samtidigt kvälls- eller nattetid. Täktverksamheten och Wallhamns verksamhet kommer dock inte att bedrivas samtidigt under nattetid och inte heller, annat än i mycket ovanliga situationer, samtidigt under kvällstid. Bedömningen är därför att samverkan mellan buller från täktverksamhet och Wallhamns verksamhet inte kommer överstiga riktvärdena i föreslaget villkor annat än i extrema undantagsfall.

Mot bakgrund av att ljudnivån vid fastigheten Tönsäng 1:42 inte kommer överstiga tillämpliga riktvärden anser Wallhamn inte att inlösen av fastigheten är motiverad.

Hamnens lokalisering (Natura 2000-område, marinan etc.)

Vissa remissinstanser har framfört kommentarer kring såväl utformningen av vattenverksamheten som lokaliseringen av hamnverksamheten som sådan till Vallhamn. Härutöver har även ifrågasatts behovet av att utvidga hamnen i Vallhamn för att den ska kunna ta emot ro/ro-fartyg längre än 230 meter samt kopplingen mellan utvidgad hamnbassäng/farled och Wallhamns PDI-/PDS-verksamhet.

Wallhamn har även begärts förtydliga bedömningen av påverkan på Stenungsundskustens Natura 2000-område och redovisa vilka skyddsåtgärder som ska vidtas. Nämnade frågor behandlas nedan och i Bilaga A punkt 5 samt i MKB:n till Ansökan punkt 3.3.

Alternativ lokalisering av Hamnen

Lokalisering av den befintliga hamnverksamheten till Vallhamns hamn prövades inför nu gällande tillstånd. Förläggandet av en kommersiell hamn till Vallhamn har således redan prövats och befunnits vara lämplig. Nu aktuell ansökan avser en utvidgning av den befintliga Hamnen och dess hamnverksamhet. När en ansökan om nytt tillstånd ges in måste lokaliseringen visserligen prövas på nytt, men av praxis framgår att lokaliseringskravet i 2 kap. miljöbalken endast gäller i den utsträckning det inte är orimligt att uppfylla med hänsyn till de kostnader som skulle uppstå vid en eventuell omlokalisering. Då kostnaderna för att flytta en redan befintlig anläggning ofta är ansevärt höga får utgångspunkten i dylika fall snarast sägas vara att det är mest ändamålsenligt att behålla befintlig lokalisering. I linje härmed har, som tidigare framförts i Ansökan, Förbundet Sveriges Hamnar yttrat i såväl SOU 2009:45 som Ds 2009:65 att "drift av sedan länge befintlig hamnverksamhet inte ska behöva tillståndsprövas med samma krav på MKB-förfarande som anläggande av en helt ny hamn". Att Förbundet Sveriges Hamnar eventuellt kan ha ett intresse i frågan förändrar inte yttrandets riktighet i sak. Ståndpunkten ligger i linje med bland annat uttalanden från Miljööverdomstolen ("MÖD") i rättsfallet MÖD 2005:39, där MÖD anger att den omständigheten att en verksamhet vid tidigare prövningar har bedömts vara tillåtlig bör inverka vid bedömningen av om en alternativ lokalisering av verksamheten är rimlig.

Wallhamn har, trots att tidigare prövning bör innebära en lättnad vad gäller kraven på alternativredovisning, ändå i såväl Ansökan som MKB:n presenterat en alternativredovisning som visar på lämpligheten av aktuell lokalisering av Hamnen.

Av alternativredovisningen framgår att Göteborgs Hamn bedöms vara den enda realistiska alternativa lokaliseringen av Hamnen. Göteborgs Hamn är emellertid

redan tungt trafikerad med såväl sjö- som vägtrafik och har svårt att klara gällande gränsvärden för luftföroreningar och buller. Att en del av den Västsvenska fartygs- trafiken passerar genom Vallhamns hamn innebär därför en avlastning för Göte- borgs Hamn och därmed även för den ansträngda luft- och bullersituationen i Göte- borg. Ur ett miljöperspektiv måste därför en fördelning av fartygstrafiken mellan Göteborg och Vallhamn vara att föredra framför en ytterligare koncentration till det redan miljömässigt hårt belastade och tätbefolkade Göteborg.

Det är visserligen svårt att med någon större precision beskriva de samhällsekon- omiska konsekvenserna av alternativa lokaliseringar, men Wallhamns uppfattning är att både Ansökan och MKB:n tydligt visar att en lokalisering av Hamnen till Vall- hamn måste vara att föredra ur ett socioekonomiskt perspektiv. En omfördelning av de många arbetstillfällen som Wallhamn genererar från Tjörn till Göteborg skulle ofrånkomligen innebära en betydande negativ påverkan på näringslivet på Tjörn. En följd skulle också vara att en än större andel av Tjörns befolkning skulle tvingas arbetspendla till Göteborgsregionen. Som TNF framhåller arbetspendlar i dagsläget mer än varannan boende på Tjörn. En ytterligare ökning av detta andelstal skulle försämra den redan ansträngda trafiksituationen till och från Göteborg vid rusnings- tid och även leda till en ökad miljöpåverkan i form av utsläpp från fordon.

Vad beträffar de eventuellt ökade påfrestningarna på Tjörnbron till följd av en ut- vidgning av Hamnen har denna fråga behandlats i MKB:n, se avsnitt 11.2. Den tunga trafiken på Tjörnbron har där beräknats öka från ca 6 procent till 7,1 procent år 2020 vid maximal verksamhet i Hamnen. Vidare beräknas trafiken till och från Wallhamn år 2020 utgöra 2,3 procent av årsmedeldygnstrafiken på väg 169 och 1,2 procent av årsmedeldygnstrafiken på Tjörnbron. Om trafiken till och från hamnen är jämnt fördelad över dygnet kommer den att utgöra 0,7 procent respektive 0,4 pro- cent av eftermiddagens högtrafik. Detta marginella tillskott bedöms inte märkbart påverka framkomligheten för övrig vägtrafik.

Ett möjligt framtida scenario är att SF Marina Wallhamn AB:s ("SF Marina") små- båtshamn i Vallhamn omlokaliseras till Goviken eller någon annan närliggande

plats. Möjligheterna till en omlokalisering utreds för närvarande och bland annat Wallhamn och SF Marina har den 6 mars 2013 tecknat ett samarbetsavtal om att parterna ska verka för att nå en samförstånds lösning (se Bilaga C). En omlokalisering av SF Marina är dock inte avhängig Wallhamns planerade utvidgning, utan kan oavsett detta komma att behöva ske då SF Marina endast har ett tidsbegränsat bygglov för sin nuvarande verksamhet och då ett permanent bygglov troligtvis inte kommer att kunna erhållas. Vidare önskar SF Marina att utvidga sin verksamhet, vilket inte bedöms kunna ske på önskvärt sätt på befintlig plats. Eftersom en eventuell omlokalisering av SF Marinas småbåtshamn således inte nödvändigtvis är en följd av Hamnens planerade utvidgning - och då småbåtshamnens eventuella framtida lokalisering ännu är oklar - kan en omlokalisering av SF Marina rimligen inte beaktas i förevarande tillståndsprövning.

Den framtida lokaliseringen av SF Marinas småbåtshamn måste betraktas som en fristående fråga, vars lämplighet får avgöras i en separat senare prövning.

Alternativ utformning av Hamnen

Som ovan nämnts har behovet av att utvidga hamnen i Vallhamn så att den ska kunna ta emot ro/ro-fartyg längre än 230 meter ifrågasatts. Vid planering av Hamnens utformning framkom emellertid att Wallhamn, med endast en marginell ökning (ytterligare fördjupning av hamnbassängen med 0,3 meter) av det muddringområde som krävs för att ta emot fartyg upp till 240 meter på ett säkert vis, kan möjliggöra för anlop av fartyg längre än 230-240 meter. En sådan möjlighet skulle skapa ett betydande mervärde för Wallhamn både i konkurrenshänseende och ur säkerhetssynpunkt. Förekomsten av flera hamnar i Västsverige där fartyg av nämnd storlek kan anlöpa bidrar även till att hålla kostnaderna för godstransporter på en skälig nivå. Wallhamn anser därför att en alternativ hamnutformning, som inte möjliggör anlop av större fartyg enligt ovan, vore en hämmande och oskälig begränsning av Wallhamns verksamhet på ett sätt som inte står i relation till den begränsade miljöpåverkan den ytterligare fördjupningen bedöms ha. Mot bakgrund av att denna ytterligare muddring är av begränsad omfattning och inte bedöms leda till någon

betydande ytterligare miljöpåverkan har Wallhamn inte sett något behov av att redovisa alternativa utformningar av Hamnen, utan denna extra muddring.

Hamnens koppling till PDI/PDS-verksamhet

Wallhamns PDI-/PDS-verksamhet påverkas givetvis också positivt av en utvidgning av hamnbassäng och farled. Det är dock svårt att avgöra exakt i vilken utsträckning denna del av verksamheten kommer att påverkas eftersom PDI-/PDS-verksamhet är en så pass integrerad del av verksamheten i Hamnen och då verksamheten dessutom är helt avhängig av i vilken utsträckning som Hamnens kunder önskar denna tjänst.

Mot bakgrund av att verksamheterna är så integrerade är det dock inte realistiskt att tro att PDI-/PDS-verksamheten kan drivas självständigt, det vill säga utan en fungerande hamn, liksom det finns risk för att merparten av Wallhamns befintliga kunder skulle gå förlorade om PDI-/PDS-verksamheten tas bort. Detta eftersom denna behandling/tjänst är av stort värde - i vissa fall en förutsättning - för Wallhamns kunder.

Påverkan på Natura 2000-område

Wallhamns bedömning är att grumling och sedimentering till följd av planerade muddringsarbeten inte kommer att leda till några konsekvenser av betydelse i Natura 2000-området, eftersom tillkommande halter av suspenderade ämnen bedöms bli låga till följd av avståndet mellan muddringsarbetena och Natura 2000-området. Vidare bedöms huvuddelen av suspenderade partiklar sedimentera inom 200 meter från muddringsområdet eller i de djupare delarna av Hakefjorden, vilket också talar för att arbetena inte kommer att leda till någon påverkan på Natura 2000-området.

Inte heller någon annan påverkan på Natura 2000-området, såsom förändringar i vattenstånd och strömmar eller erosion från fartygstrafik till och från Hamnen, bedöms uppkomma. Muddringsarbetena lär snarare leda till en minskad risk för negativ påverkan på Natura 2000-området, då planerad muddring leder till ökad säkerhet i Hamnen med minskad risk för fartygsolyckor som följd. Sammantaget bedöms varken muddringsarbetena eller andra aspekter av utvidgningen av Hamnen ha

några negativa konsekvenser av betydelse för Natura 2000-området, varför något behov av särskilda skyddsåtgärder inte bedöms föreligga varken i anläggnings- eller driftsskedet.

Utsläpp av flyktiga organiska kolväten (VOC)

I Wallhamns befintliga tillstånd från år 2002 föreskrevs ursprungligen ett provisoriskt villkor om maximalt utsläpp av 4 ton VOC per år. Huvuddelen av Wallhamns VOC-utsläpp bedömdes vid tidpunkten för prövningen komma från billackering och avfettning av fordon och endast en mindre del bedömdes komma från den rostskyddsverksamhet som då bedrevs i begränsad omfattning. Slutliga villkor för befintligt tillstånd fastställdes år 2006, varvid riktvärde för utsläpp av VOC angavs till ton per år. Vid detta tillfälle hade rostskyddsbehandlingen av fordon helt upphört och användningen av lösningsmedelsbaserade avfettningsmedel hade minskat betydligt. Vidare hade ett återvinningssystem installerats. Nuvarande villkor för utsläpp av VOC baseras alltså på utsläpp från verksamheter som idag inte medför några utsläpp av betydelse från Wallhamns verksamhet.

I samband med att Wallhamn återupptog rostskyddsverksamheten sökte Wallhamn dispens från gällande villkor om VOC-utsläpp, då verksamheten i sin återupptagna och större omfattning skulle komma att generera utsläpp större än tillåtna 3 ton per år. Anledningen till att dispens söktes, i stället för ändring av meddelade villkor, var att en produktutveckling (där high solid/vattenbaserade produkter skulle kunna ersätta rostskyddsmedel med lösningsmedel) bedömdes vara nära förestående och att VOC-utsläpp, trots återupptagen rostskyddsbehandling, därför inom nära framtid bedömdes skulle komma att understiga 3 ton per år. Miljöprövningsdelegationen beslutade den juni 2008 att meddela dispens tillåtande utsläpp av 25 ton VOC per år, vilken Wallhamn i ansökan av den 22 april 2013 ansökt om att förlänga (se Bilaga D jämte Bilaga AIV).

Wallhamn har fört diskussioner med ledande tillverkare av rostskyddsmedel som också genomfört provbehandling med vattenbaserade produkter i Wallhamns verksamhet. Slutsatsen av dessa provbehandlingar var dock att kvaliteten av rostskydds-

behandlingen inte blev tillfredställande och tillverkaren av rostskyddsprodukten därför inte kunde rekommendera sina vattenbaserade medel i Wallhamns verksamhet. Wallhamn fick därav uppfattningen att varken high solid eller vattenbaserade rostskyddsmedel var lämpliga i Wallhamns PDI-verksamhet.

Till följd av ändrade marknadskrav för importerade bilar till den norska marknaden kommer Wallhamn vid månadskiftet juni/juli 2013 att byta leverantör av rostskyddsmedel. Wallhamn avser då övergå till Auson AB:s ("Auson") produktserie Mercasol, ett rostskyddsmedel av samma typ som nuvarande produkter av märket Dinitrol. Det nya rostskyddsmedlet är lösningsmedelsbaserat och lösningsmedelsinnehållet är ca 9 procent högre än i nuvarande produkter. I samband med diskussioner med Auson angående det kommande bytet till Mercasol har dock framkommit att mycket talar för att Wallhamn bör kunna byta till high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel i sin verksamhet. För närvarande för Wallhamn därför diskussioner med Auson om möjligheterna att framöver övergå till rostskyddsbehandling med high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel. Inga provbehandlingar har ännu genomförts, men sådana planeras att påbörjas inom kort (se Bilaga E). Det kommande bytet av rostskyddsmedel till en produkt med något högre halt av lösningsmedel förväntas inte innebära någon ökning av VOC-utsläppen i genomsnitt per bil, eftersom försök samtidigt kommer att pågå med high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel.

Wallhamn har även gett Ramböll i uppdrag att utreda huruvida de bedömer att det är teoretiskt och praktiskt möjligt för Wallhamn att använda annat rostskyddsmedel innebärande mindre eller inga VOC-utsläpp (se underbilaga A IV till aktbil. 30). Ramböll har i sin utredning även utrett möjligheterna att rena VOC-utsläpp från Wallhamns rostskyddsbehandlingsverksamhet genom katalytisk förbränning eller med aktivt kol, samt vilka kostnader sådana reningsåtgärder skulle vara förenade med.

Rambölls bedömning är att ett produktbyte till high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel har goda förutsättningar att lyckas. En förutsättning för ett sådant byte är dock att produktionsmetoderna i Wallhamns verksamhet anpassas, bland annat krävs att torkning av fordonen sker innan rostskyddsmedel appliceras och att ett nytt

emballagesystem för produkterna installeras. Vidare behöver kraven från tillverkaren beträffande ytornas beskaffenhet, applicering, vidhäftning och efterföljande garantier på rostskyddets hållbarhet testas på olika bilmodeller och under varierande förutsättningar, såsom under olika årstider och väderlek, för att säkerställa kvaliteten. Wallhamn avser inom kort att påbörja sådana tester. Rambölls slutsats är således att även om förutsättningarna för byte av rostskyddsmedel bedöms vara goda så kan något sådant byte inte genomföras förrän kvaliteten testats och kostnaderna för de investeringar som krävs för ett produktutbyte undersökts närmare. Under denna utredningstid måste verksamheten emellertid fortgå som innan, dock med den ändringen att de nya produkterna kommer att användas på prov i en av sju behandlingsboxar.

Rening av VOC-utsläpp

Beträffande möjligheterna att rena VOC-utsläpp från Wallhamns befintliga rostskyddsbehandlingsverksamhet framgår av Rambölls utredning att det endast är ca 23 procent av VOC-utsläppen i dagens verksamhet som sker inomhus och således kan renas med hjälp av reningsutrustning. Resterande 77 procent följer med bilarna ut till uppställningsplatserna efter det att rostskyddsmedlet applicerats och någon möjlighet att rena denna del av utsläppen finns därför inte med befintlig anläggning, varför om- och utbyggnation i så fall måste ske. Utredningens kostnadskalkyl visar att kostnaden för att rena utsläppen av VOC är flera gånger högre än den kalkylerade miljökostnad som utsläppen skulle medföra. Rambölls bedömning är därför att åtgärder för rening av VOC inte är motiverade till följd av de höga kostnader i förhållande till den miljönytta sådana åtgärder skulle innebära. Wallhamn ser dessutom gärna att ett produktbyte sker, om detta är möjligt, då bolaget anser att ett byte till mer miljövänliga produkter vore mer positivt än reningsalternativet. Ett produktbyte innebär en bättre arbetsmiljö och att VOC-utsläppen i stort sett upphör.

Förslag till förändrat villkor ang. VOC

Mot ovan nämnda bakgrund önskar Wallhamn få möjlighet att under en prövotid utreda förutsättningarna för att minska VOC-utsläppen genom i första hand byte till high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel. Under denna prövotid önskar dock

Wallhamn tillåtas släppa ut mer VOC än de 3 ton som följer av nu gällande tillstånd. Det ska härvid framhållas att nu gällande riktvärde om 3 ton VOC per år som ovan nämnts har fastställts baserat på Wallhamns tidigare verksamhet avseende billackering och avfettning av fordon. VOC-utsläpp från Wallhamns nuvarande verksamhet avseende rostskyddsbehandling har således aldrig prövats. Det finns enligt Wallhamns uppfattning därför ingen anledning till att riktvärdet om 3 ton ska vara utgångspunkten vid en ny prövning av villkor för utsläpp av VOC. Mark- och miljödomstolen kommer, genom att föreskriva ett villkor om större utsläpp av VOC än 3 ton per år, således inte att frångå någon miljömässigt grundad bedömning om vad som är en rimlig mängd utsläpp för Wallhamns rostskyddsverksamhet.

Beträffande kopplingen i det nu gällande tillståndet mellan tillåten mängd VOC-utsläpp per år och antalet behandlade bilar i PDI-verksamheten vill Wallhamn framhålla att mängden VOC-utsläpp per bil varierar beroende på bland annat på storleken av den bil som behandlas. Enligt Wallhamns uppfattning är det gällande tillståndets koppling till antalet behandlade bilar olämplig då Wallhamn får lättare att uppfylla kravet om fler men mindre bilar behandlas i PDI-verksamheten. En sådan styrning och begränsning av Wallhamns verksamhet framstår inte som miljömässigt motiverad. Mer ändamålsenligt är enligt Wallhamn att, i enlighet med nedan föreslagna villkor, föreskriva att Wallhamn under provotiden ska begränsa sina VOC-utsläpp så långt möjligt samt att VOC-utsläppen inte får överskrida ett begränsningsvärde om 25 ton per år, oberoende av antalet behandlade bilar.

Wallhamns uppfattning är vidare att utsläpp av upp till 25 ton VOC per år får betraktas som miljömässigt godtagbart med hänsyn till verksamhetens storlek och med beaktande av nivån av utsläpp från andra typer av verksamheter. Att verksamheten är lokaliserad till ett glesbefolkat område talar också för att utsläppsnivån borde anses vara godtagbar.

För att undvika att tvingas avveckla en affärsmässigt motiverad verksamhet som skapar en mängd arbetstillfällen yrkar Wallhamn sammanfattningsvis att mark- och miljödomstolen, med stöd av 22 kap. 27 § miljöbalken, under en provotid om ett år från lagkraftvunnen dom uppskjuter fastställandet av slutliga villkor för VOC-

utsläpp och att Wallhamn under prövotiden ges rätt att utreda förutsättningarna för att minska VOC-utsläppen genom i första hand byte till high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel samt att Wallhamn under prövotiden ges rätt att fortsätta släppa ut 25 ton VOC per år.

Mot denna bakgrund önskar Wallhamn ersätta tidigare förslaget villkor avseende VOC-utsläpp (villkor 11) med ett utredningsvillkor enligt följande:

U1. Wallhamn åtar sig att utreda möjligheterna att ersätta lösningsmedelsbaserade rostskyddsmedel med high solid/vattenbaserade rostskyddsmedel i PDI-verksamheten samt redovisa resultaten av denna utredning till tillsynsmyndigheten, och framlägga förslag till slutliga villkor, senast ett (1) år från lagkraftvunnen dom.

Under prövotiden föreslår Wallhamn att följande provisoriska villkor föreskrivs, att gälla som begränsningsvärde:

P1. Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) till luft vid PDI-verksamhetens rostskyddsbehandling ska begränsas i möjligaste mån och får som begränsningsvärde inte överstiga tjugofem (25) ton per år. Kontroll av utsläppta mängder VOC ska göras genom beräkningar.

Synpunkter på vissa av Wallhamn föreslagna villkor

Wallhamn har mottagit nedanstående synpunkter på föreslagna villkor. Nedan redogörs för vilka förslag till ändringar som Wallhamn ställer sig positivt till samt i vilka delar Wallhamn vidhåller tidigare framlagda förslag.

Oljehalt i dagvatten

Länsstyrelsen har yrkat att begränsningsvärdet för oljehalten i dagvatten som avleds direkt från recipienten inte ska överstiga 5 mg per liter, mätt som oljeindex, och att kontroll av dagvatten ska ske genom mätning flera gånger per år specificerat i ett kontrollprogram. I samma fråga yrkar TNF att oljehalten i dagvatten som avleds till recipient som begränsningsvärde endast ska få uppgå till högst 1 mg per liter mätt

som oljeindex samt att kontroll av dagvatten ska genomföras med integrerad dygnprovtagning under sex dagar per år i den punkt där störst föroreningsmängd kan förväntas.

Länsstyrelsens förslag överensstämmer med av Wallhamn föreslaget villkor 7, med skillnaden att länsstyrelsen vill att kontroll genomförs flera gånger per år i stället för en gång per år. Wallhamn vidhåller dock föreslaget villkor, då kontroll en gång per år bedöms vara tillräckligt.

Utgående vatten från PDL tvättanläggning, verkstadslokaler och spolplattor
Länsstyrelsen har yrkat att halten olja som dygnsprov och begränsningsvärde inte får överstiga 30 mg per liter mätt som oljeindex i utgående vatten till spillvattennätet från PDI, tvättanläggning, verkstadslokaler och spolplattor samt att formerna för kontrollen kan preciseras i kontrollprogrammet. TNF yrkar dock att halten olja i utgående vatten till spillvattennätverket från tvättanläggning, rostskyddsbehandling, verkstadslokaler och spolplattor får uppgå till högst 20 mg per liter mätt som oljeindex och att kontroll av utgående vatten till spillvattennätet ska genomföras som integrerat dygnsprov under sex dagar per år.

Länsstyrelsens förslag överensstämmer med av Wallhamn föreslaget villkor 8.
Wallhamn vidhåller att föreslaget villkor är rimligt.

Landel

Länsstyrelsen har yrkat att Wallhamn fortlöpande ska verka för att landelsutrustning installeras och används vid ro/ro-kajerna samt att en kostnadsanalys ska genomföras vart tredje år för att undersöka om elanslutning är motiverat. TNF yrkar dock att Wallhamn åläggs att möjliggöra landelsanslutning för de fartyg som anlöper hamnen, samt genom en kraftigt differentierad avgift verka för att anlöpande fartyg skaffar möjlighet till landelsanslutning.

Länsstyrelsens förslag överensstämmer i stort med av Wallhamn föreslaget villkor 12, med ändringen att länsstyrelsen anser att analys ska ske vart tredje år i stället för

vart femte år. Wallhamn har inget att invända mot en sådan ändring. Vad gäller kravet på att

Wallhamn ska åläggas att erbjuda landelsanslutning vidhåller dock Wallhamn att ett sådant krav inte är ekonomiskt försvarbart i dagsläget.

Övriga synpunkter avseende den miljöfarliga verksamheten mot vilka Wallhamn inte invänder

Wallhamn har även mottagit nedanstående synpunkter, mot vilka Wallhamn inte invänder. Det ska noteras att vissa av nedanstående synpunkter överensstämmer med av Wallhamn redan föreslagna villkor.

Dagvattenbrunnar inom området ska vara tydligt markerade med varaktiga färger och brunnarna ska vara möjliga att täcka vid utsläpp. I nära anslutning till dessa brunnar ska finnas täcklock och absorptionsmedel som ska användas vid risk för förorening.

Innan nya kemikalier av betydelse börjar användas i ordinarie verksamhet ska tillsynsmyndigheten informeras. Informationen ska innehålla uppgift om kemikaliens miljöegenskaper såsom nedbrytbarhet, toxicitet (akut och kronisk) samt bioackumulerbarhet.

Uppställning av farligt gods ska ske på hårdgjord yta. Om mängderna farligt gods ökar markant i farlighetsgrad eller mängd ska en särskild riskanalys utföras och eventuellt tillkommande skyddsåtgärder genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten (se föreslaget villkor 16). Kemiska produkter och farligt avfall ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage inte kan nå avlopp och så att förorening av mark, ytvatten eller grundvatten inte kan ske. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras på ogenomsläpplig invallad yta eller ha motsvarande typ av säkerhetssystem för uppsamling av vätska. Kemiska produkter och avfall innehållande flyktiga kolväten ska förvaras i tätslutande behållare (se föreslaget villkor 13).

Wallhamn ska med utgångspunkt i tillgänglig kunskap bedöma riskerna för negativ påverkan på miljön och människors hälsa som kan orsakas av de kemiska produkter och ämnen som används eller bildas i verksamheten. Baserat på riskbedömningen ska Wallhamn byta ut miljö- och hälsofarliga kemiska produkter och ämnen mot sådana som bedöms vara mindre farliga eller vidta andra riskbegränsande åtgärder där utbyte inte är möjligt. En plan ska upprättas för detta arbete. Planen ska redovisas till länsstyrelsen senast ett år efter det att domen vunnit laga kraft.

Samtliga arbetsfordon ska senast vid utgången av år 2014 vara försedda med partikelfilter och katalysator eller på annat sätt vara kompletterade för att uppnå likvärdig utsläppsnivå. Tillsynsmyndigheten får förlänga denna tid om särskilda skäl föreligger.

Om delar eller hela verksamheten upphör ska detta i god tid före nedläggningen anmälas till tillsynsmyndigheten. Wallhamn ska vidare, efter samråd med tillsynsmyndigheten, undersöka om mark, byggnad eller anläggning är förorenad och om så är fallet ansvara för att området efterbehandlas.

Ett aktuellt kontrollprogram ska finnas för verksamheten. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillstånd för verksamheten har vunnit laga kraft.

Innan utvidgning av hamnverksamheten sker i området där förekomsten av rödlis-tade arter dokumenteras ska botaniskt sakkunnig person undersöka förekomst av arterna på platsen.

Allt avfall som uppkommer i de olika verksamheterna eller som uppsamlas från fartyg ska hanteras så att återanvändning eller återvinning främjas. Det farliga avfallet, som fartygen lämnar i hamn, ska samlas upp och sorteras separat (se föreslaget villkor 14).

Övrigt

Vid samtal med bogserbåtsförarna i samband med SSPA:s utredning om huruvida slopande av bogserbåtsområdet riskerar att påverka säkerheten i Hamnen framkom önskemål om att göra en mindre revidering av muddringsområdet inne i nordvästra delen av hamnbassängen för att ytterligare förbättra utrymmet för angörande/avlöp vid ro/ro-rampen, (se underbilaga F till aktbil. 30). Wallhamn ser inget hinder mot en sådan mindre revidering av muddringsområdet, då det inte innebär något intrång på ålgräsängar eller någon direkt ytterligare miljöpåverkan. Ändringen medför dessutom endast en marginell påverkan på angivet verksamhetsområde och intrång på en fastighet som Tjörns Hamnar nyligen förvärvat och som numera utgör del av fastigheten Vallhamn 3:4 (se Bilaga 1 till Komplettering av den 12 september 2012), utöver Wallhamns egen fastighet Vallhamn 3:11. Mot bakgrund av att Wallhamn har yrkat på särskild tvångsrätt enligt 28 kap. 10 § första stycket 5 punkten miljöbalken för samtliga berörda fastigheter påverkar dock inte denna ändring Wallhamns rådighet. Vidare föranleder inte den ändrade muddringen något behov av att utöka yrkad mängd muddermassa, då den brantare släntlutningen som redovisats i punkt 1.1.1 ovan innebär en minskning av mängden muddermassa jämfört med tidigare framfört förslag.

Med anledning av de synpunkter som framkommit enligt ovan önskar Wallhamn att åtgärderna i Wallhamns yrkande i punkten 1 (a) i Ansökan ska få utföras även i det område, i nordvästra delen av hamnbassängen, som framgår av underbilaga F till aktbil. 30.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har i samband med huvudförhandlingen i målet hållit syn. Därvid har besetts bl.a. hamnområdet med befintliga kajer mm, verksamheten som är knuten till hamnverksamheten - rostskyddsbehandlingen och Bilbyggarna m.m. samt del av NCC:s brytningsområde som planeras för deponering av muddermassor.

Miljökonsekvensbeskrivning, m.m.

Synpunkter har lämnats på att miljökonsekvensbeskrivningen inte är tillräckligt betydande för den påverkan som hamnverksamheten har på omgivningen, bl.a. anser Tjörns Naturvårdsförening (TNF) att redovisning av alternativa lokaliseringar av hamnverksamheten saknas. TNF anser att brister är så omfattande att ansökan ska avvisas. Den aktuella ansökan avser en utvigning av redan befintlig hamnverksamhet. Lokaliseringen av verksamhet har prövats inom ramen för nuvarande tillstånd. Mark- och miljödomstolen har inte funnit skäl att ändra tidigare bedömning att hamnverksamheten är lämplig i nuvarande lokalisering. Domstolen anser att det redovisade underlaget för nuvarande lokalisering och med föreslagen utvidgning uppfyller kraven på en sådan beskrivning enligt 6 kap miljöbalken. Mark- och miljödomstolen anser att miljökonsekvensbeskrivningen och övrigt underlag efter komplettering innehåller tillräcklig redovisning för att domstolen ska kunna pröva ansökan.

Rådighet

Ansökan rör bl.a. vattenverksamhet som behövs för allmän farled och allmän hamn. Sökandena har därför sk legal rådighet enligt 2 kap 4 § 4 p lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet såvitt avser vattenverksamheten.

Lagligförklaring av befintlig vattenverksamhet

Nuvarande kajanläggningar är enligt ansökan tillkomna före 1984 utan några märkbara negativa effekter på omgivningen. Inte heller kan verksamheten förutses ha någon negativ påverkan på omgivningen. Mark- och miljödomstolen finner att anläggningen inte strider mot tillåtlighetsreglerna i tillämplig lagstiftning. Lagligförklaring kan ske av de befintliga kajerna.

Tillåtlighetsprövning av vattenverksamheten

Tillåtligheten beträffande muddring vid hamnbassängen och i inseglingrännan till hamnen samt övriga anläggningsarbeten har inte satts i fråga av någon remissmyndighet.

De ansökta verksamheterna kommer att medföra påverkan och störning som omfattar påverkan på bottenförhållanden, sedimentspridning, störning från sprängning och bullrande arbeten, emissioner från arbetsfartyg m.m.

Enligt domstolens bedömning överskuggar frågan om sedimentspridning och ianspråktagande av naturliga bottnar de övriga påverkansfrågorna och som kan antas ha den omfattningen att den, sedd för sig, får väsentlig betydelse för tillåtlighetsfrågan.

Den omfattande sedimentspridning som måste förväntas vid muddringsarbetena medför påverkan genom översedimentering av bottnar under kortare eller längre tid, möjligen även permanent. Grumlingen kan också komma att störa fisken och fisket i närheten av arbetsområdet. Friluftslivet kan påverkas. Massornas innehåll kan bidra till ökad övergödning. I den mån massorna är förorenade kan slutligen arbetena bidra till att föroreningarna sprids vidare.

Såsom sökanden slutligen yrkat om muddringens omfattning kommer påverkan på ålgräsängarna att begränsas till 0,5 ha eller mindre. Sökanden har föreslagit att grumligheten begränsas genom att arbetena utförs under perioder med låg biologisk aktivitet. Skadeverkningarna är väsentligen övergående och delvis möjliga att kompensera. Sökanden har medgett att en fiskeavgift skall betalas för att kompensera den skada som kan ske på fisket samt att följa upp och kontrollera påverkan på angränsande bottnar. Enligt mark- och miljödomstolens mening kan den av verksamheten genererade grumlingen inte medföra någon sådan betydande påverkan att detta påverkar tillåtligheten i någon avgörande grad.

Att använda del av NCC:s täktområde för deponering av muddermassor innebär att transporter och övrig påverkan blir begränsad i förhållanden till andra alternativ att bli kvitt muddermassorna.

Med iakttagande av de försiktighetsmått vid utförandet av arbetena som sökandena åtagit sig samt de villkor som sökandena har att efterfölja, bedömer miljödomstolen

med de uppenbara säkerhets- och trafikmässiga fördelar för sjöfarten som den förändrade farleden och hamnbassängen medför, att dessa fördelar uppväger den ökade miljöbelastningen till följd av arbetena.

Sammantaget anser miljödomstolen att det inte föreligger något hinder mot det sökta tillståndet i sin helhet på grund av de allmänna hänsynsreglerna och planbestämmelserna i 2 kap miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 kap samma balk. Vad som anförts från enskilt håll ändrar inte denna bedömning.

En vattenverksamhet får bedrivas endast om fördelarna från allmän och enskild synpunkt av företaget överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den. Av sökandenas redogörelse, av hamnens betydelse och de konkurrensfördelar som en möjlighet att angöra med större fartyg innebär framgår att de sökta arbetena har en avgörande betydelse för hamnens framtida existens. Enligt miljödomstolens bedömning kommer verksamheten att ge säkerhetsmässiga och trafikmässiga fördelar. Några skador eller olägenheter av nämnvärd ekonomisk betydelse kan inte förutses till följd av verksamheten. Vid den samhällsekonomiska bedömningen som 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.

Sammanfattningsvis anser alltså miljödomstolen att de sökta arbetena inte strider mot aktuella tillåtlighetsregler i miljöbalken. Tillstånd skall därför ges i denna del.

Tillåtlighetsprövning av hamnverksamheten

Frågan är att utvidga befintligt hamnverksamhet. Sökanden har visat på de konkurrensfördelar som möjligheten att ta emot större fartygen kan medföra. Tjörns kommun har påpekat vilken betydelse som hamnverksamheten har för kommunen.

Miljöpåverkan av betydelse från hamnverksamheten är utsläpp till luft från fartyg vid kaj, transporter till och från anläggningen och från rotskyddsbehandling av bilar, buller från fartyg och hantering av gods fläktar mm samt utsläpp till vatten.

Den utökade verksamheten leder till ökade utsläpp till luft trots sökandes utvecklingsarbeten med övergång till rostskyddsmedel med mindre lösningsmedel och uttalade ambitionen att förbereda för att förse fartygen med landel kommer utsläppen att öka. Utredningen i ansökan ger dock vid handen att föroreningshalten inte kommer att öka dramatiskt och möjligheten att innehålla kraven för MKN för utomhusluften kommer inte att försvåras.

Utförd bullerutredning visar att begränsningsvärdena för externt industribuller i huvudsak kan innehållas. På de fastigheter där bullret kan överstiga begränsningsvärdena har sökanden föreslagit en uppföljning av den faktiska situationen och vid behov vidta bullerdämpande åtgärder. Ägarna till fastigheten Tönsäng 1:42, Barbro Sundin och Bert Petersson, påpekar att inverkan från NCC:s bergtäkt inte har tagits med vid bullerberäkningen och därför har den ackumulerande effekten av verksamheterna inte beskrivits på ett korrekt sätt. Även domstolen kostaterar att bullerberäkningarna är utförda endast för hamnverksamheten. Domstolen anser dock att bullersituationen på fastigheten Tönsäng 1:42 är sådan att det är först när expansionsområdena kommer att tas i anspråk som en påverkan även från NCC:s täktverksamhet kan få någon effekt av betydelse. Efterson NCC:s tillstånd att driva täkten är begränsad i tid och planerna att använda expansionsområdena är för framtida behov finner domstolen inte sannolikt för en situation där begränsningsvärdena för buller kan överskridas. Vidare noterar domstolen sökandes under huvudförhandlingen utfästelse om skyddszon, trädridå mm till förmån för fastigheten Tönsäng 1:42.

Avledning av överskottsvatten från rostskyddsanläggningen, tvättanläggningen m.m. avleds efter oljeavskiljare till spillvattennätet. Dagvattnet från anläggningen avleds till recipienten. Med förslagna begränsningsvärden, som motsvarar riktvärdena i hamnens nuvarande tillstånd, kan inte någon beaktningvärd påverkan förväntas.

Med de villkor och försiktighetsmått som sökanden har att följa finner mark- och miljödomstolen att någon påverkan av betydelse inte kan förutses för ansökt hamnverksamhet. Tillstånd ska därför ges i den omfattning som sökanden begärt.

Tvångsrätt

För att få rätt gentemot fastighetsägare att utnyttja en främmande fastighets vattenområde har sökandena begärt särskild tvångsrätt för att tillskapa en sådan rätt mot fastighetsägarna. Mark- och miljödomstolen anser att sökandena har sådant behov av tvångsrätt att yrkandet därom bör bifallas.

Villkor och delegation

Enligt 2 kap. miljöbalken är verksamhetsutövaren skyldig att vidta de mått och steg som krävs för att ingen olägenhet ska uppstå för människors hälsa och miljö, dock under den förutsättning att det inte kan anses orimligt att uppfylla dessa krav. Mot denna bakgrund finner miljödomstolen att de av bolaget föreslagna eller accepterade villkoren i huvudsak ändamålsenliga och kan fastställas som villkor för tillståndet.

Härutöver gör mark- och miljödomstolen följande bedömning.

Sökanden har föreslagit att kontroll och uppföljning av att överskottsvatten från dagvattenhanteringen och vatten från rostskydds, tvättanläggningen m.m. ska 1 - 2 gånger per år. Domstolen anser detta är allt för få provtagningar för att få en tillförlitlig bild av föroreningsmängden. Frekvensen av provtagningarna får avgöras utifrån föregående mätningar och bestämmas inom ramen för kontrollprogrammet.

Utsläpp av flyktiga organiska kolväten (VOC) härrör i huvudsak från PDI-verksamhetens rostskyddsbehandling. Att använda lösningsbaserade rostskyddsmedel medför påtagliga utsläpp av VOC. Sökanden har pågående försök att ersätta dessa lösningsbaserade medel med andra produkter som medför en kraftig reduktion av utsläpp av VOC. Sökanden har föreslagit att frågan om att rostskyddsmedlet sätts på provotid. Domstolen anser detta är en bra lösning för att få bort VOC. På grund av att utsläppen av VOC är en så betydande miljöpåverkan från verksamheten är detta en sådana fråga som inte kan delegeras till tillsynsmyndigheten. Frågan sätts på provotid under ett år på sätt som sökanden föreslagit. För att inte frågan om regleringen av utsläpp av VOC ska bli oklara i händelse om de föreslagna rostskydds-

medlet inte klarar de krav som kan ställas, ska även frågan om minskning av utsläpp från lösningsbaserade rostskyddsmedel sättas på provotid.

I frågan om vattenverksamhetens inverkan på ålgräs har bolaget och de myndigheter som närvarade vid huvudförhandlingen enats om en efterföljande undersökning i enlighet med vad som framgår av domslutet. Eftersom dt förutsätts att krav på kompensation kan komma att resas bör undersökningen formaliseras i ett provotidsförordnande.

Arbets tid m.m.

Arbets tid för den nu lovgivna vattenverksamheten skall fastställas i enlighet med vad som anges i domslutet. Ansökan enligt 9 kap. miljöbalken avser pågående verksamhet och någon igångsättnings tid ska därmed inte bestämmas.

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ändra den tidigare fastställda och inbetalade prövningsavgiften.

Rättegångskostnader

Yrkade rättegångskostnader har medgetts av sökanden och skall fastställas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 4 december 2013.

På mark- och miljödomstolens vägnar

Stefan Nilsson

I domstolens avgörande har deltagit lagmannen Stefan Nilsson, ordförande, och tekniska rådet Roger Ödmark samt de sakkunniga ledamöterna Bo Essvik och Leif Löf.



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

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.