

Riksintresset Malmö hamn



SKÅNE I UTVECKLING 2011:1

Titel:	Riksintresset Malmö hamn
Författare:	Arbetsgruppen
Redaktör:	Rickard Persson
Utgiven av:	Länsstyrelsen i Skåne län
Copyright:	Länsstyrelsen i Skåne län. Innehållet får gärna citeras eller refereras med uppgivande av källan.
ISSN:	I 402-3393. Rapportserien Skåne i utveckling 2011:6
Grafisk form:	Rickard Persson
Omslagsbild:	© Malmö hamn
Fotografier och bilder:	Enligt bildtext.
Tryck:	Edita Sverige AB
Upplaga:	200
Beställningsadress:	Länsstyrelsen i Skåne län Samhällsbyggnadsavdelningen 205 15 MALMÖ tfn: 040-25 20 00 exp-samhall.skane@lansstyrelsen.se
Nyckelord:	riksintresse, Malmö hamn, samhällsplanering, transportinfrastruktur, planering

Förord

Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket tog initiativ till att tillsammans med dåvarande Banverket och Vägverket Region Skåne ta fram denna rapport. Arbetet har slutförts av Länsstyrelsen i Skåne län och Trafikverket.

Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 att farled 231 A och 231 B in till Malmö och Malmö hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Trafikverket tog motsvarande beslut den 17 november 2010. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet.

Rapporten preciserar statens samlade syn på riksintresset Malmö hamn. Rapporten hanterar endast den svenska delen av Copenhagen Malmö Ports totala verksamhet. Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Beskrivningen av riksintresset Malmö hamn ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

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

Arbetsgruppen har bestått av Stefan Malmberg, Rickard Persson, Karin Olsson och Nikolina Verovic, Länsstyrelsen, Rolf B Bertilsson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket/Trafikverket, Benny Nilsson, Andreas Åkerblad och Gert-Inge Schödin, Vägverket/Trafikverket samt Ingemar Braathen och Jack Bårström, Banverket/Trafikverket.

Kontakter har löpande skett med en referensgrupp bestående av företrädare för Malmö stad, representerad av Bertil Johansson samt Lennart Pettersson och Tommy Svensson för Malmö hamn. Dessa personer har även deltagit i några av arbetsgruppens möten. Bengt Lasson från Malmö hamn har ritat kartbilden av statens samlade anspråk på riksintresset.

Den slutliga rapporten har sammanställts och redigerats av Rickard Persson, Länsstyrelsen i Skåne län.

Kristianstad, den 5 maj 2011



Göran Enander, länsöverdirektör
Länsstyrelsen i Skåne län



Lennart Andersson, regionchef
Trafikverket Region Syd

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	6
Bakgrund och syfte med rapporten	9
Riksintresse avseende trafikslagets anläggningar	11
Riksintresse avseende sjöfart - hamn	12
Riksintresse avseende sjöfart - farled	14
Riksintresse avseende väg	16
Riksintresse avseende järnväg	17
Riksintresse för industriell produktion	19
Övriga riksintressen	20
Kulturmiljö	20
Kustområdet	21
Natura 2000	21
Fiske	21
Hamnpolitik	22
TEN-T nätet inom EU	23
Hamnar - pågående planering	24
Transportflöden och marknader	25
Hamnens läge	25
Sjötransporter	25
Järnvägstransporter	25
Vägtransporter	25
Malmö hamn - historia	28
Första flygplatsen i hamnen	28
Malmö Sjöterminal AB bildas	29
Malmö Hamn AB bildas	30
Statistik över färjetrafiken	31
Befintliga hamndelar	33
Centralhamnsrännan	33
Oljehamnsrännan	34
Övrigt	35
Hamnens utveckling	35
Aktuella planeringsprocesser i kommunen	36
Översiktsplanering	36
Trafikutveckling	40
Planering för vägar	41
Planering för järnvägar	42
Trafikverkets beslut om riksintresse hamn	43

Riksintresset Malmö hamn	46
Hamnen och staden	46
Utgångspunkter för utpekande av riksintresset	46
Kriterier	48
Befintliga hamndelar av riksintresse	49
Frihamnen	49
Industrihamnsrännan	49
Oljehamnsrännan	49
Norra hamnen	49
Övriga hamndelar - ej av riksintresse	50
Anslutande infrastruktur av riksintresse	52
Farleder	52
Vägar	52
Järnvägar	52
Utvecklingsområden av riksintresse	53
Kompletterande överväganden	53
Statens samlade anspråk på riksintresset Malmö hamn	54
Influensområde	56
Allmänt	56
Buller	56
Vibrationer	61
Luftkvalitet	62
Vattenkvalitet	63
Risk- och säkerhetsaspekter	64
Sjöfartsskydd	66
Riksintressets behandling i planprocessen	67
Miljöprövning	69
Länsstyrelsens roll	70

Sammanfattning

Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Trafikverkets beslut den 17 november 2010. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet. Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket, senare Trafikverket, tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Malmö hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i riksintresset. Arbetet har slutförts av Länsstyrelsen i Skåne samt Trafikverket. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

Hamnen ligger centralt i ett växande Öresundsområde med mer än 3,5 miljoner människor. Integrationen av människor från olika länder är omfattande och industrisektorn expanderar i området. Samtidigt kan Öresundsregionen utgöra en inkörsport till hela Östersjöområdet med sammanlagt över 100 miljoner människor.

När Öresundsbron öppnades år 2000 försvann ett antal passagerar- och lastfärjor mellan Danmark och Sverige. I stället möjliggjorde bron en väl utvecklad infrastruktur, en effektiv hamnverksamhet och nya möjligheter i en region med fler än 50 000 företag. Bildandet av Copenhagen Malmö Port AB år 2001 med en del av sin verksamhet i Danmark och en del i Sverige skapade möjligheter att erbjuda lagring och distribution av gods i samma omfattning som t.ex. i Berlin, Hamburg eller Amsterdam. Kombinationen av olika transportslag såsom sjöfart, vägtrafik, järnväg och flyg skapar förutsättningar för minsta möjliga miljöpåverkan och minsta möjliga förbrukning av naturens resurser. Med en verksamhetsyta som kan öka till 5 miljoner kvadratmeter kan hamnen på sikt erbjuda nya förutsättningar för företag verksamma inom exempelvis transportbranschen i norra delen av Europa.

Malmö 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 också att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

Malmö hamn har ett strategiskt läge i Öresund och inseglingen till hamnen är kort. Normalt förekommer inga isproblem. Hamnen har via Malmö godsbangård järnvägsförbindelse med Södra stambanan och Västkustbanan norrut och med Kontinentalbanan söderut mot Centraleuropa. Malmö har goda förbindelser med det övergripande vägsystemet genom vägarna E6, E6.01, E20, E22 och E65.

Malmö hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse. Det finns ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara det. Rapporten innehåller en sådan precisering. I riksintresset Malmö hamn ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet, och även anslutande vägar samt järnvägar är riksintresse. I riksintresset Malmö hamn ingår också de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion, anslutningsspåren till bangården, samt vissa vägar som försörjer delar av hamnen. Dessutom ingår även expansionsmöjligheter för hamnen i riksintresset.

Samtidigt med denna rapports framtagande pågår olika utvecklingsprojekt i hamnen. Inför en förväntad trafikökning i hamnen förändras utnyttjandet av Norra hamnen genom anläggning av nya kajer, nytt terminalområde, anslutningsvägar och nya järnvägsspår samt en fördjupad infartsled. Under våren 2011 öppnar en ny kombiterminal i hamnen.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar, såsom buller och luftföroreningar, hamnverksamheten ger upphov till. Härutöver ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas. 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 dels möjligheterna till transporter till och från hamnen, dels villkoren för den egentliga hamnverksamheten. Nya planer i anslutning till vägar och järnvägar av riksintresse, som har betydelse för riksintresset hamn, får inte begränsa riksintressets funktion.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. 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. Först när ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

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 såväl översiktsplanering som detaljplanering. Även Länsstyrelsen i Skåne har ansvar att se till att riksintresset Malmö hamn beaktas i olika planer.

Bedömningen av om en hamndel är av riksintresse eller inte görs efter kriterier som fastställts för motsvarande rapporter i andra hamnar av riksintresse. Kriterierna har varit utgångspunkt för bedömningen i frågan om riksintresset Stockholms hamn, Södertälje hamn, Oxelösunds hamn, hamnarna i Västerås och Köping, Oskarshamn, Helsingborg, Ystad och i Göteborg. Volymkriteriet för gods har ändrats efter beslutet i november 2010 från tidigare 1, 5 miljoner ton till 100 000 ton

Kriterierna är:

- en samlad hamnfunktion, som har en omfattande godshantering (årlig volym på 100 000 ton gods) och/eller har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare i internationell trafik).
- 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.



Trafiken med kryssningsfartyg är i huvudsak koncentrerad till CMP Köpenhamn. Foto Malmö hamn.

Bakgrund och syfte med rapporten

Hamnfrågorna i landet är för närvarande under utveckling och omprövning. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 *Moderna transporter* framhölls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser borde nyttjas mer effektivt. Ett antal strategiska hamnar borde pekas ut och en statlig förhandlingsman 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, föreslås Malmö hamn utpekad som en av 10 strategiska hamnar i Sverige. Innebörden av strategisk hamn väntades framgå av regeringens trafikpolitiska proposition under 2008. Regeringen valde dock i slutändan att inte peka ut de föreslagna hamnarna.

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 pekat ut Malmö hamn som riksintresse för sjöfarten. Trafikverket tog motsvarande beslut den 17 november 2010. Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Malmö hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och för landet. Export- och importhamnen tillhör de största godshamnarna i Sverige och har idag särskild betydelse för vissa branscher. Hamnen är t.ex. centralhamn för Toyotas bilimport. Då Malmö hamn är en transportknutpunkt för hela Nord-europa fungerar den som ett viktigt logistikcentrum i Norden. Sjöfartsverket pekade genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att Sjöfartsverket bedömde att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

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 Malmö hamn beaktas i bl.a. den fysiska planeringen. Om Länsstyrelsen befarar att utbyggnadsplaner innebär att tillkomst eller utnyttjande av anläggningar inom riksintresset påtagligt kan försvåras ska Länsstyrelsen pröva frågan och upphäva ett kommunalt detaljplanebeslut.

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.

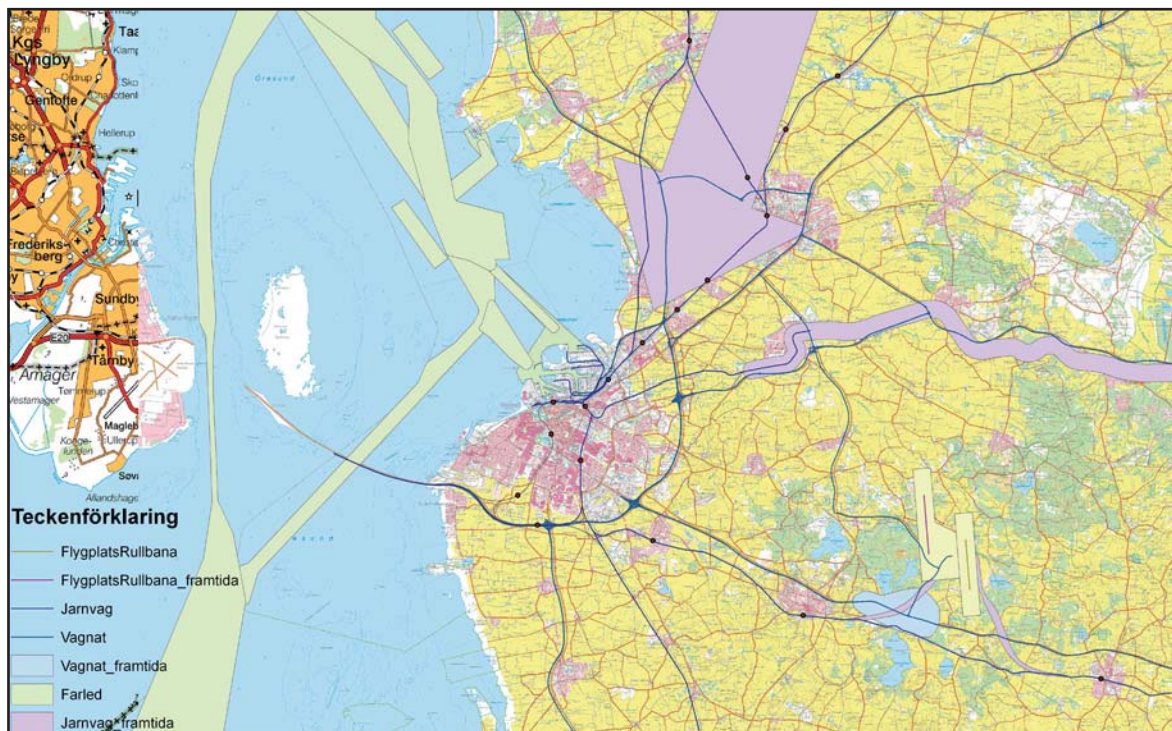
I beslutet om utpekande av riksintresse för sjöfarten fanns ingen närmare precisering av vad riksintresset Malmö hamn omfattar. Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket tog därför initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport. Arbetet har slutförts av Länsstyrelsen i Skåne län och Trafikverket, som tog över ansvaret för sjöfartens riksintressen vid sitt bildande den 1 april 2010. Målsättningen är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Malmö hamn ska preciseras. Syftet är vidare att beskriva hamnverksamheten inom Malmö 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.



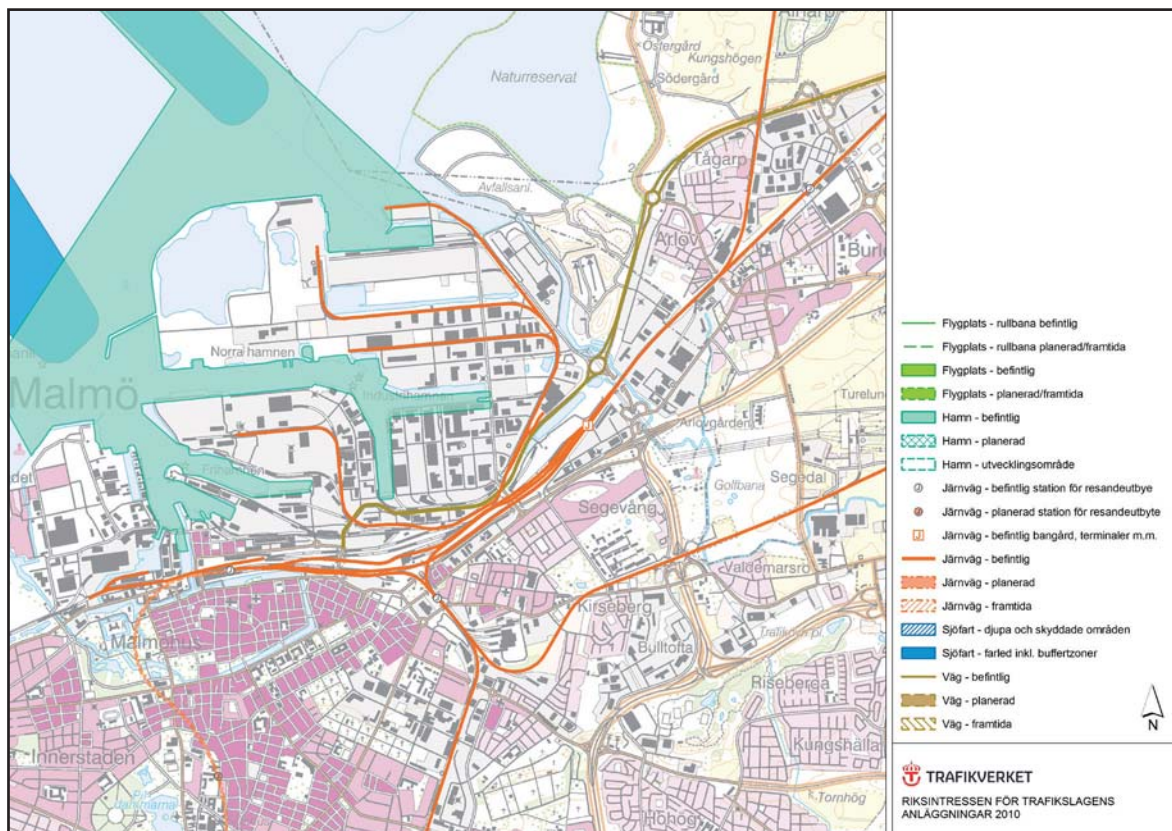
Tankfartyg i Malmös oljehamn. Foto Malmö hamn.

Förslaget om utbyggnad av Malmö hamn framgår bland annat av kommunens översiktsplan (Malmö 2005). Hamnverksamheten erhöll tillstånd enligt miljöbalken under hösten 2009.

Riksintresse avseende trafikslagens anläggningar



Riksintresse avseende alla trafikslag, enligt beslutet 2010-II-17. Trafikverket © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188.



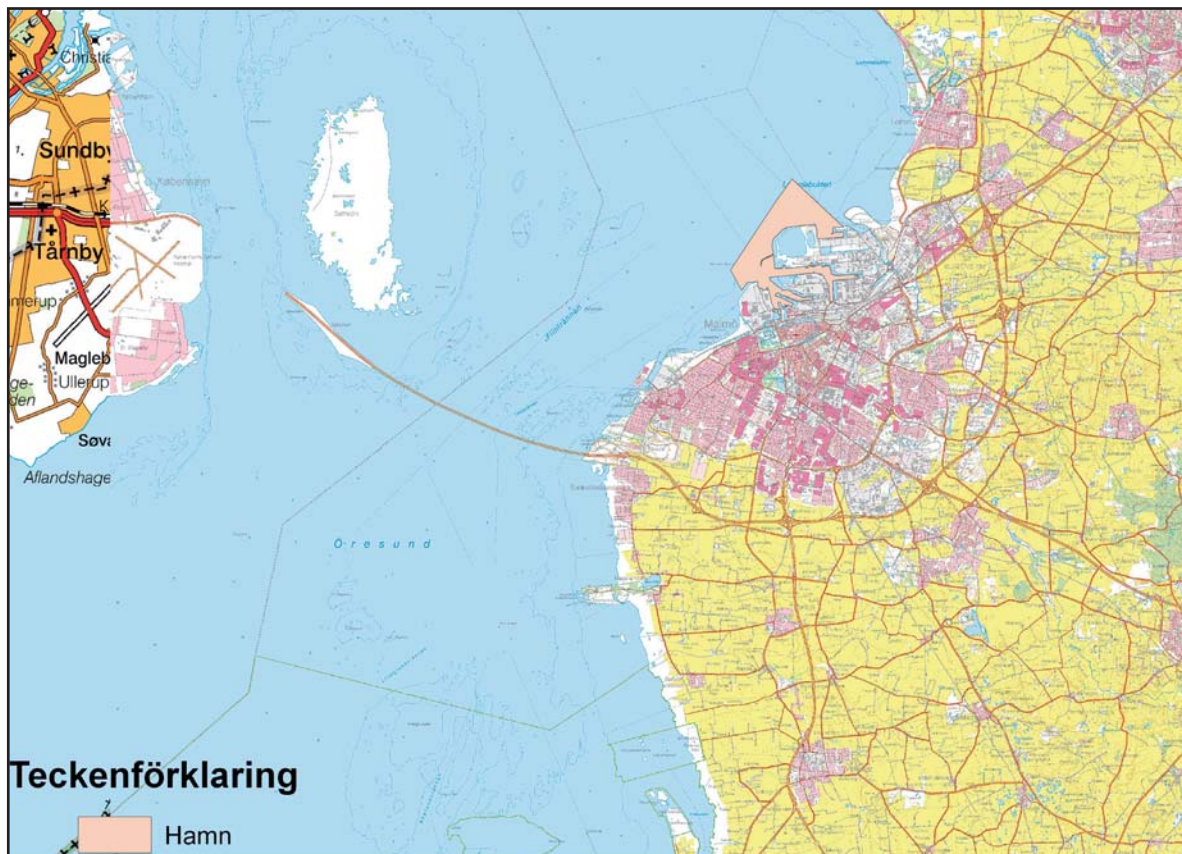
Riksintresse avseende alla trafikslag, enligt beslutet 2010-II-17. Trafikverket. © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken.

Mot bakgrund av detta genomfördes ett gemensamt projekt mellan de dåvarande fyra trafikverken som resulterade i att Trafikverket, genom beslut av Generaldirektören den 17 november 2010, pekade ut de mark- och vattenområden verket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer. Dessa beskrivs under respektive trafikslag nedan.

Beslutet den 17 november 2010, av Trafikverkets generaldirektör (2010-07-02, reviderat 2010-11-17) ersätter tidigare beslut om utpekande fattade av de olika trafikverken. Denna och andra preciseringar av riksintressena som görs ersätter dock Trafikverkets generella utpekande för de områden de avser.

Riksintresse avseende sjöfart - hamn



Riksintresse avseende sjöfart - hamn, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001, med stöd av förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. redovisade vilka hamnar som verket bedömde vara områden av riksintresse för sjöfart i Skåne län, nämligen Helsingborgs, Ystads, Trelleborgs och Malmö hamnar.

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. Dåvarande fyra trafikverk, nu Trafikverket, fick i direktiv för åtgärdsplaneringen 2010-2021 uppdrag att göra en trafikslagsövergripande, samlad översyn av riksintressen för trafikverkens anläggningar.

I Trafikverkets riksintressebeslut 2010-11-17 pekas bl.a. ut även hamnarna Landskrona och Åhus i Skåne p.g.a. att volymkriteriet för hamnar av riksintresse sänkts till 100 000 ton per år. Tillsvdare är även Barsebäcks hamn utpekad som riksintresse.

De kriterier för utpekande av hamn som riksintresse för sjöfarten som finns i beslutet lyder:

Allmän hamn utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten i det fall hamnen:

- Ingår i TEN-T-nätverket, och/eller
- Omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod, och/eller
- På annat sätt är så väsentlig för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering att den inte utan olägenhet för det allmänna intresset kan ersättas med annat trafikslag eller annan hamn.

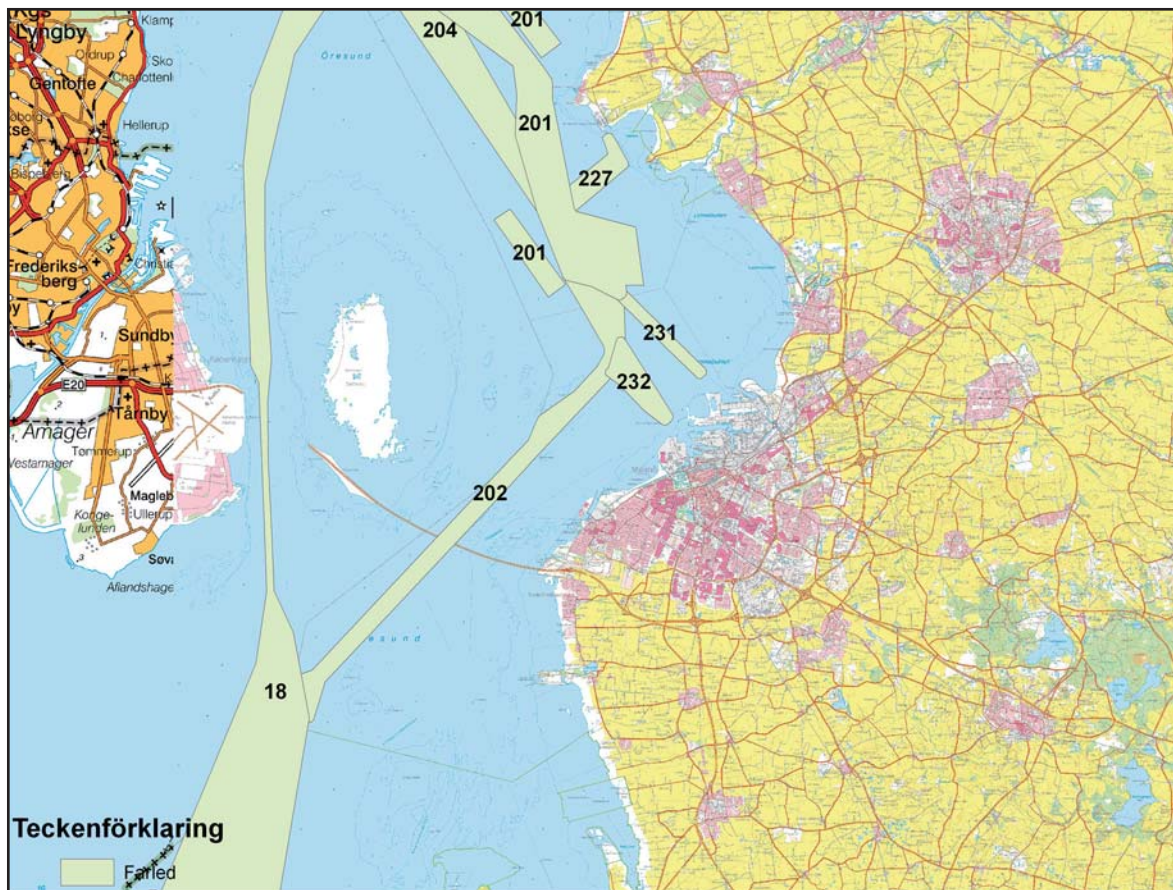
Område som preciseras som riksintresse i de utpekade hamnarna ska bestå av de land- och vattenområden som fastställts i beslut om riktlinjer för precisering av hamnområde av riksintresse. För de hamnar som det inte finns en precisering redovisas i kartan området för allmän hamn. Exakt vilka hamndelar som ingår i riksintresset får då avgöras i en framtida precisering av riksintresset för hamnen. Då kommer det också framgå vilka landområden som ingår i riksintresset för hamnen.

Industrihamn som utgör riksintresse för industriell produktion utpekas i förekommande fall av Tillväxtverket. Riksintressen 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 riksintresset 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, d.v.s. 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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Riksintresse avseende sjöfart - farled



Riksintresse avseende sjöfart - farled, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188

I beslutet 2010 redovisade Trafikverket kriterier för utpekande av farled som riksintresse för sjöfarten.

Följande farleder med tillhörande anordningar utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som riksintresse för sjöfarten:

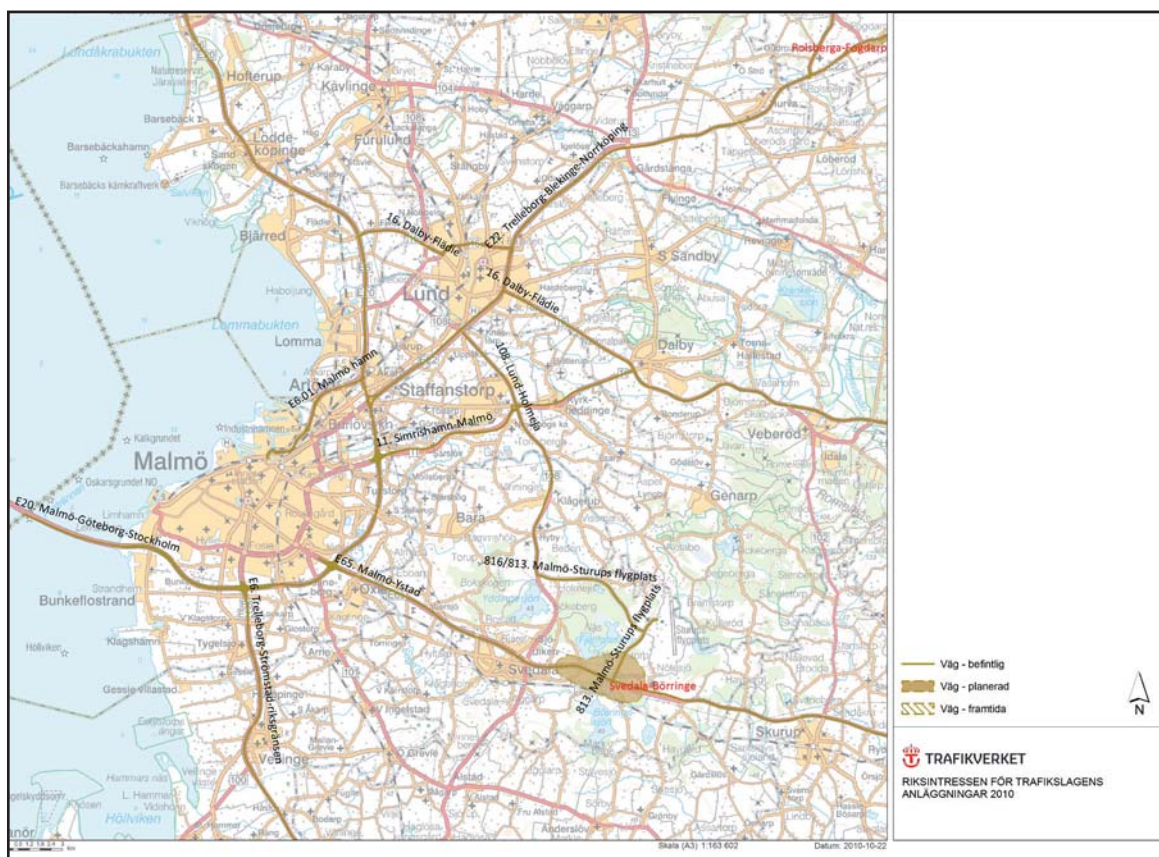
- Huvudfarled som leder till hamn av riksintresse.
- Huvudfarled som leder till hamn som omsätter > 100 000 ton eller 200 000 passagerare/år över en femårsperiod.
- Farleder med väsentlig betydelse i det regionala transportnätet.
- Delsträckor av den farled som, där förutsättningar finns, utgör en kustomspännande inomskärsled.
- Beredskapsleder och vissa anläggningar med betydelse för sjöfartens roll i totalförsvaret (vilka även har betydelse för Försvarmaktens planering). Vissa farleder kan av sekretesskäl ej publiceras.
- Farleder som behövs för att leda om trafik i vissa situationer.
- Farled som på annat sätt är så väsentlig för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering att den inte utan olägenhet för det allmänna intresset kan ersättas med annat trafikslag.

Utpekandet som riksintresse ska skydda farledens funktion och utgörs därmed av farledens navigerbara yta begränsad av djupkurvan som markerar farledens djup samt, i tillägg till denna yta, en buffertzona. För utpekade farleder avsedda för den mindre sjöfarten (farledsklass 3) utgörs riksintresset av en farledslinje med en buffertzona på var sida om denna. Utöver den utpekade farledsytan ska också farledens influensområde beaktas för att säkerställa funktionen för en farled och dess utmärkning. Farledens befintliga segelfria höjd till broar, kraftledningar med mera utgör riksintresset i höjdded när hänsyn också tagits till gällande säkerhetsmarginal.

Farledens minsta djup bestäms av fartygstrafikens största tillåtna djupgående med tillägg för klarning mellan fartyg och havsbotten.

Sjöfartsverket var, enligt förordningen (1998: 1392) med instruktion för Sjöfartsverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och plan- och bygglagen. När Trafikverket bildades den 1 april 2010 övergick dessa skyldigheter till den myndigheten.

Riksintresse avseende väg



Riksintresse avseende vägar, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket. © Bakgrundskartor. Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

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 ska lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder på ett sådant sätt att de kan äventyra vägens funktion.

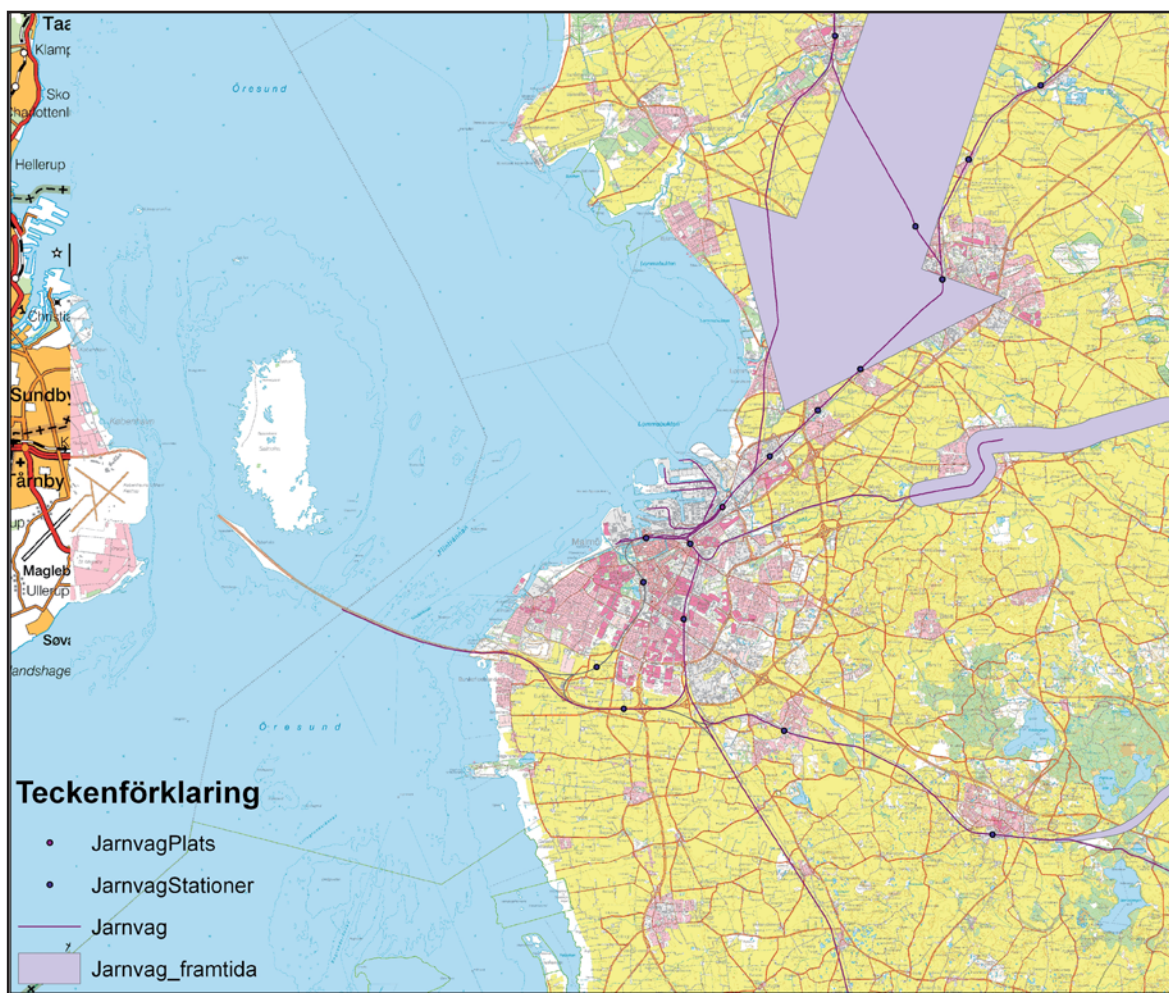
De utgångspunkter som ligger till grund för utpekande av vägnätet är av internationell, nationell eller särskild regional karaktär. Kriterierna utgörs av:

- internationell betydelse: vägar som ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T.
- nationell betydelse: vägar som ingår i det nationella stamvägnätet.
- regional betydelse: vägar som förbinder regionala centra är av särskild regional betydelse.
- vägar som är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik

- vägar som bl.a. är förbifarter kring storstäder och viktiga förbindelselänkar mellan delar i det nationella stamvägnätet är av särskild betydelse för regional eller inter-regional trafik. I kriteriet ingår även vissa vägar som leder till andra verksamheter som är av riksintresse enligt miljöbalkens 3:e och/eller 4:e kapitel och som har stora transportbehov, t.ex. viktiga förbindelser till turistområden med stor besöksfrekvens
- vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse, t.ex. flygplatser, hamnar och kombiterminaler.

Vägverket var, enligt förordningen (1998: 1392) med instruktion för Vägverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken och plan- och bygglagen. När Trafikverket bildades den 1 april 2010 övergick dessa skyldigheter till den myndigheten.

Riksintresse avseende järnväg



Riksintresse avseende järnvägar, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket. © Bakgrundskartor. Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

De järnvägar som utpekats som riksintresse i den senaste revideringen som gjordes 2010 uppfyller något av följande kriterier. De är av

- internationell betydelse.
- nationell betydelse.
- interregional betydelse.
- särskild regional betydelse.
- betydelse såsom förbindelse mellan bana av riksintresse och utpekad nod av riksintresse.
- betydelse för omledning av trafiken.

Ett antal viktiga platser pekats också ut såsom av riksintresse för järnvägen:

- Befintliga och planerade namngivna tågbildningsplatser.
- Alla järnvägsstationer med resandeutbyte utmed det utpekade järnvägsnätet är av riksintresse.
- Befintliga och planerade anläggningar som behövs för elförsörjning, trafikledning mm.

Tågbildningsplats är det övergripande begreppet för de platser eller spårområden där tåg bildas eller där vissa servicefunktioner kopplade till tågtrafiken finns, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Tågbildningsplatser är i sin tur uppdelade i begreppen spårområden, godsterminaler och depåer. Begreppet spårområden innefattar för godstrafikens anläggningar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods- och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar medan begreppet godsterminaler avser kombiterminaler samt lastnings- och lossningsterminaler. Depåer innefattar verkstadsområden med verkstadsbyggnad och spår för uppställning för verkstadens behov.

Banverket var, 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). När Trafikverket bildades den 1 april 2010 övergick dessa skyldigheter till den myndigheten.

Riksintresse för industriell produktion

Tillväxtverket - tidigare Verket för näringslivsutveckling, Nutek - är från och med den 1 april 2009 ansvarig nationell myndighet för riksintressen för industriell produktion.

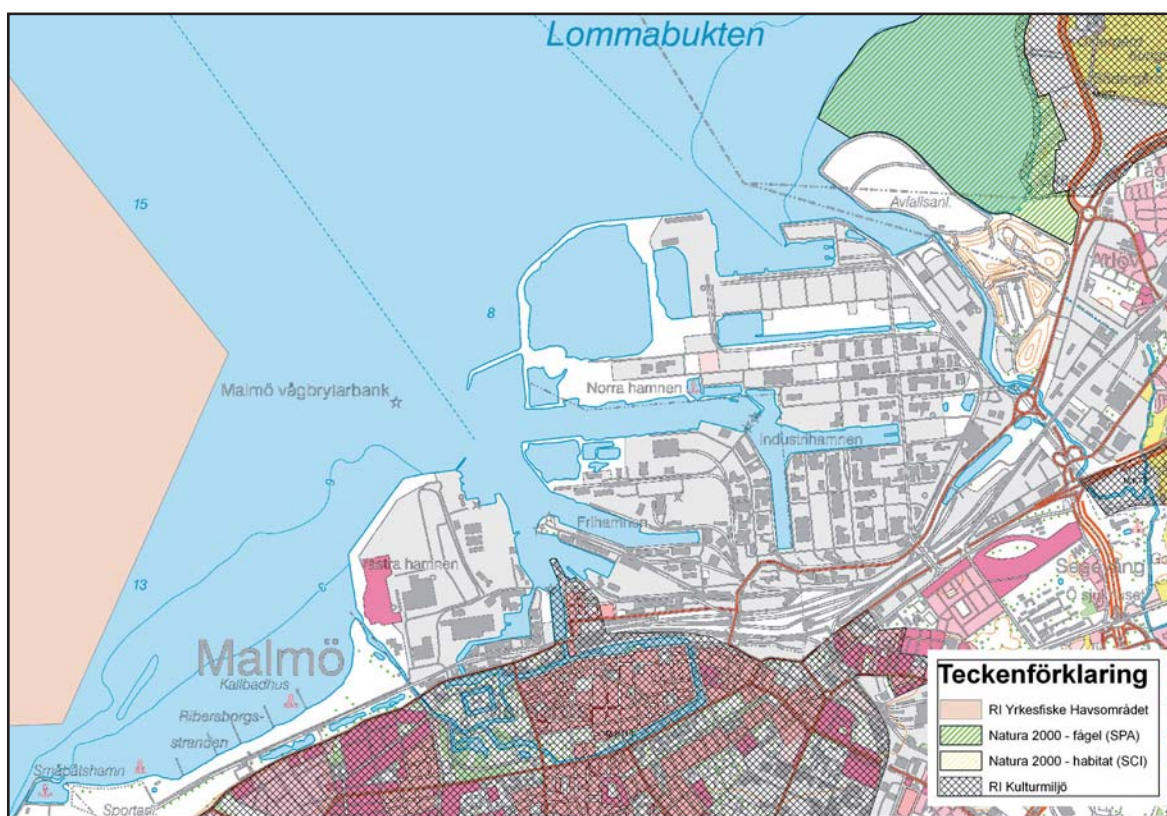
Enligt 2 § i förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska särskilt utpekade myndigheter, efter samråd med Boverket, andra berörda myndigheter och berörda länsstyrelser, i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheterna bedömer vara av riksintresse enligt 3 kap. i miljöbalken. Tillväxtverkets ansvarsområde är att lämna sådana uppgifter kring riksintressen för industriell produktion.

Tidigare har ansvaret för vilka områden som är av riksintresse för industriell produktion åvilat SIND – Statens Industriverk. Genom bildandet av Nutek 1991 fördes ansvaret för riksintressen för industriell produktion över till Nutek, och innehas nu av Tillväxtverket.

I Miljöprocessutredningens betänkande den 30 april 2009 (SOU 2009:45) föreslås att regelverket angående bestämmelserna om områden av riksintresse ska förtydligas i olika avseenden och att de statliga prioriteringarna bör klargöras. Därtill föreslås att sektorsansvariga myndigheters ansvar för riksintressen bör framhävas ytterligare. Riksintressen för industriell produktion ska - sett ur ett planeringsperspektiv - betraktas som en långsiktig hushållnings- och markanvändningsfråga. Det kan röra sig om befintliga områden och nya områden som ur ett strategiskt näringslivsperspektiv stärker det befintliga men även det framtida näringslivets nationella och internationella konkurrenskraft.

Vad gäller Malmö hamn kan Tillväxtverket i nuläget inte ta ställning till om hamnområdet ska utgöra ett riksintresse för industriell produktion eller ej.

Övriga riksintressen



Övriga riksintressen. Länsstyrelsen Skåne © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188

Kulturmiljö

Riksantikvarieämbetet/Länsstyrelsen har 1987 pekat ut ett antal områden i Malmö kommun som är av riksintresse för kulturmiljövården. Riksantikvarieämbetet fattade 1997 beslut om avgränsning, motivtexter och värdebeskrivningar för riksintresse kulturmiljö. Riksintresset utgör en storstadsmiljö, en residensstad och sjöfartsstad som i planstruktur och bebyggelse avspeglar sin historia som en av Danmarks viktigaste städer under medeltid och 1500-tal.

Efter år 1658 var Malmö en av Sveriges viktigaste gränsstäder med starka befästningar. Från mitten av 1800-talet var Malmö en snabbt växande industristad, genom den tidiga järnvägsutbyggnaden, där Malmö var sydlig slutpunkt för stambanenätet, och närheten till kontinenten.

Riksintresset för kulturmiljövården (M:K 144) berör hamnområdet och kommer till uttryck enligt följande beskrivning: Sjöfarts- och kommunikationsstaden, med hamnanläggningarna som successivt har byggts ut på utfyllnadsmark alltsedan 1700-talets slut, stenkajer, fyrorn och andra byggnader och anläggningar med anknytning till sjöfarten, hamnverksamheten och till järnvägen.

Kustområdet

Kustområdet i Malmös kommun ingår i ett sammanhängande kustområde, riksintresse kustzon enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken från Brofjorden i Bohuslän till Simpevarp i Småland. Riksintresset syftar till att bevara det öppna landskapet i Skånes kustområden, och skydda det från exploatering, främst vad gäller bostads- eller fritidshusbebyggelse. Riksintresset är inte avsett att hindra utveckling av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet. Malmö hamn bedöms inte ha någon påverkan på syftet med riksintresset.

Natura 2000

Strax utanför hamnområdets nordöstra gräns (norr om Spillepengen) finns ett Natura 2000-område (Lommaområdet SE430173). Verksamheter i och utanför ett Natura 2000-område som på ett betydande sätt kan påverka naturmiljön i naturområdet kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken. I hamnens miljötillstånd ingår en bedömning att hamnens verksamhet inte kräver ett sådant tillstånd.

Fiske

Limhamns fiskehamn

Malmö hamn är inte utpekad som riksintresse för fiske. Det är däremot Limhamns hamn, som är knuten till hamnverksamheten i Malmö hamn. I Fiskeriverkets senaste revidering av områden av riksintresse för yrkesfisket, publicerad i *Fiskeriverket informerar 2006:1*, är Limhamns hamn angiven som en av Skånes nio riksintressanta fiskehamnar. Bedömningen grundas på landningsvärde och/eller antal fartyg samt tonnage som nyttjar hamnen. Hamnen är också en av de av Fiskeriverket särskilt utsedda hamnar där större torskparter (över 750 kg) får landas. Ungefär nio fiskefartyg har för närvarande Limhamn som hemmahamn.

Småskaligt fiske efter torsk med nät är det dominerande fisket. I övrigt bedrivs nätfiske efter sill och flatfisk samt fiske efter ål främst med ryssjor. Tillgången på torsk i Öresund är, till skillnad från i de flesta andra havsområden, relativt god. Det beror sannolikt på det trålfiskeförbud som sedan 1933, enligt en konvention mellan Sverige och Danmark, gäller i området. De mycket speciella förhållanden som råder i sundet med kraftiga strömmar och ibland nyckfullt väder försvårar för fiskare från andra områden utan lokalkännedom och bidrar därmed också till ett lägre fisketryck.

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 kvadratkilometer 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 riksintresse.

Värdet inom riksintresseområdena, 1999-2003, av de viktigaste arterna för yrkesfisket i Öresund, miljoner kr. (Ur Fiskeriverkets Finfo 2006:1 Område av riksintresse för yrkesfisket).

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



Riksintressanta områden för yrkesfiske i Öresund. Länsstyrelsen Skåne. © Bakgrundkartor Lantmäteriet, dnr. I06-2004/188

Hamnpolitik

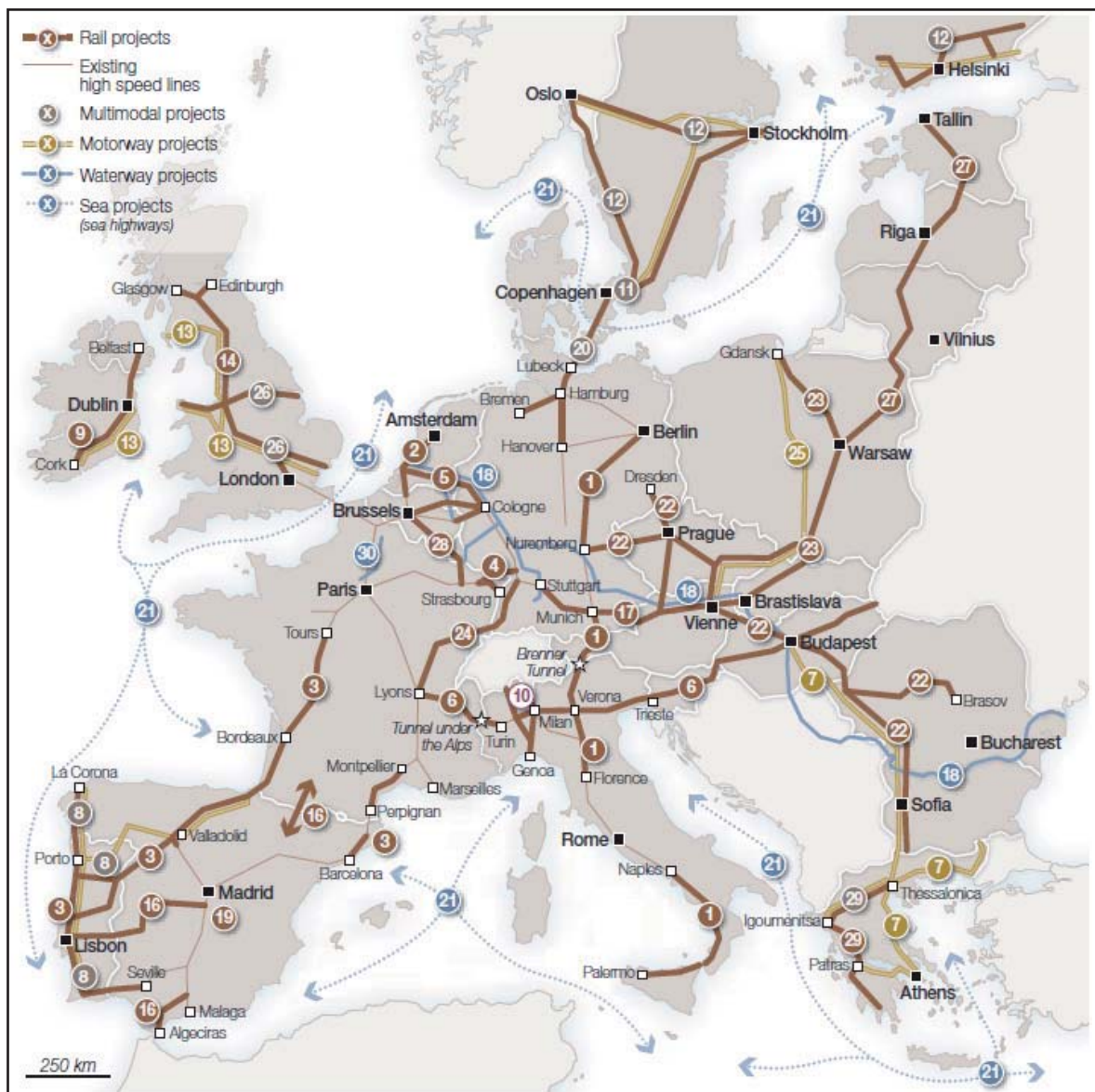
I EU:s vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, innebär också att hamnarnas betydelse för att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

komma en hållbar utveckling kommer att öka. I Romfördraget beslutades att transeuropeiska nät ska utvecklas för att:

...göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser.

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

TEN-T nätet inom EU



Transeuropeiska Transportnätet (TEN-T). © Energy and Transport DG, 26/10/2004

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 att minska godstransporterna på väg till förmån för sjöfart. Sjömotorvägskonceptet 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
(Ur Prop. 2008/09:35 sid. 190).

Då staten har ansvar för infrastrukturen fram till hamnområdet både på land- och sjösidan, är det viktigt att Trafikverket samordnar sina infrastruktursatsningar. Regionalt bör man enas om en prioritering av infrastruktursatsningarna. 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

Malmö strategiska position har i modern tid spelat en viktig roll för transportindustrin som leverantör åt svenskt näringsliv.

Hamnens läge vid kusten ger en kort inseglingssträcka. Farleden in till hamnen är en farled 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

Farlederna med nr 231A och nr 231B leder in till Malmö hamn samt in till Limhamn via farlederna med nr 231C och 231D. Farleden med nr 231A har nyligen uppgraderats för hanteringen av utökade skeppningar med tankfartyg av olja för transshipment.

Järnvägstransporter

Varje år ankommer eller avgår ungefär 14 000 järnvägsvagnar till och från Malmö hamn. Inga järnvägsvagnar fraktas idag till sjöss med någon färja till och ifrån Malmö hamn. Det finns i dagsläget (hösten 2010) ingen färja i trafik med järnvägsspår ombord.

Vägtransporter

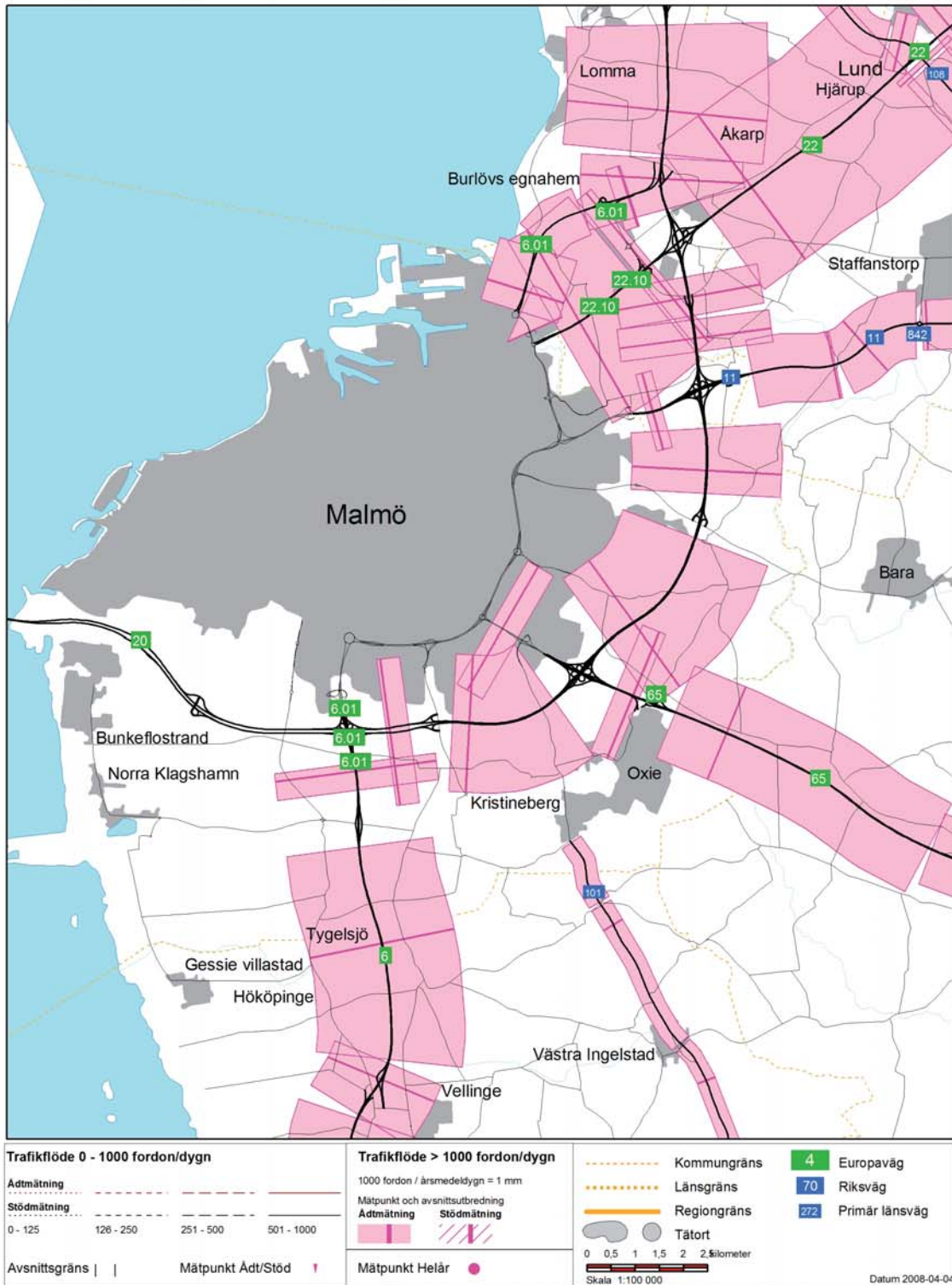
Varje år ankommer eller avgår ungefär 270 000 lastbilar från Malmö hamn med färjorna. Av dessa har ca 35 % start eller slutdestination i Skåne eller Blekinge. Övrig trafik passerar dessa landskap för körning till andra destinationer i främst Sverige. 70 000 av dessa lastbilar använder E4, 125 000 använder E6, 40 000 använder E20, 20 000 använder E22 och resterande 15 000 lastbilar kör inom Malmö.

Godsflödet genom hamnen genererar ca 130 000 lastbilsrörelser; 40 000 med containrar, 60 000 med petroleumprodukter och 30 000 med torrbulkvaror. Dessutom levereras nya personbilar som kommit till hamnen med fartyg ut från hamnen med specialbyggda lastbilar till destinationer i södra Sverige. Antalet sådana transporter är ca 20 000.

Idag går varje dygn (årsmedeldygn, ÅDT) ca 40 000 fordon per dygn på väg E6, norr om Malmö, varav ca 5 500 är lastbilar. På väg E6.01 mot Malmö hamn går idag ca 15 000 fordon, varav ca 3 000 lastbilar. På väg E22 öster om Malmö uppgår trafiken till ca 36 000 fordon, varav ca 3 000 är lastbilar. Väg E65 öster om Malmö har idag ca 27 000 fordon per dygn, varav ca 2 300 lastbilar.

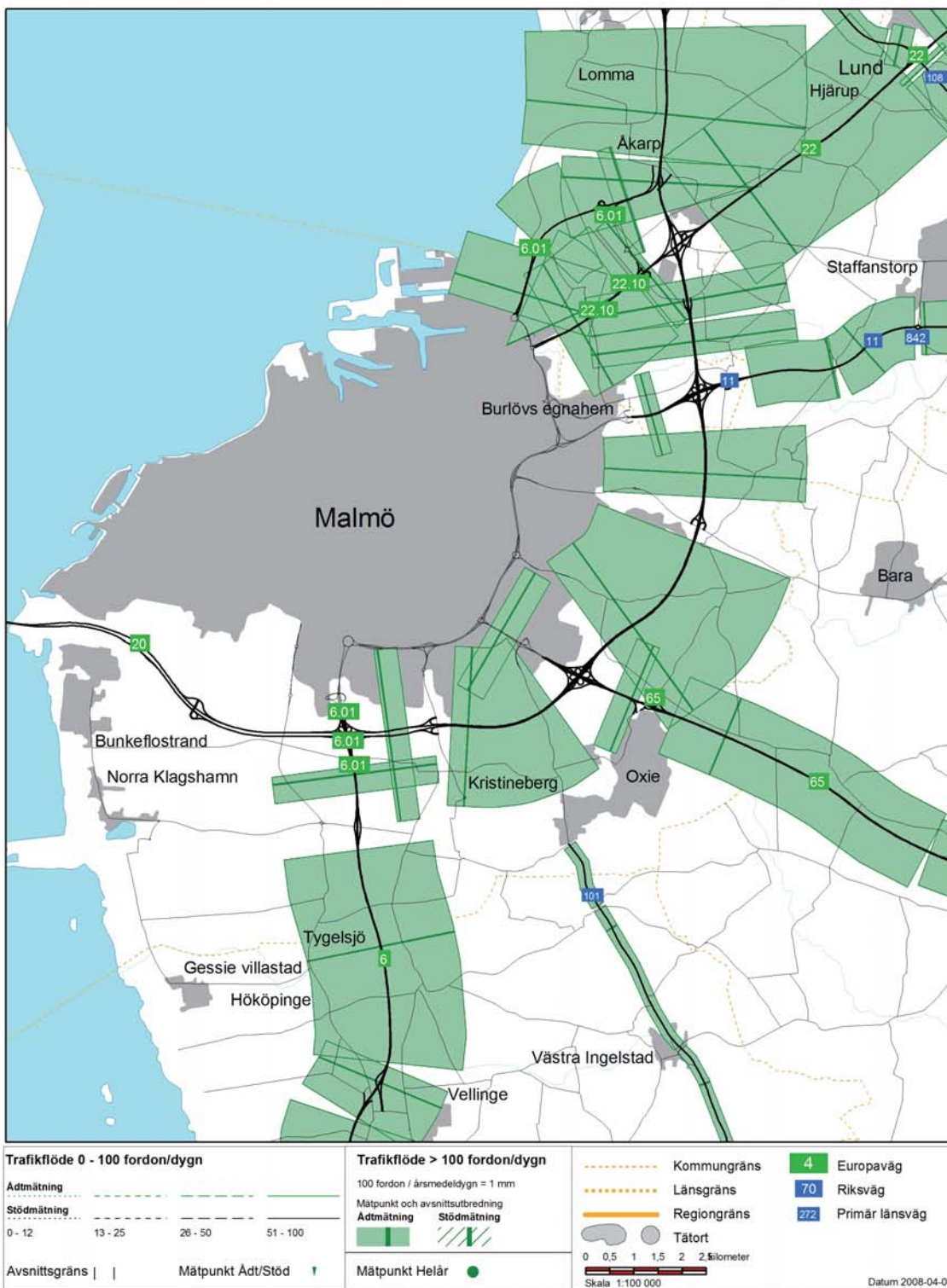
TRAFIKFLÖDESKARTA Malmö

Total fordonstrafik
Statliga vägnätet
Årsdygnstrafik (ADT) Fordon



TRAFIKFLÖDESKARTA Malmö

Tung fordonstrafik
Statliga vägnätet
Årsdygnstrafik (ÅDT) Fordon



Malmö hamn - historia

Malmö Hamn grundlades år 1775 på initiativ av kommersrådet Frans Suell. Den första hamndirektionen utsågs den 17 juli 1775. År 1857 byggdes den första torrdockan i hamnen. På 1870-talet började Kockums varv sin verksamhet i hamnen. Under 1870-talet tillkom Västra hamnen. Tåg färjeleden Malmö-Köpenhamn startade år 1895. Nyhamnen blev färdig år 1903. Industrihamnens första etapp påbörjades år 1915 och blev färdig år 1922.



Malmö hamn i början på 1900-talet.

Malmö Frihamns AB bildades år 1916 och ägdes av Hamnförvaltningen och enskilda intressenter. Syftet var att etablera en frihamn i Malmö. Malmö Frihamn började rent konkret att byggas först år 1919 och blev färdig hösten år 1922. Frihamnen och Industrihamnen invigdes den 27 september 1923. År 1917 bildades ett nytt bolag, Malmö Förenade Stuveri AB, genom en sammanslagning av flera privata stuveribolag. Ett av bolagen, Skeppsmäkleri och Transport AB, kvarstod som ett dotterbolag utan verksamhet inom bolaget. Skeppsmäkleri och Transport AB såldes år 1991.

Första flygplatsen i hamnen

År 1924 vidtogs provisoriska anordningar för en flygbas i Industrihamnen, en slip och hangar byggdes, och Sveriges första kommersiella flygplats för passagerartrafik startade.

Det var bolaget Aerotransport som flög mellan Malmö och Köpenhamn. Verksamheten flyttades senare till Bulltofta.



Utfyllnadsarbeten i början på 1900-talet..

År 1927 övertog Hamnförvaltningen samtliga aktier i Malmö Frihamns AB. Anledningen var en konflikt mellan Hamnförvaltningen och bolaget beroende på att verksamheten i Frihamnen de första fem åren varit mycket begränsad. År 1955 påbörjades byggandet av nya oljehamnen som skulle ersätta den gamla i västra hamnen. År 1957 såldes den gamla oljehamnen i västra hamnen till Kockums.

År 1972 förvärvade Malmö Frihamns AB en minoritetspost i Stuveribolaget och blev representerad i Stuveribolagets styrelse genom sin ordförande. År 1976 ökades Malmö Frihamn AB:s aktieinnehav i stuveribolaget till 50 %. Resterande aktier ägdes av ett 35-tal olika aktieägare varav de största var G L Beijers, Redareföreningen och Lantmännen. År 1978 övertog Hamnförvaltningen den tidigare privata hamnen i Limhamn från Cementa AB. År 1980 togs norra delen av Frihamnen i bruk för bland annat containerhantering.

Malmö Sjöterminal AB bildas

År 1980 namnändrades Malmö Förenade Stuveri AB till Malmö Sjöterminal AB (bolaget ägs fortfarande till 50 % av Malmö Frihamns AB). Året efter genomfördes också en omorganisation som medförde att hamndirektören även

blev verkställande direktör i frihamnsbolaget och terminalbolaget. Mellan åren 1984-1985 färdigställdes djuphamnen Swede Harbour. År 1990 övertog Malmö Sjöterminal AB den del av hamnverksamheten som därtills hade skötts av den kommunala hamnförvaltningen. Avtal som reglerar förhållandet mellan hamnägaren Malmö stad och Malmö Sjöterminal AB ingicks och innebär att bolaget därefter dels har underhållsansvaret för anläggningarna men även det operativa ansvaret för den samlade hamnrörelsen.

Malmö Hamn AB bildas

År 1997 ändrade Malmö Sjöterminal AB namn till Malmö Hamn AB med oförändrat ägarförhållande. År 2001 bildades Copenhagen Malmö Port AB som övertog hamnverksamheten i Malmö och Köpenhamn. Ägare är Malmö Hamn AB till 50 % och Arealudviklingsselskabet I/S med 50 % sedan Köpenhamns Hamn A/S år 2007 överförde motsvarande andel till det bolaget.

År 2002 färdigställdes Nordic Hub och de nya kajerna för bilhantering i Norra frihamnen. År 2006 förvärvade bolaget Norra Vallgatan AB 29 % av aktierna i Malmö Hamn AB och är numera största privata aktieägare i bolaget. Malmö stad har 53 % av aktierna. Övriga aktier ägs av Svenska lantmännen 6 %, Scandlines 5 %. Övriga 7 % ägs av ett antal mindre aktieägare.



En vanlig dag i Malmö hamn. Foto Malmö hamn.

Statistik över färjetrafiken

År/Gods- slag	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mineral- oljor	3 364 523	3 155 775	2 966 690	3 120 692	4 332 586	3 941 416	4 330 919
Bulkgods	843 870	900 572	996 532	1 062 942	1 104 032	1 216 092	1 044 232
Färjegods	2 981 386	3 540 013	3 551 432	4 176 047	4 371 799	4 818 768	3 430 025
Övrigt gods	429 173	632 640	748 876	892 987	985 633	799 077	451 503
Totalt	7 618 952	8 229 000	8 263 350	9 252 668	10794 050	10775 280	9 256 679

Bulkgods (ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Spannmål etc./Korn & ris mv.	59 140	64 379	81 758	109 778	116 838	144 109	130 023
Salt	28 524	35 266	45 591	54 675	10 420	11 425	33 300
Kemikalier	60 823	52 043	52 790	50 292	47 751	122 417	117 004
Sand	17 803	16 231	56 322	129 431	264 451	173 730	36 607
Kalksten	43 413	32 426	53 734	50 310	50 136	71 830	50 423
Flis	67 592	65 793	59 623	13 391	0	0	0
Kol, koks och briket- ter	140 570	134 646	98 552	45 380	18 450	96 917	116 555
Cement	163 048	175 658	249 729	275 883	322 285	225 750	227 900
Skrot	233 746	296 083	233 681	203 659	229 151	289 753	251 870
Övrig bulk	29 211	28 047	64 572	130 143	44 550	80 088	80 550

Övrigt gods (ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Järn	63 903	88 571	93 000	90 163	98 875	62 333	50 291
Bilar	150 572	311 762	370 746	503 174	601 022	477 780	208 823
Container- gods Lo/Lo	168 003	186 094	236 383	281 584	258 975	239 531	162 807
Container- gods Ro/ Ro (vikten är inklude- rad i färje- gods (ton))	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Övrigt	46 695	46 208	48 747	18 066	26 761	19 433	29 582

Övrigt gods (TEU)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Container Ro/Ro (TEU)	6 586	6 405	6 011	7 264	6 939	5 931	4 180

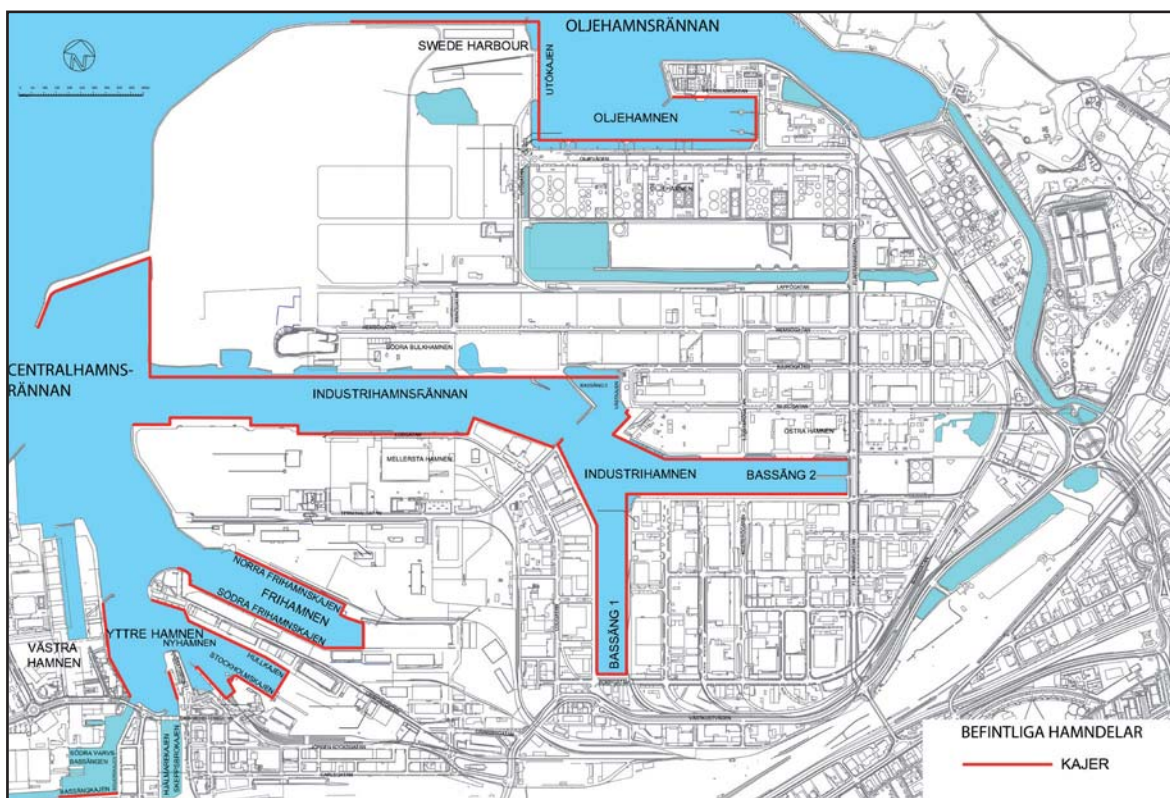
Container Lo/Lo (TEU)	168 003	186 094	236 383	281 584	258 975	239 531	30 371
Nya bilar med fartyg (antal)	125 477	224 959	264 831	361 410	429 301	341 272	149 160
Nya bilar med järn- väg (antal)	N/A	44 784	43 972	56 883	71 036	58 993	N/A

Färjegods (ton)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nordö	2 981 386	3 540 013	3 551 432	4 176 047	4 371 799	4 818 788	3 430 025

Färjetra- fiken (an- tal)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nordö lastbilar/ trailers	176 855	219 669	219 885	253 209	271 418	298 245	213 943
Container Ro/Ro (TEU) (Är också angi- vet under färjegods)	6 586	6 405	6 011	7 264	6 939	5 931	4 180

Passage- rare (an- tal)	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nordö	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	11 962	24 522
Kryssnings- trafik	N/A	N/A	1 168	1 780	1 106	348	1 250
Totalt antal pas- sagerare	N/A	N/A	1 168	1 780	1 106	12 310	25 772

Befintliga hamndelar



Befintliga hamndelar i Malmö hamn. Länsstyrelsen Skåne. © Bakgrundskarta Malmö stad.

Centralhamnsrännan

I Centralhamnsrännan ingår följande hamndelar:

- Södra varvsbassängen med kajerna:
Bassängskajen 150 meter kaj med 6,5 meters vattendjup. Används för spannmålslossning till företaget Lantmännen Cerealia.
Beijerskajen 120 meter kaj med 7,2 meters vattendjup. Används för lossning av plåt till vindkraftsindustrin.
Hjälmarkajen och *Skeppsbrokajen*. 500 meter kaj med 6,0 – 7,2 meters vattendjup. Används inte längre för kommersiell sjöfart.
- Yttre hamnen (bassäng)
500 meter kaj med 7,2 meters vattendjup. Används för kryssningsfartyg.
- Nyhamnen (bassäng)
Ångbåtskajen 150 meter kaj
Hullkajen 250 meter kaj med 6,4 meters vattendjup. Används för lastning av spannmål på båt från företaget Lantmännen Lantbruk, spannmålsterminalen.
Stockholmskajen 150 meter kaj, med 9,2 meters vattendjup. Används för lastning av spannmål på båt från företaget Lantmännen Lantbruk, silo 196.
- Frihamnen (bassäng)
Frihamnskajen 500 meter kaj
Norra frihamnskajen 600 meter kaj

- Industrihamnsrännan

Bilkajen 320 meters kaj med 10 meters vattendjup

180 meters kaj med 9 meters vattendjup. Används för bilfartyg och Ro/Ro-fartyg.

Södra bulkkajen 250 meter kaj med 5,5 meters vattendjup. Används för lossning och lastning av diverse bulkgoods.

Industrihamnen Bassäng 1 1 500 meter kaj med 7,2 – 9 meters vattendjup. Används inte för kommersiellt bruk.

Industrihamnen Bassäng 2 2 000 meter kaj med 7,2 – 9 meters vattendjup. Används inte för kommersiellt bruk.

Industrihamnen Bassäng 3 Västkajen, 100 meter kaj med 6 meters vattendjup. Används för hantering av gasfartyg.

Oljehamnsrännan

I Oljehamnsrännan ingår följande hamndelar:

- Swede harbour/Bulkkajen

200 meter kaj med 13,5 meters vattendjup. Används för hantering av diverse bulkfartyg.

1 100 meter kaj med 6 – 13,5 meters vattendjup. Används för hantering av oljetankfartyg.



Ro/Ro – fartyg i Malmö hamn. Foto Malmö hamn.

Övrigt

Inom hamnområdet finns t.ex. 30 byggnader innehållande kontors-, verkstads-, affärs- och lagerlokaler men också personalutrymmen.

Lagring av importerat stål och exportlagring av maskindelar fyller flera större magasin inom hamnområdet. Också 3 stora PDI-faciliteter (pre-delivery-inspection) för bilimport finns inom hamnområdet.

Den totala lagringskapaciteten inom hamnområdet uppgår till ca 109 300 kvm inomhus och ca 644 000 kvm uppmarschområden och upplagsplatser. Tillkommande ytor i samband med kommande utbyggnad blir ca 1 050 000 kvm.

Godshanteringsutrustning

Hamnen förfogar (våren 2008) över 1 containerkran, 6 hamnkranar (svängkranar) och 3 mobilkranar, 4 s k Reach-stackers för containerhantering med 42 tons lyftkapacitet, 4 last-maskiner och 19 trailerdragfordon samt ett antal lyfttruckar med kapacitet från 3 till 25 ton. Bogserbåtsinsatser levereras av en utomstående entreprenör.

Hamnens utveckling



Hamnens vision för år 2020. © Malmö hamn.

I samklang med utvecklingen inom Malmö stad planerar Malmö kommun och Malmö hamn att flytta delar av hamnens verksamhet norrut mot området Norra hamnen. Ro/Ro-trafiken som idag (2008) använder Nyhamnen är tänkt att flyttas till Norra hamnens sydvästra del. Hanteringen av containerfartygen i Frihamnen skall flytta till Norra hamnens södra sida. Den yta som frigörs i Frihamnen skall användas för uppställning av bilar. En stor del av Norra hamnens yta kommer att användas för en kombiterminal med en längd på 1500 meter.

Delar av Norra hamn-området är också planerat för hamnanknuten logistikverksamhet. Cementas anläggning i Limhamn är planerad att flyttas till Norra hamnens södra sida, längst österut.

I Södra varvsbassängen blir Bassängkajen kvar för hantering av spannmålslosande fartyg och Yttre hamnen kommer användas av mindre kryssningsfartyg. Nyhamnens norra kaj, Hullkajen, skall fortsättningsvis användas för stora kryssningsfartyg.

Aktuella planeringsprocesser i kommunen

Översiktsplanering

- Översiktsplan för Malmö 2000 (Öp 2020, antagen dec 2000)
- Malmö 2005. Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan (ÖP 2030, antagen feb 2006)
- Fördjupad översiktsplan för Triangeln UMAS Medeon (ÖP 2031, antagen jan 2008)

Det överordnade målet för kommunens översiktliga planering är att Malmö skall fortsätta att utvecklas som en attraktiv och hållbar stad. Både attraktiviteten och hållbarheten främjas genom att Malmö fortsätter vara en tät och koncentrerad stad med högt markutnyttjande. I denna typ av stadsmiljö är det nära till det mesta och när man måste förflytta sig längre sträckor fungerar kollektivtrafiken effektivt. Behovet av individuell biltrafik med dess höga energiförbrukning och klimatpåverkan begränsas.

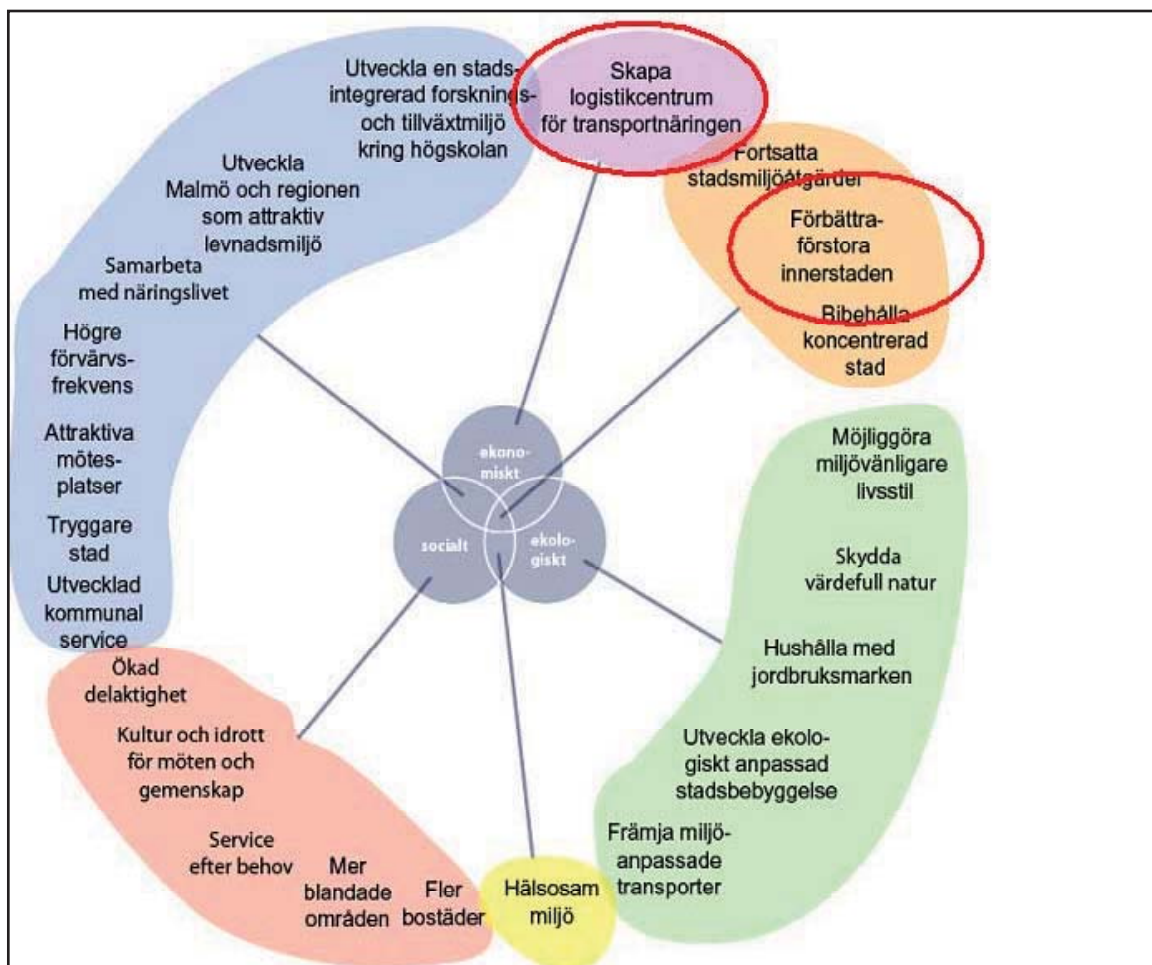
Den viktigaste utvecklingsstrategin är att utvidga innerstaden genom komplettering med ytterligare funktionsblandad innerstadsbebyggelse. Detta kan ske när industri- och hamnverksamheter investerar i nya moderna anläggningar och lämnar gamla centralt belägna områden som då kan bebyggas med bostäder, verksamhetslokaler och service. Sådan omvandling pågår eller förbereds för närvarande i Västra hamnen, Nyhamnen, Norra Sorgenfri och Medeon-området.

Av Malmös överordnade planeringsmål är det främst ambitionerna att utveckla innerstaden och att skapa ett intermodalt transportcentrum som berör hamnverksamheten. Innerstaden med sin blandning av bostäder, verksamheter och service utvidgas åt norr, öster och söder.

Malmö är av tradition en betydande handelsstad och Malmö hamn har en viktig roll både för in- och utförsel av gods till regionen och som länk i det betydande godsutbytet mellan Skandinavien och kontinenten. Från hållbarhets-synpunkt sett är det av avgörande betydelse att en större andel av godsflödena kan överföras från vägtransport till järnvägs- och sjötransport. Det intermodala logistikcentrum som planeras i Norra hamnen väntas bidra till att sjö- och järnvägstransporterna skall ges bättre konkurrensförmåga.



Innerstaden med sin blandning av bostäder, verksamheter och service utvidgas åt norr, öster och söder. © Malmö Stad.



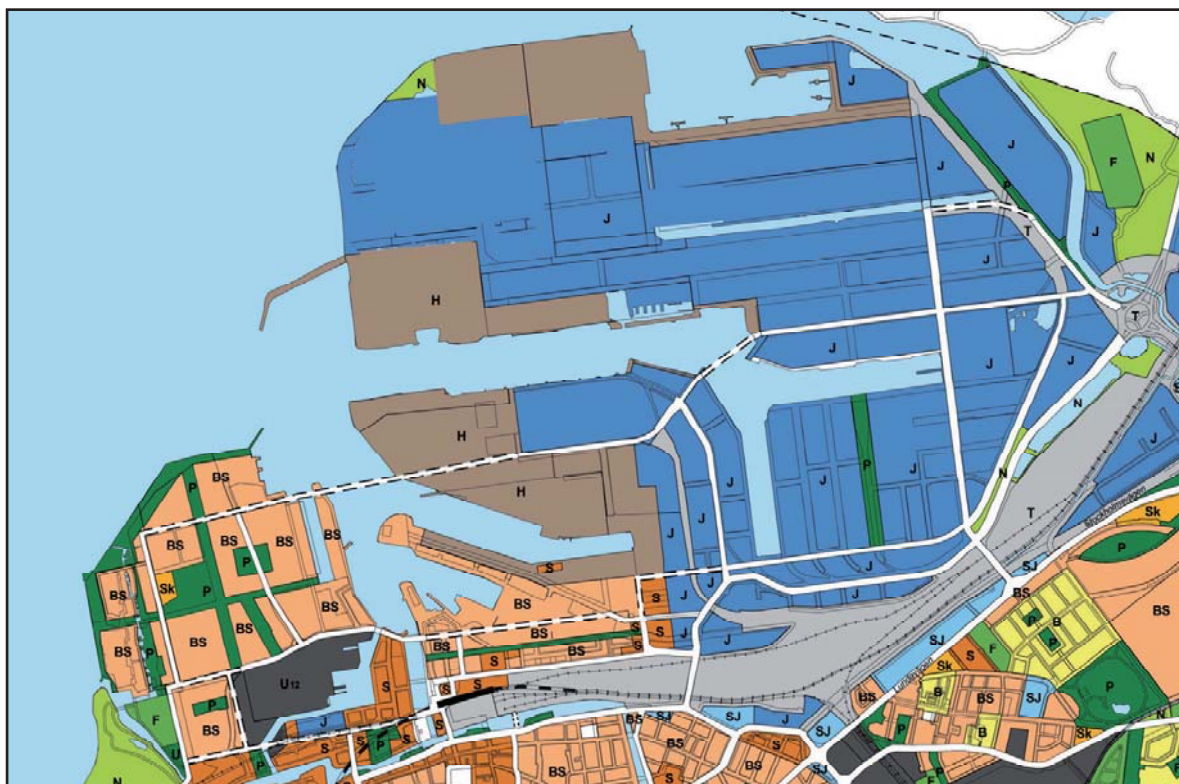
Ur Översiktsplan för Malmö 2000. © Malmö Stad

Hamnområdena i översiktsplanen

I översiktsplanen anges följande mål och riktlinjer för hamnområden och hamnverksamhet:

- Hamnverksamheten i Malmö har stor betydelse för stadens utveckling och skall ges möjligheter till fortsatt modernisering och expansion.
- Nya hamnområden skall skapas genom utnyttjande av invallade utfyllnadsområden i Mellersta hamnen och Norra hamnen.
- I samband med att hamnverksamheten moderniseras och utökas skall den successivt koncentreras till nya hamnområden längre norrut.

På markanvändningskartan finns områden reserverade för kommersiell hamnverksamhet i Norra hamnen, Oljehamnen, Mellersta hamnen och Frihamnen. Beteckningen är H (hamnverksamhet samt industri, partihandel, lager, upplag och anläggningar med särskild anknytning till hamnverksamhet t.ex. genom behov av fartygstransporter).



Enligt översiktsplanens markanvändningskarta är stora delar av hamnen reserverade för hamn- och industriändamål. © Malmö stad.

Övriga delar av dessa områden samt Östra hamnen betecknas J (tung industri, lager, partihandel, transportverksamhet, upplag, anläggningar för teknisk försörjning mm). I översiktsplanen finns ett reservat för vägförbindelse över eller under hamninloppet mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen. En sådan förbindelse skall kunna anläggas om nuvarande tillfarter till Västra hamnen visar sig vara otillräckliga när området är fullt utbyggt.

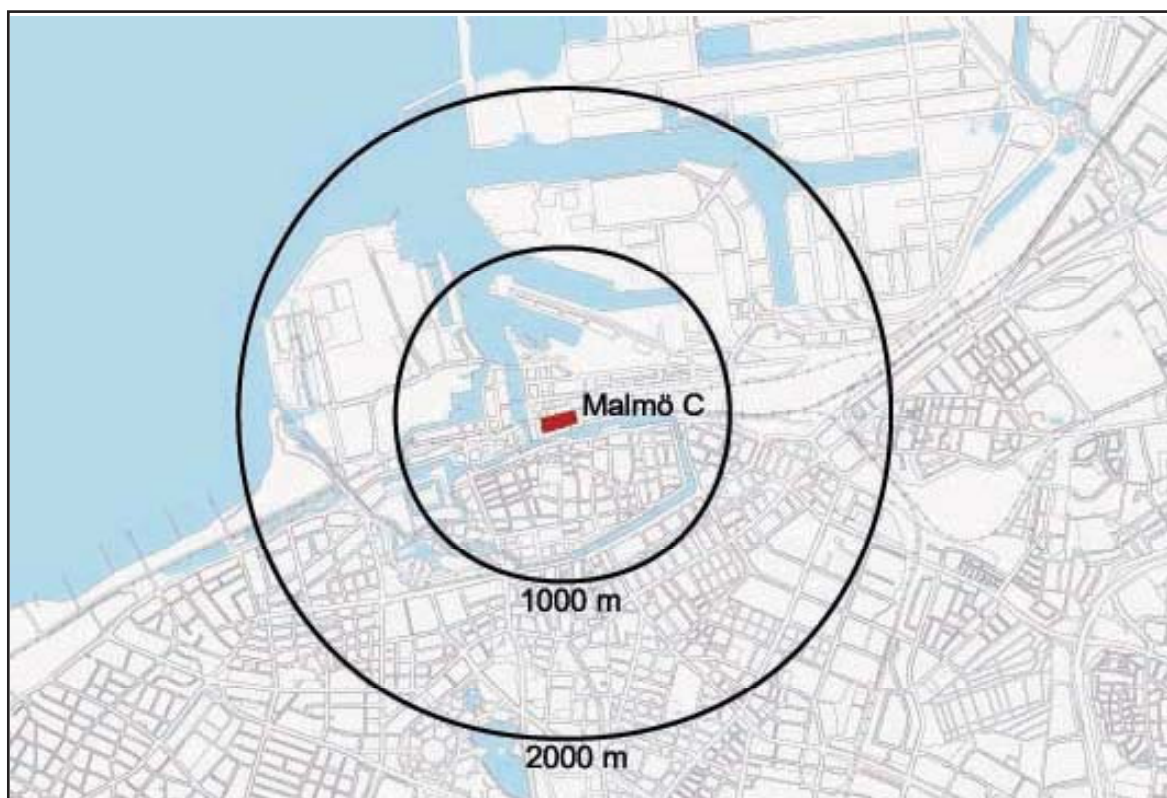
Planeringen av Västra hamnen bedrivs dock med målet att biltrafikgenereringen skall bli så låg att detta reservat inte skall behöva utnyttjas. En vägförbindelse föreslås också över Industrihamnen mellan Östra och Mellersta hamnen.

Pågående planering

Copenhagen Malmö Port (CMP) planerar att flytta ut såväl färjetrafiken som containerhanteringen till ett logistikcentrum i Norra hamnen. Det tilltänkta området i Norra hamnen rymmer den hamnverksamhet som av Hamnstrategiutredningen bedöms vara strategisk viktig ur ett nationellt perspektiv (brohamn och energihamn) och har dessutom plats för en ökad containerhantering. För logistikcentrum i Norra hamnen har ett detaljplaneprogram tagits fram.

Kommunstyrelsen har tagit initiativ till en omfattande utredning om hur Malmös kollektivtrafik kan förbättras på lång sikt. Utredningen har bland annat belyst ytterligare utbyggnadsmöjligheter utöver de som redovisas i gällande översiktsplan och alternativa utbyggnadsscenarier i centrala och perifera lägen har studerats.

Resultatet ligger till grund för pågående arbete med en ny kommunomfattande översiktsplan för Malmö. Malmö Centralstation är en av landets största knutpunkter för kollektivt resande. Kommunens ambition är att närområdet kring stationen skall utnyttjas för aktiviteter med hög persontäthet där många människor kan dra fördel av det centrala läget och den goda kollektivtrafik som erbjuds. Innerstaden bedöms därför även fortsättningsvis komma att växa norrut genom att delar av Frihamnen och Mellersta hamnen successivt omvandlas till blandad stadsbebyggelse.

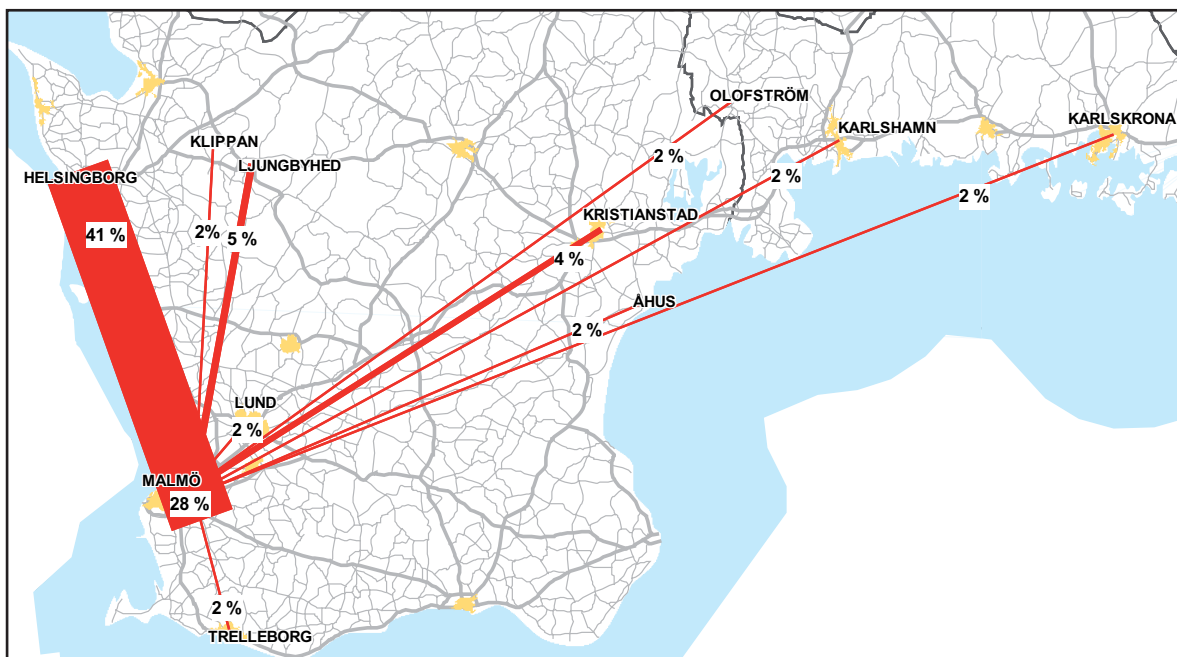


Närområdet kring Malmö central. © Malmö stad.

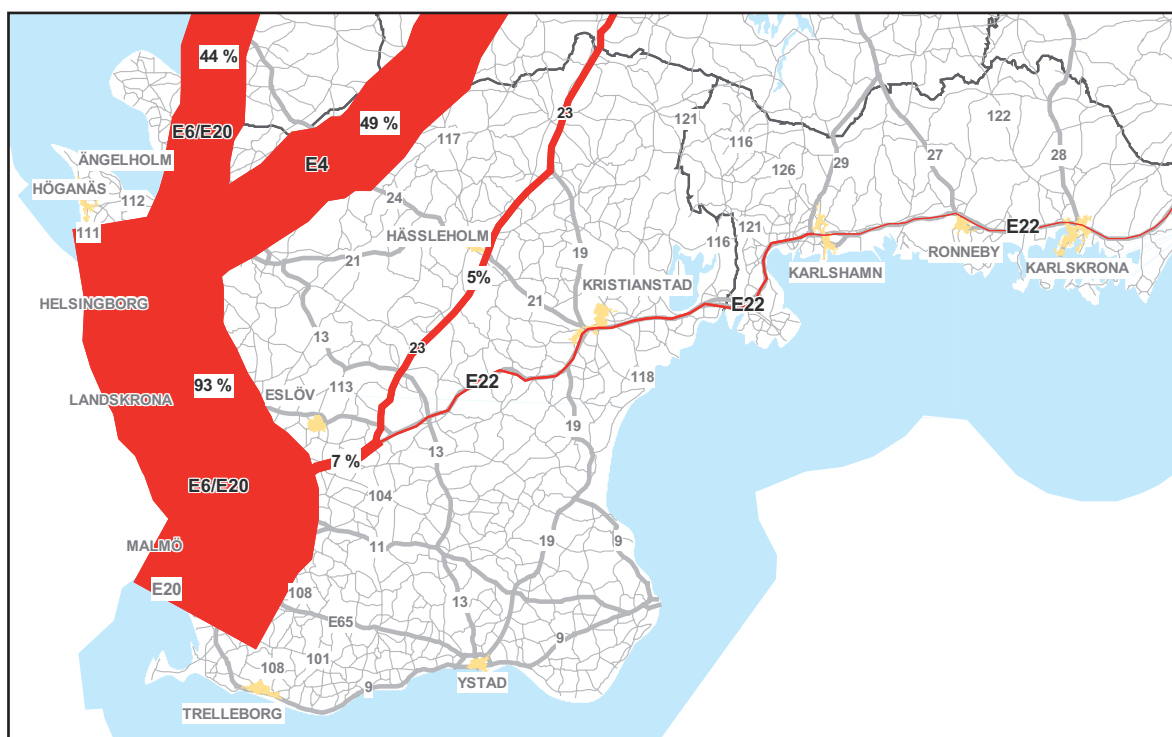
Kommunen anser att närområdet kring Malmö centralstation är värdefullt ur hållbarhetssynpunkt och efter omvandling av Västra hamnen och Nyhamnen kan även delar av Frihamnen och Mellersta hamnen bli av intresse för utveckling av innerstaden.

Trafikutveckling

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. Den övre figuren visar start och målpunkt för transporter via Malmö hamn till destinationer inom Skåne och Blekinge. Den nedre figuren visar vald färdväg för transporter via Malmö hamn till/från destinationer norr om Skåne och Blekinge, s.k. transittrafik.



Destinationer inom Skåne och Blekinge. © Trafikverket.



Destinationer för transittrafik. © Trafikverket

Planering för vägar

Huvuddelen av all trafik till Malmö hamn kommer via vägarna E6 och E6.01. I förslag till nationell transportplan för 2010-2021 ingår ombyggnad av trafikplats Spillepengen (E6.01) till en planskild trafikplats samt utbyggnad av en ny trafikplats på väg E6 vid Lomma syd, båda med planerat genomförande år 2016-2018.

I samband med ombyggnaden av trafikplats Spillepengen, har diskussioner förts om anläggande av en ny trafikkoppling till hamnområdet. Vägverket genomförde under 2008 trafikanalyser i ett antal punkter på det övergripande vägnätet bland annat i Malmö med hög trafikbelastning och med avsikt att ta fram lämpliga ombyggnadsåtgärder.

Planering för järnvägar

2018 planeras utbyggnaden av Södra stambanan mellan Arlöv och Flackarp (vid gränsen till Lunds kommun) till fyra spår vara färdig. Då kommer kapaciteten på järnvägen på denna sträcka att förbättras väsentligt, vilket kommer att gynna även godstrafiken till och från Malmö hamn. I nationell plan för transportinfrastrukturen 2010-2021 finns även satsningar på Godsstråket genom Skåne (med Söderåsbanan och Trelleborgsbanan), ett färdigställande av tunneln genom Hallandsåsen (2015) och en fortsatt utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår. Samtliga projekt leder till standardhöjande och/eller kapacitetsförbättrande effekter som gynnar godstrafiken. Även Citytunneln som avlastar Kontinentalbanan är positiv för godstrafiken.

Vid förändringar som innebär byggande av järnväg skall ett samråds- och utredningsförfarande enligt Lag (1995:1649) 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.

Övriga aktörer

Malmö hamn och kommunen anlägger en ny kombiterminal i hamnen och vill i framtiden ha en ny järnvägsanlutning direkt till Södra stambanan. För att få rationell hantering på kombiterminalen erfordras utdrags- och tågbildnings-spår i anslutning till terminalen. Dessa planeras ligga invid Lappögatan i Norra hamnen.

Trafikverkets beslut om riksintresse hamn

Dåvarande fyra trafikverk, nu Trafikverket, fick i ”direktiv för åtgärdsplaneringen 2010-2021” uppdrag att göra en trafikslagsövergripande, samlad översyn av riksintressen för trafikverkens anläggningar. Enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. skall Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken.

Mot bakgrund av detta genomfördes ett gemensamt projekt mellan de dåvarande fyra trafikverken som resulterade i att Trafikverket, genom beslut 2010-07-02, pekade ut de mark- och vattenområden verket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer. Detta beslut ersatte Sjöfartsverkets tidigare beslut 2001 i frågan. Trafikverkets beslut reviderades också 2010-11-17.

Av Trafikverket angivna hamnar av riksintresse i Skåne län

Hamn	Godsomsättning år 2007 Kton över kaj	Antal passagerare år 2007	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Helsingborg	8 074	10 966 205	Ro/Ro- och containerhamn. Färjetrafik
Malmö	10 794	1 106	Oljehamn och hamn för bilimport. Färjetrafik.
Trelleborg	12 800	1 800 000	Ro/Ro och färjetrafik
Ystad	2 361	1 879 740	Färjetrafik
Landskrona	604	310 000	Bulkhamn, varvsverksamhet, färjetrafik
Åhus	677	-	Bulkhamn, containerhamn

Det är endast allmänna hamnar som kan pekas 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.

Hamnområdet i de utpekade hamnarna består av vattenområde och landområde. Utanför det preciserade området finns ett icke definierat område som benämns influensområde.

Det vattenområde som skall ingå i riksintresset för hamnverksamheten utgörs av den vattenyta som avgränsas av strandlinjen inom hamnens landområde och en gräns i vatten baserad på nedan angivna kriterier:

- Vattenområdet skall innefatta den yta som krävs med hänsyn tagen till anlöpande fartygs behov för manövrering, bogserbåtshantering, vändning, förtöjning, ankring, bunkring, lasthantering och läktring av last samt utförande av rutinmässigt fartygsunderhåll. Annan verksamhet inom utpekat område, till exempel marinor och andra anläggningar för fritidsbåtar, ingår inte i riksintresset men området kan vara utpekat som utvecklingsområde för den riksintresseskyddade verksamheten.
- Inseglingsrännan ingår i vattenområdet. Riksintresset begränsas här i sidled till den del som utgörs av farleden med buffertzonen.
- I det fall hamnen har geografiskt separerade hamndelar ingår de förbindelsefarleder som fogar samman dessa inom hamnområdet och riksintresset.

Det landområde som ingår i riksintresset utgörs av följande delar:

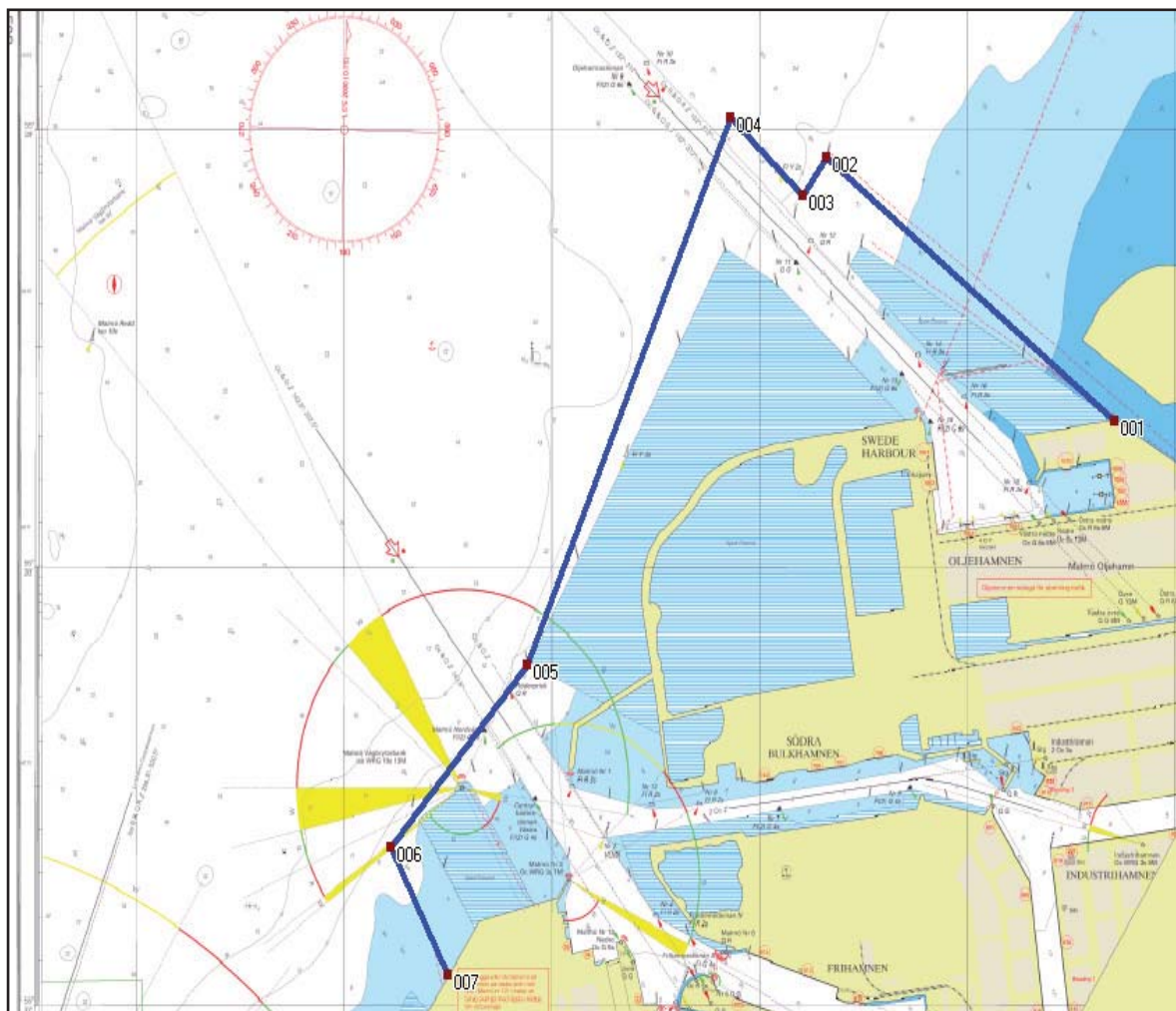
- Kajer och förtöjningsanordningar
- Lasthanteringsyta och område med fast lasthanteringsutrustning
- Uppställningsyta, lagringsyta samt byggnader, cisterner och andra anordningar för omhändertagande av gods och lasthanteringsutrustning
- Anslutningar till väg- och järnvägsnätet
- Yta utpekad för planerad eller framtida utveckling av hamnverksamheten

Hamnens influensområde varierar beroende på verksamhetens art, och påverkas av faktorer orsakade av verksamheten såsom buller, damm eller annan störning hamnverksamheten kan orsaka. Nautiska hänsyn, till exempel att ge fritt synfält mot farledens utmärkning, risk för bländande ljus och andra faktorer som direkt kan påverka säkerheten och verksamheten ska beaktas. Även den omgivande verksamhetens karaktär och störningskänslighet kan påverka influensområdet.

I nu föreliggande beslut har tidigare utpekade riksintressen utökats till såväl antal som omfattning, vilket beror på dels att betydelsen av vissa farleder omvärderats sett till dess betydelse för landets försörjning, dels att andra anspråk på vissa områden ökat vilket gjort det nödvändigt att nu tydliggöra dessa områdens betydelse för sjöfarten. De nya intressen som gjort anspråk inom traditionella sjötrafikstråk är företrädesvis riksintresse för vindkraft samt utbredningen av olika bevarandebandsintressen. Redovisningen har här utvecklats till att omfatta utpekade faktiska ytor, istället för tidigare redovisade linjer och punkter. Riksintressena har utsträckts till gränsen för ekonomisk zon genom att sjötrafikstråken för internationell trafik samt anslutning från dessa till utpekade farleder i skärgård redovisats.

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 riksintressanta. Trafikverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet. Precisering av områdena pågår med berörda Länsstyrelser. Inget område finns inom Skåne län.



Del av sjökort 921 som visar gränsen för allmän hamn i den centrala hamnen © Sjöfartsverket tillstånd nr 02-03302

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 Malmö hamn är DGPS-masterna vid Kullen i Skåne och vid Holmsjö i Blekinge. Vidare hävdas beredskapsleder och övriga anläggningar för sjöfarten av betydelse från totalförsvarsynpunkt som riksintresse.

Riksintresset Malmö hamn

Hamnen och staden

Sjöstaden Malmö växte en gång fram vid en långgrund kust som var lämplig som landningsplats för sin tids fartyg. När en hamn anlades skedde det genom utfyllnad i Öresund, och hamnen har sedan kunnat växa i havet medan staden utbredd sig in över land. Hamnen har haft och har stor betydelse för Malmös ekonomi.

Hamnverksamheten har successivt utökats och moderniserats, vanligen genom att nya anläggningar i större skala och med mer rationell utrustning byggts längre bort från Malmös centrum. Samtidigt har staden vuxit med allt glesare och allt mer biltrafikalstrande stadsdelar, något som blivit allt mer ohållbart från miljösynpunkt. Liksom andra städer eftersträvar Malmö nu i högre grad att växa hållbart genom att förtäta den existerande staden. Äldre hamndelar blir därmed av allt större intresse som tillväxtområden för stadsbebyggelsen.

Sett i längre perspektiv har dessa två processer – hamnutveckling och stadstillväxt – kunnat fortgå i samklang med varandra. Tidvis kan de dock komma i otakt och resultera i konflikter mellan hamnverksamhet och stadsbyggnadsintressen.

Utpekande av riksintresseanspråk för hamn syftar till att skydda viktiga hamnverksamheter så att dessa inte hindras att fungera. Men riksintresset är inte statiskt. När nya hamndelar etableras och hamnverksamheter omlokaliseras kan också riksintresseområdena förändras.

Utgångspunkter för utpekande av riksintresset

Det finns ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Malmö hamn. I riksintresseanspråket ingår även framtida expansionsområden samt erforderliga tillfarter i form av järnvägar och vägar. Trafiken över varje enskild hamndel skall ses som en del av den totala hamnverksamheten i Malmö hamn.

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

Trafikverket förklarade den 17 november 2010 Malmö hamn som en hamn av riksintresse. Bestämmelserna om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i 3 kap. 8 § miljöbalken. Av denna paragraf framgår att:

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintressen för anläggningar för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar. Enligt lagens förarbeten kan det gälla sådana lägesbundna naturresurser som är mindre vanligt förekommande och som därför gör vissa mark- och vattenområden särskilt lämpade för sådana anläggningar. När det gäller sjöfart kan det 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 riksintresset 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 miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Om en ny hamndel etableras skall den nya lokaliseringen av verksamheten ha tillståndsprövats och kommit till stånd innan en omprövning av riksintresset kan ske.

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 Malmö hamn.

Nedan görs en redovisning av de kriterier som varit utgångspunkter för Trafikverkets och Länsstyrelsen i Skåne läns bedömning i frågan om riksintresset Malmö hamn. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

- En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering (årlig volym på 100 000 ton gods), och/eller har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare i internationell trafik).
- 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.
- 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.
 - där de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.
 - i form av hamn eller hamndel som försörjer en annan anläggning av riksintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
- Hamn eller hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och den ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar:
 - där det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som t.ex. energiförsörjningen.
 - där 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 kajer med sina respektive hamnområden i Malmö hamn bedöms vara av riksintresse. Aktiviteterna vid respektive hamndel beskrivs närmare på sidorna 33 och 34.

Frihamnen

Frihamnen omfattar området mellan Grimsbygatan och Frihamnskajen. Området ingår som del i det med gult markerade området på kartan.

Södra frihamnskajen - uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

Norra frihamnskajen - uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

Industrihamnsrännan

Bilkajen (i Lodgatans förlängning) - uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

Södra bulkhamnen - uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

Industrihamnen - gränsar till utvecklingsområde 3.

Oljehamnsrännan

Swede harbour/Utökajen - uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4

Oljehamnen - uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4

Norra hamnen

Området består av större delen av Norra hamnområdet. Byggande av ny Ro/Ro-terminal i sydvästra delen med koppling till ny kombiterminal i den centrala delen av området pågår. Norra delen av området är planerad för ny hamnanläggning. Den centrala delen är planerad för hamnanknuten verksamhet exempelvis logistikföretag. För närvarande utreds möjligheterna till utfyllnader nordväst om nuvarande landområde.



Lossning av bulkfartyg. Foto Malmö hamn.

Övriga hamndelar - ej av riksintresse

Uttekandet av hamnen som riksintresse och den här föreliggande preciseringen syftar till att skydda och säkra, gentemot andra intressen och anspråk, de fysiska hamndelar (kajer, spår, gator etc.) som är nödvändiga för att upprätthålla och kunna utveckla hamnens funktion ur ett nationellt perspektiv. Det är inte enstaka verksamheter som skyddas eller pekats ut. Staten anser att de befintliga hamndelar som redovisas på föregående sidor och de utvecklingsområden som redovisas på följande sidor tillgodoser hamnens funktion och utvecklingsbehov på lång sikt.

Några hamndelar i Malmö hamn bedöms inte vara av riksintresse. Befintlig verksamhet vid dessa kajer bedöms inte vara så omfattande eller av sådan karaktär, att den i ett läge då respektive område skulle behövas för annan verksamhet inte går att flytta till annan hamndel, utan att den totala verksamheten i hamnen påverkas negativt. Det innebär inte att staten har några synpunkter på de verksamheter som finns där idag eller på deras läge. Dessa verksamheter bedrivs utifrån sina miljötillstånd och de kan inte tvingas bort, oavsett om de ingår i riksintresset eller ej.

Detta gäller allmänt de verksamheter som pågår i hamndelarna sydväst om Frihamnen (i Nyhamnen och i Södra Varvsbassängen). I ett framtidsperspektiv vore det olämpligt att riksintresseklassificera dessa kajer och järnvägsspår. Verksamheterna som pågår här är inte lägesbundna utan Malmö hamn har en sådan storlek att dessa verksamheter kan förläggas i andra delar av hamnen. Detta är en fråga för kommunen, hamnen och verksamheterna, men inte en fråga av riksintresse.

Nyhamnen

Delar av verksamheten flyttas mot de norra hamndelarna. Ro/Ro-trafiken flyttas från Nyhamnen till Norra hamnen men den norra delen av Nyhamnspiren i Frihamnsbassängen behålls för kryssningstrafik. De återstående hamnverksamheterna bedöms inte ingå i hamnens framtida utvecklingsplaner på ett sådant sätt att de är av riksintresse. Den spannmålshantering som pågår har stor betydelse för det lokala näringslivet och omfattar visserligen stora godsmängder, 80 000 ton, men är i relation till den totala godshanteringen i Malmö hamn som överstiger 10 miljoner ton en mindre del.

Södra varvsbassängen, Bassängskajen, Beijerskajen m.m.

Den verksamhet som bedrivs här idag är visserligen av betydelse, och hanterar stora mängder gods, 60 000 ton, men är den enda verksamheten vid denna kaj. Kajen och det järnvägsspår som försörjer samt verksamheternas upplag m.m. fyller inte väsentliga funktioner för hamnverksamheten som helhet. Det rör sig om en isolerad verksamhet som är en liten del av den totala hamnfunktionen i Malmö hamn.

Yttre och Inre hamnen.

Dessa hamndelar har idag ingen verksamhet som kan betraktas vara av betydelse för riksintressets funktion.

Limhamns hamn

Hamnen har idag avvecklat den verksamhet som tidigare kunnat motivera en riksintresseklassificering (Cementa) och har idag större betydelse som fiskehamn. Den verksamheten utgör inte basis för en riksintresseklassificering som hamn, men lossning och lastning av fisk kan vara av riksintresse för yrkesfisket. En sådan bedömningen ligger dock utanför denna rapports ansvarsområde.

Anslutande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till riksintresset Malmö hamn leder den allmänna farleden 231 A och 231 B in från Öresund. Trafikverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Malmö hamn.

Vägar

När färjetrafiken flyttas från Nyhamn till Norra hamnen skall riksintresset ändras så att E6.01 endast pekats ut från E6 fram till trafikplats Spillepengen. Nytt riksintresse blir då även den planerade kopplingen från trafikplats Spillepengen till gatusystemet i Norra hamnen. Beslut om detta tas vid framtida lämplig tidpunkt.

Järnvägar

I Trafikverkets beslut om riksintressen 2010 framgår att samtliga järnvägar till Malmö är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Beslutet avser även de bangårdar och terminaler som erfordras för järnvägsfunktionen.

I utpekandet från 2010 anges ett antal spår i hamnområdet i Malmö som *Förbindelsespår till Malmö hamn som är av riksintresse*. I och med denna precisering anses dessa spår ingå i riksintresset Malmö hamn istället för att vara förbindelsespår till hamnen.

De spår som härmed anses ingå i riksintresset Malmö hamn framgår av karta på statens samlade anspråk. Av dessa är ett antal framtida spår: utdrags- och tågbildningsspår vid Lappögatan som behövs för den planerade kombiterminalen i Norra hamnen, förlängning av spår till Industrihamnsrännan för utökad bulkhamn, järnvägsförbindelse på bro mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen samt en ny förbindelse till hamnen från Södra stambanan.

Förändring jämfört med tidigare utpekanden är att Limhamnsspåret, från bangården till Västra Varvsgatan inklusive hamnspåret till Bassängkajen vid Lantmännens spannmålsanläggning ej längre anses vara av riksintresse.

Utvecklingsområden av riksintresse

Staten gör förutom redovisningen över hamndelar och anslutande riksintressen i form av farleder, vägar och järnvägar anspråk på följande områden i eller i direkt anslutning till hamnen såsom områden av riksintresse för Malmö hamn.

Utvecklingsområde 1

Området redovisas i blått på kartbild.

Ett område som i norr begränsas av järnvägsutbyggnaden och Blidögatan i söder. Området är delvis redan i bruk av hamnen, och de delar som inte är det bör tillställas hamnen för dess fortsatta utveckling.

Utvecklingsområde 2

Område i vatten kallat Bassäng 3 i Industrihamnen. Markerat i mörkgrönt på kartbild.

Avsikten är att fylla ut området för att skapa ytterligare landområde men även nya kajer för speciella produkter. Området gränsar i söder till en tänkt ny vägförbindelse mellan mellersta hamnen och Östra hamnen.

Utvecklingsområde 3

Industriområdet mellan Industrihamnen, bassäng 2 och Blidögatan och som redovisas i lila på kartbilden. När/om en förändring sker av värderingen och nuvarande utnyttjande av detta område, skall i första hand undersökas på vilket sätt området kan användas för Malmö hamns långsiktiga utveckling och/eller upplåtas för annan hamn- och sjöfartsberoende verksamhet. Skulle annan verksamhet etableras i området får denna inte vara av sådan art att den påtagligt kan försvåra hamnens verksamhet.

Kompletterande överväganden

Det är viktigt för den totala verksamheten i Malmö hamn, och för skyddet av riksintresset att även hamndelar som inte direkt utpekats vara av riksintresse, men som ligger i direkt anslutning till området för riksintresset antingen kan behålla den verksamhet som finns där i nuläget eller kan komma att användas på ett sådant sätt att det inte hindrar riksintresset Malmö hamn.

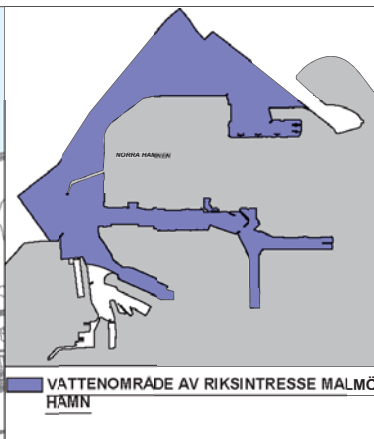
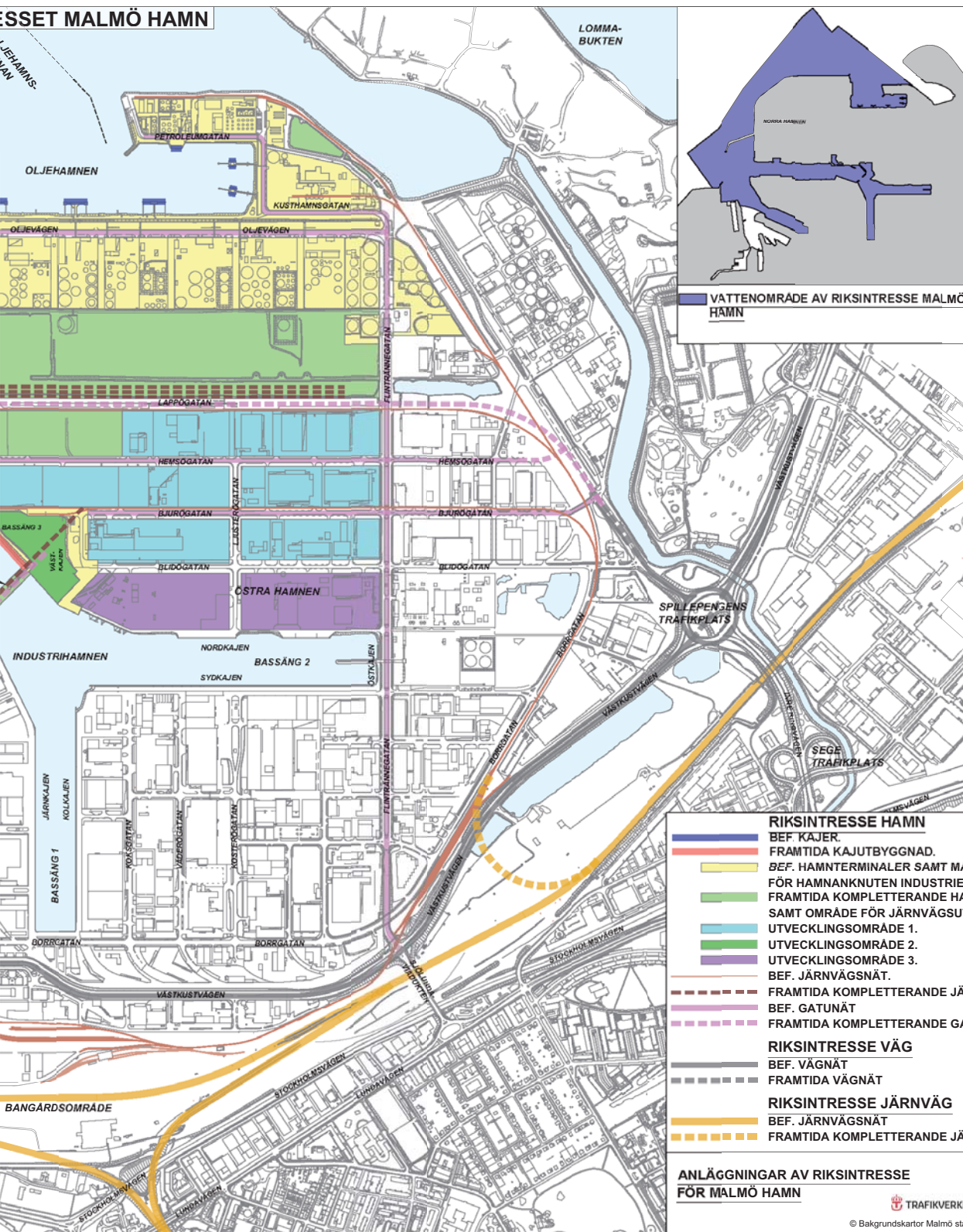
Statens samlade anspråk på riksintresset Malmö hamn

Kartan på följande sidor sammanfattar statens syn på riksintresset Malmö hamn.

STATENS SAMLADE ANSPRÅK PÅ RIKSINTRE



RIKSINTRESSE MALMÖ HAMN



Influensområde

Allmänt

Influensområdet utgörs av det egentliga hamnområdet med omgivande områden där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som buller, vibrationer och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter inkl. sjöfartsskydd, som är kopplade till hamnverksamheten och till transporter till och från hamnen. 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 *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.

Till Malmö hamns miljöprövning togs en miljökonsekvensbeskrivning för de tillståndspliktiga hamndelarna fram. Dessa miljökonsekvensbeskrivningar ger en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena i hamnen.

Under Sjöfartsskydd 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. Bullret kommer från kranar, arbetsmaskiner och från transporter inom hamnområdet. Även fartygen och väg- och järnvägstrafiken inom hamnområdet ger upphov till buller. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m., medför särskilda problem eftersom störningsgraden är större av detta buller.

Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre i fasad än annat buller, vilket kan ge problem för inomhusmiljön. 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 riktvärden som måste beaktas är Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder m.m., Socialstyrelsens rekommendationer för lågfrekvent buller i bostäder samt riksdagens riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik måste beaktas. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Riktvärdena är tillämpliga på både verksamheten inom hamnområdet (lastning, lossning osv.), buller från fartygens motorer m.m., samt fläktar och dylikt i angränsande arbetslokaler. Vid väg- och järnvägstrafik som försörjer de olika hamndelarna men genereras utanför hamnområdet tillämpas riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik.

Gällande riktvärden för buller bör anges i kommunens översiktsplan. Vid planläggning och tillståndsprövning inom områden i anslutning till de olika hamndelarna bör bullerutredningar tas fram där det framgår vilka krav och förutsättningar beträffande buller som ska 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 är erfarenheterna att det inte är helt enkelt att skärma av buller från en hamn. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt på buller vid omgivande bebyggelse. Ett sätt att minska bullerstörningarna kan vara att anordna elförsörjning av fartygen från land för att härigenom undvika hjälpmaskinsdrift för strömproduktion för fartyg i hamn.

I väg- och järnvägstrafiksammanhang har ibland prövats att för bostäder i centrala lägen göra vissa avsteg från riksdagens riktvärden genom ett resonemang om att höga ljudnivåer vid vissa boningsrum bättre kan accepteras om nivåerna vid andra boningsrum, t.ex. sovrum, istället är tystare. En anledning till detta avsteg är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt ogenomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena.

Avstegsresonemanget bör dock tillämpas med försiktighet. Även om man kan göra avsteg i vägtrafikbullersammanhang ska man alltid se till helheten. En hamn och dess kringverksamheter innehåller mycket som kan bli störande för boende. Förutom bullerstörningar kan transportrörelser, ljus, lukt m.m. bli störande och vålla inskränkningar för boende. Därför bör man inte tillämpa avsteg i närheten av hamnverksamheter i samma utsträckning som i vägtrafikbullersammanhang.

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. Målsättningen sedan införandet av riktvärden 1978 har varit att nå ner till värdena för nyetablering, men detta har inte alltid blivit praxis i tillämpningen. Därför återges här också värdena för befintlig industri.

Buller beskrivs 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 en hamn. Trafikbuller från bangårdar räknas även som industribuller.

	Ekvivalent ljudnivå i dB(A)			Högsta ljudnivå i dB(A)
Områdesanvändning ^{*1}	Dag 07-18	Kväll 18-22 samt söndag	Natt 22-07	Momentana ljud nattetid
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 (ekvivalentnivå)	Befintlig verksamhet (ekvivalentnivå)
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

För buller från väg- och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden som skall eftersträvas i bostadsmiljön (infrastrukturpropositionen 1996/97:53).

Tersband (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.

Nedan följer riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur: Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt nedan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus, ekvivalentnivå	30 dB(A)	30 dB(A)
Inomhus, maximalnivå nattetid	45 dB(A)	45 dB(A)
Utomhus vid fasad, ekvivalentnivå	55 dB(A)	55 dB(A)*
Uteplats, maximalnivå	70 dB(A)	70 dB(A)

*Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet för övrigt.

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	Vibrationshastighet	Acceleration
RMS (1 – 80 Hz)	0.4 mm/s	14 mm/s ²

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. Att generera elström med dieselmotorer vid kaj kan medföra miljöstörningar. Att istället ansluta fartygen till land-el ger positiva effekter i form av minskat buller och minskade emissioner då fartygen ligger vid kaj. För att kunna ansluta fartyg till land-el krävs vissa tekniska installationer i hamnen och ombord på fartygen. Idag finns land-elanslutning i Göteborgs och Stockholms hamnar samt vid Öresundsfärjornas nattuppehåll i Helsingborgs hamn. I Trelleborgs och Ystads hamnar har hamnbolagen åtagit sig att installera land-el för fartyg vid kaj.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för följande ämnen:

MKN	Datum (efter vilket MKN ej längre får överskridas)
Kvävedioxid	*
Kväveoxider	*
Svaveldioxid	*
Kolmonoxid	*
Bly	*
Bensen	*
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 uppfyllt

** Ska eftersträvas

För alla miljökvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de ska, alternativt bör, vara uppfyllda. Om en miljökvalitetsnorm bedöms bli svår att klara till den utsatta tidpunkten, ska ett åtgärdsprogram upprättas. Idag finns det åtgärdsprogram för kvävedioxid i Stockholms län, Göteborgs-regionen, Helsingborgs kommun och Malmö kommun.

I arbetet med åtgärdsprogram har uppmärksammats att det i första hand är vägtrafiken som bidrar till att miljökvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning medverkar generellt sett i mindre utsträckning till överskridanden, men de bidrar alltid till bakgrundsnivån.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter.

Vattenkvalitet

Vattenkvaliteten påverkas t.ex. av damm från gods på kajer, oljeföroreningar, oljehaltigt avloppsvatten, ämnen som inte är gravimetriskt separerbara, förorenat vatten från fordonstvätt, tvättvatten från detalj- eller motortvätt, samt städvatten. Spill och läckage från kemiska produkter och farligt avfall, samt emulsioner eller skärvätskor från skrot kan också leda till vattenföroreningar.

Hamnområdet är förklarat som kraftigt modifierat vatten enligt vattenförvaltningsförordningen (Förordning (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön). Den ekologiska potentialen har klassificerats till måttlig status och den kemiska statusen uppnår ej god status. Möjliga och rimliga åtgärder ska vidtas så att god ekologisk potential samt god kemisk status uppnås till 2021.

Arbetet med vattenförvaltningen följer sexårscykler. I december 2009 beslutade vattendelegationerna om hur arbetet ska bedrivas fram till 2015. De beslutade dokumenten är miljökvalitetsnormer, åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökonsekvensbeskrivning. Miljökvalitetsnormerna är vattenförvaltningen främsta styrinstrument. De anger lägsta godtagbara vattenkvalitet i en utpekad vattenförekomst. Miljökvalitetsnormerna är styrande för myndigheter och kommuner när de tillämpar lagar och bestämmelser, till exempel vid tillsyn eller tillståndsprövning enligt miljöbalken eller planering enligt plan- och bygglagen.

Planeringsriktlinjer för vattenkvalitet

Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken. Vid planering och planläggning i närområden till olika hamndelar behöver förhållandena när det gäller vattenföroreningar klarläggas. Gällande miljökvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter.

Hamnverksamheten regleras också av villkor i det tillstånd för verksamheten som miljödomstolen fastställde i juni 2009.

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 från och till 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 såsom lastning, lossning, förvaring och hantering av farligt gods. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Transportstyrelsen ger 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 som t.ex. bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning

I Skåne län genomfördes under 2006 Öresundsstudien, en risk- och sårbarhetsanalys kring transportsektorns situation vid terrorhandlingar i Öresundsregionen. Projektet leddes av dåvarande Banverket, och skedde i samverkan med Krisberedsskapsmyndigheten, Öresundsbrokonsortiet, LFV Malmö Airport, Sjöfartsverket, Vägverket och Länsstyrelsen i Skåne län. Arbetet finns sammanfattat i *Öresundsstudien 2006*.

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

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

FG-klass	Ämne	2008 (Mängd i ton)	2009 (Mängd i ton)
1	Explosiva ämnen	259	304
2	Gaser	3 845	4 570
3	Brandfarliga vätskor	19 966	19 254
4	Brandfarliga fasta ämnen mm	863	499
5	Oxiderande ämnen och organiska peroxider	6 598	6 413
6	Giftiga ämnen	2 897	1 545
7	Radioaktiva ämnen	327	293
8	Frätande ämnen	13 604	12 213
9	Magnetiska material och övriga farliga ämnen	15 421	8 767

Hanterade mängder farligt gods 2008 och 2009.

Vattenförorenande ämnen

En produkt 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.

Sjöfartsskydd

FN-organet IMO (International Maritime Organization) beslutade under 2002 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, den s.k. ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet sjösäkerhet eller safety har begreppet sjöfartsskydd eller security kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot. De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2004. I alla hamnar har en skyddsutredning genomförts och som resulterat i en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkänts av Sjöfartsinspektionen som tidigare var tillsynsmyndighet i Sverige. Tillsynsansvaret överfördes den 1 januari 2009 till Transportstyrelsen. 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 passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism.

Malmö hamn har anpassat verksamheten till ISPS-koden. 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., såsom riktlinjer i hamnskyddslagstiftningen anger.

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 kommunikations-anläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande:

Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t.ex. att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadbebyggelse 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 Trafikverket 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 detaljplaneläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset Malmö hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befärar 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 normalt på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. I vissa fall kan byggande i vatten dock endast vara en anmälningspliktig verksamhet.

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 (enhetslös storhet).

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.

Malmö hamn lämnade in en ansökan om miljöprövning av hamnverksamhet enligt 9 kap. miljöbalken till Länsstyrelsen 2004-09-21. Beslut enligt miljöbalken lämnades 2008-06-19. Miljötillståndet överklagades till Miljödomstolen, som ändrade Länsstyrelsens beslut i vissa delar (dom 2009-06-16). Miljödomstolens dom överklagades till Miljööverdomstolen som inte meddelade prövningstillstånd.

Vidare har en vattendomsansökan inlämnats till Miljödomstolen 2007-11-22 om utbyggnad av norra hamnen. Miljödomstolen meddelade tillstånd enligt miljöbalken till muddring, rivning av befintliga erosionskydd och uppförande av kajer 2008-07-10.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen har i många fall övertagits av kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd från Länsstyrelsen. För Malmö hamn är kommunen tillsynsmyndighet för den miljöfarliga verksamheten som bedrivs av Malmö Copenhagen Port och Länsstyrelsen för hamnverksamheten.

Länsstyrelsens roll

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. 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 bygglovsprövning och länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Malmös hamn beaktas i olika planer. Om länsstyrelsen bedömer att ett planförslag innebär att utnyttjandet av hamnen *påtagligt försvåras* ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta planen.

Rapportserien Skåne i utveckling
ISSN 1402-3393

2011:1 - Riksintresset Malmö hamn

2010:2 - Årsrapport, Miljö

2010:1 - Klimatmål för Skåne - regionala delmål under miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan

2009:7 - Skåne i förändring. Miljö tillståndet i Skåne - Årsrapport 2009.

2009:6 - Riksintresset Helsingborgs hamn

2009:5 - Miljö kvalitetsmålet i Skåne: Ett rikt växt- och djurliv

2009:4 - Pilotstudie – grundvattenkvalitet i Skåne län 2007

2009:3 - Landskapet som mål och medel

2009:2 - Strategi för skydd och restaurering av sötvattensmiljöer i Skåne län

2009:1 - Vem bestämmer?

2008:4 - Klimat- och energistrategi för Skåne 2008

Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten. Länsstyrelsen i Skåne län och Trafikverket har preciserat innebörden och konsekvenserna av riksintresset i denna rapport.

Malmö hamn har ett strategiskt läge i Öresund. Via Malmö godsbangård finns järnvägsförbindelse med Södra stambanan och Väst-kustbanan norrut och med Kontinentalbanan söderut mot Central-europa. Malmö har goda förbindelser med det övergripande vägsys-temet.

Malmö hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet. Anslutande vägar är av riksintresse för väg. I riksintresset Malmö hamn ingår även de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion,

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste mil-jöstörningar från hamnen beaktas. Hänsyn ska tas till hamnens på-verkan på omgivande områden vid planering och tillståndsgivning.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner.

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.

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 Malmö hamn ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.



TRAFIKVERKET



LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

Östra Boulevarden 62A, 291 86 Kristianstad
Kungsgatan 13, 205 15 Malmö
Tel 044/040-25 20 00, Fax 044/040-25 2 11 0
E-post skane@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/skane