

RAPPORT

Riksintresseprecisering Trelleborgs hamn

Trafikverket region Syd

Rapport 2013-10-11

Projektnummer: TRV 2012/7957



Dokumenttitel: Riksintresset Trelleborgs hamn

Skapat av: Alain Allouko Trafikverket, Emil Fastén Trafikverket, Jack Bårström Trafikverket, Ulf
Sonesson Trelleborgs hamn, Charlotte Hägg-Reader Trelleborgs kommun och Camilla
Burén Länsstyrelsen Skåne

Dokumentdatum: 2013-10-11

Dokumenttyp: Rapport

DokumentID:

Ärendenummer: TRV 2012/7957

Version: 1.0

Publiceringsnummer: 2013:138

ISBN: 978-91-7467-529-0

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Alain Allouko

Uppdragsansvarig: Trafikverket

Distributör: Trafikverket, Box 366, 201 23 Malmö, telefon 0771-921 921

Dokumenttyp: Beslut
Beslutat av: Lennart Andersson
Dokumentdatum: 2013-10-04

Ärendenummer: TRV 2013/7957



TRAFIKVERKET

Trafikverket
Box 291
291 25 Kristianstad

Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Lässtyrelsen i Skåne
Kungsgatan 3
205 15 Malmö

Kopia till:

Boverket
Trelleborgs kommun
Transportstyrelsen
Region Skåne
Tillväxtverket

Trafikverkets beslut om precisering av riksintresseanspråk avseende Trelleborgs hamn

Trafikverket beslutade den 17 november 2010 att farleden 235 in till Trelleborg och Trelleborgs hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikation.

Riksintresseområde för en hamn utgörs av mark som direkt används eller kommer att användas för hamnens behov. Preciseringsen är en del i Trafikverkets uppdrag att arbeta med samhällsplanering med ett brett perspektiv, för att samordna infrastruktur och bebyggelse utifrån miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet samt att verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Trelleborgs hamn tillsammans med hamnens influensområde. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till, till exempel buller och luftföroreningar.

Trafikverket skickade ut förslag till riksintresseanspråk avseende Trelleborgs hamn för samråd den 20 september 2012. Förslaget var utsänt för samråd fram till 28 februari 2013. Trafikverket har tagit emot inkomna synpunkter och beaktat dessa i arbetet med preciseringen samt sammanställt i samrådsredogörelse som en del i slutrapporten.

Aktuella dokument finns sin helhet i PDF-format på Trafikverkets hemsida.

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Riksintressen/Hamnar/>

Lennart Andersson

Regionchef

Innehåll

Förord	4
Sammanfattning.....	5
1. Inledning och Syfte.....	7
2. Bakgrund.....	7
2.1 Kriterier för utpekande	8
2.2 Hur arbetet har bedrivits	9
2.2.1 Projektgrupp	9
2.2.2 Referensgrupp	9
3. Värdebeskrivning	9
3.1 Omvärldsfaktorer.....	9
3.2 Hamnens utveckling.....	12
3.3 Transportflöden och marknader/intermodalitet	14
4. Riksintressets markanspråk.....	15
4.1 Befintliga hamndelar	16
4.2 Hamndelar av riksintresse	17
4.2.1 Befintliga hamndelar av riksintresse	17
4.3 Utvecklingsområden.....	18
4.3.1 Utvecklingsområden av riksintresse.....	18
4.4 Anslutande och kompletterande transportinfrastruktur av riksintresse.	19
4.4.1 Riksintresse för sjöfarten – farled	19
4.4.2 Riksintresse för väg	20
4.4.3 Riksintresse för järnväg.....	20
5. Influensområde.....	20
5.1 Buller.....	20
5.2 Luftkvalitet	21
5.3 Risk- och säkerhetsaspekter.....	21
5.3.1 Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter	22
5.4 Sjöfartsskydd (ISPS)	22
6. Riksintresset i planering och tillståndsprövning	23
6.1 Riksintressets behandling i planprocessen	23
6.2 Miljöprövning.....	25
6.3 Länsstyrelsens roll.....	26
7. Samrådsredogörelse.....	26

Förord

Trafikverket beslutade den 17 november 2010 att farleden 235 in till Trelleborg och Trelleborgs hamn är anläggningar 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 Trelleborgs hamn.

Trafikverket har lett arbetet. Arbetsgruppen projektet har bestått av Alain Allouko, Jack Bårström och Emil Fastén från Trafikverket, Camilla Burén från Länsstyrelsen Skåne, Charlotte Hägg-Reader från Trelleborgs kommun, samt Ulf Sonesson från Trelleborgs hamn AB.

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 Trelleborgs hamn ska bland annat tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

Lennart Andersson
regionchef Trafikverket Syd

Sammanfattning

Trelleborgs 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. Trafikverket har tagit initiativ till att ta fram denna rapport för att precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Trelleborgs hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i riksintresset. Trafikverket har lett arbetet, i samarbete med Länsstyrelsen Skåne, Trelleborgs hamn och Trelleborgs kommun.

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

I enlighet med de kriterier för utpekande (se kap 2.1) och de kriterier som varit utgångspunkter för bedömning i frågan om precisering av riksintresset Trelleborgs hamn (se kap 4), har Trafikverket beslutat att de här befintliga hamndelarna, utvecklingsområden samt anslutande och kompletterande transportinfrastruktur utgör en precisering av riksintresseutpekande från april 2010.

Hamndelar av riksintressen (se karta)

- Färjeläge 1–5
- Färjeläge 8–9 (Färjeläge 8 och 9 har järnvägsanslutning)
- Fiskekajen
- Handelskajen
- Oljekajen
- Kombiterminalområden, väst och ost
- Logistikcentrum

Utvecklingsområde av riksintresse

- Utvecklingsområde (se karta)

Anslutande och kompletterande transportinfrastruktur av riksintressen (se karta)

- Riksintresse Sjöfarten - farled
- Riksintresse väg E6/E22
- Riksintresse järnväg Trelleborgsbanan

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 hamnverksamheten ger upphov till, till exempel buller och luftföroreningar.

Dessutom ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas, liksom möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen. En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen.

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 riksintresset omprövas.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att riksintressena för hamnarna beaktas i såväl översiktsplanering som detaljplanering. Även Länsstyrelsen Skåne har ansvar att se till att riksintresset Trelleborgs hamn beaktas i olika planer.

1. Inledning och syfte

Preciseringen av riksintresset ska bland annat 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 sin uppgift att bevaka statliga intressen samt som stöd till kommunerna för att visa hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses vid framtagande av kommunala planer. Precisereringen beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för anläggningen. En väl genomarbetad precisering med tydliga anspråk på markanvändningen i och runt 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

Trafikverket har i beslut den 17 november 2010 pekat ut Trelleborgs hamn som riksintresse för sjöfarten. Trelleborgs hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och för landet. 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. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen.



Resan över havet tar sin början!

2.1 Kriterier för utpekande

Allmän hamn utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten i det fall hamnen uppfyller minst ett av följande kriterier:

- ingår i TEN-T-nätverket
- omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod
- 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.

Områden 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 att framgå vilka land- och vattenområden som ingår i riksintresset för hamnen.



Trelleborgs hamn idag

2.2 Hur arbetet har bedrivits

Trafikverket ansvarar för att ta fram riksintresseprecisering av Trelleborgs hamn, och arbetet leds av Trafikverket. Arbetet har skett i nära samarbete med Länsstyrelsen Skåne, där Trafikverket och Länsstyrelsen försökt samordna sin syn på riksintresset Trelleborgs hamn.

2.2.1 Projektgrupp

Arbetsgrupp för projektet har bestått av Alain Allouko, Jack Bårström och Emil Fastén från Trafikverket, samt Camilla Burén från Länsstyrelsen Skåne.

2.2.2 Referensgrupp

Gruppen har löpande haft kontakter med företrädare för Trelleborgs kommun, representerad av Charlotte Hägg-Reader, samt Ulf Sonesson för Trelleborgs hamn AB. Referensgruppen har även deltagit i några av arbetsgruppens möten.

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”.

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 exempelvis olja och gas.

Genom väl utbyggd infrastruktur ska medborgare i unionen, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen ges bättre förutsättningar att utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser.

Kommissionen lade i oktober 2011 fram ett förslag till förordning för nya TEN-T-riktlinjer.

Det föreslagna nätet består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Stomnätet omfattar prioriterade huvudstråk som ska vara genomförda till 2030, medan det övergripande nätet är mer heltäckande och ska vara genomfört till 2050. Båda nivåerna omfattar alla transportmedel: väg, järnväg, flyg, inre vattenvägar och sjötransporter samt intermodala plattformar.

I det liggande förslaget till ny förordning är Trelleborgs hamn utpekad som en av fem svenska hamnar som ingår i stomnätet (Core Network). Trelleborgs hamn är också utpekad av Trafikverket som en av de centrala hamnarna i nationell transportinfrastrukturplan 2010–2021.



AKTUELLA TEN-T PROJEKT

Den 28 mars 2012 beslutade TEN-T att projektet "Green Bridge on Nordic Corridor" (en grön bro över den nordiska korridoren) valts ut för finansiering inom den fleråriga ansökningsomgången för TEN-T 2011. Projektet omfattar tre hamnstäder i Östersjön: Trelleborg i Sverige och Lübeck och Rostock i Tyskland. Genom denna åtgärd som samfinansieras av EU ska färjeförbindelserna i området bli miljöeffektivare, infrastrukturen i hamnarna ska anpassas och trafik ska flyttas från vägnätet.

Projektet kommer att stödja installationen av utrustning för avgasrening (gastvättare och katalysator) på två fartyg som kör från de deltagande hamnarna. Fartygen kommer därför att behöva göras längre, och hamninfrastrukturen (kajplatserna) kommer också att behöva anpassas.

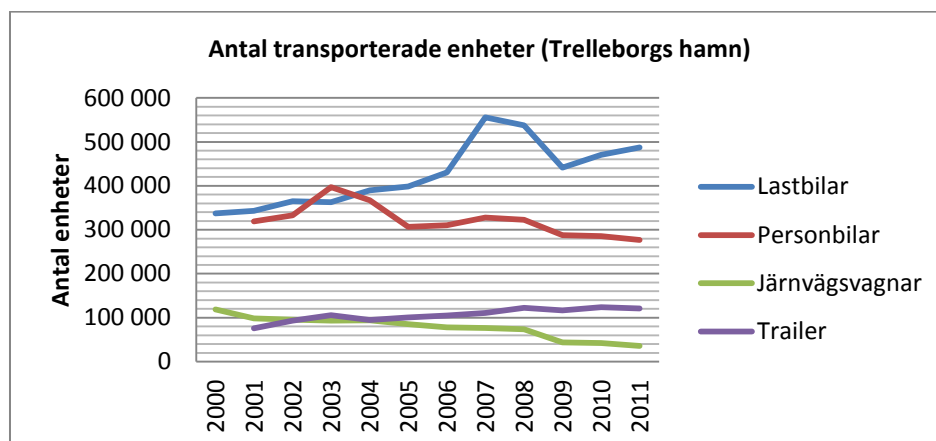
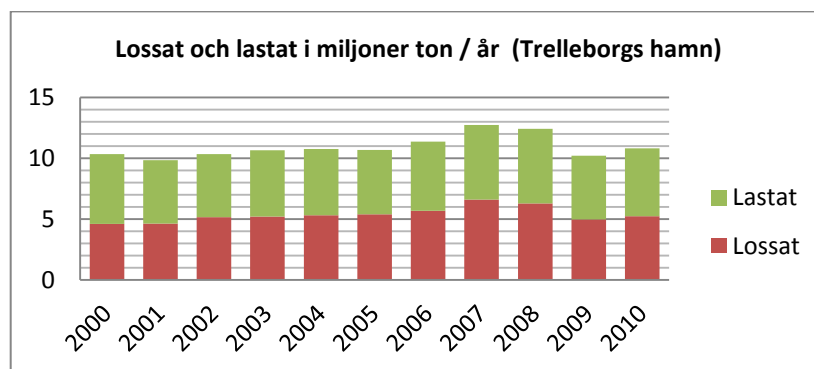
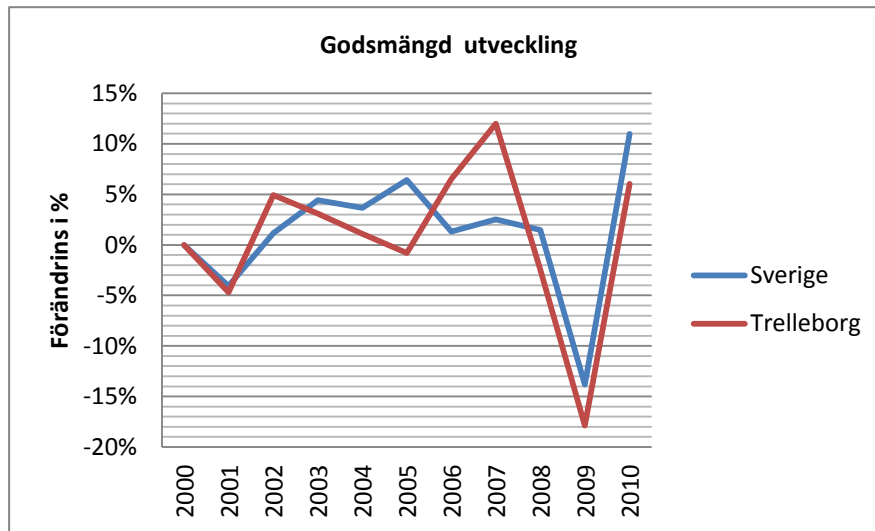
Dessutom kommer projektet att stödja installationen av ett elförsörjningsnät till land i Trelleborg och Lübeck så att fartyg i hamnarna kan få el direkt från ledningsnätet i stället för från sina hjälpmotorer.

Projektet, som ska ledas av Genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet, kommer att bidra till genomförandet av det prioriterade TEN-T-projektet nr 21 (sjömotorvägar) och beräknas vara slutfört i slutet av 2014.

3.2 Hamnens utveckling

Trelleborg är landets tredje största hamn sett till total godsomsättning och landets största ro-ro-hamn med järnvägsanslutning ombord på tåg färjor. Nedan redovisas statistik över hamnens verksamhet – för utvecklingen, fördelningen mellan lossat och lastat gods och fördelningen på enheter. Statistiken är en sammanställning från Trelleborgs hamn AB och Sjöfartsverket.

Sjötransporter prognostiseras att öka med 50 % procent, mätt i tonkilometer, till år 2030. Hamnarna ökar sin hantering i ton med i genomsnitt 46 %. Ökningarna för hamnarna väntas ha en viss geografisk utjämnande effekt av hanterade ton, men proportionerna väntas bli relativt oförändrade och västkusten behåller sin dominerande ställning. Trafikverkets prognos inför arbetet med ny nationell transportplan för 2014-2025 spår att Trelleborgs hamn kommer att öka sin godsvolym från 10,8 miljoner ton år 2010 till 18,1 miljoner ton 2030. Se vidare "Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Godstransporters utveckling fram till 2030" Publikationsnummer: 2013:056.



3.3 Transportflöden och marknader/intermodalitet

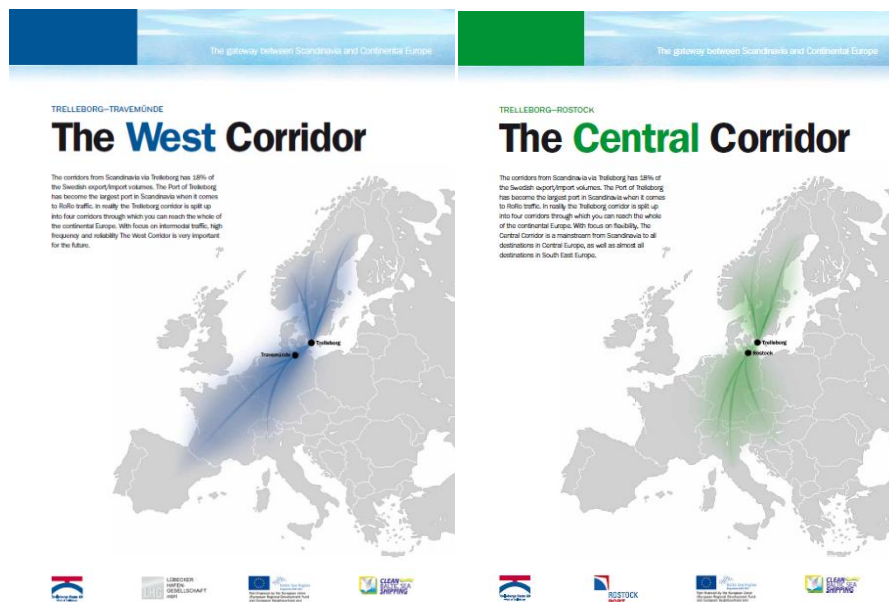
Trelleborgs hamn har tillsammans med sina partner definierat fyra transportkorridorer (se kartor nedan):

- The West Corridor (Trelleborg–Travemünde)
- The Central Corridor (Trelleborg–Rostock)
- The Kings Corridor (Trelleborg–Sassnitz)
- The East Corridor (Trelleborg–Świnoujście).

Korridorerna har olika fördelar för transporter till och från Sverige.

Trelleborgs hamn är ”hubben” för samtliga korridorer, vilket ger en stor fördel för att göra intermodala lösningar där man utnyttjar järnvägens fördel på längre sträckor och konsoliderar volymer i ett tåg i Sverige till Trelleborgs hamn där godset via ”cross docking” går ut i fyra olika transportkorridorer. Detta ger en miljövändig produkt som också är ekonomisk fördelaktig.

Trelleborgs fyra korridorer kan erbjuda transporter från Atlantkusten till ryska gränsen, vilket inte transportkorridoren över Danmark kan göra.





4. Rikssintressets markanspråk

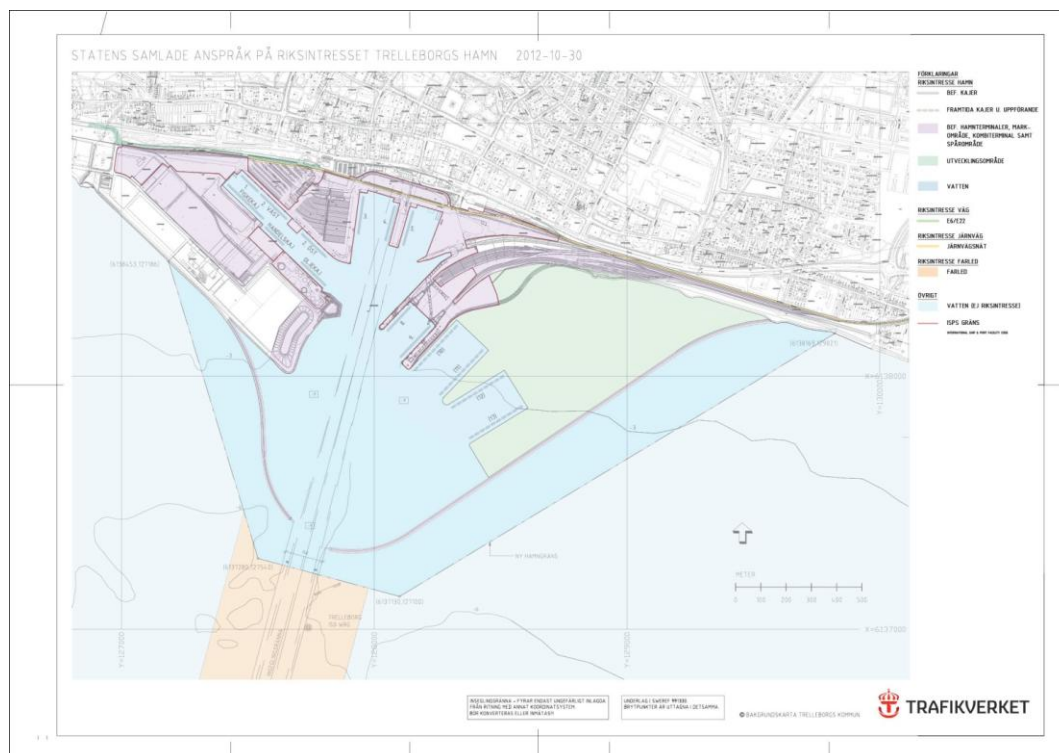
Här redovisas de kriterier som varit utgångspunkter för bedömningen i frågan om precisering av rikssintresset Trelleborgs hamn. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekats ut som hamndel av rikssintresse.

1. En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering (årlig volym på 100 000 ton gods), som har en omfattande internationell passagerartrafik (200 000 passagerare i internationell trafik över femårsperiod).
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart. Exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av rikssintresse:
 - För transport av passagerare och varor utnyttjas olika trafikslag, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötrafik.
 - Där de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när rikssintressen pekats ut.
 - I form av hamn eller hamndel som försörjer en annan anläggning av rikssintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Häri-

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

- Där det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner, till exempel 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.

Karta finns som en bilaga i Pdf-format.



- **Färjeläge 1 och färjeläge 2 W:** 275 meter långt. Rampbredd 16 respektive 12 meter. Vattendjup 7,5 meter. Används endast i undantagsfall.
- **Färjeläge 2 E:** 200 meter långt. Rampbredd 12 meter. Vattendjup 8,1 meter. Används av färjor i trafik på Swinoujscie och Rostock.
- **Färjeläge 3:** 280 meter långt. Rampbredd 25 meter. Vattendjup 7,4 meter. Används av färjor i trafiken på Travemünde.

- **Färjeläge 4:** 165 meter långt. Rampbredd 20 meter. Vattendjup 7,4 meter. Används av färjor i trafiken på Travemünde.
- **Färjeläge 5:** 165 meter långt. Rampbredd 20 meter. Vattendjup 7,5 meter. Används av färjor i trafiken på Swinoujscie och Travemünde.
- **Färjeläge 6:** 150 meter långt. Rampbredd 9 meter. Vattendjup 5 meter. Används endast i undantagsfall. Endast som uppläggingskaj.
- **Färjeläge 7:** 140 meter långt. Rampbredd 10 meter. Vattendjup 6 meter. Används endast i undantagsfall. Järnvägsanslutning finns.
- **Färjeläge 8:** 160 meter långt. Rampbredd 20 meter. Vattendjup 8 meter. Används av färjor i trafiken på Rostock. Järnvägsanslutning finns.
- **Färjeläge 9:** 200 meter långt. Rampbredd 20 meter. Vattendjup 8 meter. Används av färjor i trafiken på Rostock. Järnvägsanslutning finns.

FISKEKAJEN

- **Fiskekajen:** 180 meter lång. Vattendjup 5 meter. Används av fiskefartyg och andra mindre enheter.

HANDELSKAJEN

- **Handelskajen 102:** 130 meter lång. Rampbredd 17 meter. Vattendjup 8 meter. Används av lastfartyg utom färjor, exempelvis av bolaget Holmens ro-ro-fartyg för lossning av papper i rulle, av spannmålsfartyg med flera.

OLJEKAJEN

- **Oljekajen 101:** 210 meter lång. Vattendjup 8 meter. Används av kusttankfartyg för lossning av petroleumprodukter såsom eldningsolja, marindiesel och styren.

YTOR (2012)

Den totala markytan är 650 000 kvadratmeter, varav 60 000 är inomhus. Av ytorna inomhus är hälften lagerytor. Övriga inomhusytan används till kontor, passagerarterminal, verkstäder, omklädning, fraktkontor, check-in, tull med mera.

4.2 Hamndelar av riksintresse

4.2.1 Befintliga hamndelar av riksintresse

Nedanstående befintliga hamndelar inklusive kajer med tillhörande områden på land, uppmarschområden i Trelleborgs hamn, bedöms vara av riksintresse och uppfyller ett eller flera kriterier. För komplett beskrivning av statens anspråk på riksintresset Trelleborgs hamn, inklusive vägar, järnvägar och hamnens utvecklingsområden, se karta.

FÄRJELÄGE 1–5

Hamndelarna uppfyller kriterium 1.

FÄRJELÄGE 8–9

Färjeläge 8 och 9 har järnvägsanslutning.
Hamndelarna uppfyller kriterierna 1 och 2.

FISKEKAJEN

Uppfyller kriterium 3.
(Utpekas av Havs- och vattenmyndigheten).

HANDELSKAJEN

Hamndelen uppfyller kriterium 1.

OLJEKAJEN

Hamndelen uppfyller kriterium 4.

KOMBITERMINALOMRÅDEN, VÄST OCH OST

LOGISTIKCENTRUM

4.3 Utvecklingsområden

4.3.1 Utvecklingsområden av riksintresse

Förutom befintliga hamndelar, vägar, järnvägar med mera enligt beskrivning på sidorna 14–15 ingår i riksintresset Trelleborgs hamn även följande.

UTVECKLINGSOMRÅDE

Trelleborgs Hamn AB fick den 26 april 2010 tillstånd enligt miljödom 867-08 att utvidga hamnen åt sydost.

Miljödomen innehåller bland annat 3 kilometer nya vågbrytare, byggnation av fyra nya färjelägen och avsevärda muddringsarbeten. I anslutning till detta har Trafikverket under 2013 genomfört en breddning och fördjupning av farleden in till Trelleborgs hamn.

Trelleborgs kommun och Trelleborgs hamn har för avsikt att flytta hela hamnen åt sydost, vilket även innefattar omlokalisering av kombiterminaler, lagerutrymme, uppmarschtyr och färjeläge. Som en direkt följd av detta verkar Trelleborgs hamn för att en östlig infart till hamnen kommer till stånd. En sådan åtgärd har dock inte prövats av Trafikverket. I anslutning till en östlig infart verkar man för att ett truckcenter ska placeras. Truckcentret är tänkt att innefatta alla faciliteter som i dag finns före check-in, det vill säga biljettköp, fraktkontor, toaletter, uppställningsplatser och bensinmackar. När hamnen flyttats till sin nya plats har Trelleborgs kommun för avsikt att utnyttja hela nuvarande västra delen av Trelleborgs hamn för stadsomvandling. Dock återstår att utreda på vilket sätt området är möjligt att använda för annan markanvändning.

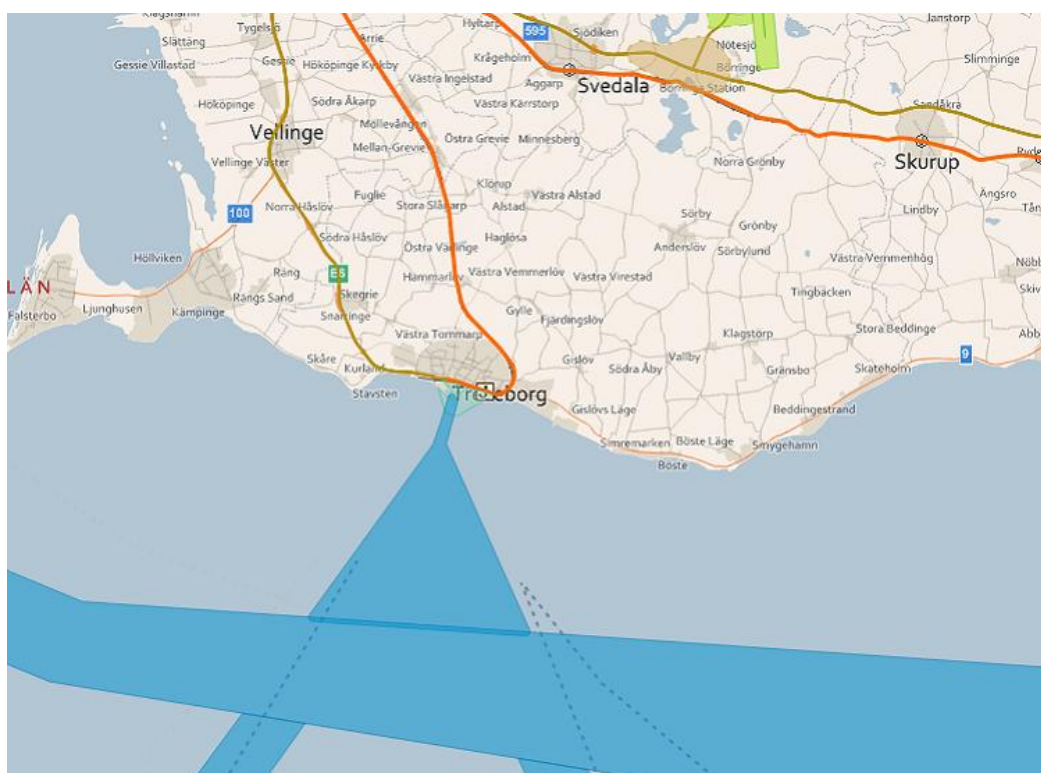
KOMPLETTERANDE ÖVERVÄGANDEN

Det är viktigt för skyddet av riksintresset att även hamndelar som inte direkt utpekas som riksintresse, men som ligger i direkt anslutning till området för riksintresset, antingen kan behålla den verksamhet som redan finns där eller att de kommer att användas så att det inte hindrar riksintresset Trelleborgs hamn.

I ett läge då befintlig verksamhet vid färjeläge 1–5 enligt hamnens vision 2010–2015 flyttas till östra delen av hamnen, kan riksintresset för dessa hamndelar omprövas med avsikten att dessa hamndelar ska kunna användas antingen för annan hamnanknuten verksamhet eller för annan verksamhet som kan samverka med övrig hamnverksamhet.

4.4 Anslutande och kompletterande transportinfrastruktur av riksintresse

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 gälla exempelvis naturliga djuphamnslägen.



4.4.1 Riksintresse för sjöfarten – farled

Farled 235

4.4.2 Riksintresse för väg

E6/E22

4.4.3 Riksintresse för järnväg

Trelleborgsbanan

5. 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 inklusive sjöfartsskydd som är kopplade till hamnverksamheten och de transporter som hör dit. 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 eller utanför området. Det är själva påverkan på områdets funktion som hamn som är avgörande för bedömningen. Till Trelleborgs hamns miljöprövning togs en miljökonsekvensbeskrivning för de tillståndspliktiga hamndelarna fram. Den ger en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena i hamnen.

5.1 Buller

Många verksamheter inom hamnområdena medför bullerstörningar. Buller uppkommer i samband med lastning, lossning och hantering av gods. Buller kommer från kranar, arbetsmaskiner och transporter inom hamnområdet. Även fartygen och väg- och järnvägstrafiken inom hamnområdet ger upphov till buller. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar med mera, medför särskilda problem eftersom störningsgraden är större av detta buller. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre i fasader 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 den som bor i närheten av järnvägsspår och tillfartsvägar till hamnområdet.

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

5.2 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 av transporter inom och till och från hamnen. Fartygen har utsläpp till luft under förflyttning i hamnen och under tiden de ligger inne i hamn. Möjlighet till elanslutning har därför en stor positiv påverkan på luftkvaliteten.

Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta 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 klarläggas när det gäller luftföroreningar. Miljökvalitetsnormerna ska beaktas av kommuner och myndigheter.

5.3 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. Det förekommer land- och fartygstransporter med farligt gods till och från hamnen och inom hamnområdet.

Till hamnen ankommer och avgår färjor med farligt gods, oftast som styckegods. Godset transporteras till och från hamnen på väg- eller järnvägsnät. Hamnverksamhet berörs av lag (2006:263) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (2006:311). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods, såsom lastning, lossning, förvaring och hantering av farligt gods. Räddningsverket (numera Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) har gett ut föreskrifter om transporter av farligt gods, liksom Transportstyrelsen som har gett ut flera föreskrifter om transport av förpackat farligt gods till sjöss, se Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:95).

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 på grund av att risken i samband med transporter till och från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas, till exempel när det gäller avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omgivande tät bebyggelse i form av bostads- och kontorsbebyggelse är en omständighet som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen. Detsamma gäller 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 genomfördes i samverkan med Krisberedskapsmyndigheten, Öresundsbrokonsortiet, LFV Malmö Airport, Sjöfartsverket, Vägverket och länsstyrelsen Skåne. Arbetet finns sammanfattat i Öresundsstudien 2006.

5.3.1 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. Räddningstjänsten Trelleborg/Vellinge bör i ett tidigt skede i planprocessen ges möjlighet att delta i planarbetet.

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

5.4 Sjöfartsskydd (ISPS)

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 har beslutat om en förordning (2004:283) om sjöfartsskydd. Slutligen har Sjöfartsverket gett ut en föreskrift om sjöfartsskydd, SJÖFS 2004:13.

Lagstiftningen berör:

- lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 ton eller mer
- passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg
- flyttbara oljeplattformar till sjöss
- hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart
- passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet.

Sedan den 1 juli 2008 ska tonnage enligt 1969 års mätregler tillämpas för fartyg i internationell trafik.

Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll ett internationellt sjöfartsskyddscertifikat 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 lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1).

Källa: Transportstyrelsen

6. Riksintresset i planering och tillståndsprövning

6.1 Riksintressets behandling i planprocessen

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

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

”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 hamnverksamhet, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja hamnen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.”

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

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, nödvändiga områden för en framtida utveckling av hamnen, inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya säkerhetsreglerna. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar (buller, luftföroreningar, risker med mera) 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 en 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 i sin tur ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt, ska det framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

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

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Trelleborgs hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras, exempelvis genom att bostäder föreslås så nära

hamnen att de boende kan förväntas bli störda, ska länsstyrelsen vid sin tillsyn över antagen detaljplan upphäva kommunens antagandebeslut. 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. Om ett kommunalt beslut går emot hamnens intressen kan hamnen – i likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda – överklaga till Länsstyrelsen.

6.2 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 och 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 1 350 ton (volymen av samtliga slutna utrymmen).

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 för hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av länsstyrelsernas miljöprövningsdelegationer. Om ansökan avser vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken görs prövningen av mark- och miljödomstolarna, liksom om tillståndet omfattar verksamhet enligt både 9 kap. och 11 kap. miljöbalken.

Tillstånd för hamnverksamhet i Trelleborgs hamn lämnades av miljödomstolen (nuvarande mark- och miljödomstolen) i december 2004 och i april 2005, genom två deldomar. Tillståndet innehöll tre utredningsvillkor, om buller från kombiterminalen, elanslutning av färjor vid kaj och skyddsåtgärder i hamnens dagvattenssystem. Miljödomstolen beslutade genom deldom i september 2008 att frågan om elanslutning ska tas upp i samband med prövningen av Trelleborgs hamns nya ansökan om befintlig och ytterligare utökad hamnverksamhet, som inkom under 2008. De två andra utredningsvillkoren har redovisats till miljödomstolen, som hade att fastställa slutliga villkor för dessa under 2009.

Huvudförhandling hölls i miljödomstolen den 10 december 2009. Trelleborgs Hamn AB har därefter, den 19 januari 2010, inkommit till miljödomstolen med en komplettering. Länsstyrelsen yttrade sig över kompletteringen den 1 februari 2010, och tillstyrkte i huvudsak bolagets åtaganden om installation och tillhandahållande av land-el. Länsstyrelsen yrkade dock att miljödomstolen gör tillägg till bolagets villkorsförslag vid flera färjelägen samt att ett bullervillkor vore lämpligast för hamnverksamheten. Villkoret ska omfatta allt buller från den hamnanknutna verksamheten som bedrivs inom hamnanläggningens land- och vattenområde. Den 30 april 2010 avslutade miljödomstolen provotidsförfarandet för hamnens dagvattensystem och land-el-anslutning av färjor och meddelade slutliga villkor. Samtidigt sköt man på nytt upp avgörandet av vilka villkor som ska gälla för buller. Genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor ska redovisas senast tre år efter dagen för deldomen.

Länsstyrelsen Skåne är tillsynsmyndighet för Trelleborgs hamn.

6.3 Länsstyrelsens roll

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset 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 till exempel hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning.

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

7. Samrådsredogörelse

Trafikverket har i publikation 2012:078 ”Handledning för precisering av riksintresse” redovisat krav på vad som ska redovisas vid en riksintresseprecisering av en hamn.

De förslag, anspråk och andra ställningstaganden som Trafikverket gör framgår i sin helhet av förslaget till riksintresseanspråk som har varit föremål för samråd under tiden 2012-11-20 – 2013-02-28. Totalt har 7 yttranden kommit in.

REMISSINSTANS	SYNPUNKTER PÅ AVVÄGNING AV RIKSINTRESSET	KOMMENTARER
REGION SKÅNE	I planerna för hamnens omvandling ingår även utrymme i östra Trelleborg för bland annat check-in och truckstop-service. Dessa funktioner är nödvändiga för hamnens funktion men avses lokaliseras utanför det egentliga hamnområdet. En utförligare beskrivning av dessa funktioner skulle öka förståelsen för hamnverksamhetens förutsättningar.	Synpunkter har behandlats i processen och dessa funktioner är inte med som riksintressen.
	Både stadsutveckling och lokalisering av service-funktioner är i sin tur avhängig av en ny väganslutning som möjliggör en östlig anslutning till hamnen. En sådan lösning skulle även ge betydande lokala miljöförbättringar i Trelleborgs stad. En eventuell ny vägan-slutning till hamnen kan betraktas väsentlig för hamnen funktion och därmed är det av intresse att statens syns på denna fråga tydliggörs. Det är angeläget att beakta ett järnvägsspår för godstrafiken.	Behovet av en ny väganslutning till hamnen samt område för incheckning och truck-stop hanteras inte inom ramen för riksintressepreci-seringen. Enligt gängse ordning prövas behov och brister i transport-systemet i andra former av utredningar, ex. åtgärdsvalsstudien och i kommunens översikts-planering. Trelleborgs hamn har goda landan-slutningar till det nationella vägnätet. Hamnens utveckling är enligt Trafikverkets mening samt av det miljötillstånd som har givits hamnen och som ligger till grund för de utpekade utvecklings-områdena enligt denna precisering inte avhängig en ny väganslutning österifrån.

	För att tydliggöra statens samlade syn på riksintresset vore det önskvärt med en utförligare beskrivning av hamnens servicefunktioner och sambanden mellan de komponenter som ha betydelse för möjligheterna att utveckla en effektivare hamnfunktion. Underlaget bör också tydliggöra motivering till att inte inkludera mark för servicefunktionerna i den fysiska avgränsningen av riksintresset.	Det finns redan etablerade servicefunktioner i hamnen, och dessa funktioner ingår i preciseringen
TILLVÄXTVERKET	Avseende avsnitt 4.4, Anslutande och kompletterande transportinfrastruktur av riksintresse samt riksintresse industriell produktion, ställer sig Tillväxtverket frågande kring vad Trafikverket avser med industriell produktion i detta sammanhang.	Riksintresse för industriell produktion utgår från rapporten. Pekas ut av Tillväxtverket.
LÄNSSTYRELSEN I SKÅNE	Förfarande Länsstyrelsen anser att förfarandet gällande riksintressepreciseringen för Trelleborgs hamn har brustit då samråd med Boverket, Havs- och vattenmyndigheten och Myndigheten för Samhällskydd och beredskap inte har. Precisering är därför inte giltig.	Samråd har skett med Boverket, Havs- och vattenmyndigheten samt Samhällsskydd och beredskap vid själva utpekandet av riksintresset Trelleborgs hamn 2010. Efter Länsstyrelsens remissvar har även dessa myndigheter hörts igen. Samrådskravet gäller, såvitt Trafikverket kan bedöma, enbart utpekandet.

	Utifrån Länsstyrelsens roll som samrådspart vid utpekande av riksintressen enligt hushållningsförordningens 2§, bör det framgå att Länsstyrelsen varit adjungerad i Trafikverkets arbetsgrupp för precisering av riksintresset i Trelleborgs hamn	Om Länsstyrelsen deltagit, eller i vart fall varit adjungerad, i den arbetsgrupp som arbetat med preciseringen av riksintresset, bör rimligen information beträffande detta arbete ha kommit Länsstyrelsens samtliga av ärendet berörda handläggare till del. Länsstyrelsen har då även såväl möjlighet som skyldighet att aktivt delta i arbetet.
	Värdebeskrivning Värdebeskrivningen redovisar fakta rörande hamnens nuvarande trafiksituation men saknar en redogörelse för trafikprognoser för hamnens och anläggningens utvecklingsmöjligheter.	Rapporten har kompletteras i enlighet med Länsstyrelsens önskemål.
	Riksintressepreciseringens roll Trafikverkets uppdrag är att precisera statens anspråk rörande riksintressen för kommunikationer. Dessa anspråk är statiska i en riksintresseprecisering	Avsikten är inte att en gång för alla låsa markanvändningen för ett visst eller vissa ändamål. Detta gäller såvitt Trafikverket kan bedöma såväl utpekandet av ett visst område så som varande av riksintresse för ett visst ändamål som preciseringen av varför området är av riksintresse för ändamålet.

	Då en omlokalisering av Trelleborgs hamn inte har prövats är informationen i Kapitel 4.3.1 ”Utvecklingsområden” irrelevant för riksintressepreciseringen och bör därför utgå i sin helhet.	Trelleborgs hamn AB (THAB) har genom domen meddelats tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet. Av domen framgår att Länsstyrelsen i Skåne i sitt yttrande till domstolen angivit att Länsstyrelsen inte haft något att invända mot den sökta verksamheten. Länsstyrelsens påstående att ”omlokaliseringen” av hamnen inte har prövats är således inte korrekt. Det är frågan om en utökning av hamnområdet främst i sydostlig riktning för vilken tillstånd har meddelats av mark- och miljödomstolen. Vad Trafikverket anför under rubriken ”Utvecklingsområden” är således högst relevant för riksintressepreciseringen och bör enligt Trafikverkets mening kvarstå.
	Influensområde För att utgöra ett användbart planeringsunderlag behöver preciseringen redovisa hamnen influensområde så att det framgår vilka område utanför riksintresset som kan ha påverkan på riksintressets funktion och därmed försvåra tillkomsten eller utnyttjande av Trelleborgs hamn.	Trafikverket har som ambition att ta fram verktyg för redovisning av olika influensområde, bland annat bullerspridning. Samtidigt pågår en statlig utredning (dir. 2013:5) med syfte att underlätta bostadsbyggande i bullerutsatta miljöer samt andra initiativ på statlig nivå för att ensa bullerriktvärden mellan ansvariga myndigheter. Se även kap 6.2 om bullervillkor för Trelleborgs hamn.

	Redovisning av mark- och vattenområde på karta. Länsstyrelsen anser att fokus i riksintressepreciseringen bör läggas på att beskriva anläggningens funktion och inte på kartredovisningen.	Trafikverket anser att kartan fyller en viktig funktion.
	Även riksintresse för yrkesfisket behöver förtydligas både i text och på karta.	Övriga riksintressen som yrkesfisket ingår inte i Trafikverkets ansvarsområde.
	Preciseringens karta är för detaljerad och behöver förenklas och förtydligas.	Angående detaljeringsgraden på kartan över riksintresset Trelleborgs hamn anser Trafikverket att nivån är rimlig. Andra myndigheter har krävt en mer detaljerad karta.
	Befintlig geografisk avgränsning av riskintresset Länsstyrelsen har funnit att det redan finns en riksintresseprecisering för vattenområdena för befintlig hamn. RI Trelleborgs hamn beslutades om den 22 oktober 2001 av Sjöfartsverket. Aktuell precisering bör förhålla sig till dessa.	Av kap. 4 i fastställelsehandlingen avseende preciseringen, ”Riksintressets markanspråk”, framgår att preciseringen förhåller sig just till det utpekande av området som riksintresse för hamnverksamhet som tidigare skett. Någon ändring av riksintresset och skälet till att hamnområdet utgör riksintresse är det inte fråga om.
TRANSPORTSTYRELSEN	Farled 235 som är del av det utpekade riksintresset startar/slutar i nära anslutning till hamnen. Transportstyrelsen ser en naturlig koppling till att transportkorridorerna tydligt kopplas riksintresse för Trelleborgs hamn ut till den ekonomiska zonen.	Synpunkterna är tillgodosedda.

	Under punkten ”Risk och säkerhetsaspekter” Kan påtalas att förutom Räddningsverket (numer Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) skriver även Transportstyrelsen ett flertal föreskrifter om transport av förpackat farligt gods till sjö, regleras genom Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:95)	Rapporten har kompletterats.
TRELLEBORGS KOMMUN	Andra stycket <i>”Syftet är även att beskriva riksintressets markanspråk och influensområden, både dagens och framtida, samt att tydliggöra hur riksintresset kan tillgodoses i den kommunala planeringen.”</i> Trelleborgs kommun anser att handlingen inte tydliggör syftet riksintressets framtida markanspråk och influensområde.	I kapitel 4 beskrivs riksintressets markanspråk och influensområde, både dagens och framtida.
	4.3.1 Utvecklingsområde av riksintresse För tydlighet och användbarhet ska det beskrivas vilka premisser som behöver uppnås för att flytta/släcka riksintresse hamn i den västra delen i enlighet med Trelleborgs kommuns och Trelleborgs hamns intentioner. • Tillfart från öster • Precisering av placering av uppställningsyta s.k. truckcenter • Säkrad bränsletillförsel för hamnverksamheten.	Se kommentarer s.27 Trafikverket anser också att funktionen bränslelager är en viktig funktion för riksintresset. Idag säkras funktionen genom att oljehamnen ingår i riksintresset Trelleborgs hamn.

TRELLEBORGS HAMN	4.3.1 Utvecklingsområde av riksintresse Trelleborgs stad tänkta utvecklings enligt DP 2010 och Trelleborgs hamn AB: s pågående och tänkta utveckling bör tydliggöras i både skrift och kartmaterial då detta är en realitet som i allra högsta grad pågår nu.	I samråd med hamnen och kommunen har Trafikverket bedömt vilka utvecklingsområden som är av riksintressen och vilka som inte är det. Motivet är att vissa utvecklingsområden enligt DP 2010 inte är tillräckligt utredda och förankrade mellan olika aktörer.
	Beskrivning av nu gällande miljödom bör också beskrivas i denna handling.	Synpunkterna är tillgodosedda.
BOVERKET	Boverket avstår från synpunkter i det rubricerade ärendet.	



TRAFIKVERKET

Trafikverket, region Syd, Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se