



Rapport 2005:17



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Riksintresset Stockholms hamn

Rapport 2005:17



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Riksintresset Stockholms hamn

Arbetet har genomförts i ett för Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Vägverket, Region Stockholm och Banverket Östra banregionen gemensamt projekt.

Styrgrupp för projektet har varit Lars Nyberg, ordförande, Länsstyrelsen, Lars Vieweg, Sjöfartsverket, Ulrika Honauer, Vägverket och Anna Happaniemi, Banverket.

Arbetsgruppen har bestått av Isabell Lundberg (Ola Carlsson från april 2004) och Carin Wanbo, Länsstyrelsen, Rolf B Bertilsson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Robert Örtégren, Vägverket samt Charlotte Olsson, Banverket.



Foto omslag: Christina Fagergren

Utgivningsår: 2005

Tryckeri: Intellecta DocySys AB

ISBN: 91-7281-186-2

Ytterligare exemplar av rapporten kan beställas hos Planenheten,
Länsstyrelsen i Stockholms län, tel 08-785 51 57

Rapporten finns också som pdf på vår hemsida www.ab.lst.se

Förord

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Stockholms hamn omfattar många olika hamndelar. Av Sjöfartsverkets beslut framgår inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset Stockholms hamn.

Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Banverket Östra banregionen och Vägverket Region Stockholm har tillsammans tagit fram denna rapport. Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset Stockholms hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Föreliggande precisering är statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset Stockholms hamn, det vill säga det statliga anspråket. Även de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet redovisas. Beskrivningen av riksintresset Stockholms hamn ska tjäna som underlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Länsstyrelsen remitterade i april 2004 ett förslag till beskrivning av riksintresset Stockholms hamn till berörda kommuner, myndigheter och organisationer för synpunkter. Rapporten har nu reviderats utifrån inkomna synpunkter.

Stockholm den 30 juni 2005

Lars Vieweg	Bo Hansson	Hans Rode	Kjell-Åke Averstad
Direktör Sjöfartsverket	Länsöverdirektör Länsstyrelsen i Stockholms län	Vägdirektör Vägverket, Region Stockholm	Regionchef Banverket, Östra banregionen

Innehållsförteckning

Sammanfattning	7
Bakgrund och syfte	11
Stockholm som sjöfartsstad – en historisk tillbakablick	12
Hamnpolitik	14
Transportflöden och marknader	18
Gods till och från Stockholms hamn	18
Väg- och järnvägstransporter.....	20
Bedömning av riksintresset	21
Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn	21
Kriterier	22
Hamndelar av riksintresse	23
Regionalt viktiga hamndelar	24
Riksintresset är inte statiskt.....	25
Influensområde	26
Allmänt	26
Buller	26
Vibrationer	30
Luftkvalitet	30
Risk- och säkerhetsaspekter	31
Transporter till och från hamnen.....	33
Planeringsläget	35
Översiktsplanens redovisning av hamnen.....	35
Pågående detaljplanearbete	35
Investeringsplanerna.....	36
Miljöprovning.....	37
Stockholms hamn	38
Verksamhet och utveckling	38
Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron.....	41
Värtahamnen	41
Frihamnen.....	42
Containerterminalen	42
Louden	43
Hammarbysluss och Hammarbyhamnen	43
Hässelby	44
Lövholmen	45

Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Klara Mälarstrand och Munkbrohamnen	45
Strömkajen/Nybroviken/Strandvägen	45
Riksintresset sjöfart och hamn	46
Behandling i planprocessen	46
Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken	47
Sjöfartsverkets beslut om riksintressen	48
Sjöfartens riksintressen i Stockholms län	50
Anslutande infrastruktur	50
Bilagor	55
Kartbilaga 1 Översiktskarta över Stockholms hamns olika delar	57
Kartbilaga 2 Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden	58
Kartbilaga 3 Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron	59
Kartbilaga 4 Farleder	60
Bilaga 5 Källor	61
Bilaga 6 Riksintresse Stockholm hamn – Sammanställning av remissynpunkter.....	62

Sammanfattning

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnarna har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Stockholm hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i riksintresset. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för stadens fysiska planering och annan tillståndsprovning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika planärenden.

Stockholms hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag och är en port österut. I EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

Frågan om intermodala transporter det vill säga samverkan mellan transportslagen, kommer att få en allt större betydelse. Sjöfarten måste i allt större utsträckning integreras i det europeiska transportnätet. Därigenom kan samverkan mellan järnväg, lastbil och sjöfart åstadkommas och möjliggöra ett optimalt resursutnyttjande. Stockholms hamn med fungerande väg- och järnvägsanslutningar har en viktig roll som knutpunkt mellan transportslagen. Stockholms hamn ingår i den så kallat Nordiska triangeln som är en multimodal korridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I projektet ingår de hamnar, väg- och järnvägsförbindelser som sammanbinder dessa städer samt i Stockholm Arlanda flygplats.

Det gods som anländer med fartyg transporteras vidare med långtradare och järnväg.

Hamnen är en terminalpunkt i regionen där riksvägnätet och stambanenätet har möjligt att direkt nå sjötransportssystem som har en rimlig distans till Finland, Ryssland och Baltikum.

Värtabanan förbinder hamnen med stambanan och har en viktig funktion som järnvägslink mot Finland, Ryssland och Baltikum. Den ingår därför i det Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Under 2003 har Värtabanan rustats och uppgraderats av Banverket.

Stockholms hamn är viktig för stadens och regionens försörjning. Varje år anländer stora mängder gods till Stockholms hamn. Godstransporterna till

Stockholmsområdet är till stor del konsumtionsvaror och högvärdiga produkter. Stockholmsområdet är ett viktigt konsumtionscentrum och har därmed stor lokal distributionstrafik av gods. För sådana transporter är korta ledtider för transporter viktiga och det är Stockholms hamns centrala läge som innebär en möjlighet att utnyttja sjöfart för denna typ av transporter. Kombinationen ro/ro-godstrafik och passagerare i Stockholm har också visat sig viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft.

Bulkprodukter som sand, cement, kol och träpellets når staden via hamnen. Loudden är regionens största oljedepå för införsel av bensin, brännolja och flygfotogen. Allt importerat bulkgodis till vilket även olja räknas, används i Stockholmsregionen. Fotogenet från Loudden går vidare till Arlanda och Bromma flygplatser. Brännoljor går till Stockholms län. Bensinen går också till regionen och den övervägande delen, cirka 80 procent, går till närområdet.

Stockholms hamn omfattar många hamndelar men alla är inte av riksintresse. Förutom de större hamndelarna med en omfattande hamnverksamhet, som till exempel Värtahamnen och Loudden finns flera mindre hamndelar, som till exempel Nybrokajen, vilka har en mer begränsad verksamhet. Det finns därför ett behov av att precisera riksintresset. Följande hamndelar inom Stockholms hamn bedöms vara av riksintresse:

- Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron.
- Värtahamnen
- Frihamnen
- Containerterminalen
- Loudden

Det är samtidigt viktigt att uppmärksamma att flera av de hamndelarna som Hässelby, Lövhöjden, Södra Hammarbyhamnen och Strömkajen/Nybroviken, vilka inte bedöms vara av riksintresse fyller en viktig regional funktion genom att de försörjer regionen med speciella produkter samtidigt som de har en strategisk lokalisering i regionen och inga fullgoda alternativ finns för dessa transporter.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. Hänsyn måste tas till hamnens influens på omgivande områden vid planering och tillståndsgivning. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som i första hand buller, men även vibrationer och luftföroreningar måste beaktas.

Enligt Länsstyrelsens bedömning i tidigare planärenden torde en kombination av bostäder och hamnverksamhet inom de nuvarande hamnområdena inte vara möjlig utan att hamnen som riksintresse hotas att påtagligt skadas.

Det är viktigt att bullerförhållanden och även luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamndelar så att

lämpliga miljöförhållanden garanteras genom skyddsavstånd m.m. En acceptabel bullernivå för bostäder m.m. måste uppnås. Här innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och den väg- och järnvägs- trafik som försörjer de olika hamndelarna.

Härutöver måste de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamn- verksamheten beaktas. I hamndelarna Värtahamnen, Frihamnen, Container- terminalen och Loudden förekommer hantering av farligt gods som regionen är beroende av, såsom eldningsolja, bensin och flygfotogen.

Transporter till och från hamnen måste säkerställas. En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporter till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Det är viktigt att tidigt upp- märksamma risk- och säkerhetsaspekterna som är kopplade till transporter till och från hamnen inkl. de störningszoner som finns längs dessa transport- vägar. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas. Den situation som idag råder på transportvägen från Loudden, Värtahamnen och Frihamnen och vidare på bland annat Valhallavägen innebär vissa säkerhetsrisker. När Norra Länken blir klar kommer dessa problem att minska genom att en stor del av trafiken till och från Loudden, Värtahamnen och Frihamnen flyttas från Valhallavägen till Norra Länken.

En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägs- transporter genomförs kan det ge negativa effekter för hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas. Det är angeläget att vara uppmärk- sam på och analysera om möjligheterna till väg- och järnvägstransporter till och från hamnen kan hindras av olika planförslag, även när planförslagen ligger långt från hamnen.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. För närvarande pågår en rad utredningar och projekt om den regionala hamnstrukturen i Stockholm- Mälarenregionen. Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor bedriver ett arbete som syftar till en ökad samsyn om den framtida regionala hamnstrukturen. Stockholm stad har givit en särskild utredningsman i uppdrag att utveckla en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet. Hamnarna i Östra Mellansverige för diskussioner om former för ökad samverkan.

Riksintresset bör inte ses statiskt utan det sker förändringar över tiden. Riksintresset syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas. Förutsättningarna för att nuvarande hamnverksamhet i Stockholms hamn ska kunna bedrivas måste dock beaktas tillsvidare. Först

när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

Stadens utbyggnadsplaner aktualiserar behovet att precisera riksintresset. Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som ”påtagligt kan försvåra” tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Stockholms hamn beaktas i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen.

Även länsstyrelsen har ansvar att se till att riksintresset Stockholms hamn beaktas i olika planer. Om länsstyrelsen befarar att riksintresset genom olika utbyggnadsplaner kan komma att ”påtagligt skadas” ska länsstyrelsen pröva frågan och upphäva det kommunala detaljplanebeslutet. Om en åtgärd kan påverka ett riksintresseområdes användbarhet negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom själva riksintresseområdet eller utanför. Det är själva påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen.

Stockholm stad har i november 2001 tagit fram ett program för detaljplaneringen av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. Programmet innehåller förslag på 10 000 bostäder och 700 000 kvm lokaler med plats för 30 000 arbetsplatser. Länsstyrelsen framförde i samband härmed att den kombination av bostäder och hamnverksamhet som redovisas i programmet inte torde vara möjlig. Stadens byggnadsplaner aktualiserade behovet av att definiera vad som ingår i riksintresset Stockholms hamn.

Kriterier för vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Nedanstående kriterier har varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresse Stockholms hamn.

En samlad hamnfunktion som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 miljon ton gods) som har en **omfattande internationell passagerartrafik** (200 000 passagerare i internationell trafik) samt har **intermodala förbindelser** med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.

Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser**, **det vill säga** som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.

Hamn eller hamndel som **försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.**

Hamn eller hamndel som hanterar **speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.**

Bakgrund och syfte

Stockholms hamn har pekats ut som riksintresse för sjöfarten av Sjöfartsverket genom beslut den 22 oktober 2001. Detta innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Stockholms hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Även länsstyrelsen har ansvar och skyldighet att se till att riksintresset Stockholms hamn beaktas i olika planer.

I den av kommunfullmäktige 1999 antagna översiktsplanen för Stockholm stad redovisas området Värtan - Frihamnen som ett så kallat stadsutvecklingsområde. Det betonas också att hamnverksamheten i Värtan – Frihamnen är strategiskt viktig för Stockholm. Stockholm stad har därefter i november 2001 tagit fram ett program för detaljplaneringen av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. Syftet med programmet var att visa områdets resurser och att presentera ett förslag till markanvändning. Programmet innehåller förslag på 10 000 bostäder och 700 000 kvm lokaler med plats för 30 000 arbetsplatser. Länsstyrelsen, som representant för statens intressen, framförde i samband härmed att den kombination av bostäder och hamnverksamhet som redovisas i programmet inte torde vara möjlig.

I Sjöfartsverkets beslut om utpekande av riksintresse för sjöfarten finns ingen närmare precisering av vad riksintresset Stockholms hamn omfattar. Stadens byggnadsplaner har aktualiserat behovet av att definiera vad som ingår i riksintresset Stockholms hamn. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har därför tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport med syftet att precisera innebörden av riksintresset Stockholm hamn och beskriva samverkan med andra transportslag.

I uppdraget ingår att klargöra hamnens betydelse inom transportnäringen såväl nationellt som internationellt. Syftet är vidare att beskriva hamnverksamheten inom Stockholms hamn och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse. I beskrivningen av riksintresset ingår även att redovisa de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet. Avsikten är att rapporten härigenom ska tjäna som ett kunskapsunderlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. Ett övergripande syfte med detta projekt är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Stockholms hamn ska preciseras. Rapporten kan även ge vägledning för kommande arbete med beskrivningar av andra hamnar av riksintresse.

Stockholm som sjöfartsstad – en historisk tillbakablick

Det var de omgivande vattenvägarna som var förutsättningen för att Stockholm tidigt skulle utvecklas till en stor stad. Stockholms hamn och Stockholm som försvarsanläggning– ”ett lås för Mälaren” – var de viktigaste skälen till att staden anlades vid 1200-talets mitt. Tack vare vattenvägarna kunde upplandet kring Mälaren förse stockholmarna med både spannmål och kött. På samma sätt fraktades varor från Bergslagens gruvor till Stockholm och vidare ut över världen. Över Stadsholmen omlastades exportvaror från Bergslagen och Mälardalskapen till Östersjöns hamnar.

Under 1600-talet utvecklades Stockholm till en betydande handels- och sjöfartsstad. Handeln på norrlandskusten administrerades på 1700-talet i första hand genom de många handelshusen vid Skeppsbron, - den så kallat ”skeppsbroadeln”. Först under 1800-talet tillkom egentliga kajanläggningar utmed Stockholms stränder såsom Skeppsbron, Blasieholmen, Nybroviken och Strandvägen.

Ett nytt skede i hamnens utveckling inträdde i och med industrialiseringen på 1870-talet. Sammanbindningsbanan mellan Södra station och centralstationen, 1865-1872, var utgångspunkten för den första anslutningen mellan järnvägsnätet och Stockholms hamn. År 1879 påbörjades en första utbyggnad av kol- och massagodshamnen vid Värtan, som genom Värtabanen knöts samman med Stockholm – Västerås - Bergslagens järnväg och Norra stambanan. Från mitten av 1890-talet påbörjades en storskalig utbyggnad av Stadsgårdshamnen, Värtahamnen, Mälardalshamnarna och under början av 1900-talet påbörjades byggandet av Frihamnen och Hammarbyhamnen.

Ända fram till 1950-talet var Stockholms hamn Sveriges största importhamn. Sjöfartsstaden Stockholm blomstrade som mest från slutet av 1800-talet fram till mitten av 1950-talet. Det var då rederier som Johnson-linjen och Sveabolaget hade sin storhetstid. Som mest fanns det 108 rederier med sammanlagt 356 fartyg registrerade i Stockholm. På den tiden kom både stockholmska och göteborgska transoceaniska linjefartyg upp till Stockholm för att sedan föra exporten ut över världen. Redan då fanns det en liten, men viktig handel över Östersjön till Finland och Baltikum.

Skärgårdstrafiken dominerades då som nu av Waxholmsbolaget, och sjöfarten i Mälaren dominerades av Trafik AB Mälaren - Hjälmaren, medan Transportbolaget skötte den lokala godstrafiken med hjälp av prämar och bogserbåtar.

Efter andra världskriget ändrades trafikmönstret. Sjötrafiken till Baltikum upphörde helt. På 1950-talet upphörde även den inrikes passagerartrafiken.

Istället började en ny sorts trafik växa fram – den till Finland. Det var svenskar med nya resvanor som ville österut, samt finländare som fått jobb i Sverige och behövde en transportled för semestrar och släktbesök. Handelsutbytet mellan Sverige och Finland ökade. Dessutom gick den smidigaste vägen från Finland till kontinenten via Sverige. Två tredjedelar av Finlands handel med Sverige går via färjorna till Stockholm och Kapellskär.

Intresset för turism och handel med de forna öststaterna har tagit fart igen efter Sovjetunionens fall. En stor del av trafiken utgår från Stockholm som därmed åter har chansen att bli det dominerande navet i Östersjön. I maj 2004 blev Estland, Lettland, Litauen och Polen nya medlemmar i EU, vilket troligen leder till ett ökat handelsutbyte och ökade trafikströmmar. Stockholms roll som en hamnstad och nav i Östersjön accentueras härigenom ytterligare.

1200-talet	Hamnverksamhet förekommer i Gamla Stan
1500-talet	Hamnverksamhet förekommer på Skeppsbron
1875	Stadsgårdskajen byggs
1879	Värtahamnen byggs
1926	Frihamnen invigs
1927	Oljehamnen Loudden byggs
1965	Siljaterminalen i Värtan invigs
1971	Containerterminalen invigs
1973	Vikingterminalen i Masthamnen byggs
1986	Balticterminalen i Frihamnen invigs
1990	Östersjöterminalen i Frihamnen invigs
1991	Nynäshamns Hamn blir en del av Stockholms Hamn AB
1992	Hamnen i Kapellskär blir en del av Stockholms Hamn AB

Bild 1. Viktiga årtal i hamnens utveckling

Hamnpolitik

I EU:s vitbok *”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”* framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

I Romfördraget beslutades att Transeuropeiska nät ska utvecklas för att *”göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser”*. TEN (TransEuropeanNetworks) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnväg, vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för till exempel olja och gas. Stockholms hamn är en av de hamnar som uppfyller kriterierna för TEN-T klass A, som betydelsefull hamn i det Transeuropeiska transportnätet.



Bild 2. Inloppet mot Stockholm. Foto: Stockholms hamn AB.



Bild 3. TEN-T nätet

Genom en samordnad uppbyggnad av infrastrukturen inom EU, ska möjligheterna till samverkan och effektivisering av transporter förbättras. Målet med de transeuropeiska transportnätverken är att stimulera personers och varors rörlighet genom en högkvalitativ infrastruktur, som ska erbjudas användarna under acceptabla ekonomiska villkor.

TEN-T omfattar förverkligandet av ett antal prioriterade projekt på områdena vägtransport och kombinerade transporter, inre vattenvägar och hamnar samt järnväg. Ett av projekten som är prioriterat är den så kallade Nordiska Triangeln som är en multimodal korridor med syfte att förbättra

kommunikationerna mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I projektet ingår de hamnar, väg- och järnvägsförbindelser som sammanbinder dessa städer samt Stockholm Arlanda flygplats.



Bild 4. Den "Nordiska triangeln".

Den svenska hamnpolitiken bygger på en decentraliserad och marknadsorienterad hamnverksamhet utan statlig styrning. De allmänna hamnarna (allmän hamn se sida 49) i Sverige är i huvudsak en kommunal angelägenhet. I flera fall har en regional samverkan mellan olika hamnar kommit till stånd. Staten ansvarar för den nationella infrastrukturen till lands och till sjöss och därmed för viktiga delar av hamnens omkringliggande infrastruktur, vilket ger vissa övergripande förutsättningar för hamnarna. Staten ansvarar dock inte för planering av hamnen eller de investeringar som rör hamnverksamheten.

Hamnarna drivs affärsmässigt i konkurrens med varandra under eget ekonomiskt ansvar. Sjöfartsverket har dock det övergripande sektorsansvaret för sjöfart och hamnfrågor. I Sjöfartsverkets sektorsansvar ingår bland annat att bevaka och följa upp hamnväsendets utveckling och roll för transportförsörjningen samt verka för effektiva intermodala transporter.

2002 års Godstransportdelegationen II har i ett betänkande med beteckningen SOU 2004:76 vad berör sjöfarten och hamnarna kortfattat föreslagit följande;

- att ett antal strategiska geografiska hamnregioner med särskild betydelse för godstransporter bör pekas ut.

- att hamnarna i dessa regioner bör ges en särställning vilket inbegriper såväl möjligheter som åtaganden.
- att regeringen bör initiera och medverka i samtal med berörda parter om rollfördelningen mellan de olika hamnarna inom respektive region, villkoren för statligt engagemang samt frågor om transparens.

En av de regioner som pekas ut är Mellersta ostkusten med hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder inklusive Södertälje och Mälarhamnarna.

FN-organet IMO (International Maritime Organisation) beslutade under 2003 om ett förstärkt skydd för sjöfarten. Som ett komplement till det etablerade begreppet "sjösäkerhet" eller "safety" har begreppet "sjöfartsskydd" eller "security" kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004.

Konkret har detta inneburit mer inhägnade hamnområden men även att andra säkerhetsrutiner med möjlighet till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg är en stor del av tillsynen knuten till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism. Sjöfartsinspektionen är tillsynsmyndighet i Sverige.

Transportflöden och marknader

Stockholms hamn är en viktig länk i stadens försörjning. Bulkprodukter som sand och cement når staden via hamnen. Loudden är regionens största oljedepå för införsel av bensin, brännolja, flygfotogen och olika specialkemikalier. Fortum tar in kol och pellets sjövägen. Hamnen är den enda terminalpunkt i regionen där riksvägnätet och stambanenätet har möjlighet att direkt nå sjötransportsystem som har en rimlig distans till Finland, Ryssland och Baltikum. Feederlinjer på Hamburg och Bremerhaven ger förbindelser med de transoceaniska linjenäten. Som en av ostkustens största hamnar spelar Stockholms hamn en stor roll i fartygstrafiken över Östersjön. En omfattande expansion av sjötrafiken i Östersjöregionen kan förväntas de närmaste årtiondena, såväl vad gäller passagerare och gods.

I Stockholms län finns fyra allmänna hamnar: Stockholm, Kapellskär, Nynäshamn och Södertälje, vilka dessutom är av riksintresse. Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn är också klassade som TEN-hamnar. Stockholms hamn, Kapellskär och Nynäshamns hamn ingår i organisationen Stockholms Hamn AB. Under år 2000 hanterade länets allmänna hamnar drygt åtta miljoner ton gods. Detta kan jämföras med Arlanda där all flygfrakt hanteras i länet. År 2000 uppgick hanteringen på Arlanda till 150 000 ton med fraktflygplan och 50 000 ton med bil (trucking). Gods hanteras vid sju järnvägsterminaler i länet. Under år 1999 hanterades omkring två miljoner ton varav Årsta godsterminal hanterade hälften. Kunskapen om vilka volymer gods som hanteras i regionens lastbilsterminaler är bristfällig. De två största speditörerna Schenker och DHL har sina terminaler i Lunda respektive Västberga.

Temaplan har på uppdrag av Stockholms Hamn AB, Mälarhamnar, Södertälje hamn, Oxelösunds Hamn, Regionplane- och trafikkontoret och Stockholms Handelskammare kartlagt Mälardalens export och import. Kartläggningen visar att av Mälardalens totala import och export, totalmängd 12 miljoner ton under 2002, hanteras 5,5 miljoner ton (46 %) i Stockholms län. Mätt i varuvärde omfattar exporten och importen i Stockholms län 54 procent (103 miljarder kronor) av Mälardalens export och import (189 miljarder kronor).

Gods till och från Stockholms hamn

Varje år anländer stora mängder gods till Stockholms hamn. Det gods som anländer med fartyg transporteras vidare med långtradare och järnväg. Godstransporterna till Stockholmsområdet är till stor del konsumtionsvaror och högvärdiga produkter. För sådana transporter är korta ledtider för transporter viktiga och det är Stockholms hamns centrala läge som innebär en möjlighet att utnyttja sjöfart för denna typ av transporter. Kombinationen

ro/ro-godstrafik och passagerare i Stockholm har också visat sig viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft.

Den största delen av den så kallat ro/ro-trafiken (roll-on, roll-off) som angör Stockholms hamn utgörs av kombifärjor som transporterar både passagerare och rullande gods. Cirka hälften av godset (2,5 miljoner ton) i de trailers och långtradare som anländer har slutdestination i Stockholms- och Mälardalsregionen. Från Värtahamnen och Masthamnen går dagligen färjor till Helsingfors och Åbo. Från Frihamnen går daglig trafik till Tallinn och tre gånger per vecka till Riga.

Feederfartygen transporterar containrar som lossas av containerkranar i Containerterminalen i Frihamnen (lift-on, lift-off, så kallat lo/lo). Containergodset består till 99 procent av transoceanic gods som kommer från något land utanför Europa. Det kommer cirka 150 containerfartyg till Stockholm på ett år. Många

Containrar räknas i TEU (twenty foot equivalent unit). En 20-fotscontainer motsvarar 1 TEU och en 40-fotscontainer motsvarar 2 TEU. Under 2004 hanterades 33 500 TEU i Containerterminalen i Stockholms hamn. I och med förvärvet av en andra containerkran har Stockholms hamn möjlighet att möta ytterligare ökade containervolymer.

Bulk är gods som fraktas oförpackat i mycket stora kvantiteter. I Stockholm hanteras sand och cement som används i byggen av olika slag, kol till Fortums anläggning i Värtahamnen och biobränslen till anläggningen i Södra Hammarbyhamnen och Hässelby kraftvärmeverk. Också olja räknas till bulkgoods. Allt importerat bulkgoods används i Stockholmsregionen. Totalt hanterades 2,5 miljoner ton bulkgoods (inkl olja) under 2003.

Spannmål från Mälardalens lantbrukare exporteras till hela världen via Stockholms hamn. Hamnen är den enda i regionen med tillräckligt vattendjup för att kunna ta emot större bulkfartyg. Ett normalår exporteras 150 000 – 200 000 ton spannmål från Lantmännens siloanläggning i Frihamnen. cirka hälften av denna kvantitet transporteras till Frihamnen med fartyg från Lantmännens anläggningar runt Mälaren. Den resterande kvantiteten transporteras till frihamnen med fordon direkt från gårdarna.

I Stockholms hamn finns Loudden som är stockholmsregionens största oljeterminal. Här hanteras oljeprodukter för regionens uppvärmnings- och transportbehov. Nio oljebolag och två saneringsföretag finns på Loudden.

Under 2003 omsatte oljehamnen på Loudden och Värtahamnen cirka 1,2 miljon ton petroleumprodukter och 234 000 ton kol. Den största delen av petroleumprodukterna kom från raffinaderierna på Västkusten och i Finland. Fortum svarar för cirka 30 procent av importen.

Fotogen från Loudden går vidare till Arlanda, Bromma och till marinens anläggningar i regionen. Brännolja går till Stockholms län och under sommaren till skärgården. Bensinen går också till hela regionen, men den största delen (ca 80 %) går till Storstockholm.

Väg- och järnvägstransporter

För närvarande går varje dygn (vardagsmedeldygn) cirka 50 000 fordon på Valhallavägen väster om Lidingövägen och de flesta passerar Roslagstull för vidare befordran till E4, E18 samt E20. Trafikbelastningen på Lidingövägen uppgår till cirka 40 000 fordon från Valhallavägen fram till Tegeluddsvägen som har knappt halva den trafikmängden. Den del av Lidingövägen som sträcker sig mellan Tegeluddsvägen och Lidingöbron har drygt 30 000 fordon varje dygn och på Gasverksvägen som, via Björnnäsvägen i Lill-Jansskogen, ansluter till E18/20 går det cirka 20 000 fordon. När Norra Länken öppnas för trafik kommer transportmönstret att förändras genom att belastningen på Valhallavägen och Lidingövägen minskar då trafiken till och från hamnen till stor del flyttar över till Norra Länken.

På Värtabanan och i hamnen hanteras 30 000 järnvägsvagnar per år. Järnvägstransporterna på Värtabanan går till och från hamndelarna Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden. I dagsläget trafikeras Värtabanan med cirka 20 tågrörelser per vardagsmedeldygn. Av dessa tågrörelser är cirka tio tågset, fem i vardera riktningen. Resterande tågrörelser är ensamma lok. Belastningen på banan är störst på morgonen mellan 04.00-06.00, då godstågen ska ned till hamnen. Trafikutövare på banan är Green Cargo AB.

Godsströmmarna på Värtabanan är störst i relationen Värtan – Älvsjö – Hallsberg och trafiken består i dag främst av vagnslast- och containertåg. Transporterna till och från Finland avgår från hamnen med järnvägsfärjor, cirka två avgångar per dag. Under 2002 hanterades drygt 10 000 järnvägsvagnar på järnvägsfärjorna och på hösten 2002 sattes det in en större järnvägsfärja för att möta den ökade efterfrågan. Det är Sea Wind Line som svarar för järnvägsfärjetrafiken.

Beräkningar av framtida trafik är svåra både på väg- och järnvägssidan. Det är många faktorer spelar in, såsom ekonomisk utveckling, bebyggelse, utveckling av infrastruktur och kollektivtrafik m.m. Framförallt ökar svårigheten att förutse trafikmängder desto längre fram i tiden de ska gälla och om beräkningarna sker i ett expansivt och befolkningstätt område.

Bedömning av riksintresset

Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn

Det är **endast allmänna hamnar** som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn ska fylla ett allmänt samhällsintresse vara av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och skall i princip vara öppen för allmän trafik. Stockholms hamn är en allmän hamn.

Sjöfartsverkets har i sitt beslut i huvudsak pekat ut de hamnar i landet som **uppfyller TEN-T kategori A kriteriet** som hamn av riksintresse. De krav som för närvarande ställs för att klassificeras som TEN-T kategori A hamn är antingen:

- en årlig volym på 1,5 miljoner ton gods, eller
- 200 000 passagerare i internationell trafik,
- samt intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

Stockholms hamn som helhet uppfyller dessa krav. I hamnen hanterades år 2003 5,4 miljoner ton gods och 7,5 miljoner passagerare. Hamnen har förbindelser med Värtabanan, stambanan, E 20 och E 4.

Bestämmelserna om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i 3 kap 8 § miljöbalken. Av denna paragraf framgår att ”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska så lågt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar. Enligt lagens förarbeten kan det gälla sådana **lägesbundna naturresurser** som är mindre vanligt förekommande och som därför gör vissa mark- och vattenområden särskilt lämpade för sådana anläggningar. När det gäller sjöfart kan det till exempel gälla naturliga djuphamnslägen.

Det är även angeläget att uppmärksamma **riksdagens transportpolitiska mål** om att ”transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet” och de delmål som anger ambitionsnivån på långsikt. Möjligheten att främja delmålen – ”Ett tillgängligt transportsystem”, ”En hög transportkvalitet”, ”En säker trafik”, ”En god miljö”, ”En positiv regional utveckling” och ”Ett jämställt transportsystem” - bör även uppmärksammas vid bedömningen av vilka kriterier som bör gälla för riksintresset hamn.

Som framgår av avsnittet ”Stockholms hamn” omfattar hamnen många olika hamndelar. Förutom de större hamndelarna med en omfattande hamnverk-

samhet som till exempel Värtahamnen, Frihamnen och Loudden finns flera mindre hamndelar, som till exempel Nybrokajen, vilka har en mer begränsad verksamhet. Även typ av hamnverksamhet varierar mellan de olika hamndelarna. De olika hamndelarna samverkar och kompletterar varandra.

Det finns ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Stockholms hamn. Hamnen och hamndelens funktion ligger till grund för utpekandet av riksintresset.

Allmänt kan sägas att de delar av hamnen som har en omfattande godshantering respektive internationell passagerartrafik samt intermodala förbindelser med övriga TEN-T enligt ovan ingår i riksintresset Stockholms hamn. Likaså är de delar av hamnen som har lägesbundna naturresurser som djuphamnsläge samt möjligheter till ett optimalt resursutnyttjande genom samverkan mellan de olika transportslagen särskilt viktigt att slå vakt om.

Kriterier

Kriterier är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos hamnen och härigenom få ett underlag för bedömning av vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset Stockholms hamn.

Nedan görs en redovisning av de kriterier som varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresse Stockholms hamn.

1. En samlad hamnfunktion som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 milj. ton gods), som har en **omfattande internationell passagerartrafik** (200 000 passagerare i internationell trafik) samt har **intermodala förbindelser** med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser, det vill säga** som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
 - Exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som **försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse:**
 - för transport av passagerare och varor utnyttjas olika kommunikationer, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötransporter.
 - de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.

- hamnen eller hamndel som försörjer en annan anläggning av riksintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
4. Hamn eller hamndel som hanterar **speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.**
- Det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som till exempel energiförsörjningen.
 - Det är viktigt att slå vakt om förutsättningarna för sådana sjötransporter som ligger väl i förhållande till sin marknad eftersom de ger mindre miljöpåverkan i form av utsläpp, mindre trängsel och även mindre risker än vägtransporter. Härigenom främjas en god miljö och en omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Hamndelar av riksintresse

Nedanstående hamndelar i Stockholms hamn bedöms vara av riksintresse (kartbilaga 1). Trafiken över hamndelarna utgör del av den samlade hamnverksamheten i Stockholms hamn.

Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron

Dessa delar av hamnen används i huvudsak för internationell passagerar – och kryssningstrafik. Skeppsbrokajen används i huvudsak för det mindre tonnaget medan Stadsgården och Masthamnen används för flertalet av de mycket stora kryssningsfartyg som besöker Stockholm varje år. Hamndelarna uppfyller kriterier 1, 2 och 3 ovan.

Värtahamnen

Den huvudsakliga verksamheten består av färjetrafik med Åland och Finland. En viktig del av denna är den järnvägsbundna trafiken med Finland. I Värtahamnen hanteras dessutom stora volymer oljeprodukter och bränsle för energiproduktion. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3 ovan.

Frihamnen

Denna hamndel har utrustning för särskild tull- och passkontroll. Till denna hamndel koncentreras därför trafik bl. a. till länder som ligger utanför EU. Förutsättningarna möjliggör även trafik på Ryssland. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3 ovan.

Containerterminalen

I hamndelen hanteras allt containerburet gods över Stockholms Hamn. Det är gods som i huvudsak kommer från och skall levereras till Stockholmsområdet. Stora landytor som är en förutsättning för containerhantering finns i denna hamndel. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3 ovan.

Loudden

Trafiken över Loudden utgörs helt och hållet av petroleumprodukter. Cirka hälften av volymen utgörs av flygbränsle för leverans till Arlanda och Bromma flygplatser. I övrigt är Stockholmsområdet upptagningsområde för i huvudsak hela återstående volymen.

Hamndelen nås på ett effektivt och miljömässigt bra sätt med tankfartyg och direkt skeppning från raffinaderier bland annat i Finland och svenska västkusten. Utan att särskild lagstiftning föreskriver detta har numera alla tankfartyg i trafiken dubbelt skrov.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4 ovan.

Regionalt viktiga hamndelar

Hamndelarna **Södra Hammarbyhamnen, Hässelby, Lövholmen och Strömkajen/ Nybroviken** bedöms inte vara av riksintresse. De fyller dock viktiga regionala funktioner. (Kartbilaga 1.)

Södra Hammarby hamnen försörjer Hammarbyverket som är en så kallat baslastanläggning för södra fjärrvärmenätet. Hamndelen är även en av få terminaler med möjlighet till sjötransporter av olika typer av massor. Lossningsutrustning finns för sand och grus och för flytande bulkprodukter. Masshanteringen i stockholmsregionen är omfattande, vilket leder till tung trafik på vägarna. Ur miljösynpunkt är det därför angeläget att värna de möjligheter till sjötransporter av massor som finns. Vid Hässelby hanteras och lossas biobränsle för Hässelby värmeverk. Vid Lövholmen lossas lös cement från specialfartyg. Då byggandet av bostäder, kontor, vägar, broar m.m. i Stockholmsområdet förväntas öka kommer även behovet av cement som kan lossas centralt i Stockholm att öka. Alla dessa anläggningarna är starka regionala intressen och hamndelarna är regionalt viktiga hamnar.

Skärgårdstrafiken uppfyller en regionalt viktig transportfunktion och är också betydelsefull för Stockholm som turistmål. Stockholms kajer är viktiga för denna trafik. Sjötrafiken som utgår från Strömkajen/ Nybroviken utgörs av en omfattande lokal- och chartertrafik till skärgården samt oregelbunden kryssningstrafik. Hamndelen Strömkajen/Nybroviken är därför av regionalt intresse.

Det är viktigt för den totala verksamheten i Stockholms hamn, och för skyddet av riksintresset att även hamndelar som inte omfattas av riksintresset kan behålla den verksamhet som finns där nu och som i vissa delar även förväntas öka. Dessa hamndelar utgör även ett viktigt inslag i stads-

miljön och är viktiga för att upprätthålla möjligheterna att komma ut i skärgården eller in i Mälaren för de som inte har egen båt. Citynära angränsningsplatser är dessutom helt avgörande för en effektiv lokal passagerartransport på vatten.

Riksintresset är inte statiskt

Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. För närvarande pågår en rad utredningar och projekt om den regionala hamnstrukturen i Stockholm- Mälarenregionen.

- Godstransportdelegationen har föreslagit att regeringen bör initiera och medverka i samtal om rollfördelningen mellan de olika hamnarna längs bland annat mellersta ostkusten med hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder inklusive Södertälje och Mälarenhamnarna.
- Hamnarna i Östra Mellansverige för diskussioner om former för ökad samverkan.
- Stockholms stad/Stockholms hamn AB har redovisat en ”Vision 2015” som föreslår en utveckling av Värtahamnen och Frihamnen till ett centrum- för färje- och kryssningstrafik.
- Stockholm stad har givit en särskild utredningsman i uppdrag att utveckla en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet.
- Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor bedriver ett arbete som syftar till en ökad samsyn om den framtida regionala hamnstrukturen.

Stockholms hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och landet och även internationellt. Infrastrukturanläggningar av riksintresset är betydelsefulla för fler än en kommun och länsstyrelsen har givits en särskild skyldighet enligt plan- och bygglagen att pröva att nyttjandet eller tillkomsten av anläggningen inte påtagligt försvåras genom olika planeringsåtgärder. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena. Riksintresset bör dock inte ses statiskt utan det sker förändringar över tiden. Riksintresset syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas. Förutsättningarna för att nuvarande hamnverksamhet i Stockholms hamn ska kunna bedrivas måste dock beaktas tills vidare. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

Influensområde

Allmänt

Influensområdet utgörs av det egentliga hamnområdet med omgivande områden där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling vid planläggning och tillståndsprövning.

Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som **buller, vibrationer** och **luftföroreningar** samt de **risk- och säkerhetsaspekter** som är kopplade till hamnverksamheten och till **transporter till och från hamnen**.

För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid planläggning och i olika tillståndsbeslut. Redovisningen av de olika miljöfrågorna nedan utgår till stor del från Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd med titeln ”Hamnar – Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m.” (Handbok 2003:7) .

När det ska prövas om en åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom området av riksintresse eller utanför området. Det är själva påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen.

I den miljöprövningen som påbörjats för Stockholms hamn kommer en miljökonsekvensbeskrivning för respektive tillståndspliktig hamndel att tas fram. Dessa miljökonsekvensbeskrivningar kommer att ge en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena. Miljökonsekvensbeskrivningarna tillsammans med övriga handlingar som ingår i miljöprövningen kommer därför att utgöra ett viktigt komplement till denna rapport.

FN-organet IMO beslutade i under 2003 om ett förstärkt skydd för sjöfarten och begreppet sjöfartsskydd eller ”security” har tillkommit. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna gäller från den 1 juli 2004. En skyddsplan ska upprättas för varje hamn och godkännas av sjöfartsinspektionen. Konkret kan det komma att innebära mer inhägnade hamnområden. Frågan behöver därför uppmärksammas även i planeringssammanhang eftersom de nya reglerna eventuellt medför behov av att ta i anspråk ytterligare markområden.

Buller

Många verksamheter inom hamnområdena medför bullerstörningar. Buller uppkommer i samband med lastning, lossning och hantering av gods. Bullret kommer från kranar, arbetsmaskiner och från transporter inom hamnområdet. Även fartygen och väg- och järnvägstrafiken inom hamnområdet ger upphov till buller. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m., medför särskilda problem eftersom störningsgraden

är större av detta buller. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre i fasad än annat buller, vilket kan ge problem för inomhusmiljön. Verksamheter i hamnen medför att även områden utanför själva hamnområdet kan bli bullerstörda. Bil- och tågtrafik till och från hamnen kan också vara störande för boende i närheten av järnvägsspår och tillfartsvägar till hamnområdet.

I den bullerutredning som togs fram i samband med programarbetet för Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen - Loudden framgår att hamnområdet och även områden utanför själva hamnen är bullerutsatta.

Planeringsriktlinjer för buller

En utbyggnad av bostäder inom det egentliga hamnområdet är sannolikt inte förenlig med hamnverksamheten på grund av att bostäderna blir bullerstörda. Detta skulle även kunna leda till krav på inskränkningar av hamnverksamheten och därmed medföra påtaglig skada på riksintresset. För att kunna ta i anspråk område som är av riksintresse för hamn måste ett godtagbart hamnalternativ finnas. Eventuell annan verksamhet än bostäder får prövas från fall till fall.

Bullerfrågorna måste uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder m.m., Socialstyrelsens rekommendationer för lågfrekvent buller i bostäder samt riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik måste beaktas. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Riktvärdena är tillämpliga på både verksamheten inom hamnområdet (lastning, lossning o.s.v.), buller från fartygens motorer m.m., samt fläktar och dylikt. i angränsande arbetslokaler. Vid väg- och järnvägstrafik omförsörjer de olika hamndelarna men genereras utanför hamnområdet tillämpas riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik.

Gällande riktvärden för buller bör anges i kommunens översiktsplan. Vid planläggning och tillståndsprövning inom områden i anslutning till de olika hamndelarna bör bullerutredningar tas fram där det framgår vilka områden som är utsatta för vilken typ av buller så att ett tillräckligt skyddsavstånd kan avsättas. Detta kan gälla även för områden som ligger på andra sidan vattnet i förhållande till en hamn.

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning. Om det finns särskilda skäl kan man göra avsteg både genom skärpa och lätta på värden.

Riktvärden för industribuller vid bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler m.m.

För bullerstörning från hamnverksamhet tillämpas Naturvårdsverket riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5 rev 1983). Dessa riktvärden tillämpas även för väg- och järnvägstrafik inom ett hamnområde.

Riktvärdena avser frifältsvärden och man skiljer på nyetablering respektive befintlig verksamhet. Invid nya bostäder vid en befintlig verksamhet ska riktvärden för nyetablering tillämpas. För närvarande pågår en översyn av Naturvårdsverkets allmänna råd.

Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, vårdlokaler, utomhusmiljön invid bostäder.

	Befintlig verksamhet, ekvivalent nivå	Nyetablering av verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid 07 –18	55dBA	50 dBA
Kvällstid 18-22 samt sön. o helg 07-18	50 dBA	45 dBA
Natt 22-07	45 dBA	40 dBA
	55 dBA (maximal ljudnivå)	55 dBA (maximal ljudnivå)

Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, till exempel kontor.

	Befintlig verksamhet, ekvivalent nivå	Nyetablering av verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid 07 –18	65dBA	60 dBA
Kvällstid 18-22 samt sön. o helg 07-18	60 dBA	55 dBA
Natt 22-07	55 dBA	50 dBA

Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

För bedömning av lågfrekvent buller som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m. tillämpas Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 1996:7) Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus. En bedömning som brukar anges är att om utomhusnivån överskrider 60 dBC riskerar Socialstyrelsens rekommendationer att överskridas inomhus.

<u>Tersband, Hz</u>	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Ekvivalent ljudnivå (dBA)	56	49	43	41,5	40	38	36	34	32

Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

För buller från vägtrafik och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden för buller för bostadsmiljön (infrastrukturpropositionen (1996/97:53) som är tillämplig för detta buller.

I vissa fall kan avsteg från dessa riktvärden accepteras till exempel vid utbyggnad i centrala lägen med goda kollektivtrafikförbindelser. Större avsteg bör dock inte komma i fråga än att inomhusrikvärdena klaras och att utomhusvärdet - 55 dBA - uppfylls utanför hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå	30 dBA ekvivalentnivå
Utomhus	45 dBA maximalnivå nattetid	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå	55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå
På uteplats	70 dBA maximalnivå	
Utomhus bostadsområdet i övrigt		60 dBA ekvivalentnivå

Möjliga åtgärder för att förbättra ljudmiljön

Samtliga riktvärden som anges ovan används som underlag vid bedömning av om en bullerstörning kan utgöra olägenhet för människors hälsa. Många faktorer inverkar vid en bedömning som alltid bör göras från fall till fall. Faktorer att ta hänsyn till vid bedömning av risk för störning är bland annat följande:

- Är det en jämn nivå eller återkommande maxnivåer? Det är stor skillnad på störningen av jämnt buller från till exempel fläktar och bullertoppar från till exempel slagljud.
- Är ljudnivån regelbundet återkommande (t.ex. tågpassager enligt tidtabell) eller slumpvis (t.ex. slagljud).
- Tid på dygnet störningarna förekommer, varaktighet och ljudnivå.
- Ljudets frekvensfördelning. Lågfrekvent buller upplevs särskilt negativt och kan redan vid låga nivåer ge upphov till besvär i form av trötthet, huvudvärk, illamående osv.
- Den totala bullerbelastningen i området. Bostädernas tillgång till tyst sida.
- Möjligheten att begränsa bullret.
- Exponering för fler bullerkällor.
- Bullrigt grannskap (långt till tyst miljö).

Positiva egenskaper som måste förstärkas för att störningsupplevelsen för de boende ska minska kan vara att 1) många boningsrum vetter mot tyst sida, 2) mycket lågt buller inomhus, 3) tyst gård, 4) hög fasadisolering.

När det gäller buller från hamnverksamhet är erfarenheterna att det inte är helt enkelt att skärma av buller från en hamn. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt på buller vid omgivande bebyggelse.

Tillgång till en tystare sida för bostäder är en positiv faktor som generellt sett innebär minskad störning. I vägtrafiksammanhang har en tystare sida länge använts som ett sätt att uppnå en acceptabel ljudmiljö för nya bostäder. En anledning till detta avsteg från riksdagens riktvärden är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt ogenomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena.

Vid olika typer av industriell verksamhet har frågan om en tystare sida inte kommit till användning på samma sätt som för trafikbuller. Det beror på att det då finns helt andra tekniska möjligheter att nå riktvärdena än vad som är fallet vid trafikbuller. Därför gäller att riktvärdet bör nås genom åtgärder vid källan och att avsteg genom en tystare sida inte är en acceptabel planeringsåtgärd.

Vibrationer

Vibrationsstörningar från järnvägen kan vara ett allvarligt miljöproblem. Det är därför angeläget att stora insatser görs för att minska dessa störningar. Det bör därför undvikas att olämplig bebyggelse från vibrationssynpunkt kommer till stånd. Banverket har, i samverkan med Naturvårdsverket utarbetat en skrift med titeln "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr S02-4235/SA60) som redovisar verkens långsiktiga mål vad avser buller- och vibrationsstörningar kring järnvägen. Denna skrift är vägledande i samband med planarbete i järnvägens närhet.

Luftkvalitet

Utsläpp till luft inom hamnverksamheten kommer främst från arbetsmaskiner, pumpar, ventiler och liknande utrustning där olika oljeprodukter, kemikalier och gaser hanteras i bulk. Om hamnen har lagring av petroleumprodukter i bergrum eller cisterner sker även utsläpp till luft därifrån. Vidare påverkar uppvärmning av lokaler liksom transporter inom och till och från hamnen luftkvaliteten. Även fartygen har utsläpp till luft under förflyttning i hamnen och under tiden de ligger i hamn. Även risken för lukt och sotande rök från fartygen bör uppmärksammas.

Olika fartyg släpper ut olika mängder beroende på storlek, utrustning ombord och bränsle. Många av de reguljära fartygen, särskilt passagerarfartygen, har i olika omfattning katalysatorer på sina maskiner. Detta gäller både framdrivnings- och hjälpmaskiner. De senare används för produktion av elström. Några passagerarfartyg använder elkraft från land när de ligger i hamn.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen samt kolmonoxid.

Normen för kvävedioxid ska klaras till 2006 och normen för partiklar 2005. Normerna för svaveldioxid och bly får inte överskridas i dagsläget. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter iakttä gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3§ miljöbalken.

Miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid kommer sannolikt att överskridas 2005 respektive 2006. Länsstyrelsen har därför på regeringens uppdrag tagit fram förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna. I detta arbete har uppmärksammats att det i första hand är biltrafiken som bidrar till att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Regeringen har den 9 december 2004 fastställt ett åtgärdsprogram avseende miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar för Stockholms län. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning bidrar dock till bakgrunds nivån men har liten betydelse när det gäller möjligheten att klara miljö kvalitetsnormerna i gatumiljön.

Bakgrundsvärdena i Stockholmsregionen framgår av Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds emissionsdatabas.

Av den utredning som Stockholm stad lät göra inför Programarbetet för Hjorthagen – Värtahamnen - Frihamnen- Loudden framgår att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids endast vid en plats, Loudden år 2006. I övrigt är värdena låga. I Värtahamnen är det främst vägtrafiken i närområdet som bidrar till halterna av kvävedioxid. Enligt beräkningarna avtar kvävedioxiderna orsakade av fartygens utsläpp avsevärt inom 100-200 meter från anlösningsplatserna.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

Luftförhållandena ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planering och planläggning i närområden till de olika hamndelarna behöver förhållandena när det gäller luftföroreningar klarläggas. Gällande miljö kvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter. Även risken för lukt och sotande rök från fartygen bör uppmärksammas.

Risk- och säkerhetsaspekter

Risken för olyckor inom hamnområdet är främst knuten till hanteringen av farligt gods, petroleumprodukter och kemikalier. Eventuella olyckor kan orsaka utsläpp till mark, luft och vatten. Land- och fartygstransporter med farligt gods sker till och från hamnen och inom hamnområdet. De eventuella cisterner eller tankar för till exempel drivmedel som kan finnas inom hamnområdet kan också orsaka miljö påverkan om det uppstår spill eller läckage.

I hamndelarna Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden förekommer det verksamheter som hanterar farligt gods som regionen är beroende av som till exempel eldningsolja, bensin, flygfotogen och visst styckegods. Inom Loudden finns flera verksamheter som är så kallat ”Sevesoanläggningar”. Reglerna utgår från bland annat EU:s Seveso II

direktiv (96/82/EG) och har införts i svensk lagstiftning - ”den så kallat Sevesolagen” (1999:381) - och tillhörande förordning (1999:382) samt Räddningsverkets föreskrifter (1999:5). Syftet med lagstiftningen är att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och att begränsa följderna av sådana olyckor för människors hälsa och miljön. Nedanstående anläggningar finns för närvarande inom Stockholms hamnområden. Alla anläggningarna förutom Fortum Gasverket ligger inom Louden.

Anläggning
Preem Petroleum AB, Louden
AB Djurgårdsberg, Louden
Fortum Gasverket
OK-Q8 AB, Louden
Norsk Hydro Olje AB, depå Louden
AB Svenska Shell, Louden



Bild 5. Värtahamnen, Stockholm. Foto: Stockholms hamn AB.

Till hamnen ankommer och avgår färjor och lastfartyg som har med sig farligt gods, oftast som styckegods. Godset transporteras från och till hamnen på väg- eller järnvägsnät. Hamnverksamhet berörs av lag (1982:821) om transport av farligt gods och tillhörande förordning(1982:923). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods såsom lastning, lossning, förvaring och hantering av farligt gods. Räddningsverket har gett ut föreskrifter om transporter av farligt gods.

Verksamheter i hamnområdet samt transporter av farligt gods till och från hamnen kan medföra risker för omgivningen och längs transportlederna. Mängd och typ av farligt gods kan variera. Antalet fartyg som anlöper Loudden är cirka 130 per år och samtliga fartyg har dubbelskrov. Transporter till och från hamnen på land sker varje vardag med omkring 120 tankbilar. Transporterna sker enbart under dagtid. På helgerna sker transporter i mindre utsträckning. Den situation som idag råder på transportvägen från Loudden, Värtahamnen och Frihamnen och vidare på bland annat Valhallavägen innebär vissa säkerhetsrisker. När Norra Länken blir klar kommer en stor del av trafiken till och från Loudden, Värtahamnen och Frihamnen att flyttas från Valhallavägen till Norra Länken.

Länsstyrelsen bevakar risker i samband med hantering och transport av farligt gods i ärenden som regleras av miljöbalken och plan- och bygglagen. Företag som söker tillstånd enligt miljöbalken kan få begränsningar i sin verksamhet på grund av att risken i samband med transporter till/från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser till exempel avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät bebyggelse som till exempel bostads- och kontorsbebyggelse, tunnelbanenedgångar samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning.

Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter

Risk- och säkerhetsfrågorna ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planläggning i närområdena till de olika hamndelarna och intill de vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna ska riskinventeringar och riskanalyser tas fram. Stockholms brandförsvaret bör i ett tidigt skede i planprocessen ges möjlighet att delta i planarbetet.

Transporter till och från hamnen

En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Vid planläggning i närhet av väg- och järnvägar ska regelmässigt en prövning av bullerstörningar och luftkvaliteten. När det gäller transporter till och från hamnen är det viktigt att även i detta fall tidigt uppmärksamma risk- och

säkerhetsaspekterna, vilket betonas i ovanstående avsnitt. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas.

En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägs-transporter genomförs kan det ge negativa effekter på hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas. Det är angeläget att vara uppmärksam på och analysera om möjligheterna till väg- och järnvägstransporter till och från hamnen påverkas av olika planförslag, även när planförslagen ligger långt från hamnen.

Som exempel kan nämnas att det för närvarande pågår planeringsinsatser som kan innebära överdäckningar av Norra länken vid Norra station och Stockholms Central med bebyggelse för bostäder och kontor. Detta skulle kunna innebära inskränkningar för framför allt transporter av farligt gods på dessa väg- och järnvägsstråk till och från Stockholms hamn.

Planeringsläget

Översiktsplanens redovisning av hamnen

I Stockholms stads översiktsplan, antagen den 4 oktober 1999, redovisas **Värtahamnen – Frihamnen – Louden** som stadsutvecklingsområde.

I översiktsplanen framhålls :

”Området har för närvarande strategisk betydelse som regionens enda fullservicehamn. På sikt kan antas att delar av hamnverksamheten flyttar till andra hamnar, till exempel Nynäshamn och Kapellskär. Detta öppnar för en utveckling för andra verksamheter i delar av området. Läget är mycket attraktivt för ny stadsbebyggelse innehållande såväl bostäder som arbetsplatser.

Utvecklingen av sjötransporterna och trafikeringen av regionens hamnar bör följas för att det ska finnas en beredskap för framtida omvandlingar av hamnen”. ---- ”Då hamnområdet anges som riksintresse enligt miljöbalken måste förutsättningar för hamnverksamhet inom området finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.”

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande, oktober 1997, till översiktsplanen framhållit bland annat följande:

”Hamnen är av strategisk betydelse som regionens enda fullservicehamn och utgör som sådan riksintresse. Hur hamnverksamheten på lång sikt kommer att utvecklas är oklart. Det är dock mycket som tyder på att området kommer att förbli hamn med tillhörande verksamheter under överskådlig tid. Området har ett attraktivt läge i staden och kan om och när hamnverksamheten minskar omvandlas till ett stadsutvecklingsområde. Hamnens eventuella avveckling får dock ses på mycket lång sikt.”

Även hamndelen **Lövholmen** samt **Södra Hammarbyhamnen** är markerade som stadsutvecklingsområden i översiktsplanen. Där framhålls att om cementtillverkningen på Lövholmen flyttas skapas på sikt möjligheter för kompletteringsbebyggelse. Länsstyrelsen har inte tagit upp detta i granskningsyttrandet till översiktsplanen. Övriga hamndelar har inte tagits upp särskilt i översiktsplanen utan ingår i omgivande markanvändning.

Pågående detaljplanearbete

Stockholm stad har i november 2001 tagit fram ett program för detaljplaneringen av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden. Syftet med programmet var att visa områdets resurser och att presentera ett förslag till markanvändning. Programmet innehåller förslag på 10 000 bostäder och 700 000 kvm lokaler med plats för 30 000 arbetsplatser.

Länsstyrelsen framförde i samband härmed att den kombination av bostäder och hamnverksamhet som redovisas i programmet inte torde vara möjlig utan att hamnen som riksintresse hotas att påtagligt skadas samt hänvisade till det tidigare granskningsyttrandet för översiktsplanen. Enligt uppgift är stadens avsikt att driva Hjorthagsdelen, som inte berör hamnverksamheten, vidare. Gatu- och fastighetskontoret har också under våren 2004 gett en markanvisning för bland annat bostadsbebyggelse invid "Adriane"- hotell- och kontorskomplex.

Staden har drivit även planeringsarbetet vidare för några kvarter som berör hamnområdet. Under våren 2005 har förslag till detaljplan för kvarteren Stralsund/kontors- och handelsändamål och Bristol/bostadsändamål upprättats. Planförslagen har varit föremål för samråd.

Investeringsplanerna

Länsstyrelsens förslag till Länsplan, Vägverkets förslag till Vaghållningsplan och Banverkets förslag till Framtidsplan för järnvägen innehåller följande investeringar som har betydelse för riksintresset Stockholms hamn:

- Norra Länken
- Citybanan
- Stockholm Södra – Årsta, fyrspår
- Stockholm C-Sörentorp, kapacitetsåtgärder
- Stockholm C, spårutformning

Förslagen presenterades för regeringen 5 augusti 2003. Regeringen har i början av 2004 fastställt de slutliga planeringsramarna för investeringar i länet. Det är för närvarande oklart när nästa planeringsomgång kommer att påbörjas. Det normala intervallet är fyra år.

Bland de större bristerna i den landbaserade transportinfrastrukturen av betydelse för regionens hamnar bör nämnas den delvis dåliga standarden på vägar till flera av regionens hamnar. Det gäller bland annat E20 till delar av Stockholms innerhamn. När Norra Länken blir klar kommer en stor del av trafiken till Värtahamnen/Frihamnen att flyttas från Valhallavägen.

Trängseln i regionens centrala delar, framför allt på Essingeleden och på de viktigare infarterna, innebär ett generellt problem och en svårighet att planera för transporter till och från regionens hamnar och terminaler i rusningstid, då riskerna för förseningar är stora. Det leder även till en uppdelning av regionen i två delar och extra behov av godsterminaler.

På spårsidan har Värtabanan nyligen rustats upp, vilket innebär att banan fått ökad kapacitet och möjlighet att hantera längre tågsätt. Möjligheterna att fullt utnyttja denna investering begränsas dock av bristen på tåglägen över Riddarholmen den så kallat getingmidjan dagtid. De planerade investe-

ringarna på spårsidan skapar dock förutsättningar för ett bättre nyttjande av Värtabanans utökade kapacitet. När Citybanan som beräknas tas i drift år 2011 friläggs viss kapacitet för godståg på spåret Tomtebodavägen – Stockholm C – Södra station.

För närvarande pågår planeringsinsatser som kan innebära överdäckningar av Norra länken vid Norra station och Stockholms Central med bebyggelse för bostäder och kontor. Detta skulle kunna innebära inskränkningar på framför allt transporter av farligt gods på dessa väg- och järnvägsstråk. Det är således angeläget att analysera att förutsättningarna för transporter till och från hamnen inte hindras av planeringsåtgärder som dessa.

Miljöprövning

Enligt miljöbalken ska Stockholms Hamn AB liksom alla andra hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Tillstånd behöver sökas för de hamnar som kan ta emot fartyg av viss storlek. Stockholms hamn är enligt en dom i Miljööverdomstolen 11 oktober 2002 indelad i fyra tillståndspliktiga delar:

- Värtahamnen - Frihamnen - Loudden
- Skeppsbron - Stadsgården - Masthamnen
- Nybrokajen
- Södra Hammarbyhamnen

I arbetet med att söka tillstånd ska Stockholms Hamn AB, såsom verksamhetsutövare samråda med olika myndigheter, särskilt berörda och allmänheten för att inhämta synpunkter. Stockholms Hamn AB har inlett en miljöprövning av hamnverksamheten. Tidigt samråd enligt Miljöbalken 6 kap 4 § med Länsstyrelsen och Stockholms stads miljöförvaltning ägde rum i maj 2003. Till samrådet har ett underlag tagits fram som kort beskriver verksamheten och dess miljöeffekter. Nästa steg i tillståndsprocessen är ett utökat samråd enligt 6 kap 5 § miljöbalken, vilket genomfördes under 2004. I samband härmed tas miljökonsekvensbeskrivningar för de tillståndspliktiga delarna fram.

Stockholms hamnars tillståndsansökningar inklusive respektive miljökonsekvensbeskrivning kommer att ge en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena. Underlaget för de olika miljöprövningarna kommer därför att utgöra ett viktigt komplement till denna rapport.

Stockholms hamn

Verksamhet och utveckling

Stockholms hamns verksamhet bedrivs inom geografiskt olika delar av Stockholm men ingår i *en* hamnorganisation – Stockholms Hamn AB. Verksamheten inom de olika områdena är avhängig av vilken typ av fartyg som anlöper och vilken typ av last de har. Inom olika områden kan samtidigt förekomma olika slag av verksamhet men dessa bedrivs då organisatoriskt och funktionsmässigt samordnande med varandra. Stockholms hamn är en så kallat allmän hamn som innebär att hamnen är skyldig att ta emot de fartyg som kan och vill anlöpa hamnen.

Stockholms hamn har stor betydelse för import och export av varor samt för passagerartransporter. Hamnens geografiska läge skapar goda förutsättningar för att säkerställa ett hållbart transportsystem för varuförsörjning och handel till och från regionen. Försörjningen av den ökande befolkning i Stockholmsregionen kräver hamnkapacitet som kan hantera olika typer av gods samt omfattande passagerarströmmar. En hållbar långsiktig transportstrategi under bästa möjliga miljömässiga och säkerhetsmässiga förutsättningar är väsentlig för regionens tillväxt.

Värtahamnen har funnits sedan 1879, Frihamnen sedan 1917 och oljehamnen på Loudden sedan 1926. Passagerartrafiken över hamnen har ökat varje år och 2003 passerade cirka 7 533 000 passagerare genom hamnen. Nära 50 procent av det inkommande färjgodset ska till Stockholm eller Mälardalen. Större delen av allt bulkods över hamnen ska till kunder i Stockholm eller Mälardalen. 90 procent av oljevolymerna över Loudden levereras inom Storstockholm. 30 000 järnvägsvagnar passerade genom hamnen år 2003.

Enligt marknadsbedömningar, baserade på scenarier och prognoser utförda av SIKÅ, TFK/Temaplan, MariTerm och SAI (Sjöfartens AnalysInstitut) kommer transporter av containrar och ro/ro gods till Stockholmsregionen i princip att fördubblas under en tioårsperiod.

Utöver den etablerade trafiken mellan Sverige och Finland förväntas passagerarströmmarna på de nya linjerna mellan Sverige och Baltikum samt Ryssland att öka i omfattning. Ett ökat internationellt intresse för Stockholms och Ålands skärgårdar kan konstateras från resenärer från bland annat Amerika, Sydeuropa och Asien. Färjerederierna ser denna marknadspotential som betydande.

Omräknat till antal km lastar en färja cirka 2,5 km fordon. Rederierna har ambitionen att med olika medel få fartygen helt fyllda på lastdäck. En sådan last av personbilar, trailers, bussar och lastbilar kräver stora områden på land vid lastning och lossning. Dessutom utför tull och polis regelbundet

kontroller av fordon och passagerare som lämnar fartygen. Även för detta krävs betydande ytor för fordonsrörelser.

Trafik på andra länder än Finland innebär ny trafik till tredje land och att Schengenreglerna måste följas. Dessa regler kräver avspärningar på land för tull och polis vilket samtidigt innebär krav på ytor för uppställning av fordon.

Tabell 1. Godsstatistik Stockholms hamn

KTon	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Färjegods	2861	2712	2893	2523	2525	2652
Oljor, därav	1294	1120	1061	1176	1159	1241
Bensin	285	181	204	299	298	281
Fotogen	377	418	489	464	373	378
Brännolja	614	493	341	381	453	541
Smörjmedel	18	29	27	32	35	41
Bulk, därav	1361	1344	1209	1479	1208	1288
Kol	151	180	201	170	188	234
Spannmål	278	282	79	217	79	144
Sand	409	356	360	418	345	323
Cement	239	276	251	381	350	305
Träpellets	204	174	251	238	212	266
Övrigt	80	76	67	55	23	16
Containergods	208	225	212	269	259	239
TOTALT	5725	5400	5375	5447	5151	5420

Prognoser visar på ett ökat intresse från kryssningsrederiernas sida att anlöpa Stockholm med dess möjligheter att erbjuda kajer nära innerstaden. Antalet kryssningsfartyg som för närvarande byggs är ovanligt många, ett 30-tal nya fram till 2006. Många av dessa kommer att utrustas för trafiken på Östersjön och Stockholm.

Den internationella kryssningstrafiken har ökat kraftigt de senaste åren. I Stockholm har antalet passagerare ökat med 50 procent mellan år 1996 och 2002. År 2002 var antalet passagerare i denna trafik 238 000 och antalet anlöp var 173. År 2004 anlöp Stockholm av 208 kryssningsfartyg med sammanlagt 335 000 ankommande och avgående passagerare. Kryssningsrederierna vill helst se sina fartyg ligga vid Strömmen. Då mer än ett kryssningsfartyg anländer samtidigt måste ibland även Frihamnen användas.

Mot bakgrund av de många nya kryssningsfartyg som är under produktion och den växande kryssningsmarknaden generellt, räknar Stockholms hamn med en årlig ökning av antalet passagerare med fem procent fram till år

2010. Det skulle innebära att 475 000 kryssningspassagerare skulle besöka Stockholm år 2010.

För samtliga kryssningspassagerare är upplevelsen att färdas genom Stockholms skärgård av stor betydelse för att Stockholm ska väljas som resmål under en kryssning. Centralt belägna kajplatser är då viktiga för denna trafik.

Diskussioner pågår om att återuppta trafik på S:t Petersburg, men det är oklart när detta kan ske. Detta ligger i linje med Stockholm stads ambitioner och målsättning om ökat handelsutbyte och turism med Ryssland och Baltikum. Regionens befolkningsunderlag utgör en stor potential för handel och turism. En sådan färjetrafik har därför förutsättningar att få en betydande mängd både passagerare och gods.

Godshanteringen kommer fortsatt att vara betydelsefull, framförallt för Stockholm och Mälardalen. Någon förändring av fartygstyper kommer enligt branschen inte att ske de närmaste åren. Kombitrafiken med både gods och passagerare på samma fartyg möjliggör samtidigt trafik med hög frekvens. Tät trafik med uppdelning av passagerare och gods på olika fartyg är svårare att upprätthålla. Turtätheten skulle bli mindre och passagerartrafiken minska i omfattning. Därmed skulle även fartygstrafiken mellan länderna minska i omfattning och kostnadsnivån höjas. Långsiktighet och stabila förutsättningar är väsentliga förutsättningar för branschen då investering enbart i ett fartyg innebär miljardbelopp.



Bild 6. Skeppsbron, Stockholm. Foto: Stockholms hamn AB.

Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron

Viking Lines fartyg och Birka Princess gjorde år 2003 1 666 anlöp till Stadsgårdskajen. 3 800 000 passagerare reste med de två rederierna. Viking Line som också tar gods på sina så kallat kombifärjor transporterade dessutom 204 000 personbilar, 32 000 lastbilar och bussar samt 17 000 trailers (släpfordon).

Färjetrafiken i Stadsgården har ett särskilt gynnsamt läge för den trafik som går söderut från Stockholm. Viking Lines kombifärjor kommer fortsättningsvis att ha en stark marknadsposition. Trenden för färjetrafiken i Stadsgården med ökat antal passagerare med egna fordon förväntas fortsätta.

De allt större kryssningsfartygen behöver allt större ytor för uppställning av bussar och taxibilar. Enbart fartygen i Masthamnen/Stadsgården kan under en och samma dag lämna 4 000 passagerare och samtidigt ta emot 4 000 nya passagerare. Förutom behovet av ytor på kajen för uppställning av bussar och bilar innebär sjöfartsskyddet ökade behov av ytor för avspärrningar.

Trafiken på Skeppsbron omfattar turlistebunden kryssningstrafik och sjöburen lokal- och chartertrafik till skärgården. Under 2003 omfattade kryssningstrafiken på Mariehamn cirka 213 000 passagerare. Övrig trafik inkluderar ett tjugotal anlöp årligen av diverse kryssningsfartyg samt av örlogsfartyg.

Den sammanlagda kajlängden är cirka 900 meter med innanförliggande hamnplaner av varierande storlek. Här finns även ett antal förtöjningspontonier. Då skärgårdstrafiken förväntas öka i framtiden ställer även detta krav på ytterligare uppställningsytor på landsidan.

Masthamnen har järnvägsanslutning. Spåret som går längs bostadsbebyggelsen invid Norra Hammarbyhamnens kaj kajen är lagt på en gummimatta för att reducera bullernivåerna från järnvägen. För att kontinuerligt kunna trafikera måste säkerhetsåtgärder vidtas, till exempel skulle det innebära att spårområdet behöver avgränsas med stängsel.

Kartbilaga 3 – ritning över området Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron

Värtahamnen

Silja Line och Sea Wind line gjorde år 2003 1 442 anlöp till Värtahamnen. Man transporterade 2 740 000 passagerare, 199 000 personbilar, 46 000 lastbilar och bussar samt 24 000 trailers (släpfordon).

Även här förväntas passagerarströmmarna öka. Rederierna ser positivt på framtiden med nya produkter inriktade mot kryssning och fler länder som kan trafikeras. Godshanteringen kommer att ha en viktig roll. Silja Line har generellt sett större färjor än Viking Line vilket gör att dessa kan lasta fler lastbilar, trailers och personbilar. Situationen med avseende på behovet av

ytor för uppställning av fordon vid lossning och lastning är likartad med den som gäller för Stadsgården/Masthamnen.

I Värtahamnen finns även trafiken på Finland med järnvägsfärjor med tio avgångar i veckan. Denna fraktar järnvägsgods, lastbilar och trailers men även passagerare. Antalet järnvägsvagnar på järnvägsfärjorna var 11 000 under 2003. Sea Wind Line som svarar för trafiken räknar med volymökningar. Prognosen är baserad på en förväntad ökad järnvägstrafik i Skandinavien och Norra Europa men också på Ryssland. För att möta den ökade efterfrågan satte rederiet hösten 2002 in en större järnvägsfärja. Befintliga ytor i hamnen anses redan idag otillräckliga för den nuvarande trafiken.

I Värtahamnen hanterades under 2003 dessutom 335 000 ton oljeprodukter. Antalet tankfartyg var 78. Hamndelen har järnvägsanslutning genom Värtabanan.

Inom Stockholms hamn pågår diskussionen och förberedelser för en eventuell utfyllnad och utbyggnad av hamnen för att möta en ökad efterfrågan kryssnings- och färjetrafiken.

Kartbilaga 2 – ritning över Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden.

Frihamnen

I Frihamnen finns kajplatser anvisade för bland annat så kallade tredjelands- trafiken. Dessa kajplatser uppfyller de krav på polis- och tullkontroll som Schengenavtalet reglerar. Estlands- och Lettlandstrafiken går från och med våren 2002 dagligen härifrån. Inom berörda rederiers, Tallink och Riga Sea Line, trafik gjordes under år 2003 514 anlöp i Frihamnen. Rederierna transporterade 444 000 passagerare, 29 000 personbilar, 20 000 lastbilar och bussar samt 7 000 trailers/släpfordon.

Terminalen är den enda i Stockholm som uppfyller myndigheternas krav för trafik på så kallade tredjelands- trafik. Utvecklingen i de baltiska länderna gör att trafiken förväntas växa ytterligare både för gods och passagerare. Nya och större fartyg planeras vilket kommer att öka kapaciteten. Trafiken på Riga startade i slutet av 2002 med tre avgångar i veckan. Diskussioner pågår om att återuppta trafik på S:t Petersburg, men det är oklart när detta kan ske. Hamndelen har järnvägsanslutning genom Värtabanan.

Kartbilaga 2 – ritning över Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden.

Containerterminalen

Containerterminalen trafikeras idag av två rederier. Totalt importerades och exporterades 33 600 TEU (en TEU = en 20-fots container) år 2003 vilket gör Stockholm till en av de största containerhamnarna i landet. Enligt prognoser

kommer containerhanteringen på Östersjön att öka mycket de kommande åren. Sjöfartens Analys Institut räknar med att antalet transporterade containers på Östersjön kommer att öka med cirka 70 procent fram till år 2010. Det innebär en ökning med 2,3 miljoner TEU. Stockholmsregionen kommer fortsatt att vara en viktig avsättningsmarknad för delar av denna volymtillväxt. Stockholms Hamn AB har diskuterat att flytta containertrafiken till Nynäshamn/Norvik. Hamndelen har järnvägsanslutning genom Värtabanan.

Kartbilaga 2 – ritning över Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loud den.

Loudden

På Loud den hanterades under år 2003 cirka 905 000 miljon ton petroleumprodukter. Antalet fartyg som anlöper Loud den varje år är cirka 130. De tankfartyg som används för denna trafik har alla dubbelt skrov.

För fartygstrafiken finns tio kajplatser med ett största tillåtet djupgående på fartygen på elva meter. Detta är styrt av det största tillåtna djupgåendet i lederna in till Stockholm. På Loud den finns ovan jord 90 tankar med en sammanlagd lagringskapacitet på cirka 330 000 m³. I berg under jord finns en sammanlagd lagringskapacitet på 624 500 m³. Man lagrar samtidigt mellan 15 och 20 olika sorters produkter. Exempel på produkter är bensin, eldningsolja, flygfotogen, nafta för gastillverkning, tallbecksolja för uppvärmning i fjärrvärmeverk m.fl.

I stort sett alla petroleumprodukter från Loud den konsumeras i Stockholms stad, norra Stockholms län och i mindre omfattning i Uppsala och Tierps kommuner. Utleveranser sker i huvudsak med tankbilar. Varje vardag lastas cirka 120 tankbilar och under helgerna pågår transportererna i mindre omfattning. Hamndelen har järnvägsanslutning genom Värtabanan.

Kartbilaga 2 – ritning över Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loud den.

Hammarbysluss och Hammarbyhamnen

Hammarbysluss

Anläggningen består av en slusskonstruktion med intilliggande hamnplan. (Slussens mått är 115 x 17,4 x 6,1 meter.) Slussen används varje år av cirka 6 000 fartyg i kommersiell trafik. År 2003 slussade dessutom 29 936 mindre fartyg och fritidsbåtar genom Hammarbyslussen. Motsvarande siffra för Karl Johanslussen var 20 486.

Norra Hammarbyhamnen

Anläggningen består av 1,7 km kajer. Järnvägsspår finns som förbinder Stadsgården med stambanan. Spåret ligger på en gummimatta för att reducera bullernivåerna från järnvägen. För att kontinuerligt kunna trafikera

måste säkerhetsåtgärder vidtas till exempel skulle det innebära att spårområdet behöver avgränsas med stängsel.

Hamnen används i huvudsak för förtöjning av skutor och som väntplats för passerande fartyg. Sedan ett antal år används kajen också för den turlistebundna passagerarfärjtrafiken till och från Hammarby sjöstad. Några större förändringar förväntas inte framöver.

Södra Hammarbyhamnen

Anläggningen består av 750 meter kaj och angränsande hamnplaner. Södra Hammarby hamnen försörjer Hammarbyverket som är en så kallat baslastanläggning för södra fjärrvärmenätet. Hamndelen är även en av få terminaler med möjlighet till sjötransporter av olika typer av massor. Lossningsutrustning finns för sand och grus och för flytande bulkprodukter. Under år 2003 hanterades 92 anlöp med 98 000 ton sand och grus samt 20 fartyg med 33 000 ton flytande bulk gods, i huvudsak bioolja till Hammarbyverket. Troligen kommer skeppningarna till Södra Hammarbyhamnen att öka i framtiden.

Hässelby

Här finns en 160 meter lång kaj med djup på mellan 10,2 och 7,0 meter för hantering av biobränsle. Lossningskapacitet är cirka 420 ton/timme. Man kan lagra cirka 15 000 m³ vilket motsvarar åtta dygns maximal förbrukning vid Hässelby värmeverk. Årsförbrukningen som varierar motsvaras av skeppade volymer enligt tabell nedan (ett ton motsvarar cirka 1,5 kubikmeter). Antal anlöp framgår av tabellen nedan.

Hundra procent av bränslet kommer med fartyg varav 90 procent från hamnar runt Östersjön och tio procent från andra sidan Atlanten. Fartygen använder både Hammarbyleden och Södertälje Kanal. I huvudsak styrs vägvalet av storleken på fartygen och från vilken hamn fartygen kommer. Normalt kommer 50 – 75 procent av bränslet via Hammarbyleden.

Tabell 2. Antal anlöp under perioden 1998 – 2002

År	Antal anlöp	Kvantitet (ton)
1998	105	165 818
1999	78	171 510
2000	110	246 448
2001	95	245 863
2002	99	213 422
2003	119	266 000

Årsförbrukningen beräknas öka till 1 200 000 m³, om den konvertering av bränsleavgifter som är diskuterad genomförs år 2006. Antal anlöp kommer i så fall att öka till 250 – 300 per år.

Lövholmen

Anläggningen består av två mindre kajer med en sammanlagd längd av cirka 100 meter. På ena kajen finns en sluten lossningsutrustning för lös cement från specialfartyg.

Tabell 3. Antal anlöp under perioden 1998 – 2002

År	Antal anlöp	Kvantitet (ton)
1998	73	265 000
1999	86	311 000
2000	96	348 635
2001	108	392 741
2002	96	347 043
2003	88	305 000

Företaget Cementa har tre specialfartyg Sunnavik, Östnavik och Västnavik, vilka är de fartyg som helt svarar för trafiken på Lövholmen.

Då byggandet av bostäder, kontor, vägar, broar m.m. i Stockholmsområdet förväntas öka kommer även behovet av cement som kan lossas centralt i Stockholm att öka.

Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Klara Mälarstrand och Munkbrohamnen.

Anläggningarna består av sammanlagt 2,5 km kaj med innanförbyggande hamnplaner och ett antal förtöjningsponton. Inom området finns lagerlokaler. Förtöjningsplatser för skutor, flytande restauranger, hotell och ”husbåtar”. Trafiken omfattar sjöburen lokal- och chartertrafik på Mälaren.

Strömkajen/Nybroviken/Strandvägen

Anläggningarna omfattar cirka 1,9 km kaj med innanförbyggande hamnplaner av olika storlek samt ett antal förtöjningsponton. Trafiken omfattar oregelbunden kryssningstrafik (Nybrokajen) och omfattande sjöburen lokal- och chartertrafik till skärgården. Förtöjning av skutor sker längs Strandvägen.

Riksintresset sjöfart och hamn

Behandling i planprocessen

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande:

”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär till exempel att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.”

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 och den 30 augusti 2004 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Stockholms län, nämligen Stockholms hamn, Nynäshamns hamn, Kapellskär och Södertälje hamn. Vilka områden som ingår i riksintresseområdena och vilket influensområde hamnarna har framgår dock inte av Sjöfartsverkets beslut utan får preciseras i samarbete mellan Sjöfartsverket och Länsstyrelsen.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som till exempel hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen (inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om ”security”) samt om möjligt hamnens influensområde, det vill säga det område som nu och i framtiden bedöms vara påverkat av bullerstörningar, utsläpp och risker. I annat fall bör gällande riktvärden för buller m.m. redovisas. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de störningszoner som kan finnas längs dessa transportvägar ska beaktas i översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden.

Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning. Skyldigheten att visa hur man avser att tillgodose riksintresset gäller alla kommuner som på något sätt är berörda av influensområdet.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket bedömer att så inte skett på ett godtagbart sätt ska det framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Om kommunen och länsstyrelsen har olika uppfattning i fråga om hur riksintressena ska beaktas ger översiktsplanen ingen tydlig vägledning för den fortsatta planeringen och tillståndsgivningen i denna fråga.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplaneläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om länsstyrelsen befarar att riksintresse kan komma att ”påtagligt skadas” ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att riksintresset ”påtagligt skadas”.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen – i likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda – överklaga till länsstyrelsen.

Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken

Bestämmelser om tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken och i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen.

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg på minst 1 350 ton last är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Tillstånd krävs både för att anlägga en ny hamn och för driften av en befintlig hamn. Prövningsmyndighet är länsstyrelsen eller Miljödomstolen.

De befintliga hamnar som ska söka tillstånd för driften ska enligt miljöbalkens övergångsbestämmelser ha kommit in med en ansökan senast den 31 december 2005. Även planerade ändringar eller utökning av verksam-

heten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken av hamnen har i de flesta fall övertagits av kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd från länsstyrelsen. Detta är fallet i Stockholms stad. Ansvar för tillsynen över vattenverksamhet i hamnen ligger i Stockholm hos länsstyrelsen.

En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, ska ingå i en tillståndsansökan. Miljöprövningen av de olika hamndelarna kommer således att ge ett fördjupat miljöunderlag som kan komma till användning även vid planering och planläggning.

Sjöfartsverkets beslut om riksintressen

Det är **endast allmänna hamnar** som kan pekats ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och skall i princip vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. I Sjöfartsverkets författning SJÖFS 1988:5 framgår att det för närvarande finns cirka 50 allmänna hamnar i Sverige. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.

Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden **som myndigheten bedömer vara av riksintresse**. Genom detta beslut pekar Sjöfartsverket ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportssystemet att Sjöfartsverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Skyddet avser funktionen för både befintliga och planerade anläggningar och överensstämmer med den tolkning som Boverket och trafikverken gjort och som redovisas i ett särskilt beslut från Boverket (5 juli 1999, Dnr B 411 - 670/98). Som en förutsättning har verken bland annat enats om att miniminivån för anspråken ska ansluta till TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket.

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 samt den 30 augusti 2004 om sjöfartens riksintressen innebär att tidigare (1987) utpekade riksintressen omprövas och att anspråken utvidgas till att mera konsekvent omfatta även sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar, det vill säga hamnar och farleder, i ett i förhållande till övriga transportslag sammanhållet transportsystem.

Sjöfartsverkets tidigare redovisade kunskapsunderlag (PBL/NRL-underlag 11, 16, 17) gäller tillsvärdare i tillämpliga delar med undantag för förelig-

gande nya samlade riksintresseredovisning. I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1988:5) en viktig roll. Av kungörelsen framgår bland annat farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna.

EU-parlamentet och ministerrådet har beslutat om vilka gränser som ska gälla för att infoga hamnarna i TEN-T. Kategori A omfattar hamnar vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare i internationell sjöfart per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

Sjöfartsverket har bland annat med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort en bedömning av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse utan att helt strikt utgå från nuvarande eller tidigare kriterier för TEN-T hamnar. Sjöfartsverket anser att det är rimligt att hamnar som är i den kategorin att de anses vara av den vikt att de ska ingå i TEN-T-systemet kategori A även ska vara av nationellt svenskt transportpolitiskt intresse och förklaras som riksintresse. Någon ytterligare speciell motivering eller värdebeskrivning av dessa hamnar synes egentligen inte nödvändig då deras nationella betydelse rimligen inte kan ifrågasättas. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta löses inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bland annat länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Med utgångspunkt från de utpekade hamnarna, samt de större lastageplatserna och kärnkraftsverkshamnarna, anger Sjöfartsverket även anslutande huvudfarleder och i vissa fall alternativa farleder samt vissa skyddade inomskärsleder för genomfartstrafik, farledsförträngningar och kanaler för handelssjöfart som riksintresse.

Farlederna anges endast i sin sträckning och inte i detalj vad avser utbredning. Farledsanstalter bland annat fyrar och övrig utmärkning förutsätts dock omfattas av riksintresseanspråket. Vidare redovisas farlederna från angöringen av kusten och inte ända ut till territorial-/kommungräns. Dessutom redovisas farledssträckningen i princip endast fram till gräns i vatten för respektive allmän hamn, trots att farleden naturligtvis fortsätter in till kaj. Detta medför att hela eller delar av vattenområdet för allmän hamn är av riksintresse.

Utöver hamnarna och farlederna till dessa hävdas även riksintresse för trafiksepareringssystem (TSS) och andra ruttsystem som kan komma att etableras.

Sjöfartsverket har sedan tidigare pekat ut vissa lägen för uppläggning och reparation av offshoreplattformar samt platser för uppankring av fartyg som riksintressen. Sjöfartsverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet. Områdenas närmare avgränsning får avgöras då det blir aktuellt att använda dem och då i samråd med aktuell länsstyrelse.

Som navigeringshjälpmedel för sjöfarten håller Sjöfartsverket ett tiotal master med referensstationer för Differentiell GPS (DGPS) samt ett antal master för Automatiskt Identifikations System (AIS). Även dessa anläggningar är av riksintresse för sjöfarten. Vidare hävdas beredskapsleder och övriga anläggningar för sjöfarten av betydelse från totalförsvarsynpunkt som riksintresse.

Sjöfartens riksintressen i Stockholms län

Förteckning över hamnar av riksintresse i Stockholms län enligt Sjöfartsverkets beslut.

Län	Hamn	Godsomsättning år 2003 Kton över kaj	Antal passagerare år 2003	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Stockholm	Nynäshamn	2 032	1 068 000	Oljeterminal och färjetrafik till Gotland.
	Stockholm	5 420	7 533 000	Omfattande färjetrafik.
	Kapellskär	2 044	640 000	Uthamn till Stockholm.
	Södertälje	914	NIL	Viktig regionhamn i gott infrastrukturläge

Förteckning över de trafiksepareringssystem (TSS) och andra ruttsystem i Stockholms län som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse.

Län	TSS/ruttsystem
Stockholm	Ålands hav (planerat)

Förteckning över navigeringshjälpmedel i Stockholms län som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse

Län	Läge för DGPS
Stockholm	Nynäshamn
	Kapellskär

Anslutande infrastruktur

Farleder

Till riksintresset Stockholms hamn leder farleder av riksintresse vilka redovisas till sin huvudsakliga sträckning i kartbilaga 4.

Sjöfartsverket planerar tillsammans med Stockholms Hamn AB för en uppgradering av inseglingslederna till Stockholm ur ett miljö- och sjösäkerhetsperspektiv, det så kallat INMISJÖ-projektet. Inom projektet har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram och miljöprövning skett för Värmdö-Garpen. Vidare pågår arbete med en miljökonsekvensbeskrivning för den så kallat Horstensleden.

Aktuella farledsförbättringar är ett uttryck för Sjöfartsverkets ambition att stärka funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Stockholm.

Vägar

Genom beslut den 8 november 2004 har Vägverket pekat ut ett nät av vägar som har sådana speciella funktioner för vägtransportsystemet att Vägverket bedömer att de områden som berörs av vägarna är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. De områden som berörs av utpekade vägnät ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten av eller nyttjande av väganläggning. Vägverket anser att det innebär att vägens funktioner ska skyddas avseende möjligheterna att erhålla:

- god transportkvalitet och god nåbarhet till andra regioner,
- god tillgänglighet för samtliga trafikanter som färdas både längs vägen och tvärs vägen,
- god trafiksäkerhet,
- god miljö.

De mark- och vattenområden som behövs för ny- och ombyggnader av vägsträckningar som ingår i det utpekade vägnätet avses skyddas på samma sätt som befintliga vägar.

E20 via Valhallavägen, Lidingövägen och Tegeluddsvägen till Värtahamnen och Frihamnen är väg av riksintresse med kommunal väghållning. Denna vägsträckning avses ersättas med Norra Länken som då även övertar funktionen riksintresse. I dagsläget har även den planerade sträckningen av Norra Länken status som riksintresse.

Väg 73, mellan Södra Länken och Nynäshamn, är också klassad som riksintresse. Södra Länken som öppnade i november 2004 har ersatt resterande del av väg 73 till E4/E20 som riksintresse. Även den östra delen av Södra Länken fram till trafikplats Lugnet är väg av riksintresse.

Planerade vägar

I prop. 2001/02:20 och vidare i direktiven till Vägverket pekas Norra Länken ut som ett objekt som ska inrymmas i den nationella väghållningsplanen för åren 2004-2015, under förutsättning att regional medfinansiering med 25 procent kan ordnas. Med anledning av detta tecknades i maj 2002 en överenskommelse mellan Stockholms stad och Vägverket, som innebär att staden står för 25 procent av kostnaderna och Vägverket för 75 procent. Därmed är Norra Länken finansierad i enlighet med regeringens direktiv. Beräknad byggstart är hösten 2005.



Vägverket Region Stockholm påbörjade 2004 en förstudie för en Östlig förbindelse och beräknar vara klara under 2005. Tidigare har det funnits en arbetsplan för Österleden som dock ej fastställdes. Anledningen till att en förstudie påbörjats är att miljöbalken införts med strängare krav och förstudien utreder förutsättningslöst eventuellt behov av en nordsydlig förbindelse öster om Gamla stan. Den östliga förbindelsen finns inte med i förslag till nationell väghållningsplan 2004-2015.

För ombyggnad av Väg 73 mellan Älgviken – Fors till motorvägstandard finns arbetsplaner framtagna. Medel finns avsatta i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2004-2015 från år 2005 då byggstart beräknas.

Järnvägar

I Banverkets riksintressebeslut den 6 april 2000 framgår att samtliga spår och spåranslagningar som tillhör stomnätets infrastruktur, samt utpekade delar av det övriga järnvägsnätet utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I riksintresset ingår även stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar, som behövs för transportfunktionen.

Värtabanan ingår i järnvägens stomnät och är utpekad som riksintresse. Banan förbinder

Värtahamnen med stambanan och har en viktig funktion som järnvägslänk mot Finland och Ryssland/Baltikum. Den ingår därför i det Transeuropeiska nätverket, TEN-T. Sedan 1999 deltar Sverige i North South Freight Freeways. Det är ett projekt som initierats för att främja de internationella godstransporterna på järnväg. Målet är att öka järnvägens tillgänglighet för transporter genom Europa, genom att bland annat underlätta för järnvägs transporter över landsgränser. På Värtabanan har bland annat speciella tidtabellslägen lagts in för dessa transporter.

Kopplingen och närheten mellan Åbo och Värtahamnen har stor betydelse för godstransporterna på järnväg öster ut. Järnvägsfärjor går mellan Sverige och Finland, med cirka två avgångar per dag från Värtahamnen. I Åbo hamn finns en av få omaxlingsstationer för järnvägsvagnar. Där genomförs det byte av hjulaxlar på järnvägsvagnarna som krävs, eftersom järnvägsnäten i Sverige och Finland inte har samma spårvidd. I Stockholms hamn finns järnvägsanslutning till hamndelarna Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen, Loudden och Masthamnen.

Under 2003 har Banverket rustat upp järnvägen mellan Norra station och Värtahamnen. Banan har signalreglerats. Brobyte och spårupprustning har genomförts och den upprustade järnvägssträckningen har återinviigts. Upprustningen innebär att kapaciteten har fördubblats från fyra till åtta tåg per timme och hastigheten ökar från tidigare 40 km/h till 70 km/h. Längre tågsätt kommer att kunna hanteras på banan.

Det är viktigt för Värtabanans godstransportfunktion att järnvägen har det utrymme som krävs både för dagens och framtida transporter. Utrymmet i hamnen och på bangårdarna sätter redan idag vissa begränsningar bland annat för tåglängden. De mest kritiska områdena från utrymmessynpunkt är Värtabanans anslutning mot Ostkustbanan samt de båda bangårdarna i Värta hamnen. Även behovet av tillräckliga säkerhetsavstånd längs banan måste beaktas.

Bilagor

Kartbilaga 1

Översiktskarta över Stockholms hamns olika delar

Kartbilaga 2

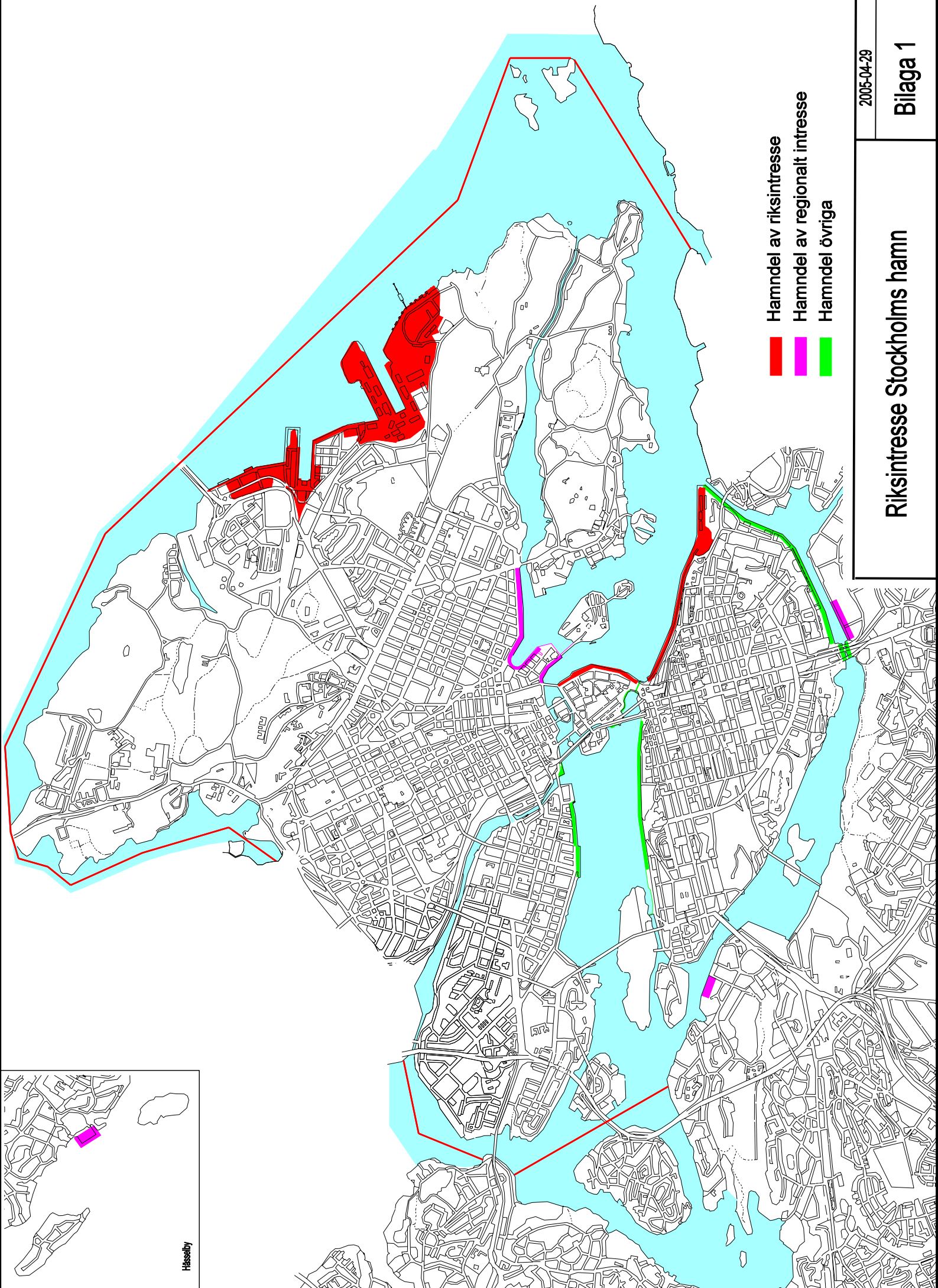
Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden

Kartbilaga 3

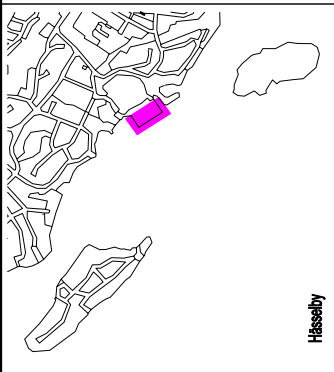
Stadsgårdskajen, Masthamnen och Skeppsbron

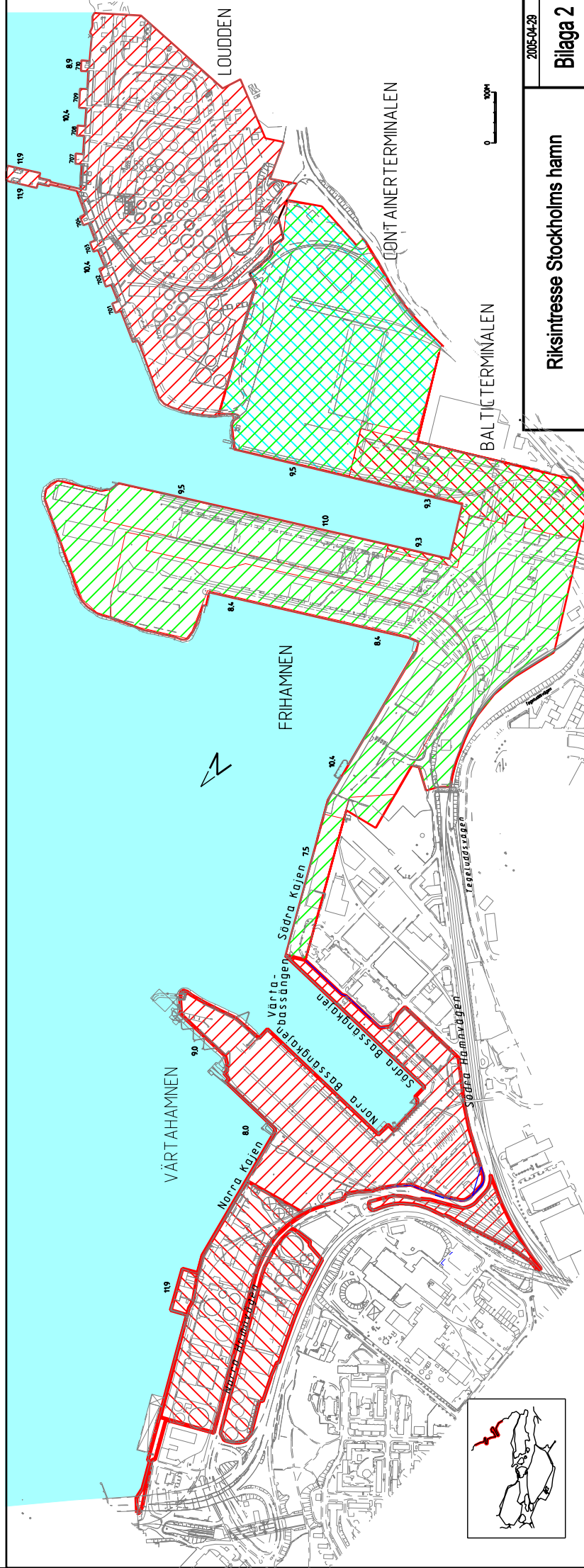
Kartbilaga 4

Farleder



- Hamndel av riksintresse
- Hamndel av regionalt intresse
- Hamndel övriga





2005-04-28

Bilaga 2

Rikssintresse Stockholms hamn

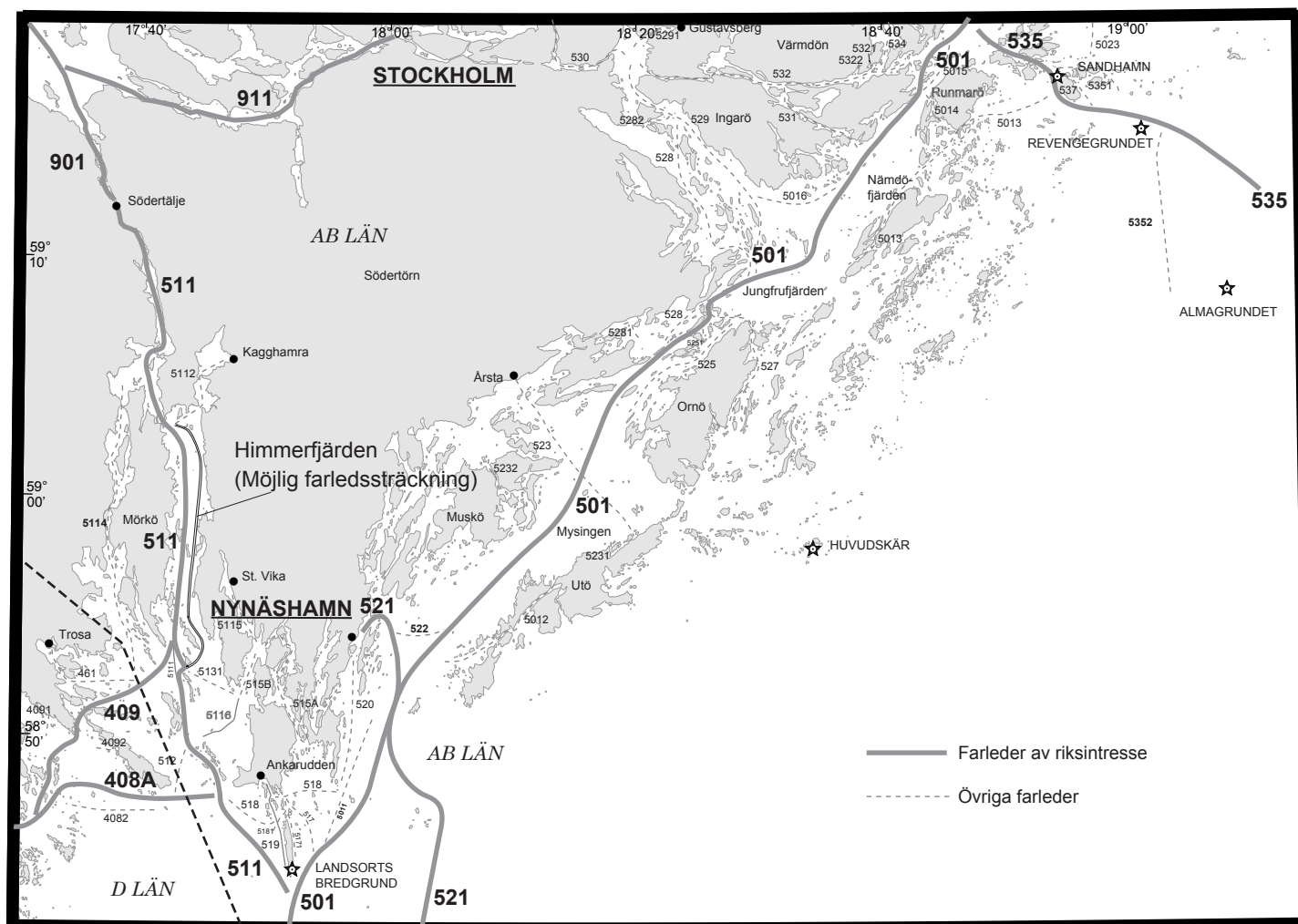
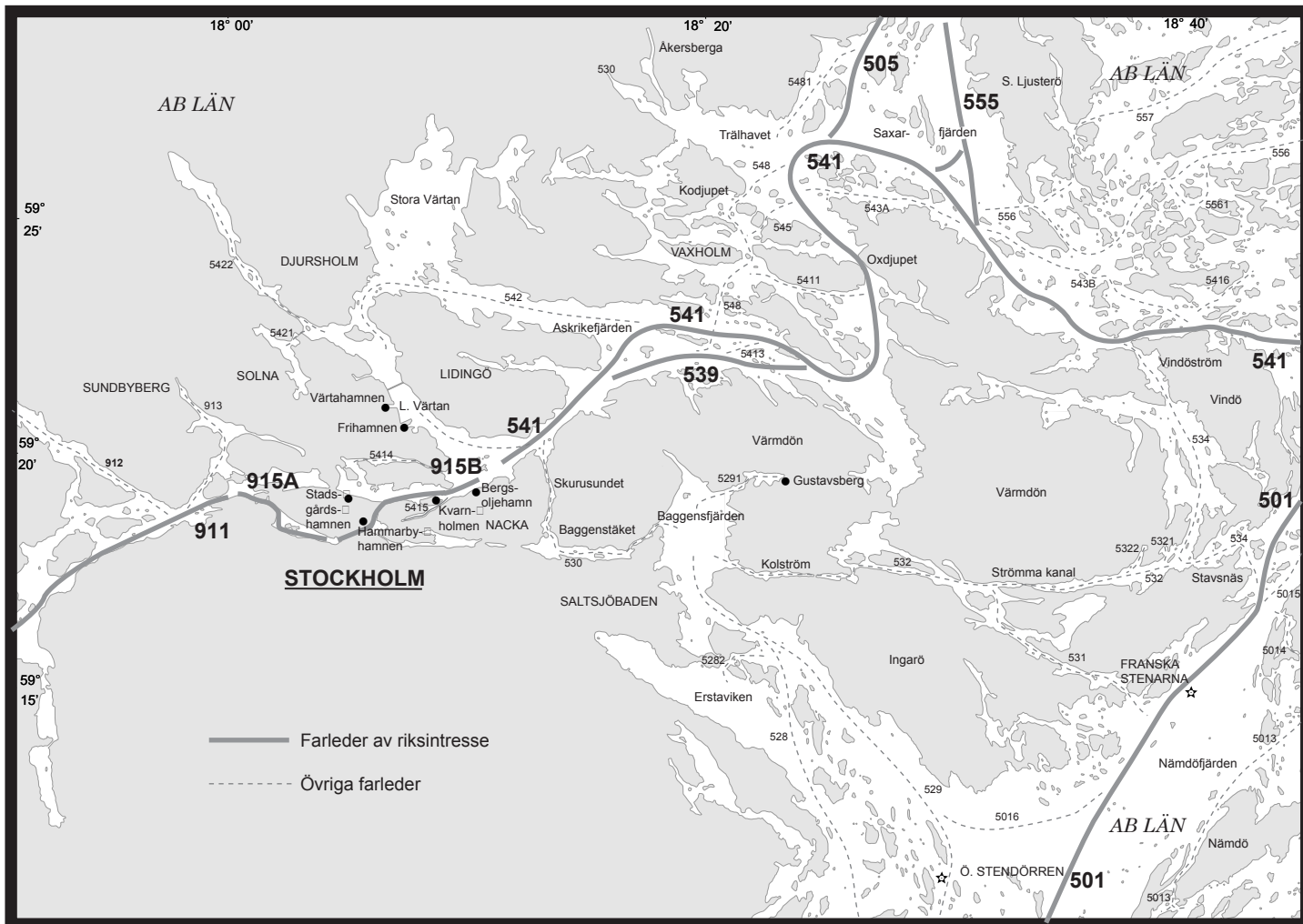


Rikssintresse Stockholms hamn

2006-04-29

Bilaga 3

FARLEDER SOM SJÖFARTSVERKET BEDÖMER VARA AV RIKSINTRESSE 2001



Bilaga 5

Källor

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 resp. den 30 augusti 2004 om sjöfartens riksintressen, Sjöfartsverket Norrköping

Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5

Vägverkets beslut den 10 september 1999 resp. den 8 november 2004 om vägar av riksintresse, Vägverket, Borlänge

Vägverket Region Stockholms underlag 02-09-20 till Vägverkets huvudkontor angående nytt utpekande av riksintresse, Vägverket, Stockholm.

Banverkets beslut den 6 april 2000 om järnvägar av riksintresse, Banverket Borlänge

Översiktsplan för Stockholm stad antagen den 4 oktober 1999 (inkl. Länsstyrelsens granskningsyttrande, daterat den 23 oktober 1997)

Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden, Stockholms stad 2001

Länsstyrelsens yttrande den 30 oktober 2002 över stadens Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden, Stockholms stad 2001

Stockholms Hamn AB remissvar den 16 september 2002 angående Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden, Stockholms stad 2001

Diverse utredningar om buller, luft och risker som tagits fram som underlag för Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden,

Kommentarer angående buller: Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Louden, Stockholms stad J&W akustikbyrå, teknisk rapport 18 juni 2002

Sjötrafiken i Stockholm, Ljudutredning, KM miljöteknik AB teknisk rapport 6 november 1998

Hamnar, Om hälso- och miljöpåverkan MKB, tillståndsprövning m.m. Naturvårdsverket. Handbok och allmänna råd 2003:7

Bättre plats för arbete. Allmänna råd 1995:9, Boverket

PM, Bedömningsgrunder för buller vid hamnverksamhet, Stockholms stadsmiljöförvaltning 2003-06-18

Miljökonsekvensbeskrivning – detaljplan för del av Norra Länken Norrtull–Roslagstull, Dp 2000-12936-54, Stockholm stad 2002

”Oljehantering i Stockholmsregionen” Regionplane- och trafikkontoret Promemoria nr 4 juni 2003

Östra Mellansveriges hamnkapacitet, kartläggning och analys, 16 augusti 2001

MariTerm och SAI (Sjöfartens AnalysInstitut)

Bilaga 6

Riksintresse Stockholm hamn – Sammanställning av remissynpunkter

Länsstyrelsen remitterade i april 2004 en beskrivning av riksintresset Stockholms hamn till berörda kommuner, myndigheter och organisationer för synpunkter. Till och med den 25 oktober 2004 har 18 remissvar kommit in.

Nedan görs en redovisning av viktiga frågeställningar som tagits upp av remissinstanserna. En sammanfattning av respektive remissvar redovisas i en särskild pm. Förslag till ändringar kommenteras under respektive fråga. Därutöver har en del mindre justeringar skett utifrån remissynpunkterna.

En omfattande ökning av sjötrafiken förväntas

Stockholms Handelskammare påtalar att man väntar sig en omfattande expansion av sjötrafiken i östersjöregionen de närmaste årtiondena, såväl vad gäller passagerare som gods. Denna uppfattning delas av Transportindustriförbundet och Åbo Handelskammare. Östersjöregionen är EU:s snabbaste växande handelsområde bland annat på grund av Baltikums EU-inträde, men även beroende på att transittrafiken till/från fjärran östern via Ryssland förväntas öka.

Östutvidgningen av EU innebär att det nu finns stora möjligheter för Stockholm att spela en central roll i den ökande östersjöhandeln och att det därför är viktigt att värna hamnkapaciteten i regionen. Stockholms hamnar har i dag 10 miljoner passagerare/år. Antalet resenärer kan om några ha ökat till 15-20 miljoner om trafik till Ryssland och Litauen kommer igång. Stockholms hamn måste ha kapacitet att ta emot denna nya trafik från andra sidan Östersjön. Stockholm har en stor attraktionskraft för kryssningsfartyg.

Vid höga oljepriser kan transibiriska järnvägen vara konkurrenskraftig gentemot sjötransporter. Detta kan bland annat leda till ett ökat intresse för feedertrafik med enhetslastat gods sjöledes mellan Stockholm och hamnar på andra sidan Östersjön samt till kontinentens hamnar.

Viktigt satsa på sjöfarten ur miljösynpunkt

Åbo Handelskammare framhåller att med de allt större godsmängderna följer även ett behov av långsiktiga och effektiva transportlösningar inte minst ur ett miljöperspektiv. Sjöfart i samverkan med andra transportslag är när det gäller stora volymer det mest miljövänliga transportsättet.

Nacka kommun framhåller att sjöfartens betydelse kommer att öka, vilket är bra ur miljösynpunkt. Hamnkapaciteten behöver således ökas och ett realistiskt alternativ eller komplement till Stockholms hamn måste skapas.

Stockholms hamns läge i förhållande till det regionala och nationella vägnätet och stambanan är mycket gynnsamt.

Stockholms hamn är viktig för Finlands transportförsörjning och har internationell betydelse

Åbo Handelskammare framhåller att Stockholms hamn bär upp den Nordiska triangeln, som är ett av de prioriterade projekten för utbyggd trafik inom Trans European Network och som sammanlänkar Finland-Åland med Norden. Ålands Handelskammare framhåller att det är fullständigt uppenbart, att ifall trafikeringsmöjligheten beskärs till Stockholm så äventyras denna transportväg som sammanbundet våra länder kulturellt, ekonomiskt och historiskt.

Stockholms hamnar har en oerhört stor roll som knutpunkt för Åboregionens handel och logistik. Stockholms hamn är Åboregionens viktigaste samarbetspartner både inom godstrafik och passagerartrafik. 80 procent av all handel mellan Finland och Sverige passerar Stockholm-Åboregionen och ungefär 1/3 av hamntrafiken i Åbo går med järnväg. Genom Värtabanans upprustning har denna handelsled fått helt nya förutsättningar.

Helsingfors Handelskammare framhåller att för den åländska och finska passagerartrafiken utgör Stockholm idag och i framtiden den viktigaste hamnen i Sverige. Helsingfors hamn har idag cirka 2,6 miljoner resenärer per år till/från Stockholm.

Stockholms Handelskammaren framhåller att Stockholms hamn även är av internationellt intresse eftersom hamnen är viktig för trafiken till länderna runt Östersjön och för trafiken från Finland via Sverige till Västeuropa.

Hamnens verksamhet måste värnas

Stockholms Handelskammare framhåller att man vid åtskilliga tillfällen har vänt sig mot stadens förslag att avveckla fungerande industriområden och infrastrukturåtgångar för att på sådan mark bygga bostäder. Förutom bättre tillfartsvägar gäller det att inte förlägga bostäder i områden som riskerar att bli störda. Stockholms stads ambitioner att anlägga ett stort antal nya bostäder riskerar att på flera håll inkräkta på områden som idag används för sjö- och flygtrafik eller för industri och handel. Handelskammare anser att bostadsbebyggelse inte får planeras i områden där de boende kommer att störas av buller, vibrationer eller emissioner och även längs vägar och järnvägar till hamnen.

Stockholm stad/Gatu- och fastighetsnämnden anser att det är av stor vikt att hamnens verksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna nybyggda bostäder förhindrar hamnverksamheten och vice versa. Nämnden menar också att det är viktigt att riksintresset formuleras så att det finns möjlighet till förändring över tiden.

Centralt läge i regionen är viktigt för godsförsörjningen

Nacka kommun framhåller att Stockholms hamn är av stor betydelse för regionens försörjning och i dagsläget finns inget realistiskt alternativ. Läget är mycket gynnsamt i förhållande till det regionala och nationella vägnätet och stambanan.

Transportindustriförbundet framhåller att godstransporterna i Stockholmsområdet till stor del är konsumtionsvaror och högvärdiga produkter. För sådana transporter är korta ledtider för transporter viktiga och det är Stockholms hamns centrala läge som ger en möjlighet att utnyttja sjöfart för denna typ av transporter. Kombinationen ro/ro-godstrafik och passagerare i Stockholm har också visat sig viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft.

Stockholms Handelskammaren framhåller att godstrafiken har stor betydelse för regionen och speciellt importen av bränslen och anser att det är viktigt att huvuddelen av Stockholms hamns anläggningar skyddas så att verksamheten som bedrivs där idag eller framtiden inte hindras eller försvåras på grund av hänsyn till boende i närheten.

Utflyttning av "Loudden " ger ökat trafikarbete

Stockholms Handelskammare anser att trafiken med bränsle är starkt förbunden med Stockholms hamn. Övrig godstrafik är mer lätttröglig och kan hanteras i Kappelskär, Nynäshamn Södertälje m.fl. hamnar.

Rang-SellsAB/Louddens Flygbränsleledning AB framhåller att en utflyttning av verksamheten vid Loudden skulle leda till en 30 procent ökning av trafikarbete. Om både Bergs oljehamn och Loudden läggs ned skulle trafikarbetet öka med cirka 70 %. Om Loudden bibehålls och bara Bergs oljehamn läggs ökar trafikarbetet med 6 %. Nynäshamn kan vara ett alternativ på mycket lång sikt dock och då med pipeline. Tills dess måste Loudden finnas kvar.

Vidare framhåller Ragn-Sells att farhågorna för miljöstörningar av transporter genom Stockholms skärgård är starkt överdrivna, alla oljetankfartyg som anlöper Stockholms hamn har dubbelskrov och farlederna uppgraderas. Av regeringen utfärdade och fortfarande gällande koncession för bolaget att anlägga en rörledning för transport av flygbränsle från Loudden till Arlanda flygplats har inte tagits med i rapporten. Infrastruktur som planerad pipeline bör ingå i riksintresset

Även angränsande kommuner tar upp frågan om oljehamnen och Lidingö stad framhåller att Loudden ligger nära Lidingö och att bostadsbebyggelse planeras i Dalénumområdet.

Nacka kommun skriver att arrendet för Bergs oljehamn löper ut 2019. Området planeras för bostads- och verksamhetsområde och att oljehanteringen sannolikt kommer att behöva flyttas till en annan hamn.

Regionplanekontoret anser att Bergs oljehamn och oljeterminal borde vara med i analysen.

Kommentar:

- Den rörledning för transport av flygbränsle från Loudden till Arlanda flygplats som Rangsell har koncession för bedöms inte ingå i riksintresset hamn. Den planerade pipelinen kan vara en framtida möjlighet för transporter men är ingen förutsättning för oljehanteringen vid Loudden.
- En förutsättning för att en hamn ska vara av riksintresse är att det är en allmän hamn. Bergs oljehamn är inte en allmän hamn och har därför inte tagits med i analysen, men har stor regional betydelse.

Hamnar som intermodala centra får ökad betydelse

Transportindustriförbundet framhåller att det finns ett behov av bättre samordning mellan kommuner, regionala och statliga infrastrukturmyndigheter för att Stockholms hamn ska kunna ta om hand framtida volymökningar som en del i ett nationellt godstransportsystem. Godsdelegationens slutbetänkande (SOU 2004:76) har behandlat godstransportsystemets olika delar med inriktning att bidra till ökad intermodalitet.

Hamnar som intermodala centra får ökad betydelse, både för överföring av gods mellan sjö- och landtransport men även för omlastning av gods från järnväg till vägtransport. Delegationen har pekat på behovet att utvidga riksintressebegreppet så att godstransporternas intresse av utrymme som till exempel uppställningsytor för container, omlastningsplatser och landanslutningar till stambanor och riksvägar bör ingå i riksintresset.

Godstransportdelegationen har pekat ut mellersta ostkusten som en av tre strategiska hamnregioner och förordar att staten tar initiativ till samtal med berörda parter om rollfördelningen mellan olika hamnar inom regionen.

Lidingö stad framhåller att Länsstyrelsens initiativ till överläggningar om en framtida regional hamnstruktur bör leda till att godset i framtiden passerar mest lämplig hamn och att detta bör klarläggas innan slutlig avgränsning av riksintresset sker. Det är viktigt att ta hänsyn till störningar och risker och vilka hamnfunktioner som kan ligga kvar i Stockholms hamn och vilka som bör flyttas till Nynäshamn och Kapellskär.

Kommentar:

- Delar Godstransportdelegationen uppfattning att godstransporternas behov av utrymme till exempel uppställning för container, omlastningsplatser och landanslutningar till stambanor och riksvägar bör ingå i riksintresset.

- Riksintresset bör avgränsas så att de utrymmen som fordras för hamnens verksamhet och ligger i anslutning till hamnen ingår i området.
- För närvarande pågår en rad processer och projekt i denna del av landet som syftar till en ökad samverkan mellan godstransportmarknadens aktörer, bland annat bedriver Banverket en planering för en kombiterminal någonstans i norra Storstockholm, dels för hamnarna i Östra Mellansverige diskussioner om former för ökad samverkan. Dessutom bedriver Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor ett arbete som syftar till en ökad samsyn om den framtida regionala hamnstrukturen. Resultatet av dessa olika samverkansprojekt kommer givetvis att vara underlag för kommanden överväganden om lämplig hamnstuktur.

Beskrivningen av riksintresset måste medge förändring över tiden

Stockholm stad anser att det är av stor vikt att Stockholms hamnverksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner i hamnen, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna, nybyggda bostäder förhindrar nödvändig hamnverksamhet. Samtidigt framhåller staden att beskrivningen av riksintresset inte får uppfattas som statisk. En dynamisk utveckling av hamnverksamheten, sett i ett regionalt perspektiv, är en förutsättning för en region i utveckling, men också för en sjöfart i utveckling.

Gatu- och fastighetsnämnden menar att det är viktigt att riksintresset formuleras så att det finns möjlighet till förändring över tid. Denna flexibilitet måste ta hänsyn till hamnens behov, men också till i vilken mån hamnverksamheter förändras eller kan omlokaliseras. Inte minst är detta av vikt i området Loudden, som staden har en ambition att avveckla som oljehamn, till förmån för en annan lokalisering.

Stadsbyggnadsnämnden konstaterar att beskrivningen av riksintresset Stockholms hamn enbart avser dagens förhållande, vilket inte är tillfredsställande eftersom det idag pågår utredningar om hamnens framtida funktion och utbredning på flera håll. Riksintresset kan inte avgränsas och beskrivas i nuläget utan bör avvakta pågående utredningar, liksom pågående tillståndsprovning av hamnverksamheten enligt miljöbalken. Den remitterade beskrivningen av den riksintressanta hamnverksamheten är inte tillräcklig för att tjäna som underlag för stadens fysiska planering, utan behöver kompletteras.

Kommentar:

- Delar Stadens uppfattning att beskrivningen av riksintresset bör anpassas till förändringar som sker. Däri innefattas såväl hamnens behov av utveckling, förändrad verksamhet och omlokalisering av viss hamnverksamhet.
- Delar dock inte uppfattningen att riksintresset inte bör avgränsas i nuläget utan avvakta pågående utredningar. Förutsättningarna för att hamnverksamheten i Stockholms hamn ska kunna bedrivas måste dock beaktas tillsvidare. Först när en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

Kriterierna behöver skärpas och beskrivningarna behöver utvecklas

Regionplanekontoret anser att de kriterier som ligger till grund för statens bedömning är otydliga och delvis lämnar öppet för alternativa tolkningar. Denna otydlighet riskerar att försvaga möjligheterna att hävda riksintresset. Kriterierna bör utvecklas genom att så långt som möjligt använda kvantitativa mått, och där så inte är möjligt, tydliga kvalitativa definitioner.

Vidare anser kontoret att beskrivning av hamndelarna bör utvecklas till att inkludera all information som behövs för att förstå statens bedömning av vilka hamnar som bör utgöra riksintresse i enlighet med de uppställda kriterierna. En sådan förståelse är av största betydelse för att i den fysiska planeringen tillgodose kravet att riksintressen inte påtagligt skadas.

Stockholm stad /Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar bland annat att analysen och resonemanget kring vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse är otydlig och föreslår att beskrivningen ses över i detta avseende. Resultatet av analysen ska sedan utmynna i en redovisning av vilka hamndelar som är av riksintresse och vilka restriktioner som behövs till exempel för att skydda dessa.

Kommentar:

Kriterierna har formulerats om och beskrivningarna har utvecklats utifrån ovanstående synpunkter.

Riksintressets störningszon behöver preciseras

Stockholm stad/Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på Länsstyrelsens initiativ att närmare precisera riksintresset Stockholms hamn och anser att det är angeläget för staden att få ytterligare klarhet om vilka förutsättningar som gäller för den fysiska planeringen, det vill säga vilka mark- och vattenområden som utgör riksintresse, liksom vilka åtgärder inom och utanför hamndelarna som kan försvåra utnyttjandet av anläggningarna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker länsstyrelsens rapport under förutsättning att avgränsningen ses över, bland annat avseende Skeppsbron,

samt att omgivningspåverkan från respektive hamndel, planeringsriktlinjer och restriktioner förtydligas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden påtalar att för att undvika markanvändningskonflikter och trygga riksintresset bör konsekvenser av riksintresset redovisas tydligare. Det bör till exempel klarläggas vilka restriktioner som ska gälla för influensområdet. De planeringsriktlinjer som redovisas bör förtydligas både för respektive miljöaspekt och sammantaget.

Kommentar:

- Delar Miljö- och hälsoskyddsnämnden synpunkt att det vore bra att tydligare kunna redovisa vilket område som är påverkat av störningar från hamnen. Vi har dock inte haft möjlighet att utreda detta. Istället redovisas de riktvärden för olika störningar som ska beaktas för olika slag av bebyggelse. Frågan om störningar får istället tas upp och utredas i de fall ny bebyggelse planeras i anslutning till hamnen.
- Skeppsbron ingår i samma hamndel som Stadsgårdshamnen/Masthamnen och har därför bedömts vara av riksintresse.

Angeläget att slå vakt om regionalt viktiga hamndelar

Regionplanekontoret lämnar även synpunkter på hamnar av regionalt intresse och framhåller att Södra Hammarby hamnen försörjer Hammarbyverket. Av rapporten framgår dock inte att hamnen även är en av få ballastterminaler med möjlighet till sjötransporter. Båda anläggningarna är starka regionala intressen och hamndelen ska beskrivas som regionalt viktig hamn. Skärgårdstrafiken är regionalt viktig transportfunktion och Strömkajen/Nybroviken är av regionalt intresse.

Även Stockholms Handelskammare tar upp frågan om regionalt viktiga hamnar och framhåller att hamnarna runt Stockholms kajer är viktiga för skärgårdstrafiken. De boendes krav får inte hindra den trafiken som också är avgörande för Stockholm som turistmål. Vidare att för stadens försörjning med cement och sand är kajer vid Liljeholmen och Hammarby av betydelse och påtalar att en exploatering av dessa platser medför en kraftigt ökad lastbilstrafik.

Djurgården –Lilla Värtans Miljöskyddsförening påtalar att Lövsta hamn bör fortsatt reserveras för transporter till kommunaltekniska anläggningar. Risk finns att Stockholm annars står utan miljövänlig transport för dessa miljötekniska verksamheter. Lövsta hamn bör ingå i riksintresset.

Kommentar:

- Remissynpunkterna har tillgodosetts. Antalet regionalt viktiga hamnar har utökas med Södra Hammarbyhamnen och Strömkajen/Nybroviken. Lövsta uppfyller inte kriterierna för riksintresse och kvarstår som regionalt viktig hamn.

Beskrivningen av riskintresset kan vara vägledande

Boverket anser att arbetet med att avgränsa och beskriva riksintresset Stockholms hamn är ett lovvärt initiativ för att åstadkomma en precisering av riksintresseanspråket. Resultatet bör kunna tjäna som vägledning vid beskrivning av andra hamnars riksintresseanspråk. Även Sveriges hamnar anser att rapporten är viktig i ett övergripande branschperspektiv. Sveriges hamnar representerar hamnföretag i 50 kommuner. Hamnar av riksintresse har i flertalet fall inte beskrivits. Beskrivningen kommer att utgöra ett värdefullt grund för arbetet med att samordna stadens och hamnens långsiktiga utvecklingsbehov.

Regionplanekontoret skriver att rapporten är en bred beskrivning av hamnverksamheter, transporter till och från hamnen samt miljö-, risk- och säkerhetsfrågor och utgör som sådant ett värdefullt planeringsunderlag.

Länsstyrelsens rapportserie

Utkomna rapporter under 2005

1. Naturminnen i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
2. Tillsyn av daglig verksamhet i Södertälje kommun 2004, *socialavdelningen*
3. Bedömning av skyddade grunda havsvikars naturvärden – Värmdö kommun, *miljö- och planeringsavdelningen*
4. Förorenade områden – inventering av gasverk, flygplatser, bilfragmentering, glasindustri och ackumulatorindustri i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
5. Socialtjänstens arbete med våldsutsatta kvinnor och barn, *socialavdelningen*
6. Bostadssubventioner 2004 – ombyggnad och nybyggnad, *socialavdelningen*
7. Vad finns längs stranden? – Inventeringsmetodik för stränder tillämpad på Tyresåns sjösystem, *miljö- och planeringsavdelningen*
8. Regional åtgärdsplan för kalkningsverksamheten i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
9. Kustmiljöns framtid – erfarenheter från forskningsprogrammets sucozoma, *miljö- och planeringsavdelningen*
10. Slam från avloppsreningsverk – mängder, kvalitet samt användning i Stockholms län under perioden 1981 till 2003, *miljö- och planeringsavdelningen*
11. Individuell plan i Stockholms län – rapport från länsstyrelsens tillsyn 2004, *socialavdelningen*
12. Rapport från sammanställning av bostadsmarknadsenkäten 2005, *socialavdelningen*
13. Samhällsekonomiska analyser i storstäder – vad behöver förbättras?, *avdelningen för regional utveckling*
14. Läget i länet - bostadsmarknaden i Stockholms län 2005, *socialavdelningen*
15. Pilotprojektet för tillväxt med integrationsperspektiv i Stockholms län, *avdelningen för regional utveckling*
16. Förorenade områden – inventering av kemtvättar i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*
17. Riksintresset Stockholms hamn, *miljö- och planeringsavdelningen*

Stockholms hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag och är en port österut. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten. I denna rapport har Länsstyrelsen och Sjöfartsverket i samarbete med Vägverket och Banverket preciserat innebörden och konsekvenserna av detta. Även de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet redovisas. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för stadens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika planärenden.

*Mer information kan du få av Länsstyrelsens
Miljö- och planeringsavdelning, tel: 08- 785 40 00
Rapporten finns också som pdf på vår hemsida
www.ab.lst.se
ISBN 91-7281-186-2*

Adress
*Länsstyrelsen i Stockholms Län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm, Sverige
Tel: 08- 785 40 00 (vxl)
www.ab.lst.se*