

Riksintresset Helsingborgs hamn



Natur och kultur Samhällsplanering
SKÅNE I UTVECKLING 2009:6

Rickard Persson

Titel: Riksintresset Helsingborgs hamn

Utgiven av: Länsstyrelsen i Skåne län

Författare: Stefan Malmberg, Anna Persson, Nikolina Verovic, Karin Olsson, Rolf B Bertilson, Björn-Åke Zetterberg, Benny Nilsson, Gert-Inge Schödin, Ingemar Braathen.

Beställningsadress: Länsstyrelsen i Skåne län
Samhällsbyggnadsavdelningen
205 15 MALMÖ
Tfn: 040-25 20 00
exp-samhall.skane@lansstyrelsen.se

Copyright: Länsstyrelsen i Skåne län. Innehållet får gärna citeras eller refereras med uppgivande av källan.

Upplaga: 200

ISSN: I 402-3393

Rapportserien Skåne i Utveckling: 2009:6

Länsstyrelserapport: 2009:43

Layout: Rickard Persson

Tryckt: AB Danagårds Grafiska 2009

Omslagsbild: Helsingborgs hamn AB

Förord

Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att tillsammans med Banverket och Vägverket Region Skåne ta fram denna rapport. Även NUTEK har bidragit i projektet avseende riksintressena för industriell produktion i området.

Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 att farlederna 221 (tre grenar) och 222 in till Helsingborg och Helsingborgs hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikation. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet. Anslutande järnväg samt järnvägar inom hamnområdet inklusive kombiterminalen samt väg E4 är andra anläggningar av riksintresse.

Rapporten preciserar Statens samlade syn på riksintresset Helsingborgs hamn. Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset av hamnen ska beskrivas och närmare preciseras. Beskrivningen av riksintresset Helsingborgs hamn ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

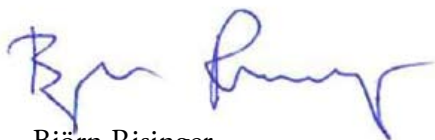
Styrgrupp för projektet har varit Kerstin Nilermark, länsarkitekt på Länsstyrelsen Skåne, Anna Wildt-Persson, enhetschef på Vägverket, Maria Gelin, avdelningschef på Sjöfartsverket och Jens Möller, regional direktör på Banverket.

Arbetsgruppen har bestått av Stefan Malmberg, Anna Persson, Nikolina Verovic, och Karin Olsson, Länsstyrelsen i Skåne län, Rolf B Bertilsson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Benny Nilsson och Gert-Inge Schödin, Vägverket samt Ingemar Braathen, Banverket.

Kontakter har löpande skett med en referensgrupp från Helsingborg stad representerad av Gertrud Egnell och Helsingborgs hamn representerad av Mats Rosander. Referensgruppen har även deltagit i några av arbetsgruppens möten.

Materialet har sammanställts av Karin Olsson och Rickard Persson, Länsstyrelsen i Skåne län.

2009-12-03



Björn Risinger
Länsöverdirektör
Länsstyrelsen i Skåne län

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	5
Bakgrund och syfte med rapporten	9
Riksintresse avseende sjöfarten	10
Riksintresse avseende vägar	11
Riksintresse avseende järnvägar	12
Övriga riksintressen	14
Hamnpolitik	17
Hamnar - pågående planering	18
Transportflöden och marknader	19
Helsingborgs hamn - historia	22
Framtidsutsikter	26
Hamndelarna	29
Hamnens utveckling	30
Aktuella planeringsprocesser i kommunen	32
Detaljplaner m.m.	34
Sjöfartsverkets beslut om riksintressen	38
Riksintresset Helsingborgs hamn	40
Anslutande infrastruktur av riksintresse	43
Statens samlade syn på Riksintresset	46
Helsingborgs hamn	
Influensområde	48
Buller	49
Luftkvalitet	53
Risk- och säkerhetsaspekter	54
Sjöfartsskydd	57
Riksintressets behandling i planprocessen	57
Länsstyrelsens roll	60
Remisser	61

Sammanfattning

Helsingborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnen har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket ta fram denna rapport för att precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Helsingborgs hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i respektive riksintresse. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Helsingborgs hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag.

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 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. I Helsingborgs hamn finns en väl fungerande kombiterminal. Helsingborgs hamn har ett strategiskt läge vid Öresund och inseglingen till hamnen är synnerligen kort. Dessutom förekommer normalt sett inga isproblem.

Helsingborgs hamn har direkt järnvägsförbindelse med Väst kustbanan söderut och via Skånebanan till Södra Stambanan och Väst kustbanan norrut. Vägarna E4 och E6 utgör förbindelse med vägnätet. Hamnen är en av norra Europas ledande hamnar och välkänd för sitt ypperliga läge vid Öresunds smalaste del. Endast fyra kilometer skiljer Helsingborg från Danmark och Helsingör.

Helsingborgs Hamn AB är ett kommunalt bolag med ca 250 anställda och en total godshantering på ca 7 miljoner ton. Bolaget ansvarar för administration, stuveri och byggverksamhet samt underhåll av hamnfaciliteterna.

Helsingborg är en av de största färjehamnarna i världen. Varje år reser runt 12 miljoner passagerare med färjorna mellan Sverige och Danmark över Öresund. Dessutom har hamnen moderna terminaler för hantering av enhets-, stycke- och bulk gods. Helsingborgs hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse. Det finns ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Rapporten innehåller en sådan precisering. I riksintresset ingår även

de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet. Anslutande väg av riksintresse är E4an. I riksintresset Helsingborgs hamn ingår även de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion samt spåren inom den kombiterminal som ligger inom hamnens område, samt ytor för hamnens utveckling.

Samtidigt med denna rapports framtagande pågår olika utvecklingsprojekt i hamnen. Inför en förväntad ökning av både den rullande trafiken såväl som containerhanteringen planeras en omdisponering av befintliga ytor i hamnen såväl som en utvidgning av dessa.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. Hänsyn ska tas till hamnens influens på omgivande områden vid planering och tillståndsgivning. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till. Miljöstörningar kan vara buller, emissioner från verksamheten och risker vid transport av farligt gods. Belysningen av hamnen kan också uppfattas som störande.

Det är viktigt att bullerförhållanden och luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till hamnen så att lämpliga miljöförhållanden garanteras genom skyddsavstånd mm. För bostäder förutsätts t.ex. en acceptabel bullernivå. Här innefattas såväl buller från hamnverksamheten, som från fartyg och den väg- och järnvägstrafik, som försörjer hamnen. Härutöver ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas.

Transporter till och från hamnen måste säkerställas. En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till transporterna till och från hamnen inklusive de störningszoner, som finns längs dessa transportvägar. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen ska beaktas. En svårighet, som bör uppmärksammas, är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Nya planer i anslutning till vägar och järnvägar av riksintresse, som har betydelse för riksintresset hamn, får inte begränsa möjligheten för transporter av gods till hamnen.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Hamnfrågorna i landet är för närvarande under utveckling och omprövning. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 *Moderna transporter* framhålls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett antal strategiska hamnar var tänkta att pekats ut och en statlig förhandlare tillsattes för att utveckla kriterier för prioritering mellan hamnar samt även föreslå vilka hamnar i Sverige som skulle prioriteras. I slutrapporten för denna

hamnstrategiutredning, SOU 2007:58, föreslogs Helsingborgs hamn att utpekas. Men i regeringens trafikpolitiska proposition 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter* framgår att regeringen inte kommer att peka ut strategiska hamnar. Regeringen menar att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger.

Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner. Om en ny hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas.

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 kommunernas ansvar att se till att riksintressena för hamnarna beaktas i översiktsplanering och detaljplanering. Länsstyrelsen har ansvar främst för att riksintresset Helsingborgs hamn beaktas i olika planer. Om länsstyrelsen befarar att utbyggnadsplaner innebär att tillkomst eller utnyttjande av anläggningar inom riksintresset påtagligt kan försvåras 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.

Bedömningen om en hamndel är av riksintresse eller inte görs efter kriterier som fastställts för rapporter i andra hamnar av riksintresse. Kriterierna har legat till grund för länsstyrelsens, Sjöfartsverkets, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresset hamn i Stockholm, Södertälje, Oxelösund, Västerås, Köping, Ystad, Oskarshamn och Göteborg. Kriterierna skall ligga till grund för motsvarande rapporter i landets övriga hamnar av riksintresse. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som riksintresse.

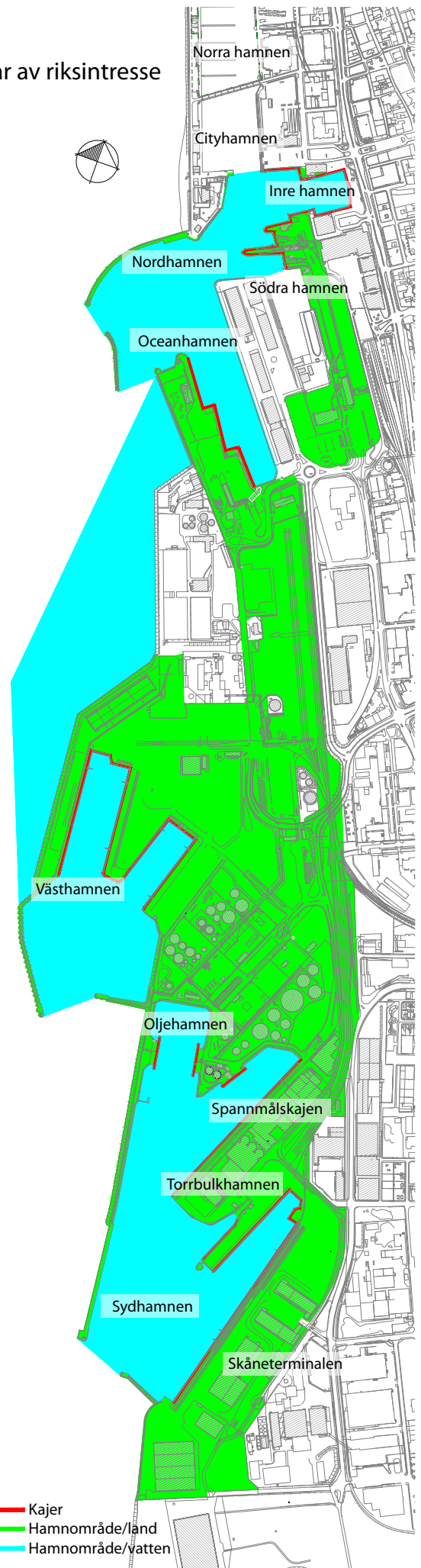


Vanlig syn i Helsingborgs hamn

Befintliga hamndelar av riksintresse

Kriterierna är:

- en samlad hamnfunktion, som har en omfattande godshantering (årlig volym på 1,5 miljoner ton gods) eller som har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare) samt har intermodala förbindelser med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
- en 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.
- en hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
- en 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.



Befintliga hamndelar av riksintresse. För komplett beskrivning se sid 42

— Kajer
— Hamnområde/land
— Hamnområde/vatten

Bakgrund och syfte med rapporten

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 pekat ut Helsingborgs hamn som riksintresse för sjöfart. Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Helsingborgs hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras betydelse för regionen och för landet. Sjöfartsverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att Sjöfartsverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta bör lösas inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bland annat länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Då Sjöfartsverket år 2001 omprövade tidigare beslut om riksintressen utvidgas anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar d.v.s. hamnar och farleder. Utgångspunkten var i huvudsak hamnar som uppfyllde kriterierna för att klassas som TEN-T kategori A-hamn och anslutande huvudfarleder. Sjöfartsverket har därefter i något fall även vägt in en hamns regionala betydelse i sin bedömning.

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. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett annat anspråk görs av kommunen i översiktsplan, detaljplan eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Helsingborgs hamn beaktas i bl.a. den fysiska planeringen.

I Sjöfartsverkets beslut om utpekande av riksintresse för sjöfarten finns ingen närmare precisering av vad riksintresset Helsingborgs hamn omfattar. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har därför tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport. Målsättningen är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Helsingborgs hamn ska preciseras. Syftet är vidare att beskriva hamnverksamheten inom Helsingborgs hamn och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse samt beskriva dess samverkan med andra transportslag.

I rapporten redovisas även de miljöfaktorer och riktlinjer som ska beaktas vid planering i anslutning till hamnen. Avsikten är att rapporten härigenom ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.



Sydhamnen

Riksintresse avseende sjöfarten

Sjöfartsverket har i beslutet den 22 oktober 2001, med stöd av förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten, redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart. Sjöfartsverket har bl.a. med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort en bedömning av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse. I Skåne län har hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad utpekats.

Samtidigt pekade Sjöfartsverket ut anslutande huvudfarleder till respektive hamn som är nödvändiga för hamnarnas funktion. Av den anledningen är farlederna nummer 221 och 222 in till Helsingborgs hamn utpekade som farleder av riksintresse.

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 bedöms vara av riksintresse. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta bör lösas inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bland annat länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Riksidressen för kommunikationsanläggningar 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 t.ex. gälla naturliga djuphamnslägen.

Det är även angeläget att uppmärksamma riksdagens övergripande transportpolitiska mål om att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet och därtill hörande funktionsmål om tillgänglighet och hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Målen som anges nedan bör även uppmärksammas vid bedömning av vilka kriterier som bör gälla för riksidresset hamn.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Riksidress avseende vägar

Vägverket har 1999-09-10 pekat ut det vägnät som utgör riksidress enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Sjöfartsverkets beslut (2001-10-22) av vilka hamnar som ska anses vara av riksidress har därefter resulterat i ett nytt beslut av Vägverket (2004-11-08). I detta beslut har tidigare utpekade vägnät satts över och kompletterats med länkar till de utpekade hamnarna.

De områden som berörs av det utpekade vägnätet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjande av väganläggning. Vägens funktion ligger till grund för utpekandet, vilket till exempel innebär att bebyggelse och verksamheter inte bör lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder på sådant sätt att de kan äventyra vägens funktion.

De utgångspunkter som ligger till grund för utpekande av vägnätet är av internationell, nationell eller särskild regional karaktär. Kriterierna är:

- vägar som ingår i den svenska delen av *Trans European Network*, TEN
- vägar som ingår i det nationella stamvägnätet
- vägar som utgör förbindelse mellan regionala centra
- vägar som är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik
- vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksidress

Väg E4 som leder fram till Helsingborgs hamn ingår i såväl TEN-nätet som i det nationella stamvägnätet och utgör tillsammans med vägarna E6/E20 och E4.23 vägar av riksintresse. E4.23 är en del av E4 som från hamnen via Ängelholmsleden i norr ansluter till E4 vid trafikplats kropp. Se karta över vägar av riksintresse i och intill Helsingborg på sidan 44.



Riksintresse avseende järnvägar

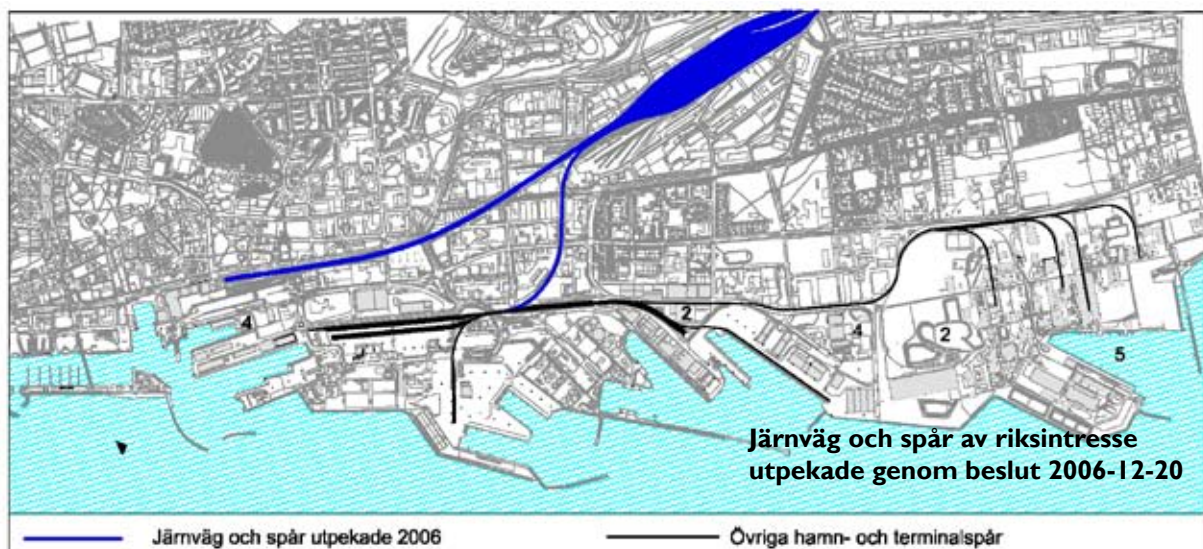
Banverket är, enligt förordningen (1998: 1392) med instruktion för Banverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kap. Miljöbalken (MB) och Plan- och bygglagen (PBL).

I ett tidigare utpekande av järnvägar av riksintresse var det svenska järnvägsnätet uppdelat i ett stamnät och länsjärnvägar. I detta tidigare utpekande ansågs hela stamnätet vara av riksintresse samt vissa utpekade länsjärnvägar. Detta utpekande, som baserades på en äldre banhållningsplan ansågs år 2005 inte längre vara aktuellt och en översyn av järnvägar av riksintresse igångsattes därför inom Banverket.

I översynen av järnvägar av riksintresse fastslogs att ett utpekande skulle baseras på uppfyllandet av minst ett av följande kriterier:

- A – Järnväg som är av internationell (TEN-T), nationell eller särskild regional betydelse.
- B – Järnväg som förbinder andra utpekade noder, anläggningar eller områden av riksintresse såsom hamnar, flygplatser, befintliga och planerade godsterminaler, viktiga industrianläggningar eller viktiga rekreationsområden, med det övergripande nationella järnvägsnätet.
- C – Planerade ny- eller ombyggnadsåtgärder i det befintliga järnvägsnätet av riksintresse.
- D – Planerade nya banor som uppfyller någon av de angivna kriterierna.

Genom beslut av Banverkets generaldirektör 2006-12-20 utpekades samtliga järnvägar runt Helsingborg som järnväg av riksintresse. Dessa järnvägar betraktades vara av riksintresse redan i ett tidigare utpekande. Nytt i beslutet 2006 var att förbindelsespåret till Helsingborgs hamn särskilt utpekades. Utpekandet motiveras primärt av att spåret uppfyller kriteriet att förbinda hamn av riksintresse med det övergripande nationella järnvägsnätet.



I arbetet med att peka ut godstrafikens anläggningar har det konstaterats att det finns ett flertal begrepp för godstrafikens anläggningar med i flera fall oklara definitioner av anläggningens funktion. Eftersom funktionsbegreppet är grundläggande vid utpekandet av transportsektorns riksintressen är anläggningens funktion en viktig uppgift för att motivera varför just den anläggningen pekats ut. I samband med de analyser som gjorts inom Banverkets översyn av riksintressen har slutsatsen blivit att det övergripande begreppet för alla bangårdar och terminaler bör vara tågbildning.

Tågbildning är det övergripande begreppet för de platser eller spårområden där tåg bildas, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Tågbildning är i sin tur uppdelat i begreppen spårområden och godsterminaler. Begreppet spårområde innefattar för godstrafikens anläggningar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods

och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar medan begreppet godsterminaler avser kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.

Befintliga och planerade större rangerbangårdar och växlingsbangårdar utpekats särskilt då dessa anläggningar i regel har stor omgivningspåverkan, samt kräver stora och för ändamålet lämpliga markområden, vilket sammantaget innebär att nya strategiska lägen är svåra att hitta. Även linjeplatserna och övriga bangårdar är av riksintresse och förutsätts ingå i riksintresset för utpekad bandel.

Alla spår för tåg bildning är av sådan betydelse att dess funktioner måste skyddas och utpekats som riksintressen. Helsingborgs godsbangård och kombiterminal invid Västkustbanan avses därför genom beslutet av 2006-12-20 vara av riksintresse. Även kombiterminalen inom hamnområdet kan anses vara av riksintresse men är inte särskilt utpekad i beslutet 2006.

Riksintresset för anslutningsbanor till hamnar sträcker sig i regel fram till respektive hamn eller, då det är fråga om genomgående internationell tågtrafik, ända fram till färjeklaffen på kajen.

Inom ramen för arbetet med att närmare avgränsa och precisera riksintresset Helsingborgs hamn redovisas och utpekats i denna rapport mer i detalj järnvägens koppling till hamnfunktioner av riksintresse.

Övriga riksintressen

Kulturmiljö

Helsingborg är en hamn- och industristad, med för sjöfart och försvar strategisk placering vid den smalaste delen av Öresund och med anor sedan tidigaste medeltid. Det område i centrala Helsingborg som utpekats vara riksintresse för kulturmiljövård beskrivs som följer. Staden speglar de många utvecklingsskedena alltifrån den tidiga medeltida högstaden runt den kungliga borgen, via den under högmedeltiden framvuxna lågstaden, befästningsstaden under 1600-tal till det sena 1800-talets och 1900-talets expansiva hamn- och industristad. Följande punkter beskriver vidare dessa värden:

- Fastigheten Kärnan från 1300-talet som utgjorde kärntornet i kungaborgen och andra lämningar av högstaden på landborgshöjden.
- Kulturlager från tidig medeltid till stormaktstid
- Den välbevarade Mariakyrkan från 1300-talet.
- Lågstaden med gatunät som huvudsakligen växte ut under medeltidens senare del.
- Den småskaliga bebyggelsekaraktären med hus som spänner från medeltiden och framåt och där bara de offentliga byggnaderna tillåts bryta skalan.
- Lämningar och spår i gatunät och platsbildningar av 1600-talets

- Spår av gamla vägsträckningar och gränslinjer i det som tidigare var stadens jordar runt den gamla stadskärnan och av den förindustriella stadens oplanerade utkantsbebyggelse utmed infartsvägarna.
- Det sena 1800-talets och tidiga 1900-talets stadsbyggande, med kompakta stenstadskvarter, boulevardstråk, platsbildningar, parker och offentliga byggnader.
- Den sedan 1800-talet successivt utbyggda hamnen och järnvägen med tillhörande byggnader som visar på funktionen som viktig hamn- och även järnvägsstad.
- Burgna villaområden, arbetarkvarter, industrier och andra arbetsplatser som berättar om stadens sociala och funktionella skiktning.
- Uttryck för modernismens byggande som konserthuset, tullhuset vid Sundstorget, H55-utställningen, krematoriet samt olika bostadsområden.
- Den lokala byggnadstraditionen med mycket tegel och ljust putsade och rikt ornamenterade fasader.

Riksintresse för kulturmiljövård återfinns också söder om hamnen. Värdena i riksintresset beskrivs som följer:

- Råå fiskeläge och skepparsamhälle med koppling till den omgivande jordbruksbygden med ett oregelbundet och successivt framvuxet gatunät med väl bevarad äldre bebyggelse med anknytning till fiske och sjöfart samt omfattande lämningar efter 1700-talets svenska kustförsvarssystem.

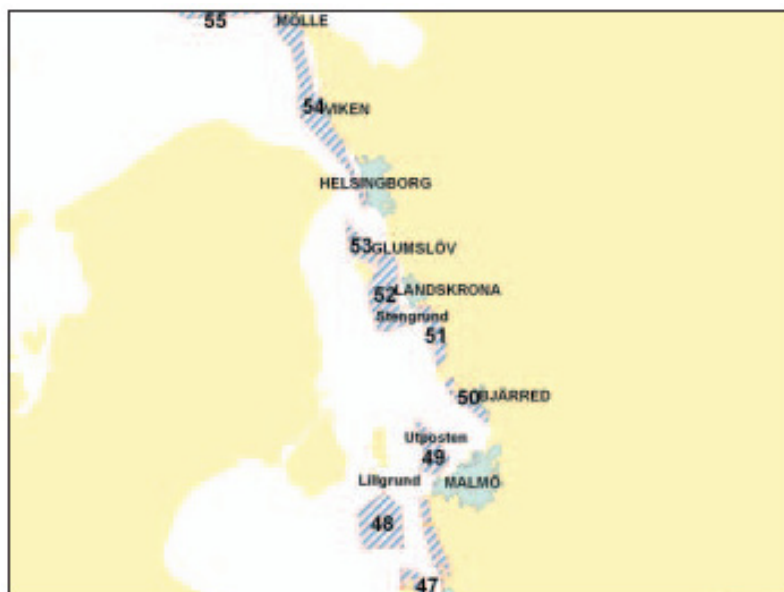
Fiske

Fisket i Öresund karaktäriseras av småskalighet och domineras värdemässigt av torsk och ål. Fångsterna av flatfisk och sjurygg är viktiga komplement för fiskets ekonomi. Fisket bedrivs över hela området och värdet relaterat till area är högt. I de viktigaste fångstområdena var förstahandsvärdet mellan 111 000 och 198 000 kr per km² under perioden 1999-2003.

I Öresund finns viktiga lekområden för torsk som förutom att ha betydelse för det lokala fisket också bidrar till rekryteringen till bestånden i sydvästra Östersjön och Kattegatt. I sundet kan också viktiga rekryteringsområden för ål och flatfisk i de stora grundområdena Höllviken, Lommabukten och Lundåkrabukten avgränsas som riksintressen.

Area	Totalvärde	Torsk	Ål	Sjurygg	Flatfisk
(km ²)	(MKr)				
333	37	20	11	3	2

Tabell Värdet inom riksintresseområdena, 1999-2003, av de viktigaste arterna för yrkesfisket i Öresund, miljoner kr.



Område av riksintresse för yrkesfisket. Ur Fiskeriverkets Finfo 2006:1,

Övriga riksintressen samt naturreservat inom Helsingborgs stad



- Kommunalt naturreservat Knähaken
- RI Naturvård
- RI Kulturmiljövård
- RI Kustzon

Naturreservatet Knähaken ligger i vattnen utanför hamnområdet och har syftet att bevara biologisk mångfald och värdefulla marina naturmiljöer. Syftet skall uppnås genom att minimera mänsklig påverkan på havsbottenarna, som har ett ovanligt rikt djurliv på 30 meters djup. den föreskrift som främst kan tänkas påverka hamnverksamheten är förbudet att ankra fartyg inom området.

Hamnpolitik

I EU:s vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till år 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 inre gränser”.

Transeuropeiska nätverken (TEN) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.



Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

TEN-T nätet inom EU

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 30-tal prioriterade projekt inom områdena vägtransport och kombinerade transporter, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar samt järnväg.

Sjömotorvägskonceptet omfattar bl.a. Östersjön och syftar till att öka sammanhållningen inom unionen, öka tillgängligheten för perifera regioner och öar samt till att minska godstransporterna på väg till förmån för sjöfart. Sjömotorvägsprojektet kan ansöka om finansiering från TEN-T programmet och handla om infrastrukturinvesteringar i hamnar och i anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

Hamnar - pågående planering

Hamnfrågorna i landet kom efter Godstransportdelegationens betänkande (SOU 2004:76) och regeringens proposition 2005/06:160 in i en annorlunda situation jämfört med tidigare, där staten inte deltagit i någon hamnplanering. Det uttalades ett intresse att utse strategiska hamnar. Godstransportdelegationen pekade ut tre särskilda hamnregioner; Västkusten, Skåne och mellersta ostkusten, från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhamnarna.

En statlig utredning genomfördes och finns presenterad i SOU 2007:58, *Hamnstrategi*. I denna pekades tio svenska hamnar ut som föreslogs få prioritet i förhållande till övriga hamnar när det gäller den statligt finansierade infrastrukturen; Luleå, Sundsvall, Gävle, Kapellskär (Stockholm), Norrköping, Karlshamn/Karlskrona, Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Göteborg. Men i regeringens trafikpolitiska proposition 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter* framgår att regeringen inte avser peka ut strategiska hamnar. Regeringen menar att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger. Regeringen vill dock understryka att:

utredningens omfattande och väl genomförda kartläggning av det svenska hamnsystemet och av hamnarnas roll och betydelse i transportkedjan kommer att utgöra ett viktigt underlag för kommande åtgärdsplanering. Förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet ska övervägas vid åtgärdsplaneringen. (Prop. 2008/09:35 s. 190)

Inom transportsystemet bör en samordning ske av de olika transportslagen. Satsningar på järnväg, vägar och farleder bör kopplas till väl fungerande hamnar och terminaler av olika slag i effektiva stråk och noder.

Transportflöden och marknader

Hamnens läge

Helsingborgs hamns strategiska läge har i modern tid spelat en viktig roll både för den nationella och regionala transportindustrin, inte minst när det gäller omlastning mellan olika transportslag. Hamnen är dessutom sedan länge den ledande hamnen i Sverige för importen av frukt och grönsaker.

I händelse av ett längre avbrott i trafiken över Öresundsbron kommer hamnens resurser att behöva användas maximalt för att säkra landets behov av utrikes transporter av varor och människor.

Hamnens läge vid Öresund ger en utomordentligt kort inseglingssträcka. Farlederna in till hamnen är farleder av riksintresse. Hamnen skyddas av pirar som betyder att vattnet inne i hamnen i princip är opåverkat av vind och vatten från öppna havet. Hamnens verksamhet påverkas inte av isförhållanden annat än under mycket extrema isvintrar, då i princip alla hamnar i området påverkas.

Sjötransporter

Hamnen har omfattande linjetrafik med många hamnar i Nordsjön och Östersjön såsom Rotterdam, Tilbury, Hull, Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven, Travemünde, Köpenhamn, Århus, Oslo, Gdynia, Klaipeda, Ventspils, Tallin, Riga, Kotka, St Petersburg, m fl

Genom trafiken till bl.a. Hamburg, Rotterdam och Bremerhaven, vars frekvens är fem avseglingar per vecka, når trafikanterna i hamnen de stora oceanlinjerna med trafik till Fjärran Östern, Amerika m fl länder i världen.

Vägtransporter

År 2008 går varje dygn (årsmedeldygn, ÅDT) ca 25 000 fordon på väg E4 (Malmöleden) in mot hamnen, varav ca 2 500 utgörs av lastbilar. På väg E4/E6/E20 öster om Helsingborg uppgår trafiken till ca 28 000 fordon per dygn, varav 5 500 lastbilar.

Väg E4.23 in mot Helsingborg har ca 34 000 fordon per dygn varav 2 200 antal lastbilar.

TRAFIKFLÖDESKARTA Helsingborg

Total fordonstrafik
 Statliga vägnätet
 Årsdygnstrafik (ADT) Fordon





Järnvägstransporter

Hamnen har år 2008 pendeltrafik varje arbetsdag med Stockholm/Årsta, Stockholm/Frihamnen, Luleå/Umeå/Sundsvall, Göteborg, Norrköping, Västerås/Borlänge, Älmhult och Skellefteå samt en dag i veckan med Eskilstuna, Västerås, Norrköping, Södertälje, Borlänge och Gävle.

Helsingborgs hamn - historia

Historiskt sett har läget vid Öresund alltid varit av stor betydelse för Helsingborg och handelsverksamheten. Från 800-talet och de närmaste århundradena därefter bedrevs en livlig handel, bland annat med tyskar och holländare som köpte sill av fiskarna i Råå och Helsingborg. Många utländska uppköpare hade även egen sillsaltning i Helsingborg. Efterhand växte handelsutbytet till att omfatta försäljning av skinn och hudar medan textilvaror och kryddor var sådant skåningarna gärna köpte in.

Viktigt läge vid sundet

Någon naturlig hamn har aldrig funnits i Helsingborg utan det var läget vid sundet som avgjorde stans placering. Fram till för cirka 280 år sedan var "hamnen" en träbrygga som sträckte sig något hundratal meter ut i vattnet och staden hade cirka 900 innevånare. Under mitten av 1700-talet beslöts att bygga den första bryggan i sten. Den stod färdig år 1766 och den dåvarande kronprinsen Gustav, sedermera Gustav III, kunde i Helsingborg ta emot sin nyblivna kronprinsessa, Sofia Magdalena av Danmark. 1810 var det dags för nästa kunglighet att anlända till Sverige via Helsingborgs Hamn och det var när Jean-Baptiste Bernadotte steg i land på Kungstrappan. Stenbryggan från år 1766 användes till år 1827 då greve Baltzar von Platen (Göta Kanals byggherre) fick i uppdrag att utarbeta ett förslag till ny hamn. År 1832 invigdes Helsingborgs första egentliga hamn av Karl XIV Johan. Hamnen fick ett mer skyddat läge mellan två pirarmar innanför vilka en hamnbassäng bildades. Hamnen ansågs då vara ett mycket imponerande byggnadsverk.

Stadens betydelse som handelsplats av vikt växte. Under perioden mellan åren 1835-1850 fyrdubblades exporten av spannmål från Sverige och ett par decennier senare blev Helsingborg den helt dominerande spannmålsexporterande staden i Sverige.

År 1867 stod nästa hamnbygge färdigt – Inre hamnen. Nu var den norra stenarmen utbyggd och skyddade på så sätt inloppet. För första gången i svensk historia hade man använt betong som byggnadsmaterial i större omfattning.

År 1872 godkände stadsfullmäktige ett förslag på en ny hamnbassäng som år 1879 skulle bli Södra Hamnen.

Första tågfärjeförbindelsen med utlandet i Helsingborg

Ytterligare en viktig milstolpe var järnvägens ankomst som innebar att Norra hamnen byggdes. Hamnen invigdes av Oscar II år 1891 och det första järnvägsfärjeläget byggdes. Vågbrytaren har förlängts med 100 meter och hamnbassängen gjorts betydligt djupare så att de verkligt stora fartygen kunde anlöpa hamnen. Helsingborg hade nu sitt första färjeläge, och turerna gick hela sju gånger om dagen. Järnvägsspåren var dragna direkt ut på den norra vågbrytaren. Den första svenska tågfärjeförbindelsen med utlandet inleddes den 10 mars 1892 då den danska hjulångaren *Kronprinsessan*

Louise började trafikera leden Helsingborg-Helsingör. En snabb industrialisering karaktäriserade Helsingborg under slutet av 1800-talet. 1912 låg produktiviteten i Helsingborgsindustrierna långt över den i övriga landet. Kraven på hamnen ökade och medförde en kontinuerlig förbättring och förnyelse.

År 1912 fick hamndirektionen i uppdrag att utarbeta ett förslag till en ny hamn. Första världskriget gjorde att arbetet drog ut på tiden. Oceanhamnen blev inte färdig förrän år 1923.

Inget passtväng för skåningen

Under första världskriget förändrades inte trafiken mellan Helsingborg och Helsingör nämnvärt. Den stora kolbristen gjorde det svårt att upprätthålla någon regelbunden trafik mellan Helsingborg och Helsingör. Dessutom kom passtväng år 1917 – men det var faktiskt lätt att kringgå de stränga bestämmelser om man uppfyllde ett viktigt krav – man skulle vara skåning! Oceanhamnens tillkomst år 1923 ökade hamnkapaciteten och stora lastfartyg från när och fjärran blev en allt vanligare syn på 30-talet. I Oceanhamnen anordnades lossningsplatser för tankfartyg i den västra delen, vilket gav hamnen ett nytt utseende då en lång pirarm – parapetenpiren byggts, samt en pirdel – friliggaren – som avdelade inloppet i två delar.

År 1930 tillkom Oljehamnen väster om Oceankajen, nuvarande Sundsterminalen, och år 1931 kom den första bilfärjan – *Asa Thor* – som tog 13 bilar på fördäck.

Under andra världskriget inskränktes trafiken i hamnen betydligt. Kol- och oljebristen var stor och man kunde bara segla till det ockuperade grannlandet Danmark tre gånger i veckan. Detta skedde under besvärliga omständigheter och under ständigt hot från drivande minor i sundet.

Den huvudsakliga aktiviteten under krigsåren var järnmalmexport till Tyskland. Passtväng kom tillbaka och resandet över sundet var minimalt.

Stort uppsving i trafiken

Efter kriget ökade passagerar- och motortrafiken stadigt. År 1950 åkte knappt 2 miljoner personer mellan Helsingborg och Helsingör och antalet motorfordon var 127 000. År 1952 infördes passfriheten mellan de nordiska länderna vilket naturligtvis ledde till en ökning av resandet över sundet. Den första passfria veckan reste 150 000 personer och 3 900 bilar över Öresund med DSB:s färjor. Idag reser cirka 32 000 personer med de olika färjerederierna mellan Helsingborg och Helsingör varje dag - nästan 225 000 per vecka. Detta uppsving i resandet lockade naturligtvis andra rederier att starta trafik över Öresund och år 1955 startade LB, AB Linjebuss, sin trafik med *Betula* och ett nytt färjeläge byggdes i Inre hamnen. År 1958 började Sundsbussarna sin trafik.

Ytterligare hamndelar behövdes och år 1962 invigdes Sydhamnen av Gustav VI Adolf, 130 år efter att Karl XIV Johan invigt den första ”riktiga” hamnen. Sydhamnen kostade 54 miljoner jämfört med 1 miljon för den första hamnen. I anläggningen ingick en ny oljehamn med tre gånger så stor kapacitet som den gamla. Sydhamnen fördubblade hamnens kapacitet och gjorde den till Sveriges näst största hamn, bara Göteborgs hamn var större.

Transportbranschen tar fart

Mellan åren 1951 och 1971 sexdubblades hamnens godsomsättning. För trettio år sedan blomstrade Sveriges och Helsingborgs näringsliv. Speciellt den kemiska, tekniska och grafiska industrin samt livsmedelsindustrin utvecklades gynnsammare här än någon annanstans i Sverige. Transportbranschen, knuten till industrins framsteg, tog fart. Genom Sydhamnen och Skåneterminalen, som tillkom år 1969, blev hamnen en viktig knutpunkt för internationell sjötrafik och för landsvägs- och sjötransporter.

Containerlinjer startades och Skåneterminalen blev en av Nordens största containerterminaler. Helsingborg blev en av landets ledande fruktimporterhamnar och en fjärdedel av den svenska trävaruexporten skeppades ut via hamnen. Kommunikationer med inom- och utomeuropeiska hamnar satte definitivt Helsingborg på kartan över viktiga transportcentra i Skandinavien.

Tura-begreppet föds

Under årens lopp har flera färjelägen i Helsingborgs hamn byggts om och moderna tåg- och bilfärjor anskaffats. 1975 fraktade färjorna 6 miljoner passagerare, ca 500 000 personbilar, ca 5 000 bussar och ca 34 000 lastbilar, förutom passagerartågen. Konjunkturerna pekade uppåt, exporten ökade och svenskarna reste allt mer utomlands med buss, bil och tåg. Färjeturen *Helsingborg – Helsingör* blev ett begrepp, liksom Helsingborgsuttrycket att *tura* – d.v.s. att åka fram och tillbaka tillräckligt många gånger för att hinna inta en måltid.

År 1985 stod det senaste och helt nya hamnavsnittet, Västhamnen klar. Den invigdes av Carl XVI Gustav i samband med Helsingborgs 900-årsfirande. Västhamnen används i huvudsak för enhetsgoods, det vill säga gods lastat i containrar eller trailers.

Helsingborgs Hamn AB bildas

År 1988 blev ytterligare ett viktigt år i hamnens historia. Då slogs det privata stuveribolaget Skåneterminalen AB och det kommunala Helsingborgs Stads Hamnförvaltning samman i ett gemensamt bolag, Helsingborgs Hamn AB (HHAB). Den tidigare uppdelningen av hamnverksamheten mellan en kommunal hamnstyrelse och ett stuveribolag har en historisk förklaring. Anläggandet av hamnar ansågs som ett kommunalt intresse för att utveckla näringslivet på orten medan lossning och lastning av fartyg i första hand berörde rederier och lastägare som slog sig samman och bildade stuveribolag.

Målet med en omorganisation var att Helsingborgs Hamn AB skulle kunna hävda sig i den hårdnande konkurrensen med andra hamnar. År 1991 färdigställdes ett nytt tillfartsområde för bilfärjetrafiken och nya färjelägen i Södra hamnen, det så kallade Knutpunktenprojektet.

Årets europeiska hamn två gånger

Helsingborgs Hamn utses år 1995 till Årets Europeiska Hamn av det brittiska *Institute of Transport Management's* sjöfartskommitté. Kommittén samlar under året in relevanta uppgifter genom intervjuer med företrädare för branschen, hamnstatistik och från årsredovisningar.

Hamnen tilldelades priset även år 2001 för att man, trots en generell nedgång i världshandeln och för branschen, har nått framgångar inom alla områden.

Nuläget

Helsingborgs Hamn AB är ett av Helsingborgs stad helägt aktiebolag. Staden bedriver hamnverksamhet i syfte att generera vinst. Avkastningskravet på insatt kapital är 2008 6 % utöver att HHAB betalar arrenden för de ytor och byggnader som hamnverksamheten nyttjar.

HHAB har en serviceavdelning för att understödja stuveriverksamheten med mekaniskt och tekniskt underhåll av maskiner, anläggningar och ytor som tillhör hamnen. Ledningsfunktionen innehåller en marknadsavdelning med affärsverksamhet och en teknisk avdelning som projekterar och handlar upp entreprenader och utrustning för hela bolaget. Avgränsningen mot staden går i hamnområdesgränsen definierad i hamnordningen, beslutad av kommunfullmäktige och fastställd av Länsstyrelsen i Skåne län. Bemanningen är ca 195 personer inom stuveriet och ca 40 personer på serviceavdelningen. Totalt uppgår antalet anställda på HHAB till ca 270 personer.

Största vattendjupet i hamnen finns i Spannmålshamnen och är 13,5 meter. I Västhamnen är vattendjupet 13 meter och i Bulkhamnen 10,5 meter.



Några av hamnens viktiga kunder år 2007.

Framtidsutsikter

Fortsatt intresse för transportnavet Helsingborg

Helsingborgs geografiska läge i kombination med en modern och effektiv enhetshamn innebär goda logistiska förutsättningar för både export- och importflöden.

Fruktindustrin har sedan länge sitt nav här. Stora företag etablerar terminaler och det finns intresse från fler att finnas i området. Genom ett bra serviceerbjudande och kringtjänster arbetar hamnen aktivt för att öka intermodaliteten, det vill säga transporter som omfattar mer än ett transportslag. Combiterminalen och hamnens inriktning på containertrafik stärker ytterligare möjligheterna att fortsätta utveckla Helsingborg som ett viktigt transportnav för regionen och för Sverige.

Utmaning för färjetrafiken

Färjeleden Helsingborg-Helsingör är en viktig del av integrationen runt Öresund och av avgörande betydelse för nordvästra Skåne. Hamnbolaget är djupt engagerat i projektet *Via Helsingborg-Helsingør* som bland annat arbetar för att säkerställa lika konkurrensvillkor mellan färjorna och Öresundsbron. Argumenten för HH-leden är fortsatt starka. Driftssäkerheten är mycket hög och miljöbelastningen minskar kraftigt med katalytisk avgasrening på alla färjor.

Politiskt intresse för transportsektorn

Genom Godstransportdelegationens arbete är det tydligt att det finns en politisk förståelse för transportsektorns ekonomiska betydelse. Hamnen föreslogs år 2007 som en av tio strategiska hamnar i Sverige. Trots att utpekandet av strategiska hamnar sedan inte gjordes i prop. 2008/09:35 så betonar propositionen hamnarnas betydelse som effektiva noder i de intermodala transportkedjorna.

Bättre än den globala utvecklingen för containrar

Den ekonomiska konjunkturen globalt medför att containertrafiken växer med cirka 10 procent per år. Men tillväxttakten i Helsingborgs hamn är ännu högre. Den sjöburna trafiken år 2006 var 23 procent högre än år 2005. Motsvarande siffra för år 2007 jämfört med år 2006 var plus 33 %. Även järnvägsgodset ökade mycket kraftigt. I båda fallen innebar år 2007 ett rekord i antal hanterade containrar då inte mindre än totalt, sjö – och landburet, 301 500 TEUs hanterades. (TEU = Twenty foot Equivalent Unit. En 40-fots container = två 20-fots container). Det är containertrafiken som gör att Helsingborgs hamn är den näst största hamnen i landet efter Göteborg. Hamnen har kunnat presentera nya linjer och det finns fler intresserade kunder. För att möta och förstärka intresset följer hamnen en flerårig plan för återinvestering av ekonomiska medel i modern teknik och hanteringsutrustning. Hamnen arbetar också ständigt för att kunna expandera ytorna för containerhantering inom hamnområdet. På sikt kommer detta inte att räcka till och då blir i stället en utvidgning av hamnområdet nödvändig.

Kryssningar med värdefulla kringeffekter

Kryssningsfartygen väcker uppmärksamhet, inte minst medialt, och visar det nära samarbetet mellan Helsingborg och Helsingør. De båda städerna marknadsförs som en gemensam destination genom det av EU finansierade kryssningssamarbetet *Cruise Baltic*. Kryssningsfartygen har dessutom positiva ekonomiska effekter vilket understryker behovet av att ha en hög ambition i arbetet med kryssningsrederierna. Passagerarnas inköp har hittills lett till uppåt 100 miljoner kronor i merintäkter för Helsingborgs näringsidkare. Turistnäringen har tagit fram nya produkter för kryssningspassagerarna som nu erbjuds till alla besökare.

Ledande frukthamn

Helsingborgs hamn är fortsatt ledande i Sverige för hantering av bland annat färsk frukt. Dock har den konventionella trafiken minskat i takt med att allt mer frukt kommer i container.

Hamnbolagets syn på framtiden

Helsingborgs hamn är omgiven av Öresund i väster, Helsingborgs stad i norr och öster och av Industry Park of Sweden (Kemira) i söder. Möjlig expansion är mot Kemira och ut i Öresund. Båda alternativen bedöms som svåra juridiskt sett och kan bli dyra. Utfyllnad av Öresund kräver ett mycket omfattande utredningsarbete innan en miljödom kan vara möjlig. En svårighet med att köpa mark av Kemira och expandera söderut beror på att där finns av länsstyrelsen godkända markdeponier från tidigare industriverksamhet. Om hamnverksamhet skall bedrivas där måste deponierna flyttas vilket kan medföra stora kostnader.

HHAB har genomfört en framtidsanalys med planeringsperspektivet år 2020. Åtgärder för att möta den framtida expansionen av containertrafiken består i konvertering av befintliga ytor enligt följande tre steg.

Steg 1: konvertering av Skåneterminalen från styckegodshamn till containerterminal. En ny containerkran har införskaffats och verksamheten är i full drift fr.o.m. år 2008.

Steg 2: detaljplaneändring av delar av Oljehamnen till *Område för allmänna hamn- och industriändamål* (containerhantering). Flera oljedepåer som gränsar till Västhamnen har låg nyttjandegrad eller ligger i malpåse och rivs för att ge plats för fler containrar. Oljehamnen kommer trots den minskade cisternvolymen att utvecklas. HHAB har sålt sina egna oljedepåverksamheter till aktiva oljebolag. En ny bitumenterminal uppförs under 2008 (bitumen kallas populärt för asfalt). Konverteringen av Oljeterminalen kommer att påbörjas under år 2009. (Till steg 1 och 2 hör även konvertering av diverse mindre ytor i Västhamnens närhet, exempelvis SITA - tomten som används för rengöring av tankfordon m.m.).

Steg 3: innebär en övergång från hantering av containrar från sidan med vanlig truck till gränsletruck (transtainer), som är en hög maskin som lyfter containrar under sig. Därmed kan rader av containrar ställas tätare och befintlig yta utnyttjas mer effektivt. Ett sådant teknikskifte innebär att hamnens containerkapacitet kan öka från ca 300 000 TEU till 1 miljon TEU per år.

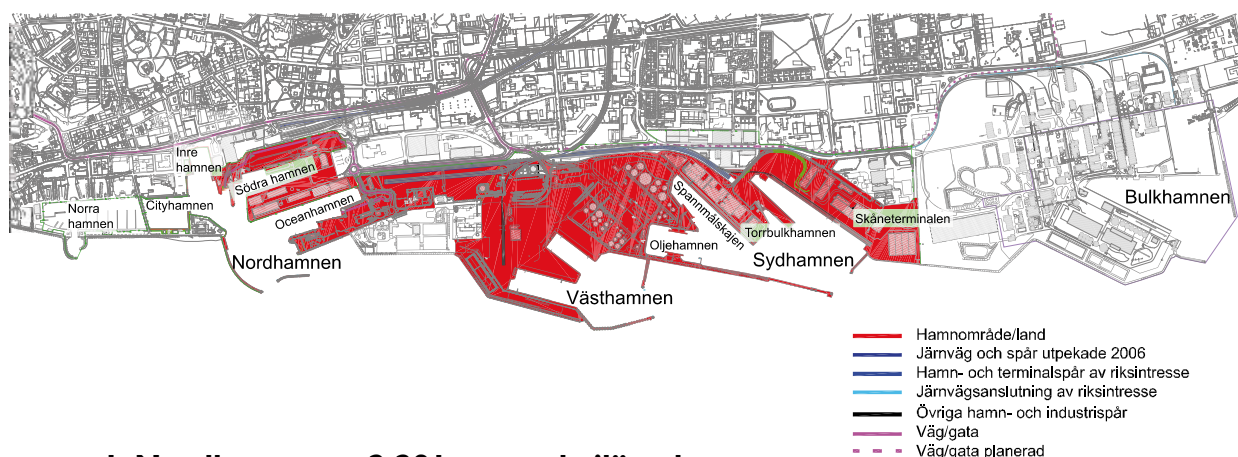
Efter 2020 kan inte hamnens verksamhet expandera inom befintliga ytor. Staden kommer att gräva ned sin södra järnvägsförbindelse till Knutpunkten med start 2011. Det finns då ett behov av att deponera de schaktmassor som uppstår, samtidigt som det finns ett behov av att fylla ut en del fickor i hamnanläggningarnas gräns mot vattnet. Även om det bedöms bli svårt att få miljödom för utfyllnad i Öresund måste en sådan åtgärd finnas med i hamnens planer. Om ca 25 år kommer sannolikt en tunnel till Helsingör att vara aktuell. De stora mängder schaktmassor som då uppstår skulle kunna användas för vidare utfyllnad.

Statistik för sjö- och landburet gods

År/Godsslag	2004 ton	2005 ton	2006 ton	2007 ton	2008 ton
Bilfärjegods	4 432 513	4 306 004	4 463 665	4 474 790	4 428 900
Enhetsgods	1 156 594	1 408 332	1 634 599	2 076 226	1 728 660
Styckegods	138 059	284 945	122 110	32 794	82 711
Bulkgods	1 353 369	1 229 516	1 633 037	1 490 440	1 727 010
Totalt	7 080 535	7 228 797	7 853 411	8 074 250	7 967 281
<i>varav Bulkhamnen</i>	813 643	516 630			807 046

År/Trafikenheter	2004 antal	2005 antal	2006 antal	2007 antal	2008 antal
TEU	153 319	185 173	226 773	301 473	263 509
Fordonstrafik	2 640 204	2 499 438	2 456 280	2 521 945	2 452 857
Persontrafik	11 666 376	11 102 138	10 775 687	10 966 205	10 911 452

Hamndelarna



1. Nordhamnen – 2 281 meter kajlängd

I Nordhamnen ingår följande hamndelar:

Norra hamnen	430 meter och flytbryggor 560 meter, används huvudsakligen för fritidsfartyg
Cityhamnen	200 meter, används för mindre kryssningsfartyg, bogserbåtar, olika tjänstefartyg och flottbesök
Inre hamnen	230 meter, används uteslutande för färjetrafik
Södra hamnen	603 meter, varav 283 meter används för färjetrafik, 105 meter är utrustningskaj vid torrdocka och 215 meter längs västra kajen används för diverse fartyg
Oceanhamnen	818 meter, varav 338 meter på södra sidan används för färjetrafik och 480 meter på norra sidan för kyllastfartyg

2. Västhamnen – 970 meter kajlängd

Här hanteras större bulkfartyg och alla containerfartyg men även en del Ro/Ro – fartyg. Inom Västhamnen ligger hamnens kombiterminal som färdigställdes i augusti 2005. Terminalen omfattar sex järnvägsspår och 40 000 m² yta för uppställning och hantering av containrar.

3. Sydhamnen – 1 535 meter kajlängd

I Sydhamnen ingår följande hamndelar:

Oljehamnen	260 meter, för hantering av tankfartyg
Spannmålshamnen	460 meter, för hantering av större bulkfartyg, där Lantmännen driver siloanläggning och foderfabrik.
Torrbulkhamnen	275 meter, för hantering av mindre bulkfartyg
Skåneterminalen	540 meter, för hantering av Ro/Ro-fartyg och styckegods-fartyg

4. Bulkhamnen – 560 meter kajlängd

Här hanteras allt bulk gods för företaget Kemira Kemi AB som producerar kemikalier för bl.a. vattenrening och konstgödning.

Ytor

Inom hamnområdet finns under hamnens förvaltning sammanlagt 31 byggnader varav 4 är passagerarterminaler med tillhörande sedvanliga servicefunktioner för resande och 12 används för lagring av gods. Dessutom finns 6 byggnader som ägs av Lantmännen.

Hamnens totala landyta är 1 470 000 m² varav 105 000 m² utgörs av kombiterminalen i Västhamnen. Inomhusytan i magasinsbyggnaderna är totalt 52 600 m². Av dessa utgörs 5 600 m² av kylda utrymmen.

Godshanteringsutrustning

Hamnen förfogar år 2008 över sammanlagt 4 speciella containerkranar sk gantrykranar med lyftkapacitet upp till 65 ton, 2 mobila kranar med lyftkapacitet upp till 40 ton samt 2 konventionella kranar med lyftkapacitet på upp till 13,5 ton. Hamnen har ca 50 lyfttruckar med olika lyftkapacitet upp till 40 ton, 25 trailerdragfordon och 5 stycken speciella containerhanteringsmaskiner sk Reach-stackers med 40 tons lyftkapacitet.

I spannmålsterminalen finns en särskild utrustning för spannmålshantering med kapacitet på upp till 1 000 ton per timme.

Hamnens utveckling

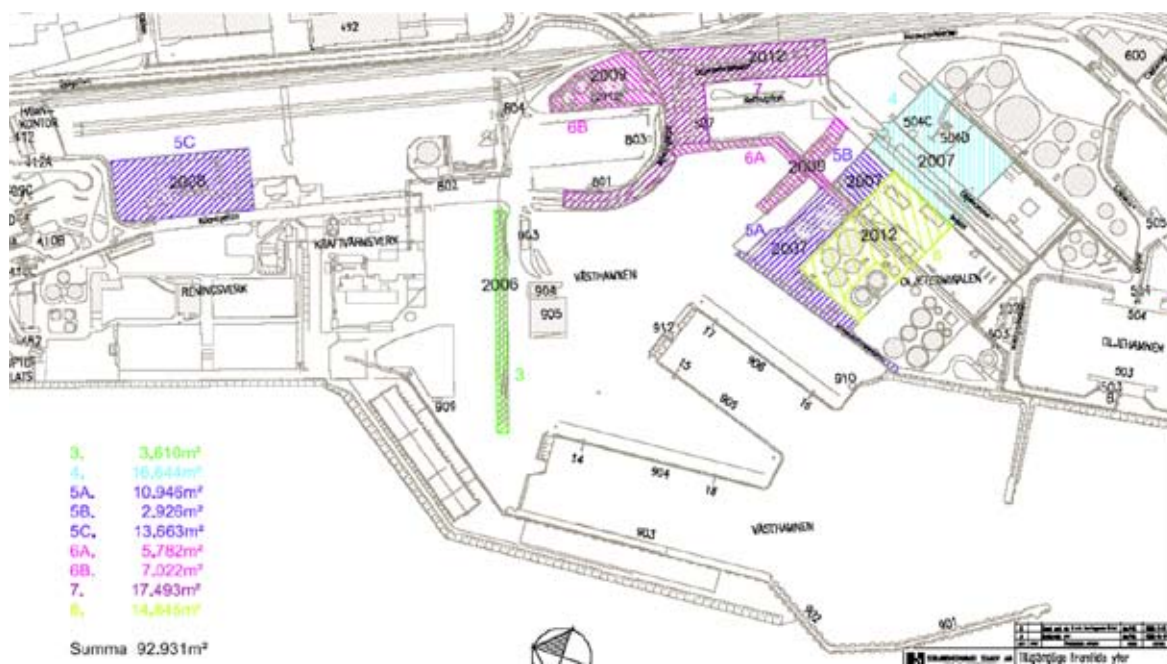


Hamnens utseende år 2007



Hamnens planerade utseende år 2020

Tillgängliga ytor 2007



Tillgängliga terminalytar i Västhamnen år 2007 (markerade) för anpassning till hamnverksamhet.

Vision för 2020



Planerat utseende för Skåne terminalen år 2020.

Aktuella planeringsprocesser i kommunen

Översiktsplanering

Helsingborgs stads översiktsplan, ÖP 2002, antogs den 12 juni 2002. År 2006 gjordes en aktualisering av översiktsplanen. En revidering har sedan inletts och samråd om ett nytt förslag skedde våren 2009. Avsikten är att en ny översiktsplan ska kunna antas under år 2010.

I ÖP 2002 betonas såväl hamnens betydelse som behovet av utveckling i stadens södra delar. Staden beskrivs som en transportnod med en av Sveriges största hamnar, vägarna E4 och E6, Väst kustbanan, Skånebanan samt en stor rangerbangård. Möjligheterna att fysiskt integrera Södercity, Campus- och Gåsebäcksområdena med varandra genom en järnvägstunnel söder om Knutpunkten framhålls. Gåsebäck/Campus anges som ett centralt och viktigt utvecklingsområde för verksamheter, utbildning, besöksnäring, bostäder och centrumfunktioner som kan bli mycket attraktivt med sin nära koppling till Campus.

Under rubriken sjöfart anges:

Helsingborgs hamn och farleder till denna är utpekade som riksintresse utifrån dess funktion med omfattande färje-, feeder- och kryssningstrafik. Riksintresset är inte geografiskt avgränsat. Ställningstagande: Åtgärder får inte vidtas som försämrar förutsättningarna för riksintressets funktion. Riksintresset bör tillämpas så att det är förenligt med stadens ambition att åter vara en stad vid sundet samt att kunna expandera staden mot sundet.



ÖP 2002 visar ett utvecklingsområde från Knutpunkten och söderut. Där visas också reservat för järnvägstunnel till Danmark och ett område som eventuellt kan vara lämpligt för vindkraft. Ett par gröna pilar markerar intresset att på någon punkt nå vattnet för rekreationsändamål.

Pågående utveckling av stadens södra delar

Helsingborgs stad har initierat ett stadsförnyelseprojekt för stadens södra delar kallat H+. Området ligger nära Öresund och i direkt anslutning till stadens centrum och Knutpunkten, som är navet för kollektivtrafiken. Syftet är att utveckla områdena söder om Knutpunkten till ett mer sammanhängande stadsområde för boende, arbete och fritid. För att göra detta möjligt planeras en nedgrävning av järnvägen i tunnel söderut från Knutpunkten till Gåsebäck. Därigenom kan nya gator och kvarter brygga över de kraftiga trafikbarriärer som idag skiljer områdena åt. Tankarna kring en sådan omvandling har inspirerats av stadens goda erfarenheter från Norra hamnen.

I det aktuella området finns idag många verksamheter och kontor, bl.a. Helsingborgs hamn. Hamnen har stor betydelse för staden och dess näringsliv och är en del av stadens identitet. En viktig uppgift är att studera hur en stadsutveckling kan ske samtidigt som hamnen ges möjlighet att utvecklas. Inom hamnområdet ligger också fjärrvärmeverk och avloppsreningsverk, båda grundläggande delar i stadens tekniska försörjningssystem. I planarbetet ingår studier av hur dessa verksamheter påverkar hur hamnområdet kan användas och hur en stadsutveckling kan möjliggöras. Planeringsarbetet sker i dialog med hamnen. Hamnbolagets framtidsvision visar på behovet av rationella ytor för den expanderande containerhanteringen och på en expansionsriktning söderut. I hamnens vision ingår också nya anslutningar till väg och järnväg i den södra delen av hamnområdet. Dialog sker också med Banverket och Vägverket.

För att belysa planeringsförutsättningar, bebyggelsestruktur m.m. inför kommande detaljplanering har det bedömts nödvändigt att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för det berörda området. Ett program till fördjupning av översiktsplanen för Helsingborgs södra delar godkändes av byggnadsnämnden den 24 februari 2004. En omstart i arbetet har inletts under år 2007 under namnet H+.

Detaljplaner m.m.

Hamnleden

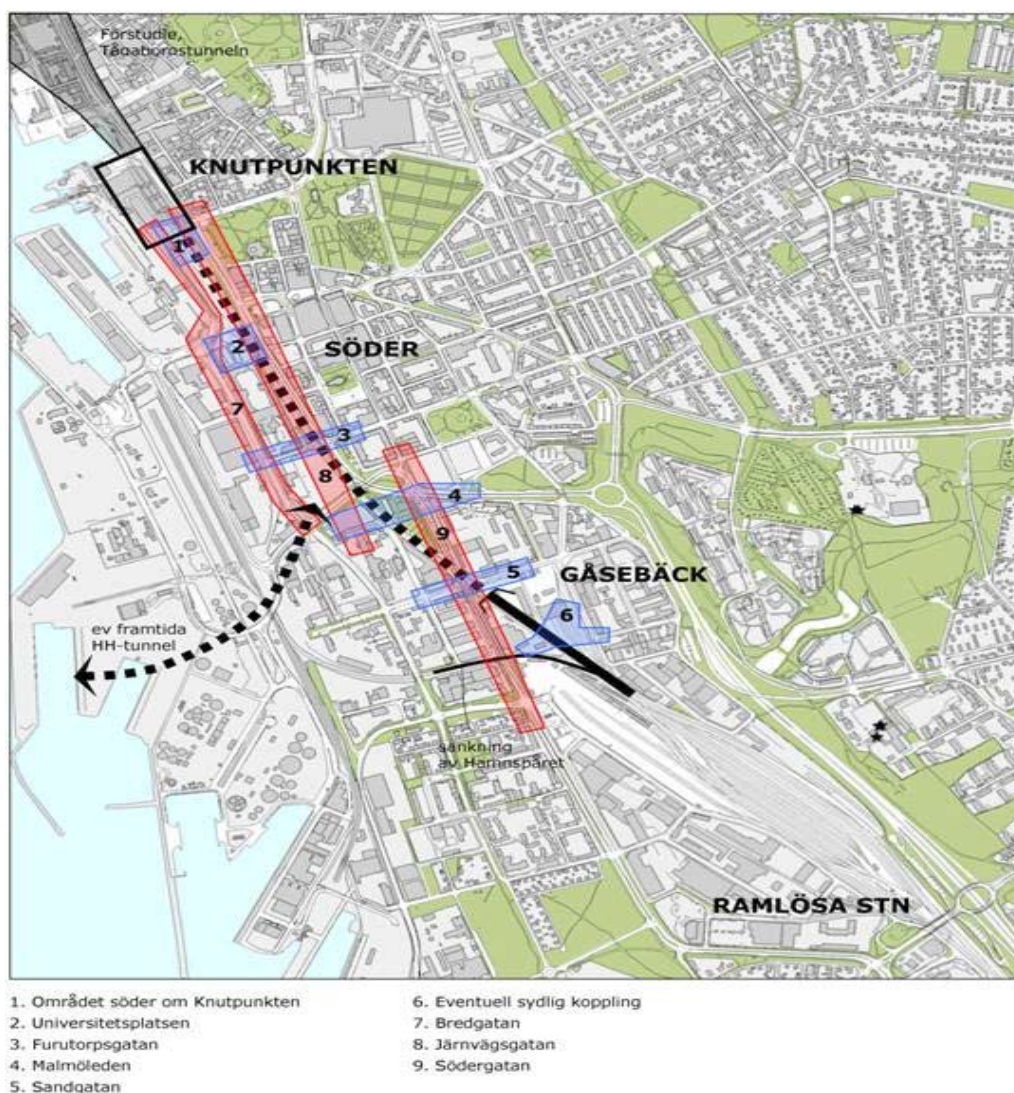
Staden planerar en ny tillfart till hamnen och färjorna, kallad hamnleden. Frågan lyftes redan i ÖP 2002 där flera alternativ illustrerades och fortsatt utredning föreslogs. Den har sedan behandlats i stadens trafikplan som beslutades år 2006. Syftet är att den tunga trafiken och transporterna av farligt gods ska länkas ned mot hamnområdet längre söderut än idag för att undvika nuvarande trafikbarriär genom utvecklingsområdet. Förbindelsen mot hamnen och färjorna är en del av E4 och är av riksintresse. Kommunen har påbörjat ett arbete med ett detaljplaneprogram och har inlett tidiga samtal med Vägverket och Länsstyrelsen i Skåne län. I planarbetet ingår också ett förbindelse-spår från bangården ned mot hamnen.



Illustration över möjliga vägkorridorer för Hamnleden i södra Helsingborg

Södertunneln

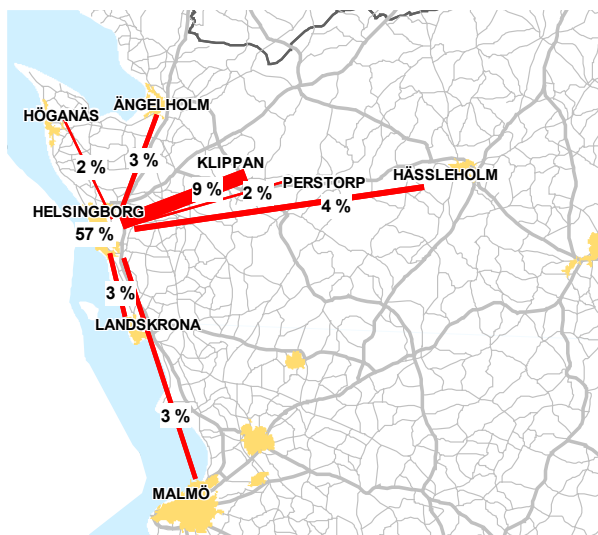
Helsingborgs stad driver ett planeringsarbete för nedgrävning av järnvägen söderut från Knutpunkten, den s.k. Södertunneln. Såväl järnvägsplan som detaljplan kommer att krävas för projektet. En förstudie enligt lagen om byggande av järnväg gjordes 2002. En idéstudie som visar helheten i järnvägssystemet i Helsingborg låg till grund för kommunfullmäktiges beslut om finansieringen i april 2006. Våren 2007 undertecknade staden och Banverket en avsiktsförklaring. Viktiga frågor i det pågående utredningsarbetet är bl.a. trafiklösningar under byggtiden och förberedelser för en framtida tågtunnel under Öresund. Enligt tidsplanen ska ett genomförandeval mellan Helsingborgs stad, Banverket och Region Skåne undertecknas hösten 2009, järnvägsplanen ska fastställas år 2010 och byggstart ske år 2012. Tunneln beräknas tas i drift runt år 2017-2018.



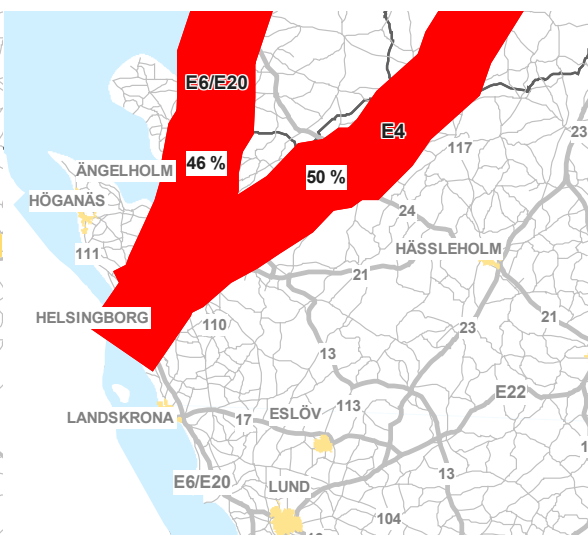
Ur studien Järnvägstunnlar i Helsingborg, 2006

Vägrafikutveckling

Under 2005 genomfördes en kartläggning av godstransporterna på väg till och från hamnarna i Skåne och Blekinge. Intervjuer gjordes med lastbilschaufförer i färjelägena bl.a. vad gäller start- och målpunkt för transporten och vald färdväg. Figuren till vänster visar start och målpunkt för transporter via Helsingborgs hamn till destinationer i Skåne. Figuren till höger visar vald färdväg för transporter via Helsingborgs hamn till/från destinationer utanför Skåne, s.k. transittrafik.



Vägval för transporter inom Skåne



Vägval för transporter med destination utanför Skåne

Planering för vägar

Huvuddelen av all trafik till Helsingborgs hamn kommer in söderifrån via väg E4 (Malmöleden). I förslag till nationell transportplan för perioden 2010-2021 ingår en utbyggnad av väg E4 i ny sträckning till hamnen (den s.k. Hamnleden) med genomförande 2016-2018. Kommunen studerar i samverkan med Vägverket sträckning och utformning av en sådan förbindelse. I förslaget till länstransportplan för Skåne finns inga större investeringsåtgärder av betydelse för Helsingborgs hamn.

Mindre investeringsåtgärder preciseras inte i investeringsplanerna, utan beslutas löpande i Vägverkets årliga budgetarbete. De viktigaste effekterna av de föreslagna investeringsåtgärderna är att framkomligheten, tillförlitligheten och säkerheten på de viktigaste tillfartsvägarna förbättras.

Planering för järnvägar

Vid förändringar som innebär byggande av järnväg skall ett samråds- och utredningsförfarande enligt Lag om byggande av järnväg följas. Åtgärden skall då föregås av förstudie och järnvägsplan. Byggande av hamn- eller industrispår på egen mark är undantaget detta lagkrav. Även avveckling av järnväg och järnvägsanläggning skall föregås av ett reglerat samråds- och beslutsförfarande.

Banverkets korttidsplanering

Inga pågående eller planerade förändringar av järnvägarna runt Helsingborg finns beslutade i Banverkets verksamhetsplan.

Banverkets långtidsplanering

I Banverkets långtidsplanering 2004-2015 *Framtidsplan för järnvägen* ingår inga större kapacitetshöjande åtgärder på det järnvägssystem som förbinder Helsingborgs hamn med övrigt järnvägsnät i Sverige. Viss kapacitetsbrist och återställningsproblem kan förväntas under planperioden. Med tunnlarna genom Hallandsåsen, som beräknas klara 2012, kommer godstågen från västra Sverige att kunna vara längre och tyngre än idag. I förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010-2021 redovisas Södertunneln i Helsingborg som ett projekt som kan genomföras 2019-2021.

Övriga aktörer

I april 2006 fattade kommunfullmäktige beslut om Helsingborgs framtida järnvägsförbindelser. Beslutet rör tre förbindelser; Södertunneln, Tågaborgstunneln och HH-förbindelsen. Södertunneln handlar om att anlägga en järnvägstunnel söder om Knutpunkten i syfte att möjlig-göra en utbyggnad av en helt ny stadsdel – Södra hamnen. Tågaborgstunneln handlar om en utbyggnad till dubbel-spår på Västkustbanan mellan Maria station och Knutpunkten. HH-förbindelsen handlar om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.



Sjöfartsverkets beslut om riksintressen

Av landets hamnar är det för närvarande endast de allmänna hamnarna 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 ca 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.

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 bl.a. enats om att miniminivån för anspråken ska ansluta till TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket.

Sjöfartsverkets beslut 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, d.v.s. hamnar och farleder, i ett i förhållande till övriga transportslag sammanhållet transportsystem.

Sjöfartsverkets tidigare redovisade kunskapsunderlag (PBL/NRL-underlag 11, 16, 17) gäller tillsvidare i tillämpliga delar med undantag för den nya samlade riksintresseredovisningen.

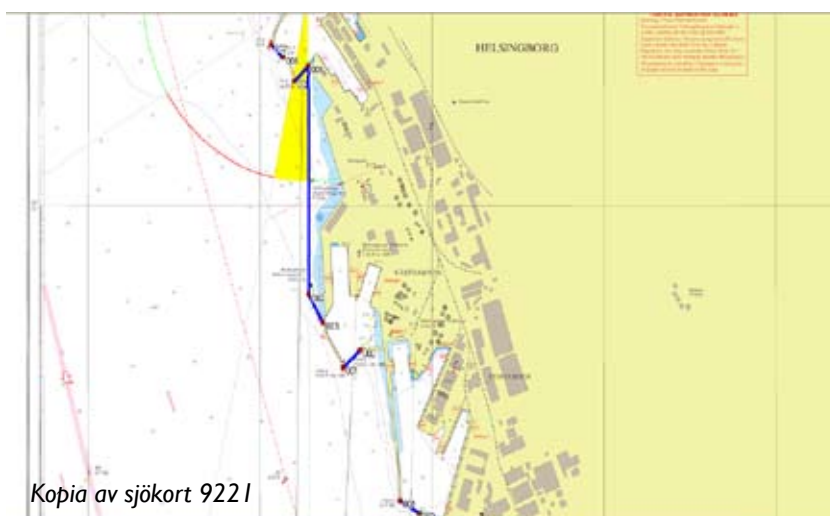
I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1988:5) en viktig roll. Av kungörelsen framgår bl.a. farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna. EU-parlamentet och ministerrådet 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 transeuropeiska transportnätverk.

Sjöfartsverket har 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. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta bör lösas inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bl.a. länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Med utgångspunkt från de utpekade hamnarna, samt de större lastplatserna och kärnkraftsverkshamnarna, anger Sjöfartsverket även anslutande huvudfarleder och 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 bl.a. fyrar och övrig utmärkning omfattas även av riksintresseanspråket. Vidare redovisas farlederna från angöringen av kusten och inte ända ut till territorialgränsen. 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. Dessa områden finns i Bohuslän och Blekinge. Precisering av dessa områden inleddes under 2008 och förväntas vara avslutad under 2009. Sjöfartsverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet.



Som navigeringshjälpmedel för sjöfarten håller Sjöfartsverket master med referensstationer för Differentiell GPS (DGPS) samt även master för Automatiskt Identifikations System (AIS). Även dess anläggningar är av riksintresse för sjöfarten. Viktiga navigeringshjälpmedel specifikt för Helsingborgs hamn är DGPS-masterna vid Kullen i Skåne och vid Holmsjö i Blekinge.

Vidare hävdas beredskapsleder och övriga anläggningar för sjöfarten av betydelse ur totalförvarssynpunkt som riksintresse.

Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Skåne län

Hamn	Godsomsättning år 2008 Kton över kaj	Antal passage- rare år 2008	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Helsingborg	7 968	10 911 452	Container, Ro/Ro och färjetrafik
Malmö	10 775	12 310	Fullservicehamn, oljehamn och hamn för bilimport
Trelleborg	12 433	1 820 000	Ro/Ro och färjetrafik
Ystad	2 124	1 703 587	Färjetrafik

Riksintresset Helsingborgs hamn

Sjöfartsverket förklarade den 22 oktober 2001 Helsingborgs hamn som en hamn av riksintresse.

Områden som är av riksintresse för anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Det finns ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Helsingborgs hamn. I riksintresseanspråket ingår även behovet av framtida expansionsområden. Trafiken över respektive hamndel utgör del av den samlade hamnverksamheten i Helsingborgs hamn.

Riksintresset är inte statiskt, det förändras med verksamheten. Riksintresset syftar till att skydda utnyttjandet av viktiga hamnfunktioner. Om en ny hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den tidigare hamnfunktionen komma att omprövas.

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 Helsingborgs hamn.

Nedan görs en redovisning av de kriterier som varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsen i Skåne län, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresset Helsingborgs hamn. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

1. En samlad hamnfunktion som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 miljoner ton gods), 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**, d.v.s. 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 transportslag, 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.
 - hamn 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 den ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar**.
 - det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som t.ex. energiförsörjningen.
 - det är viktigt att slå vakt om förutsättningarna för sådana sjötransporter som ligger väl till 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.

Befintliga hamndelar av riksintresse

Nedanstående befintliga hamndelar i Helsingborgs hamn bedöms vara av riksintresse och uppfyller ett eller flera av uppställda kriterier. Till denna uppställning tillkommer ytterligare fem riksintresseförklarade områden som bör ingå i riksintresset, s.k. utvecklingsområden, i avsnittet på sidan 47.

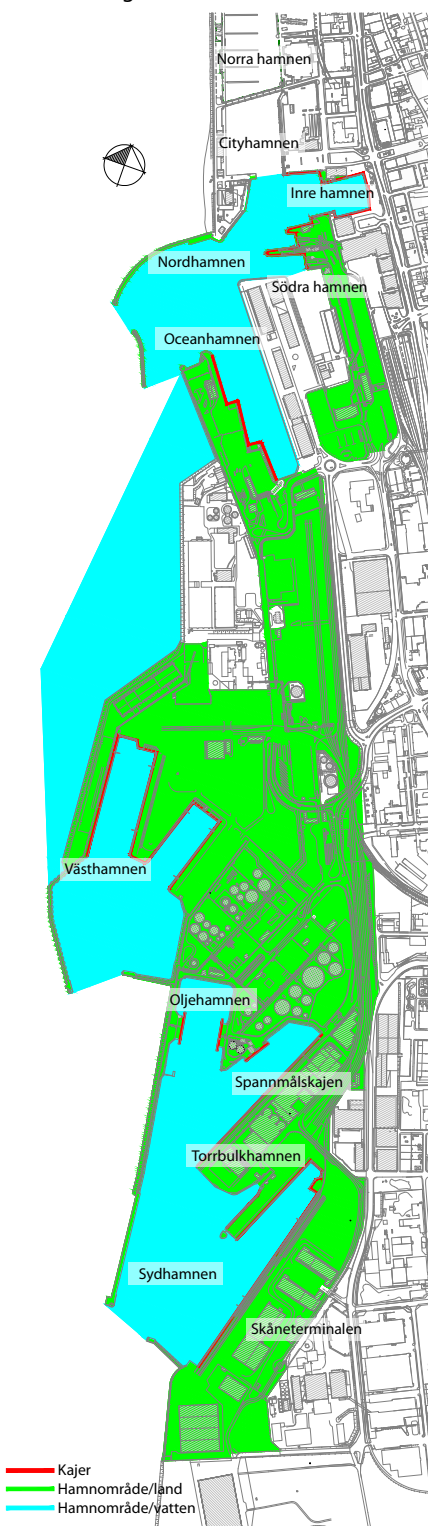
Inre hamnen

Används för färjetrafik. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

Nordhamnen

Vattenområdet för infart till Inre hamnen och Oceanhamnen men även till Cityhamnen och Södra hamnen. Hamndelen uppfyller kriterierna 1,2 och 3.

Befintliga hamndelar av riksintresse



Oceanhamnen

Vattenområdet samt den västra hamndelen som (juni 2009) används för färjetrafik. Skulle färjetrafiken i denna hamndel permanent flyttas till annan hamndel eller samordnas med övrig färjetrafik i annan del av hamnen kan riksintresset omprövas för denna hamndel. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

Västhamnen

Här hanteras stora bulkfartyg, alla containerfartyg och vissa Ro/Ro – fartyg. Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

Sydhamnen

Oljehamnen för hantering av tankfartyg.
Spannmålshamnen för hantering av fartyg med spannmål.
Torrbulkhamnen för hantering av mindre bulkfartyg.
Skånterminalen för hantering av Ro/Ro – fartyg.
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

Övriga hamndelar

Norra hamnen

Används i huvudsak för fritidsfartyg

Cityhamnen

Används i huvudsak för mindre kryssningsfartyg, bogserbåtar samt diverse tjänstefartyg såsom Sjöfartsverkets lotsbåtar.

Södra hamnen

Används för färjetrafik, utrustningskaj för fartyg som skall eller har dockat och för hantering av fartyg med diverse gods.

Oceanhamnens östra landområde, Oceanpiren

Varvsområdet

Bulkhamnen

Anslutande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till riksintresset Helsingborgs hamn leder de allmänna farlederna 221 och 222 in från Öresund. Sjöfartsverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Helsingborgs hamn.

Vägar

Till riksintresset Helsingborgs hamn leder den allmänna vägen E4, som ingår i såväl TEN-nätet som i det nationella stamvägnätet och ingår därmed i det av riksintresse klassade vägnätet. I hamnen slutar E4 vid rondellen Bredgatan/Oceangatan. Vägarna E6/E20 och E4.23 är också utpekade som vägar av riksintresse. Vägarna E4 och E6/E20 är dessutom utpekade som rekommenderade transportvägar för farligt gods.

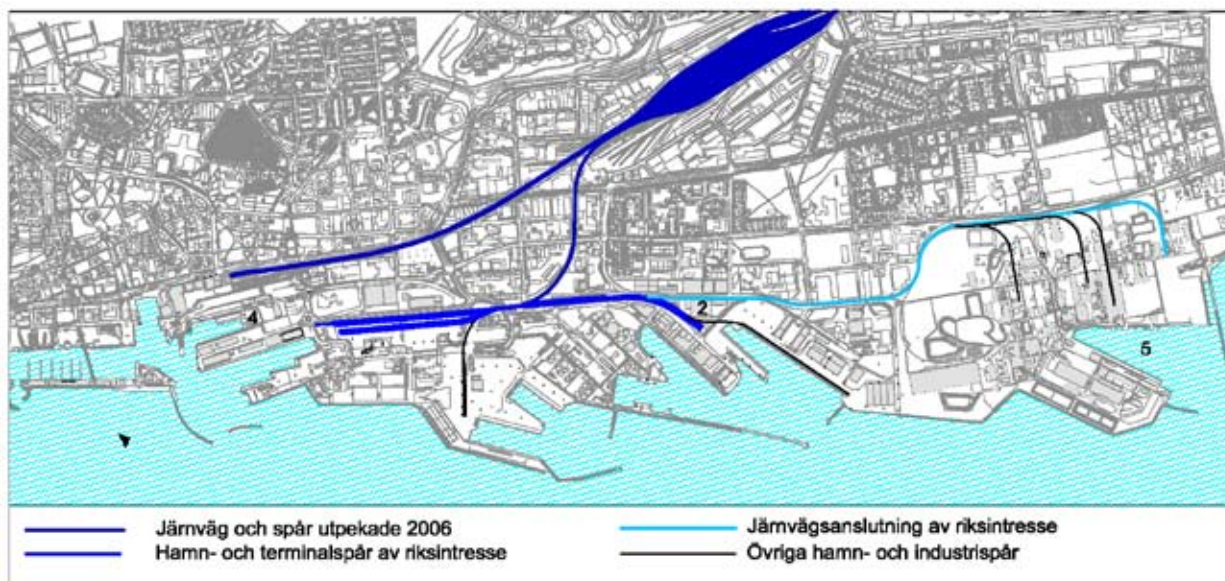


Järnvägar

I Banverkets beslut om riksintressen den 20 december 2006 framgår att samtliga järnvägar till Helsingborg, inklusive hamnspåret, är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt Miljöbalken. Beslutet avser även de bangårdar och terminaler som behövs för järnvägsfunktionen.

Hamnens kombiterminal i Västhamnen utpekades däremot inte särskilt i beslutet men kan betraktas omfattas av beslutet då den uppfyller kriteriet att vara tågbildningsplats för funktion av riksintresse. Då hamnens kombiterminal är en väsentlig del av hamnens trimodala – båt/bil/tåg – funktion utpekas den därför härmed vara av riksintresse för kommunikation.

Som en följd av i denna rapport utpekade hamndelar av riksintresse utpekas härmed anslutande spår till dessa hamndelar som järnväg av riksintresse. Genom att Bulkhamnen i denna rapport utpekas som framtida utvecklingsområde för hamnverksamheten skall möjlighet till järnvägsanslutning till denna hamndel vara av riksintresse.



Utpekade järnvägar och spår av riksintresse till och i Helsingborgs hamn

Riksintresse för industriell produktion

Enligt 2 § i förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska särskilt utpekade centrala förvaltningsmyndigheter, efter samråd med Boverket, andra berörda centrala förvaltningsmyndigheter och berörda länsstyrelser i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt 3 kapitlet miljöbalken. Nuteks ansvarsområde är att lämna uppgifter om områden av riksintresse för industriell produktion vilket regleras enligt 3 kap. miljöbalken.

Staten fick 1990 i uppdrag att bistå landets kommuner med underlagsmaterial över de då aktuella riksintresseområdena i Sverige. Dåvarande Statens Industriverk (SIND) ansvarade för att beskriva eventuella riksintresseområden för industriell verksamhet. SIND kunde dock inte presentera något underlagsmaterial som visade på vilket syfte eller vilken avsikt som staten hade med riksintresset.

I sammanhanget riksintresse för Helsingborgs Hamn är det de verksamheter som är direkt beroende av och/eller har ett direkt samband med verksamheten i hamnen och dess anslutande infrastruktur som har beaktats.

Ett antal industrier, varav flera bildades på 1800-talet, finns fortfarande kvar i hamnområdet. Industriverksamheten blev basen i utvecklandet av Helsingborg. Bland verksamheterna kan nämnas Valskvarnen, Helsingborgs Varf, Helsingborgs sockerfabrik samt Skånska superfosfat- och svavelsyrefabriks AB. Den sistnämnda blev år 1918 Reyersholms Gamla Industri AB och år 1963 köptes det upp av Boliden som år 1977 bildade Boliden Kemi AB. År 1989 köptes detta upp av Kemira Oy och

anläggningarna bär nu namnet Kemira Kemi AB. Kemira Kemi har såväl produktion som kontor i området där ca 300 personer arbetar. Kemira kemi producerar framförallt kemiska produkter vilka används inom flera industrigrenar, som till exempel massa- och pappersindustrin.

Industrier av ovan nämnd karaktär är generellt sett beroende av en säker och konkurrenskraftigt prissatt energitillförsel. Dessutom är de beroende av en god transportinfrastruktur.

Riksintresseområden för industriell produktion kan därför inte ses som en isolerad enhet. Nutek anser att naturgivna förutsättningar och god anslutande infrastruktur är några av de förutsättningar som ger näringslivet goda möjligheter att utvecklas och vara konkurrenskraftiga i en internationell konkurrenssituation. I anslutning till riksintresset är det således viktigt att hamnen bereds möjlighet att utvecklas samt att anslutande infrastruktur på väg och järnväg säkerställs till industriområdet.

Nutek har vid framtagandet av rapporten framfört att det i anslutning till hamnområdet, i och omkring den befintliga industriverksamheten, finns ett riksintresse för industriell verksamhet. Områdets geografiska utbredning kommer inte att beskrivas i denna rapport då en specificering av riksintresseområden utpekade av Nutek planeras att genomföras. Det är dock viktigt att såväl den befintliga verksamheten som eventuella skydds- och säkerhetsområden och utvecklingsområden beaktas inom riksintresseområdet för sjöfart. Nutek anser det vara viktigt att områdets särskilda karaktär beaktas i planfrågor och att det utpekade riksintresseområdets funktion inte skadas.

Nutek har som ambition att under kommande år i enlighet med förordningen (1998:896) i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse. I det fortsatta arbetet kommer statusen på området i Helsingborgs hamn att utvecklas och definieras ytterligare med en utförligare beskrivning av riksintresseområdets särskilda egenskaper och områdets geografiska utbredning.

Statens samlade syn på riksintresset Helsingborgs hamn

Staten gör förutom redovisningen på sida 40-46 anspråk på följande områden som områden av riksintresse för Helsingborgs hamn. Anspråket redovisas samlat på kartbilden på sida 47.

Skåneterminalen

För att klara av ökad trafik med containrar och Ro/Ro-trafik har under 2008 utförts ett omdisponeringsarbete av denna terminal inom befintligt hamnområde. Se sidan 27.

Utvecklingsområde 1

Omvandling av oljeterminalområdet till ett område för containrar och Ro/Ro – hantering. Förändringen var klar vid årsskiftet 2008/2009.

Utvecklingsområde 2

Mindre område i direkt anslutning till hamnområdet som bör tillställas hamnen för dess verksamhet. Befintlig hamnanknuten industriell verksamhet inom området bör kunna samordnas med hamnens verksamhet på ett sådant sätt att tillgängliga ytor används på bästa sätt.

Utvecklingsområde 3

Del av industrifastighet omedelbart söder om befintlig hamngräns samt mindre vattenområde i direkt anslutning till befintlig strandlinje. I ett läge när hamnens verksamhet skulle behöva växa utanför befintligt hamnområde kan möjligen en omdisponering av verksamheten inom området ske antingen genom flyttning av verksamheten till annan del av tillhörande industriområde och/eller att delar av verksamheten kan samordnas med hamnens övriga verksamhet.

Utvecklingsområde 4

Om en förändring sker av värderingen och nuvarande utnyttjande av detta område, skall planeringen inriktas mot en användning för Helsingborgs hamns långsiktiga utveckling och/eller för annan hamn med sjöfartsberoende verksamhet.

Utvecklingsområde 5

Helsingborgs hamn kan ytmässigt sett endast växa genom utfyllnad av vattenområdet utanför hamnen eller genom övertagande av ytor i hamnens närhet. Den långsiktiga inriktningen för område 5 skall därför vara att området i första hand skall användas för hamnens långsiktiga utveckling. Detta förutsätter dock att den industriella verksamheten inom området av någon anledning skulle komma att omprövas och verksamheten som en följd av detta förändras eller flyttas.

Utvecklingsområde 6

Om en förändring sker av värderingen och nuvarande utnyttjande av detta område, skall planeringen inriktas mot en användning för Helsingborgs hamns långsiktiga utveckling och/eller för annan hamn med sjöfartsberoende verksamhet.

Utvecklingsområde 7

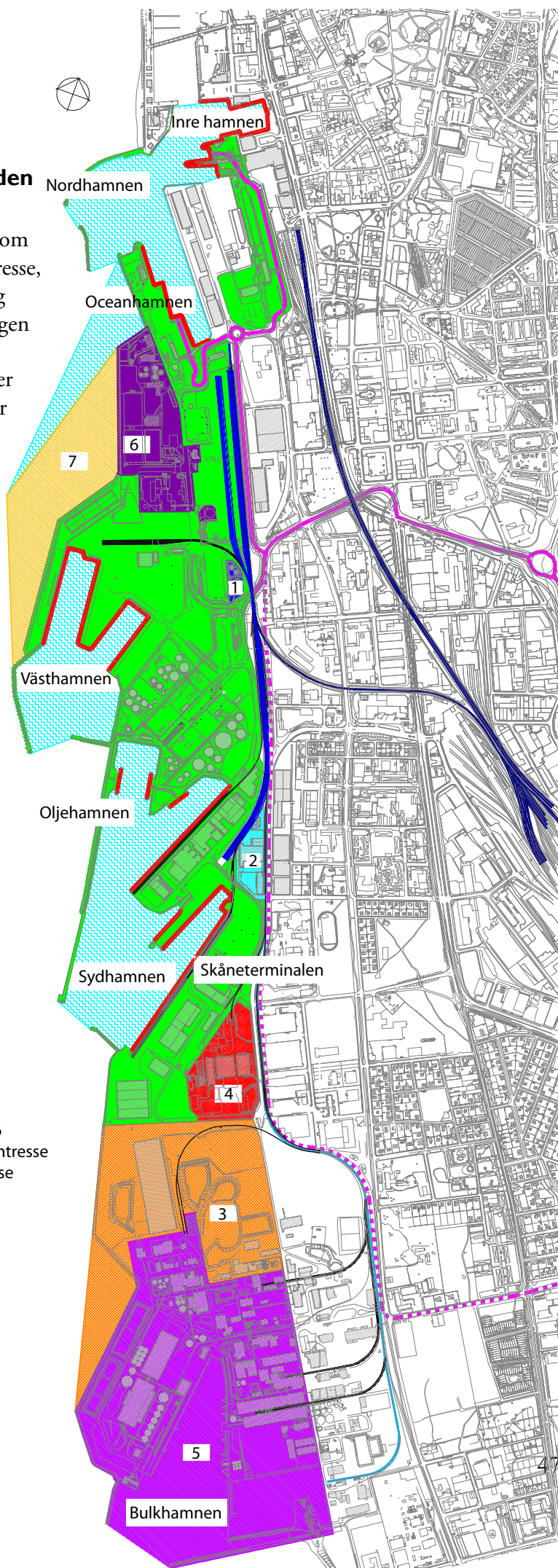
Vattenområde inom gräns för allmän hamn mellan infart till Norra hamnen och infart till Västhamnen. Förutsätter godkännande efter särskild miljöprövning och att utfyllnadsmassor är lätt tillgängliga.

Kompletterande överväganden

Det är viktigt för skyddet av riksintresset, att även hamndelar som inte direkt utpekade vara av riksintresse, men som ligger i direkt anslutning till området för riksintresset antingen kan behålla den verksamhet som redan finns där eller att de kommer att användas så att det inte hindrar riksintresset Helsingborgs hamn. Särskilt viktig är denna hänsyn vad gäller verksamheten inom Varvsområdet och Södra hamnen då dessa områden ligger i direkt anslutning till uppmarchområdet för färjetrafiken till och från Inre hamnen.

För närvarande pågår inte någon hamnverksamhet vid Oceanpiren. I vilken omfattning Oceanpiren eller delar av denna kan utnyttjas för annan verksamhet än hamnverksamhet får avgöras i nära samarbete med det pågående H+ projektet och kommunens övriga fysiska planering och med hänsyn till den omedelbara närheten till färjetrafiken i Nordhamnen och Inre hamnen.

- Kajer
- Hamnområde/land
- Hamnområde/vatten
- Järnväg och spår utpekade 2006
- Hamn- och terminalspår av riksintresse
- Järnvägsanslutning av riksintresse
- Övriga hamn- och industrispår
- Väg/gata
- - - Väg/gata planerad
- Utvecklingsområde 1
- Utvecklingsområde 2
- Utvecklingsområde 3
- Utvecklingsområde 4
- Utvecklingsområde 5
- Utvecklingsområde 6
- Utvecklingsområde 7



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 (buller, vibrationer och luftföroreningar) samt de risk- och säkerhetsaspekter inklusive sjöfartsskydd som är kopplade till hamnverksamheten och därtill hörande transporter. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas 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.

Ansökan om miljötillstånd för hamnverksamheten lämnades in i december 2005. Ansökan godkändes i juni 2008. Miljötillståndet gäller för den totala hamnverksamheten inom nuvarande hamnområde. Vissa utredningsvillkor finns i tillståndet. Det innehåller bl.a. skrivningar om bullernivåer som kan begränsa uppfyllandet av visionen om kommande bostadsbebyggelse i hamnnära lägen. Under rubriken Sjöfartsskydd nedan finns en beskrivning av de nya säkerhetsregler som infördes för den internationella sjöfarten den 1 juli 2004. Frågan behöver uppmärksammas även i planeringssammanhang eftersom de nya reglerna i vissa fall medför behov att inhägna ytterligare markområden.

Buller

Många verksamheter inom hamnområdena medför bullerstörningar. Buller uppkommer i samband med lastning, lossning och hantering av gods. Buller 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. Ett särskilt slagljud uppstår vid hantering av en tom stålcontainer. 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.

Planeringsriktlinjer för buller och vibrationer

Bullerfrågorna ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar, så att skyddsavstånden blir tillräckliga. De riktlinjer som måste beaktas är Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder, Socialstyrelsens rekommendationer för lågfrekvent buller i bostäder samt riksdagens riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Riktvärdena är tillämpliga både på verksamheten inom hamnområdet (lastning, lossning m.m.) för buller från fartygen samt för fläktar o dyl i angränsande arbetslokaler. Vid väg- och järnvägstrafik som försörjer de olika hamndelarna men genereras utanför hamnområdet tillämpas riksdagens riktvärden för buller vid 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 krav och förutsättningar beträffande buller som skall gälla för planeringen eller tillståndet. Detta kan gälla även för områden som ligger på andra sidan vattnet i förhållande till en hamn.

När det gäller buller från hamnverksamhet vet vi av erfarenhet att det är svårt att skärma av buller från en hamn. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt på buller vid omgivande bebyggelse.

I vägtrafiksammanhang har ibland prövats att för bostäder i centrala lägen göra vissa avsteg från riksdagens riktvärden genom ett resonemang om att höga ljudnivåer i rum på ena sidan av huset bättre kan accepteras om nivåerna på andra sidan huset är tystare (en tyst sida). En anledning till detta avsteg är trafikbullrets stora utbredning i våra tätorter och att det kan bedömas vara tekniskt genomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena. Avstegsresonemanget bör dock tillämpas med försiktighet.

Vid industriell verksamhet finns helt andra tekniska möjligheter att nå riktvärdena än vad som är fallet vid trafikbuller. Det är därför lättare att klara bullernivåerna genom åtgärder vid källan. Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning. Då målsättningen, sedan införandet av riktvärdena år 1978, har varit att nå ner till värdena för nyetablering, återges inte värdena för befintlig industri här. Praxis i tillämpningen har också utvecklats till att numera huvudsakligen tillämpa värdena vid nyetablering.

Vi beskriver buller med två olika mått, ekvivalent och maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå mäter medelljudnivån under en angiven tidsperiod. Maximal ljudnivå är den högsta momentana (tillfälliga) ljudnivån under en viss tidsperiod.

Utomhusriktvärden för externt industribuller

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. Trafikbuller från bangårdar räknas även som industribuller.

	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)			Högsta ljudnivå i dB(A) läge "FAST"
Områdesanvändning *1	Dag 07-18	Kväll 18-22 samt söndag och helgdag 07-18	Natt 22-07	Momentana ljud nattetid 22-07
Arbetslokaler för icke bullrande verksamhet	60	55	50	-
Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	50	45	40 *2	55
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelser är en viktig faktor *3	40	35	35	50

- 1) Vid de fall kringliggande område ej utgörs av angivna områdestyper bör bullervillkoren anges på annat sätt, till exempel ljudnivå vid stadsplanegräns eller på ett visst avstånd från anläggningen.
- 2) Värdet för natt behöver inte tillämpas för utbildningslokaler.
- 3) Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

Riktvärden för buller vid bostäder m.m.

Riktvärdena gäller för buller vid bostäder, utbildningslokaler, vårdlokaler och utomhusmiljön invid bostäder.

	Nyetablering (ekvivalent nivå om ej annat anges)	Befintlig verksamhet (ekvivalent nivå om ej annat anges)
Dagtid kl. 07 –18	50 dB(A)	55 dB(A)
Kvällstid kl. 18- 22 samt helgdag kl. 07-18	45 dB(A)	50 dB(A)
Natt kl. 22-07	40 dB(A)	45 dB(A)
	55 dB(A) (maximal ljudnivå)	55 dB(A) (maximal ljudnivå)

Riktvärden för arbetslokaler med icke bullrande verksamhet, t.ex. kontor

	Nyetablering (ekvivalent nivå)	Befintlig verksamhet (ekvivalent nivå om ej annat anges)
Dagtid kl. 07 –18	60 dB(A)	65 dB(A)
Kvällstid kl. 18- 22 samt helgdag kl. 07-18	55 dB(A)	60 dB(A)
Natt kl. 22-07	50 dB(A)	55 dB(A)

Rekommendationer för bedömning av 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 (SOSFS 2005:6) Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, undervisningslokaler, vårdlokaler samt sovrum i tillfälligt boende. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus.

Riktvärden för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

Ters-band (Hz)	31	40	50	63	80	100	125	160	200
Ekvivalent ljudnivå dB(A)	56	49	43	41,5	40	38	36	34	32

Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

För buller från väg- och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden som skall eftersträvas i bostadsmiljön (infrastrukturpropositionen 1996/97:53). Boverkets allmänna råd, *Buller i planeringen* (2008), redogör för avvägningar av bullerfrågor vad gäller väg- och järnvägstrafik.

Inomhus, dygnsekvivalent nivå	30 dB(A)	30 dB(A)
Inomhus, maximalnivå nattetid	45 dB(A)	45 dB(A)
Utomhus vid fasad (utom uteplats), dygnsekvivalent nivå	55 dB(A)	60 dB(A)
Uteplats, dygnsekvivalent nivå	-	55 dB(A)
Uteplats, maximalnivå	70 dB(A)	70 dB(A)

Vibrationer

Vibrationsstörningar från järnvägstrafik kan vara ett allvarligt miljöproblem. Det bör därför undvikas att bebyggelse som är olämplig ur vibrationssynpunkt kommer till stånd. Banverket har i samverkan med Naturvårdsverket utarbetat en skrift med titeln *Buller och vibrationer från spårbunden 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 och redovisar nedanstående riktvärde för god miljö kvalitet. Riktvärdet avser de nivåer som långsiktigt bör eftersträvas vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler.

Vibrationsnivå
RMS (1 – 80 Hz)

Vibrationshastighet
0.4 mm/s

Acceleration
14 mm/s²

Luftkvalitet

Utsläpp till luft inom hamnverksamheten kommer främst från arbetsmaskiner, pumpar, ventiler och liknande utrustning där olika oljeprodukter, kemikalier och gaser hanteras i bulk. Vidare påverkas luftkvaliteten av uppvärmning av lokaler liksom transporter inom och till/från hamnen. Fartygen har utsläpp till luft under förflyttning i hamnen och under tiden de ligger inne i hamn. Olika fartyg släpper ut olika mängder beroende på storlek, utrustningen ombord och vilket bränsle man använder. Många av de reguljära fartygen har i olika omfattning katalysatorer på sina motorer och maskiner. Detta gäller både framdrivnings- och hjälpmaskiner. De senare används för produktion av elström.

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för följande ämnen:

MKN	Datum (efter vilket MKN ej längre får överskridas)
Kvävedioxid	*
Kväveoxider	*
Svaveldioxid	*
Kolmonoxid	*
Bly	*
Bensen	1 januari 2010
Arsenik	31 december 2012**
Kadmium	31 december 2012**
Nickel	31 december 2012**
Bens(a)pyren	31 december 2012**
Partiklar (PM10)	*
Ozon	31 december 2009** resp. 31 december 2019

* MKN ska redan vara uppfylld

** Ska eftersträvas

För alla miljö kvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de ska, alternativt bör, vara uppfyllda. Om en miljö kvalitetsnorm bedöms bli svår att klara till den utsatta tidpunkten, ska ett åtgärdsprogram upprättas. Idag finns det åtgärdsprogram för kvävedioxid i Stockholms län, Göteborgsregionen, Helsingborgs stad och Malmö stad. I arbetet med åtgärdsprogram har uppmärksamats att det i första hand är vägtrafiken som bidrar till att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning medverkar generellt sett i mindre utsträckning till överskridanden, men de bidrar alltid till bakgrundsnyvån.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § Miljöbalken. Luftförhållandena ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planering och planläggning i närområden till olika hamndelar behöver förhållandena när det gäller luftföroreningar klarläggas. Gällande miljö kvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter.

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.

Till hamnen ankommer och avgår färjor med farligt gods, oftast som styckegods. Godset transporteras till och från hamnen på väg- eller järnvägsnät. Hamnverksamhet berörs av lag (2006:263) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (2006:311). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farligt godset som utgör ett led i förflyttningen. 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.

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 p.g.a. 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 t.ex. 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 i form av bostads- och kontorsbebyggelse, 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. Helsingborgs stads räddningstjänst bör i ett tidigt skede i planprocessen ges möjlighet att delta i planarbetet.

Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas och det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna. 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 järnvägstransporter 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.

Hanterade mängder farligt gods år 2007

Hamnområdet i Helsingborg är inte enbart en plats där gods omlastas över kaj. I större grad idag än historiskt sker numera omfattande omlastning av gods även direkt mellan lastbil och järnväg. Det finns en komplexitet med godsflöden över kaj dels genom verksamhet bedriven av Helsingborgs hamn AB och dels via rederier på HH-leden. I sammanställningen kan därför, beroende på olika föransmälningsskrav i föreskrifter för farligt gods, en och samma godstransport ha medräknats två gånger. FG-klass betyder Farligt gods-klass. Farligt gods delas in i nio olika klasser där ämnen inom samma klass har liknande egenskaper.

FG-klass	Ämne
1	Explosiva ämnen
2	Gaser
3	Brandfarliga vätskor
4	Brandfarliga fasta ämnen mm
5	Oxiderande ämnen och organiska peroxider
6	Giftiga ämnen
7	Radioaktiva ämnen
8	Frätande ämnen
9	Magnetiska material och övriga farliga ämnen

Ett ämne som har vattenförorenande egenskaper (marine pollutants) skall klassificeras i en av ovanstående klasser, men skall dessutom hanteras och klassificeras som vattenförorenande när det transporteras till sjöss. Har produkten inga andra farliga egenskaper än att den är vattenförorenande klassificeras den som klass 9.

Vikt [ton]		Färjetrafik		Övrigt			Totalt
År	FG-klass	Scandlinesterminalen	Sundsterminalen	Oljeterminalen	Skånerminalen	Västhamnen	
2007	1		1 854		0	30	1 884
	2		2 619		24	53	2 696
	3		781	50 000	73	1 053	51 907
	4		52		2	586	639
	5		398		0	264	663
	6				1	945	946
	7		0		0	0	0
	8		11 090		129	395	11 613
	9		556		84	1 452	2 092
	1-9	136 159	0		0	0	136 159
2007 totalt		136 159	17 350	50 000	313	4 777	208 600

Sjöfartsskydd

FN-organet IMO (International Maritime Organisation) beslutade under 2002 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, den sk ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet *sjösäkerhet* eller *safety* har begreppet *sjöfartsskydd* eller *security* tillkommit. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004. I alla hamnar har en skyddsutredning genomförts som resulterat i en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna ska godkännas av Transportstyrelsen som efter den 1 januari 2009 är tillsynsmyndighet i Sverige. Konkret har det betytt att många hamnområden i landet nu är inhägnade. Även andra säkerhetsrutiner med möjligheter till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg har en stor del av tillsynen knutits till passagerarfartyg som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism.

Helsingborgs hamn har anpassat verksamheten till ISPS-koden. Hela hamnområdet är inhägnat samt det område inom Kemiras område som hamnen är verksam inom. Det hittills genomförda sjöfartsskyddet har senare utökats på så sätt att även inte inhägnade områden kommer att finnas med i en hamns säkerhetsplan i olika lägen. Tillfälliga avlysningar av sådana områden kan därför senare komma att tillgripas när säkerheten i en hamn eller hamndel så kräver.

Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd

Frågan om sjöfartsskydd behöver uppmärksammas även i planeringssammanhang eftersom de nya reglerna eventuellt medför behov att inhägna ytterligare markområden.

Riksintressets 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 (s. 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 t.ex. 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.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. 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”. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker m.m., som hamnverksamheten kan ge upphov till samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av 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.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket bedömer att riksintresset inte beaktats 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 detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset Helsingborgs hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen ”påtagligt försvåras”. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

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

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. Byggande i vatten är på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö. Tillstånd behöver sökas för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1350 registerton (volymmått @ 2.83 m³).

De befintliga hamnar som ska söka tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för driften ska enligt övergångsbestämmelser till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ha kommit in med en ansökan senast den 31 december 2007. Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen.

Helsingborgs hamn lämnade in en ansökan om miljötillstånd i december 2005. Helsingborgs stadsbyggnadskontor begärde då i sitt remissvar kompletterande utredning om hur hamnverksamheten skall samordnas med stadens visioner om utbyggnad av Södra Hamnenprojektet. Ansökan om miljötillstånd med villkor har varit ute på remiss och den 22 maj 2008 fattade miljöprövningsdelegationen beslut och gav Helsingborgs hamn sitt miljötillstånd med villkor.

Tillsyn av hamnverksamheten

Ansvaret för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen har i många fall övertagits av kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd från länsstyrelsen. För Helsingborgs hamn är dock Länsstyrelsen i Skåne län tillsynsmyndighet både för den miljöfarliga verksamheten och för vattenverksamheten.

Hamnens miljöarbete

I Helsingborgs hamn finns en miljösamordnare vars uppgift är att se till att verksamheten följer gällande lagar, förordningar och tillämpningsföreskrifter på miljöområdet. I verksamheten finns egenkontrollprogram för bl.a. grundvattenkvalitén, funktionskontroll för oljemottagningsanläggning och tvätthall.

I samband med markarbeten, främst vid konvertering av ytor, tas omfattande jordprover för undersökning av eventuellt förekommande föroreningar. För att minimera fortsatt spridning av i marken förekommande föroreningar, sådana som miljömyndigheten tillåter ligga kvar, bearbetas dessa med olika metoder som binder föroreningarna.

Sedimentprovtagning genomförs i samband med muddringsprojekt.

För hantering av avfall från fartyg och den egna verksamheten finns en återvinningsgård för källsorterat avfall och en speciell byggnad för farligt avfall.

För omhändertagande av sludge finns en oljemottagningsanläggning där olja skiljs från vatten. Den vattenfria sludgen levereras till en anläggning där oljan regenereras till förbränningsolja för användning i specialpannor.

Miljösamordnaren samt trafikchefen deltar i olika samarbetsorgan/arbetsgrupper i den kommunala verksamheten avseende bl.a. framtagande av Helsingborgs miljöprogram, energiplan, och behandling av vattenfrågor i *Översiktsplan 2010*.

Länsstyrelsens roll

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skall områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena. Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i översiktsplan, detaljplan eller vid en bygglovsprövning. Länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Helsingborgs hamn beaktas i alla planer. Om länsstyrelsen bedömer att ett planförslag innebär att utnyttjandet av hamnen ”påtagligt försvåras” ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta planen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen i Skåne län remitterade i december 2008 denna beskrivning av riksintresset Helsingborgs hamn och viktiga anslutningar i form av väg och järnväg till berörda kommuner, myndigheter och organisationer för synpunkter. Länsstyrelsen anhöll om skriftliga svar senast den 23 mars 2009. Några remissinstanser anhöll om anstånd till den 16 april. Till den 16 april 2009 har 9 svar på remissen kommit in.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Boverket	Ingen erinran.	Boverket förutsätter att länsstyrelsen i den slutliga utgåvan av riksintressebeskrivningen tydliggör dokumentets status i förhållande till översiktsplanen när denna väl är antagen. Kompletterande utpekande anges beträffande kombiterminalen. Det är angeläget att dessa följs upp och bekräftas i beslut från Banverket. Boverkets allmänna råd 2008:1 "Buller i planeringen" är relevant för hur de till hamnen anslutande väg- och järnväglänkar- nas influensområden ska hanteras.	I länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen kommer att framgå statens slutgiltiga ställningstagande. Övriga synpunkter är tillgodosedda.
Försvarsmakten	Ingen erinran.		

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad	Inledning Helsingborgs stad ser positivt på att rapporten angående precisering av riksintresset Helsingborgs hamn nu föreligger för synpunkter. Staden vill främst peka på vikten av att en precisering av funktionen hamnverksamhet på detta sätt kan göras tydlig, vilket också är lagstiftningens syfte med att riksintressen pekas ut. Det är inte lämpligt att staten generellt gör anspråk på riksintressen utan att närmare beskriva och precisera vari dessa intressen består. Helsingborgs hamn är en viktig verksamhet för staden, inte minst genom den sysselsättning som hamnverksamheten genererar och stadens funktion som centrum för logistik och transporter. Beträffande rapporten anser staden också att det vore önskvärt med en tydlig redovisning av den analys som har lett fram till att vissa hamndelar klassats som riksintresse.	I Helsingborgs stad pågår för närvarande arbetet med att ta fram en ny översiktsplan för Helsingborg, ÖP 2010. I detta arbete kommer riksintressefrågorna att behandlas. Likaledes kommer det att arbetas fram en fördjupning av översiktsplan som berör stora delar av området för riksintresse. Om Buller, sid 46-49 Under avsnittet buller behandlas bullerfrågorna ingående. Här anser staden att avsnittet kan begränsas till att endast omfatta det första stycket. Bullerfrågorna för hamnen hanteras i första hand via miljötillståndet där tydliga krav för hamnens arbete med bullerproblematiken anges. Vidare återkommer bullerproblematiken i detaljplanearbetet när detta blir aktuellt. Hamnen har att under en provotid utreda mer för att ytterligare minska bulleremissionerna från sin verksamhet. Det är därför inte nödvändigt att behandla bullerfrågorna så utförligt i riksintresserapporten.	Synpunkterna är tillgodosedda. Angående Buller: Bullerfrågorna är redovisade på likartat sätt i samtliga redovisningar av riksintresse för hamnarna. Angående en tydlig redovisning av den analys som har lett fram till att vissa hamndelar klassats som riksintresse: En komplettering har gjorts angående kriterierna för varje enskild hamndel.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Riksintressets geografiska och funktionella avgränsning För stadens del är det viktigt att finna goda lösningar för att kunna kombinera hamnens verksamhet med utvecklingen av helt ett nytt verksamhets- och bostadsområde i H+ områdets norra del, Södra hamnen. H+ är Helsingborgs största utvecklingsprojekt någonsin och kommer att innebära att en helt ny stadsdel växer fram i de centrala södra delarna av Helsingborg, med närhet till havet och den befintliga stadskärnan.	Väg-och järnvägstillfarter till hamnen På sid 31 behandlas stadens arbete med ny hamnled. Staden ansvarar för att en ny hamnled ska komma till stånd och planarbetet för denna hamnled pågår för närvarande. Då den exakta placeringen av hamnleden inte har beslutats, bör kartbilden på sid 31 tas bort.	Angående stadens arbete med ny hamnled: Synpunkten har tillgodosetts.
	Att riksintresset för hamnen ges en tydlig och väl motiverad avgränsning utifrån hamnens nationella funktion och utvecklingsbehov är viktigt för stadens möjligheter att hantera fortsatt planering och utveckling av dessa områden. Av kartmaterialet i rapporten framgår att i princip alla nuvarande hamnområden anses vara av riksintresse.	Helsingborgs stad vill också framföra att den i kartan på sid 44 markerade vägförbindelsen genom stadens centrala delar, Järnvägsgatan -Drottninggatan, inte ska markeras som lämplig vägförbindelse till hamnen. Denna led genom stadens centrala delar är direkt olämplig ur miljö-hälso- och risksynpunkt och för det fall behov uppkommer av alternativa tillfartsvägar förutom den kommande hamnleden, är detta väl tillgodosett genom andra större infartsleder.	Angående Järnvägsgatan-Drottninggatan: En väg som klassats såsom av riksintresse innebär att vägen har speciella funktioner för vägtransport-systemet enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken. Klassningen gäller såväl befintligt som planerat vägnät. Klassningen innebär ett förstärkt skydd för ledens funktion, vilket t.ex. innebär att ny bebyggelse och nya verksamheter inte får lokaliseras på ett sätt som kan äventyra ledens funktion. Klassningen har således inte den innebörden att vägen ska markeras som lämplig väg till hamnen utan endast att den har ett förstärkt skydd. Det är fullt möjligt att även söka en riksintresseklassning av den planerade nye leden från väg E4 till hamnen.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Staden är väl medveten om att hamnverksamheten sätter begränsningar för markanvändningen i kringområdena, men det betyder inte att buffertzoner och hamnområden av mer lokal betydelse ska ingå i riksintresset. Helsingborgs Hamn AB har avvecklat sin verksamhet i Oceanhamnen eftersom området inte lämpar sig för en modern och effektiv hamnverksamhet. Oceanhamnen med magasin och kajer har överlämnats till Helsingborgs stad. Staden anser därför att detta område inte ska ingå i riksintresset. Likaså anser staden att varvet inte är av så stor vikt för hamnverksamheten att detta ska ingå i riksintresset.	Det så kallade triangelspåret, vilket är en utbyggnad av järnvägsspåret mot hamnen bör också vägas in i sammanhanget och en markering av detta bör ingå i rapporten. Staden har för avsikt att på sikt färdigställa detta spår för att ytterligare förbättra tillgängligheten för järnvägstrafiken till hamnen. Spårets föreslagna sträckning framgår av bifogad karta. Övrigt S 51, fjärde stycket står det "Sydöstra Skånes räddningstjänst, detta bör rimligen vara Helsingborgs stads räddningstjänst. S 54, tredje stycket, Malmö hamn ändras till Helsingborgs hamn	Angående triangelspåret: Synpunkten är tillgodosedd. Angående Oceanhamnen och varvet: Dessa synpunkter har tillgodosetts. Angående övrigt: Synpunkterna har tillgodosetts.
	Enligt stadens mening har Helsingborgs hamn två huvudsakliga funktioner; dels HH-ledens färjetrafik med passagerar- och biltrafik mellan Helsingborg och Helsingör, dels omfattande container- och annan godstransport. Dessa olika verksamheter bedrivs i skilda delar av hamnområdet. En lämplig avgränsning av det geografiska området för riksintresset är att skilja på färjehamnen Helsingborg och godshamnen Helsingborg, se bifogad karta (bilaga 1A).		Angående Helsingborgs hamns två huvudsakliga funktioner: Se nedan beträffande kommentarer till varje enskild hamndel.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Däremellan finns ett område som staden också anser ska ligga utanför riksintressets geografiska avgränsning. I denna del ligger tunga anläggningar i stadens tekniska försörjningssystem som reningsverk och fjärrvärmeverk. I fråga om framtida utvecklingsområden för hamnen anser staden generellt att områden som idag ligger söder om den nuvarande Skåneterminalen i första hand kan komma ifråga. Kommentarer till varje hamndel Nedan följer kommentarer avseende respektive hamndel, se även bifogad karta som tydligt markerar stadens uppfattning avseende hamnens olika delar. Cityhamnen (A) Funktioner som bogsering och lotsning är knutna till hamnen, men måste inte vara knutna till just detta läge. Kryssningsverksamheten är en kommunal angelägenhet. Området kan därför inte anses vara av riksintresse.		Synpunkterna är tillgodosedda. Angående Cityhamnen: Synpunkten är tillgodosedd. Cityhamnen är nu markerad som övrig hamndel.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Inre hamnen (B) Passagerartrafiken är en del av HH-leden och därför en del av riksintresset färjehamn, medan området i övrigt inte kan sägas vara av riksintresse. Södra hamnen (C) Färjetrafiken för passagerare och fordon/gods är av riksintresse, Varvet i Södra hamnen är inte av den betydelsen att det kan anses ingå i riksintresset. Huvuddelen av fartygen är idag väsentligt större och därmed har varvets betydelse minskat. Varv med betydligt större kapacitet finns på nära håll, t.ex. i Landskrona och Falkenberg. Fartygshandlingen vid Oceanpiren har upphört då området inte lämpar sig för effektiv hamnverksamhet och området kan inte anses vara av riksintresse.		Angående Inre Hamnen: Inre Hamnen används för färjetrafik och kvarstår som riksintresse. Angående Södra Hamnen: Synpunkten är tillgodosedd.
	Oceanhamnen (D) Färjetrafiken för passagerare och fordon/gods i Sundsterminalen är av riksintresse. Den östra delen som endast används för tillfälliga behov kan inte anses vara av riksintresse. Västhamnen (E) Den del av verksamheten som avser sjöfart och upplag för fjärrvärmeverkets behov är av kommunalt/regionalt intresse. Övrig verksamhet är av riksintresse.		Angående Oceanhamnen: Synpunkten är tillgodosedd. Angående Västhamnen: Området bedöms vara av riksintresse.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Sydhamnen (F) Funktionerna i Sydhamnen är av riksintresse. Skåneterminalen (G) Skåneterminalens funktioner är av riksintresse. Utvecklingsområde 1 Ingen erinran. Utvecklingsområde 2 Ingen erinran. Utvecklingsområde 3 Staden anser att utfyllnad i vattenområden är tveksamt ur bl.a. miljösynpunkt samt svårt att realisera. Utvecklingsområdet bedöms därför vara lågt prioriterat.		Synpunkterna är tillgodosedda. Angående Utvecklingsområde 3: Staten delar stadens uppfattning.
	Utvecklingsområde 4 Den norra delen av området kommer under överskådlig tid att tas i anspråk för stadens reningsverk och fjärrvärmeanläggning och är därför inget realistiskt utvecklingsområde för hamnverksamhet, likaså bör området inte betraktas som riksintresse för hamnverksamhet. Den södra delen, vid Skåneterminalen, är däremot ett mer lämpligt utvecklingsområde.		Angående Utvecklingsområde 4: Först om en förändring av markanvändningen kommer tillstånd kan bedömningen av området ändras. Staten vidhåller att området bedöms vara av riksintresse.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Helsingborgs stad (forts.)	Utvecklingsområde 5 Enligt stadens bedömning det mest relevanta området tillsammans med utvecklingsområde 2 att utpeka som möjligt för utveckling av hamnverksamheten. Dels finns redan idag den så kallade bulkhamnen där, dels är möjligheterna att etablera tillfart med järnväg goda. Omfattande saneringsarbete är emellertid nödvändigt, vilket också påpekas i rapporten. Däremot är utfyllnad i vattenområdet tveksamt på grund av risken för ändrade strömförhållanden och negativ påverkan på det närbelägna marina naturreservatet Knähaken.		Synpunkterna är tillgodosedda.
Landskrona kommun		Om Hamnens syn på framtiden, sid 25: I rapporten anges att expansion inom befintliga ytor inte kan ske efter 2020, därefter måste nya ytor skapas med höga kostnader som följd. Ett alternativ till detta skulle kunna vara att ett nära samarbete etableras med intilliggande hamnar.	Länsstyrelsen förutsätter att hamnarna tar sådana kontakter om det behövs.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Malmö stad	Malmö stad anser att det generellt inte är lämpligt att staten gör anspråk på riksintressen utan att närmare beskriva och precisera vari dessa intressen består. Sveriges hamnar av riksintresse blev aldrig geografiskt preciserade när riksintressebegreppet infördes. Därför är det nu värdefullt att staten successivt tar fram rapporter som ger en samlad bild av synen på de riksintressanta hamnarna. Goda förbindelser bör säkras till samtliga hamnar av riksintresse och dessa investeringar skall bekostas av staten i linje med att det är denna som utser riksintressena. Malmö stad har inga synpunkter på hur riksintresset Helsingborgs hamn föreslås avgränsat.		Synpunkterna är tillgodosedda. Investeringarna hanteras i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.
	Om Befintliga hamndelar av riksintresse, sid 38: Malmö stad anser att det vore önskvärt med en redovisning av den analys som har lett fram till att vissa hamndelar klassas som riksintresse. Efter uppräknig av fyra generella kriterier konstateras endast att "Nedanstående befintliga hamndelar i Helsingborgs hamn bedöms vara av riksintresse och uppfyller ett eller flera uppställda kriterier" respektive "Övriga hamndelar – ej av riksintresse".		

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Malmö stad (forts.)	Det framgår t.ex. inte varför ”mindre kryssningsfartyg” och ”Östra sidan används endast vid tillfälliga behov” bedömts vara av riksintresse.		Synpunkterna är tillgodosedda.
Länsstyrelsen i Halland	Ingen erinran.		
Sveriges hamnar	Anser att rapporten väl beskriver riksintresset.	Om Risk- och säkerhetsaspekter, sid 51 i andra stycket tredje meningen bör formuleringen ändras i linje med lagens definition, d.v.s. att med transport avses ”förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen”. Vid förflyttning är det transporten med transportmedlet som är det primära, och till transporten hör moment som lastning, eventuell mellanlagring och lossning av godset. För hamnföretag är definitionen viktig, så att företagen inte behöver växla lagstiftning (till Seveso och LBE) under den tid som godset mellanlagras i väntan på omlastning. Under avsnittet bör även framföras att farligt gods lagstiftningen syftar till att förhindra olyckor och begränsa konsekvenserna om olyckor händer. Bestämmelserna gör att godset kan transporteras på i stort sett samma sätt som annat gods, utan att riskerna blir större.	Synpunkterna är tillgodosedda.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Sveriges hamnar (forts.)		Som följd av det anser vi att företag som har tillståndspliktig verksamhet inte ska ha begränsningar som företag med icke tillståndspliktiga verksamheter undgår. Farligt gods lagstiftningen innehåller som sagt bestämmelser som tar hand om riskerna med transporter till och från verksamheten, oavsett om den är tillståndspliktig eller ej.	Synpunkterna är tillgodosedda.
		Det är Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Transportstyrelsen som ger ut föreskrifter för respektive transportslag. Om Sjöfartsskydd, sid 52. Sedan 1 januari 2009 är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet och den som godkänner skyddsplaner. IMO, utskriven förkortning stavas "Organisation" med z. Om miljöprovning, sid 54. Byggande i vatten kan även vara en anmälningspliktig verksamhet. Skälet till att tillstånd behöver sökas enligt miljöbalken är att Helsingborgs hamn är en hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1350, vilket är en enhetslös storhet.	

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren		Vill betona att hamnen har minst fem strategiska betydelser: 1. Som transportknutpunkt för godstransporter med möjlighet till omlastning mellan transportslag. Helsingborgs hamn är den sjätte största godshamnen i Sverige. Hamnen har än större betydelse för vissa branscher och är t.ex. den ledande svenska hamnen för frukt- och grönsaksimport. 2. För att säkra utrikeshandeln i händelse av att Öresundsbron inte kan fungera. 3. Som komponent i det logistikkluster som finns i nordvästra Skåne och som utgör en väsentlig del av Öresundsregionens styrkeposition på området. Detta skapar också stora möjligheter för att etablera värdeadderande verksamhet i mer eller mindre näraanslutning till hamnen. 4. För att skapa en gemensam svensk-dansk arbetsmarknadsregion och bland annat vidga rekryteringsområdet för både näringslivet och Campus Helsingborg.	Synpunkterna är tillgodosedda.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	
Sydsvenska Industri- och Handelskammaren		5. För att skapa en gemensam varu- och tjänstemarknad i norra Öresund och bidra till turismens utveckling i regionen. Sammantaget innebär ovanstående att Helsingborgs hamn bör ges goda förutsättningar att driva och utveckla verksamheten för att på så sätt fortsatt bidra till näringslivets och Öresundsregionens utveckling.	Synpunkterna är tillgodosedda.
Industry Park of Sweden AB	Riksintresset borde även omfatta utvecklingsområde 2 och 5 angivna på sid 44. Då det redan idag fortgår ett arbete inom Industry Park of Sweden, att utveckla hamnområdet, ser vi det helt naturligt att riksintresset även innefattar dessa områden. På så sätt kan det påbörjade arbetet och framtida utbyggnader bättre samordnas med Helsingborgs Hamn. Genom att riksintresset även omfattar område 2 och 5 ser vi att planerade infrastrukturprojekt i nära anslutning, samt interna omflyttningar av gods, kan utformas transporteffektivare och på så sätt minska miljöpåverkan.		Områdena 2 och 5 ingår i statens samlade syn på riksintresset.

Källor

Boverkets beslut den 5 juli 1999, (dnr B411-670/98)
Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 om sjöfartens riksintressen,
Sjöfartsverket Norrköping Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5
Vägverkets beslut den 10 september 1999 om vägar av riksintresse, Vägverket,
Borlänge
Vägverkets beslut den 8 november 2004 om nytt utpekande av riksintresse,
Vägverket, Stockholm
Banverkets beslut den 6 april 2000 om järnvägar av riksintresse. Banverket
Borlänge
Hamnar, Om hälso- och miljöpåverkan MKB, tillståndsprövning m.m.
Naturvårdsverket.
Järnvägstunnlar i Helsingborg, 2006
Beslut om bildande av naturreservatet Knähaken i Helsingborgs kommun 2001-
02-07 (1283-212)

Rapportserien Skåne i utveckling ISSN 1402-3393

- 2008:2 Annorlunda kommunikation på socialkontoret. Om förändring och utveckling i språkssystemisk praktik
- 2008:3 Hörs barnet? Studie om hur socialsekreterare gör barns röst hörda i utredningarna
- 2008:4 Klimat- och energistrategi för Skåne 2008
- 2008:5 I blandstaden
- 2009:1 Vem bestämmer?
- 2009:2 Strategi för skydd och restaurering av sötvattensmiljöer i Skåne län
- 2009:3 Landskapet som mål och medel
- 2009:4 Pilotstudie - grundvattenkvalitet i Skåne län 2007
- 2009:5 Miljökvalitetsmålet i Skåne: Ett rikt växt- och djurliv
- 2009:6 Riksintresset Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har tagit initiativ till och i samarbete med Vägverket och Banverket ta fram denna rapport för att precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Helsingborgs hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i respektive riksintresse. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av planärenden och tillstånd..

Helsingborgs hamn har direkt järnvägsförbindelse med Västkustbanan söderut och via Skånebanan till Södra Stambanan och Västkustbanan norrut. Vägarna E4 och E6 utgör förbindelsen med vägnätet. Hamnen är en av norra Europas ledande hamnar. För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. Hänsyn ska tas till hamnens influens på omgivande områden vid planering och tillståndsgivning. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till.

Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner. Om en ny hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas. 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 kommunernas ansvar att se till att riksintressena för hamnarna beaktas i översiktsplanering och detaljplanering. Länsstyrelsen har tillsyn över plan- och byggnadsväsendet i länet och skall samverka med kommunerna i deras planläggning.

