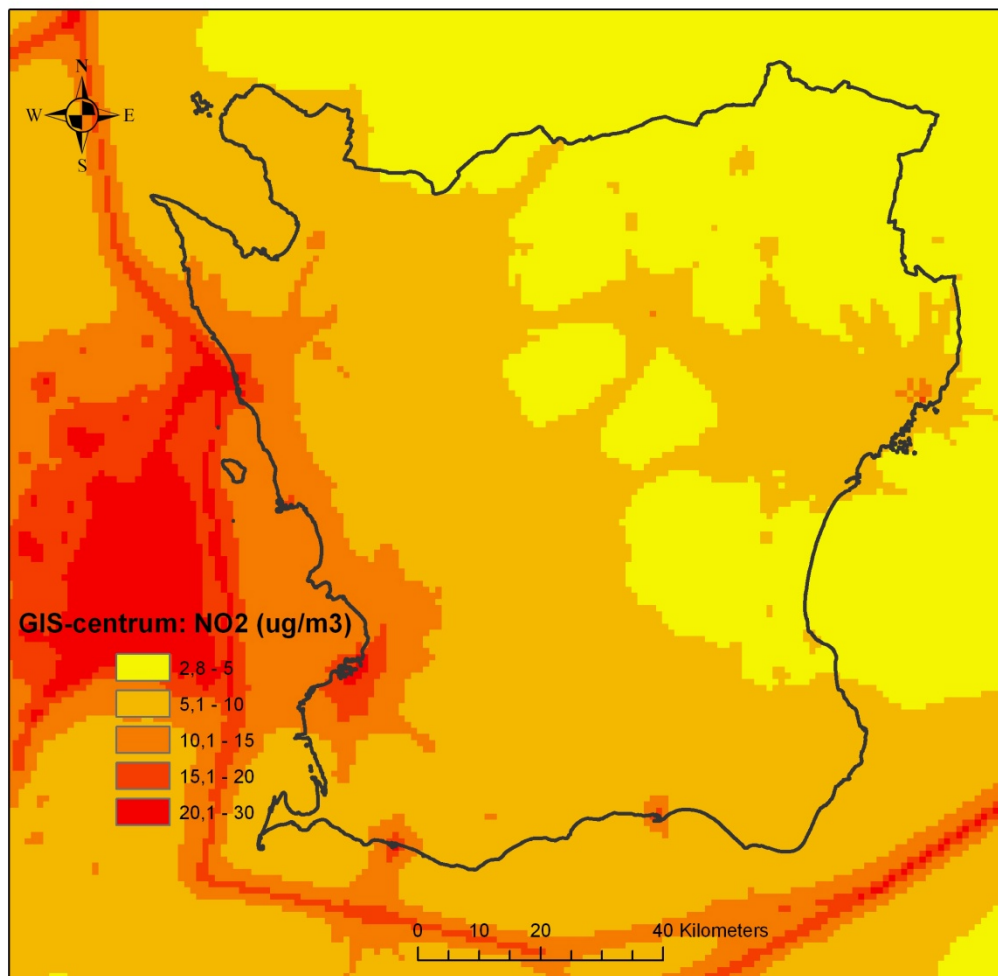


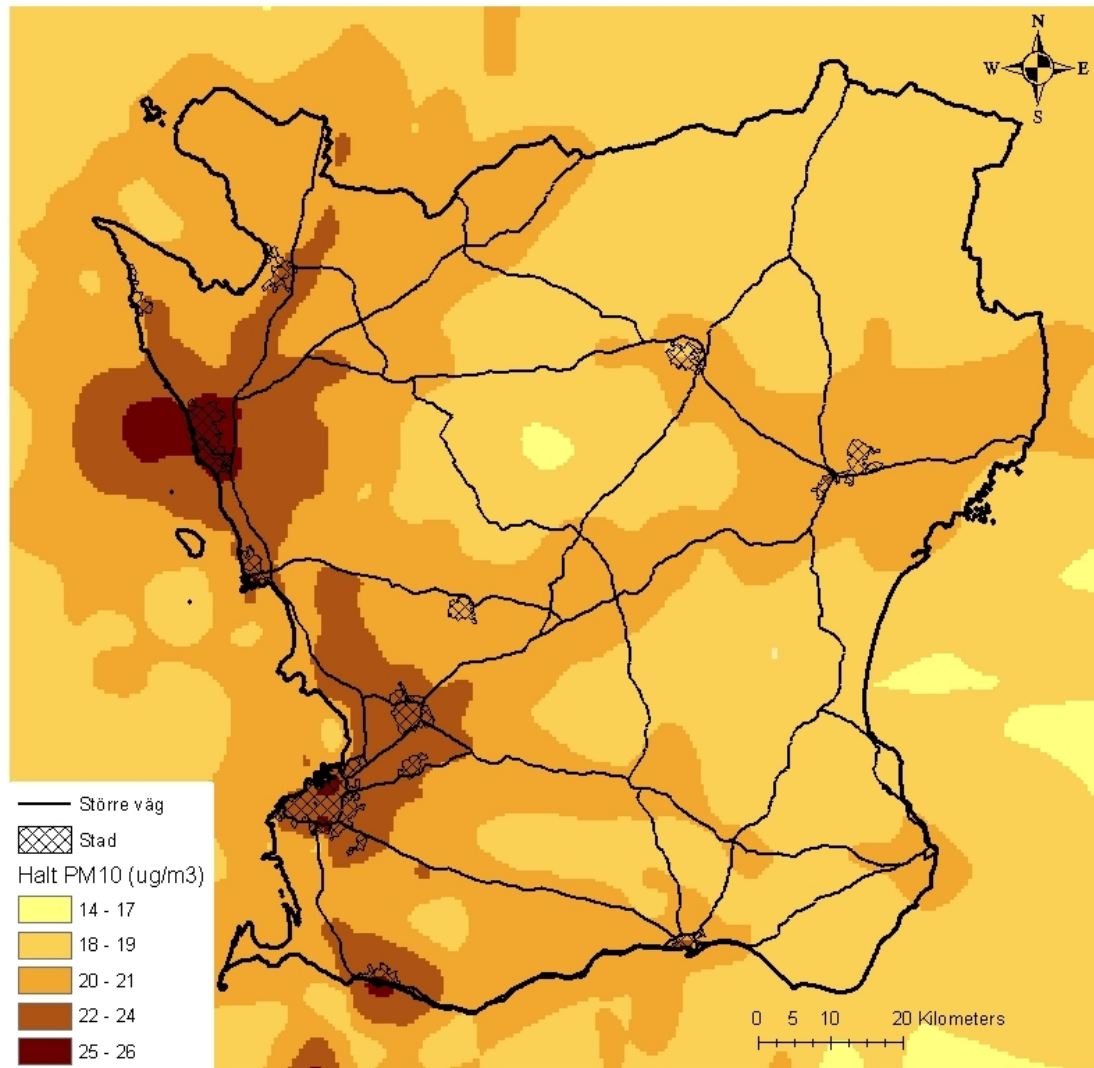
Förslag att Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborgs kommun utövar tillsyn enligt Miljöbalkens 2 kapitel på färjerederiernas fartyg inom Trelleborgs hamnområde.

Bakgrund:

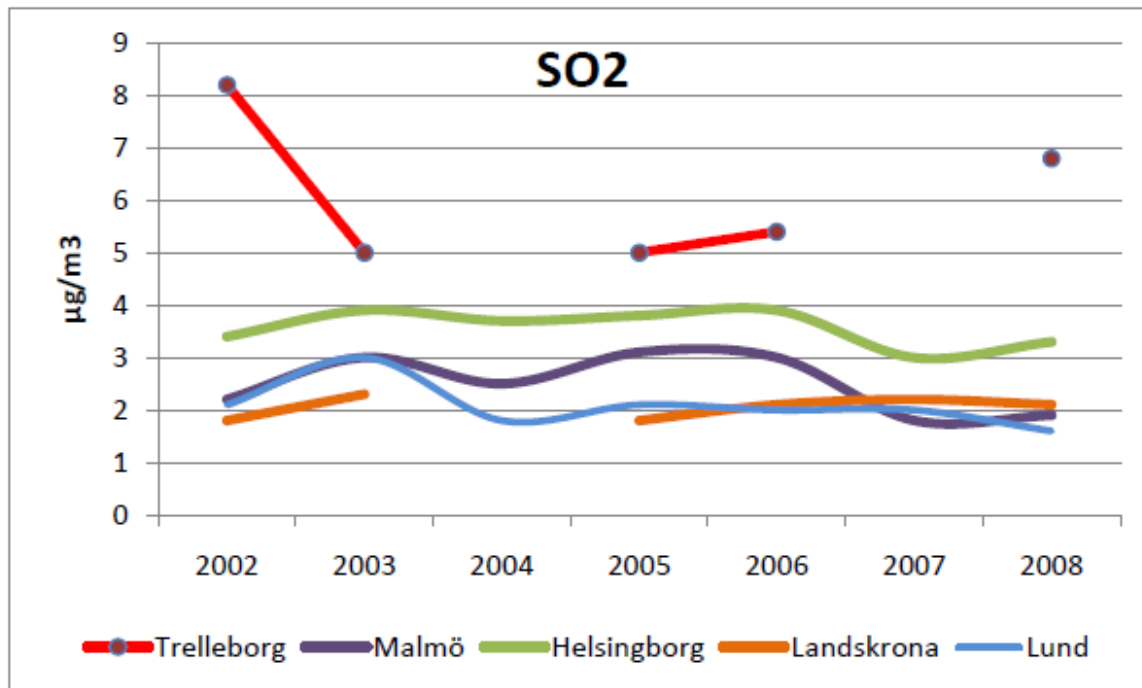
Den främsta utsläpsskällan av kväveoxider, NO_x, i Trelleborgs kommun är sjöfarten som svarar för ca 75 % av de totala utsläppen (Skånes Luftvårdsförbund 2010). Färjetrafiken till/från och i hamnen är den enskilt största bidragskällan i tätorten Trelleborg.



Enligt rapporten **”Hälsfrågor, en självklar del av miljöarbetet”**- Området hälsa i den fördjupande utvärderingen av de svenska miljömålen 2007 (Socialstyrelsen), kvävedioxidexponering över 10 ug/m³ orsakar 3200 dödsfall/år i Sverige. 600 av dessa skulle kunna undvikas om miljömålet på 20 ug/m³ uppnås. De flesta av dessa dödsfall orsakas dock av att de drabbade utsätts för årsmedelvärden av kvävedioxidhalter mellan 10 och 15 ug/m³.



En av de främsta utsläppskällorna av partiklar PM10 i Trelleborgs kommun är sjöfarten som svarar för 35 % av utsläppen.



Figur 14. Halt av SO₂ i några skånska orter. (Miljömålsportalen)

Den främsta utsläppskällan av SO₂ i Trelleborgs kommun är sjöfarten som svarar för ca 90 % av de totala utsläppen.

Se Samhällbyggnadsförvaltningens rapporter:

http://www.trelleborg.se/TrelleborgUpload/Miljo/Rapporter/2011/trelleborgsluften%202010_nr_6.pdf

http://www.trelleborg.se/TrelleborgUpload/Miljo/Luft/Luftkvalitet_och_h%C3%A4lsa_i_Trelleborg.pdf

Miljömedicinskt utlåtande:

http://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Labmedicin/Verksamhetsomr%C3%A5den/AMM/Publikationer/Rapport_1_2012.pdf

Vad har gjorts för att minska utsläppen från färjetrafiken i Trelleborgs hamn?

IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen (s.k. svavelkontrollområden eller **Sulphur Emission Control Areas (SECA)**) slutligen sänks till 0,1 viktprocent år 2015 och globalt till 0,5 viktprocent år 2020 eller beroende på tillgång senast år 2025. IMOs svaveldirektiv är den enda tvingande åtgärd som minskar utsläppen från sjöfarten, i detta fall av svaveldioxid. Utöver den samhällsekonomiska nyttan av minskade svavelutsläpp tillkommer nyttan av minskade partikelemissioner, som förväntas

minska med cirka 80-85 procent. Minskningen av större partiklar (< PM 10) har här störst betydelse för närmiljön. Mer lågsvavliga bränslen i moderna motorer leder vanligen till att de partiklar som bildas är mycket små (< PM 2,5 och < PM 1,0). Dessa sprids över större områden och är mer benägna att påverka människors lungvävnad och blodomlopp. Det kan nämnas att US EPA (United States Environmental Protection Agency) räknar med en minskning på 79 procent av antalet döda i förtid orsakade av partikelutsläpp (< PM 2,5) från sjöfarten.

Miljödom 2010-04-26, M 867-08, ställer villkor på att THAB skall tillhandahålla tekniska anordningar som behövs för att samtliga fartygstyper som förväntas reguljärt trafikera hamnen ska kunna erbjudas anslutning till och matning av land-el. THAB ska fortlöpande föra diskussioner med de rederier som trafikerar hamnen samt utveckla befintliga och nya styrmedel i syfte att få till stånd åtgärder för att begränsa utsläpp av föroreningar till luft, såsom införande av elanslutning av rederiernas fartyg till färjelägen och katalytisk avgasrening eller annan motsvarande reningsåtgärd. Resultatet av hur arbetet fortskrider samt förslag till förbättrande åtgärder ska ingå i den årliga miljörapporteringen.

Utdrag från domskäl i Mål nr M 8471-03, Miljööverdomstolen 2006-05-24 ”Helsingborgsdomen”:

”Miljönämnden har dock även ett ansvar för tillsyn av hälsoskyddet inom kommunen som inte är knutet till enbart miljöfarliga verksamheter. Om fartygen således påverkar hälsosituationen i kommunen, kan miljönämnden ha befogenhet att med stöd av miljöbalkens tillsynsbestämmelser (26 kap. 9 §) och allmänna hänsynsregler (2 kap.) förelägga om skyddsåtgärder och begränsningar.”

Är ett tillsynsinslag befogat?

En miljökvalitetsnorm är en föreskrift om kvaliteten på mark, luft, vatten eller miljön i övrigt. Bestämmelser om miljökvalitetsnormer infördes genom miljöbalken i syfte att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön. Vad som skall skyddas skiljer sig åt mellan olika normer. Enligt vad som anges i förordningen (2001:527) om miljökvalitetsnormer för utomhusluft har normen för kvävedioxid tillkommit till skydd för människors hälsa (4 §). Normen får inte överskridas efter den 31 december 2005.

Den redovisning miljönämnden lämnat i målet visar att det finns risk för att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att överskridas. Regeringen har också i ett beslut den 30 juni 2005 konstaterat att den föroreningsnivå som anges i miljökvalitetsnormen för kvävedioxid förväntas överskridas efter den 31 december 2005 om inte åtgärder vidtas och har uppdragit åt länsstyrelsen i Skåne län att fastställa ett åtgärdsprogram.

Utsläppen av kväveoxider från den samlade färjetrafiken i Helsingborg är inte obetydliga i jämförelse med källor för vilka det i andra sammanhang föreskrivs åtgärder. Utsläppens bidrag till halterna av kvävedioxid i området kring hamnen i centrala Helsingborg är heller inte försumbart.

Mot denna bakgrund finner Miljööverdomstolen att miljönämndens tillsynsinslag mot färjetrafiken med stöd av miljöbalken är befogat med hänsyn till behovet av skydd för människors hälsa.”

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse föreslår Söderslättspartiet att Samhällsbyggnadsnämnden utövar tillsyn mot färjetrafiken i Trelleborgs hamn med stöd av miljöbalken, befogat med hänsyn till behovet av skydd för människors hälsa.

Att rederierna utrustar fartyg som trafikerar Trelleborgs hamn med avgasreningsteknik, som reducerar kvävedioxid utsläpp från samtliga motorer med minst 90%.

Att rederiernas fartyg skall ansluta till landel vid kaj då liggetid är längre än 3 timmar.

Att ovanstående åtgärder vid vite om 5 milj. Kr/fartyg skall vara genomförda senast 2017-01-01.

Söderslättspartiet 2013-02-22

Rikard Lehmann