



Riksintressena Västerås och Köpings hamnar

Arbetet har genomförts i ett för Länsstyrelsen i Västmanlands län, Sjöfartsverket, Banverket och Vägverket, Region Mälardalen gemensamt projekt. I arbetet har även representanter för Västerås och Köpings kommuner samt Mälarhamnar AB deltagit med underlagsmaterial och synpunkter.

Deltagande personer i arbetet har varit Rolf Karlsson och Astrid Värnild från Länsstyrelsen, Rolf B Bertilson och Björn-Åke Zetterberg från Sjöfartsverket, Sofia Lindblad från Banverket samt Bengt Larsson från Vägverket.



Länsstyrelsen
Västmanlands län



SJÖFARTSVERKET



Vägverket



BANVERKET

Omslagsbilder: Flygbilder över hamnarna i Västerås respektive Köping (Foto: Mälarhamnar AB)

Rapporten finns som pdf-fil på Länsstyrelsens hemsida www.vastmanland.lst.se

Förord

Västerås och Köpings hamnar är hamnar av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Av Sjöfartsverkets beslut framgår inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i de hamnar som har utpekats som riksintresse. Länsstyrelsen i Stockholms län och Sjöfartsverket tog därför initiativ år 2000 att beskriva riksintresset Stockholms hamn. Rapporten gavs ut av Länsstyrelsen i Stockholm i juni 2004. I projekt ingick även Banverket och Vägverket. Efter rapporten om Stockholms hamn håller liknande projekt på att genomföras för Södertälje, Oxelösund och Ystad hamn. Länsstyrelsen i Västmanlands län tog 2005 initiativ till en precisering av riksintressena för länets två hamnar.

Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda statliga myndigheter till hur riksintresset för en hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Sambanden med övriga riksintressen för kommunikationer har också setts över. Detta gäller särskilt sambanden mellan riksintresset Västerås hamn och riksintressen för järnväg, bland annat för en möjlig rikskombiterminal i Västerås. Föreliggande precisering är statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintressena Västerås och Köpings hamnar det vill säga det statliga anspråket. Beskrivningen av riksintressena ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt utgöra ett stöd för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Västerås och Köpings hamnar ingår båda i Mälarhus AB. Eftersom riksintresset avser hamnarnas funktion är de att betrakta som två skilda riksintressen trots den gemensamma ägaren. Vi har valt att behandla länets båda riksintressen i en gemensam rapport, som består av en gemensam inledning som ger de allmänna förutsättningarna för arbetet med avgränsningen av riksintressena. Därefter redovisas Mälarsjöfartens betydelse och förutsättningar. Slutligen beskrivs varje riksintresse för sig.

Länsstyrelsen remitterade i november 2006 ett förslag till beskrivning och avgränsning av sjöfartens riksintressen Västerås och Köpings hamnar till berörda kommuner, myndigheter och organisationer med flera för synpunkter. Rapporten har därefter reviderats utifrån inkomna synpunkter.

Maj 2007



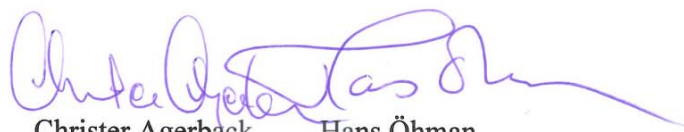
Maria Gelin
Avdelningschef
Sjöfartsverket



Håkan Eriksson
Länsråd
Länsstyrelsen i
Västmanlands län



Christer Agerback
Vägdirektör
Vägverket, Region
Mälardalen



Hans Öhman
Regional direktör
Samhälle och
marknad
Banverket

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	5
Sammanfattning	7
Utgångspunkter för riksintresseavgränsningen	11
Bakgrund och syfte	11
Hamnpolitik	12
Sjöfartsverkets beslut om riksintressen	14
Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn	16
Kriterier	17
Riksintressenas behandling i planprocessen	18
Influensområde	19
Allmänt	19
Buller	19
Vibrationer	21
Luftkvalitet	21
Risk- och säkerhetsaspekter	22
Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter	23
Sjöfartsskydd	23
Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken	23
Mälarsjöfarten och dess betydelse för omlandet	25
Mälarsjöfarten	25
Mälarfarleden	25
Sjöfarten på Mälarhamnarna	26
Mälarsjöfartens betydelse för omlandet	29
Anslutande infrastruktur av riksintresse	30
Farleder	30
Vägar	31
Järnvägar	31
Övrig infrastruktur av betydelse för hamnarna	32
Västerås hamn	32
Köpings hamn	32
Västerås hamn	33
Bedömning av riksintresset	33
Hamndelar av riksintresse	33
Regionalt viktig hamndel	35
Influensområde	35
Buller	35
Vibrationer	35
Luftkvalitet	35
Risk- och säkerhetsaspekter	35
Sjöfartsskydd	36

Planeringsläget	36
Fysisk planering	36
Miljöprövning	38
Västerås hamn	38
Historik	38
Verksamheten	39
Hamndelar	40
Utveckling och framtid	40
Väg- och järnvägstransporter	41
Andra riksintressen i området	41
Köpings hamn	43
Bedömning av riksintresset	43
Hamndelar av riksintresse	43
Regionalt viktig hamndel	44
Övrig hamndel	44
Influensområde	44
Allmänt	44
Buller	44
Vibrationer	44
Luftkvalitet	45
Risk- och säkerhetsaspekter	45
Sjöfartsskydd	45
Planeringsläget	45
Fysisk planering	45
Miljöprövning	46
Köpings hamn	47
Historik	47
Verksamheten	47
Hamndelar	49
Utveckling och framtid	49
Väg- och järnvägstransporter	49
Andra riksintressen i området	49
BILAGOR	51
Kartbilaga 1a Hamndelar av riksintresse Västerås hamn	51
Kartbilaga 1b Hamndelar av riksintresse Köpings hamn	53
Kartbilaga 2 Kartor över anslutande farleder av riksintresse	55
Kartbilaga 3 Vägar och järnvägar av riksintresse i Västra Mälardalen	57
Bilaga 4 Källor	59
Bilaga 5 Definitioner och ordförklaringar	61
Bilaga 6 Remissammanställning	63



Bild 1: Oljelastat fartyg på väg in i Köpings hamn (Foto: Mälarhamnar AB)

Sammanfattning

Västerås och Köpings hamnar är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Vilka delar av hamnarna som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnarna har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintressena Västerås och Köpings hamnar samt att beskriva de funktioner som ingår i respektive riksintresse. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunernas fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

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

Frågan om intermodala transporter, det vill säga samverkan mellan transportslagen, kommer att få en allt större betydelse. Sjöfarten måste i allt större utsträckning integreras i det europeiska transportnätet. Därigenom kan samverkan mellan järnväg, lastbil och sjöfart åstadkommas och möjliggöra ett optimalt resursutnyttjande. Västerås hamn är Nordens största insjöhamn och har ett strategiskt läge vid en knutpunkt för olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion. Hamnen ligger i direkt anslutning till godsbangården i Västerås med direkt förbindelse med det nationella järnvägsnätet (Mälarbanan, Bergslagspendeln och

järnvägen Sala - Västerås - Oxelösund). Förbindelserna med E18 och Råta Linjen (rv 56) är korta och goda liksom med rv 66. Köpings hamn har även den ett strategiskt läge vid en knutpunkt för olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion. Hamnen har nära koppling till det nationella järnvägsnätet via Mälärbanan och har via dess båda grenar västerut kopplingar till Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. Hamnen har en god anslutningsväg till E18 och har koppling till Råta Linjen (rv 56), E20 och till lv 250 mot Bergslagen. Hamnen är belägen i ett industriområde med flera viktiga kunder.

Hamnarna i Västerås och Köping är viktiga för regionens försörjning. Genom Mälärfarleden och Mälärlamnarna når sjöfarten långt in i landet, vilket minskar behovet av vägtransporter. Därigenom minskar utsläppen från trafiken totalt och trafiksäkerhetsriskerna orsakad av tung trafik minskar. Genom Mälärsjöfarten minskar även behovet av järnvägstransporter på det starkt belastade järnvägsnätet i Stockholm-Mäläregionen.

Marknadsområdet för Västerås och Köpings hamnar omfattar länen runt Mälären, Västmanlands, Örebro, Södermanlands, Stockholms, Dalarnas, delar av Värmlands och delar av Gävleborgs län. Såväl Västerås som Köpings hamnar är konventionella handelshamnar med ett brett produktsegment och för framtiden förväntas ingen förändring i detta avseende. Tillväxten i volym beräknas till cirka 2 - 4 % årligen, dock förväntas container, olja och biobränslen att öka med 5 - 8 % för de kommande 10 – 20 åren.

Näringslivet i regionen har genomgått en kraftfull strukturomvandling under de senaste 20 åren och idag domineras regionen av högteknologiska produkter, vilka i allt större omfattning transporteras i container eller liknande lastbärare. Även hanteringen av konsumentprodukter ökar i regionen och inom Mälärlamnar marknadsområde etableras flera stora rikslager inom detta område, såsom ICA i Västerås, Coop lagercentral med flera. Dessa produkter hanteras i stor omfattning i container, där bland annat ICA har ett uppbyggt feedersystem för leverans till hamnen i Västerås.

Västerås hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse. Det finns därför ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Västerås hamns verksamhet bedrivs inom de tre olika hamndelarna Djuphamnen, Oljehamnen och Östra hamnen varav Djuphamnen och Oljehamnen bedöms vara av riksintresse för sjöfarten. I riksintresset ingår även den kombiterminal som Mälärlamnar AB driver i anslutning till hamnen. Anslutande vägar är av riksintresse för väg. Mälärbanan är av riksintresse för järnväg. I riksintresset Västerås hamn ingår även de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion, liksom den rangerbangård som ligger norr om hamnen och anslutningsspåren till kombiterminalen.

En preliminär avgränsning har gjorts av ett riksintresse för järnvägen för en kombiterminal.

I riksintresset ingår även expansionsmöjligheter för hamnen. Ett reservat för lagringsområden väster om Johannisbergsvägen ingår i riksintresset. För en rationell hantering bör godståg som är 750 meter kunna angöra kombiterminalen. I riksintresset ingår därför även ett utdragsspår på en kilometer och utrymme för triangelspår. Utrymmen för elektrifiering av spåren ingår också i riksintresset.

Köpings hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse. Köpings hamns verksamhet bedrivs inom de fyra olika hamndelarna, Djuphamnen, Oljehamnen, Lantmännens Norsakaj och Norkalks industrikaj varav Djuphamnen och Oljehamnen bedöms vara

av riksintresse. Det är samtidigt viktigt att uppmärksamma hamndelar, som Lantmännens Norsakaj. Den bedöms inte vara av riksintresse, men fyller en viktig regional funktion samtidigt som den har en strategisk lokalisering i regionen. Anslutande vägar är av riksintresse för väg. Mälarbanan är av riksintresse för järnväg. I riksintresset Köpings hamn ingår även de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion.

I riksintresset ingår även expansionsmöjligheter för hamnen. Ett reservat för utökad hantering och lagring av gods i direkt anslutning till nuvarande hamnområde ingår i riksintresset.

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. Hänsyn måste tas till hamnens influens på omgivande områden vid planering och tillståndsgivning. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, dels av de restriktioner som beror på de miljöstörningar hamnverksamheten ger upphov till.

Det är viktigt att bullerförhållanden och även luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamndelar så att lämpliga miljöförhållanden garanteras genom skyddsavstånd mm. En acceptabel bullernivå för bostäder mm måste uppnås. Här innefattas såväl buller från hamnverksamheten, som från fartygen och den väg- och järnvägs- trafik, som försörjer de olika hamndelarna. Härutöver måste de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas. I samtliga hamndelar som bedömts vara av riksintresse i Västerås och Köping förekommer hantering av farligt gods som regionen är beroende av. Båda hamnarna är klassade som Sevesoanläggningar.

Transporter till och från hamnen måste säkerställas. En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna som är kopplade till transporterna till och från hamnen inklusive de störningszoner, som finns längs dessa transportvägar. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas. En svårighet, som bör uppmärksammas, är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter genomförs kan det ge negativa effekter för hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. Hamnarna i Östra Mellansverige för diskussioner om former för ökad samverkan. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 "Moderna transporter" framhålls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett antal strategiska hamnar bör pekas ut och en statlig förhandlare har tillsatts för att utveckla kriterier för prioritering mellan hamnar samt även föreslå vilka hamnar som skall prioriteras.

Riksintresset syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

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

anläggningarna. **Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att riksintressena för hamnarna beaktas** i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen. Även Länsstyrelsen har ansvar att se till att riksintressena Västerås och Köpings hamnar beaktas i olika planer. Om Länsstyrelsen befarar att riksintresset genom olika utbyggnadsplaner kan komma att ”påtagligt skadas” ska Länsstyrelsen pröva frågan och upphäva det kommunala detaljplanebeslutet. Om en åtgärd kan påverka ett riksintresseområdes användbarhet negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom själva riksintresseområdet eller utanför. Det är själva påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen.

Av den fördjupning av Västerås översiktsplanen som antogs 1993-10-28, Översiktsplan för Johannisbergsområdet, framgår att området mellan Johannisbergsvägen och Tidövägen planeras för stadsdelscentrum och bostadsbebyggelse. Även områdena sydväst om befintliga industriområden vid Saltängsvägen planeras för bostadsbebyggelse. Dessa planer står delvis i konflikt med det utpekade riksintresset Västerås hamn. Kommunen har påbörjat ett översiktsplanearbete, som syftar till att ersätta den befintliga fördjupningen av översiktsplanen med två nya fördjupade översiktsplaner som är anpassade till de nya förutsättningarna med områdets utveckling mot bland annat hamn- och logistikverksamhet. I Köping finns inga översiktsplaner eller detaljplaner som påverkar förutsättningarna för hamnverksamhet av riksintresse.

Kriterier för vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse.

Nedanstående kriterier har varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresset Stockholms hamn. Kriterierna har bedömts vara lämpliga även vid avgränsningen av riksintressena Västerås och Köpings hamnar.

- En samlad hamnfunktion, som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 miljoner ton gods) eller som har en **omfattande internationell passagerartrafik** (200 000 passagerare i internationell trafik) samt har **intermodala förbindelser** med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
- Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser**, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
- Hamn eller hamndel som **försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse**.
- Hamn eller hamndel som hanterar **speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar**.



Bild 2: Omlastning för Mälarpendeln i Västerås (Foto: Mälarhamnar AB)

Utgångspunkter för riksintresseavgränsningen

Bakgrund och syfte

Västerås och Köpings hamnar har pekats ut som riksintresse för sjöfarten av Sjöfartsverket genom beslut den 22 oktober 2001. Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse. Sjöfartsverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att Sjöfartsverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresseanspråket avser funktionen för både befintliga och planerade anläggningar och överensstämmer med Boverkets och trafikverkens tolkning.

Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Västerås och Köpings hamnar och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse beroende på deras stora betydelse för regionen och landet. Detta innebär att hamnområdena ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningar i hamnen. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintressena Västerås och Köpings hamnar beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Även Länsstyrelsen har ansvar och skyldighet att se till att riksintresset för dessa hamnar beaktas i olika planer. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena.

I Sjöfartsverkets beslut om utpekande av riksintresse för sjöfarten finns ingen närmare precisering av vad riksintresset för hamnarna omfattar. Länsstyrelsen i Västmanlands län och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport med syftet att precisera innebörden av riksintressena Västerås och Köpings

hamnar och beskriva samverkan med andra transportslag. Ett övergripande syfte är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset för hamnarna ska preciseras.

I uppdraget ingår att klargöra hamnarnas betydelse inom transportnäringen såväl nationellt som internationellt. Syftet är vidare att beskriva verksamheten i hamnarna och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse. I rapporten redovisas även de miljöfaktorer som ska beaktas vid planering i anslutning till hamnarna. Avsikten är att rapporten härigenom ska tjäna som ett kunskapsunderlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Hamnpolitik

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

I Romfördraget beslutades att Transeuropeiska nät ska utvecklas för att "göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser". TEN (TransEuropean-Networks) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport-, telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnväg, vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.

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

TEN-T omfattar förverkligandet av ett antal prioriterade projekt på områdena vägtransport och kombinerade transporter, inre vattenvägar och hamnar samt järnväg. Ett av projekten som är prioriterat är den så kallade Nordiska Triangeln som är en multimodal korridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I projektet ingår de hamnar, väg- och järnvägsförbindelser som sammanbinder dessa städer samt Stockholm Arlanda flygplats. Västerås och Köpings hamnar ligger i stråket mellan Stockholm – Oslo. Västerås hamn är utpekad som TEN-A-hamn.

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

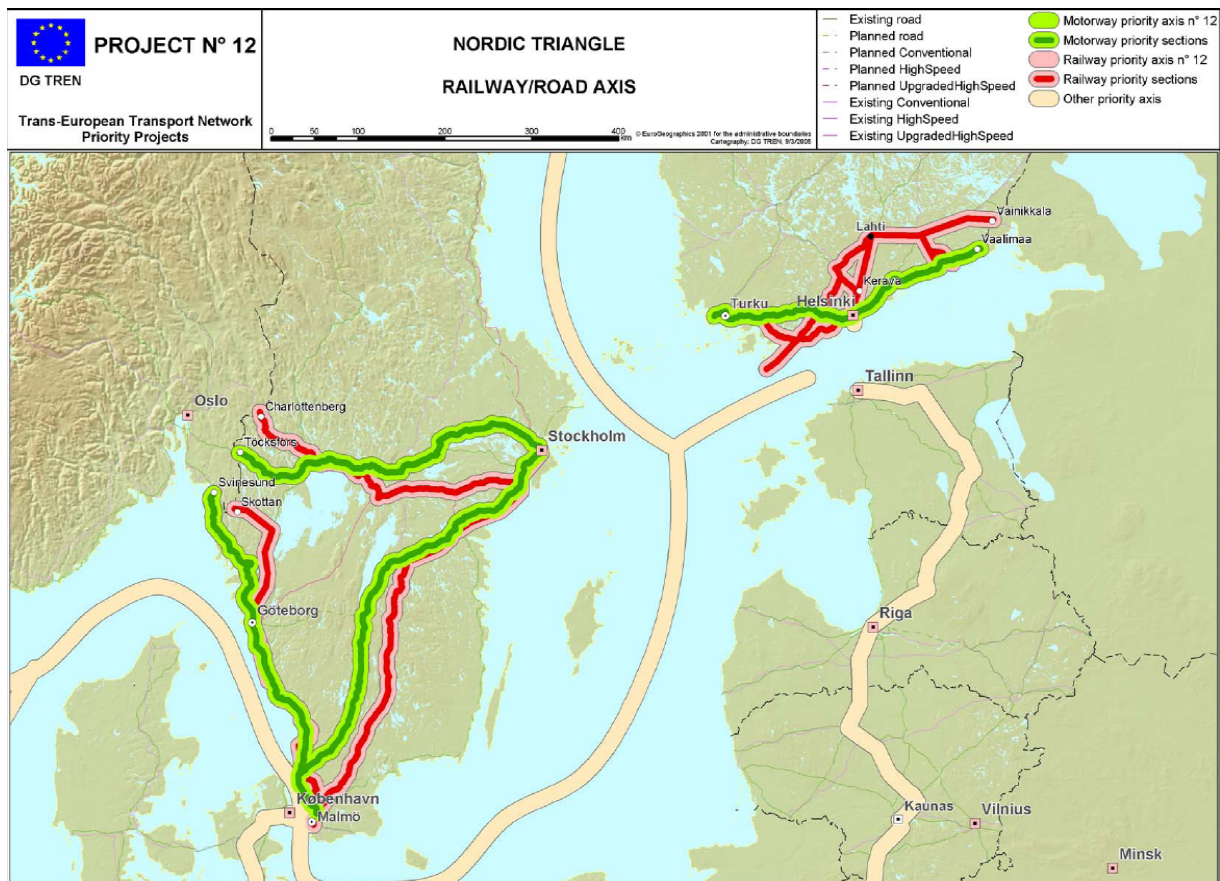


Bild 3: Nordiska triangeln (Karta från EU, Generaldirektoratet för energi och transport)

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

I regeringens proposition 2005/06:160 Moderna transporter (bet. 2005/06 TU:5, rskr. 2005/06:131) framhålls att ”strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter. Samordnade lösningar bör eftersträvas.”

”Kombiterminalernas samlade infrastruktur och resurser bör utnyttjas mer effektivt. Ett strategiskt nät av kombiterminaler bör pekas ut. Banverket bör få i uppdrag att föreslå vilka terminaler som skall ingå i det strategiska nätet och vilka villkor som skall gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Vidare bör Banverket se över i vilka former verket kan ta ansvar för investeringar, drift och underhåll i spåranläggningar i terminalerna. Banverket bör då även ansvara för kapacitetsfördelningen i terminalerna. Prissättningen bör ske på samma sätt som för övrig järnvägsinfrastruktur. Banverket bör även se över hur ansvaret för hårdgjorda ytor kan fördelas mellan terminaloperatören och verket. Regeringen avser med stöd av Banverkets förslag avgöra vilka terminaler som skall ingå i nätet.” I Regeringsbeslut 2006-06-08 fick Banverket uppdraget att föreslå dessa terminaler.

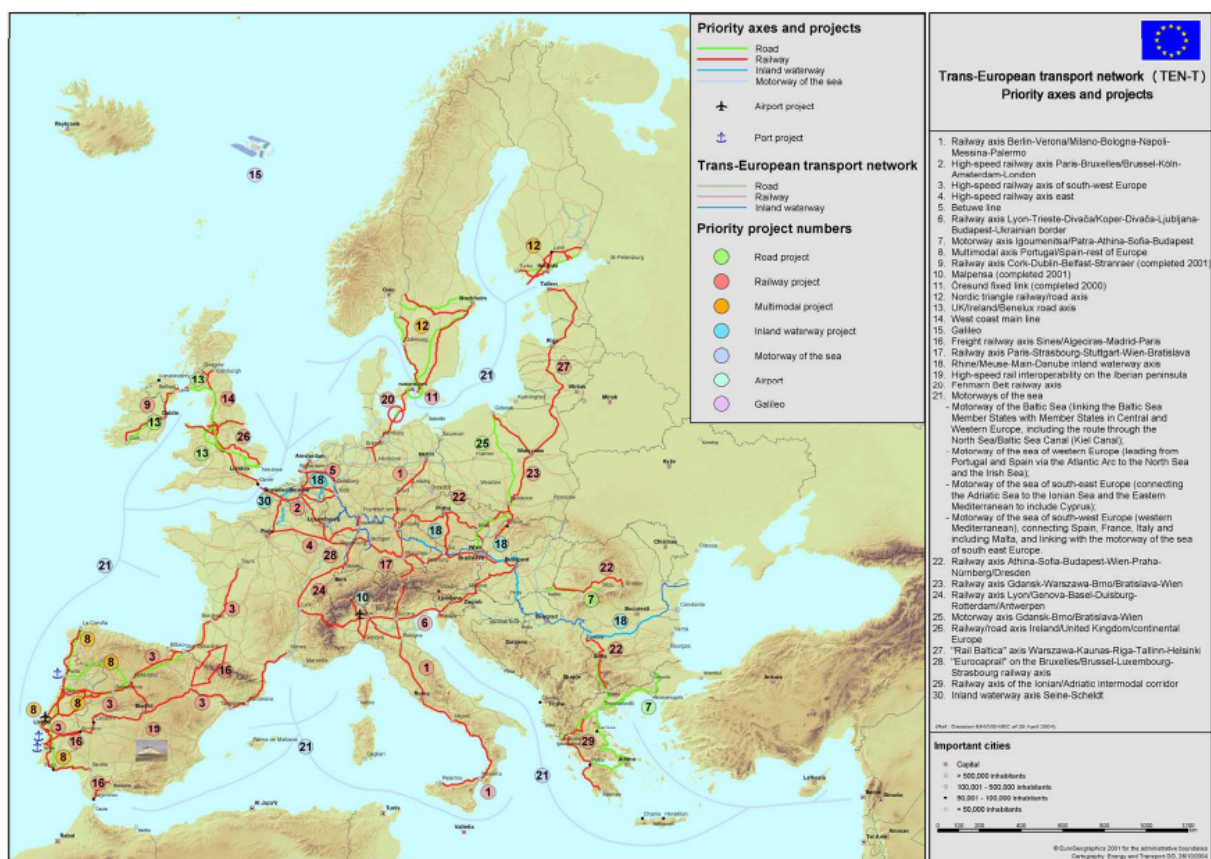


Bild 4: TEN-T, prioriterade stråk och projekt (Karta från EU, Generaldirektoratet för energi och transport)

”Hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Vissa hamnar bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar, bland annat när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därför bör ett antal strategiska hamnar pekas ut. En statlig förhandlare bör tillsättas för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Vidare bör förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. Regeringen avser med stöd av förhandlarens förslag avgöra vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning.” Regeringen har (juni 2006) utsett förhandlaren. Hamnförhandlaren ska samråda med Banverket när uppdraget utförs.

Senare har Regeringens förhandlare att utpeka strategiska hamnar även fått uppdraget att samordna uppgiften med utpekandet av strategiska kombiterminaler. Den sammanlagda uppgiften skall redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2007.

Sjöfartsverkets beslut om riksintressen

Det är endast allmänna hamnar som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och skall i princip vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. I Sjöfartsverkets författning SJÖFS 1988:5 finns en förteckning över de ursprungligen 53 allmänna hamnarna i Sverige. Sedan 1988 har hamnarna i Hargshamn och Södertälje tillkommit. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vatten-

området i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.

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

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

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

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

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

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

Sjöfartsverket har vid ett senare tillfälle även vägt in en hamns regionala intresse i beslutet att utse en hamn till en hamn av riksintresse.

Sjöfartsverket har med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort en bedömning av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse utan att helt strikt utgå från nuvarande eller tidigare kriterier för TEN-T hamnar. Sjöfartsverket anser att det är rimligt att hamnar som är i den kategorin att de anses vara av den vikt att de ska ingå i TEN-T-systemet kategori A även ska vara av nationellt svenskt transportpolitiskt intresse och förklaras som riksintresse. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta bör lösas inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bl.a. länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Med utgångspunkt från de utpekade hamnarna, samt de större lastageplatserna och kärnkraftsverkshamnarna, anger Sjöfartsverket även anslutande huvudfarleder och i vissa fall alternativa farleder samt vissa skyddade inomskärsleder för genomfartstrafik, farledsförträngningar och kanaler för handelssjöfart som riksintresse. Farlederna anges endast i sin sträckning och inte i detalj vad avser utbredning.

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

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

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

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

Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn

Det är **endast allmänna hamnar** som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. Både Västerås hamn och Köpings hamn är allmän hamn enligt Sjöfartsverkets föreskrift 1988:5, som för närvarande är under omarbetning. Sjöfartsverket förklarade 22 oktober 2001 Västerås och Köpings hamnar som hamnar av riksintresse.

Bestämmelserna om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i 3 kap 8 § miljöbalken. Av denna paragraf framgår att:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder, som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.”

Riksintressen för anläggningar för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar. Enligt lagens förarbeten kan det gälla sådana **lägesbundna naturresurser** som är mindre vanligt förekommande och som därför gör vissa mark- och vattenområden särskilt lämpade för sådana anläggningar. När det gäller sjöfart kan det till exempel gälla naturliga djuphamnslägen.

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

utveckling” och ”Ett jämställt transportsystem” - bör även uppmärksammas vid bedömningen av vilka kriterier som bör gälla för riksintresset hamn.

Inom hamnarna i Västerås och Köping finns flera hamndelar. Det finns därför ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i respektive riksintresse. Trafiken över hamndelarna utgör del av den samlade hamnverksamheten i respektive riksintresse. I riksintresseanspråket ingår även behovet av framtida expansionsområden.

Riksintresset är inte statiskt utan det sker förändringar över tiden. Riksintresset syftar till att skydda så att utnyttjandet av viktiga hamnfunktioner inte hindras. Om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske.

Kriterier

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

Nedan görs en redovisning av de kriterier som varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresse Stockholms hamn. Kriterierna är tillämpliga även för de västmanländska hamnarna. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamn av riksintresse.

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

2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser**, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart. Exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.

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

- för transport av passagerare och varor utnyttjas olika kommunikationer, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötransporter.
- de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.
- hamnen eller hamndel som försörjer en annan anläggning av riksintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

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

- det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som t ex energiförsörjningen.
- det är viktigt att slå vakt om förutsättningarna för sådana sjötransporter som ligger väl i förhållande till sin marknad eftersom de ger mindre miljöpåverkan i form av utsläpp,

mindre trängsel och även mindre risker än vägtransporter. Härigenom främjas en god miljö och en omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Riksintressenas 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 mm 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 (PBL) ska riksintressena som t ex hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

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

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla rekommendationer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, bör beaktas vid lämplighetsprövningen i planer och i bygglovsärenden. Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

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

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

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset för hamnen tillgodoses i detaljplanprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att ut-

nyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen ”påtagligt försvåras”. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

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

Influensområde

Allmänt

Influensområdet utgörs av det egentliga hamnområdet med omgivande områden där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling vid planläggning och tillståndsprövning. Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som **buller, vibrationer och luftföroreningar** samt de **risk- och säkerhetsaspekter** inklusive **sjöfartsskydd**, som är kopplade till hamnverksamheten och till **transporter till och från hamnen**. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut. Redovisningen av de olika miljöfrågorna nedan utgår till stor del från Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd med titeln "Hamnar – Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning mm" (Handbok 2003:7).

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

Under Sjöfartsskydd finns en beskrivning av de nya säkerhetsregler som infördes för den internationella sjöfarten den 1 juli 2004. Frågan behöver uppmärksammas även i planerings-sammanhang eftersom de nya reglerna eventuellt medför behov att inhägna ytterligare markområden.

En utbyggnad av bostäder inom det egentliga hamnområdet är sannolikt inte förenlig med hamnverksamheten och kan med hänsyn till det påtagligt försvåra utnyttjandet av riksintresset. För att kunna ta i anspråk område som är av riksintresse för hamn måste ett godtagbart hamnalternativ finnas. Eventuell annan verksamhet får prövas från fall till fall.

Buller

Många verksamheter inom hamnområdena medför bullerstörningar. Buller uppkommer i samband med lastning, lossning och hantering av gods. Bullret kommer från kranar, arbetsmaskiner och från transporter inom hamnområdet. Även fartygen och väg- och järnvägs- trafiken inom hamnområdet ger upphov till buller. Lågfrekvent buller, som kan uppkomma från fartygens fläktar mm, medför särskilda problem eftersom störningsgraden är större av detta buller. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre i fasad än annat buller, vilket kan ge problem för inomhusmiljön. Ett särskilt buller uppstår vid hanteringen av tomma stålcontainers. Verksamheter i hamnen medför att även områden utanför själva hamnområdet kan bli bullerstörda. Bil- och tågtrafik till och från hamnen kan också vara störande för boende i närheten av järnvägsspår och tillfartsvägar till hamnområdet.

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

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

När det gäller buller från hamnverksamhet är erfarenheterna att det inte är helt enkelt att skärma av buller från en hamn. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt på buller vid omgivande bebyggelse. Ett sätt att minska bullerstörningarna kan vara att anordna elförsörjning av fartygen från land för att härigenom undvika hjälpmaskinsdrift för strömproduktion för fartyg i hamn.

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller, som bör beaktas vid planläggning och tillståndsprövning. Målsättningen sedan införandet av riktvärden 1978 har varit att nå ner till värdena för nyetablering. Praxis i tillämpningen har också utvecklats mot att allt oftare tillämpa värdena för nyetablering även vid befintlig verksamhet.

Riktvärden för industribuller vid bostäder, utbildnings-, vård- och arbetslokaler mm

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.

Tabell 1: Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, vårdlokaler, utomhusmiljön invid bostäder

	Befintlig verksamhet ekvivalent nivå	Nyetablering av verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid (07-18)	55 dB(A)	50 dB(A)
Kvällstid (18-22) samt sön- och helgdag (07-18)	50 dB(A)	45 dB(A)
Natt (22-07)	45 dB(A)	40 dB(A)
	55 dB(A) (maximal ljudnivå)	55 dB(A) (maximal ljudnivå)

Tabell 2 Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, t ex kontor.

	Befintlig verksamhet ekvivalent nivå	Nyetablering av verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid (07-18)	65 dB(A)	60 dB(A)
Kvällstid (18-22) samt sön- och helgdag (07-18)	60 dB(A)	55 dB(A)
Natt 22-07	55 dB(A)	50 dB(A)

Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

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

Tabell 3: Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

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

Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

För väg- och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden för buller för bostadsmiljön (Regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter), som är tillämplig för detta buller.

Tabell 4: Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dB(A)ekvivalentnivå	30 dB(A) ekvivalentnivå
Utomhus	45 dB(A) maximalnivå nattetid	45 dB(A) maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dB(A) ekvivalentnivå	55 dB(A) ekvivalentnivå samt 70 dB(A) maximalnivå
På uteplats	70 dB(A) maximalnivå	

Vibrationer

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

Luftkvalitet

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

Olika fartyg släpper ut olika mängder beroende på storlek, utrustning ombord och bränsle. Många av de reguljära fartygen har i olika omfattning katalysatorer på sina maskiner. Detta gäller både framdrivnings- och hjälpmaskiner. De senare används för produktion av elström.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen samt kolmonoxid. Normen för kvävedioxid ska vara uppnådd 2006 och normen för partiklar 2005. Normerna för svaveldioxid och bly får inte överstridas i dagsläget. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3§ miljöbalken. Regeringen fastställde i december 2004 ett åtgärdsprogram avseende miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM 10 för Stockholms län. I arbete med åtgärdsprogrammet har uppmärksamats att det i första hand är biltrafiken som bidrar till att miljökvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning bidrar dock till bakgrundsnivån, men har liten betydelse när det gäller möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna. Bakgrundsvärdena i Västmanlands län framgår av länets luftvårdsförbunds emissionsdatabas.

Luftförhållandena ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planering och planläggning i närområden till de olika hamndelarna behöver förhållandena när det gäller luftföroreningar klarläggas. Gällande miljökvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter.

Risk- och säkerhetsaspekter

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

I hamnarna förekommer det verksamheter, som hanterar farligt gods som regionen är beroende av som t.ex. eldningsolja, bensin, och visst styckegods. I anslutning till hamnarna kan finnas verksamheter som är s.k. "Sevesoanläggningar". Reglerna utgår bland annat från EUs Seveso II direktiv (96/82/EG) och har införts i svensk lagstiftning, Lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, och tillhörande förordning (SFS 1999:382) samt Räddningsverkets föreskrifter (1999:5). Syftet med lagstiftningen är att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och att begränsa följderna av sådana olyckor för människors hälsa och miljön.

Till hamnarna ankommer och avgår lastfartyg med farligt gods, oftast som styckegods. Godset transporteras från och till hamnen på väg- eller järnvägsnät. Hamnverksamhet berörs av lag (2006:263) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (2006:311). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods såsom lastning, lossning, förvaring och hantering av farligt gods. Räddningsverket har gett ut föreskrifter om transporter av farligt gods. Verksamheter i hamnområdet samt transporter av farligt gods till och från hamnen kan medföra risker för omgivningen och längs transportlederna.

Länsstyrelsen bevakar risker i samband med hantering och transport av farligt gods i ärenden som regleras av miljöbalken och plan- och bygglagen. Företag som söker tillstånd enligt miljöbalken kan få begränsningar i sin verksamhet på grund av att risken i samband med transporter till/från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser t ex avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät be-

byggelse, som t ex bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning

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 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.

Sjöfartsskydd

FN-organet IMO (International Maritime Organization) beslutade under 2002 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, den så kallade ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet "sjösäkerhet" eller "safety" har begreppet "sjöfartsskydd" eller "security" kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004. Alla hamnar har genomfört en skyddsutredning och skapat en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkänts av Sjöfartsinspektionen, som är tillsynsmyndighet i Sverige. Konkret har det betytt att många hamnområden i landet nu är inhägnade. Även andra säkerhetsrutiner med möjligheter till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg har en stor del av tillsynen knutits till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism. Hamnarna i Västerås och Köping har anpassat verksamheten till de nya säkerhetskraven för internationella hamnar enligt den nya ISPS-koden.

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

Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken

Bestämmelser om tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken och i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt 9 kap miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen. Byggande i vatten är på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar, lastnings- eller lossningskajer, som medger trafik med fartyg med större bruttodräktighet än 1 350 ton (volymmått @ 2,83 m³/ton) är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Tillstånd enligt 9 kap krävs både för att anlägga en ny hamn och för driften av en befintlig hamn. Därtill kan krävas tillstånd enligt 11 kap för eventuell vattenverksamhet i samband med anläggandet. Prövningsmyndighet enligt 9 kap är Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation, medan vattenverksamheter prövas av

Miljödomstolen. Vid samtidig prövning enligt både 9 och 11 kap miljöbalken brukar gemensam prövning ske hos Miljödomstolen.

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 2006. Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen. Hamnarna i Västerås och Köping har aktuella miljötillstånd.

Länsstyrelsen har ansvaret för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom över Västerås hamn. Ansvaret för tillsynen i Köpings kommun har kommunens miljönämnd. Ansvaret för tillsynen över vattenverksamhet i hamnar ligger hos Länsstyrelsen.

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



Bild 5: Flygfoto över Köpings hamn (Foto: Mälarhamnar AB)

Mälarsjöfarten och dess betydelse för omlandet

Mälarsjöfarten

Mälarfarleden

Fartyg som ska till Västerås och Köping angör den svenska kusen vid Landsort. Fartyg som behöver lots får där ombord en lots. Farleden från Landsort till Södertälje är 34 nautiska mil lång och är en farled av riksintresse med nummer 511.

Västerås och Köpings hamnar är belägna i Mälaren och eftersom vattenståndet, vid normalvatten, är cirka 60 cm högre än i Östersjön finns en sluss i Södertälje. Sjöfarten på Västerås och Köping är beroende av en fungerande sluss i Södertälje och att sjöfarten genom Södertälje fungerar bra. Det är viktigt att denna dels underhålls på ett effektivt sätt och dels följer med den utveckling som pågår inom sjöfarten. Storleken på fartyg ökar hela tiden och särskilt gäller detta för fartyg som används inom container feeder-sjöfarten på Östersjön. Även storleken på moderna tankfartyg i kusttrafik ökar.

Farleden från Södertälje till Västerås och Köping med nummer 901, 902A, 903 och 904 är en farled av riksintresse. Till Västerås är distansen 53 nautiska mil och till Köping 69 nautiska mil.

Både farleden mellan Landsort till Södertälje och den därifrån till Västerås eller Köping är utrustad på ett sådant sätt att den har högst möjliga farledklass enligt Sjöfartsverket klassindelning. Detta innebär att utrustningen är av sådan klass att navigering kan ske under de flesta vädersituationer, såväl i dagsljus som i mörker.

I nuläget kan fartyg med en längd av 124 meter, en bredd på 18 meter och med största djupgående på 6,5 meter alternativt 124 meters längd, 17 meters bredd och med ett maximalt djupgående på 6,8 meter passera genom Södertälje kanal och sluss utan dispensförfarande. Efter dispensförfarande kan fartyg med maximala måtten 130 meters längd, 19 meters bredd och med största djupgående på 6,8 meter tillåtas passera in till Mälaren. Antalet slussningar per år i Södertälje är cirka 11 000 varav yrkessjöfarten svarar för cirka 3 300.

För passage av de broar för vägtrafik som måste passeras på sträckan finns rutiner som ger fartyg i yrkesmässig trafik företräde framför vägtrafiken. Fartygen behöver normalt inte vänta på öppning.

För passage av järnvägsbron vid Kvicksund anpassas broöppningen till tågrörelserna. Tågtiderna är emellertid sådana att några längre väntetider för fartygen normalt inte uppstår.

Fartyg med lägre höjd än 26 meter kan passera alla broar i Södertälje kanal utan broöppning utom den bro som ligger i direkt anslutning till slussen och Mälarbron norr om slussen. Fartyg med större höjd än 26 meter måste anpassa sin passage till tågtiderna på järnvägsbron i södra kanalen. Under ett dygn finns 14 tillfällen då bron kan öppnas. Två broar för vägtrafik på samma plats med samma mått öppnas samtidigt. Slussen i Södertälje med tillhörande bro och Mälarbron öppnas alltid i direkt anslutning till att ett fartyg i yrkessjöfart skall passera.

Fartygstrafiken på sträckan övervakas av VTS (Vessel Traffic Service) East Coast som är placerad vid slussen i Södertälje.

Mälaren utgör vattentäkt för mer än 2 miljoner människor. För att uppnå högsta möjliga säkerhet omfattas sjöfarten på Mälaren av ett särskilt regelverk. Fartyg avsedda för transport av oljeprodukter och andra fossila bränslen måste exempelvis alltid ha lots ombord och vara byggt med dubbelskrov. Till detta kommer hastighetsbegränsningar på vissa platser.

Under vintertid har staten genom Sjöfartsverket ett åtagande att hålla huvudfarleden från Södertälje till Västerås och Köping (och till Stockholm) öppen för trafik. Restriktioner i storlek och utrustning på fartyg förekommer normalt i sådana lägen. Restriktionerna har normalt ingen hindrande effekt på sådan sjöfart som behövs för den normala försörjningen.

Sjöfarten på Mälarhamnarna

Fartyg i yrkesmässig trafik kommer att bli både längre och bredare i framtiden. Djupgåendet förändras inte i någon större omfattning. Det medför att en ny sluss behöver byggas i Södertälje som är både längre och bredare än dagens sluss.

De nya och större fartygen behövs i huvudsak för container- och oljetransporter. Redan idag har Mälaren en omfattande containertrafik, vilken förväntas öka med cirka 6 – 8 % årligen. Hamnen i Västerås är idag den svenska östersjökustens näst största containerhamn. Även volymer med fossila bränslen kommer att öka i framtiden, från dagens cirka 500 000 ton till 900 000 ton, bland annat beroende på att oljeterminalen vid Loudden i Stockholm skall avvecklas. Västerås är utpekad som en av flera alternativa hamnar. Importen av biobränsle förväntas också öka i en nära framtid då värmeverken i Västerås, Eskilstuna, Örebro, Uppsala med flera, använder Mälarhamnar AB som importhamn för sina biobränslevolymer.

Förutom ett relativt stort antal fritidsbåtshamnar i Mälaren bedrivs yrkesmässig sjöfart framförallt i Västerås, Köping, Bålsta och vid Hässelbyverket i Stockholm. Största volymerna finns hos Mälarhus AB (med hamnarna i Västerås och Köping) med en årsvolym om cirka 3,9 miljoner ton. Totalt omfattar den yrkesmässiga sjöfarten på Mälaren cirka 4,6 miljoner ton.

Huvudprodukterna i Västerås är container, oljor, insatsråvaror i järnbruken i Bergslagen, kol, biobränslen, sågade trävaror, lantbruksprodukter, spannmål m m. Hamnen i Köping hanterar import och exportprodukter för den lokala industrin, Yara AB, Nordkalk m m samt råvaror till sågverksindustrin i regionen. Hamnen i Bålsta hanterar inkommande råvara till gipsfabriken i Bålsta, Gyproc AB och hamnen i Hässelby hanterar biobränsle för Hässelby värmeverk.

Tabell 5: Linjetrafik som anlöper Mälarhus AB (2006)

Rederi/Destination	Frekvens
Transatlantic European Services AB	
Goole	Två gånger i veckan
Bordeaux	Var sjätte vecka
Bremerhaven/Hamburg	Två gånger i veckan
Amsterdam/Antwerpen/Rotterdam	Varje vecka
Duisburg	Varannan vecka
Aberdeen	Var fjärde vecka
Jönsson Novabolagen	
Lowestoft/Hull	Varje vecka
Rotterdam/Amsterdam	Varje vecka
Shoreham/Wisbech/Chatham	Varannan vecka
Belfast/Londonderry	Var fjärde vecka
Ghent	Var fjärde vecka
Medelhavsländerna	Var fjärde vecka

Tabell 6: Antal fartygsanlöp till Mälarhus AB totalt

År	Mälarhus, totalt	Varav Köping	Varav Västerås
1970	2 570	734	1 836
1975	1 956	653	1 303
1980	1 790	610	1 180
1985	1 653	673	980
1990	1 520	634	886
1995	1 685	653	1 032
2000	1 305	553	752
2001	1 219	469	750
2002	1 266	458	808
2003	1 411	508	903
2004	1 213	415	798
2005	1 200	471	729

Tabell 7: Godsstatistik sammanlagt för Mälarhamnar AB

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Kton	3 368	3 400	3 921	3 273	3 238	3 388
Varav						
Torrbulk	1 539	1 602	1 932	1 573	1 546	1 628
Petroleum	517	529	574	568	518	500
Containergods	343	417	423	330	341	326
Kemikalier	238	210	209	189	225	227
Ved/timmer	203	83	101	126	117	287
Järn	57	57	98	95	157	158
Sågade trävaror	71	74	88	61	65	79
Biobränsle	199	318	375	250	146	39
Övrigt	201	110	121	81	123	144

Tabell 8: Antal hanterade antal TEUs för Mälarhamnar AB totalt

År	Mälarhamnar totalt	Varav lossning från fartyg	Varav lastning till fartyg
2000	30 010	14 220	15 790
2001	31 384	15 654	15 730
2002	30 804	14 744	16 060
2003	34 317	15 672	18 645
2004	36 372	16 367	20 005
2005	33 454	15 051	18 403

Tabell 9: Kvantitet per anlop i ton

År	Mälarhamnar	Köping	Västerås
1970	1 328	1 169	1 487
1975	1 474	1 473	1 475
1980	1 907	2 026	1 787
1985	2 183	2 279	2 087
1990	2 011	2 126	1 896
1995	2 396	2 435	2 358
2000	2 592	2 566	2 618
2001	2 696	2 868	2 524
2002	2 643	2 852	2 434
2003	2 801	2 882	2 721
2004	2 879	3 118	2 639
2005	2 807	3 240	2 527

Tabell 10: Terminalhanterat gods från och till bil och järnväg i ton

Plats	Godsslag	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Västerås	Spånt	1 000	-	-	-	-	-
	Papper	1 400	1 200	1 200	1 000	1 500	1 500
	Kalciumklorid	4 000	-	-	-	-	-
	Delsumma	6 400	1 200	1 200	1 000	1 500	1 500
Köping	Vollastonite	660	560	44	520	480	380
	Bildelar	359	-	-	-	-	-
	Verktygsskåp	70	70	80	50	60	70
	Stålsand	1 765	1 509	1 298	1 035	912	810
	Murbruk	599	283	460	493	342	465
	Stålvaror	21 054	20 297	17 672	17 906	14 880	13 530
	Dolomit	5 815	-	-	-	-	-
	Teknisk nitrat	47 608	36 982	35 112	32 516	28 864	28 358
	Delsumma	77 930	59 701	55 062	52 520	45 538	43 613
	Totalt	84 330	60 901	56 262	53 520	47 038	45 113

Mälarsjöfartens betydelse för omlandet

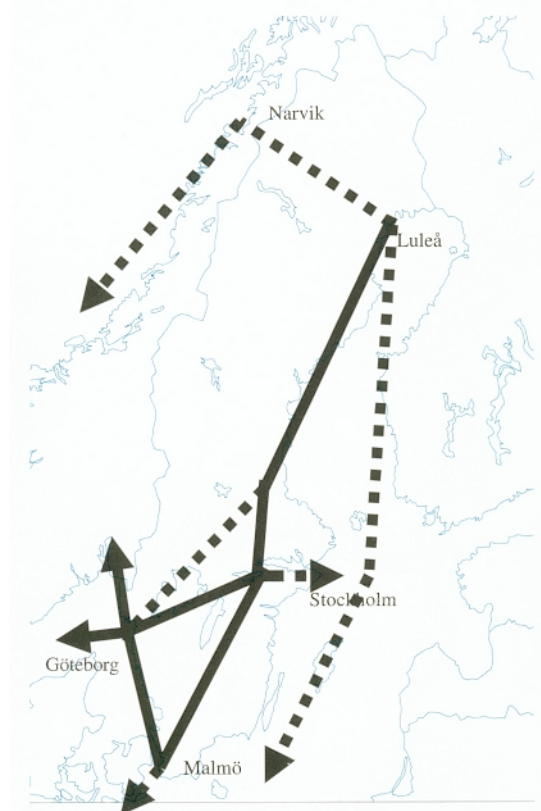


Bild 6: Godsströmmarna i Sverige Heldragen linje visar stråkar med flera transportslag. Streckad linje visar stråkar med ett transportslag. (Källa: Godstransportdelegationen)

Kartan ovan visar Västra Mälardalens strategiska läge för transitströmmarna genom landet. Här korsar de nord/sydliga och öst/västliga transportstråken genom landet varandra.

Hamnarna i Västerås och Köping finns strategiskt placerade i Stockholm-Mälardalenregionen, vilken är den befolkningstätaste delen av Sverige, med en befolkningstillväxt som har varit

dubbelt så stor som landet i genomsnitt. Bedömningar ger vid handen att tillväxten fortsätter och prognoserna pekar på en befolkningsökning om cirka 600 000 – 800 000 personer fram till år 2030. Den redan idag existerande befolkningsmängden ställer krav på effektiva transporter för sin försörjning och med den förväntade tillväxten ökar naturligtvis dessa behov. I detta avseende har sjöfart klara fördelar gentemot landbaserade transporter, då de senare kräver stora investeringar. Även miljömässigt är sjötransporter effektiva, då den transporterade volymen för ett normalfartyg i Mälarsjöfart ersätter cirka 150 lastbilsrörelser eller cirka 300 järnvägsvagnar.

Marknadsområdet för Västerås och Köpings hamnar omfattar länen runt Mälaren, Västmanlands, Örebro, Södermanlands, Stockholms, Dalarnas, delar av Värmlands och delar av Gävleborgs län. Såväl Västerås som Köpings hamnar är konventionella handelshamnar med ett brett produktsegment och för framtiden förväntas ingen förändring i detta avseende. Tillväxten i volym beräknas till cirka 2 - 4 % årligen, dock förväntas container, olja och biobränslen att öka med 5 - 8 % för de kommande 10 – 20 åren.

Näringslivet i regionen har genomgått en kraftfull strukturomvandling under de senaste 20 åren och idag domineras regionen av högteknologiska produkter, vilka i allt större omfattning transporteras i container eller liknande lastbärare. Även hanteringen av konsumentprodukter ökar i regionen och inom Mälarhamnarnas marknadsområde etableras flera stora rikslager inom detta område, såsom ICA i Västerås, Coop lagercentral med flera. Dessa produkter hanteras i stor omfattning i container, där bland annat ICA har ett uppbyggt feedersystem för leverans till hamnen i Västerås.

Genom Mälarfarleden och Mälarhamnarna når sjöfarten långt in i landet mitt i den befolkningstätaste delen av Sverige. Detta minskar behovet av vägtransporter, vilket minskar utsläppen från trafiken totalt och trafiksäkerhetsriskerna orsakad av tung trafik minskar. Genom Mälarsjöfarten minskar även behovet av järnvägstransporter på det hårt belastade järnvägsnätet i Stockholm-Mälarregionen. Detta ger bättre förutsättningar för persontrafiken på järnväg i regionen.

Genom att fartygen blir både bredare och längre är det av största vikt att Södertälje kanal och slussen i Södertälje byggs ut. Detta skulle i så fall medföra att de modernaste fartygen på ett effektivare sätt kan trafikera Mälaren vilket gynnar näringslivet inom marknadsområdet, miljön och trafiksäkerheten på vägarna. Dessa moderna fartyg är även ur kostnadssynpunkt effektivare genom att lastvolymen ökar och att lossnings- och lastningstiderna i hamn förkortas, vilket medför att näringslivet ökar sin konkurrensförmåga till gagn för regionen och hela Sverige.

Anslutande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till riksintresset Västerås hamn leder den allmänna farleden 511 in från Östersjön vid Landsort till Södertälje. Från Södertälje i Mälaren finns farlederna med nummer 901, 902A, och 903 till Västerås. Samtliga dessa farleder är av riksintresse. Från förgreningen mellan farlederna 902A och 903 börjar farled 904 som leder till Köping. Sjöfartsverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Södertälje och vidare in i Mälaren till Västerås och Köping. (Karta finns i bilaga 2.)

Vägar

Genom beslut om vägar av riksintresse gör Vägverket anspråk på ett nät av vägar som har sådana speciella funktioner för vägtransportsystemet att Vägverket bedömer att de mark- och vattenområden som berörs av vägarna är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Klassningen gäller både befintligt och planerat vägnät. Det utpekade vägnätet kallas ”vägar av riksintresse” även om det enligt miljöbalkens bestämmelser endast är berörda mark- och vattenområden som är av riksintresse.

E18, rv 66 och rv 56/Räta Linjen (fram till juni 2007 rv 56, rv 53 och rv 67) är vägar av riksintresse som ingår i huvudvägnätet och som är av betydelse bland annat som förbindelsevägar till Köpings och Västerås hamnar.

E18 förbinder Västerås och Köping med Stockholm och med Arboga och Örebro. E18 genom Västerås är motorväg. E18 mellan Västerås och Köping är mötesfri motortrafikled. Delen Västjädra – Västerås (Skälby) kommer att byggas om till motorväg med byggstart hösten 2006. E18 öster om Västerås är mötesfri motortrafikled fram till Sagån. Delen Sagån – Enköping kommer att byggas ut till motorväg i ny sträckning med byggstart hösten 2006. E18 väster om Köping och öster om Enköping är motorväg.

Rv 66, som förbinder Bergslagen med Västerås hamn, kommer på delen Fagersta – Västerås att byggas om till mötesfri landsväg. Etappen Ramnäs – Virsbo är redan klar och övriga delar kommer successivt att byggas om till 2011 enligt nu gällande länstransportplan för Västmanlands län.

Rv 56/Räta linjen (till och med juni 2007 rv 67) förbinder Gävle, Heby och Sala med Västerås hamn via E18 i Västerås. Rv 56/Räta linjen (till och med juni 2007 rv 53/56) förbinder Västerås hamn med Norrköping, Katrineholm och Eskilstuna via E18 vid Västjädra. Delarna Västerås - Heby och Tärnsjö - länsgränsen mot Gävleborgs län planeras att byggas om till mötesfri landsväg. Tidpunkt för ombyggnaden är inte närmare bestämd. Delen Evelund – Sör Kivsta ingår i förbifart Sala som byggs om till mötesfri landsväg i ny sträckning med byggstart hösten 2006. I samband med detta byggs även delen Sör Kivsta – Sala om till mötesfri landsväg. Delen Heby (Stingtorpet) - Tärnsjö ska byggas om i ny sträckning med byggstart enligt plan under perioden 2008 - 2011.

Från huvudvägnätet (E18 och rv 66) ansluter lv 537 (Surahammarsvägen/Johannisbergsvägen) och därifrån Sjöhagsvägen och Kraftvärmegatan till hamnen i Västerås.

Från huvudvägnätet (E18) ansluter lv 580 via lv 250 (till och med juni 2007 rv 56) och Nya Hamnvägen till Köpings hamn.

Vägsträckningens funktion ligger till grund för utpekandet. I funktionsbegreppet ingår bedömning av en transportleds betydelse, vilket t ex innebär att ny bebyggelse och nya verksamheter inte bör lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder på ett sätt som kan äventyra deras funktion. De mark- och vattenområden som behövs för ny- och ombyggnader av vägsträckningar som ingår i det utpekade vägnätet avses skyddas på samma sätt som befintliga vägar. (Karta finns i bilaga 3.)

Järnvägar

I Banverkets beslut om riksintressen den 6 april 2000 framgår att samtliga spår och spåraneläggningar som tillhör stomnätets infrastruktur, samt utpekade delar av det övriga järnvägs-

nätet utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. I riksintresset ingår även stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar, som behövs för transportfunktionen. Banverket har i ett beslut den 20 december 2006 reviderat beslutet om järnvägar av riksintresse. Beslutet innebär ingen ändring av utpekade banor i hamnarnas upptagningsområde. Nytt är att ragerbangårdarna/växlingsbangårdarna i Västerås och Köping samt kombiterminalen i Västerås utpekade som riksintressen.

Mälarbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan, Bergslagspendeln och järnvägen Sala – Västerås - Oxelösund är av järnvägar av riksintresse, som är viktiga för transporter till och från hamnarna i Västra Mälardalen.

Mälarbanan förbinder Västerås och Köpings hamnar med Stockholm och med Arboga, Örebro och Hallsberg. Koppling finns till Godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan i Örebro respektive i Hallsberg och till Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan i Frövi. För närvarande (2007) pågår ombyggnad av Kolbäcks bangård. Riksintresset Mälarbanan är inte närmare preciserat beträffande anslutande spår till Västerås och Köpings hamnar.

Järnvägen Sala – Oxelösund förbinder Västerås med Sala med koppling till Dalabanan och med Eskilstuna, Flen, Nyköping och Oxelösund med kopplingar till Svealandsbanan, Västra stambanan och Södra stambanan.

Bergslagspendeln förbinder Västerås hamn med Hallstahammar, Surahammar, Fagersta, Smedjebacken och Ludvika. I Fagersta finns anslutning till Godsstråket genom Bergslagen och i Ludvika till Bergslagsbanan. På Bergslagspendeln pågår standardförbättrande åtgärder på delen söder om Fagersta. På delen Fagersta – Ludvika planeras införandet av ett fjärrstyrt trafikstyrningssystem åren 2010 – 2015 enligt Banverkets Framtidsplan.

Övrig infrastruktur av betydelse för hamnarna

Västerås hamn

Viktiga vägar, förutom de vägar som är utpekade som riksintresse, är även anslutningen mellan hamnen och E18 via bland annat de befintliga vägarna Saltängsvägen och Hustaleden samt den planerade Västerleden, som byggs samtidigt med ombyggnaden av E18.

Köpings hamn

Förutom de vägar som är utpekade som riksintresse är lv 250 en viktig väg för hamnen i Köping. Lv 250 (till och med juni 2007 rv 56) förbinder Köping med Kungsör (koppling till rv 56/Räta Linjen och E20) samt förbinder Köping med Oti där vägen ansluter till rv 68 med förbindelse norrut mot bland annat Fagersta, Norberg och Avesta samt rv 66 mot Smedjebacken och Ludvika. Koppling finns även mot Skinnskatteberg. Planerade infrastrukturåtgärder på detta vägnät är bland annat:

- Lv 250 (till och med juni 2007 rv 56) Kungsör – Köping, ombyggnad till mötesfri landsväg (byggstart enligt länstransportplanen år 2010)
- Rv 68 Fagersta – Norberg, ombyggnad till mötesfri landsväg (byggstart enligt länstransportplanen år 2011)
- Rv 68 Norberg – Avesta, breddning och ombyggnad till mötesfri landsväg (byggstart enligt länstransportplanen år 2008)
- Rv 66/rv 68/lv 250 Otikorset, ombyggnad till cirkulationsplats (byggstart enligt länstransportplanen år 2007)

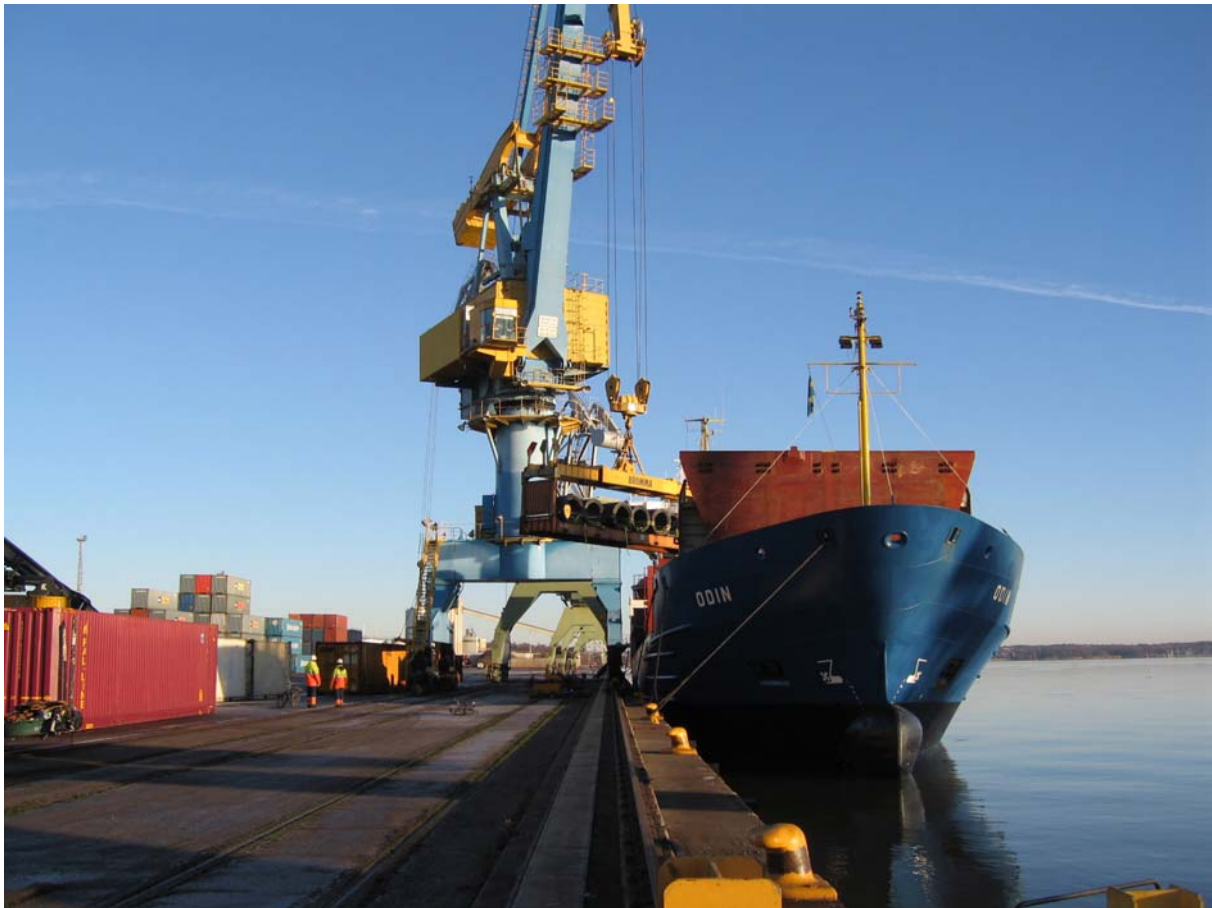


Bild 7: Västerås hamn (Foto: Mälarhamnar AB)

Västerås hamn

Bedömning av riksintresset

Hamndelar av riksintresse

Karta över hamndelar som är av riksintresse, av regionalt intresse och övriga hamndelar finns i bilaga 1a. På kartan anges som riksintresse det verksamhetsområde, till lands och till sjöss, som hamnen nyttjar för närvarande och framtida expansionsområden. Influensområdena för befintligt hamnområdet respektive angivna expansionsområden omfattas även de av miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser om riksintresse. Influensområdena är olika stora för skilda miljö- och säkerhetsfaktorer, det vill säga bullerzonen och t ex säkerhetszonen kring en Sevesoanläggning sammanfaller inte. Av detta skäl anges inte influensområdena på kartan. Influensområdet för respektive faktor får provas mot en eventuell nylokalisering av icke hamnverksamhet i hamnens omgivning utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet. Se vidare sidan 19.

Djuphamnen

Här hanteras containers, styckegods, torrbulk och stålprodukter av alla slag inklusive skrot. Här finns också en mottagningsanläggning för cement och en tunglyftskran med kapaciteten 210 ton.

Hamndelen uppfyller tillsammans med övriga hamndelar kriterie 1. Den uppfyller även kriterierna 2, 3 och 4. Riksintresset omfattar områden både för in- och utlastning samt lagring

av gods. Riksintresset omfattar även ett område väster om Johannisbergsvägen för framtida expansion av godshanteringen. Riksintresset omfattar även nödvändigt vattenområde för angöring av hamndelen. Inom riksintresseområdet finns även ett kraftvärmeverk med lagringsutrymmen. Verket är i sig inte av riksintresse för sjöfarten, men är starkt beroende av sjöfarten för sin bränsleförsörjning.

Oljehamnen

Här hanteras den totala volymen petroleumprodukter över hamnen.

Hamndelen uppfyller kriterierna tillsammans övriga hamndelar kriteriet 1. Den uppfyller även kriterierna 2, 3 och 4. Riksintresset omfattar områden både för in- och utlastning samt lagring av petroleumprodukter. Riksintresset omfattar även nödvändigt vattenområde för angöring av hamndelen.

Rikskombiterminal

En förhandlare har Regeringens uppdrag att peka ut de kombiterminaler som ska ingå i ett strategiskt nät så kallade rikskombiterminaler. Förhandlaren har också regeringens uppdrag att peka ut strategiska hamnar. En ort som diskuteras i rikskombiterminalsammanhang är Västerås. Om Västerås pekas ut som ett läge för en rikskombiterminal bör Västerås stad/ Mälarhamnar AB:s påbörjade satsning på en kombiterminal på Munkboängen i anslutning till hamnen passa väl in i detta sammanhang. Oavsett om kombiterminalen utses till rikskombiterminal eller inte bedöms både Mälarhamnars kombiterminal och kombiterminalen vid Hacksta vara av riksintresse för järnväg.

Om Västerås pekas ut som ett läge för en rikskombiterminal bör de båda terminalerna tillsammans kunna vara basen för en framtida rikskombiterminal. En rikskombiterminal bör effektivt kunna hantera tåg och därmed kan behov finnas att kunna ta emot ett helt tåg på 750 meters längd. Reservat för triangelspår ger möjlighet för anslutning både öster- och västerifrån. Det på kartan angivna reservatet möjliggör dessa funktioner och ger även möjlighet att öka de hanterade godsmängderna. En preliminär avgränsning av järnvägens riksintresse finns i bilaga 1a. En slutlig avgränsning får göras om Västerås pekas ut som ett läge för en rikskombiterminal eller om planerna på en utbyggnad av kombiterminalen tagit mer konkret form. Den del av området där Mälarhamnar AB driver verksamhet har sådan koppling till hamnen att den även bör vara av riksintresse för hamnen.

Anslutningar till hamndelar av riksintresse

För att de olika hamndelarna ska kunna fullgöra sina riksintressefunktioner är de beroende av väg- och järnvägsanslutningar. Johannisbergsvägen (lv 537), Sjöhagsvägen och Kraftvärmegatan är av riksintresse för väg. Järnvägsspår av betydelse för riksintressefunktionen finns både inom och utom hamnområdet och med olika huvudmän. Samtliga spår som krävs för hamnens riksintressefunktion är av riksintresse för sjöfarten både de som behövs för terminalhantering och för anslutning till Mälarbanans huvudspår. Nödvändiga spår för kombiterminalen på Munkboängen ingår också i riksintresset Västerås hamn liksom reservat för tringelspår vid utdragsspåret parallellt med Mälarbanan för att erhålla en mer flexibel anslutning till terminalerna. Utdragsspåret från rangerbangården (inklusive möjlighet till förlängning så att ett helt tåg på 750 meters längd kan hanteras) liksom bangården ingår också i riksintresset, liksom de spår som förbinder Mälarbanan och rangerbangården med hamnen. I riksintresset ingår även de växlar som förbinder de nämnda anläggningarna med Mälarbanan. Reservat för den mark/säkerhetszon som krävs för att kunna elektrifiera spåren ingår även det i riksintresset.

Regionalt viktig hamndel

Östra hamnen.

Här finns en siloanläggning för Lantmännen AB och en kortare kaj för hantering av vissa foderprodukter. Verksamheten vid den senare förväntas upphöra 2007. Siloanläggningen i Västerås är en av 17 anläggningar i hamnar i Sverige som Lantmännen under våren 2006 utpekat som en anläggning att koncentrera verksamhet till och behålla på lång sikt. För verksamheten vid siloanläggningen finns för närvarande (augusti 2006) ett avtal som gäller till och med år 2017.

Influensområde

En hamns influensområde beskrivs allmänt i kapitlet Utgångspunkter för riksintresseavvägningen. I detta avsnitt beskrivs därför endast specifika förhållanden i och kring Västerås hamn.

Buller

Då inga klagomål på buller från hamnverksamheten inom Västra hamnen i Västerås har inkommit har det inte ansetts motiverat att utföra bullermätning i samband med tillståndsansökan. Det har dock utförts en bullerberäkning i samband med etableringen av bostäder i Östra hamnen. Beräknade ljudnivåer från fartygen är genomgående låga inom det planerade bostadsområdet.

Vibrationer

Någon mätning har inte utförts.

Luftkvalitet

Någon luftkvalitetsmätning har inte utförts. Mälarhamnar AB arbetar fortlöpande med att minska dammbildning och utsläpp av avgaser genom nyinvestering i utrustning. Mälarhamnar AB följer årligen upp utsläppen av avgaser från arbetsmaskiner. I den dagliga driften minimeras dammbildningen genom åtgärder för att minimera att godsspill uppstår samt genom ett snabbt omhändertagande av det godsspill som ändå uppkommer.

Risk- och säkerhetsaspekter

I eller i anslutning till Djuphamnen och Oljehamnen finns följande anläggningar som är "Sevesoanläggningar" enligt Lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor och tillhörande förordning och föreskrifter och/eller "farlig verksamhet" enligt 2 kap 4 § Lagen (2003:78) om skydd mot olyckor:

- Preem med gashantering är både "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".
- OK/Q8 hanterar oljor och bensin och är både "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".
- Rangerbangården hanterar farliga ämnen och räknas därför som "anläggning med farlig verksamhet".
- Bodycote värmebehandling AB arbetar med värmebehandling och räknas som "anläggning med farlig verksamhet".
- Mälarhamnars djuphamn hanterar farliga ämnen och räknas därför som "anläggning med farlig verksamhet".
- Mälarenergis kraftvärmeverk har ett ammoniaklager och räknas därför som både "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".

Sjöfartsskydd

Sedan 1 juli år 2004 är Västerås hamnanläggningar certifierade ISPS hamnar (se sidan 23) och har sedan dess inspekterats av Sjöfartsinspektionen med godkänt resultat. Omfattande installationer har gjorts i hamnanläggningarna och en betydande resursförstärkning av såväl egna medarbetare som externa bevakningsresurser har skett för att säkra anläggningarna i enlighet med direktivet.

Planeringsläget

Fysisk planering

Översiktsplaner

För Västerås kommun finns en kommuntäckande översiktsplan (ÖP 52), antagen 1998-10-28. För tätorten Västerås med omgivningar finns en fördjupning av översiktsplanen, Utvecklingsplan för Västerås Mälarstaden (ÖP 54), antagen 2004-11-25. För hamnområdet och dess expansionsområden finns två fördjupningar, Översiktsplan för Johannisbergsområdet (ÖP 39), antagen 1993-10-28, för området väster om Johannisbergsvägen och Översiktsplan för Sjö-
hagen - Västra Hamnen (ÖP 48), antagen 1996-04-25, för området öster om Johannisberg-
planen. Översiktsplanen för Johannisberg medger bostäder sydväst om hamnområdet.

Befintliga översiktsplaner för Västra hamnen och dess omgivningar är inaktuella. Kommunstyrelsen har därför 2002 lämnat ett planuppdrag för en fördjupning av översiktsplanen för Sjö-
hagen - Hacksta mm. Tidplanen anger att den fördjupade översiktsplanen beräknas föreligga för godkännande av kommunfullmäktige hösten 2008. Utgångspunkter för översiktsplanarbetet är att hamnen och Hackstaområdet är och i framtiden ska vara områden för verksamheter som kan medföra risker och störningar i form av buller, lukt, dammbildning, kemikaliehantering, tunga transporter mm. Området skall även vara ett utvecklingsområde för logistik, terminaler och storskalig lagerverksamhet. Områdets karaktär av tungt industriområde begränsar markanvändningen inom angränsande områden och ställer krav på skyddszoner, som innebär annan markanvändning än bostäder och rekreation.

I planen kommer bland annat att diskuteras:

- Prioritering av hamnanknuten verksamhet samt tung och miljöpåverkande verksamheter
- Utökat hamn- och industriområde
- Bränsleupplag - typ av bränslen och omfattning
- Containerupplag
- Kombiterminal
- Överordnat vägsystem
- Skyddszoner med hänsyn till buller och andra risker, (bostadsbebyggelsen norr om Mälarbanan/Köpingsvägen samt ny bostadsbebyggelse enligt fördjupade översiktsplanen för Johannisberg)

Trafikfrågor som kommer att behandlas är:

- Biltrafik - behov av bättre tillfarter och utvecklad struktur inom området
- Inom hamnområdet konflikter mellan tunga transporter och genomgående persontrafik
- Fullriggargatans "trafik" passerar nu foderfabrikens tomt med en kaotisk trafiksituation som följd
- Konflikter mellan cyklister/tung trafik på Kraftvärmegatan.
- Köbildning mot Hammarbyrampen

- Väg för tunga och breda transporter till hamnen och tungkranen
- Transporter med farligt gods
- Anslutningar till Johannisbergsvägen – Saltängsvägen – förlängning av Sjöhagsvägen – Västerleden

Miljöfrågor som kommer att behandlas är bland annat:

- Buller från skrothantering och tunga transporter
- Markföroreningar.
- Vatten – dagvatten och fartygens bottenfärger
- Luft – damm, stoft, diesel
- Risker – transporter av farligt gods, stor mängd och brandfarliga produkter
- Miljökvalitetsnormer - tillämpning av gällande och framtida
- Översvämningsrisker

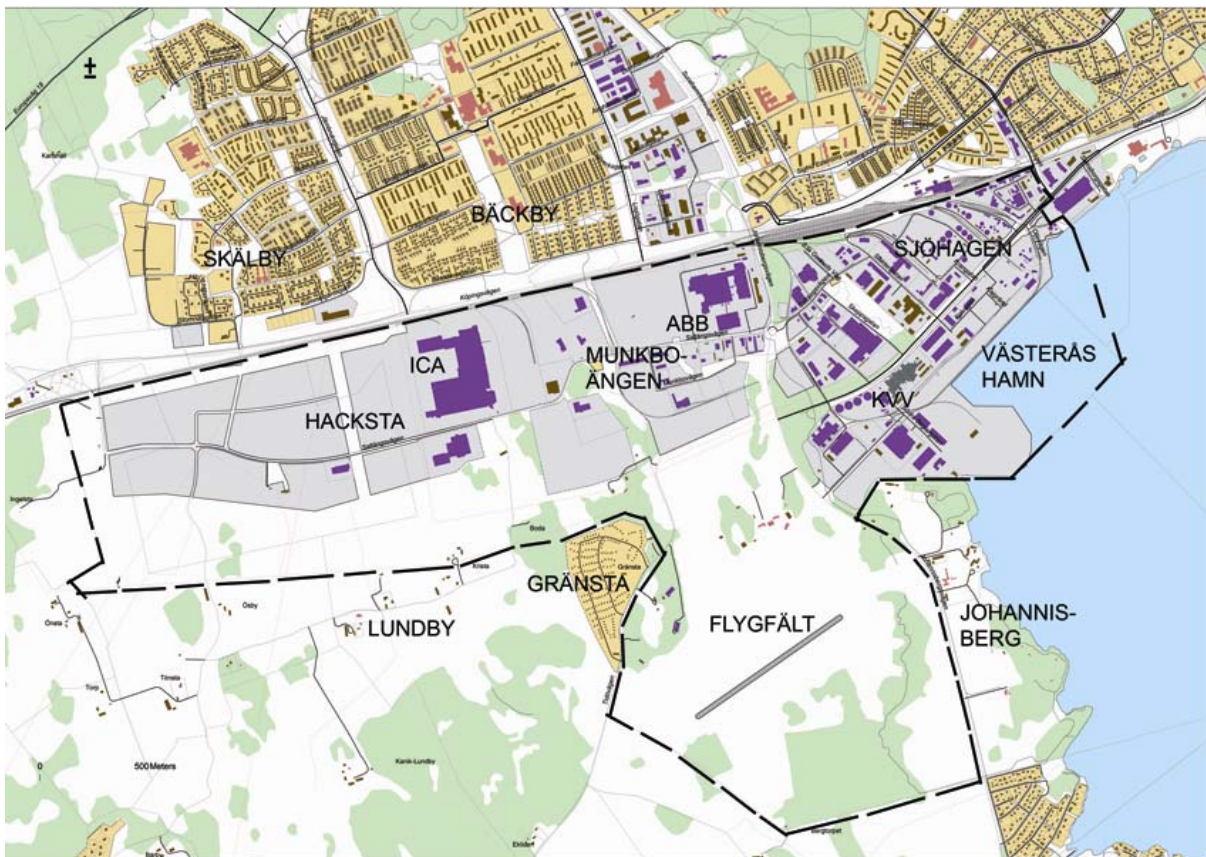


Bild 8: Karta över område för fördjupad översiktsplan för Sjöhagen - Hacksta mm (Karta: Västerås stad, Stadsbyggnadskontoret)

Västerås stad har även påbörjat arbetet med en ny fördjupning av översiktsplanen för området sydväst om den fördjupade översiktsplanen för Sjöhagen - Hacksta mm. Denna plan omfattar områdena Johannisberg och Barkarö. Syftet med planen är bland annat att göra en anpassning till att området norr och öster om planområdet tas i anspråk för störande verksamheter.

Detaljplaner

Befintligt hamnområde i Västra hamnen är detaljplanlagt. I området finns flera olika detaljplaner av varierande ålder. I de östra delarna vid Oljehamnen finns detaljplaner för hamnändamål och oljeupplag (både norr och söder om Sjöhagsvägen). Vid Djuphamnen finns detaljplaner för hamnändamål och industriändamål. Gränsen mellan hamnändamål och

industriändamål går i princip vid Sjöhagsvägen. Förutom hamnverksamhet finns söder om Sjöhagsvägen även ett detaljplanelagt område för kraftvärmeverket. Industriområdet når upp till Mälarbanan. Söder om Mälarbanan finns inga detaljplaner för bostadsändamål. Detaljplaner för bostadsändamål finns norr om Mälarbanan. Sydost om hamnområdet utmed Tidövägen ligger det detaljplanelagda koloniträdgårdsområdet Gränsta. Söder om Djuphamnen ligger friluftsområdet Johannisberg - Lövudden med badplatser, camping konferensanläggning och vandrarhem mm. Området är delvis detaljplanelagt.

Miljöprövning

Västerås hamn erhöll tillstånd enligt miljöbalken den 5 augusti 2004 att bedriva hamnverksamhet för maximalt 1 300 fartygsanlöp per år samt godshantering upp till maximalt 3,3 miljoner ton per år. I tillståndet ingår ett antal villkor för verksamheten. Några av dessa villkor är satta för att begränsa verksamhetens påverkan på omgivningen. Dessa villkor är främst:

- Mottagning, hantering och lagring av gods och avfall skall ske på sådant sätt att risken för störning i form av lukt eller buller liksom risken för annan påverkan på människors hälsa eller miljön minimeras.
- Vid lossning och lastning över kaj skall åtgärder vidtas så att damning och spill på kaj och i vattnet minimeras. Eventuellt spill av produkt eller avfall skall omgående samlas upp och tas omhand.
- Bolaget skall fortlöpande arbeta för att minska miljöpåverkan från arbetsfordon och maskiner inom verksamheten. Redovisningen av arbetet skall ske till tillsynsmyndigheten i den årliga miljörapporten.
- Bolaget skall ha ett övergripande ansvar för risk- och säkerhetsarbetet i hamnområdet.
- Buller från verksamheten får som riktvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:
 - o 55 dB(A) dagtid, vardagar måndag - fredag (07-18)
 - o 45 dB(A) nattetid, samtliga dygn (22-07)
 - o 50 dB(A) övrig tid
 - o Momentana ljud mellan kl. 22.00-07.00 får högst uppgå till 55 dB(A).

Västerås hamn

Historik

Första hamnplatsen i Västerås fanns redan på 1000-talet och låg då i direkt anslutning till stadskärnan. Denna hamndel fick senare namnet Östra hamnen. Här hanterades till största delen trävaror och styckegods. Östra hamnen används idag endast för siloverksamhet med utlastning av säd samt lossning av foder.

Djuphamnen började byggas 1925 och var då framförallt avsedd för malm, kol och koks. Hamnområdet har under åren byggts ut och moderniserats i flera etapper och är idag anpassad för hantering av alla förekommande godsslag. Huvuddelen av hamnverksamhet har koncentrerats till detta område, med tillgång till stora lagringsytor och en modern effektiv utrustning för hantering av bulk,- och styckegods, containers samt oljeprodukter.

År 1993 gick Västerås Stuveri AB och Västerås stads hamnförvaltning samman och blev ett helägt kommunalt bolag, Västerås Hamn AB. Den 1 januari 2001 bildades Mälarhamnar AB genom ett samgående mellan hamnarna i Köping och Västerås.

Verksamheten

Västerås hamn är en allmän hamn. Hamnen är Nordens största insjöhamn. Hamnen ligger i västra delen av Mälaren och nås från kusten via Södertälje kanal och sluss. Hela sträckan från kusten vid Landsort till hamnen är 87 nautiska mil lång. Seglingstiden från Landsort kan medeltal anges till åtta timmar. Genom sin närhet till ett stort konsumtionsområde är hamnen en viktig länk i en ekonomiskt och miljömässigt fördelaktig transportkedja. Hamnen i Västerås har ett minsta djup på 7,6 meter. Issituationen kan vara besvärande under perioden januari till mars, men med frekvent fartygstrafik samt att hamnen i Västerås disponerar över egen isbrytande bogserbåt vållar isen normalt inga problem.

Verksamheten i hamnen bedrivs sedan 1 januari 2001 av Mälarhamnar AB som är ett kommunalt ägt bolag. Ägare är Västerås Stad (55 %) och Köpings kommun (45 %). Sedan sammanslagningen bedrivs all verksamhet i nära samarbete med aktiviteterna i Köpings hamn med syftet att samutnyttja befintlig utrustning och personal på bästa sätt. Resurser flyttas mellan de olika hamnarna för optimalt utnyttjande.

Bolagets huvudsakliga verksamhet består i att utföra godshanteringsuppdrag på beställning av mäklare, speditörer eller andra kunder inom branschen. Hamnbolaget tillhandahåller även uthyrning av kajplaner och magasin för lagring av kundernas gods. Godsomsättningen har de senaste åren uppgått till drygt 2 miljoner ton, varav cirka 450 000 ton utgörs av oljeprodukter. Andra stora godsslag är kol, virke, järnskrot, container, järn och stål.

För att hantera kundernas gods på ett effektivt och säkert sätt har Västerås hamn till sitt förfogande en väl fungerande hanterings- och transportutrustning. Dels utrustning för allmänna ändamål såsom lyftinrättningar, lyftredskap, truckar, lastmaskiner och fordon, dels redskap och maskiner för speciella godsslag eller arbetsoperationer.

Hamnen i Västerås är sedan 1997 certifierat enligt kvalitetsstandarden ISO 9001. Sedan november 1999 är Västerås hamn även certifierat enligt miljöledningsstandarden ISO 14001. Sedan 2004 är Mälarhamnar certifierad enligt den nya ISO standarden ISO 9000:2000 samt ISO 14001. Skillnaden är att fokus flyttats till processer snarare än enskilda rutiner och instruktioner.

Hamnområdet omfattar sammanlagt en yta på 90 hektar varav 3 hektar under tak, containerdepå 6 hektar, oljehamnsområde 20 hektar och cirka 60 hektar öppna lagringsytor. Utanför hamnområdet färdigställs under åren 2004-2008 ett område på 7 hektar avsett som kombi-terminal. I hamnen finns 11 kajplatser med en sammanlagd längd på 1 425 meter.

Tabell 11: Magasin och upplagsytor utomhus (m²)

Situation	Magasin under tak	Lagringsyta
Inomhus	13	31 614
Utomhus		604 000
Containerdepå		59 300
Oljehamnsområde		200 000

Tabell 12: Godstatistik, gods över kaj (kton)

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Kton	1 842	2 106	2 457	1 967	1 893	1 969

Tabell 13: Antalet hanterade TEUs (antal). (Siffrorna redovisar Mälarhamnar totalt. Containerhanteringen har dock koncentrerats till Västerås hamn.)

År	Mälarhamnar totalt	Varav lossning från fartyg	Varav lastning till fartyg
2000	30 010	14 220	15 790
2001	31 384	15 654	15 730
2002	30 804	14 744	16 060
2003	34 317	15 672	18 645
2004	36 372	16 367	20 005
2005	33 454	15 051	18 403

Tabell 14: Godstatistik terminalhanterat gods från och till bil och järnväg (ton)

Godsslag	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Spånt	1 000	-	-	-	-	-
Papper	1 400	1 200	1 200	1 000	1 500	1 500
Kalciumklorid	4 000	-	-	-	-	-
Totalt	6 400	1 200	1 200	1 000	1 500	1 500

Tabell 15: Antal fartygsanlöp

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995	1990	1985	1980	1975	1970
Antal	729	798	903	808	750	752	1 032	886	980	1 180	1 303	1 836

Hamndelar

Djuphamnen består av 3 kajdelar: Oljekajen med 1 kajplats om 120 meter med ett vattendjup på 7,6 meter. Kajen ligger längst norr ut i Djuphamnen och är vinklad cirka 45 grader österut. Kajkonstruktionen tillåter fartyg upp till 140 m att angöra kajen. Djuphamnskajen består av 2 delar, 660+240 m, i rät vinkel som tillsammans omfattar 900 m. Vattendjupet är 7,6 m. I denna hamndel hanteras såväl bulkprodukter som styckegods och containers. Inom hamnområdet finns bergrum för lagring av upp till 480 000 m³ olja. Verksamheten där bedrivs av OK/Q8 och Mälarenergi. Utlastning sker till järnväg och fartyg.

Silokajen och Lillåskajen belägna i Östra hamnen består av 2 skilda kajer. Seglingsbart djup är 7,6 m. Silokajen är 150 meter, Lillåskajen likaså. Verksamheten vid Lillåskajen beräknas upphöra redan 1 juli 2007, då denna verksamhet flyttas till Djuphamnen.

Utveckling och framtid

Mälarhamnar är en av de största hamnanläggningarna i Sverige för containers och flak. Denna utveckling förväntas följa den globala trenden det vill säga en tillväxt på 4 - 6 % årligen. Bio-bränslen och oljeprodukter förväntas också öka med utökad kraftvärmeproduktion i närområdet samt avvecklingen av Loudden och Bergs oljehamnar i Stockholm. Övrigt gods förväntas ligga på nuvarande nivåer, främst på grund av avsaknaden av expansion av de traditionella industrinäringarna i Bergslagen, vilka hamnen sedan länge försörjt med insatsvaror. Omlastning av containers och trailers på den nya kombiterminalen förväntas också medföra större volymer.



Bild 9: Silokajen och Lillåkajen (Foto: Rolf Karlsson, privat)

Väg- och järnvägstransporter

Våren 2006 var antalet persontåg som passerade Mälarbanan vid Västerås hamn 87 stycken per vardagsmedeldygn. Antalet godståg som passerade på Mälarbanan vid Västerås hamn var 28 per vardagsmedeldygn. Prognosen för år 2015 anger att antalet persontåg som passerar på Mälarbanan till 134 per vardagsmedeldygn. En tillförlitlig prognos för godstrafik samt uppgifter om farligt gods som transporteras på järnväg finns inte att tillgå.

Hamnen har fullständig järnvägsanslutning till rangerbangården i Västerås, där dubbelspåret på Mälarbanan passerar. Likaså är Bergslagspendeln ansluten till denna rangerbangård, varför järnvägsförbindelsen mot Fagersta och Borlänge är god. Via järnväg kan Avesta, Sala nå där standarden är bra och järnvägen mot Eskilstuna och Katrineholm är även den av god klass. Mälarhamnar arrenderar cirka 12 km spår inom Västerås hamn. Spåren ägs av Västerås Stad och Mälarhamnar har drift- och underhållsansvaret. Västerås hamn kan nå från bangården från två håll via ett rundspår. Inom kajområdet finns idag 5 spår, varav 2 går mellan kranportalerna på kajen. Västerås hamn har sedan länge transporterat såväl ankommande som avgående gods medelst järnväg. I dag transporteras stora mängder skrot till stålverket i Smedjebacken. Tåg avgår dagligen från hamnen. Utöver dessa transporter fraktas, sedan i oktober år 2005 även containers till och från Skandiahamnen i Göteborg. Denna verksamhet beräknas öka under sensommaren 2006 med fler avgångar. En ny kombiterminal har tagits i bruk för att kunna hantera dessa nya flöden.

Andra riksintressen i området

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap 1-2 §§ miljöbalken med hänsyn till sina natur- och kulturmiljövärden. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturmiljövärden. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna utgör dock inget hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. I den av-

gränsning av riksintresseområdet, som Länsstyrelsen har gjort, berörs inte hamnens verksamhetsområde direkt.

Mälaren är av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap 5 § 2 st miljöbalken. Hamnområdet i Västerås ligger inom riksintresseområdet.

Flera av holmarna i Västeråsfjärden ingår i EU:s nät av skyddad natur, Natura2000. De är därmed även riksintressen enligt 4 kap 1 och 8 §§ miljöbalken. Särskild tillståndsplikt råder för åtgärder som kan påverka dessa intressen. Inget av Natura2000områdena ligger inom hamnområdet.



Bild 10: Köpings hamn (Foto: Rolf Karlsson, Länsstyrelsen)

Köpings hamn

Bedömning av riksintresset

Hamndelar av riksintresse

Karta över hamndelar som är av riksintresse, av regionalt intresse och övriga hamndelar finns i bilaga 1b. På kartan anges som riksintresse det verksamhetsområde, till lands och till sjöss, som hamnen nyttjar för närvarande och framtida expansionsområden. Vid avgränsningen av vattenområdet har avgränsningen för vad som är klassat som allmän hamn följts. Influensoområdena för befintligt hamnområde respektive angivna expansionsområden omfattas även de av miljöbalkens och plan- och bygglagens bestämmelser om riksintresse. Influensoområdena är olika stora för skilda miljö- och säkerhetsfaktorer, det vill säga bullerzonen och t ex säkerhetszonen kring en Sevesoanläggning sammanfaller inte. Av detta skäl anges inte influensområdena på kartan. Influensoområdet för respektive faktor får prövas mot en eventuell ny-lokalisering av icke hamnverksamhet i hamnens omgivning utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet. Se vidare sidan 19.

Djuphamnen

Här hanteras i stort sett alla produkter som skeppas över hamnen. Det mesta av hamnens verksamhet pågår vid denna hamndel.

Hamndelen uppfyllde under år 2005 tillsammans med övriga hamndelar kriterie 1 vad gäller godsmängden men har tidigare år legat något under gränsen. Hamndelen uppfyller även kriterierna 2, 3 och 4. Riksintresset omfattar områden både för in- och utlastning samt lagring av gods. Riksintresset omfattar även ett område söder om nuvarande hamnområde för framtida expansion av godshanteringen. Även nödvändigt vattenområde för angöring av hamndelen ingår i riksintresset.

För att hamnen ska kunna fullgöra sina riksintressefunktioner är den beroende av väg- och järnvägsanslutningar. Lv 580, lv 250 (före sommaren 2007 rv 56) och Nya Hamnvägen förbinder hamnen med E18. Dessa anslutande vägar är av riksintresse för väg. Järnvägsspår av betydelse för riksintressefunktionen finns både inom och utom hamnområdet och med olika huvudmän. Samtliga spår som krävs för att hamnens riksintressefunktion ska säkerställas är av riksintresse för sjöfarten både de som behövs för terminalhantering och för anslutning till Mälarbanans huvudspår. Detta innefattar anslutande spår från Mälarbanan till hamnen, spår inom hamnområden och de spår sydost om hamnområdet som behövs för rangering. I riksintresset ingår även den växel som förbinder de anslutningsspåret till hamnen med Mälarbanan. Reservat för den mark/säkerhetszon som krävs för att kunna elektrifiera spår ingår också i riksintresset.

Oljekajen

Här hanteras de volymer petroleumprodukter som skeppas över hamnen. Till hamnen hör även ytor för oljelagring.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 4. Riksintresset omfattar området för in- och utlastning samt lagring av petroleumprodukter. I Riksintresset ingår även nödvändigt vattenområde för angöring av hamndelen samt tillfarten på land från angränsande vägnät.

Regionalt viktig hamndel

Lantmännens Norsakaj

Här skeppar Lantmännen AB ut spannmål som odlats i regionen. Anläggningen i Köping är en av 17 anläggningar i hamnar i Sverige som Lantmännen under våren 2006 utpekat som en anläggning att koncentrera verksamhet till och behålla på lång sikt.

Ur miljösynpunkt är det angeläget att värna de möjligheter till sjötransporter som finns. Det är viktigt för den totala verksamheten i Köpings hamn att även hamndelar av regionalt intresse som inte omfattas av riksintresset kan behålla den verksamhet som finns där i nuläget och som i vissa delar även förväntas öka. Om hamnverksamheten flyttas till i ett mindre centralt läge medför det ofta ökade transporter, vilket motverkar övergripande regionala mål om minskad biltrafik och tunga transporter.

Övrig hamndel

Nordkalks industrikaj

Här hanteras torra bulkprodukter i form av kalksten, marmorkross mm för eget företags användning.

Influensområde

En hamns influensområde beskrivs allmänt i kapitlet Utgångspunkter för riksintresseavvägningen. I detta avsnitt beskrivs därför endast specifika förhållanden i och kring Köpings hamn.

Buller

Klagomål från omgivningen på buller har framförts med anledning flisningsverksamhet. Av den anledningen har bullermätning utförts. Resultatet av bullermätningen har medfört att flisning inte längre utförs nattetid.

Vibrationer

Någon mätning har inte utförts.

Luftkvalitet

Någon luftkvalitetsmätning har inte utförts. Mälarhamnar AB arbetar fortlöpande med att minska dammbildning och utsläpp av avgaser vid nyinvestering i utrustning. Mälarhamnar AB följer årligen upp utsläpp av avgaser från arbetsmaskiner. I den dagliga driften minimeras damningen genom åtgärder för att minimera godsspill samt genom ett snabbt omhändertagande av det godsspill som ofrånkomligt ändå uppkommer.

Risk- och säkerhetsaspekter

I eller i anslutning till Djuphamnen och Oljehamnen finns följande anläggningar som är "Sevesoanläggningar" enligt Lagen (2003:78) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor och tillhörande förordning och föreskrifter och/eller "farlig verksamhet" enligt 2 kap 4 § Lagen (1999:381) om skydd mot olyckor:

- Mälarhamnars djuphamn hanterar farliga ämnen som t ex ammoniumnitrat och ammoniak och är därför både "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".
- Yara hanterar ammoniumnitrat och ammoniak och räknas därför både som "Seveso-anläggning" och som "anläggning med farlig verksamhet".
- AGA Gas har ett syrgaslager och är därför både "Seveso-anläggning" och "farlig verksamhet".
- I anslutning till Oljehamnen har Almer Oil ett oljelager mm och är både "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".
- Agroetanol har sökt om miljötillstånd enligt miljöbalkens 9 kapitel för en etanolfabrik i anslutning till Djuphamnen. Kommer verksamheten tillstånd kommer den att omfattas av bestämmelserna för "Seveso-anläggning" och "anläggning med farlig verksamhet".

Sjöfartsskydd

Sedan 1 juli år 2004 är Köpings hamnanläggningar certifierade ISPS-hamnar (se sidan 23) och har sedan dess inspekterats av Sjöfartsinspektionen med godkänt resultat. Omfattande installationer har gjorts i hamnanläggningarna och en betydande resursförstärkning av såväl egna medarbetare som extern bevakningsresurs har skett för att säkra anläggningarna i enlighet med direktivet.

Planeringsläget

Fysisk planering

Översiktsplaner

I Köpings kommuns översiktsplan, antagen den 29 oktober 1990, framhålls att sjöfarten är av stor betydelse för kommunen och att det är väsentligt att hamnrörelsen kan fortsätta och även utökas utan att nya restriktioner införs. Det är därför viktigt att nya bostäder eller liknande verksamheter med krav på en störningsfri miljö inte lokaliseras för nära hamnens intresseområde. I planen uttalas att befintliga områden för hamn- och farleder reserveras för detta ändamål. Inga nya bostäder eller andra verksamheter som kan hota hamnverksamheten tillåts byggas i hamnens närhet.

En översyn av översiktplanen har påbörjats, vilket innebär att en avgränsning av riksintresset Köpings hamn kan inarbetas i den nya planen.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Hamnens nuvarande verksamhetsområde är huvudsakligen inte detaljplanelagt. Med undantag för ett markområde nedanför Norsaverket är däremot marken längs den norra stranden, inklusive befintlig oljepir, planlagd för hamnändamål.

Med ett undantag innehåller angränsande planer uteslutande mark för industriändamål eller liknande verksamheter. Norr om järnvägen och Järnväggsgatan finns en mindre bostadsgrupp med stöd i gällande detaljplan fastställd 1973-09-12. Avståndet från bostäderna till Djuphamnskajen är cirka 400 meter.

På södra sidan finns bostadsområdet Kungsängen, beläget cirka 600 meter söder om befintliga kajplatser. I området som omfattas av områdesbestämmelser, ursprungligen upprättade 1983 som en generalplan, finns lägenheter i flerbostadshus, radhus och enbostadshus. Generalplanen fastställdes 1983-12-14 och anger att området på sikt skulle vara ett industriområde, men att befintliga bostäder skulle få ligga kvar, men de fick inte byggas till eller på annat sätt utökas. I samband med den nya Plan- och bygglagen 1987 övergick fastställda generalplaner till områdesbestämmelser. I enlighet med dem säger kommunen nej vid förfrågningar om att få bygga till bostadshusen och att få bygga om lokaler till bostäder.

Hamnens utvecklingsbehov

Utbyggnadsmöjligheter för hamnen finns i direkt anslutning till befintlig hamn och ägs idag av privata företag. Denna reserv är cirka 10 hektar. Hamnledningen gör bedömningen att ny mark kan förvärvas på relativt kort sikt (1 - 3 år) om behov uppstår. I dagsläget hyr hamnen cirka 2 hektar vid ett av dessa områden.

Miljöprövning

Köpings hamn erhöll tillstånd enligt miljöbalken den 19 oktober 2004 att bedriva hamnverksamhet för maximalt 750 fartygsanlöp per år samt godshantering upp till maximalt 1,5 miljoner ton per år. I tillståndet ingår ett antal villkor för verksamheten. Några av dessa villkor är satta för att begränsa verksamhetens påverkan på omgivningen. Dessa villkor är främst:

- Mottagning, hantering och lagring av gods och avfall skall ske på sådant sätt att risken för störning i form av lukt eller buller liksom risken för annan påverkan på människors hälsa eller miljön minimeras.
- Vid lossning och lastning över kaj skall åtgärder vidtas så att damning och spill på kaj och i vattnet minimeras. Eventuellt spill av produkt eller avfall skall omgående samlas upp och tas omhand.
- Bolaget skall fortlöpande arbeta för att minska miljöpåverkan från arbetsfordon och maskiner inom verksamheten. Redovisningen av arbetet skall ske till tillsynsmyndigheten i den årliga miljörapporten.
- Plats för lagring av torv och flisning av trä skall lokaliseras och utformas i samråd med tillsynsmyndigheten och den kommunala räddningstjänsten.
- Bolaget skall aktivt arbeta med risk- och säkerhetsfrågor. Särskild vikt skall läggas på risker kopplade till hanteringen av ammoniumnitrat och ammoniak.
- Buller från verksamheten får som riktvärde inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än:
 - o 55 dB(A) dagtid, vardagar måndag - fredag (07-18)
 - o 45 dB(A) nattetid, samtliga dygn (22-07)
 - o 50 dB(A) övrig tid
 - o Momentana ljud mellan kl. 22.00 –07.00 får högst uppgå till 55 dB(A).

Köpings hamn

Historik

Köping har sedan urminnes tider varit ett centrum för handel och samfärdsel genom sitt läge vid Mälarens innersta vik och i korsningen av den historiska öst-västliga kungsvägen och den gamla allfarvägen i nordsydlig riktning från Bergslagen. För hyttornas och smedjornas produkter liksom för jordbruksalaster från den bördiga Mälarbygden blev hamnen i Köping den naturliga omlastningsplatsen och staden erhöll privilegier för utrikes sjöfart år 1548.

Med järnvägarnas tillkomst i mitten av 1800-talet togs första steget mot modern hamnrörelse. Kajer byggdes och farleden i Köpingsån rensades. År 1819 fick Mälaren förbindelse med Östersjön genom fullbordan av Södertälje kanal. År 1838 fick Köping reguljär ångbåtsförbindelse med Stockholm.

År 1932 invigdes Köpings djuphamn, som senare byggts ut i flera etapper, senast år 1964. Sedan år 1969 har man därtill en modern oljehamn på norra stranden av Köpingsån, där ån övergår i Mälaren. Mellan åren 1986 och 2001 drevs hamnverksamheten inom ett aktiebolag som ägdes av Köpings kommun.

2001-01-01 bildades Mälarhamnar AB genom ett samgående mellan hamnarna i Köping och Västerås.

Verksamheten

Köpings hamn är en allmän hamn. Hamnen ligger så långt in i västra delen av Mälaren man kan komma med fartyg och nås från kusten via Södertälje kanal och sluss. Hela sträckan från kusten vid Landsort till hamnen är 103 nautiska mil lång. Seglingstiden från Landsort kan medeltal anges till mellan nio och tio timmar.

Hamnbolagets huvudsakliga uppgift är att lossa och lasta fartyg inom Djuphamnen i Köping. Dessutom bedriver bolaget terminalverksamhet. För terminalverksamheten finns lagerutrymmen i magasin allt från luftavfuktade lager till enkla bulklager under tak. De viktigaste varugrupperna i hamnen är skogsprodukter, jordbruksprodukter och råmaterial till regionens industrier.

För att kunna bedriva ett effektivt miljöarbete sker fortlöpande undersökning av verksamheten så att risker och brister kan kartläggas, bedömas och undanröjas så tidigt som möjligt.

Köpings Hamn AB har en flexibel utrustning som kan anpassas till de krav som gods- hanteringen ställer. Kranar, med en lyftkapacitet på 36 ton kan kombineras med olika verktyg, exempelvis timmergrip eller hydrauliska. Övrig utrustning som lastmaskiner, truckar, dragare, tipptrailer, maffivagnar och containermover finns för lossning, lastning och transporter.

Köpings Hamn AB har sedan 1998 certifikat enligt kvalitetsstandarden ISO 9001 och miljöledningsstandarden ISO 14001 sedan år 2001.



Bild 11: Köpings hamn har en isbrytande bogserbåt (Foto: Rolf Karlsson, Länsstyrelsen)

Tabell 16: Magasin och upplagsytor utomhus (m²)

Situation	Magasin under tak	Lagringsyta
Inomhus	12	53 309
Utomhus		70 000
Containerdepå		-
Oljehamnsområde		-

Anmärkning: Olika typer av magasin finns; plåt-, plast- och trämagasin varav ett plastmagasin med avfuktningsanläggning.

Tabell 17: Godstatistik, gods över kaj (kton)

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Kton	1 526	1 294	1 464	1 306	1 345	1 419

Tabell 18: Godstatistik terminalhanterat gods från och till bil och järnväg (ton)

Godsslag	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Vollastonite	660	560	44	520	480	380
Bildelar	359	-	-	-	-	-
Verktygsskåp	70	70	80	50	60	70
Stålsand	1 765	1 509	1 298	1 035	912	810
Murbruk	599	283	460	493	342	465
Stålvaror	21 054	20 297	17 672	17 906	14 880	13 530
Dolomit	5 815	-	-	-	-	-
Teknisk nitrat	47 608	36 982	35 112	32 516	28 864	28 358
Totalt	77 930	59 701	55 062	52 520	45 538	43 613

Tabell 19: Antal fartygsanlöp

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1995	1990	1985	1980	1975	1970
Antal	471	415	508	458	469	553	653	634	673	610	653	734

Hamndelar

Djuphamnskajen är totalt 640 meter med 8 kajplatser. Djupgåendet varierar från 6,0 till 7,6 meter.

Oljekajen är 130 meter med 2 kajplatser. Djupgåendet är 7,6 meter.

Norsakajen är, liksom Oljekajen, belägen vid inloppet till hamnen och är 80 meter med 1 kajplats. Djupgåendet är 7,6 meter.

Utveckling och framtid

Köpings hamn har en större andel av kunderna i nära anslutning till hamnen än Västerås hamn. Dock använder även kunder som ligger i andra delar av landet Köpings hamn som en distributionspunkt för sitt gods. Huvuddelen av produkterna är av bulkkaraktär det vill säga insatsvaror för industrin, varför beroendet av basindustrin är stort. En inriktning mot mer omlastning och terminalverksamhet gör att beroendet av basindustrin kommer att minska successivt. I hamnens långsiktiga planering spås långsamt ökande volymer, både över kaj och över landterminalen. På medellång sikt kommer sannolikt också politiska beslut avseende växling av biltransporter mot järnvägs- och sjötransporter att påverka Köpings hamn positivt.

Väg- och järnvägstransporter

Våren 2006 var antalet persontåg som passerade Mälarbanan vid Köpings hamn 33 stycken per vardagsmedeldygn. Antalet godståg som passerade på Mälarbanan vid Köpings hamn var 16 per vardagsmedeldygn. Prognosen för år 2015 anger att antalet persontåg som passerar på Mälarbanan till 54 per vardagsmedeldygn. En tillförlitlig prognos för godstrafik samt uppgifter om farligt gods som transporteras på järnväg finns inte att tillgå.

Köpings hamn har järnvägsanslutning till Mälarbanan och till godsstråket genom Bergslagen. Mälarhamnar arrenderar cirka 6 km spår inom hamnområdet av Köpings Kommun. Drift- och underhållsansvaret åvilar Mälarhamnar. 3 spår går in i hamnområdet från bangården, varav 2 av dessa går ända ut på kajen. Inom hamnområdet finns ett antal stickspår. Järnvägstransporterna till och från hamnområdet är omfattande och sker på daglig basis: Lossning och lastning av containers, lastning av biobränslen och vägsalt från fartyg till järnväg, lossning av stålvaror från järnväg till mellanlagring för senare lastning till bil.

Andra riksintressen i området

Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av riksintresse enligt 4 kap 1-2 §§ miljöbalken med hänsyn till sina natur- och kulturmiljövärden. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturmiljövärden. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. I den av-

gränsning av riksintresseområdet, som Länsstyrelsen har gjort, berörs inte hamnens verksamhetsområdet direkt.

Mälaren är av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap 5 § 2 st miljöbalken. Riksintresset omfattar inte Köpingsån och det inre hamnområdet.

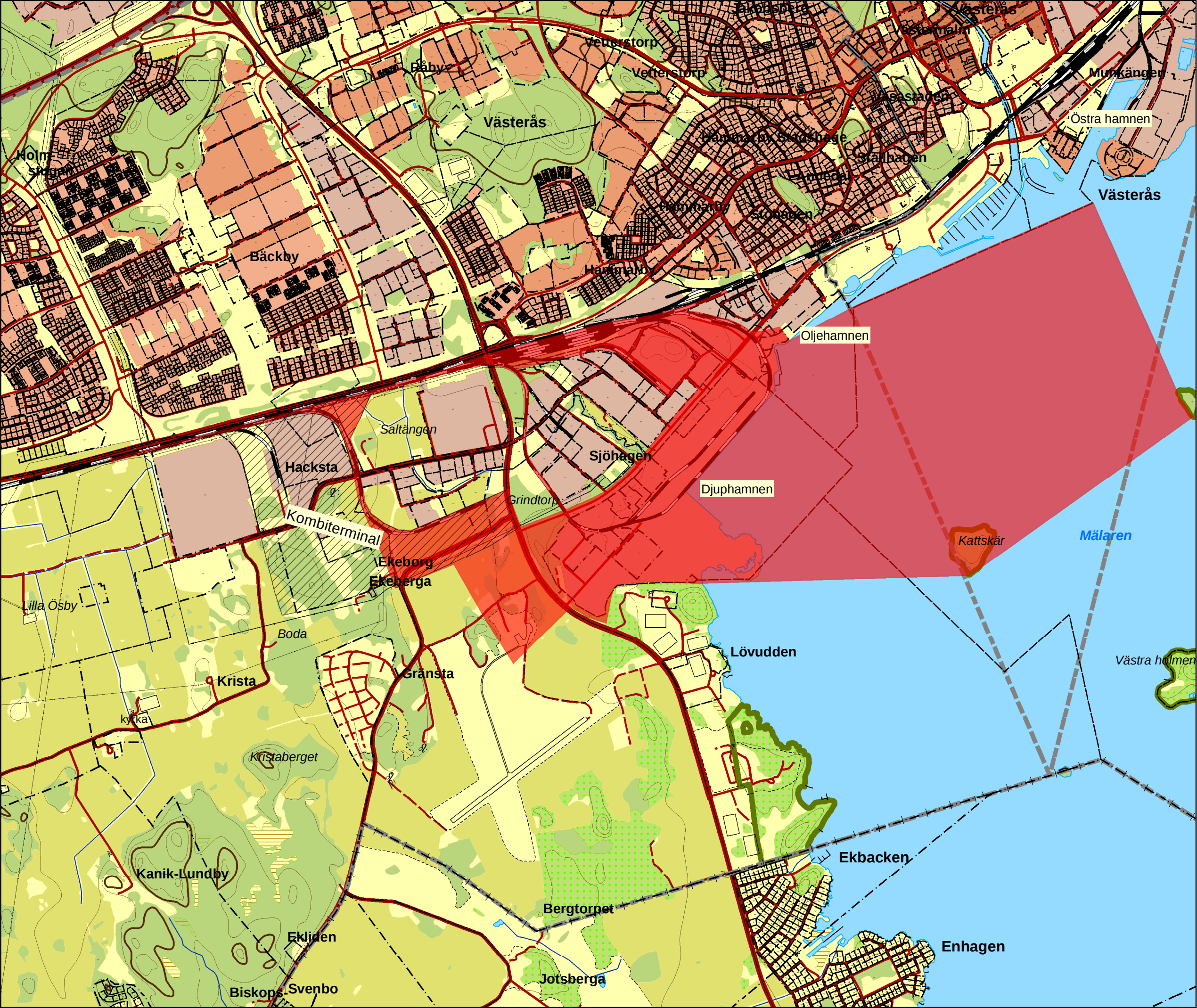
Lindöberget väst med tillhörande vattenområde ingår i EU:s nät av skyddad natur, Natura 2000. Det är därmed även av riksintresse enligt 4 kap 1 och 8 §§ miljöbalken. Områdets värden är:

- Naturtyp enligt art- och habitatdirektivet: Naturligt eutrof sjö
- Arter enligt fågeldirektivet: Rördrom och brun kärrhök.

Särskild tillståndsplikt råder för verksamheter och åtgärder som kan påverka de intressen, som betingar att området tagits upp i Natura 2000. Denna tillståndsplikt gäller även för verksamheter och åtgärder som bedrivs eller vidtas utanför Natura 2000-området. Området ingår även i Lindöbergets naturreservat. Vattenområdet för hamnens riksintresse överlappar delvis vattenområdet för Natura 2000-området. Farleden tangerar Natura 2000-området. Den fortsatta användningen av farleden bedöms inte komma i konflikt med de värden som betingar att området tagits upp i Natura 2000.

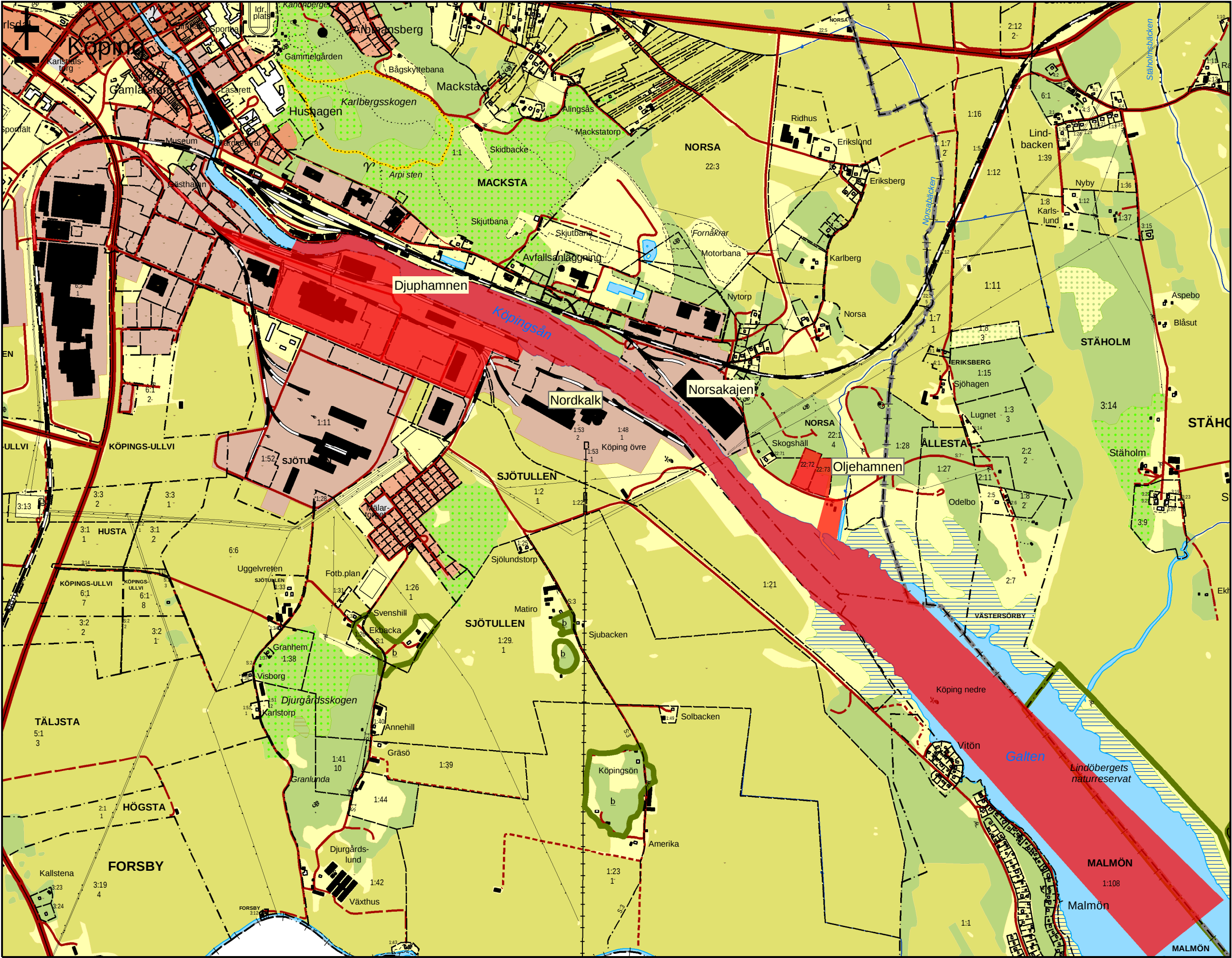
Kartbilaga 1a

Hamndelar av
riksintresse,
Västerås hamn



Teckenförklaring

- Hamndelar av riksintresse
- Riksintresse järnväg
Kombiterminal Västerås
(preliminär avgränsning)



Kartbilaga 1b

Hamndelar av
riksintresse,
Köpings hamn

Teckenförklaring

Hamndelar av riksintresse

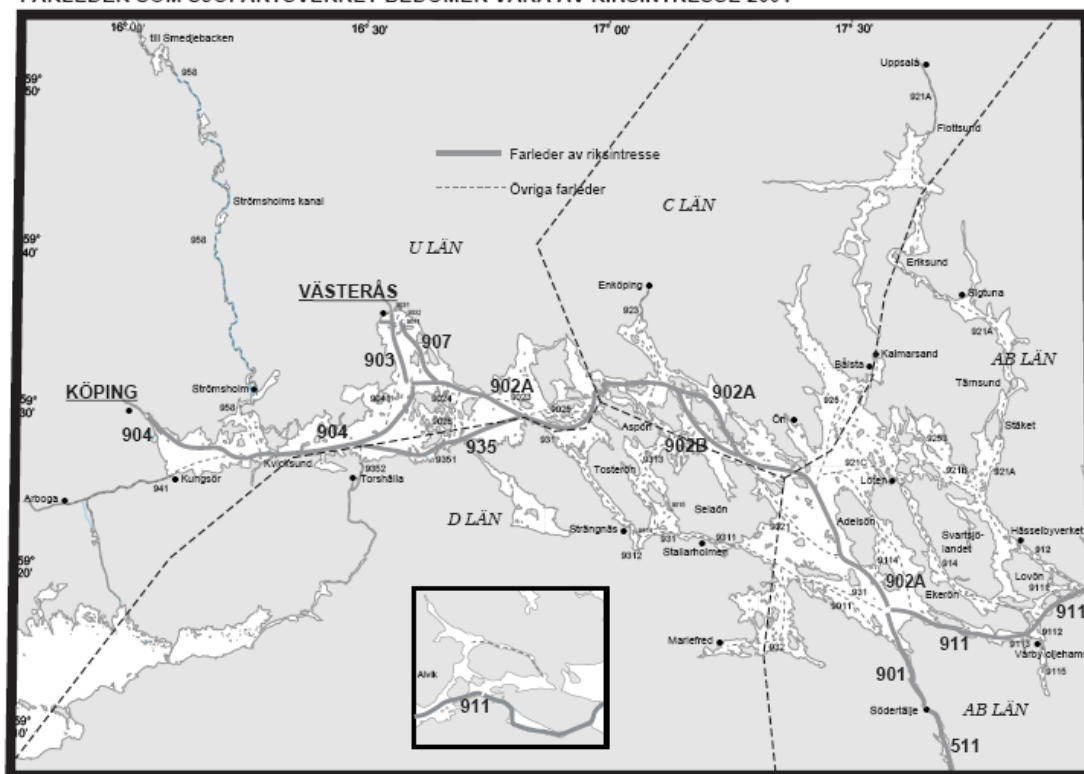
Skala: 1:15 000

Kartbilaga 2

Kartor över anslutande farleder av riksintresse

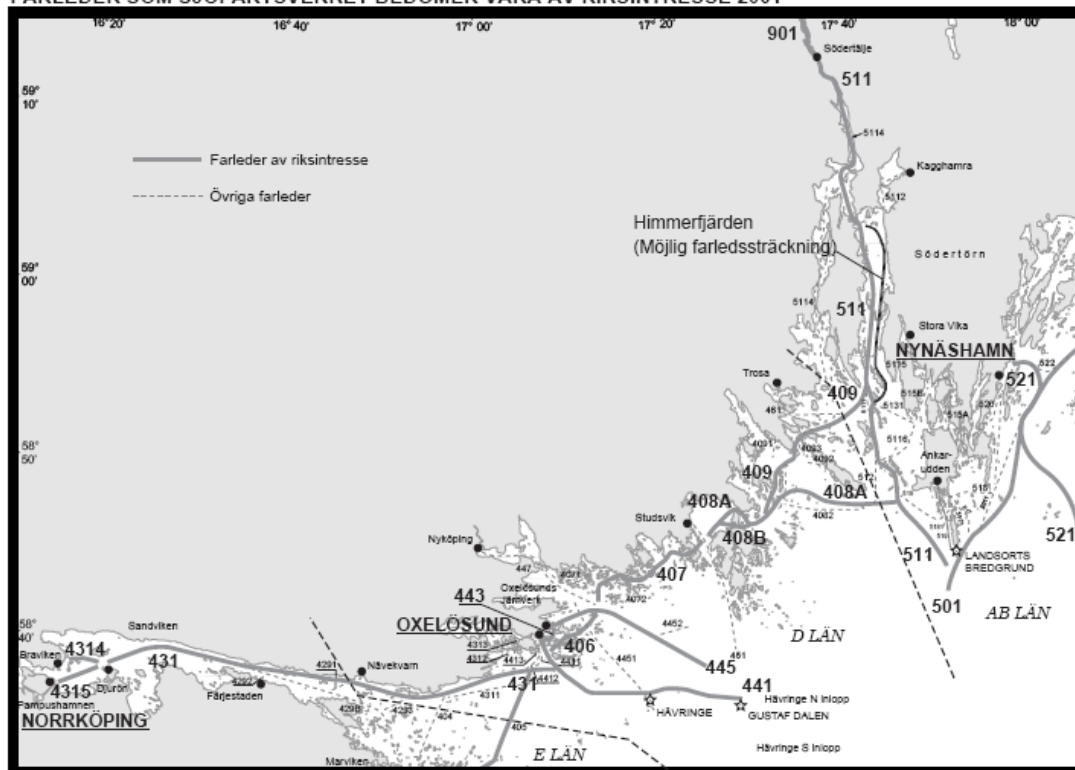
FARLEDER SOM SJÖFARTSVERKET BEDÖMER VARA AV RIKSINTERESSE 2001

15 (15)



FARLEDER SOM SJÖFARTSVERKET BEDÖMER VARA AV RIKSINTERESSE 2001

8 (15)



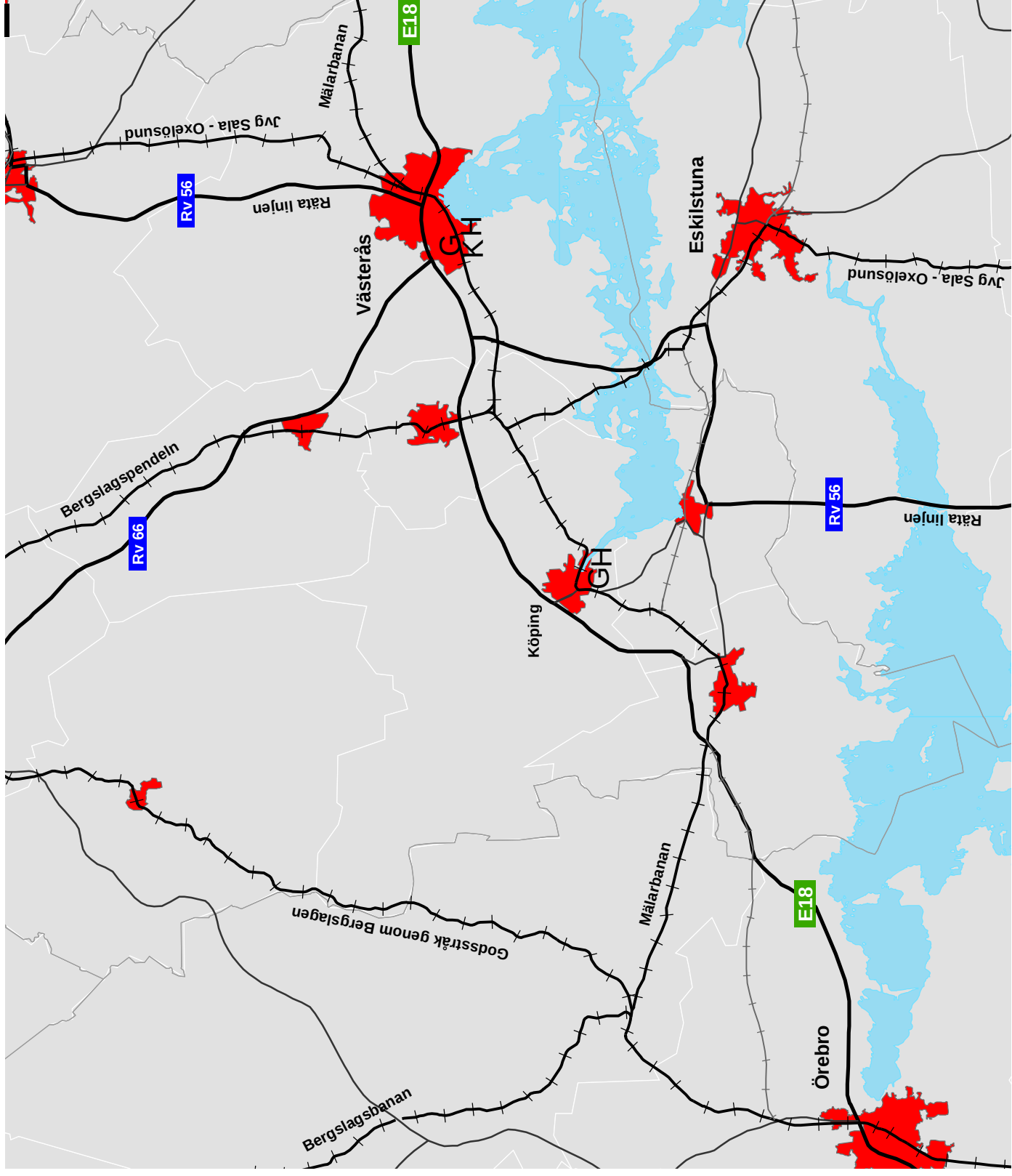
Kartbilaga 3

Vägar och järnvägar av riksintresse som är viktiga för hamnarna i Västerås och Köping.

Teckenförklaring

- Tätorter
- Viktiga vägar
- Övriga vägar
- Viktiga järnvägar
- Övriga järnvägar
- H Hamnar
- G Godsbangårdar
- K Kombiterminal
- Kommuner
- Längräns

Skala 1:450 000



Bilaga 4: Källor

Banverkets beslut den 20 december 2006 om järnvägar av riksintresse

Boverkets beslut den 5 juli 1999, dnr B411-670/98

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

Länsstyrelsen i Västmanlands län: Bevarandeplan för Natura 2000-området Lindöberget väst SE0250158 (dnr 511-6911-05)

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation: Miljötillstånd för Köpings hamn den 19 oktober 2004 (inklusive övriga handlingar i ärendet) (dnr 551-7199-01)

Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation: Miljötillstånd för Västerås hamn den 5 augusti 2004 (inklusive övriga handlingar i ärendet) (dnr 551-5752-01)

MariTerm AB och Sjöfartens Analys Institut. Östra Mellansveriges hamnkapacitet – Kartläggning och analys, 2001

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

Regeringens proposition 2005/06: Moderna transporter (bet. 2005/06 TU:5, rskr. 2005/06:131)

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 om sjöfartens riksintressen

Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5

Vägverkets beslut den 10 september 1999 om vägar av riksintresse

Vägverkets beslut den 8 november 2004 om nytt utpekande av riksintresse

Bilaga 5: Definitioner och ordförklaringar

Allmän hamn	En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän hamn skall fylla ett allmänt samhällsintresse. Fritidsbåtshamnar, fiskehamnar, örlogshamnar och lastageplatser som endast betjänar viss industri omfattas inte av begreppet allmän hamn. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att i princip alla fartyg har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.
AIS	Automatic Identification System - Ett automatiskt kommunikations- och identifieringssystem för operativ information mellan fartyg samt fartyg och land/VTS.
Bulk	Gods som fraktas oförpackat i mycket stora kvantiteter
DWT	Dead weight ton - dödviktston (se dödvikt)
Dödvikt	Vikten av den last, bunker och lös utrustning, som fartyget förmår bära.
IMO	International Maritime Organisation, FN-organ för sjösäkerhet och för att förhindra utsläpp från fartyg
Kombiterminal	Terminal där väg möter järnväg och som är öppen för flera trafikutövare. I kombiterminaler hanteras främst så kallat enhetsberett gods, det vill säga sådant gods som är lastat i containrar, på växelflak eller semitrailer.
Mötesfri landsväg	Väg med avskiljande mitträcke mellan körriktningarna, som inte är motorväg eller motortrafikled.
Mötesfri motortrafikled	Motortrafikled med avskiljning mellan körriktningarna
TEN, TEN-T	TransEuropean Networks (TEN), ett av EU utpekat nätverk inom transport-, telekommunikations- och energisektorer. I trans-europeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för till exempel olja och gas.
TEU	Twenty foot Equivalent Unit. Statistikmått för containrar. Olika storlekar på containrarna räknas om till TEU, som motsvarar 20 fotsenheter.
VTS	Vessel Traffic Service - Trafikinformationscentral

ÅDT

Årsmedeldygnstrafik, vilket är det genomsnittliga trafikflödet per dygn under ett år

Bilaga 6: Remissammanställning

Länsstyrelsen remitterade i november 2006 ett förslag till beskrivning och avgränsning av riksintressena Västerås och Köpings hamnar till följande remissinstanser: Köpings kommun, Södertälje kommun, Västerås kommun, Boverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Örebro län, NUTEK, Almer Oil and Chemical Storage AB, Jönson Novabolagen AB, Lantmännen, Mälarenergi AB, Mälarhamnar AB, Nordkalk AB, OK-Q8 AB, Transatlantic European Services AB, Yara AB, Handelskammaren Mälardalen, Svenskt Näringsliv Regionkontor Västerås, Sveriges hamnar och Sveriges Transportindustriförbund.

Rapporten har därefter reviderats utifrån inkomna synpunkter. Vissa tekniska justeringar har i övrigt gjorts i texten och på kartorna. Nedan sammanfattas och kommenteras de inkomna remissvaren.

Mälarhamnar AB, Mälarenergi AB, Södertälje kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Almer Oil & Chemical Storage AB och Transportindustriförbundet har meddelat att de avstår från att yttra sig eller att de inte har några synpunkter på det remitterade rapportutkastet.

Västerås stad delar rapportens allmänna beskrivning av sjöfartens betydelse. Kommunen redovisar vidare kort det aktuella planläget i området kring Västerås hamn. Nya översiktsplaner beräknas kunna lämnas till kommunfullmäktige för beslut hösten 2008. "För området omedelbart väster om nuvarande Johannisbergsvägen intill Västerås Hamn, avser Staden att föreslå att detta område som särskilt viktigt för etablering av verksamheter som är i behov av närhet till goda transportmöjligheter i allmänhet och sjöfart i synnerhet. Dock anser Staden att tillfällen kan komma att inträffa när andra hänsyn än enbart sjöfartsintressen måste beaktas och mot denna bakgrund anser Staden att området väster om Johannisbergsvägen ej skall utpekas som riksintresseområde. Staden vill dock betona att vid alla sådana tillfällen kommer samråd att hållas med företrädare med Mälarhamnar." Staden har ingen invändning mot att det område som Mälarhamnar disponerar för kombiterminal på Munkboängen ingår i riksintresset Västerås hamn, men anser inte att Jernhusens kombiterminal på Hacksta bör ingå i riksintresset Västerås hamn eftersom den inte har någon naturlig koppling till sjöfarten.

Kommentar: Både Västerås hamns nuvarande verksamhetsområde och ett lämpligt framtida expansionsområde bör ingå i riksintresset Västerås hamn. Utifrån stadens synpunkter och muntlig information från företrädare för staden om innehållet i pågående planarbete har avgränsningen för expansionsområdet väster om Johannisbergsvägen setts över och begränsats till det område som ligger bäst till i förhållande till hamnens nuvarande verksamhetsområde, vilket bör vara tillräckligt för att tillgodose hamnens framtida behov av expansionsytor. Ett område för en möjlig utbyggnad av en kombiterminal inklusive expansionsytor bör vara av riksintresse för kommunikationer, men i detta fall relaterat till järnväg. Det är därför mer naturligt att utbyggnad av en kombiterminalen utgör riksintresse för järnväg i sin helhet och att endast den del på Munkboängen där Mälarhamnar bedriver verksamhet samt anslutande järnvägsspår till denna ingår i riksintresset Västerås hamn. Banverket har den 20 december 2006 beslutat att kombiterminalen i Västerås är av riksintresse för järnväg.

Köpings kommun ifrågasätter den geografiska avgränsningen av riksintresseområdet. Inom avgränsningen finns företagsägd mark där företaget för närvarande försöker etablera ny industriell verksamhet. Kommunen anser att samtliga fastighetsägare inom riksintresseområdet måste få lämna synpunkter. När det gäller vilka järnvägsspår som redovisas i riks-

intresseområdet anser kommunen att spåret till Nordkalk och spåret till Vattenfalls transformatorstation inte ska ingå. Kommunen ifrågasätter även om det detaljplanlagda området för oljeupplag norr om Sjöhagsvägen bör ingå i riksintresset. Kommunen anser vidare att rättsläget och konsekvenserna för berörda fastigheter behöver kartläggas närmare före ett beslut om avgränsning av riksintresset.

Kommentar: För att säkra hamnens riksintressefunktion är det nödvändigt att riksintresseområdet innefattar inte bara befintligt verksamhetsområde utan även lämpliga expansionsytor. De i remissen utpekade ytorna söder om nuvarande verksamhetsområde är de som bäst uppfyller funktionskraven. I vad mån nya verksamheter inom detta område är förenligt med riksintresset får prövas i samband med kommande planläggning och tillståndsprövning. Ur rättslig synpunkt innebär inte rapporten någon förändring. Köpings hamn är redan utpekad som riksintresse enligt beslut av Sjöfartsverket. Den precisering och avgränsning av riksintresset som görs i rapporten är endast ett förtydligande av Sjöfartsverkets tidigare beslut. Rapporten har remitterats till ett urval företag för att få synpunkter på hamnarnas funktion inte för att företagen är markägare i området. Olika sakägare får möjlighet att lämna sina synpunkter vid planläggning enligt PBL eller vid andra prövningar då allmänna intressen vägs mot enskilda intressen. Riksintesserapporten behandlar endast allmänna intressen. Det finns därför inte behov av att höra ytterligare remissinstanser. Möjligheterna till oljelagring är en förutsättning för oljehamnens funktion och detaljplaneområdet för oljelagring ska därför ingå i riksintresseområdet. Utpekade järnvägsspår öster och söder om hamnområdet har setts över utifrån kommunens synpunkter.

Länsstyrelsen i Uppsala län har ingen erinran mot förslaget till rapport, men för i sitt yttrande en allmän diskussion om sjöfartens betydelse. Länsstyrelsen pekar också på konsekvenserna för Mälarsjöfarten av en klimatförändring. *Kommentar:* Yttrandet föranleder ingen ändring i rapporten.

Nordkalk AB anser att även Cementa bör få rapporten på remiss. Företagen önskar ett möte med Länsstyrelsen för att klara ut konsekvenserna för företaget av riksintresseavgränsningen. *Kommentar:* Beträffande urvalet av remissinstanser mm, se kommentar till Köpings kommuns yttrande. Länsstyrelsen har träffat företaget och diskuterat innebörden av riksintresset.

I sitt yttrande, som även **Svenskt Näringsliv** anslutit sig till, har **Sveriges Hamnar** lämnat förslag på vissa korrigeringar av texten av främst formell natur. *Kommentar:* Texten har korrigerats utifrån de framförda synpunkterna.

Västerås och Köpings hamnar har en viktig roll som knutpunkter mellan olika transportslag och möjliggör genom sitt läge vid Mälaren att sjöfarten når långt in i landet. Avlastning av vägnätet, utveckling mot mer närsjöfart och ökad handel innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka.

Västerås och Köpings hamnar är av riksintresse för sjöfarten. I denna rapport har Länsstyrelsen och Sjöfartsverket i samarbete med Banverket och Vägverket preciserat innebörden och konsekvenserna av detta. Även de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet redovisas. Syftet är att denna rapport ska tjäna som underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt utgöra ett stöd för andra myndigheters handläggning av ärenden som rör den fysiska miljön.



Länsstyrelsen
Västmanlands län

Länsstyrelsen i Västmanlands län
721 86 Västerås
Tel: 021-19 50 00 (växel)
www.vastmanland.lst.se