



# Riksintresset Ystad Hamn

*Flygbild 2006*

Samhällsbyggnadsavdelningen,  
plan- och bostadssektionen  
SKÅNE I UTVECKLING 2007:2  
2007:2  
ISSN 1402-3393



Titel:	Riksintresset Ystad hamn
Utgiven av:	Länsstyrelsen i Skåne län
Författare:	Åsa Björn
Beställningsadress:	Länsstyrelsen i Skåne län Plan- och bostadssektionen 205 15 MALMÖ Tfn: 040-25 20 00 lansstyrelsen@m.lst.se
ISSN:	1402-3393
Upplaga:	200
Tryckt:	Länsstyrelsen i Skåne Län, 2007
Bilder:	Alla bilder i rapporten är publicerade med sjöfartsverkets tillstånd

## Förord

Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 att farled 237 in till Ystad och Ystad hamn är anläggningar av riksintresse för kommunikationer. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet. Anslutande järnväg och vägarna E65, 13 och 19 är också av riksintresse.

Länsstyrelsen i Skåne och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att tillsammans med Banverket, södra banregionen och Vägverket Region Skåne ta fram denna rapport.

Rapporten preciserar Statens samlade syn på riksintresset Ystad hamn.

Styrgrupp för projektet har varit Ola Fischer, chef för Samhällsbyggnadsavdelningen på Länsstyrelsen Skåne, Anna Wildt-Persson, adelningschef på Vägverket, Maria Gelin, avdelningschef på Sjöfartsverket, Magnus Fahl, projektledare på Banverket och Kerstin Nilermark, länsarkitekt på Länsstyrelsen Skåne.

Arbetsgruppen har bestått av Åsa Björn, Länsstyrelsen, Rolf B Bertilson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Benny Nilsson och Gert-Inge Schödin Vägverket samt Ingemar Braathen, Banverket.

Kontakter har löpande skett med företrädare för Ystad kommun, representerade av stadsarkitekt Inga Hallén och planchef Dick Bengtsson och med representanter för Ystad Hamn och Logistik AB, hamnchef och vd Lars Börjesson och hamnens ekonomichef Johan Lundqvist. Samtliga dessa personer har även deltagit i arbetsgruppens inledande möten.

Ola Fischer, Länsstyrelsen Skåne  
Kerstin Nilermark, Länsstyrelsen Skåne  
Maria Gelin, Sjöfartsverket  
Magnus Fahl, Banverket Södra Banregionen  
Anna Wildt-Persson, Vägverket Region Skåne

# Innehållsförteckning med underrubriker

<b>Förord</b>	<b>3</b>
<b>Innehållsförteckning med underrubriker</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>6</b>
<b>Bakgrund och syfte med rapporten</b>	<b>9</b>
<b>Riksintresse avseende Sjöfarten</b>	<b>10</b>
<b>Riksintresse avseende vägar</b>	<b>11</b>
<b>Riksintresse avseende järnväg</b>	<b>12</b>
<b>Bakgrund och syfte avseende övriga riksintressen</b>	<b>13</b>
Kulturmiljö	13
Friluftsliv mm	14
Kustområdet	15
Fisket	15
<b>Hamnpolitik</b>	<b>16</b>
TEN-T nätet inom EU	16
<b>Transportflöden och marknader</b>	<b>17</b>
Hamnens läge	17
Sjötransporter	17
Vägtransporter	18
Järnvägstransporter	18
<b>Ystad hamn</b>	<b>18</b>
Historia	18
Nuläget	18
Vattendjup	20
Våg och vindförhållanden	20
Antal fartygsanlöp	21
Statistik färjetrafiken Kton/Antal	21
Antal passagerare	21
Antal ton konventionellt(ej färjegods)/ton	21
Olika hamndelar	22
Övrigt	25
Godshanteringsutrustning	25
<b>Hamnens utveckling</b>	<b>26</b>
<b>Aktuella planeringsprocesser i kommunen</b>	<b>29</b>
Översiktsplan samt fördjupad ÖP för - Ystad hamn	29
<b>Vägtrafikutveckling</b>	<b>30</b>
<b>Planering för vägar</b>	<b>33</b>
<b>Planering för järnväg</b>	<b>33</b>
<b>Hamnar – pågående planering</b>	<b>34</b>

<b>Miljöprövning</b>	<b>34</b>
<b>Sjöfartsverkets beslut om riksintressen allmänt</b>	<b>34</b>
Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Skåne län	37
<b>Utpekande av riksintresset Ystad Hamn</b>	<b>38</b>
Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn	38
Kriterier	39
Hamndelar av riksintresse	40
Övriga hamndelar	41
Kompletterande övervägande	42
<b>Anslutande infrastruktur av riksintresse</b>	<b>42</b>
Farleder	42
Vägar	43
Järnvägar	43
<b>Statens samlade syn på Riksintresset Ystad hamn:</b>	<b>44</b>
<b>Influensområde</b>	<b>44</b>
Allmänt	44
Buller	45
Planeringsriktlinjer för buller	46
Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, vårdlokaler och utomhusmiljön invid bostäder	46
Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamheter, t ex kontor	46
Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder	47
Riktvärden för lågfrekvent buller inomhus i bostäder	47
Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet	47
Vibrationer	47
Luftkvalitet	47
Planeringsriktlinjer för luftkvalitet	48
Risk- och säkerhetsaspekter	48
Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter	48
<b>Sjöfartsskydd</b>	<b>50</b>
<b>Riksintressets behandling i planprocessen</b>	<b>50</b>
<b>Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken</b>	<b>51</b>
<b>Länsstyrelsens roll</b>	<b>52</b>
<b>Sammanfattning av inkomna yttranden</b>	<b>53</b>
<b>Källor</b>	<b>56</b>

## Sammanfattning

**Ystad hamn är av riksintresse för sjöfarten** enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnen har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen i Skåne län och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Ystad hamn 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.

**Ystad hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag.**

I EU:s vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför fram-tiden” framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer när sjöfart, 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. Ystad hamn har ett strategiskt läge på sydkusten av Sverige. Inseglingen till hamnen är mycket kort. Normalt förekommer inga isproblem. Ystad har direkt järnvägsförbindelse med Malmö genom den sk Ystadbanan. E 65 samt Rv 13 och 19 utgör goda vägförbindelser.

**Hamnen i Ystad är viktig för regionen och för landet** bl.a för utskeppningen med fartyg av den spannmål som odlas i närområdet. Hamnen utgör samtidigt en viktig knutpunkt för landets förbindelse särskilt med Polen på andra sidan Östersjön. Beroende på denna särställning kan man säga att hela riket är upptagningsområde för verksamheten i hamnen.

Hamnen svarar för den huvudsakliga förbindelsen till ön Bornholm. Genom en samordnad transportkedja kan resenärer från Köpenhamn nå Rønne på Bornholm under kortare tid än tre timmar.

**Ystad hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse.**

Det finns ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Rapporten innehåller en sådan precisering. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet. Anslutande vägar är av riksintresse för väg. Ystadbanan är av riksintresse för järnväg. I riksintresset Ystad hamn ingår även de järnvägsspår som krävs för hamnens funktion, liksom den rangerbangård som ligger inom hamnens område och anslutningsspåren till bangården.

**I riksintresset ingår även expansionsmöjligheter för hamnen.**

Samtidigt med denna rapportens framtagande pågår utvecklingsprojektet Baltic Basin. Inför en förväntad ökning av trafiken till kontinenten planeras ett utnyttjande av den yttre hamnbassängen genom anläggning av nya kajer, nytt terminalområde, anslutningsvägar och nya järnvägsspår samt en fördjupad infartsled. Samtidigt planeras för en ny kombiterminal.

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

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

**Transporter till och från hamnen måste säkerställas.** En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och 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 ska beaktas. En svårighet, som bör uppmärksammas, är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter och som därför kan innebära negativa effekter för hamnverksamheten bör inte fullföljas.

**Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras.** Hamnfrågorna i landet är för närvarande under utveckling och omprövning. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 "Moderna transporter" framhålls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett antal strategiska hamnar bör pekas ut och en statlig förhandlare har tillsatts för att utveckla kriterier för prioritering mellan hamnar samt även föreslå vilka hamnar i Sverige 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 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 riksintresset Ystad hamn 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.

**Bedömningen om en hamndel är av riksintresse eller inte görs efter kriterier som fastställts för motsvarande rapporter i andra hamnar av riksintresse.**

Kriterierna har varit utgångspunkter för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresset Stockholms hamn, Södertälje hamn, Oxelösunds hamn och hamnarna i Västerås och Köping. Bedömningen är att kriterierna skall ligga till grund för motsvarande rapporter i landets övriga hamnar av riksintresse. Kriterierna är;

- En samlad hamnfunktion, som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 miljoner ton gods) eller som har en **omfattande internationell passagerartrafik** (200 000 passagerare 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**.

Följande hamndelar inom Ystad hamn bedöms vara av riksintresse;

Västra kajen

Samtliga färjelägen

Revhuskajen och

Yttre godshamnen kallad Baltic basin.



*Översiktsbild över Ystad hamn*



## Bakgrund och syfte med rapporten

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Skåne. Med utgångspunkt från bl a hamnstatistik för år 2000 bedömde Sjöfartsverket att Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad hamn är hamnar av riksintresse. Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Ystads hamn t ex och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och för landet.

Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m m ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som bedöms vara av riksintresse. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta bör lösas inom ramen för den kommunala översiktsplaneringen i samråd med bland annat länsstyrelsen, respektive hamn och Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportssystemet att Sjöfartsverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Då Sjöfartsverket 22 oktober 2001 omprövade tidigare beslut om riksintressen och utvidgade anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar d.v.s. hamnar och farleder var utgångspunkten i huvudsak hamnar som uppfyllde kriterierna för att klassas som TEN-T kategori A-hamn och anslutande huvudfarleder. Sjöfartsverket har därefter i något fall även vägt in en hamns regionala betydelse i sin bedömning.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprovningen. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i översiktsplan, detaljplanläggning eller bygglovsprovning. Länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Ystad hamn beaktas i planer.

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

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



*Vanlig syn i ystad hamn*

## **Riksintresse avseende Sjöfarten**

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Skåne län, nämligen Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystads hamnar. Sjöfartsverket har bl.a. med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort bedömningen av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse.

Samtidigt pekade Sjöfartsverket ut anslutande huvudfarleder till respektive hamn och som är nödvändiga för hamnarnas funktion. Av den anledningen är farleden med nummer 237 in till Ystad hamn utpekad som en farled av riksintresse. Syftet är att klargöra hamnens betydelse inom transportnäringen såväl nationellt som internationellt och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse.

Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som bedöms vara av riksintresse. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas

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

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.

Då Sjöfartsverket 22 oktober 2001 omprövade tidigare beslut om riksintressen och utvidgade anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar, det vill säga hamnar och farleder var utgångspunkten i huvudsak hamnar som uppfyllde kriterierna för att klassas som TEN-T kategori A-hamn (se sida 35) och anslutande huvudfarleder.

Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Ystads hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och för landet.

## **Riksintresse avseende vägar**

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

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

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

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

Väg E65 som leder fram till Ystads hamn ingår i TEN-nätet och utgör tillsammans med riksväg 19 och 13 anslutning till den av Sjöfartsverket utpekade hamnen av riksintresse.



Karta över vägnätet runt Ystad.

## Riksintresse avseende järnvägar

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

Banverkets nuvarande planeringsunderlag upprättades under åren 1999 – 2002. I detta planeringsunderlag är järnvägen Malmö- Ystad utpekad som järnväg av riksintresse. Kriteriet för utpekande var att järnvägssträckan ingår i det transeuropeiska nätet TEN-T.

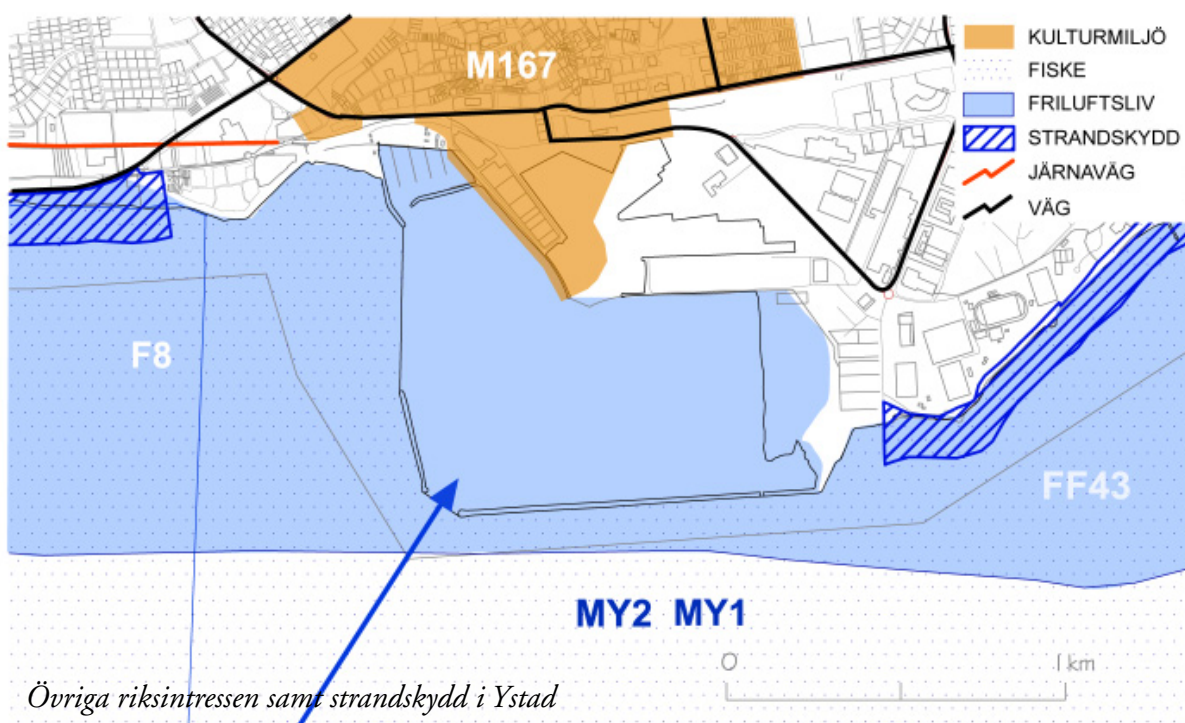
Banverkets utpekande av nuvarande järnvägar av riksintresse är inte längre aktuellt eftersom utpekandet av riksintressen för planerade järnvägsanläggningar utgick från den tidigare banhållningsplanen. En uppdatering av järnvägens riksintressen har därför bedömts som angelägen och ett långsiktigt projekt har påbörjats där Banverkets riksintressen ska ses över i fyra delprojekt. Det första delprojektet handlar om att definiera vilka befintliga och planerade banor och terminaler som ska ingå i det nät som Banverket pekar ut. I Banverkets projekt för översyn av riksintresset har ett förslag utarbetats som är på remiss till bland annat Sveriges Länsstyrelser under perioden 2006-06-12 till 2006-10-06.

I remissmaterialet föreslås järnvägen Malmö – Ystad utpekad som riksintresse med kriterierna att den ingår i TEN-T, är av stor nationell eller regional betydelse samt att den förbinder hamnar av riksintresse. Järnvägssträckan Ystad – Simrishamn föreslås i remissmaterialet utpekad som riksintresse enligt kriteriet stor regional betydelse.

Utan att särskilt utpekad anses även bangårdar längs järnvägar av riksintresse vara av riksintresse. Således anses Ystad bangård vara av riksintresse.

Förutom järnvägssträckningar föreslås även viktigare befintliga och planerade terminaler, företrädesvis kombiterminaler, pekats ut som riksintresse. I Banverkets förslag till utpekande föreslås därför planerad kombiterminal i Ystad vara av riksintresse.

Efter remisstidens utgång kommer Länsstyrelsernas, och genom Länsstyrelsernas försorg, berörda kommuners synpunkter att sammanställas och ett utpekande av järnväg och terminaler av riksintresse att beslutas av Banverkets generaldirektör. Det beslutade materialet överlämnas därefter till Länsstyrelserna för tillsyn.



## Bakgrund och syfte avseende övriga riksintressen

### Kulturmiljö

#### Riksintresse Ystad (M167)

Riksantikvarieämbetet/Länsstyrelsen har 1987 pekat ut ett antal områden i Ystads kommun som är av riksintresse för kulturmiljövården. Ystad är en sjöfartsstad som bevarat prägeln av stor betydande medeltids- och 1500-talsstad som från 1800-talets slut expanderade som följd av järnvägens och sjöfartens utveckling. Ystad har ett välbevarat medeltida gatunät och tomtmönster.

### Bevarandeplaner

Bevarandeplan för den medeltida stadskärnan i Ystad är under omarbetning och kommer att omfatta all bebyggelse i Ystads tätort som är byggd före 1975. Syftet med att ta med ”nyare”

bebyggelse är att säkerställa de värden som blir morgondagens kulturhistoria. Programmet skall beskriva hur kulturmiljöerna kan användas aktivt i utvecklingen av staden och skall vara vägledning för planering och bygglovprövning. Ystad är en av de bäst bevarade medeltidsstäderna i landet. Ett rikt och varierat byggnadsbestånd illustrerar en kontinuerlig utveckling från medeltid till nutid. Den medeltida stadskärnan, Östra Förstaden, Elverket, Regimentet och delar av hamnen ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården (M167). Flera områden ingår antingen i Bevarandeplan för den medeltida stadskärnan i Ystad eller i ”Områden med värdefull miljö i Ystad” (s.k. § 38-områden enligt tidigare byggnadsstadgan).

### **Områdesbestämmelse bevarande av Sandskogen**

Ursprungligen ett flygsandfält, som planterades med skog i början av 1800-talet. Delar av området är idag ett fritidshusområde med bebyggelsen fint inbäddad i skogen med möjlighet för allmänheten att fritt ströva mellan husen. Här finns ett antal typer av fritidshus som byggts från slutet av 1800-talet och fram till våra dagar. Små ursprungliga hus med snickarglädje, sekelskiftets grosshandlarvilla, sportstugan, sommarvillan och fritidshuset.

### **Järnvägsverkstäderna inom hamnområdet**

Välbevarade verkstadsbyggnader i rött maskinslaget tegel från 1912.

### **Friluftsliv mm**

Hushållningsbestämmelser i 3 och 4 kapitlen i Miljöbalken beskriver hur hänsyn ska visas till allmänna intressen när ett områdes användning ändras och vilka riksintressen som ska skyddas. Enligt Miljöbalken (3 kap. 6 §) skall mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt med hänsyn till bl.a. friluftslivet så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada miljön. Behovet av områden för friluftsliv i närheten av tätorter skall särskilt beaktas. Områden som är av riksintresse skall skyddas mot åtgärder som avses i första stycket. I Miljöbalkens fjärde kapitel anges särskilda hushållningsbestämmelser för vissa områden i landet. Dessa områden är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd i dessa områden endast om inte hinder möter enligt §§ 2-7 och om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Enligt beslut från Naturvårdsverket är följande områden av riksintresse för friluftslivet (Med friluftsliv menas vistelse i naturen för naturupplevelser, fysiska aktiviteter och avkoppling. Möjligheterna till naturupplevelser och friluftsverksamheter av olika slag är större ju mer omväxlande miljön är.) Ystad med omnejd är variationsrikt och det finns goda möjligheter till bad, fritt strövande, fritidsfiske, båtliv, m.m.

### **Kuststräckan Abbekås - Sandhammaren (F8)**

Området, vars västligaste del ligger i Skurups kommun, utgörs av ett långt och välmarkerat åssystem med öppet hedlandskap och skogsplanterade dynområden. Uppifrån åsen har man en betagande utsikt över havet och den odlade marken innanför åsen. På Kåsehuvud ligger Sveriges största skeppssättning, Ales stenar, och nedanför ligger Kåseberga hamn och bymiljö. Det finns många fina sandstränder för bad utmed kusten. Området berör område av riksintresse för naturvård och område av riksintresse för kulturmiljövård.

## Kustområdet Abbekås - Kåseberga (FF43)

Längs kusten fiskas havsöring, lax och ål.

### **Kustområdet**

Kustområdet i Ystads kommun ingår i det sammanhängande kustområde från Brofjorden i Bohuslän till Simpevarp i Småland, inom vilket fritidsbebyggelse endast får komma till stånd i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse om det inte finns särskilda skäl, t.ex. fritidsbebyggelse som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov (MB 4 kap. 4 §). Området berör områden av riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård.

### **Fisket**

I Ystads kommun finns få yrkesverksamma fiskare. Trots detta är vattenområdet i kommunen av väsentlig betydelse för yrkesfisket. Här finns både reproduktionsplatser och fångstplatser som är viktiga för näringen.

Fiskeriverket har pekat ut vilka områden som är av riksintresse för yrkesfisket (Fiskeriverkets beteckning inom parentes) :

#### **Strandnära områden längs hela kusten (MY1)**

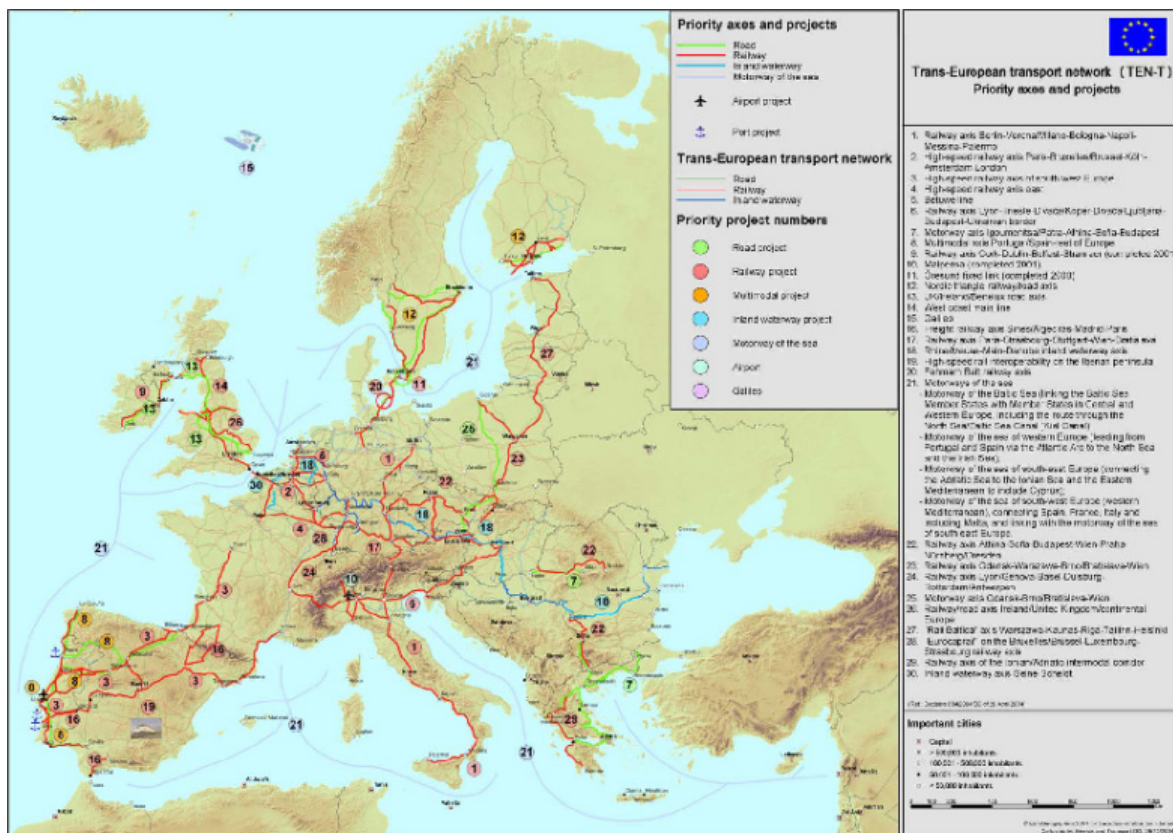
Omfattande fiske efter ål.

#### **Gislövsläge - Ystad (MY2)**

Lekområde för horngädda och sill. Uppväxtområde för dessa arter samt för torsk, flatfisk, havsöring, lax och gulål. Viktigt vandringsstråk för blankål och havsöring. Omfattande fiske efter sill, torsk och havsöring.

# 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 (TransEuropeanNetworks) knyter ihop medlemslänternas 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, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.



Prioriterade projekt inom EU

## TEN-T nätet inom EU

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

TEN-T omfattar förverkligandet av ett 30-tal prioriterade projekt inom områdena vägtransport och kombinerade transporter, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar samt järnväg.

Sjömotorvägskonceptet omfattar bl a Östersjön och syftar till att öka sammanhållningen inom unionen, öka tillgängligheten för perifera regioner och öar samt till att minska godstransporterna på



väg till förmån för sjöfart. Sjömotorvägsprojektet kan ansöka om finansiering från TEN-T programmet och handla om infrastrukturinvesteringar i hamnar och i anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

I Godstransportdelegationens betänkande 2004:76 föreslås att en statlig förhandlingsman 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 förhandlaren förslag avgöra vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. I uppdraget till en statlig förhandlare bör också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende ansvaret för de allmänna farlederna.

I enlighet med Regeringen proposition 2005/06/160 om moderna transporter tillsattes i juni 2006 en statlig förhandlingsman som skall vara klar med sin rapport senast den 1 oktober 2007. Prioriteringen av hamnarna skall ske efter kriterierna; godsomsättning, infrastruktur, miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete.

## **Transportflöden och marknader**

### **Hamnens läge**

Ystads strategiska position mot Central- och Östeuropa har i modern tid spelat en viktig roll för transportindustrin som leverantör åt svenskt näringsliv. Färjetrafiken har haft en kontinuerlig tillväxt och har årligen kunnat redovisa nya rekordsiffror.

Hamnens läge vid kusten ger en kort inseglingssträcka. Farleden in till hamnen är en farled av riksintresse. Hamnen skyddas av en yttre pir som betyder att vattnet inne i hamnen i princip är opåverkat av vind och vatten från öppna havet. Därför används hamnen ofta som hamn för läsökande fartyg. Hamnens verksamhet påverkas inte av isförhållanden annat än under mycket extrema isvintrar, då i princip alla hamnar i området påverkas.

### **Sjötransporter**

Hamnen svarar i huvudsak för all trafik från Danmark och Sverige som skall till och från Bornholm. Vid sidan av trafiken från Ystad finns endast en reguljär färjelinje från Køge i Danmark till Bornholm. Tack vare tågförbindelse från Köpenhamn och snabbgående färja från Ystad kan en resenär från Köpenhamnsområdet nå Bornholm inom tre timmars restid.

Tillsammans med hamnen i Karlskrona och Nynäshamn svarar Ystad för den sjöburna trafiken mellan Sverige och Polen. Ystad ligger centralt placerat mitt i det centraleuropeiska transportnätet ”Central European Transport Corridor, CETC”. Sammanlagt transporterades genom hamnen 2005 ca 1,7 miljoner passagerare och ca 2,6 miljoner ton gods. Antalet rullande enheter; personbilar, lastbilar, trailers, bussar och järnvägsvagnar var under 2005 ca 525 000 enheter.

I hamnen finns en av Lantmännens 17 långsiktiga hamnanläggningar i Sverige.

Hamnen nås på land via E65 och riksvägarna 13 och 19 samt en järnvägslinje som ansluter till Södra stambanan utanför Malmö. Dessa anslutande vägar och järnväg är förklarade som riksintressen.

## Vägtransporter

Idag går varje dygn (årsmedeldygn, ÅDT) ca 8 500 fordon på väg E65 (Dragongatan) norr om hamnen, varav ca 1 000 utgörs av lastbilar. På väg E65 väster om Ystad uppgår trafiken till ca 9 300 fordon per dygn, varav 900 lastbilar.

Väg 19 norr om väg E65 (N om St Herrestad) har ca 5 000 fordon per dygn, varav 400 lastbilar och väg 13 norr om väg E65 har ca 4 500 fordon per dygn, varav 450 lastbilar.

## Järnvägstransporter

Under år 2006 ankommer och avgår i genomsnitt cirka sju godståg dagligen till och från Ystad. Dessa ankommer Ystad huvudsakligen på morgon och avgår på förmiddagen.

År 2005 transporterades ca 450 000 ton järnvägsgods i 16 863 järnvägsvagnar med färja mellan Ystad hamn och Polen.

Dagligen år 2006 ankommer och avgår 59 persontåg, dvs 30 dubbelturer, till och från Ystad. Av dessa är 5 dubbelturer direkttåg till/från Danmark.

## Ystad hamn

### Historia

Författaren August Strindberg kallade efter ett besök i Ystad staden för ett ”smuggel och rövarnäste”. En benämning som han förmodligen då hade ett visst fog för. Ystad var under Medeltiden en betydande exporthamn. Man brukar säga att ”staden har hamnen att tacka för sin uppkomst”. Sannolikt utgjorde det skånska sillfisket i kombination med Hansans östersjöhandel grunden för stadens tillblivelse.

En framträdande exporthamn växte fram med oxar och spannmål som viktigaste stapelvaror. Det geografiska och väderskyddade läget, som gäller än idag bidrog till hamnens utveckling. På 1600-talet startade postgång mellan Ystad och tyska Stralsund, en trafik som fortgick under två århundraden.

1868 kom ångfartygen och sträckan Ystad – Stralsund blev då Sveriges första kontinentala förbindelse med ångbåt i linjetrafik. Dessförinnan hade staden, tack vare utrikeshandeln upplevt ett ordentligt uppsving, vilket ledde till att befolkningen ökade starkt.

På 1940-talet startade en period då färjor började gå i skytteltrafik mellan Ystad och Rønne på Bornholm. På 60-talet startades den reguljära färjetrafiken med Swinoujscie i Polen med Ropax-färjor. 1972 kompletterades trafiken till Polen med färjor som för närvarande tar järnvägsburet gods.

*Anm: med Ropax menas en färja för både Roll on/Roll off gods och passagerare.*

### Nuläget

Ystad Hamn och Logistik AB ägs helt av Ystads Kommun. Antalet anställda är 35 personer varav 7 tjänstemän och 3 arbetsledare (oktober 2006). Inom hamnområdet finns ett antal fastigheter som ägs av Ystads Kommun. Underhåll och skötsel av dessa fastigheter samt övriga hamnområdet sköts av Ystad Hamn och Logistik AB på entreprenad åt Ystads Kommun. Företaget leder även om- och tillbyggnadsprojekt inom hamnområdet.

Godshantering och allt operativt arbete inom hamnområdet det vill säga kran- och truckkörning, trailerdragning, containerhantering, trossföring, trafikdirigering och lagerhantering utförs av Ystad Hamn och Logistik AB.

Under högsäsong anlöper färjorna till Bornholm Ystad 7- 8 gånger per dag. Tidtabellen är kopplad till en direkt tågförbindelse i Danska Statsjärnvägens regi och går via Skurup -Svedala – Malmö - Kastrup flygplats till Köpenhamn. Parallellt med denna linje går även de danska s.k. Gråhundsbusarna. Den totala restiden mellan Köpenhamn och Rönne är te timmar.

I dagsläget betjänas trafiken till Rönne med tre konventionella ropax-färjor och en katamaranfärja i Bornholms Trafikkens regi.

År 2001 investerade hamnen ca 90 miljoner i den nya terminalen, ett nytt färjeläge inklusive bottengjutning, uppmarschområde samt omflyttning av tidigare verksamhet i området. Det statliga danska rederiet Bornholms Trafikken vann 2001 en anbudstävling för den kommande 5-årsperioden och satte in det snabbgående katamaranfartyget "Villum Clausen" i trafiken. Överfartstiden till Rönne reducerades från två och en halv timma med konventionell färja till 70 minuter.

Det danska Trafikministeriet hade som krav i utbudsmaterialet att restiden mellan huvudstaden Köpenhamn och Rönne inte fick överstiga 3 timmar. Kombinationen med DSB-tåg från Köpenhamns huvudbangård över Öresundsbron och en snabb ombordstigning i Ystad till katamaranfärjan till Rönne uppfyller de ställda kraven. Terminalens placering styrdes av ett krav från Trafikministeriet och DSB för att kunna erbjuda resenärer kortast möjliga gångväg mellan tåg och båt.

Ystad är den ledande färjehamnen i Sverige för alla slags trafik till och från Polen och för trafik genom Polen. I relationen Swinoujscie i Polen, dit huvudparten av godset går, har Ystad idag (oktober 2006) 6 anlöp dagligen. Rederierna är Polferries med en ropax-färja och Unity Line med 4 färjor varav 3 är försedda med spår för järnvägstrafik. En av dess färjor tar även passagerare. Samtliga färjor tar lastbilar.

Annan sjöfart, än färjetrafik, bedrivs i begränsad omfattning.

Lantmännen har en stor anläggning i den västra delen av hamnen. Den har nyligen (2006) renoverats och har uppgraderats med ny torkanläggning och panna för förbränning av avrens m.m. Anläggningen är en av 17 anläggningar i hamnar i Sverige som Lantmännen har för avsikt att behålla på lång sikt.

Längs Revhuskajen, i den sydöstra delen av hamnen har MP-bolagen sin anläggning. Företaget importerar massaved, flisar denna och skeppar flisen med egna pråmar bl a till Norge. På samma kaj har Swecox sin upplagsplats för koks och kol som man direktimporterar, sorterar och distribuerar landvägen inom Sverige.

Från samma kaj lastar Ystad Hamn och Logistik ut säckat socker till Baltikum fvb till bl.a. Kazachstan. Här lastas (stuffas) även containers med socker som sedan transporteras med bil till olika svenska och danska hamnar f v b till transocean destinationer.

Den Norra kajen och Packhuskajen används i huvudsak av lättare kryssningstrafik, av läsökande fartyg och för fartyg som utför besättningsbyten samt för fiskebåtar för landning av fisk. Detta område ligger utanför den direkta skyddszonen enligt ISPS – koden (se sidan 44) och ger därmed allmänheten fritt tillträde.

Inom hamnområdet bedriver Ystad Hamn och Logistik AB även lager- och godshantering som tilläggstjänster i färjetrafiken. Exempelvis konsolideras billaster av komponenter från ca 300 leverantörer till Scania för busstillverkning i deras fabrik i Slupsk i Polen.



*Människan behövs även i en tekniskt modern hamn*

### **Vattendjup**

Ystad hamn har ett garanterat djup i alla situationer på 7,2 m och en kajhöjd på 2 m vid MW.

Följande förändringar förekommer i förhållande till RH 70:

- Högsta högvattenstånd HHW + 1,65 m
- Medelhögvattenstånd MHW, m + 0,87 m
- Medelvattenstånd MW, m - 0,03 m
- Medellågvattenstånd MLW, m - 0,97 m
- Lägsta lågvattenstånd LLW, m - 1,47 m

### **Våg och vindförhållanden**

Ystad hamn är skyddad av två vågbrytarsystem. Förekomsten av vågor inne i hamnen är därför normalt mycket små. En viss vågrörelse kan dock uppträda i hamnen i samband med fartygstrafiken.

## Antal fartygsanlöp

Trafik/År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Färjetrafik Bornholm	1 453	1 421	1 366	1 352	1 291	1 124
Färjetrafik Polen	1 722	1 701	1 625	1 358	1 405	1 413
Konventionell trafik	72	109	103	100	99	127
Totalt gods och passagerare	3 247	3 231	3 094	2 810	2 795	2 664
Övriga anlöp	38	37	36	44	35	55
Totalt	3 285	3 268	3 130	2 854	2 830	2 719

Anm; övriga anlöp inkluderar bl a fartygsanlöp för besättningsbyte, reparation och läsökning

## Statistik färjetrafiken Kton/Antal

Godsslag/År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Styckegods Bornholm	77	72	79	90	104	87
Styckegods Polen	2 382	1 994	1 835	1 686	1 762	1 687
Totalt gods ton	2 459	2 066	1914	1 776	1 866	1 774

Järnvägsvagnar Bornholm	-	-	-	-	-	-
Järnvägsvagnar Polen	16 863	16 686	14 833	15 285	17 718	18671
Totalt järnvägsvagnar antal	16 863	16 686	14 833	15 285	17 718	18671

Lastbilar Bornholm	6 351	6 252	6 534	8 179	8 981	7 816
Lastbilar Polen	147 905	120 787	109 409	94 517	96 41	490939
Trailers Bornholm						
Trailers Polen	1 261	2 414	3 194	3 033	3 035	3 875
Totalt lastbilar och trailer antal	155 517	129 453	119 137	105 729	108 430	

Bussar Bornholm	1 741	1 775	1 721	1 686	1 715	1 532
Bussar Polen	2 598	2 369	2 179	2 387	2 478	2 122
Totalt bussar antal	4 339	4 144			4 193	

Personbilar Bornholm	242 092	242 412	224 996	217 512	195 432	156 159
Personbilar Polen	107 355	82 203	61 170	63 964	74 035	74147
Totalt personbilar antal	349 447	324 615	286 166	281 476	269 467	230 306

MC och cyklar totalt antal	9 864	12 256	13 205	13 518	12 862	8 719
----------------------------	-------	--------	--------	--------	--------	-------

## Antal passagerare.

Passagerare/År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Färjetrafik Bornholm	1 242 385	1 221 507	1 155 630	1 115 317	1 036 43	803 023
Färjetrafik Polen	452 434	390 668	316 507	315 573	349 755	334 270
Passagerare totalt	1 694 819	1 612 175	1 472 137	1 430 890	1 386 198	1 138 293

## Antal ton konventionellt(ej färjegods)/ton

2005	2004	2003	2002	2001	2000
173 575	257 981	237 285	220 289	231 211	276 882

## Olika hamndelar



### *Ystad hamn – hamndelar*

#### **Västra kajen - 235 m**

Lantmännen använder kajen för sin anläggning. Inleverans av spannmål sker företrädesvis med lastbil och når anläggningen från den västra delen av kajen dvs. på sjösidan av anläggningen. Invägning och provtagning sker på östra sidan innan fordonen tippas lasten inomhus. Utfarten från anläggningen går längs kajen norrut där även utvägning av fordonen sker. I huvudsak sker utlastning till fartyg (via rör med självfall). Vissa kvantiteter lastas dock till lastbil. Utlastning till bil sker inomhus.

#### **Norra kajen - 150 m**

Denna kaj används i huvudsak för kryssningstrafik, läsökande fartyg, landning av fisk och liggeplats för hamnens arbetsfartyg. Kajtan används till största del som fordonsparkering men kan även användas som upplagsplats för vissa bulkprodukter.



*Mindre kryssningsfartyg på besök i Ystad sommaren 2004*

### **Packhuskajen - 130 m**

Denna kaj används i huvudsak för kryssningstrafik och läsökande fartyg men även för andra tillfälligt gästande fartyg. Någon godshantering sker inte över denna kaj. Kajytan används som parkområde och korttidsparkering samt som på- och avstigningsstation för bussresenärer som skall vidare till Köpenhamn eller Rønne.

### **Färjeläge 5 - 110 m – katamaranläget**

Detta färjeläge med tillhörande passagerarterminal togs i bruk 2001 och används exklusivt för trafiken på Bornholm. I terminalen finns valutaväxlingskontor, biljettförsäljning, resebyrå, skeppsmäklare och hamnkontor. Anläggningen klarar att inom 30 minuter lossa respektive lasta 1 000 passagerare och 186 fordon från och till färjan till Bornholm.

Incheckningen görs av den resande själv genom kodade bokningsbekräftelser. För att klara 30-minutersgränsen för lastning och lossning måste enklast möjliga bagagehantering användas. Passagerare med endast handbagage tar själv med detta ombord. Övrigt bagage placeras på bagagekärror i bagagehallen vilka sedan körs ombord på färjans bildäck. Kärrorna är numrerade för enkel identifiering då man anländer till destinationshamnen.

Investeringen i terminal, färjeläge inklusive bottengjutning, uppmarschområde samt omflyttning av den tidigare verksamheten i området kostade ca SEK 90 miljoner. Det statliga danska rederiet Bornholmstrafikken vann 2001 anbudstävlingen för den kommande 5-årsperioden och satte då in den chartrade katamaranen "Villum Clausen". Överfartstiden till Rønne reducerades från två och en halv timma med konventionell färja till 70 minuter.

Det danska Trafikministeriet har som krav i utbudsmaterialet att restiden mellan huvudstaden Köpenhamn och Rønne inte får överstiga 3 timmar. Kombinationen med DSB-tåg från Köpenhamns Huvudbangård över Öresundsbron och en snabb ombordstigning i Ystad till katamaranfärjan till Rønne uppfyller de ställda kraven. Terminalens placering var ett krav från Trafikministeriet och DSB för att kunna erbjuda resenärer kortast möjliga väg mellan tåg och båt.

### **Östra kajen.**

En mindre del av hamnen som fn används av Sjöfartsverket.

### **Färjeläge 4 - 170 m**

Detta färjeläge betjänar idag färjorna "Mikolaj Kopernik", "Jan Sniadecki" och "Polonia". Färjeläget är 170 meter långt och försett med rörlig rälsförsedd ramp med "King-pin" koppling till färjorna. Två sidoramper finns för lastning och lossning av last- och personbilar och en landgång för passagerare som är ansluten till färjeterminalen vid Bornholmmsgatan. Avståndet från färjerampen till intilliggande rangerbangård är ca 150 meter.

### **Färjeläge 1 - 150 m**

Detta färjeläge är anpassat den standard som rederiet Scandlines tillämpar. Läget används idag (2006) av Unity Lines färja "Gryf" som varit i trafik sedan 2005.

Ramp finns för passagerare och för personbilar

Avfendringen är även här av äldre typ men i bra skick.

### **Färjeläge 2 - 132 m**

Detta är det kortaste ropax-läget i hamnen och har begränsad användbarhet beroende på den storlek på färjor som nu används. När färja ligger i färjeläge 3 kan inte detta färjeläge användas. Färjeläget kan därmed betraktas som ett reservläge.

Färjeläget har en rörlig ramp med ca 12 meters bredd. Till detta läge finns även en med terminalen ansluten passagerargång. Avfendringen är av äldre typ men i bra skick.

### **Färjeläge 3 - 135 m**

Detta är ett under 2005 nybyggt färjeläge för trafik med sk ropax-färjor både till Bornholm och Polen.

Färjeläget har en 19,2 meter bred ramp som vid behov kan breddas till 25,5 meter. Rampens fendor är höga och förankrade i botten. Passagerargången till färjeterminalen är rörlig och täcker en yta som är större än behovet för nu använda fartyg.

### **Nyhems kajen.**

Kajen ligger mellan färjeläge 3 och 6 kan beroende på sitt läge av säkerhetsmässiga skäl inte nu (2006) användas för någon fartygstafik.

### **Färjeläge 6**

Detta färjeläge består av en flytramp som kom i hamnens ägo 2005.

Färjeläget kan användas som reservläge för de flesta fartyg som i nuläget (2006) trafikerar hamnen.

Befintlig avfendring kommer under våren 2006 att ersättas med ny s.k. Yokohamafendring.

Färjeläget har ingen direktanslutning till terminal utan betjänas med skyttelbuss.



## **Revhuskajen - 455 m**

Längst i öster finns färjeläge 6.

Förutom färjetrafik hanteras i övrigt vid denna kajplats allt bulkods såsom massaved, flis, koks och kol.

Företaget MP-bolagen importerar massaved och flisar detta för utlastning till egna pråmar.

Företaget Swecox importerar kol och koks till sin sorteringsanläggning för vidare befordran till inrikes kunder med bil. För hanteringen av gods vid denna kajplats finns två mobilkranar med kapacitet på 44 ton.

## **Yttre hamnen**

I denna hamndel kommer hamnens framtida utveckling att ske. Projekt pågår (hösten 2006) under namnet Baltic basin.

## **Övrigt**

Inom hamnområdet finns 23 byggnader varav två är passagerarterminaler med tillhörande sedvanliga servicefunktioner för resande.

Övriga byggnader innehåller visitations-, kontors-, verkstads-, affärs- och lagerlokaler och personalutrymmen.

I HB (hamnbyggnad) 21 utför Ystad Hamn och Logistik AB lagerhantering för internationella speditörsföretag. Bland annat konsolideras komponenter från ca 300 leverantörer till hela billaster till SCANIAs sammansättningsfabrik i Polen.

Säsongslagring av importerad grillkol och exportsocker fyller flera större magasin inom hamnområdet.

Den totala lagringskapaciteten inom hamnområdet uppgår till ca 18 500 kvm inomhus och ca 150 000 kvm utomhus och upplagsplatser. Tillkommande ytor i samband med kommande utbyggnad blir ca 21 hektar.

## **Godshanteringsutrustning**

Hamnen förfogar över två mobilkranar med lyftkapacitet på 36 respektive 40 ton på 18 meters utlägg samt lyfttruckar med kapacitet på upp till 12 ton, Reach-stackers för containerhantering med 42 tons lyftkapacitet, tre lastmaskiner och fyra trailerdragfordon.

Hamnen förfogar dessutom över en arbetsbåt/plattform utrustad med en Hiab-Focokran.

Samarbetsavtal finns med Rönne Hamn beträffande bogseringar. Inställetiden är då 4 timmar.

## Hamnens utveckling

Ystad hamn räknar med fortsatt trafikutveckling och bedömer att trafikökningen blir som visas i följande uppställning; (Källa, Ystad kommun)

2003	2015	Ökning %	Med kombi-terminal 1)
<b>Färjetrafik ton/antal</b>	<b>Färjetrafik ton/antal</b>		
1500 000 lastbilsgods	3000 000 lastbilsgods	+100	2 800 000
120 000 lastbilar	240 000 lastbilar	+100	225 000
1 500 000 passagerare	3000 000 passagerare	+100	
290 000 personbilar	580 000 personbilar	+100	
4 000 bussar	5 000 bussar	+25	
400 000 järnvägsgods	600 000 järnvägsgods	+50	800 000
<b>Konventionell trafik</b>	<b>Konventionell trafik</b>		
200 000 ton gods 2)	400 000 ton gods 3)	+100	600 000 ton gods
motsvarande 12 000 lastbilar	motsvarande 24-28 000 lastbilar		motsvarande 34-43 000 lastbilar

1) med en kombiterminal där omlastning kan ske från lastbil till järnväg eller tvärtom förväntas lastbilsgods minska till förmån för järnvägen samtidigt som en direkt godsmängdsökning kan förväntas på järnvägssidan

2) varav 50 000 ton i Västra hamnen

3) varav 50 – 100 000 ton i Västra hamnen

Med anledning av en förväntad trafikökning planerar hamnen för en större förändring. Avsikten är att muddra den yttre godshamnen och delar av infartsleden, bygga nya kajer i den yttre godshamnen och flytta huvuddelen av färjetrafiken till denna del. Miljöprövningsarbetet har påbörjats (juni 2006) och byggstart är planerad till hösten 2007. Hela ombyggnadsarbetet beräknas vara klart 2010.

Utvecklingen av hamnen sker under projektnamnet Baltic Basin.



*Hamnens utseende idag*



*Det planerade utseendet efter genomförda planer*



*Hamn – och terminalområdet som det ser ut idag*



*Hamnens vision över det framtida utseendet av hamnen*

## **Aktuella planeringsprocesser i kommunen**

Mot bakgrund av hamnens förväntade och planerade utveckling har kommunstyrelsen beslutat att markanvändningen i hamnområdet skall prövas i en fördjupad översiktsplan. Samrådsförslag till Fördjupad Översiktsplan för hamnområdet, området söder om Österleden och Sjömansgatan, har utarbetats och varit föremål för samråd under hösten 2005. I samrådsförslaget saknas fullständig miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB är under utarbetande och kommer att samrådas separat under hösten 2006. Bearbetning och komplettering av fördjupad översiktsplan förväntas ske under hösten 2006 varpå fördjupad översiktsplan ställs ut för granskning under vintern 2006 - 2007.

Som komplement till fördjupad översiktsplan genomförs under hösten 2006 en studie av trafiken på väg E 65 samt från- och tillfart till hamnområdet, ett samarbetsprojekt mellan kommunen och vägverket.

Parallellt med fördjupad översiktsplan sker tillståndsprövning av hamnverksamheten, denna prövning är frikopplad från övrig prövning i planer. Värt att notera är att miljökonsekvensbeskrivningarna för fördjupad översiktsplan, detaljplan och tillståndsprövning av hamnverksamheten har olika geografiska avgränsningar och behandlar i vissa delar olika frågeställningar.

För att göra det möjligt att genomföra föreslagna förändringar av hamnverksamheten har det konstaterats att förändringarna ska prövas i detaljplan. Mot bakgrund av att förslaget område för hamnverksamheten i huvudsak överensstämmer geografiskt med de gällande detaljplaner som har användningen Hamn som ändamål, kan detaljplaneprocessen drivas parallellt med processen för fördjupad översiktsplan. Till detaljplanen kommer att fogas en separat MKB med avgränsning i förhållande till vad detaljplanen prövar.

Planperioden för fördjupad översiktsplan är satt till 15 år. Planperioden är satt mot bakgrund av att förslagen enligt fördjupningen har olika genomförandetid, så kan nämnas att förändringar för hamnverksamheten ligger i början av planperioden medan förändringar och byggnation kring Hamngatan/Spanienfararegatan ligger i mitten och slutet av planperioden. Genomförande av förändringar i infrastrukturen, vägar och järnvägar, ligger troligen tidigast mot slutet av planperioden.

### **Översiktsplan (ÖP) samt fördjupad ÖP för -Ystad hamn**

Ystads strategiska position mot Central- och Östeuropa har i modern tid spelat en viktig roll för transportindustrin som leverantör åt svenskt näringsliv. Färjetrafiken har haft en kontinuerlig tillväxt och har årligen kunnat redovisa nya rekordsiffror. Det finns goda skäl att räkna med en positiv utveckling för Ystads hamn även framöver.

Kommunen anger i fördjupad översiktsplan för hamnen att behovet av ytor för den växande och tillkommande färjetrafiken är stor. Vidare anges behov av kajer för djupgående fartyg och för fartyg med en längd över 200 meter samt utrustning och ytor för modern godshantering.

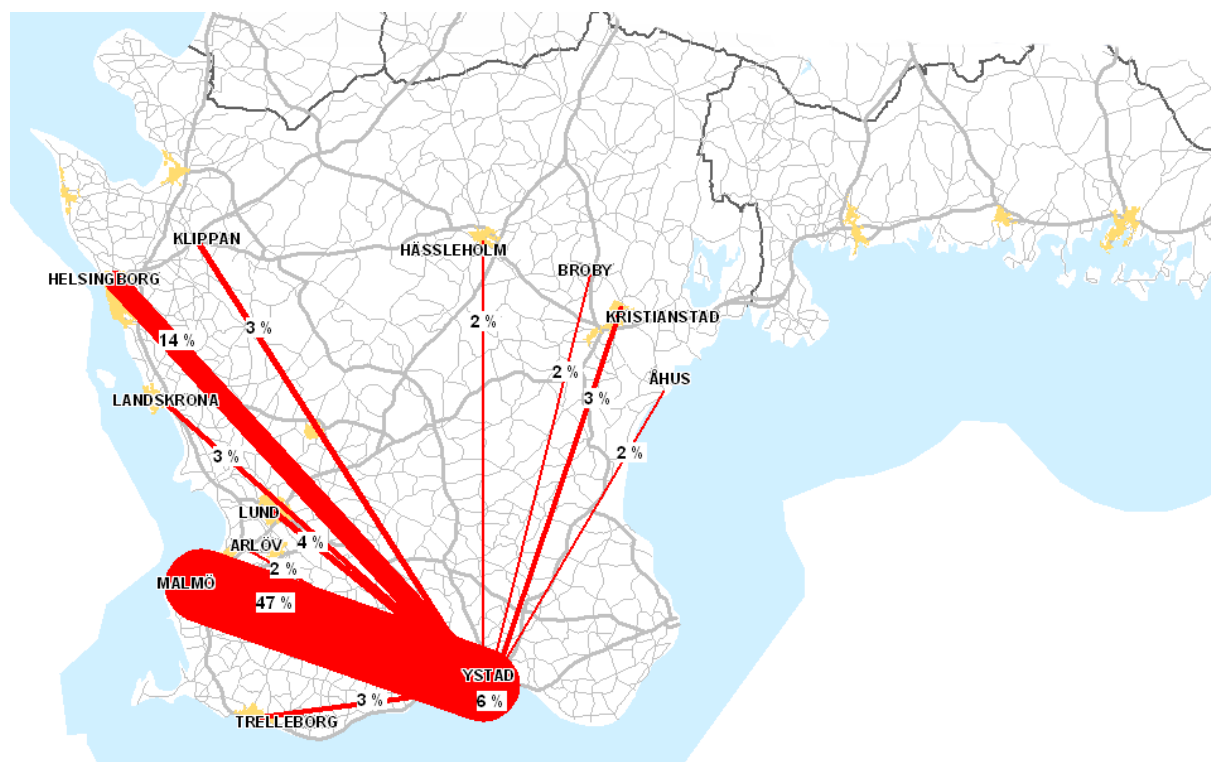
Kommunen anser att när nya områden tas i anspråk för hamnverksamhet i ytterhamnen kan andra områden i innerhamnen komma att frigöras för annan verksamhet och att dessa områdens strategiska lägen intill stadskärnan påkallar särskilda planeringsinsatser.

Fördjupad översiktsplan för hamnen anger vidare i korthet följande markanvändning:  
Badstrand och småbåtshamnen mm i väster, dvs ett *område för allmänna och publika verksamheter*.  
Vidare ett *omvandlingsområde* söder om järnvägen mellan badstranden och Hamngatan, som benämns för blandad stadsbebyggelse. Området mellan järnvägen och ny bebyggelse föreslås bli till parkering. Lantmännens område föreslås som *utredningsområde*.

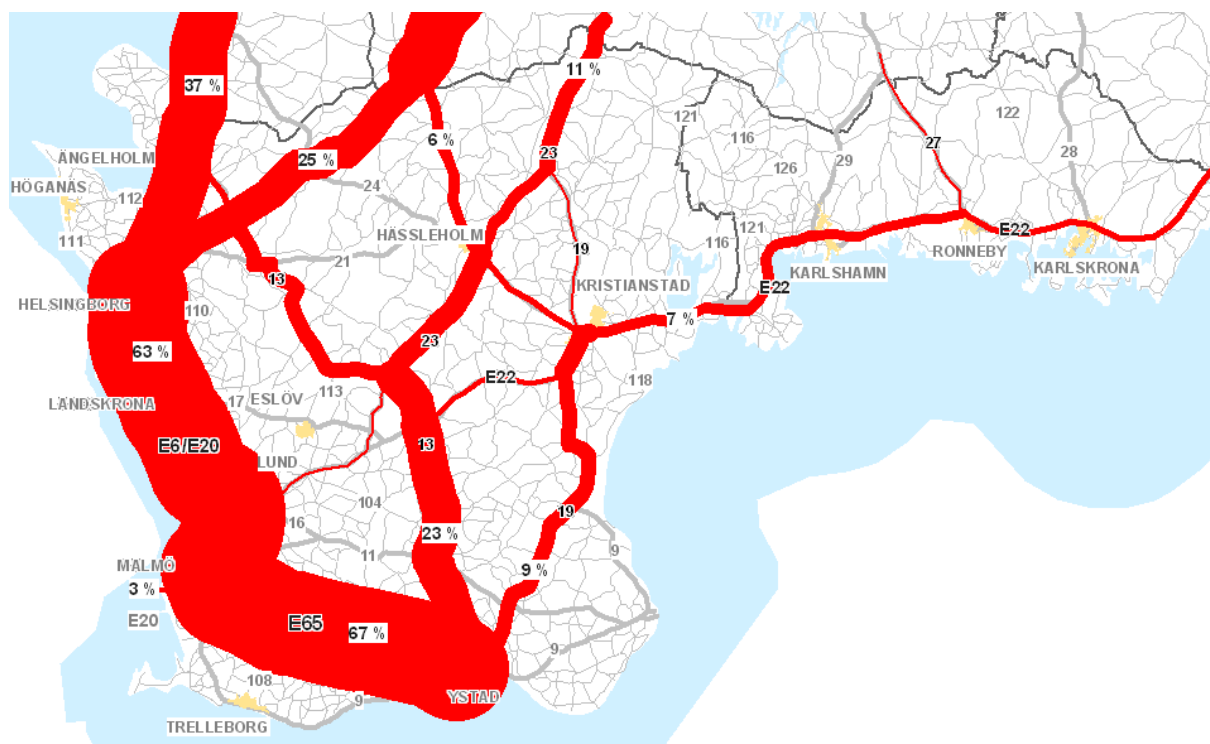
## Vägtrafikutveckling

Under 2005 genomfördes en kartläggning av godstransporterna på väg till och från hamnarna i Skåne och Blekinge. Intervjuer gjordes med lastbilschaufförer i färjelägena bl a vad gäller start- och målpunkt för transporten och vald färdväg. Figur 22 visar start och målpunkt för transporter via Ystad hamn till destinationer i Skåne. Figur 23 visar vald färdväg för transporter via Ystad hamn till/från destinationer utanför Skåne (s k transittrafik).

Ystad kommun har baserat på trafikflödet år 2003 gjort följande prognos över trafikflödet i kommunen år 2015 beroende på olika utvecklingsområden inom kommunen.



Figur 22 Ystad - lastbilstrafik till och från Skåne och Blekinge, % av 38 000 transporter 2005



Figur 23 Ystad - transittrafik med lastbil genom Skåne och Blekinge, % av 116 000 transporter 2005

(Antal fordon)

Trafikalstrare	Årsmedeldygnet 2003	Årsmedeldygnet 2015	Ökning %
Lantmännen	100 – 300	100 – 300	0
Nya bostäder	-	150 – 200	-
Färjeterminalen	1 500	3 000	100 %
Småbåtshamnen	100	200	100 %
Övrig verksamhet	1 200	1 500	25 %
<b>Summa</b>	<b>Ca 3 000</b>	<b>Ca 5 100</b>	<b>Ca 70 %</b>





## Planering för vägar

Huvuddelen av all trafik till Ystad hamn kommer in norrifrån via väg E65 (Dragongatan). Trafiken till hamnen når Ystad huvudsakligen från väg E65 västerifrån och riksvägarna 13 och 19 norrifrån.

I de gällande statliga långsiktiga investeringsplanerna (länstransportplan för Skåne samt Vägverkets nationella väghållningsplan) finns följande större investeringsåtgärder av betydelse för Ystads hamn:

- väg E65 Svedala-Böringe, motorväg/4-fältsväg klart 2014
- väg 13 förbi Assmåsa, ny 9m-väg klart 2013
- väg 23 öster om Höör, ny 2+1-väg klart 2016
- väg 23 Ekeröd-Sandåkra, upprustad 2+1-väg klart 2014
- väg 19 förbi St Herrestad, ny 2+1-väg klart 2008

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

De i föregående avsnitt redovisade trafikflödena indikerar att det på längre sikt kan krävas en uppgradering av standarden på väg E65 Ringleden/Dragongatan.

Vägverket och kommunen genomför under 2007 en idéstudie/förstudie avseende framtida utformning och standard för anslutningen till hamnen (väg E65/Dragongatan). Syftet är att lägga fast en långsiktig lösning av tillfarten till hamnen som säkerställer erforderlig kapacitet och framkomlighet med beaktande av övriga anspråk på utvecklingen av en god stads- och boendemiljö. Resultatet avses ligga till grund för kommunens översiktliga planering och för Vägverkets långsiktiga investeringsplanering.

## Planering för järnvägar

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

### *Banverkets korttidsplanering*

Inga pågående eller planerade förändringar av järnvägen till Ystad eller av bangården i Ystad finns beslutade i Banverkets verksamhetsplan.

### *Banverkets långtidsplanering*

I Banverkets långtidsplanering 2004-2015 "Framtidsplan för järnvägen" ingår inga större kapacitetshöjande åtgärder på det järnvägssystem som förbinder Ystad hamn med övrigt järnvägsnät i Sverige och Danmark. Viss kapacitetsbrist och återställningsproblem kan förväntas under planperioden. Likaså kommer spårbrist på personbangården att bestå med kapacitetskrävande tågrörelser för vändande persontåg vilket kan orsaka begränsade tidtabellslägen för godståg till Ystad.

### *Övriga aktörer*

Ett konsortium planerar för en järnvägsanslutning till Sturups flygplats. Olika alternativ utreds varav ett innebär att en slinga av Ystadbanan dras genom flygplatsen med förbindelse åt såväl Ystad som Malmö

Som en del i Citytunnelprojektet kommer ett förbindelse-spår mellan Öresundsbanan och Ystadbanan att byggas vilket kommer att skapa en direktförbindelse mellan Danmark och Ystad över Öresundsbron. I nuläget (2006) behöver direkttåg vända färdriktning på Kontinentbanan vid Fosie.

Även avveckling av järnväg och järnvägsanläggning skall föregås av ett reglerat samråds- och beslutsförfarande.

## **Hamnar - pågående planering**

Hamnfrågorna i landet har efter Godstransportdelegationens betänkande med beteckningen SOU 2004:76 och Regeringens proposition 2005/06 160 kommit in i en jämfört med tidigare annorlunda situation. Det finns ett intresse att utse strategiska hamnar. En statlig utredningsman har tillsatts (juni 2006) för att utreda bl a denna fråga. Godstransportdelegationen pekade ut tre särskilda hamnregioner; Västkusten, Skåne och mellersta ostkusten från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhamnarna. Det är inte klart vid arbetet med denna rapport på vilket sätt en sådan utredning skulle påverka situationen i Ystads hamn.

## **Miljöprövning**

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö. Tillstånd behöver sökas för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1350 registerton (volymmått @ 2.83m<sup>3</sup>).

Ystad hamn avser lämna in en ansökan före utgången av år 2006 tillsammans med en ansökan om utbyggnad av hamnen inom projekt Baltic basin.

## **Sjöfartsverkets beslut om riksintressen (Se även sidan 9)**

Det är **endast allmänna hamnar** som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och skall i princip vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. I Sjöfartsverkets författning SJÖFS 1988:5 framgår att det för närvarande finns ca 50 allmänna hamnar i Sverige. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpna 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 sjötransportssystemet 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 bl.a. 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 bl.a. farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna. EU-parlamentet och ministerrådet har beslutat om vilka gränser som ska gälla för att infoga hamnarna i TEN-T. Kategori A omfattar hamnar vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare i internationell sjöfart per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

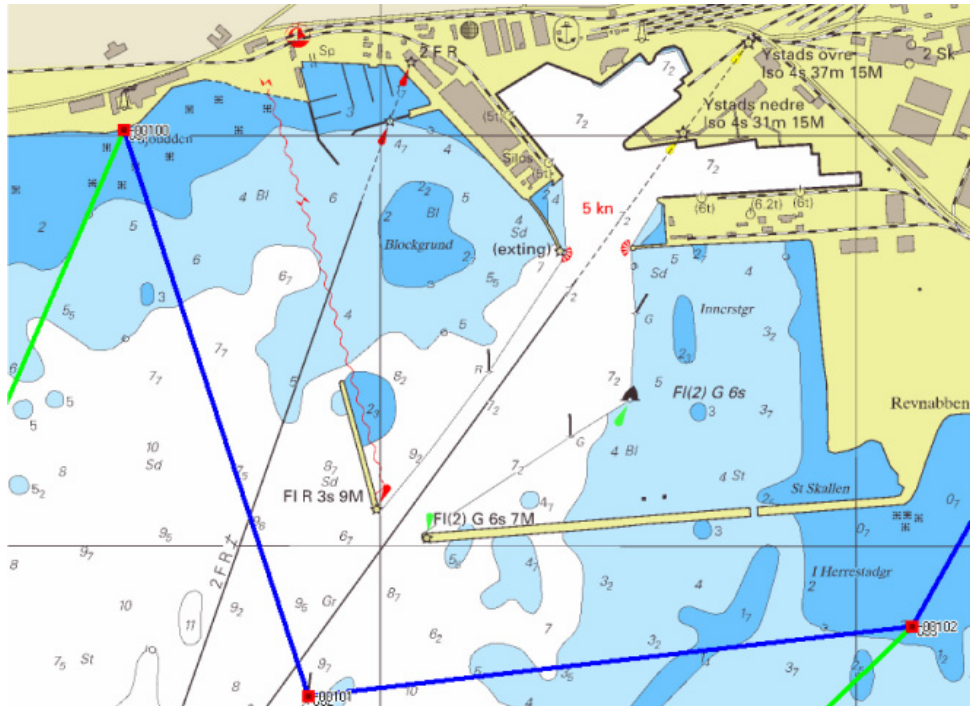
Sjöfartsverket har med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort en bedömning av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse utan att helt strikt utgå från nuvarande eller tidigare kriterier för TEN-T hamnar. Sjöfartsverket anser att det är rimligt att hamnar som är i den kategorin att 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 vissa fall alternativa farleder samt vissa skyddade inomskärsleder för genomfartstrafik, farledsförträngningar och kanaler för handelssjöfart som riksintresse.

Farlederna anges endast i sin sträckning och inte i detalj vad avser utbredning.

Farledsanstalter bl.a. fyrar och övrig utmärkning 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.



*Bilden visar gräns (blå linje) för allmän hamn i Ystad*

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

Sjöfartsverket har sedan tidigare pekat ut vissa lägen för uppläggning och reparation av offshoreplattformar samt platser för uppankring av fartyg som riksintressen. 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 håller för närvarande, hösten 2006, på att preciseras.

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 totalförsvarsynpunkt som riksintresse.

Då Sjöfartsverket 22 oktober 2001 senast omprövade sjöfartens riksintressen och utvidgade anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar d.v.s. hamnar och farleder var utgångspunkten i huvudsak hamnar som uppfyllde kriterierna för att klassas som TEN-T kategori A-hamn och anslutande huvudfarleder.

## Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Skåne län

Län	Hamn	Godsomsättning år 2005 Kton över kaj	Antal passagerare år 2005	Kompletterande motiv- och värde- beskrivning
Skåne	Helsingborg	6 975	11 102 138	Fullservicehamn inklusive omfattande färjetrafik
	Malmö	8 072	153 140	Fullservicehamn inklusive omfattande bilimport
	Trelleborg	10 884	1 690 758	Omfattande färjetrafik
	Ystad	2 633	1 695 000	Omfattande färjetrafik

Förteckning över navigeringshjälpmedel i Skåne län som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse som har betydelse för Ystads hamn:

Län	Läge för DGPS
Skåne	Kullen
Blekinge	Holmsjö

# Riksintresset Ystad Hamn

## **Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn**

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

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

Bestämmelserna om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i 3 kap 8 § miljöbalken. Av denna paragraf framgår att ”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

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

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

Det är även angeläget att uppmärksamma **riksdagens 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 lång sikt. 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.

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

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 hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den tidigare 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 Ystad hamn.

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

1. En samlad hamnfunktion som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 milj. ton gods), 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.
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser**, d.v.s. som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
  - exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som **försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse**.
  - för transport av passagerare och varor utnyttjas olika transportslag, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötransporter.
  - de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.
  - 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.

## Hamndelar av riksintresse

Nedanstående hamndelar i Ystads hamn bedöms vara av riksintresse



*Hamndelar av riksintresse och övriga hamndelar*

### Västra kajen

På västra kajen driver Lantmännen en siloverksamhet som är viktig i regionen. Anläggningen är en av 17 prioriterade anläggningar i hamnar i Sverige.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

### Färjeläge 5

Läget används för Bornholmstrafiken och ligger i direkt anslutning till den järnväg som används för passagerartågen till och från Köpenhamn. Inom färjeläget finns passagerarterminal med biljettkontor, växlingskontor, skeppsmäklare men även hamnkontor. I direkt anslutning till terminalen finns angoringsplats för bussar.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

### Färjeläge 4

Detta läge används i huvudsak för färjetrafiken till Polen.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.



### **Färjeläge 1**

Används i huvudsak för trafiken till Polen.  
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

### **Färjeläge 2**

Detta läge är ett reservfärjeläge.  
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

### **Färjeläge 3.**

Detta färjeläge, som är ett under 2005 nybyggt läge, används för två nya sk ROPAX-färjor för både trafiken på Bornholm och Polen.  
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

### **Färjeläge 6.**

Läget, som utgör en del av Revhuskajen, har jämfört med övriga lägen en flytande ramp. Läget utgör ett reservläge användbart för i stort sett alla färjor som trafikerar hamnen och används ca 125 – 150 dagar per år.  
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

### **Revhuskajen**

Här hanteras de kvantiteter bulkvaror som skeppas över hamnen. Här finns företaget MP-bolagen som importerar massaved och exporterar flis och företaget Swecox som importerar kol och koks.  
Hamndelen uppfyller 1, 2 och 3.

### **Yttre godshamnen/Baltic basin.**

I denna hamndel kommer den framtida utvecklingen av verksamheten i hamnen att förläggas. Se sidan xx.  
Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

## **Övriga hamndelar**

### **Norra kajen**

Kajen används i huvudsak för lättare kryssningstrafik sommartid, för läsökande fartyg, för landning av fisk och är kajplats för hamnens arbetsfartyg.

### **Packhuskajen.**

Här förekommer lättare kryssningstrafik sommartid. Kajen används också av läsökande fartyg. Ingen godshantering sker vid denna kaj. Kajytan innaför kajplatsen används om parkeringsplats för Bornholmstrafiken

### Östra kajen.

Används bl a av Sjöfartsverkets lotsbåt.

### Nyhems kajen.

Denna hamndel kan beroende på sitt läge mellan färjeläge 3 och 6 av säkerhetsmässiga skäl inte nu (juni 2006) användas för någon fartygstrafik.

### Kompletterande övervägande

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

Av rapportens bild – och ritningsmaterial framgår att västra kajen med Lantmännens anläggning utgör en naturlig gräns mellan hamnens verksamhet och sådan bebyggelse som kan komma i fråga väster om denna anläggning.



*Svenska kustfartyget M/S Hellevik lastar spannmål vid Västra kajen*

## **Anslutande infrastruktur av riksintresse**

### **Farleder**

Till riksintresset Ystads hamn leder den allmänna farleden 237 in från sjön.

Sjöfartsverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Ystads hamn.

## Vägar

Till riksintresset Ystad hamn leder den allmänna vägen E65, som ingår såväl i TEN-nätet som i det nationella stamvägnätet och ingår därmed i det av riksintresse klassade vägnätet.

Malmövägens förlängning från E 65 till Västa kajen är dessutom anslutande infrastruktur av riksintresse.



Karta över vägnätet kring Ystad

## Järnvägar

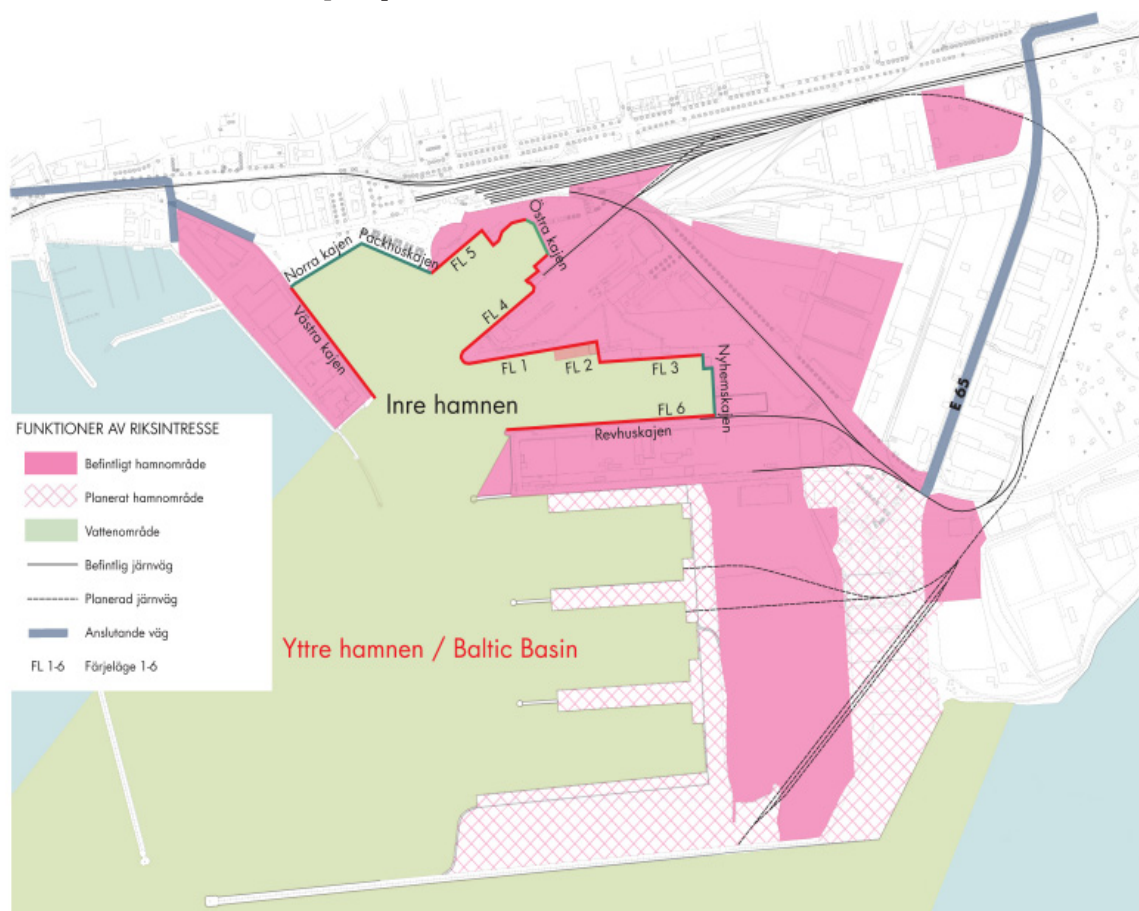
I Banverkets beslut om riksintressen den 6 april 2000 framgår att samtliga spår och spåranslagningar som tillhör stamnätets infrastruktur, samt utpekade delar av det övriga järnvägsnätet utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I riksintresset ingår även stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar, som behövs för transportfunktionen.

Ystadbanan, dvs järnvägen mellan Malmö och Ystad, är utpekad som järnväg av riksintresse. Därav följer att även bangården i Ystad samt anslutning till internationell färjetrafik är av riksintresse.

Inom hamnområdet är befintligt järnvägsspår till färjeläge 4 också av riksintresse.

I Banverkets pågående (2006) översyn av riksintresse föreslås att en kombiterminalfunktion i Ystad hamn är av riksintresse. Den planerade kombiterminalen pekas ut som riksintresse varav följer att anslutningsspår till denna därmed också är av riksintresse.

## Statens samlade syn på Riksintresset Ystad hamn



Hamndelar och anslutande infrastruktur av riksintresse

## 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** inkl. **sjöfartsskydd**, som är kopplade till hamnverksamheten och till **transporter till och från hamnen**. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut. Redovisningen av de olika miljöfrågorna nedan utgår till stor del från Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd med titeln "Hamnar – Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m." (Handbok 2003:7).

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

I den miljöprövning som påbörjats av Ystad hamn kommer en miljökonsekvensbeskrivning för de tillståndspliktiga hamndelarna att tas fram. Dessa miljökonsekvensbeskrivningar kommer att ge en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena.

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

## **Buller**

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

## **Planeringsriktlinjer för buller**

Bullerfrågorna ska 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 o.s.v.), buller från fartygens motorer m.m., samt fläktar o dyl. 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.

I vägtrafiksammanhang har ibland prövats att för bostäder i centrala lägen göra vissa avsteg från riksdagens riktvärden genom ett resonemang om att höga ljudnivåer vid vissa boningsrum bättre

kan accepteras om nivåerna vid andra boningsrum, t.ex. sovrum, istället är tystare. En anledning till detta avsteg är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt ogenomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena.

Avstegsresonemanget bör dock tillämpas med försiktighet.

Vid olika typer av industriell verksamhet finns helt andra tekniska möjligheter att nå riktvärdena än vad som är fallet vid trafikbuller. Det är därför lättare att klara bullernivåerna genom åtgärder vid källan.

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning. Då målsättningen sedan införandet av riktvärden 1978 har varit att nå ner till värdena för nyetablering, återges inte värdena för befintlig industri här. Praxis i tillämpningen har också utvecklats till att numera huvudsakligen tillämpa värdena för nyetablering.

### **Riktvärden för industribuller vid bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler m.m.**

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

### **Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, vårdlokaler, utomhusmiljön invid bostäder**

	Nyetablering av ekvivalent nivå	Befintlig verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid 07 –18	50 dBA	55 dBA
Kvällstid 18-22 samt sön. o helg 07-18	45 dBA	50 dBA
Natt 22-07	40 dBA 55 dBA (maximal ljudnivå)	45 dBA 55 dBA (maximal ljudnivå)

### **Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, t ex kontor**

	Nyetablering av ekvivalent nivå	Befintlig verksamhet ekvivalent nivå
Dagtid 07 –18	60 dBA	65 dBA
Kvällstid 18-22 samt sön. o helg 07-18	55 dBA	60 dBA
Natt 22-07	50 dBA	55 dBA

## Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

För bedömning av lågfrekvent buller som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m. tillämpas Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6) Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, undervisningslokaler, vårdlokaler samt sovrum i tillfälligt boende. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus.

### Riktvärden för lågfrekvent buller inomhus anges i följande tabell:

Tersband, Hz	31	40	50	63	80	100	125	160	200
Ekvivalent ljudnivå (dB)	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 (infrastrukturpropositionen (1996/97:53) som är tillämplig för detta buller.

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå	30 dBA ekvivalentnivå
Inomhus	45 dBA maximalnivå nattetid	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå	60 dBA ekvivalentnivå (förutom på uteplats)
På uteplats	70 dBA maximalnivå	55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA 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. 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.

Miljö kvalitetsnormer 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 överskridas i dagsläget. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3§ miljöbalken.

Åtgärdsprogram för kvävedioxid och/eller partiklar har tagits fram i Stockholm och Göteborg och håller på att tas fram i Malmö, Helsingborg samt ytterligare några städer. I arbetet med

åtgärdsprogram har uppmärksammats att det i första hand är vägtrafiken som bidrar till att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning medverkar generellt sett i mindre utsträckning till överskridanden, men de bidrar alltid till bakgrunds-nivån.

### **Planeringsriktlinjer för luftkvalitet**

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

### **Risk- och säkerhetsaspekter**

Risken för olyckor inom hamnområdet är främst knuten till hanteringen av farligt gods, petroleumprodukter och kemikalier. Eventuella olyckor kan orsaka utsläpp till mark, luft och vatten. Land- och fartygstransporter med farligt gods sker till och från hamnen och inom hamnområdet.

Till hamnen ankommer och avgår färjor med farligt gods, oftast som stycke-gods. 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 p.g.a. att risken i samband med transporter till/från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser t.ex. avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till risk-bilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät bebyggelse som t.ex. bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning

### **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. Sydöstra Skånes Räddningstjänst bör i ett tidigt skede i planprocessen ges möjlighet att delta i planarbetet.

Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas och det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna. En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter genomförs kan det ge negativa effekter på



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

#### Hanterade mängder farligt gods i Ystad Hamn 2005

Klass	Förklarande text	Mängd i ton
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål (ex. fyrverkerier, ammunition)	1 143
Klass 2	Gaser (ex. syrgas, koldioxid)	994
Klass 3	Brandfarliga vätskor (ex. bensen, etanol)	10 423
Klass 4	Brandfarliga och självantändande ämnen (ex. tändstickor, metallpulver, kol, fiskmjöl, kalium, magnesiumpulver mm)	1 935
Klass 5.	Oxiderande ämnen (ex. ammoniumnitrat, kalciumhypoklorit)	2 190
Klass 6.	Giftiga och smittförande ämnen (ex. kvicksilverföreningar, cyanider, bakterier, levande virus, laboratorieprover))	496
Klass 7	Radioaktiva ämnen (ex. uranhexafluorid, torium)	Nil
Klass 8	Frätande ämnen (ex. batterier, ättiksyra)	7 952
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål (ex. miljöfarliga ämnen, asbest)	1 937
<b>Totalt</b>		<b>27 070</b>

*Anm: Frånsett 10 ton terminalhanterad kvantitet skeppas allt farligt gods med färjorna till och från Polen. I huvudsak går dessa transporter med järnväg men i enstaka fall fraktas godset i containers och som styckegods på lastbil.*

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

## **Sjöfartsskydd**

FN-organet IMO ( International Maritime Organisation) beslutade under 2002 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, den sk ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet ”sjösäkerhet” eller ”safety” har begreppet ”sjöfartsskydd” eller ”security” kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004. I alla hamnar har en skyddsutredning genomförts och som resulterat i en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkännas 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.

Ystad hamn har anpassat verksamheten till ISPS-koden.

Det hittills genomförda sjöfartsskyddet har senare utökats på så sätt att även inte inhägnade områden kommer att finnas med i en hamns säkerhetsplan i olika lägen. Tillfälliga avlysningar av sådana områden kan därför senare komma att tillgripas när säkerheten i en hamn eller hamndel så kräver.

### **Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd**

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

## **Riksintressets behandling i planprocessen**

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

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

”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreservationerna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t ex att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.”

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

lands som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av översiktsplanen.

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

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

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

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset Ystad hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befävar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen ”påtagligt försvåras”. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

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

## **Miljöprövning 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 på minst 1350 brutto registerton (volymmått @ 2.83m<sup>3</sup>) last är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Se sidan 29. 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 Länsstyrelsen, 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 2007. Även planerade ändringar eller utökning

av verksamheten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen har i många fall övertagits av kommunens miljö- och hälsoskydds nämnd från Länsstyrelsen. För Ystad hamn är dock Länsstyrelsen tillsynsmyndighet både för den miljöfarliga verksamheten och för vattenverksamheten.

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

## Länsstyrelsens roll

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i detaljplaneläggning eller bygglovsprövning och länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Ystad hamn beaktas i olika planer. Om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen ”påtagligt försvåras” ska länsstyrelsen upphäva kommunens beslut att anta planen.

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

I Sjöfartsverkets beslut om utpekande av riksintresse för sjöfarten finns ingen närmare precisering av vad riksintresset Ystad hamn omfattar. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport med syftet att precisera innebörden av riksintresset Ystad hamn och beskriva samverkan med andra transportslag. Ett övergripande syfte är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Ystad hamn ska preciseras.

## Sammanfattning av inkomna synpunkter under remisstiden

Länsstyrelsen Skåne remitterade i januari 2007 en beskrivning av riksintresset Ystad hamn och viktiga anslutningar vad avser järnväg och väg till berörda kommuner, myndigheter och organisationer för synpunkter. Till den 22 mars har 15 svar på remissen kommit in.

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	Länsstyrelsens kommentarer
Försvarsmakten	Ingen erinran.		
Helsingborgs kommun	Stadsbyggnads-nämnden tillstyrker beskrivningen av riksintresset hamnen.  Underhandskontakter har tagits med bl a Helsingborgs Hamn AB.	Rapporten täcker väl in de faktorer som man med dagens kunskap bör ta hänsyn till. Beskrivningen kan därför i princip fungera som mall för beskrivningar av riksintresset avseende andra hamnar.	
Landskrona kommun	Ingen erinran.	Beskrivningarna är väl ordrik och delar av faktasammansättningarna kan flyttas i bilagor.	<i>Har övervägts men befunnits ge sämre sammanhang.</i>
Malmö kommun	Malmö stad ser positivt på den framtagna rapporten som kommer att utgöra ett viktigt underlag för fortsatt planering.	Hamnen har ett strategiskt läge, vilket är gynnsamt ur miljösynpunkt eftersom transporter som utförs till sjöss är att föredra jämfört med lastbilstransporter.  Utökningen av hamnverksamheten kommer emellertid också att öka transporterna på land. Detta ställer stora krav på den fortsatta planeringen av hamn och tillfartsvägar. Det är också angeläget att frågor som berör buller och luftkvalitén och andra miljöfrågor särskilt uppmärksammas.  Utsläppen till luft kan begränsas om fartyg vid kaj ansluts till el mm.	<i>Miljöfrågorna behandlas i den förestående miljöprövningen av hamnverksamheten.</i>
Sjöbo kommun	Ingen erinran mot riksintressena.  Konstaterar att väg 13 är en av de viktigaste transportvägarna till och från Ystad hamn	Kommunen förutsätter att Vägverket prioriterar erforderliga standardhöjande åtgärder för väg 13.	
Skurups kommun	Avstår att yttra sig.		

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	Länsstyrelsens kommentarer
Svedala kommun	Ingen erinran mot riksintressena.	Kommunen anser att det är viktigt att transporterna till och från hamnen kan ske på ett miljömässigt och trafiksäkert sätt, vilket bl a ställer krav på infrastrukturinvesteringar inom vägsektorn såsom en utbyggnad av E65.	
Trelleborgs kommun	Avstår att yttra sig.		
Ystad kommun	<p>Kommunen anser att Västra Kajen inte ska utpekas som riksintresse för sjöfarten. Anläggningen och kajen uppfyller inte alla kriterierna 1-4.</p> <p>Som en följd härav anser kommunen att förbindelsen som förbinder Västra Kajen med E65 (Malmövägen) ska utgå avseende väg som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse.</p>	<p>Kommunen anser att avsnitt som tar upp Utbyggnad av bostäder bör utgå.</p> <p>Kommunen anser att beskrivningen av riksintresse för sjöfarten bör förtydligas avseende påverkan på omgivningen vad gäller buller och utsläpp samt risk- och säkerhetsaspekter, där gällande gränsvärden och miljökvalitetsnormer inte får överskridas.</p>	<p><i>Länsstyrelsen anser att anläggningen Västra Kajen ska anses vara av riksintresse för att kajen ligger inom den samlade hamnfunktionen. Det räcker i övrigt med ett av kriterierna 1-4 är uppfyllt. Nuvarande funktion på Västra Kajen har idag en koppling till hamn vad avser utlastning över kaj.</i></p> <p><i>Avsnitt om utbyggnad av bostäder utgår ur rapporten.</i></p> <p><i>Sjöfartens påverkan på omgivningen vad avser buller och utsläpp mm, sker i tillståndsprovningen av hamnverksamheten.</i></p>
Länsstyrelsen i Blekinge	Rapporten är ett bra exempel (och inspirerande) på hur statliga riksintressen inom kommunikationsområdet kan belysas.		
Transportindustriförbundet	Förbundet har inga synpunkter på precisering av riksintresset, men vill poängtera vikten av att det tas höjd för hamnens framtida utveckling och dess betydelse för regionen.		

Remissinstans	Synpunkter på avvägning av riksintresset	Övriga synpunkter	Länsstyrelsens kommentarer
Eva Hörberg och Jörgen Andersson, Surbrunnsvägen...		I yttrandet framgår bl a att Revhusen inte är omnämnt i rapporten, att fördjupad översiktsplan inte omnämner badstrand i öster, att Dragongatan inte kan belastas med mer lastbilstrafik och därför bör hamnen inte vara av riksintresse samt att kommunens översiktsplan saknar redovisning av olika störningar som medför risk för människors liv och hälsa mm.	<i>Revhusen ska värderas utifrån sitt byggnadshistoriska och byggnadsantikvariska värde. Länsstyrelsen har inte gett Revhusen det byggnadsantikvariska och kulturmiljömässiga värdet att området kan klassas som riksintressant.</i>  <i>Inför hamnens expansion och utveckling görs avvägningar mellan olika allmänna intressen från kommunens sida. Länsstyrelsen redovisar i rapporten bl a omfattningen av riksintresset Ystad Hamn samt anslutande infrastruktur av riksintresse.</i>
Sveriges hamnar		Redaktionella synpunkter.	<i>Rapporten justeras.</i>
Ystad Hamn och Logistik AB			
Hamnupproret, Ulf Henningson m fl	Ställer sig positiv till "Riksintresset Ystad Hamn" om man därmed avser att ge stöd åt bibehållande av hamn i Ystad som utvecklas med Bornholmstrafiken som bas för en överregional utveckling mellan Österlen och Öresundsregionen och som står i samklang med Riksintressena Kulturmiljövård, Naturvård och Friluftsliv, samt Ystads bevarandeprogram 2005, Agenda 21 och av kommunfullmäktige antagen miljöhandlingsplan.		<i>Avvägning mellan olika intressen görs i olika lokala och regionala planeringsprocesser varvid rapportens specificering av riksintresset Ystad hamn utgör vägledning.</i>

## Källor

Boverkets beslut 5 juli 1999, Dnr B411-670/98)

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 om sjöfartens riksintressen, Sjöfartsverket Norrköping

Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5

Vägverkets beslut den 10 september 1999 om vägar av riksintresse, Vägverket, Borlänge

Vägverkets beslut den 8 november 2004 om nytt utpekande av riksintresse, Vägverket, Stockholm

Banverkets beslut den 6 april 2000 om järnvägar av riksintresse. Banverket Borlänge

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

PM Stockholms miljöförvaltning Bedömningsgrunder för buller vid hamnverksamhet 18.6.2003

Översiktsplan för Ystads kommun (inkl. Länsstyrelsens granskningsyttrande) antagen 2005

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

Länsstyrelsens kulturminnesvårdsprogram för Skåne(1982),

Bevarandeplan för den medeltida stadskärnan i Ystad 1981,

Bevarandeprogram för byar i Ystadskommun (1985),

Beskrivning av ”§ 38-områden” i Ystad 1985





**Rapportserien Skåne i utveckling**  
**ISSN 1402-3393**

- 2007:1 Barns berättelser om socialtjänstens utredningar. *Samhällsbyggnadsavdelningen*  
2007:2 Riksintresse Ystads hamn. *Samhällsbyggnadsavdelningen*  
2007:3 Handla rätt. *Samhällsbyggnadsavdelningen*  
2007:4 Förvaltningsplan för stora rovdjur 2007-2010. *Miljöavdelningen*  
2007:5 Våtmarksstrategi för Skåne. *Miljöavdelningen*



**LÄNSSTYRELSEN**  
I SKÅNE LÄN

Östra Boulevarden 62A, 291 86 Kristianstad  
Kungsgatan 13, 205 15 Malmö  
Tel 044/040-25 20 00, Fax 044/040-25 2 11 0  
E-post [lansstyrelsen@m.lst.se](mailto:lansstyrelsen@m.lst.se)  
[www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)

[www.m.lst.se](http://www.m.lst.se)