

Till
Miljöödomstolen

TILLSTÅNDSANSÖKAN

- Sökande** Scania CV AB (publ)
Org nr 556084-0976
151 87 Södertälje
- Ombud** Jur. kand. Mikael Eurenus
Scania CV AB (publ)
Legal Affairs / GL
Samma adress
- Saken** Ansökan om tillstånd till utökad verksamhet, miljöfarlig verksamhet
- Verksamheten** Bedriven av Scania CV AB (publ) i anläggningar belägna inom kvarteren Vagnmakaren, Bilbyggaren och Lastbilen i Södertälje kommun.

Övriga uppgifter om sökanden framgår av bilaga A.

Föreliggande skrift utgör också en icke-teknisk sammanfattning enligt 22 kap 1 § 7 p miljöbalken.

1 Yrkanden

Scania CV AB (publ), härafter "Scania", ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till ovan angiven verksamhet, härafter "verksamheten", i huvudsaklig överensstämmelse med vad som beskrivs i denna ansökan jämte bilagor samt intill en årlig produktion motsvarande behovet av komponenter, såsom motorer, växellådor och axlar, för en tillverkning av 90 000 tunga fordon. Tillståndet skall också omfatta slutmontering av 20 000 chassier samt 10 000 industri- och marinmotorer. Vidare ska i tillståndet ingå den utvecklings- och provningsverksamhet och de andra stödfunktioner som beskrivs i ansökan.

Tillståndet skall också medge att Scania i befintlig anläggning för avfallshantering dels kan ta emot och behandla lämpliga avfallsvatten, dels uppsamla och mellanlagra avfall som faller i närliggande verksamheter vilka inte omfattas av tillståndet.

Scania yrkar vidare på domstolens förordnande att ett tillstånd meddelat enligt ovan får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

Scania yrkar också på att bilagd miljökonsekvensbeskrivning (härafter "MKB", se Bilaga B) godkänns.

2 Bakgrund

Scania är en av världens ledande tillverkare av tunga lastbilar och bussar. Tillverkningen sker huvudsakligen i egna anläggningar i Europa och Sydamerika.

Vid verkstäderna i Södertälje tillverkas artiklar och komponenter huvudsakligen till drivlinan för tunga fordon. Tillverkningen omfattar främst artiklar för axlar, växellådor och motorer. Av dessa har de senaste åren bara motorerna monterats till en färdig komponent i Södertälje. För att skapa en långsiktigt ökad konkurrenskraft flyttas för närvarande all strategisk produktion av axlar och växellådor till Södertälje. De förändringar i produktionsutrustning och lokaler som behövs för denna omställning omfattas av det nu gällande tillståndet.

I Södertälje slutmonteras också lastbils- och busschassier samt industri- och marinmotorer. Dessutom är huvuddelen av all Scantias utveckling och utprovning av produkter koncentrerad till Södertälje.

Scantias verksamhet har kontinuerligt utvecklats. Tillväxten av marknaderna för tunga fordon har under hela efterkrigstiden varit tämligen konstant. Scantias globala produktionsapparat har kontinuerligt behövt anpassas till en ökad efterfrågan och för att möta kraven på ökad effektivitet. Denna utveckling kommer att fortsätta.

När det första tillståndet för verksamheten söktes 1976 innebar det en anpassning till den tillverkning som bedrevs i Södertälje intill en förväntad framtida produktion om ca 40 000 fordon i Europa. 1996 ansökte Scania om ett nytt tillstånd, då motsvarande den omfattning som behövdes för att tillverka drygt 60 000 fordon per år. För närvarande sker inom Scania en successiv anpassning av produktionsapparaten för att på sikt klara en tillverkning av 80 000 fordon i Europa.

Föreliggande ansökan syftar till att anpassa tillståndet för verksamheten i Södertälje till planerade produktionsnivåer med möjlighet till viss tillverkning av komponenter också till externa kunder. Den ansökta verksamheten innebär en fortsatt successiv utveckling av den nu bedrivna verksamheten i huvudsak inom befintliga lokaler och med utnyttjande av likartade tillverkningsförfaranden. Ökad tillverkningsvolym uppnås huvudsakligen genom att den befintliga produktionsapparaten effektiviseras, varvid utrustning successivt omdisponeras, kompletteras och förnyas. Någon tid inom vilken vissa åtgärder skall vara vidtagna behöver därmed inte föreskrivas i domen.

3 Tidigare prövning

Som nämnts ovan sökte Scania tillstånd enligt miljöskyddslagen första gången 1976. Tillstånd lämnades av koncessionsnämnden 1978 (nr 183/78). Det nu gällande tillståndet lämnades av koncessionsnämnden 1997 (nr 165/97). Frågan om slutliga villkor, bland annat avseende utsläpp från motorprovningen och omhändertagandet av vissa avfallsvatten, uppskötts på en provotid. Villkor fastställdes slutligt i dessa frågor genom dom i Miljööverdomstolen 2002 (DM 54).

Miljödomstolen har vidare i beslut 1999 (M353-99) upphävt villkoret avseende buller och uppskjutit frågan om villkor i denna del på en provotid. Miljödomstolen i Stockholm har därefter i dom 2006-04-10 fastställt de slutliga villkoren (M 353-99).

Av den till MKB:n fogade tekniska beskrivningen (härefter "Teknisk Beskrivning", se bilaga B:1) framgår de villkor som nu gäller för verksamheten. Vidare redovisas där också sådana mindre ändringar av verksamheten som anmälts till tillsynsmyndigheten sedan det senaste tillståndet lämnades.

Scania har också ingivit en redovisning i enlighet med förordningen (2004:989) om översyn av vissa miljöfarliga verksamheter. Redovisningen har behandlats av tillsynsmyndigheten, vilket inte föranlett några ytterligare åtgärder.

Slutligen omfattas Scanias verksamhet i Södertälje också av handelsdirektivet för utsläppsrätter vad gäller värme- och elförsörjning. För verksamheten innehar Scania ett tillstånd enligt förordningen (2004:1205) om handel med utsläppsrätter.

4 Lokalisering

Föreliggande ansökan omfattar tillstånd till de verksamheter som bedrivs av Scania inom kvarteren Vagnmakaren, Bilbyggaren och Lastbilen i Södertälje kommun. Industriell verksamhet har bedrivits inom området sedan slutet av 1800-talet.

Som framgår av den Tekniska Beskrivningen utgör det nu ansökta tillståndet en del av en anpassning av den globala produktionen. De ansökta ändringarna innebär en fortsatt utveckling av den nu bedrivna verksamheten i huvudsak med utnyttjande av befintliga resurser och med likartade tillverkningsförfaranden som idag. Den ökade tillverkningsvolymen uppnås huvudsakligen genom att den befintliga produktionsapparaten effektiviseras på så sätt att utrustning successivt omdisponeras, kompletteras och förnyas. Genom att den befintliga infrastrukturen i byggnader, mediaförsörjning, ledningsnät, reningsutrustningar och liknande kan utnyttjas vid en utökning av den befintliga verksamheten kan nyttan vinnas med ett minimalt intrång. Någon alternativ lokalisering för den ansökta verksamheten finns inte.

Av den Tekniska Beskrivningen framgår vidare att de berörda fastigheterna i gällande detaljplaner är avsatta för industriändamål. Med de skyddsåtgärder som vidtagits och planeras, uppkommer enligt MKB:n inga ökade störningar av betydelse.

5 Den ansökta verksamheten

Verksamheten i Södertälje utgör en del av ett globalt produktionssystem där de olika tillverkningsenheterna har ett stort utbyte med varandra samt utnyttjar gemensamma funktioner och ledningssystem.

I Södertälje finns verkstäder för tillverkning av artiklar till drivlinekomponenter såsom axlar, motor och växellådor, inklusive ett gjuteri. Vidare finns verkstäder för montering av drivlinekomponenter, lastbils- och busschassier samt industri- och marinmotorer. Till detta kommer lokaler och anläggningar för forskning och utveckling samt stödfunktioner.

Gjuteriet är ett järngjuteri för gjutgods till den egna motortillverkningen. Smältningen av järn sker med elektriska smältugnar. Tillverkningen av drivlineartiklar består huvudsakligen av mekanisk bearbetning och olika metallurgiska processer. Slutmonte-

ringen av drivlinekomponenter omfattar också målning och provning. Vid chassimonteringen monteras huvudkomponenter och artiklar till ett färdigt chassi.

På Scania Tekniskt Centrum utförs funktions- och utvecklingsprovning av motorer, transmissioner och helbil, både för lastbil och för buss, samt tillhörande system- och komponentprovning. Vidare finns lokaler för bland annat materiallaboratorier samt riggutveckling och framtagning av provartiklar. I anslutning till dessa verksamheter finns också en provbana.

6 Miljöpåverkan

I MKB:n och den tillhörande Tekniska Beskrivningen återfinns närmare beskrivningar av verksamheten. Där redovisas även utsläpp och annan miljöpåverkan samt skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som vidtagits

Villkor för flera av de viktigare miljöaspekterna av verksamheten har nyligen fastställts inom ramen för det nu gällande tillståndet. Dessa villkor har enligt Scania varit ändamålsenliga och det finns en etablerad kontroll och uppföljning av efterlevnaden. Scanias målsättning har därför varit att den ansökta verksamheten så långt som möjligt skall kunna bedrivas inom ramen för de nu gällande villkoren.

Nedan redogörs för några av de aspekter som bedöms vara av särskilt intresse.

6.1 Allmänt om Scanias miljöarbete

För att få en rationell och konkurrenskraftig tillverkning arbetar Scania målmedvetet för att varje verksamhet skall ta fullt ansvar för sina respektive komponenter och att antalet huvudkomponenter kan hållas ned till ett minimum. I denna syn på verksamheten ingår arbetshypotesen att man genom att "göra rätt från början" inte bara uppnår en bättre kvalitet utan också minimerar förbrukningen av resurser, utsläpp och annan miljöpåverkan.

För att omsätta Scanias affärsidé och miljöpolicy till åtgärder på alla nivåer och inom alla verksamheter har företagsledningen beslutat att Scanias ledningssystem ska uppfylla kraven enligt ISO 14 001. Scania CV AB, Sverige, är sedan 1999 certifierad av tredje part. Målet är att uppnå ett resultat inriktat miljöarbete som integreras med övrigt arbete för ständiga förbättringar.

Scanias miljöarbete har ett särskilt fokus på produktens miljöpåverkan. Bränsleförbrukning, utsläpp och buller är prioriterade områden. Arbetet utförs med ett livscykelperspektiv.

Miljöarbetet i produktionen är integrerat med driften. För samordning av arbetet finns en central resurs.

6.2 Resurshushållning

Inom Scania bedrivs ett systematiskt arbete med att minska användningen av material, kemikalier och media. Arbetet bedrivs i enlighet med Scanias övergripande mål. I detta arbete gäller att en övergång till mer resurseffektiva och mindre miljöfarliga alternativ skall eftersträvas.

I Södertälje utgörs inkommande material i huvudsak av gjutgods och smide för artikeltillverkning samt komponenter och artiklar för montering. Till detta tillkommer tackjärn, skrot och legeringsmetaller för gjuteriet. För tillverkningen förbrukas tillsatsmedel och hjälpkemikalier, framför allt sand, bindemedel och blacker för gjutning, oljor och emulsioner för bearbetning, alkaliska avfettningsmedel och mikroemulsioner för rengöring, färg och rostskyddsmedel för ytbehandling, lim och tätningsmedel för montering samt kylvattenkemikalier och köldmedia. Behovet av energi täcks huvudsakligen genom el och fjärrvärme. Därutöver förbrukas diverse bränslen, främst diesel för motor- och fordonsprovning samt gasol för härdning. Användningen av koks har numera helt upphört i och med att gjuteriets kupolugnar ersatts med elugnar.

Nedan sammanfattar Scania sin redovisning och inställning i frågor som berör energianvändning och användning av kemiska produkter.

6.2.1 Energi

Arbetet med energibesparande åtgärder är prioriterat inom koncernen. För energianvändningen finns lokala mål. Energi- och bränsleanvändning följs fortlöpande upp och rapporteras koncerngemensamt för alla produktionsanläggningar årligen.

I Södertälje förbrukas energi som el för produktionsutrustning och fjärrvärme för uppvärmning av lokaler. Därutöver förbrukas bränslen för provning, härdning och reservkraft. Energislagen är delvis utbytbara i varandra.

Av MKB:n framgår att energianvändningen sedan senaste provningen har minskat med cirka 35 % per tillverkad enhet. Minskningen är resultatet av energibesparande åtgärder, energiåtervinning och minskade tomgångsförluster.

Vid den produktion som omfattas av den nu föreliggande ansökan kommer energianvändningen i Södertälje att öka jämfört med idag. Genom det fortsatta förbättringsarbetet kommer den relativa användningen fortsätta att minska. I jämförelse med det så kallade nollalternativet, när de nödvändiga komponenterna inte kan tillverkas i Södertälje, innebär den ansökta verksamheten sannolikt lägre energiförbrukning per tillverkad enhet eftersom utrustningar och lokaler då kan utnyttjas bättre.

Energianvändningen regleras inte av gällande tillstånd annat än genom det så kallade allmänna villkoret. Scania rapporterar årligen i miljörapport och vid samråd hur arbetet med energibesparande åtgärder fortskrider. Detta förfarande har befunnits såväl ändamålsenligt som effektivt och bör fortsätta även i den ansökta verksamheten.

6.2.2 Kemiska produkter

I Scantias ledningssystem finns rutiner som beskriver vad som gäller avseende exempelvis godkännande, inköp, allmänna hanteringsrutiner, förteckning och registrering av kemiska produkter. Inom Scania finns en central funktion som ger stöd vid bedömning av kemiska produkter som används eller planeras tas i bruk inom produktionen eller på eftermarknaden. I syfte att underlätta arbetet med utbyte av kemiska produkter som innehåller farliga ämnen har framtagits s.k. "svart- och grå lista" med kemiska ämnen som inte får, respektive inte bör, användas. Det finns även en s.k. "vit lista" som redovisar alternativ till farliga kemiska ämnen.

Av MKB:n framgår att Scania kontinuerligt arbetar med att ersätta miljöfarliga kemikalier. Som exempel kan nämnas att användningen av klororganiska substanser tidigt avvecklades i verksamheten. Således är t ex klorparaffin i skäroljor/skäremulsioner och klororganiska lösningsmedel för rengöring borttagna sedan länge. Införandet av nytt målningskoncept för chassier, d v s färdigmalning av komponenter före montering, samt införandet av vattenburen black i gjuteriet och vitolja i stället för nafta vid hening/polering har på ett avgörande sätt minskat användningen av organiska lösningsmedel. Insatser har även särskilt inriktats på användningen av skäremulsioner och alkaliska avfettningsmedel med åtgärder för en ökad livslängd på processbaderna och därmed minskade förluster. Vidare har genomförts insatser för en ökad värmeåtervinning, varvid antalet kyltorn och därmed användningen av kylvattenkemikalier minskat. I gjuteriet har installation av ny kärnskjutmaskin medfört att användningen av fenolharts som bindemedel minskat. Kemikalieanvändningen är en viktig fråga i gjuteriets förbättringsarbete, varvid utvecklingen avseende nya metoder för kärntillverkning följs upp fortlöpande.

Användningen av kemiska produkter är inte särskilt reglerad i gällande tillstånd i annat än avseende skalsand för kärntillverkning. Vidare har tillsynsmyndigheten medgivits rätt att meddela eventuella villkor som kan behövas vad avser användningen av lösningsmedel för annat ändamål än i produkter för målning och rostskydd. Även beträffande lagring och hantering av kemiska produkter har tillsynsmyndigheten medgivits rätt att meddela villkor. Scania följer regelbundet upp sin användning av media och kemiska produkter. Redovisning och uppföljning sker i den årliga miljörapporten och inom egenkontrollen vid samråd, tillsynsbesök och besiktningar. Det tillämpade systemet har visat sig ändamålsenligt och bör kunna tillämpas även i den ansökta verksamheten.

6.3 Luftvårdsfrågor

Verksamhet av den typ som Scania bedriver ger upphov till utsläpp till luft av olika slag. Redan när verksamheten prövades första gången 1978 uppmärksammades särskilt utsläppen av flyktiga organiska ämnen från målning och rostskydd, utsläpp av luktande ämnen från gjuteriet, utsläpp från provning av motorer samt utsläpp av stoft. Dessa frågor har även i de senare ärendena varit föremål för särskild prövning. Åtgärder har successivt vidtagits för att minska dessa utsläpp. Nedan sammanfattar Scania sin redovisning och inställning i frågor som berör utsläppen till luft.

6.3.1 Flyktiga organiska ämnen

I flera olika verksamheter som Scania bedriver i Södertälje används organiska lösningsmedel som helt eller delvis avventileras till luften och således leder till utsläpp av flyktiga organiska ämnen. Utsläpp av flyktiga organiska ämnen uppkommer också i form av nedbrytningsprodukter från bindemedel i gjuteriet och kolväten i motoravgaser. Genom utsläppens olika karaktär och förutsättningarna att vidta åtgärder har de behandlats på olika sätt i prövningen.

För Scania har särskilt utsläppen i samband med målning och rostskydd varit en prioriterad miljöfråga genom åren. Vid anläggningarna i Södertälje uppmärksammades frågan om utsläpp av organiska lösningsmedel redan vid prövningen 1978, då den sattes på provotid. Utsläppen torde då ha uppgått till mer än 200 ton per år från ett femtontal målerier. Detta och liknande krav på flera tillverkningsorter ledde till en kri-

tisk översyn av de metoder som tillämpades. Scania beslutade att problemen i första hand skulle angripas vid källan, vilket ledde till en genomgripande omställning av hela tillverkningsförfarandet. Det nya angreppssättet innebar att alla komponenter så långt som möjligt skulle levereras färdigmålade till monteringsorterna. På detta sätt minskar behovet av målning, samtidigt som det blir möjligt att använda ytbehandlingsmetoder som är anpassade till den aktuella produkten. Den framgångsrika strategin innebar att Scania byggt upp nya ytbehandlingsanläggningar för målning med pulverfärg och vattenspädad färg för hytter och ramar samt vattenspädad färg för axlar, motorer och växellådor. Användningen av organiska lösningsmedel kopplat till målning och rostskyddsbehandling har globalt som en följd av åtgärderna minskat med mer än 80 % sedan slutet av 1980-talet.

För Södertälje med utsläpp på mer än 200 ton per år 1975 ifrån ett femtontal målerier har utsläppen minskat till 37 ton per år 2004, och detta trots att produktionen under samma period mer än fördubblats.

I det nu gällande tillståndet finns ett särskilt villkor som innebär att utsläppen av organiska lösningsmedel från målning och rostskyddsbehandling inte får vara större än 60 ton per år vid lovgiven produktion. Arbetet med att minska utsläppen från målning och rostskydd kommer att fortsätta. I samband med att produktsortimentet förändras i Södertälje kommer befintliga målningsanläggningar att behöva bytas ut eller kompletteras. I sådana fall kommer möjligheterna att tillvaratas att så långt rimligt minska utsläppen per producerad enhet. Utgående från möjliga åtgärder, framtida produktsortiment och produktionens utveckling görs bedömningen att utsläppet i den framtida verksamheten inte ska behöva öka. Scania föreslår därför att det nu gällande villkoret inte ändras. Det skall framhållas att det inte är möjligt att nu redovisa på vilket sätt denna nivå kan uppnås, utan valet av förfarande måste få ske vartefter möjligheterna öppnar sig och i den takt som visar sig rimlig. Det bör också nämnas att Scania till tillsynsmyndigheten ingivit en redovisning enligt VOC-direktivets reduktionsplan. Av denna framgår att Scania redan idag uppfyller de krav som enligt direktivet skall börja tillämpas 31 oktober 2007.

Flyktiga organiska ämnen förekommer även i andra produkter med många skilda användningsområden. Mängden sådana lösningsmedel anges i MKB:n till cirka 31 ton per år 2004. Det rör sig om ett stort antal produkter som används på många olika ställen i verksamheten. Utsläppen som användningen ger upphov till är mycket svårt att uppskatta. En del förbränns vid gjuteriet medan andra huvudsakligen blir avfall eller avbördas på annat sätt. Utsläppen har uppskattats till 9 ton per år och bedöms i MKB:n öka till 15 ton per år vid den ansökta tillverkningen. Det pågår inom Scania ett kontinuerligt arbete med att, där så är rimligt, byta ut sådana produkter eller förfaranden. Detta arbete kommer att fortsätta. I det nu gällande tillståndet har tillsynsmyndigheten medgivits rätt att föreskriva villkor om åtgärder för att minska användningen av lösningsmedel i detta avseende. Scania har inget att erinra mot att ett sådant förfarande föreskrivs även i det nya tillståndet.

Av MKB:n framgår att utsläppen av organiska ämnen inte förväntas ha någon lokal miljöpåverkan. Deras betydelse för miljön är i första hand storregional bildning av fotokemiska oxidanter. Scanias utsläpp av flyktiga organiska ämnen vid verksamheten i Södertälje är i jämförelse med de storregionala utsläppen små. Även om utsläppen i Södertälje kan förväntas öka något med den ökade produktionen kommer de sam-

manlagda utsläppen för tillverkning av de aktuella komponenterna åtminstone inte att bli större.

De åtgärder Scania enligt ovan är berett att vidta och de villkor som i enlighet därmed föreslås innebär att utsläppen per producerad enhet kommer att fortsätta minska.

6.3.2 Gjuterigaser

Utsläppen av gasformiga ämnen från gjuteriet har uppmärksammats främst genom att en del av de organiska ämnen som bildas vid termisk nedbrytning av bindemedelssystem i formar och kärnor kan ge upphov till lukt. Denna fråga är uppmärksammat vid alla större gjuterier. Inom Scania uppmärksammades frågan redan i samband med att verksamheten första gången prövades 1978. Frågan uppsköts då på en provotid under vilken omfattande undersökningar och utredningar genomfördes för att klarlägga källor till luktämnen och möjligheten att införa utsläpps begränsande åtgärder. Dessa undersökningar och utredningar har sedan återupprepats och uppdaterats i samband med att verksamheten prövades 1997.

För att minska risken för att utsläppen av luktande ämnen ger upphov till olägenheter i omgivningen har framför allt tre olika strategier utvärderats.

- Minska utsläppen genom rening
- Minska risken för lukt genom att späda luktämnen
- Minska uppkomsten av luktämnen genom att prioritera användningen av bindemedel som ger lägre utsläpp.

Utredningarna har visat att kostnaderna för att rena utsläppen skulle bli mycket hög och att reningsresultatet inte skulle vara tillräckligt för att ensamt eliminera risken för lukt.

Koncessionsnämnden för miljöskydd föreskrev också 1983 att Scania skulle uppföra en skorsten med höjden 50 meter. Höjden dimensionerades så att de då förekommande utsläppen av luktande ämnen normalt skulle spädas ut så att halterna i omgivningen inte skulle överstiga lukttröskelvärdena. Scania har också sedan skorstenen installerades helt ersatt användningen av det kärnbindemedel, skalsand, som innebar störst risk för att luktande ämnen skulle bildas.

Under 2005 har ett referensdokument över bästa tillgängliga teknik (Reference Document on Best Available Techniques in the Smitheries and Foundries Industry) upprättats inom ramen för det tekniska utbyte som föreskrivits i det så kallade IPPC-direktivet. Även här konstateras att det inte kan anses att rening av luktande ämnen är bästa teknik utan att sådana utsläpp bör inkapslas och avventileras på ett sådant sätt att de inte leder till olägenheter i arbetsmiljön eller omgivningen.

Scania avser att tillämpa samma teknik i den ansökta verksamheten. Något villkor behövs inte i denna del.

6.3.3 Kväveoxider

Scanias verksamhet i Södertälje ger upphov till utsläpp av kväveoxider framför allt i samband med motorprovning. I mindre utsträckning förekommer utsläpp också från

härderier, provkörning av pannor mm. Det förekommer även utsläpp av kväveoxider från provning av kompletta fordon och interna transporter.

Utsläppen av kväveoxider från motorprovningen har särskilt uppmärksammats vid provning. Redan vid den första provningen 1978 uppsköts frågan om slutliga villkor på en provotid. Även vid den senaste provningen 1997 uppsköts frågan om slutliga villkor. Villkoren fastställdes slutligt i juni 2002 av miljööverdomstolen.

Provningen består dels av så kallad laboratoriemotorprovning, dels av leveransmotorprovning. Laboratoriemotorprovningen finns vid Scantias Tekniska Centrum, här efter "STC". Här sker den huvudsakliga motorutvecklingen inom Scania. I denna verksamhet ingår långtidsprovning och funktionsprovning av kommande motorgenerationer. Vid leveransmotorprovningen provas färdiga motorer innan leverans. Merparten av denna provning sker numera i nya lokaler i anslutning till monteringen av motorer. Provningen av industri- och marinmotorer, som är av liten omfattning, sker i den gamla motorprovningen. Utsläppen av kväveoxider från motorprovning uppgick 2004 till sammanlagt 65 ton per år, varav laboratoriemotorprovningen svarade för cirka 75 %. Vid ansökt verksamhet bedöms utsläppen öka till som mest 80 ton per år.

Förenklat kan sägas att provningen vid STC sker med motorer som motsvarar framtida utsläppskrav medan leveransmotorprovningen sker med motorer som motsvarar dagens krav på nya fordon. Det råder dock stor osäkerhet om hur utsläppen kommer att förändras i framtiden. Utsläppskraven på kommande motorgenerationer innebär mycket stora förändringar i förutsättningarna vid motorprovningen. Scania har prioriterat utvecklingen av motortekniska lösningar för att möta framtida emissionskrav. Det kan dock inte uteslutas att framtida krav också kommer att kräva någon form av avgasrening. Oavsett metod kommer motorns energieffektivitet att prioriteras, vilket i sin tur kan komma att medföra en högre primär kväveoxidbildning. I vilken utsträckning motortekniska lösningar eller avgasrening kan innebära minskade utsläpp vid provningen är mycket osäkert.

Möjligheterna att minska utsläppen från motorprovcellerna med extern rening utredes ingående i samband med den senaste provotiden. För närvarande utvärderas individuell rening med katalysatorer i två provceller för leveransmotorprovning. Den Tekniska Beskrivningen utvisar att kostnaden för att rena utsläppen av kväveoxider uppgår till cirka 200 kr/kg NO_x, vilket är avsevärt högre än de nivåer där rening brukar anses skäligt vid en avvägning enligt 2 kap 7§ MB.

Utsläppen vid den framtida verksamheten har i den Tekniska Beskrivningen beräknats utifrån vissa antaganden. Bland annat har antagits att provningen i STC ökar men att provningen kommer att ske på ett sådant sätt att utsläppen härifrån ändå inte kommer att öka. För leveransmotorprovningen har antagits att utsläppen ökar huvudsakligen i förhållande till produktionen. Dessa antaganden är gynnsamma och kan visa sig omöjliga att uppnå utan extraordinära åtgärder.

Scania inser att frågan om villkor i detta avseende måste avgöras utifrån de faktiska förutsättningarna och möjligheterna att minska utsläppen med skäliga åtgärder. Med de osäkerheter som för närvarande råder skulle ett sådant villkor behöva sättas väsentligt högre än vad ovan anges. Som alternativ skulle frågan än en gång kunna

uppskjutas på provotid intill dess att osäkerheterna undanröjts. Frågan har dock som nämnts varit föremål för återkommande provotider sedan 1978. Scania, som ser optimistiskt på förutsättningarna att nå lägre utsläpp och delvis möta den högre produktionen med fortsatta förbättringar, är dock berett att acceptera ett villkor för utsläppen från motorprovningen på ovan angiven nivå 80 ton per år. Scania inser att detta åtagande kan för innehållande av villkorsnivån föranleda ytterligare skyddsåtgärder, vilka annars inte skulle kunna motiveras vid en strikt avvägning enligt 2 kap 7 § MB.

I det nu gällande tillståndet finns också ett villkor som reglerar utsläppen av bland annat kväveoxider från energiproduktion. Eftersom de tillgängliga anläggningarna endast används som reservkraft och bara drivs kortvarigt för att testa funktionen, fyller ett sådant villkor ingen direkt funktion. De insatser som skulle behövas för att kontrollera ett sådant villkor kan inte stå i någon rimlig proportion till vad som eventuellt kan vinnas. Scanias åtagande att driva anläggningen i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits bör vara tillräckligt i detta avseende.

Utsläppen av kväveoxider från fasta anläggningar anges i MKB:n till 70 ton per år, varav motorprovningen svarar för mer än 90 %. Av MKB:n framgår vidare att Scanias utsläpp svarar för ca 2 % av utsläpp i kommunen. De har sålunda ingen signifikant betydelse för deposition av kväve i omgivningen eller möjligheterna att innehålla miljö kvalitetsnormer.

Frågan om möjligheterna att innehålla miljö kvalitetsnormerna kom att uppmärksammas vid den senaste provningen och föranledde särskilda undersökningar. Anledningen till dessa undersökningar var utsläppen från leveransmotorprovningen som då fanns i omedelbar anslutning till korsningen mellan Järnagatan och Genetaleden med infart till Scanias huvudkontor. Beräkningar som kommunen låtit genomföra indikerade att Miljö kvalitetsnormen kunde komma att överskridas i gaturummet i korsningen. De kompletterande beräkningar som genomfördes visade dock att denna risk var överdriven samt att Miljö kvalitetsnormen skulle innehållas även här och med en ökad omfattning av provningen. Sedan dessa studier genomfördes har huvuddelen av denna provning flyttats till nya lokaler som är betydligt bättre lokaliserade.

6.3.4 Stoft

Många av de processer som Scania använder medför att stoft bildas. Särskilt gjuteri-processen samt bearbetning och liknande utgör potentiella stoftkällor om de inte förses med effektiv rening. I mindre omfattning förekommer stoft också från exempelvis provningen av motorer. Alla kända källor där stoft förekommer i någon omfattning är försedda med stoftavskiljare. Under 2003 har kupolugnssmältverket, som tidigare var den största enskilda källan till utsläpp av stoft, ersatts med elsmältugnar med textilt spärrfilter. Utsläppen efter avskiljare är vid normal funktion mycket små, som regel under mätmetodens detektionsgräns och i vart fall med säkerhet mindre än 10 mg/m³.

Det är inte möjligt att beräkna de årliga utsläppen av stoft när som i detta fall de flesta mätvärdena är under mätmetodens detektionsgräns. I MKB:n har de nuvarande utsläppen angivits till < 10 ton per år, men de är sannolikt mycket mindre. Man kan i vart fall konstatera att utsläppen är mycket små.

Någon lokal påverkan av utsläpp som sker vid halter om några få mg/m³ kan enligt MKB:n inte förväntas. Utsläppen av partiklar bedöms heller inte ha någon betydelse för möjligheterna att innehålla miljö kvalitetsnormen för PM₁₀.

Den ökade produktion som omfattas av ansökan innebär visserligen att drifttiden på stoftalstrande utrustning och stoftavskiljare ökar. Därmed skulle utsläppen på det sätt som de beräknas också öka. Med hänsyn till vad som ovan sagts kan slutsatsen dras att den ökade produktionen inte på något nämnvärt sätt kommer att påverka miljöförhållandena.

Som villkor för det gällande tillståndet har föreskrivits att utsläppet av stoft från stoftavskiljare för kupolugnsmältverket inte får överstiga 50 mg/m³ norm, medan övriga avskiljare skall ge halter lägre än 10 mg/m³ norm. Sedan villkoren föreskrevs, har kupolugnsmältverket avvecklats. För det nu ansökta tillståndet föreslår Scania därför att det senare värdet föreskrivs som villkor för alla stoftavskiljare.

I det gällande tillståndet finns även ett villkor om 20 mg/m³ för källor utan stoftavskiljare. Detta villkor innebär att det vid halter över 20 mg/m³, men bara då, finns en förpliktelse att installera rening. Villkoret medger inte någon bedömning av behovet i det enskilda fallet efter en avvägning enligt 2 kap 7§ MB. Scania vill därför föreslå att detta villkor ersätts med en föreskrift om att tillsynsmyndigheten får möjlighet att föreskriva villkor vad avser källor som inte tillförs stoftavskiljare.

6.4 Vattenvårdsfrågor

Scanias tillverkning medför endast begränsade utsläpp till vatten. Genom åren har vattenanvändningen inom Scania minskat. Utsläppen av industriellt spillvatten har reducerats genom att processer har slutits och avloppsbrunnar har lagts igen. Vatten från alla processer där oljeförorenade avfallsvatten uppkommer samlas upp och behandlas genom ultrafiltrering och indunstning i en central anläggning. De enda utsläpp av industriellt spillvatten som sker direkt till spillvattennätet består av sköljvatten från en mindre anläggning för fosfatering samt vatten från kyltorn, tvätthallar och målarboxar.

Vatten från den centrala behandlingsanläggningen och övriga källor avleds tillsammans med sanitärt avloppsvatten till det kommunala reningsverket. Scanias spillvattennät är anslutet till kommunens ledningsnät via tre pumpstationer. Det samlade utsläppen utgörs huvudsakligen av sanitärt avloppsvatten och sammansättningen på det avledda vattnet är mycket snarlikt sanitärt avloppsvatten.

Den ökning av produktionen som omfattas av föreliggande ansökan bedöms inte innebära några väsentliga förändringar när det gäller spillvattnets kvalitet eller avbördade mängder.

Av MKB:n framgår att spillvattnet från Scania inte bedöms medföra några problem för reningsverket avseende funktion eller förutsättningarna att innehålla utsläppsvillkor eller gränsvärden för metaller i avloppsslam.

En särskild fråga som uppmärksammas i samband med de miljöprovningar som skett har gällt utsläppen från tvätthallar. Utsläppen av olja från dessa har också minskat med mer än 90 % sedan den senaste provningen och är idag i huvudsak i

enlighet med de riktvärden som gäller. I samband med den senaste provningen föreskrevs också villkor för metaller huvudsakligen i enlighet med Naturvårdsverkets numer upphävda allmänna råd. Villkoret föreskrevs utan föregående provning av vilka kostnader åtgärderna kunde förväntas medföra.

Trots att kompletterande reningsåtgärder vidtagits vid de berörda tvätthallarna visar de kontroller som därefter genomförts att det är svårt att innehålla villkoren, speciellt avseende zink. Detta stämmer väl överens med erfarenheter från andra verksamheter. Utsläppta mängder är visserligen mycket små, men villkoret kan inte innehållas utan omfattande kompletterande åtgärder. Sådana åtgärder kan inte motiveras med miljöskäl. Scania anser därför att det är olämpligt att behålla det nu gällande villkoret för tvätthallar. Med hänsyn till verksamhetens karaktär och utsläppens storlek bör vad som följer av det allmänna villkoret, tillsammans med villkoret för halter efter oljeavskiljare, vara tillräckligt i detta avseende.

Även för den centrala behandlingsanläggningen finns ett villkor föreskrivet. Behandlingsresultatet avseende olja och andra föroreningar har enligt de mätningar som genomförts och redovisas i den Tekniska Beskrivningen varit mycket gott. Däremot har mätningarna vad avser löst organisk substans (i första hand COD och BOD) visat att det föreskrivna riktvärdet knappast kan innehållas. Det är framför allt glykol men också alkoholer som normalt utgör en stor del av COD-mängderna. Det behandlade vattnets fortsatta behandlingsbarhet i det kommunala reningsverket bedöms som mycket god, enligt MKB:n. Glykoler och alkoholer är biologiskt lättnedbrytbara och fungerar bra som kolkällor vid kvävereduktion i reningsverket. Vattnet efter indunstningen är behandlingsbart och har, efter utspädning i ledningsnätet, ingen hämmande effekt för reningsverkets funktion. Det saknas således anledning att föreskriva ytterligare försiktighetsmått och därmed behålla nu gällande villkor. Scania föreslår därför att föreskriften om halt COD efter den centrala behandlingen tas bort men att villkoret i övrigt bibehålls enligt nuvarande lydelse. Om ytterligare begränsningar behövs med hänsyn till reningsverkets funktion bör det i första hand kunna regleras genom avtal.

Till dagvattennätet är regn- och grundvatten samt oförorenade kylvatten anslutna. Det samlade dagvattnet avbördas i huvudsak till en gemensam utsläppspunkt i Torpaviken. Utöver detta avleds små mängder dagvatten från kvarteret Lastbilen till sjön Måsnaren via ett öppet dike.

Som framgår av MKB:n är halten föroreningar i dagvatten låga. Sammanfattningsvis kan konstateras att dagvattnet från verksamheten kan karakteriseras som ett lite till normalt förorenat industriellt dagvatten med liten påverkan på recipient.

6.5 Avfall

Inom Scania bedrivs ett systematiskt arbete för att minska mängderna avfall och restprodukter från produktionen. I detta arbete eftersträvas i första hand materialåtervinning så nära källan som möjligt. Särskilt prioriterat är arbetet med att minska mängderna avfall som behöver deponeras. Vidare prioriteras åtgärder för att minska mängden av sådant specialavfall som kräver ett särskilt omhändertagande.

För hanteringen av avfall och restprodukter finns rutiner som säkerställer att varje avfallskategori hanteras och omhändertas på ett riktigt sätt. Detta arbete följs upp konti-

nuerligt. Scantias interna arbete har inneburit väsentliga förbättringar i detta avseende.

Totalt omhändertas för närvarande cirka 40 000 ton restprodukter och avfall. Av detta utgörs hälften av gjuterisand, som används som konstruktionsmaterial på kommunens deponi. Cirka 85 % av det övriga avfallet utnyttjas för material- eller energiåtervinning, bland annat i det egna gjuteriet. Avfall som sänds för omhändertagande externt utgörs huvudsakligen av oljerester, koncentrat och liknande som utgör farligt avfall. En liten del, cirka 3 %, utgörs av blandavfall som sänds till den kommunala avfallsanläggningen. Här sorteras avfallet för ytterligare material och energiåtervinning. Återstoden deponeras.

Alla platser där avfall förvaras och hanteras mer än tillfälligt är märkta och iordningställda med försiktighetsmått för att minimera risken för olyckor och spill till omgivningen. Det innebär bland annat att spånor förvaras täckt och att flytande avfall förvaras så att eventuellt spill kan innehållas eller tas om hand.

I gällande tillstånd är inte frågan om hantering av avfall reglerad genom särskilda villkor. Tillsynsmyndigheten har enligt beslutet dock rätt att föreskriva sådana villkor som kan behövas avseende hantering och omhändertagande av avfall. Scania, som anser att detta är en fråga som bäst hanteras inom den löpande tillsynen, har funnit att förfaringssätet varit ändamålsenligt och föreslår att denna möjlighet bibehålls även i det nya tillståndet.

6.6 Buller

Buller från anläggningen förekommer främst från fasta installationer som fläktar och liknande samt från transporter. Genom åren har Scania genomfört omfattande åtgärder för att minska bullerspridningen runt anläggningen. Detta arbete inleddes redan efter den första prövningen 1978.

När verksamheten åter prövades 1996 åtog sig Scania, baserat på ett antal utredningar, att genomföra omfattande åtgärder för att inom en viss tid nå nivån 45 dB(A). Detta föreskrevs också som villkor för tillståndet. Mätningar hade då visat på bullernivåer om 55 dB(A) i anslutning till närliggande bostäder. Genom de åtgärder som därefter genomfördes kom nivån 45 dB(A) att innehållas i alla punkter, utom för ett begränsat område i gjuteriets närhet. Scania såg sig därför tvingat att vid miljödomstolen ansöka om att villkoret ändrades.

Efter omfattande utredningar och åtgärder, som bland annat inneburit att gjuteriets smältverk ersatts, är nu bullernivåerna även på Vårdsholmen mycket nära den eftersträvade nivån. För att med säkerhet nå denna nivå skulle dock mycket omfattande åtgärder behövas. Med hänsyn till att bullret i detta område i första hand orsakas av omgivande trafikleder och annan verksamhet skulle sådana åtgärder få mycket begränsad effekt. Miljödomstolen, som den 2006-04-10 fattat beslut i frågan, har därför medgivit att bullervillkoret för kvarteret Laxens del skall tillämpas med ett tillägg om 5 dB(A)

Scania har inget att erinra mot att ett sådant villkor föreskrivs även för det nu ansökta tillståndet.

6.7 Övrigt

Vad beträffar hantering av risker, så redovisas i MKB:n och den Tekniska Beskrivningen att det inom Scania finns metoder för att systematiskt värdera och hantera risker. Systemet omfattar organisation och rutiner för bland annat nödlägesberedskap, brandskydd och kemikalieanvändning. Redovisningen utvisar också att det finns rutiner för hantering och sanering av spill. Vidare framgår att det finns ett antal skyddsåtgärder och försiktighetsmått som syftar till att minska risken för olyckor och konsekvensen av dessa om de ändå skulle inträffa.

Scania omfattas av lagen (1999:381) om åtgärder att förebygga och begränsa följderna av allvarlig kemikalieolycka genom användningen av gasol. Omfattningen motsvarar den lägre kravnivån. Scania har i enlighet med kraven upprättat ett handlingsprogram. Någon säkerhetsrapport behövs således inte.

För samtliga Scanias verksamheter finns ett fastlagt arbetssätt för att hantera frågor om markförorening. Dessa innebär – såsom framgår av MKB:n – att risken för markföroreningar vid anläggningarna i Södertälje har, såväl när det gäller pågående verksamheter som tidigare aktiviteter, varit föremål för inventeringar och undersökningar. Det finns också rutiner som säkerställer hur markföroreningar skall hanteras när de uppkommer eller upptäcks.

I det fall hela eller delar av verksamheten skulle upphöra, kommer Scania att genomföra de undersökningar som behövs för att fastställa om det finns något behov av ytterligare åtgärder.

6.8 Följdverksamheter

Transporter till och från verksamheten är en följdverksamhet som bara delvis kan påverkas av Scania.

Lastbil är det viktigaste transportsättet för verksamheten i Södertälje. Scania har liten rådighet över möjliga transportsätt för gods. Valet av transportsätt påverkas av tillgången till infrastruktur, behov och önskemål hos kunder och leverantörer. En analys av transportsystemen kan inte göras explicit för en enskild anläggning utan måste ta hänsyn till hela produktionsapparaten inklusive leverantörer och kunder.

Med den globala produktionsapparat med leverantörer, komponentfabriker och monteringsfabriker som Scania använder är logistik och transporter en kritisk faktor av stor betydelse för leveranssäkerhet, kvalitet och konkurrensförmåga. Arbetet med att minska transporterna utgör en integrerad del av verksamheten och är prioriterat i förbättringsarbetet för att säkerställa ett effektivt och säkert transportsystem. Kostnaderna för Scanias egna transporter uppgår till cirka 1,5 miljarder kronor per år vid nuvarande produktionsnivå. Att minska behovet av transporter och skapa ett effektivt transportsystem utgör således en fråga där ekonomi och miljö båda drar fördel.

Den förändring och översyn över produktionssystemen som skett under senare år och som fortfarande pågår har inneburit att verksamheterna alltmer specialiserats och att tillverkningen av komponenter koncentrerats till ett färre antal orter. Detta har

medfört att behovet av transporter minskat. Denna utveckling förväntas fortsätta även i den framtida verksamheten.

Av MKB:ns beskrivning av transporterna framgår att Scania vid upphandling av transporter tar hänsyn till en mängd faktorer såsom ålder på fordon, utbildning av förare i miljövänliga körsätt samt certifiering enligt ISO 14001.

Transporter till och från anläggningen i Södertälje kommer att öka med ökad produktion. Med fabrikenes gynnsamma läge med omedelbar tillgång till viktiga transportleder, kommer de ökade transporterna till och från verksamheten inte att innebära några särskilda störningar eller ökade risker. I jämförelse med det så kallade nollalternativet, när de nödvändiga komponenterna inte kan tillverkas i Södertälje, kommer behovet av transporter att bli mindre i den ansökta verksamheten.

7 Bästa möjliga teknik

Scanias verksamhet i Södertälje är prövad enligt miljöskyddslagen. Flera av de viktigaste miljöfrågorna har avgjorts ganska nyligen. Vid dessa prövningar har föreskrivits skyddsåtgärder och försiktighetsmått som motsvarar vad som skäligen kunde fordras vid prövningstillfället. Verksamheten omfattas också, åtminstone vad avser gjuteriet, av förordningen (SFS 2004:989) om översyn av vissa miljöfarliga verksamheter. Scania har ingivit en redovisning i enlighet med förordningen. Tillsynsmyndigheten har låtit meddela att redovisningen inte föranleder några ytterligare åtgärder.

De försiktighetsmått och skyddsåtgärder som redovisas för nuvarande och ansökt verksamhet överensstämmer mer än väl med vad som redovisas i IPPC- dokumentet "Reference Document on Best Available Techniques in the Smitheries and Foundries Industry" som antogs i maj 2005. Verksamheten uppfyller också redan idag de krav som enligt det så kallade VOC-direktivet som implementerats i Svensk författning genom Naturvårdsverkets föreskrifter 2001:11. Även i övrigt uppfyller verksamheten, i jämförelse med branschen i övrigt, vad som kan anses utgöra bästa möjliga teknik.

8 Hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer m m

Av MKB:n framgår att Scanias nuvarande och ansökta verksamhet inte står i strid med miljöbalkens hänsynsregler.

Vidare redovisas i MKB:n hur den ansökta verksamheten förhåller sig till nationella, regionala och lokala miljömål.

Den nu bedrivna och ansökta verksamheten kommer inte att medföra risk för överskridande av miljö kvalitetsnorm.

9 Kontrollfrågor

För verksamheten finns ett av tillsynsmyndigheten den 14 december 2004 förelagt kontrollprogram som omfattar en ändamålsenlig egenkontroll. Programmet omfattar också mätningar, återkommande besiktningar av tredje part och årliga samråd med tillsynsmyndigheten.

Kontrollen av den utökade och tillkommande verksamheten förutsätts kunna ske på motsvarande sätt genom att kontrollprogrammet uppdateras med sådana tillkommande kontroller och mätpunkter som kan föranledas av den förestående prövningen och i domen föreskrivna villkor.

10 Samråd

Av bilaga C framgår en redogörelse för genomförda samråd med myndigheter, allmänhet och andra intressenter. Av redogörelsen framgår också de frågor av betydelse som tagits upp vid samråden.

11 Förslag till villkor

Som framgår av Scantias redovisning ovan, har målsättningen varit att den ansökta verksamheten skall kunna uppnås huvudsakligen inom ramen för nu gällande villkor. I de fall där de gällande villkoren inte längre är ändamålsenliga eller där praxis numer är annorlunda föreslås villkoren ändras. Med stöd av vad som ovan redovisats under varje delrubrik, föreslås följande villkor för det ansökta tillståndet.

1. Om inte annat framgår av detta beslut skall verksamheten - inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar, avfall och andra störningar för omgivningen - bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget uppgett eller åtagit sig i ärendet. Mindre ändringar får dock vidtas efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Som förutsättning gäller att ändringen inte bedöms kunna medföra ökning av förorening eller annan störning till följd av verksamheten.
2. Reningsutrustningar skall underhållas och drivas så att de uppnår avsedd effekt.
3. Utsläppet av flyktiga organiska ämnen från målning och rostskyddsbehandling får inte överskrida 60 ton per år.
4. Luft från gjuteriets tillverkning av kärnor enligt cold-box-metoden skall renas så att halten aminer i utsläppet som riktvärde* inte överstiger 2 mg/m³(norm).
5. Halten stoft i utsläpp från andra delar av produktionen än motorprovningen och värme pannorna får inte överskrida följande värden, räknade som riktvärden*.

utsläpp från målning	5	mg/m ³ (norm)
utsläpp från övriga stoftavskiljare	10	mg/m ³ (norm)

6. Det totala utsläppet av kväveoxider från laboratorie- och leveransmotorprovning får som riktvärde* inte överskrida 80 ton per år, räknat som månadsmedelvärde för närmast föregående tolv månader.
7. Halten mineralolja i utsläppet omedelbart efter oljeavskiljare får som riktvärde* inte överstiga 100 mg/l, mätt som opolära alifatiska kolväten.
8. Till kommunens spillvattennät får inte utan föregående behandling följande vatten avledas.
 - Förbrukade vätskor från våt bearbetning
 - Förbrukade tvättvatten från alkalisk avfettning
 - Oljehaltiga golvsäddvatten
 - Glykolhaltiga vatten

Halten föroreningar i det behandlade vattnet som avleds till spillvattennätet får som riktvärde* inte överstiga följande dygnsmedelvärden.

Zink	0,1 mg/l
Opolära alifatiska kolväten	5 mg/l

9. Buller från verksamheten får som riktvärde inte överskrida följande ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder.

Dagtid (kl 07.00 - 18.00)	55 dB(A)
Kvällstid (kl 18.00 - 22.00)	50 dB(A)
Nattetid (kl 22.00 - 07.00)	45 dB(A)

Den momentana ljudnivån nattetid får som riktvärde inte överskrida 55 dB(A) vid bostäder.

Vid fastigheterna inom kvarteret Laxen skall till ovannämnda riktvärden för momentan och ekvivalent ljudnivå nattetid göras ett tillägg av 5 dB(A)

Scania vill vidare föreslå att domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att i enlighet med 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken fastställa de villkor som erfordras i följande avseenden:

- D1. Åtgärder beträffande användningen av lösningsmedel för annat ändamål än i produkter för målning och rostskydd.
- D2. Utsläpp till luft av stoff i utsläppspunkter som inte är försedda med stoftavskiljare.
- D3. Den närmare utformningen av eventuella tillkommande målningsutrustningar.
- D4. Åtgärder för att minska spill och diffusa utsläpp av olja till spillvattennätet.
- D5. Hantering och lagring av kemikalier.
- D6. Hantering och omhändertagande av avfall.
- D7. Avledning och behandling av industriellt spillvatten, som skall hanteras på annat sätt än som angivits i ansökan.

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

Södertälje den 26 juni 2006

Scania CV AB (publ)


Mikael Eurenus

Enligt fullmakt