

Riksintresset Gävle hamn – precisering av riksintresse

Trafikverket Region Mitt

2013-06-20



Dokumenttitel: Riksintresset Gävle hamn – precisering av riksintresse

Arbetsgrupp: Ulrika Abrahamsson, Agneta Löf, Kenth Nilsson, Emil Fastén (Trafikverket), Maritha Hillblom, Josef Rundström (Länsstyrelsen Gävleborg), Harald Knutsen, Sten Hammar (Gävle kommun), Linda Astner (Gävle Hamn AB), Johan Axiö (Sjöfartsverket)

Dokumentdatum: 2013-06-20

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: [Ärendenummer]

Projektnummer:

Version: 1.0

Publiceringsdatum:

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Ulrika Abrahamsson

Uppdragsansvarig: Trafikverket

Förord

Trafikverket beslutade 2010 att Gävle hamn är en anläggning av riksintresse för kommunikation. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet. Denna rapport syftar till att precisera statens samlade syn på riksintresset Gävle hamn.

Arbetet har letts av Trafikverket i samarbete med Länsstyrelsen Gävleborgs län.

Arbetsgruppen för projektet har bestått av Ulrika Abrahamsson, Agneta Löf, Kenth Nilsson och Emil Fastén från Trafikverket, Maritha Hillblom och Josef Rundström från Länsstyrelsen Gävleborg, Harald Knutsen och Sten Hammar från Gävle kommun, Linda Astner från Gävle Hamn AB samt Johan Axiö från Sjöfartsverket.

Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ett gemensamt ställningstagande mellan berörda myndigheter. I arbetet har vi utgått från handledningen för precisering av riksintresse (Trafikverket 2012-03-12). Beskrivningen av riksintresset Gävle hamn ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.



Ingmar Frej
Regionchef Trafikverket Region Mitt

Sammanfattning

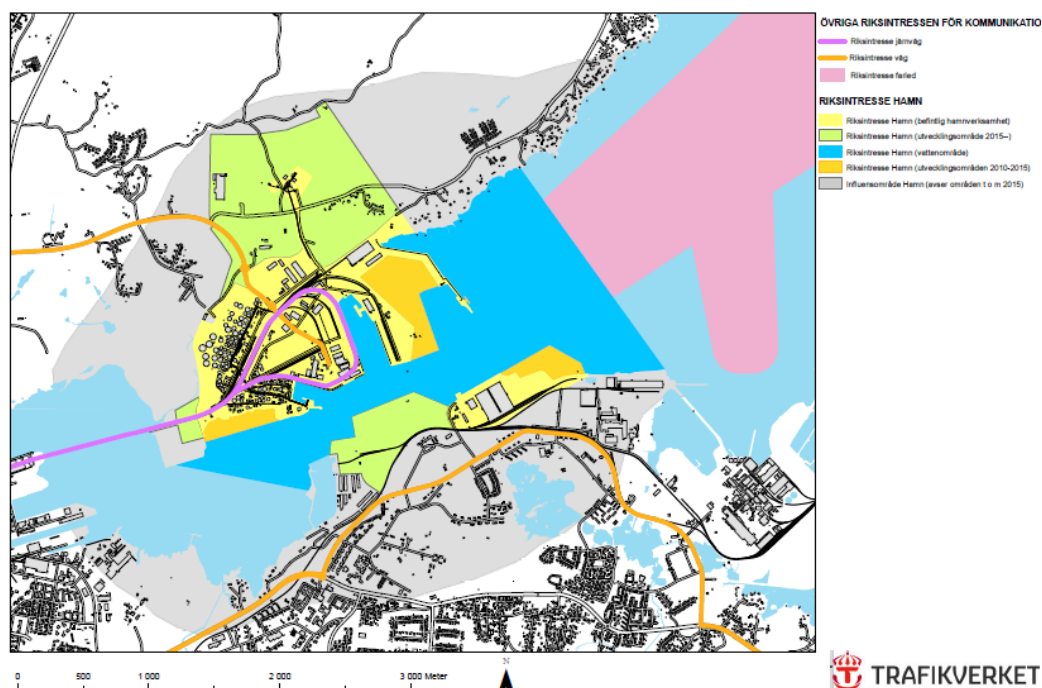
Syftet med en riksintresseprecisering är att beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad det kan innebära att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Preciseringen av riksintresset ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

Trafikverket har ansvar för att ta fram riksintresseprecisering av Gävle hamn och arbetet har letts av Trafikverket. Arbetet har skett i nära samarbete med Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Sjöfartsverket, Gävle kommun och Gävle Hamn AB, med ambitionen att få en så samordnad syn på riksintresset Gävle hamn som möjligt.

Gävle hamn är en av Sveriges tio största import- och exporthamnar och blev utpekad som riksintresse eftersom den uppfyller kriteriet att omsätta en godsmängd överstigande 100 000 ton per år samt att den ingår i TEN-T. (se kap 2.1).

I enlighet med de kriterier som varit utgångspunkter för bedömning i frågan om precisering av riksintresset Gävle hamn (se kap 4) har Trafikverket beslutat att alla befintliga hamndelarna är av riksintresse. Till dessa tillkommer befintliga och framtida utvecklingsområden för hamnens expansion, samt anslutande och kompletterande transportinfrastruktur.



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.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras.

Innehåll

1	Inledning och syfte	6
2	Bakgrund	6
2.1	Kriterier för utpekande	6
2.2	Hur arbetet har bedrivits	7
2.2.1	Arbetsgrupp	7
2.2.2	Referensgrupp	7
2.2.3	Styrgrupp	7
2.3	Hamnens historia	7
3	Värdebeskrivning.....	8
3.1	Omvärldsfaktorer	8
3.1.1	Transeuropeiska nätverket (TEN)	8
3.2	Hamnens utveckling.....	9
3.3	Transportflöden och marknader/ intermodalitet.....	10
4	Riksintressets markanspråk	12
4.1	Befintliga hamndelar, Fredriksskans	12
4.2	Befintliga hamndelar, Granudden.....	14
4.3	Befintliga hamndelar av riksintresse.....	15
4.3.1	Fredriksskans	15
4.3.2	Granudden	15
4.4	Utvecklingsområden av riksintresse	16
4.4.1	Befintliga utvecklingsområden	16
4.4.2	Framtida utvecklingsområden	16
4.5	Anslutande/kompletterande infrastruktur av riksintresse samt industriell produktion.....	16
5	Influensområde.....	17
5.1	Influensområde på kartan.....	17
5.2	Buller	17
5.3	Luftkvalitet.....	18
5.4	Risk- och säkerhetsaspekter	19
5.5	Sjöfartsskydd	20
6	Riksintresset i planering och tillståndsprövning	21
6.1	Faktorer som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen	21
6.2	Riksintressets behandling i planprocessen	21
6.3	Övriga riksintressen	23

6.4	Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen	23
6.5	Miljöprövning	23
Bilaga 1: Samrådsredogörelse		25

1 Inledning och syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad det kan innebära att påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Preciseringen av riksintresset ska bl.a. tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

Syftet är även att beskriva riksintressets markanspråk och influensområden, både dagens och framtida, samt att tydliggöra hur riksintresset kan tillgodoses i den kommunala planeringen.

Preciseringen är ett underlag som Länsstyrelsen kan komma att använda vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen samt som stöd till kommunerna för att visa hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses vid framtagande av kommunala planer. Preciseringen beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för den preciserade anläggningen. En väl genomarbetad precisering med tydliga anspråk avseende markanvändningen i och runt det aktuella riksintresseområdet är en förutsättning för en rationell hantering och god dialog mellan stat och kommun i planeringsprocessen.

Preciseringen beskriver anläggningens funktion och ska därmed ses som en funktionsbeskrivning av riksintresset. För exempelvis utpekade vägar och järnvägar av riksintresse finns motsvarande funktionsbeskrivningar, om än mer kortfattade, i Trafikverkets utpekande av riksintressen (se www.trafikverket.se/riksintressen).

2 Bakgrund

Sjöfartsverket pekade 2001 ut Gävle hamn som hamn av riksintresse. När Trafikverket 2010 tog över som ansvarig myndighet för riksintresseutpekande av kommunikationsanläggningar, enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden mm, togs beslutet att Gävle hamn fortsatt var av riksintresse. Trafikverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att Trafikverket bedömer 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 påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen ska i översiktsplaneringen ta ställning till riksintresset och Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset tillgodoses i översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

2.1 Kriterier för utpekande

Allmän hamn¹ 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

¹ Allmän hamn definieras enligt SJÖFS 1988:5

- 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.

Det pågår en revidering av kriterierna för utpekande av riksintresse för kommunikation. Den främsta skillnaden är i dagsläget att godsmängden som ska överstigas ökas från 100 000 ton till 300 000 ton. Detta gör dock ingen skillnad för Gävle hamn, eftersom godsmängderna överstiger även det kravet.

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 området för allmän hamn. Exakt vilka hamndelar som ingår i riksintresset får då avgöras i en precisering av riksintresset för hamnen. Då kommer det också framgå vilka landområden som ingår i riksintresset för hamnen.

2.2 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket har ansvar för att ta fram riksintresseprecisering av Gävle hamn och arbetet har letts av Trafikverket. Arbetet har skett i nära samarbete med Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Sjöfartsverket, Gävle kommun och Gävle Hamn AB, med ambitionen att få en så samordnad syn på riksintresset Gävle hamn som möjligt.

Riksintressepreciseringen har varit ute på remiss under april och maj 2013. Synpunkter inkom från Gävle kommun, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Gästrike räddningstjänst. Samrådsredogörelse finns i bilaga 1.

2.2.1 Arbetsgrupp

Arbetsgruppen för projektet har bestått av Ulrika Abrahamsson, Kenth Nilsson, Agneta Löf och Emil Fastén från Trafikverket; Maritha Hillblom och Josef Rundström från Länsstyrelsen Gävleborg; Harald Knutsen och Sten Hammar från Gävle kommun, Linda Astner från Gävle hamn samt Johan Axiö från Sjöfartsverket.

2.2.2 Referensgrupp

Då arbetsgruppen har haft en god representation från berörda parter har det inte funnits något behov av en referensgrupp.

2.2.3 Styrgrupp

Projektets styrgrupp består av Ingemar Frej, regionchef på Trafikverket Region Mitt, samt Lise Ekenberg, tf chef för samhällsutvecklingsenheten på Länsstyrelsen i Gävleborgs län.

2.3 Hamnens historia

Gävle hamn har anor från 1600-talet. Det var länge den enda hamnen norr om Stockholm som handlade med utlandet. Under 1800-talet byggde Gävles rikedom helt på handel och sjöfart. De produkter som främst skeppades ut från Gävle var stångjärn och andra järnprodukter, bräder, takplåt, spik, tjära, rödfärg och murtegel. Allteftersom man byggde pålitliga järnvägar växte hamnområdet och industrier uppstod. Som mest fanns ett 40-tal rederier och 350 handelsföretag verksamma på Alderholmen. Härifrån seglade även många emigranter till New York under massutvandringen.

Varvs- och rederinäringen på Alderholmen skapade förutsättningar för Gävle som handelsstad, och därmed för hela stadens utveckling. Under den andra halvan av 1900-talet hade sjöfarten förlorat mycket av sin betydelse, varven var nedlagda och Alderholmen förde en tynande tillvaro.

I början av 1900-talet flyttade delar av hamnverksamheten ut till Fredriksskans, men hamnverksamhet i den så kallade inre hamnen på Alderholmen pågick så sent som till slutet av 1990-talet. Hamndelen Fredriksskans har successivt utvecklats genom markutfyllnad i tidigare vattenområden. Hamndelen Granudden färdigställdes i mitten av 1970-talet.

3 Värdebeskrivning

3.1 Omvärldsfaktorer

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

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

3.1.1 Transeuropeiska nätverket (TEN)

Transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport-telekommunikations- och energisektorn. I Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.

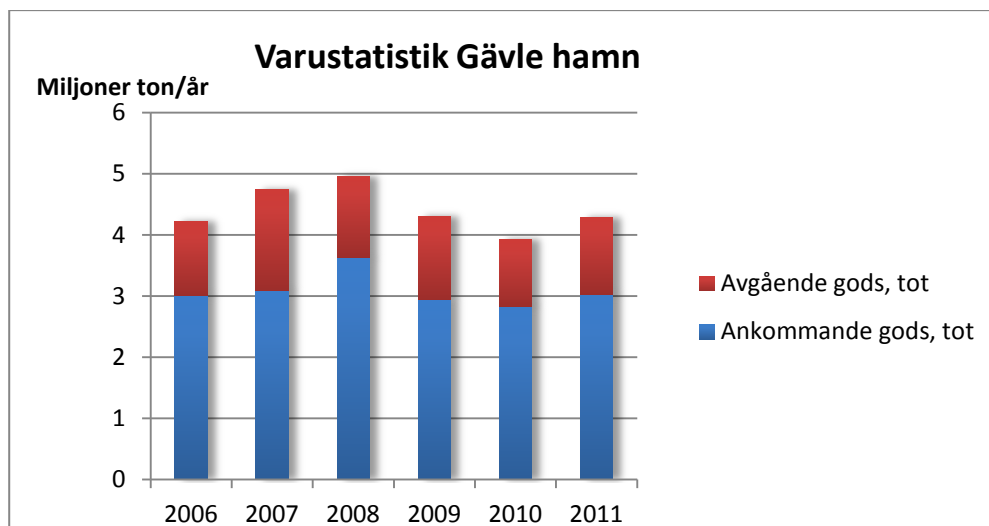
Det pågår en revidering av TEN-T nätverket. Hittills har Gävle hamn haft statusen TEN-A, vilket är den högsta rangen och innebär att det har varit lättare att få ekonomiskt stöd från EU i utvecklingsprojekt för hamnen. Med den revideringen som görs av TEN-T nätverket kommer Gävle hamn enligt det förslag som ligger i dagsläget ingå i det övergripande (comprehensive) nätverket. Enligt det nya förslaget delas TEN-T nätverket in i två kategorier: stamnätverk (Core Network) och övergripande nätverk (Comprehensive Network). Stamnätverket består av de viktigaste anslutningarna och knutpunkterna i TEN-T och bildar ett stomnät. Det övergripande nätverket utgör en bas och täcker in stora delar av det europeiska transportsystemet och ska fungera som ett övergripande anslutningsnät till stamnätverket.



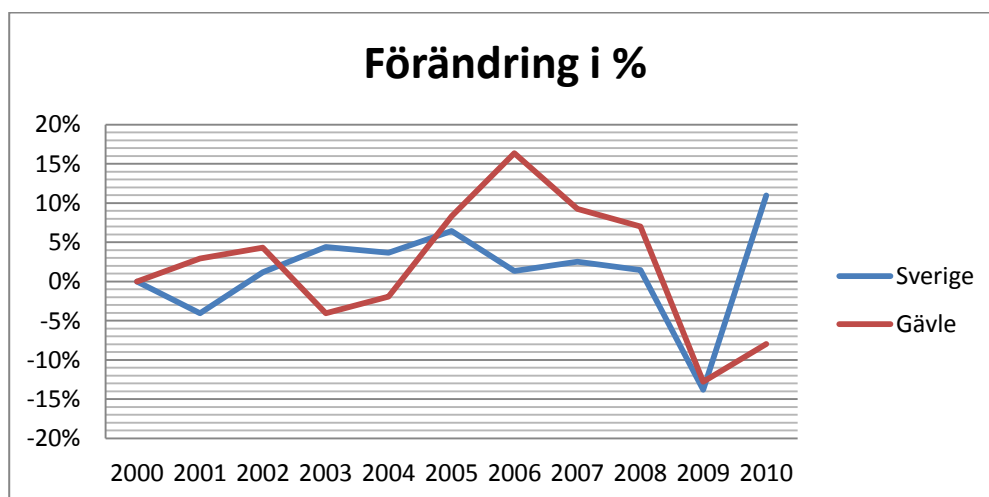
Figur 1. Föreslaget TEN-T nätverket för vägar, hamnar, järnvägsterminaler och flygplatser.

3.2 Hamnens utveckling

Gävle hamn är en av Sveriges tio största import- och exporthamnar. Gävle Hamn AB har ca 110 anställda (2012) och hamnområdet inhyser ytterligare ett 40-tal företag. Cirka 1000 fartyg anlöper Gävle hamn varje år. På land passerar cirka 1500 gods- eller persontransporter samt 10-20 tågset varje dag genom hamnens grindar.



Figur 2. Mängden ankommande och avgående gods i Gävle hamn under 2006-2011.



Figur 3. Procentuell förändring i mängden ankommande och avgående gods i Gävle hamn respektive hela Sverige under 2000-2010.

3.3 Transportflöden och marknader/ intermodalitet

Upptagningsområdet för Gävle hamn utgörs av Stockholm/Mälardalen, Bergslagen in i Dalarna och allt norr därom. Hamnen fyller även en funktion som länk mellan Finland och Norge.

Importvolymen består av:

Container – Insatsvaror till basindustrin i hela upptagningsområdet. Konsumtionsvaror till närområdet samt till Stockholm/Mälardalen.

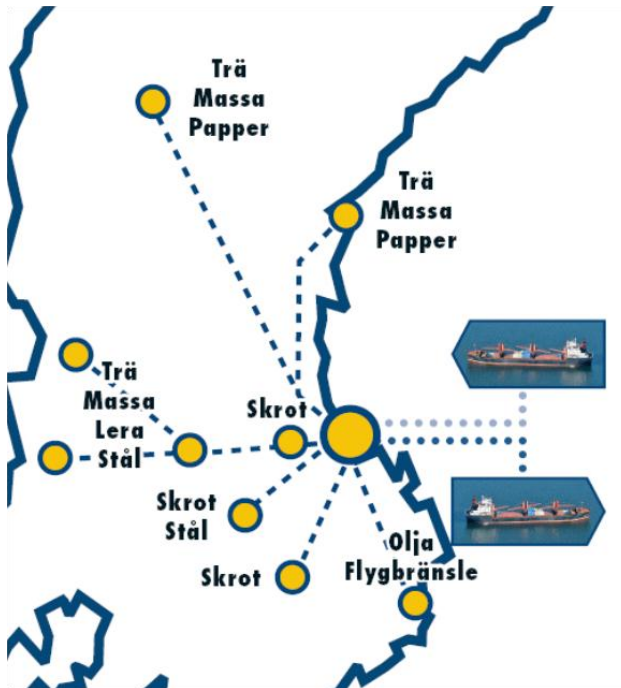
Oljeprodukter – Drivmedel och eldningsolja till Gävleborgs län och Dalarnas län. Flygbränsle till Arlanda. Strategisk lagring av oljeprodukter i berggrum.

Bulkprodukter – Ett huvudflöde av insatsvaror till regionens pappers- och stålindustri samt ett stort flöde av komponenter till vindkraftsparkerna. Skrot och legeringar till upptagningsområdets stålindustri. Råvaror i form av lera, pappersmassa, massaved och kemikalier till pappersindustrin i upptagningsområdet. Bränsle till kraftvärmeverk i Stockholm/Mälardalen. Vindkraftverk till Gävleborgs, Dalarnas, Västernorrland samt Jämtlands Län. Övriga projektlastar till diverse projekt i upptagningsområdet.

Exportvolymen består av:

Container – Främst basindustrins produktionsvolym så som stål, vätskekartong, sågade trävaror från sågverksindustrin till avlägsna destinationer så som Asien, Sydamerika, USA och Afrika.

Bulkprodukter – Malmkoncentrat från Garpenberg. Sågade trävaror till England och Nordafrika. Skrot från återvinningsföretag inom hamnområdet. Projektlaster.



Figur 4. Gävle hamn har ett bra geografiskt läge i förhållande till import- och exportvaror på land.



Figur 5. Rutterna till havs direktlinjer till och från Gävle hamn (2013).

4 Riksintressets markanspråk

Nedan beskrivs kriterier som varit utgångspunkter för bedömningen i frågan om precisering av riksintresset Gävle hamn. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

1. Hamndel som väsentligt bidrar till kriteriet för utpekandet av riksintresset, nämligen en samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering (årlig volym på minst 100.000 ton gods).
2. Hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
3. Hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och den ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar. Detta gäller speciellt då det är:
 - angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som t.ex. energiförsörjningen.
 - 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.

En bedömning har även gjorts om hamndelarna är av nationell eller regional betydelse. Hamndelar bedöms vara av nationell betydelse om de uppfyller en funktion som inte finns någon annanstans i landet. Även hamndelar som hanterar gods som i annat fall skulle betyda att det transportpolitiska målet inte uppfylls i tillräckligt stor utsträckning anses vara av nationell betydelse. Av regional betydelse är de hamndelar som tillgodoser en regional marknad och där andra alternativ till godshantering finns utan att det strider mot det transportpolitiska målet. Det transportpolitiska målet ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

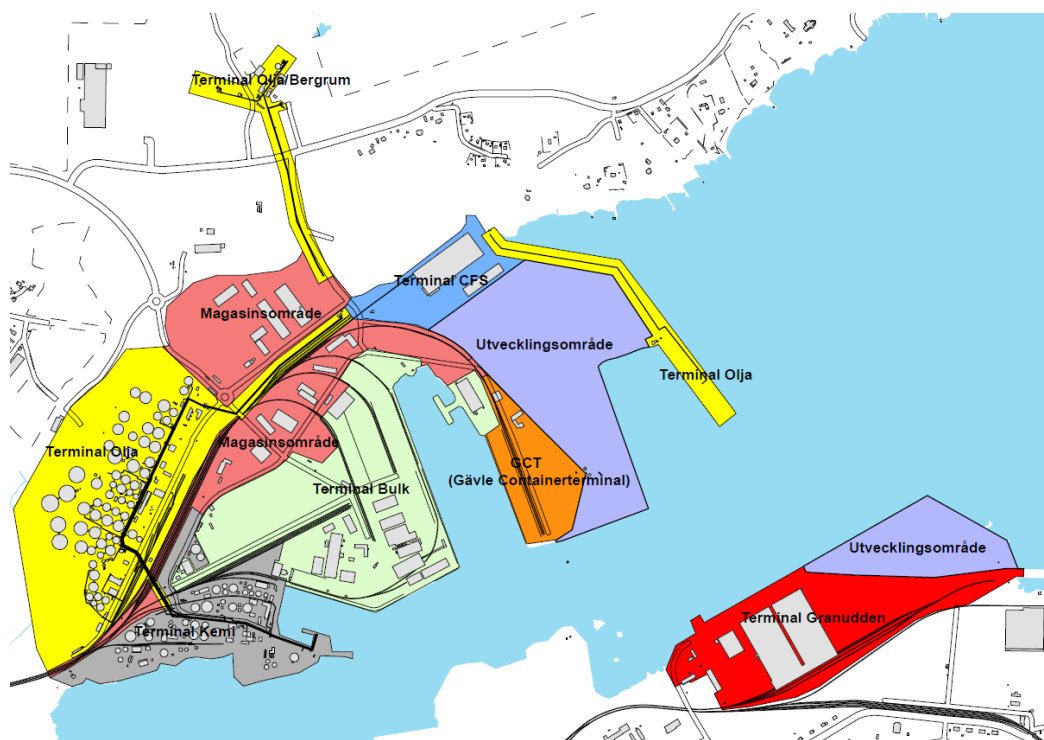
4.1 Befintliga hamndelar, Fredriksskans

Fredriksskans, generellt

Inom hamnområdet Fredriksskans finns ett 40-tal olika företag etablerade, alla med någon anknytning till hamnverksamhet.

Lagringskapaciteten består av ca 90 000 m² i ett 25-tal magasin samt ca 1 000 000 m² upplagsytor. I oljeterminalen finns ca 140 cisterner med en lagringskapacitet om ca 850 000 m³. Dessutom finns det sex oljebergrum med en total lagringskapacitet om ca 750 000 m³.

Fredriksskans har järnvägsanslutning med spårförbindelser in i samtliga terminaler.



Figur 6. Den befintliga hamnanläggningens olika delar, samt de två utvecklingsområden som ligger närmast i tiden för verksamhet.

Terminal Bulk

Via Terminal Bulk går bland annat ett huvudflöde av insatsvaror till regionens pappers- och stålindustri, biobränslen till regionens kraftvärmeverk samt ett stort flöde av komponenter till vindkraftsparkerna. Cirka 650 000 ton gods passerade via terminal bulk under 2011.

Huvudsakliga kajer är:

Sligkajen

Tar emot fartyg med maxlängd på 120 meter och 8,8 meter djupgående vid medelvatten. Används för lastning av bly- och zinkslig.

Östra kajen

570 meter kaj med 8,8 meter djupgående vid medelvatten. Används för lossning och lastning av skrot, lossning av kaolinlera åt pappersindustrin, lossning av ferrolegeringar till stålindustrin, lossning och lastning av biobränslen, lossning av vindkraftverk samt lossning och lastning av andra projektlastar.

Södra kajen

180 meter kaj med 7,7 meter djupgående vid medelvatten. Används främst till timmer, bränsleflis och pellets.

Sydvästkajen

285 meter kaj med 7,3 meter djupgående vid medelvatten. Används främst för lossning och lastning av skrot och lera.

Kombiterminal och magasinsområden

Insatsvarorna som ankommer till Gävle hamn lagras och hanteras i många fall i något av de stora magasinerna i magasinområdet innan de transporteras vidare in i regionen.

Här finns även en kombiterminal med 600 m långa järnvägsspår och 40 000 m² uppställnings ytor.

Terminal CFS (Container Freight Station)

I anslutning till det stora utvecklingsområdet och nya oljepiren nordöst om hamnområdet finns två stora magasin på 17 000 m² respektive 4000 m² med tågförbindelse in i det större magasinet. Här hanteras (lastas, lossas och stuffas) väderkänsliga produkter från regionens tunga industrier innan de transporteras vidare via fartyg, bil eller järnväg.

GCT (Gävle Containerterminal)

GCT är ostkustens största, och Sveriges tredje största, containerterminal. Volymerna har ökat stadigt sedan verksamheten startades 2006. Containerkajen är 320 meter lång med tillåtet djupgående på 10 meter. Containerterminalen hade en godshantering på cirka 1 000 000 ton under 2011.

Terminal Olja och Kemi

Terminal Olja och Kemi förser regionen med bensin, diesel, etanol mm. Allt flygbränsle till Arlanda förs också in via terminalen. Terminalen hanterade under 2011 en godsmängd på cirka 1 700 000 ton.

Två kajer betjänar Terminal Olja och Kemi: Kaj 1 och Kaj 27.

Kaj 1

Tar emot fartyg med maxlängd 185 meter och 8,8 meter djupgående vid medelvatten. Används främst för hantering av kemikalier och tjock-/biooljor.

Kaj 27

Dimensionerad för att kunna betjäna fartyg av den storlek som den nya farleden medger: maxlängd 240 meter och 12,2 meter djupgående vid medelvatten. Används för hantering av petroleumprodukter (bensin, flygbränsle, diesel och eldningsolja).

I kemi-/oljehamnen finns ca 140 cisterner med en total lagringsvolym på 850 000 m³.

Oljehamnen

I oljehamnen finns flertalet av de stora lagringsbolagen representerade

Produkter som hanteras i Oljehamnen utgörs av följande: etanol, bensin, diesel, FAME, flygbränsle, lätta eldningsolja och tjockolja. För produkter som distribueras till "mackarna" så utgörs distributionsområdet av Gästrikland, delar av Dalarna, Västmanland och Värmland, norra Uppland och Södra Hälsingland.

Flygbränsleterminal

Två tågset om vardera 17 vagnar transporterar bränslet mellan Gävle hamn och Brista (utanför Märsta), frekvensen på transporterarna varierar mellan 9-12 tågset/vecka. Tidigare kom Arlandas flygbränsle från Bergs Oljehamn (Nacka) och Loudden (Stockholm) och transporterades med lastbil till Arlanda.

Kemihamnen

Produkterna i Kemihamnen utgörs av: svavelsyra, natronlut, kalkslurry, bioolja (FAME-produkter) och tjockolja. Produkterna används som insatsmaterial i regionens basindustri.

Bergrummen

Gävle Hamn AB driver en bergrumsanläggning för lagring av petroleumprodukter. Anläggningen består av nio skepp, fördelat på sex bergrum med en total lagringskapacitet på 750 000 m³. I och med det nya djupgåendet som den nu pågående muddringen medger samt den nya kaj 27, finns möjligheten att maximera nyttjandet av bergrummen för beredskaps- och distributionsinlagring, eller en kombination av dessa, samt för strategisk lagring.

4.2 Befintliga hamndelar, Granudden

Terminal Granudden

På Granudden finns 350 meter kaj med 10,10 meter tillåtet djupgående. Kajen används i dagsläget främst för lastning och lossning av skogsprodukter och massa till pappersmassaindustrin. På Granudden hanterades under 2011 cirka 900 000 ton gods.

På Granudden finns tre magasin med en total lagringskapacitet på ca 52 000 m² samt ca 50 000 m² upplagsyta.

Granudden har järnvägsanslutning direkt in i terminalen, genom magasin.

4.3 Befintliga hamndelar av riksintresse

Nedanstående befintliga hamndelar inklusive kajer med tillhörande områden på land bedöms vara av riksintresse och uppfyller ett eller flera av uppställda kriterier.

4.3.1 Fredriksskans

Terminal bulk

Uppfyller kriterium 1

Terminalen anses vara av nationell betydelse då stor del av godset annars skulle behöva transporteras långa sträckor på väg eller järnväg.

Kombiterminal och magasinsområden

Uppfyller kriterium 1

Kombiterminalen och magasinsområdet anses vara av regional betydelse då motsvarigheter finns på flera platser i landet.

Terminal CFS

Uppfyller kriterium 1

Terminal CFS anses vara av regional betydelse då motsvarigheter finns på flera platser i landet.

Containerterminal GCT

Uppfyller kriterium 1

Containerterminalen anses vara av regional betydelse då det finns alternativa hamnar för containerhantering på ostkusten, bland annat i Stockholm. Gävle hamn uppfyller dock en viktig funktion i Trafikverkets strategiska utmaning "väl fungerande resor och transporter i storstäderna".

Terminal olja och kemi

Uppfyller kriterierna 1,2 och 3

Terminalen anses vara av nationell betydelse, främst på grund av flygbränslehanteringen.

4.3.2 Granudden

Terminal Granudden

Uppfyller kriterium 1

Terminalen anses vara av regional betydelse då den betjänar främst en lokal marknad samt att alternativ finns i regionen.

4.4 Utvecklingsområden av riksintresse

Utvecklingsområdena är indelade i två grupper: befintliga och framtida. De befintliga utvecklingsområdena är de områden som hamnen håller på att bygga ut 2013 och på så sätt redan är ianspråktaga även om de inte används för hamnverksamhet idag. De framtida utvecklingsområdena är mark som hamnen ytterligare kan ha behov av i ett längre perspektiv, cirka 30 år framåt.

4.4.1 Befintliga utvecklingsområden

Det finns tre utpekade befintliga utvecklingsområden där hamnen anlägger marken för att den ska vara lämplig för hamnverksamhet och där det finns miljötillstånd för utbyggnad av hamnanläggningarna. Två utvecklingsområden ligger i Fredriksskans och ett på Granudden. Miljötillståndet innebär att det inom dessa områden får anläggas fyra kajer, två pirar och en fast RoRo (rollon/rolloff) ramp. Dessutom gäller tillståndet för att skapa markytor inom tre vattenområden genom uppläggning av muddermassor.

Det östra utvecklingsområdet på Fredriksskans, som bland annat består av den så kallade Vindkraftslagunen, har tidigare fyllts med olika typer av massor. 2013 är Vindkraftslagunen nästan helt fylld, men muddermassor från farledsmuddringen (se kapitel 4.5) kommer under 2013-2014 att användas för att fylla ut ytterligare vattenområden i anslutning till Vindkraftslagunen, vilka redan i dagsläget vallats in med stenpirar. År 2014 kommer totalt 360 000 m² nya hanteringsytor att ha skapats inom det östra utvecklingsområdet på Fredriksskans. Här planeras hamnens nya intermodala nod att utvecklas, där den befintliga containerterminalen får nya kajer och integreras med en ny, strategiskt placerad kombiterminal, vilket kommer att bidra till att konkurrensförmågan för kombinerade sjö- och järnvägstransporter blir bättre.

Det västra utvecklingsområdet på Fredriksskans, den så kallade Miljökajen, ingår även det i miljötillståndet för utfyllnad av vattenområde ca 60 000 m². Här planeras en del av området att fyllas ut under 2013-2014 för att bereda mark inför framtida etableringen av en LNG-terminal (cistern och rörledningar mm för lossning och lastning av flytande naturgas).

Utvecklingsområdet på Granudden innebär att kajen kommer bli totalt 750 meter lång med ett vattendjup på 13,5 meter. Utfyllanden, som genomförs under 2012-2013, möjliggör för ytterligare ca 120 000 m² yta, avsett i första hand för malm och biobränsle till regionens värmekraftverk.

4.4.2 Framtida utvecklingsområden

De framtida utvecklingsområden som är utpekade är de som Trafikverket anser är lämpliga för ytterligare utbredning av Gävle hamn. Med de befintliga utvecklingsområden som byggs anses det finnas tillräcklig mycket kajplats för att tillgodose behovet på lång sikt. Det som det däremot kommer finnas behov av är ytor i kajnära läge. Dessa ytor är idag upptagna av magasin och mindre verksamheter som har hamnrelaterad verksamhet, men som inte specifikt behöver ligga i kajnära läge. För att frigöra utrymme nära kajerna behövs därför mark längre inåt land, men som ändå ligger i anslutning till hamnen.

4.5 Anslutande/kompletterande infrastruktur av riksintresse samt industriell produktion

Gävle hamn är väl ansluten till infrastrukturnäten på land. Det finns idag ett oelektrifierat järnvägsspår till Fredriksskans. Planer finns på att bygga en ny slinga från godsbangården i Gävle

för att underlätta för tåg som ska ut till Fredriksskans. Hela spåret ska dessutom elektrifieras. Järnvägen till hamndelen Fredriksskans är av riksintresse.

Granudden har järnvägsanslutning in på hamnområdet, den är dock inte av riksintresse.

Hamnleden är en väg som ansluter Fredriksskans till E4, E16 och övriga vägar i regionen utan att den tunga trafiken behöver gå igenom Gävle tätort. Hamnleden är av riksintresse. Även väg 533 som går ut till Granudden är av riksintresse.

Farleden som ansluter till Gävle hamn är ett utpekat riksintresse. Arbete pågår med att muddra farleden för att möjliggöra för djupare (12,2 meter) och bredare (42 meter) fartyg.

5 Influensområde

5.1 Influensområde på kartan

Influensområdet för en hamn är inte helt lätt att rita in på karta. Det finns till exempel ännu inga riktvärden för buller från hamnar, det är dock under framtagning av Naturvårdsverket. Trycket på ny bebyggelse kring Gävle hamn är stort och det anses därför relevant att i detta läge definiera en zon där det finns särskild risk att exploatering utsätts för störningar från hamnen. Det är framför allt bostäder som det, inom influensområdet, kan vara svårt att uppnå en god bebyggd miljö för. Det innebär att störningar i form av buller, försämrad luftkvalitet eller ökad risk för olycka kan förekomma.

Utbredningen av influensområdet i denna rapport är direkt kopplad till de ekvivalenta bullernivåerna från den befintliga hamnanläggningen inklusive uppskattad verksamhet från befintliga utvecklingsområden, enligt Figur 7. Detta på grund av att buller är den störning som förväntas ha störst geografisk utbredning. För planer och bygglov inom influensområdet bör det göras bullerutredningar och utredningar för luftkvalitet samt risk- och säkerhetsaspekter, samt vidtas lämpliga åtgärder för att minska störningarna. Mer om det finns i nedanstående delkapitel.

Influensområdet som är markerat på kartan är det område där det i dagsläget finns stora risker förstöringar från hamnen. Det innebär inte nödvändigtvis att det utanför influensområdet går att uppnå god bebyggd miljö. Det är framför allt bullerproblem som kan spridas längre än influensområdets utbredning. Därför bör utredning avseende buller, och eventuellt för luftkvalitet samt risk och säkerhet, göras även för planer och bygglov för känsliga verksamheter som angränsar till influensområdet.

För de framtida utvecklingsområdena är inget influensområde utritat i kartan. Detta beror på att det är svårt att avgöra vilken typ av verksamheter som kommer finnas där och vilken inverkan de kan ha på omgivningen. Vid planläggning eller bygglovsansökningar i närheten av utvecklingsområdena bör dock hänsyn tas till att det kan komma störande verksamheter i framtiden. Allt eftersom hamnens verksamhet breder ut sig i de framtida utvecklingsområdena ska riksintressepreciseringen uppdateras med aktuellt influensområde.

5.2 Buller

Buller från hamnens dagliga verksamhet kommer från bland annat godshantering med arbetsmaskiner, last- och personbilar, fartygstrafik och pumpning av produkt från fartyg vid inlastning. De högsta enskilda bullerhändelserna kommer från lossning och lastning av skrot på kajerna. Containerterminalen påverkar också ljudbilden i omgivningarna med tutandet från

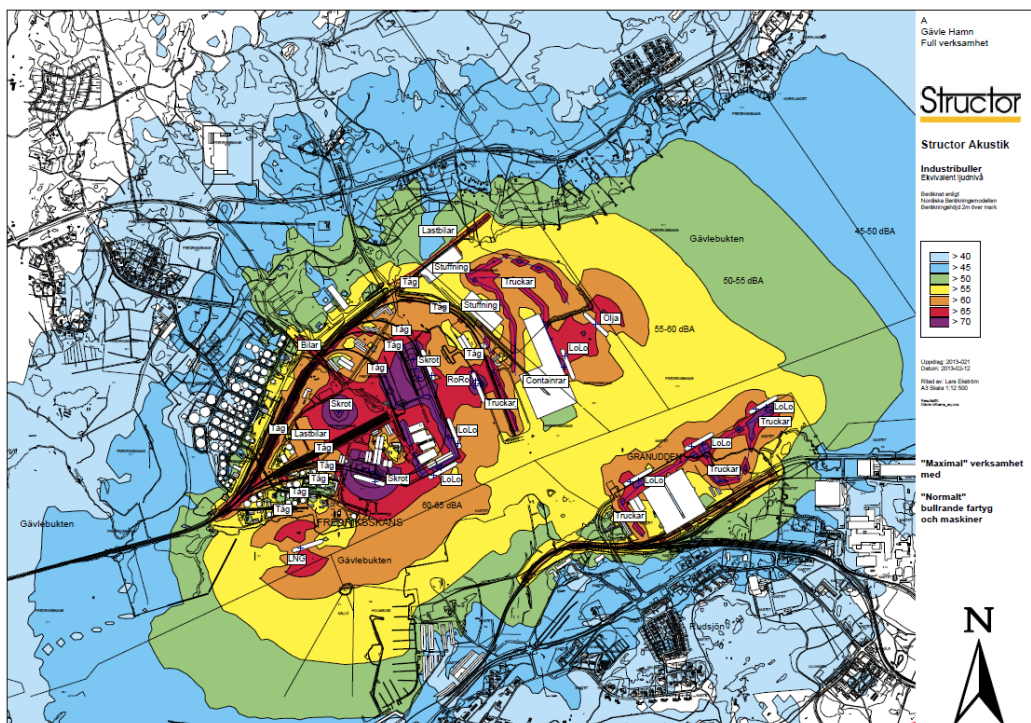
mobilkranarna (varningssignal när kranarna rör sig). I området kring Yttre fjärden finns också andra typer av industriverksamhet och trafikleder som kan ge upphov till buller.

2012 gav Länsstyrelsen i Gävleborgs län villkor för buller från Gävle Hamn AB:s (bolaget) verksamhet i Gävle kommun:

- Buller från verksamheten, inklusive transporter inom verksamhetsområdet, får som riktvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:
 - dagtid vardagar (kl. 07-18) 55 dB(A)
 - nattetid (kl. 22-07) 50 dB(A)
 - övrig tid 50 dB(A)

Den momentana ljudnivån nattetid får inte överskrida 65 dB(A) som riktvärde vid bostäder.

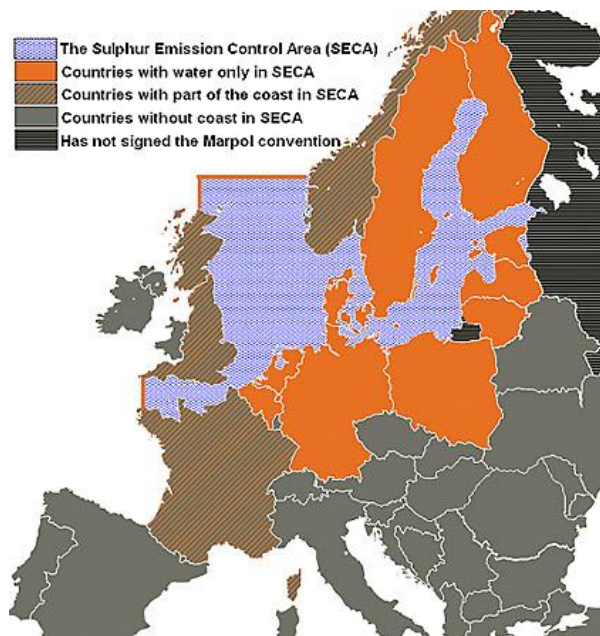
- Bolaget ska vid uteplats i anslutning till bostad där, den ekvivalenta ljudnivån till följd av bolagets verksamhet överstiger 45 dB(A) och där störningen ej kan anses vara ringa eller helt tillfällig, utföra ljuddämpande åtgärder. Miljöprövningsdelegationen överlåter till tillsynsmyndigheten att fastställa vilka skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som ska vidtas och när åtgärderna ska vara genomförda. Åtgärderna ska ske i samråd med fastighetsägaren.
- Skrotlossning ska styras så att den i möjligaste mån sker dagtid.
- Bolaget ska kontinuerligt arbeta för att bullernivåerna från verksamheten begränsas. Det förebyggande bullerarbetet ska särskilt redovisas i miljörapporten. Vid förändringar av verksamheten som innebär inverkan på bullerbilden, ska eftersträvas att nya anläggningar/utrustning utformas på sådant sätt att den sammanlagda bullernivån på sikt kan nedbringas till Naturvårdsverkets riktlinjer för nyetablerad industri.



Figur 7. Ekvivalent ljudnivå från normalt bullrande verksamhet i Gävle hamn. Den planerade verksamheten i två av de befintliga utvecklingsområdena (Vindkraftslagunen och Granudden) är medräknad.

5.3 Luftkvalitet

Utsläpp till luft sker från de fartyg som angör hamnen. Sedan första juli 2010 får svavelhalten i fartygens drivmedel inte överstiga 1%, enligt svaveldirektivet från IMO (International Maritime Organisation). Gävle Hamn tillämpar reducerade fartygsavgifter för de fartyg som kan visa upp så kallade "lågsvavelintyg", d v s en svavelhalt i drivmedlet som understiger 0,5 %. Under 2010 deklarerade ca 24 % av anlöpande fartyg lågsvavelintyg (225 anlop av 926). Ett nytt svaveldirektiv från IMO, förstärkt genom EU-lagstiftning, träder i kraft år 2015 och innebär att svavelhalten i utsläppen från fartygen får vara maximalt 0,1 % inom SECA-området (se Figur 8).



Figur 8. SECA-området (blåmarkerat) där hårdare reglering för svavelutsläpp gäller.

Utsläpp till luft sker också från godstransporter och personbilar i hamnområdet, liksom från mobilkranar, truckar och arbetsmaskiner. Dessa verksamheter har huvudsakligen andra verksamhetsutövare än Gävle Hamn AB. Gävle Hamn verkar för att omdirigera lastbilstrafik i regionen till fartygs- och järnvägstrafik. Detta innebär en positiv miljökonsekvens, eftersom de senare transportslagen ger betydligt mindre utsläpp till luften av klimatpåverkande gaser per godsenshet räknat, än vad lastbilstrafik ger.

Under perioden 20 september-13 december 2012 utfördes mätningar av svaveldioxid, kväveoxider, sot och andra partiklar i Gävle hamn samt bostadsområdena Jonstorp, Strömsbro, Brynäs och västra Bomhus. Mätningarna utfördes av Stockholms och Uppsala Läns Luftvårdsförbund och SLB Analys och visade på halter som var långt under miljö kvalitetsnormerna.

5.4 Risk- och säkerhetsaspekter

Verksamheten i hamnområdena kan innebära risker för miljön och människors hälsa till följd av händelser som medför exempelvis brand och/eller utsläpp av farliga ämnen. Ytterligare en viktig riskaspekt är risken för att samhällsviktiga funktioner, t ex transporten av flygbränsle till Arlanda, hindras som följd av en olycka eller säkerhetsincident.

Gävle Hamn AB har en samordnande och rådgivande roll bland aktörerna i hamnen.

De största miljö- och hälsoriskerna i hamnområdet bedöms finnas inom varuslaget petroleum och avser brand samt utsläpp av petroleumprodukter till mark och vatten. Arbetet med säkerhetshöjande åtgärder och rutiner kring petroleumhanteringen pågår sedan många år inom ramen för regelbundna möten i strukturerad form i den så kallade Samarbetskommittén för

Terminal Olja och Kemi. Kommittén omfattar alla verksamhetsutövare i terminalen (10-20 stora olje- och kemiföretag) inklusive vissa inhyrda entreprenörer samt Gästrike Räddningstjänst. Inom detta forum sker en kontinuerlig avvikelse- och olycksfallsrapportering samt planering av oljeskadeskyddsåtgärder och gemensamma brand- och katastrofövningar.

Motsvarande samverkansforum avseende hälso-, säkerhets- och miljöskyddsfrågor finns numera även inom de övriga terminalerna, varmed representanter för de företag som är verksamma inom respektive hamnområde träffas regelbundet under ledning av Gävle Hamn AB.

För att hantera i första hand arbetsmiljörisker inom gemensamhetsytorna i hamnen krävs en utbildning i säkerhetsfrågor i samband med ansökan om passerkort till området samt för de entreprenörer som är verksamma i hamnen.

För att skydda hamnverksamheten från yttre hot finns ett skalskydd inkluderande stängsel kring området, portvakt, ronderingar och kameraövervakning.

Ovan nämnda risker kan sprida sig utanför hamnens skalskydd. Det är därför viktigt att riskbedömning görs i samband med exploatering inom influensområdet.

Vid ny etablering i hamnen måste hänsyn tas till att inga hamndelar av riksintresse utsätts för risk. Det gäller framför allt de hamndelar som är av nationell betydelse. Till exempel får inte en ny LNG-cistern äventyra hanteringen av flygbränsle.

5.5 Sjöfartsskydd

Den 13 december 2002 beslutades vid en diplomatkonferens i London nya regler om sjöfartsskydd. Anledningen till detta är händelserna den 11 september 2001 i New York och Washington.

De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2004 och de är ett tillägg till kapitel V och kapitel XI-1 samt ett nytt kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen. Till reglerna i SOLAS anslöt sig dessutom en ny kod, den så kallade ISPS-koden.

Inom EU har de nya reglerna satts i kraft genom Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Vidare har Sveriges riksdag beslutat om en Lag (2004:487) om sjöfartsskydd och regeringen om en Förordning (2004:283) om sjöfartsskydd. Slutligen har Sjöfartsverket utgett en föreskrift om sjöfartsskydd, SJÖFS 2004:13.

Lagstiftningen berör lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, flyttbara oljeplattformar till sjöss samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart samt passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet. Sedan den 1 juli 2008 ska tonnaget enligt 1969 års mätregler tillämpas för fartyg i internationell trafik.

Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll ett internationellt sjöfartsskyddcertifikat utfärdat av Transportstyrelsen. På samma sätt får de godkända och kontrollerade hamnanläggningarna ett utlåtande om överensstämmelse utfärdat av Transportstyrelsen.

I tillägg till ovanstående har EU också beslutat ett direktiv. Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har införts i svensk rätt genom en Lag (2006:1209) om hamnskydd, en Förordning (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1).

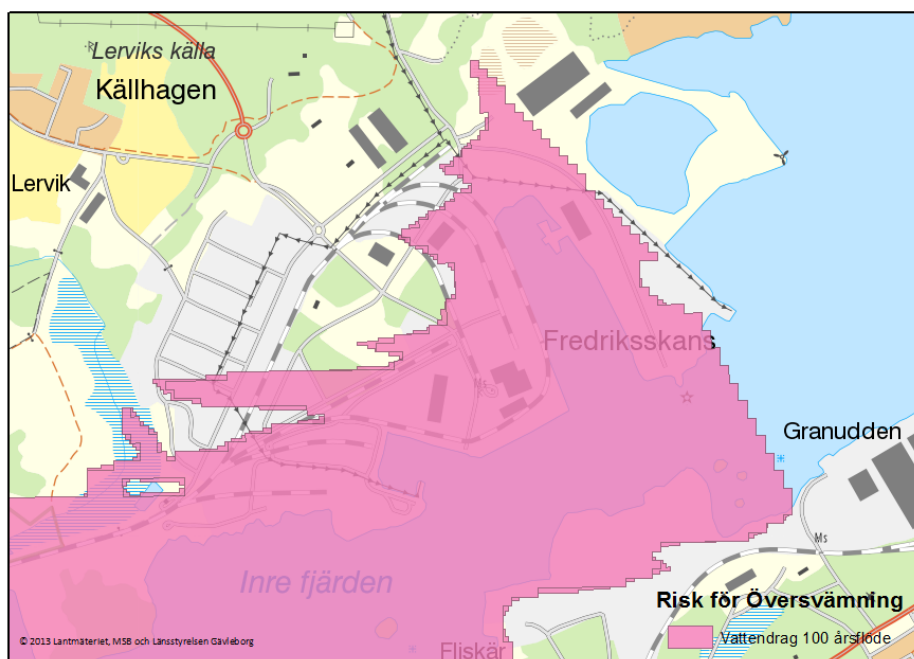
6 Riksintresset i planering och tillståndsprövning

6.1 Faktorer som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen

Det finns främst två aspekter som kan försvåra utvecklingen av Gävle hamn på lång sikt. Den första är att det tillkommer bullerkänslig exploatering som gör att hamnen får restriktioner på sin verksamhet.

Den andra aspekten är stigande vattennivåer. Enligt myndigheten för samhällskydd och beredskap, MSB, ligger stora delar av Gävle hamn inom riskområdet för en översvämning vid ett 100-årsflöde. Ytorna markerade i Figur 9 beräknas översvämmas en gång per 100 årsperiod.

SMHI genomförde 2012 en kunskapssammanställning när det gäller havsnivåhöjningen. Rapporten² konstaterar att Gävlebukten kan stå inför en havsnivåhöjning på 0,3 – 0,4 meter fram till 2100 (landhöjningen borträknad.) Hur en sådan havsnivåhöjning skulle påverka Gävle hamn är inte utrett men kan med fördel lyftas i samband med framtida verksamhetstillstånd enligt kap 9 Miljöbalken inom hamnområdet.



Figur 9. Översvämningsnivåer från Räddningsverkets rapport Översiktlig översvämningskartering längs Gävleån.

6.2 Riksintressets behandling i planprocessen

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

² Bergström, Sten, 2012, "Framtidens havsnivåer i ett hundraårsperspektiv - kunskapssammanställning 2012", SMHI, Klimatologi nr 5, 2012

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 bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. hamnar 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. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Gävle hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska Länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

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

6.3 Övriga riksintressen

Övriga riksintressen för kommunikation i anslutning till Gävle hamn finns utritade i kartan samt på www.trafikverket.se/riksintressen.

Angränsande till hamnområdet finns riksintressen för kulturmiljövård, natur, yrkesfiske (3 kap MB) samt ett Natura 2000-område (4 kap MB). För mer information se www.gis.lst.se.

Riksintresset för kulturmiljövård värnar de sommarvillor som ligger utefter kusten på Norrlandet.

Riksintresset för naturvård värnar de naturvärden som finns längsmed Testeboån, samt i Testeboåns delta. Testeboåns delta är även Natura 2000-område.

Riksintresset för yrkesfiske ska skydda Gävlebukten från verksamheter som kan försvåra för yrkesfisket.

6.4 Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen

Översiktsplan Gävle Stad 2025 (2009-04-27) beskriver framtida hamnutveckling kring Granudden på södra sidan hamnbassängen. Förslaget till riksintresse Gävle Hamn överensstämmer i huvudsak med denna översiktsplan.

Fördjupad översiktsplan (FÖP) Avan-Fredriksskans (2004-11-29) täcker in hamnområdet norr om hamnbassängen. Denna FÖP anger restriktioner för bostadsbebyggelse genom en inre och en yttre skyddszon kring hamnen. Planen anger även områden för framtida utveckling av hamnverksamhet/ industri norr om Bönavägen. Förslaget till riksintresse Gävle Hamn överensstämmer dock inte i alla delar med denna FÖP.

Strax öster om området för riksintresse Gävle Hamn finns fördjupad översiktsplan Norrlandet (2012-03-26). Denna FÖP omfattar Engeltöfta och Engeltöfta Backe och kan komma att påverkas av bl.a. buller från den verksamhet som planeras inom riksintresset Gävle Hamn.

Mer information om kommunens planer finns på hemsidan www.gavle.se

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

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

Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen. Om ansökan avser vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken görs prövningen av Miljödömsstolen, liksom om tillståndet omfattar verksamhet enligt både 9 kap. och 11 kap.

Tillstånd för hamnverksamhet i Gävle Hamn lämnades av Miljöprövningsdelegationen i juli 2007. Tillståndet innehöll fyra utredningsvillkor, avseende riskanalys för den yttre miljön, buller, elanslutning kaj och skyddsåtgärder i hamnens dagvattensystem.

Ansaret för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen ligger på samhällsbyggnadsförvaltningen, Gävle kommun. Länsstyrelsen ansvarar för tillsynen för vattenverksamheten.

Bilaga 1: Samrådsredogörelse

Riksintressepreciseringen för Gävle hamn skickades på remiss under april och maj 2013. Följande remissvar inkom.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län

Länsstyrelsen är positiv till att avgränsa riksintresset Gävle hamn geografiskt.

Begreppet "God bebyggd miljö" används i rapporten, men då endast med avseende på buller. Även de övriga aspekterna bör vägas in eftersom God bebyggd miljö handlar om en god och hälsosam livsmiljö, att natur- och kulturvärlden tas till vara samt att främja långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser.

Länsstyrelsen efterfrågar en fördjupning av kapitlet om luftkvalitet till att även beskriva befintliga utsläppskällor inom hamnområdet samt ett resonemang kring hur utsläpp från hamnen påverkar miljömålet "Frisk luft" och boende i närområdet.

Riksintresse hamn överlappar riksintresse kulturmiljö vid Villa Sjötorp. Det är viktigt att värna om och ta hänsyn till de parkelement och lämningar i marken som finns, även om byggnaden flyttas, i framtida planering.

Översvämning i Gävle hamn skulle påverka den omkringliggande miljön mycket negativt, därför bör översvämningssproblematiken lyftas i samband med framtida miljötillstånd för hamnen.

Kartans rubrik "Statens samlade anspråk på riksintresset Gävle hamn" är missvisande, då det finns andra statliga riksintresseanspråk som inte är markerade.

Trafikverkets kommentar

Beskrivningen av God bebyggd miljö har förtydligats. Kapitlet om luftkvalitet har utvecklats något, men anses vara en fråga för framtida miljötillstånd för hamnen. Angående Villa Sjötorp så är det upp till kommunen att ta hänsyn till riksintressena i planeringen och Länsstyrelsens ansvar att bedöma om kommunen har tagit hänsyn till riksintressena i tillräckligt stor utsträckning. Att översvämningssproblematiken bör lyftas i samband med miljötillstånd har förts in i rapporten och kartans rubrik har ändrats till "Trafikverkets samlade anspråk på riksintresset Gävle hamn".

Rättning från Gävle Hamn AB: Gävle Hamn AB har redan ett befintligt tillstånd för hamnverksamhet, vilket inte är tidsbegränsat. Däremot kan det finnas med i framtida verksamhetstillstånd enligt Miljöbalken 9 kap inom hamnområdet.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är positiva till preciseringen och ser fram emot en fortsatt gemensam utveckling kring metoden som används vid preciseringar av riksintresse för kommunikation.

Gävle kommun

Det är viktigt att klargöra riksintressets geografiska avgränsning för att skapa tydligare förutsättningar för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning. Avgränsningen för den norra sidan av hamnen stämmer i stora delar överens med den fördjupade översiktsplanen för Avan-Fredriksskans (2004) och den södra delen med Översiktsplan Gävle stad (2009).

Gävle kommun är tveksamma till det influensområde som anges i riksintressepreciseringen och anser att det behövs en fördjupad beskrivning av innehållet i influensområdet.

Trafikverkets kommentar

Det influensområde som pekats ut i preciseringen ska ses som ett område där det finns risk att ny exploatering kan utsättas för störningar från hamnen. Varje enskild plan och bygglov inom influensområdet ska därför prövas av kommunen utifrån buller, luftkvalitet och risk för olycka från hamnen. Om exploateringen inte når upp till de krav som finns inom dessa områden ska nödvändiga åtgärder vidtas (t.ex. bullerskydd) om det är möjligt, annars ska exploateringen inte tillåtas. Allt för att hamnen inte ska få restriktioner som förhindrar verksamheten.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB önskar att Trafikverket utöver buller, även inkluderar riskområdet i bedömningen av influensområdet samt att interna risker inom hamnen bedöms i förhållande till riksintresset.

MSB efterfrågar beskrivning och illustration av influensområde för riksintresse väg och järnväg i anslutning till hamnen.

Risker i hamnens närområde bör beaktas, bland annat översvämningsrisken, för att långsiktigt bedöma behovet av skyddsåtgärder och nyttjande av hamnen vid höga vattennivåer.

Trafikverkets kommentar

Avsnittet i rapporten om influensområde har formulerats om och förtydligats, bland annat för att lyfta fram risk och luftkvalitet som bedömningsgrunder. Riksintresse för väg och järnväg behandlas i separata dokument. Mer information om det finns på Trafikverkets hemsida. Konsekvenser vid översvämning av Gävle hamn bör, som enligt Länsstyrelsens förslag, behandlas i kommande miljötillstånd för hamnen.

Gästrike räddningstjänst

Räddningstjänsten är positiva till riksintressepreciseringen av Gävle hamn. De påpekar att det är viktigt att transportvägarna till och från Gävle hamn utvecklas i samma takt som hamnområdet.

Säkerhetsarbetet för hamnen som helhet såväl som för varje enskild hamndel måste ligga i fas med hamnens utveckling.

Trafikverkets kommentar

Hamnleden, vägen till Fredriksskans, blev klar för några år sedan och har kommunalt väghållarskap. Det finns planer för utbyggnad av järnvägen till Fredriksskans, där elektrifiering av spår samt ett anslutningsspår för tåg som kommer söder ifrån ingår. Gävle Hamn AB är ansvariga för säkerhetsarbetet i hamnområdet.

Tillväxtverket

Näringslivets behov av god tillgång till ett effektivt, robust och tillförlitligt transportsystem är avgörande för dess konkurrenskraft. Tillväxtverket anser därför att preciseringen av riksintresset Gävle hamn är bra.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen stödjer Trafikverkets beslut om att Gävle hamn ska vara anläggning av riksintresse.

Försvarsmakten

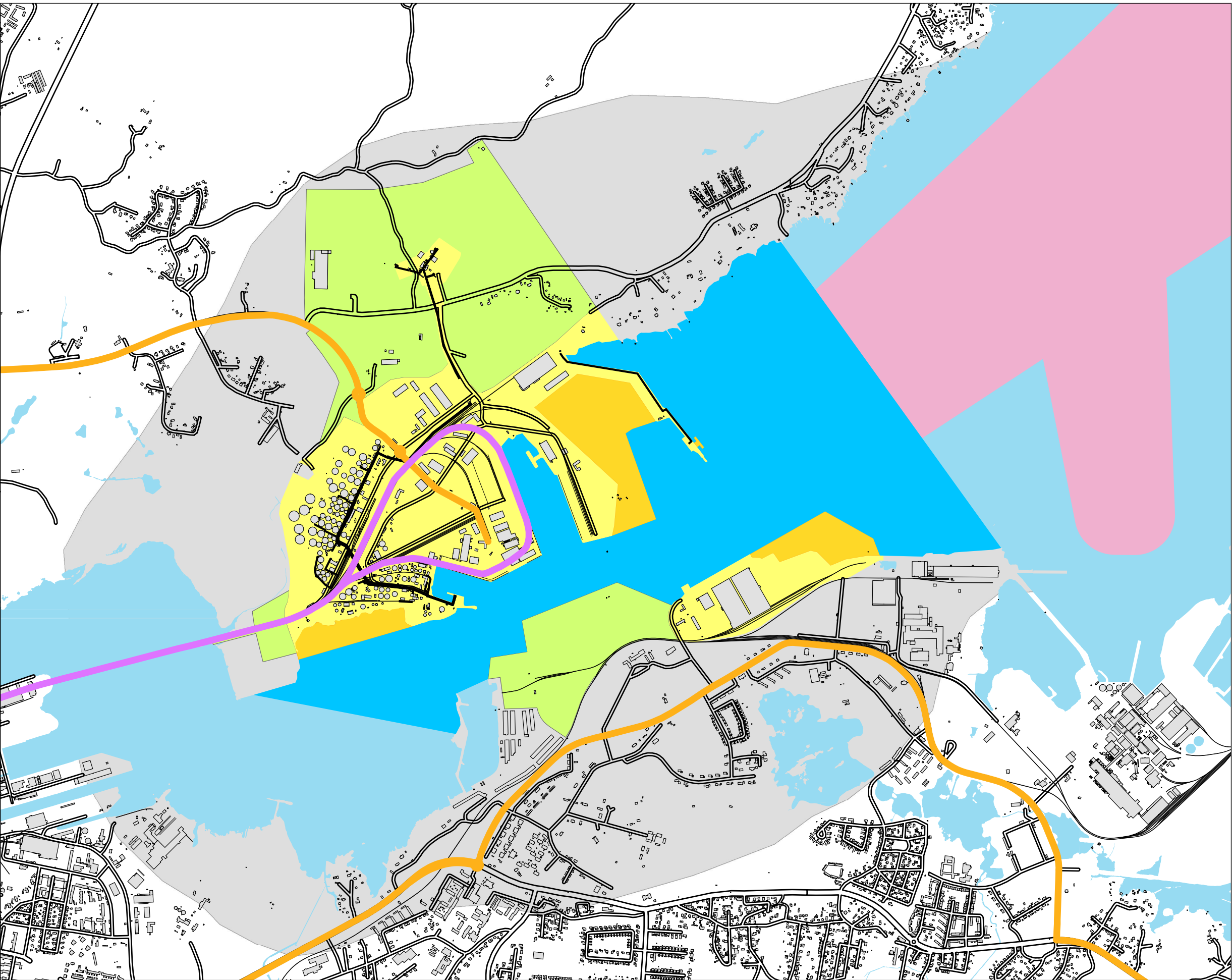
Ingen erinran.



Trafikverket, Region Mitt, Gävle. Besöksadress: Norra Kungsgatan 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243- 750 90

www.trafikverket.se

TRAFIKVERKET'S SAMLADE ANSPRÅK PÅ RIKSINTRESSET GÄVLE HAMN 2013-02-20



ÖVRIGA RIKSINTRESSEN FÖR KOMMUNIKATION

- Riksintresse järnväg
- Riksintresse väg
- Riksintresse farled

RIKSINTRESSE HAMN

- Riksintresse Hamn (befintlig hamnverksamhet)
- Riksintresse Hamn (utvecklingsområde 2015--)
- Riksintresse Hamn (vattenområde)
- Riksintresse Hamn (utvecklingsområden 2010-2015)
- Influensområde Hamn (avser områden t o m 2015)

0 500 1 000 2 000 3 000 Meter

N