

Rapport

Riksintresseprecisering, Uddevalla hamn

Uddevalla kommun, Västra Götalands län

Rapport 2020-06-15

Objekt: Uddevalla hamn



Trafikverket

Postadress: Kungsgatan 32, 461 21 Trollhättan

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Riksintresseprecisering Uddevalla hamn

Författare: Erica Kvist, PLväsa och Patrik Alenklint, PLväsa

Dokumentdatum: 2020-06-15

Ärendenummer: TRV 2019/29726

Version: 1

Publikationsnummer: 2020:148

ISBN: 978-91-7725-678-6



Enligt sändlista

Precisering av riksintresseanspråk avseende Uddevalla hamn

Uddevalla hamn är av riksintresse enligt beslut av Sjöfartsverket 2001. När Trafikverket tog över som ansvarig myndighet för riksintresseutpekande av kommunikationsanläggningar 2010, togs beslut om att Uddevalla hamn fortsatt var av riksintresse.

Länsstyrelsen uppdrog till Trafikverket att precisera riksintresseanspråket för Uddevalla hamn, efter att en detaljplan i Uddevalla hamns närhet blivit upphävd 2014.

Riksintresseområdet för en hamn utgörs av land- och vattenområden som direkt används och som planeras att komma att användas. Preciseringen är en del i Trafikverkets uppdrag att arbeta med samhällsplanering i ett brett perspektiv, för att samordna infrastruktur och bebyggelse utifrån miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet och att verka för att de transportpolitiska målen uppfylls.

Preciseringen gäller befintliga hamndelar samt planerade ytor, se rapport bilaga 1.

Trafikverket Region Väst



Jörgen Einarsson
Regional Direktör

Ärendenummer

Motpartens ärendenummer

Dokumentdatum

2020-06-15

Sidor

2(2)



Sändlista

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Sjöfartsverket

Transportstyrelsen

Tillväxtverket

Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap

Boverket

Militärregion Väst

Västra Götalands Regionen

Fyrbodals kommunalförbund

Uddevalla kommun

Uddevalla Hamn AB

Räddningstjänsten Mitt Bohuslän

Innehåll

Förord	5
Sammanfattning	6
1 Inledning och syfte	9
2 Bakgrund	10
2.1 Kriterier för utpekande	10
2.2 Hur arbetet har bedrivits	11
2.3 Uddevalla hamns historia	11
3 Värdebeskrivning	14
3.1 Omvärldsfaktorer	14
3.1.1 Europeisk transportpolitik och TEN-T	14
3.1.2 IMO Svaveldirektivet	15
3.1.3 NECA kvävesutsläppskontrollområde.....	15
3.1.4 Barlastvattenkonventionen.....	16
3.1.5 Svensk transportpolitik.....	16
3.1.6 Svensk godshantering.....	17
3.1.7 Hamnens anslutningar till omgivande infrastruktur	18
3.1.8 Ytterligare faktorer	20
3.2 Uddevalla hamns förutsättningar	21
3.2.1 Befintliga hamndelars funktion.....	21
3.2.2 Badökajen	21
3.2.3 Skeppsholmspiren	22
3.2.4 Sörvikskajen.....	22
3.2.5 Frölandskajen	22
3.2.6 Hamnens framtida utveckling	22
3.3 Aktuella transportflöden och marknader	23
3.3.1 Godstransporterna till och från hamnen.....	25
4 Riksintressets markanspråk	27
4.1 Hamndelar av riksintresse	27
4.1.1 Badökajen	27
4.1.2 Skeppsholmspiren	27
4.1.3 Sörvikskajen.....	27
4.1.4 Frölandskajen	28
4.2 Utvecklingsområde	28

4.3	Anslutande infrastruktur av riksintresse	28
5	Områden som berör eller berörs av hamnen	30
5.1	Buller	30
5.2	Luftkvalité	32
5.3	Risk- och säkerhetsaspekter	32
5.4	Sjöfartsskydd.....	32
6	Riksintresset i planering och tillståndsprövning	34
6.1	Faktorer som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen	34
6.2	Riksintressets behandling i planprocessen.....	35
6.3	Övriga riksintressen i närområdet	36
6.4	Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen.....	36
6.4.1	Strategisk plan 2015–2018	36
6.4.2	Maritim strategi Uddevalla.....	37
6.4.3	Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort.....	37
6.5	Miljöprövning.....	38
7	Källförteckning	39

Förord

Trafikverket har pekat ut Uddevalla hamn som en anläggning av riksintresse för kommunikation. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket område som berör eller berörs av hamnen framgår inte av beslutet. Denna rapport syftar till att precisera vad som utgör riksintresset och vilka land- och vattenområden som berörs, både idag och i ett framtidsperspektiv.

En av förutsättningarna för handelns och industrins tillväxt är väl utvecklade transportsystem. Transportkedjor där de olika trafikslagen samverkar för hållbara lösningar bidrar till en energieffektiv godshantering. Hamnar utgör viktiga noder i detta system och är en förutsättning för Sveriges försörjning.

God samhällsplanering behöver utgå från ett helhetsperspektiv, där transportsystemen och dess påverkan även vägs ihop med andra funktioner. Uddevalla hamn behöver kunna samexistera med Uddevalla stad. Ett övergripande syfte med arbetet har därför varit att skapa dialog mellan de berörda parterna i preciseringsprocessen och förståelse för olika planeringsförutsättningar. En viktig del i arbetet med preciseringen har varit samråd och workshops. Preciseringen är tänkt att kunna underlätta för planeringen av en hamn- och stadsutveckling i Uddevalla med god kvalitet.

Arbetet har letts av Trafikverket i samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Sjöfartsverket, Uddevalla kommun, Uddevalla Hamn, och Fyrbodals kommunalförbund.

Sammanfattning

Sjöfartsverket pekade år 2001 ut Uddevalla hamn som riksintresse med hänsyn till dess funktion som bulkhamn. När Trafikverket 2010 tog över som ansvarig myndighet för riksintresseutpekande av kommunikationsanläggningar, enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera, togs beslutet att Uddevalla hamn fortsatt var av riksintresse. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilka områden som berör eller berörs av hamnen framgick inte av beslutet. Preciseringsen av ett riksintresse innebär att Trafikverket beskriver sin syn på den aktuella anläggningen utifrån ett övergripande systemperspektiv. Arbetet har syftat till att precisera vad som utgör riksintresset och vilka land- och vattenområden som berörs, både i dag och i ett framtidsperspektiv med en tidshorisont runt 20–30 år. Syftet har också varit att redogöra för anläggningens funktion och förtydliga vad det kan innebära att påtagligt försvåra åtkomsten eller nyttjandet av den. Preciseringsen ska bland annat kunna tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Preciseringsen är ett underlag som Länsstyrelsen kan komma att använda vid avvägning mellan olika intressen i dess uppgift att bevaka statliga intressen, samt som stöd till kommunerna för att visa hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses vid framtagande av kommunala planer.

Uddevalla hamn är väl placerad i ett nationellt transportperspektiv genom en naturlig hamn i skyddat läge i kombination med goda anslutningar till både väg- och järnvägskommunikationer. Den är inte utpekad i den TEN-T korridor (transuropeiskt nätverk för transporter) som Skandinavien tillhör men anslutningsmöjligheter till TEN-T:s stamnät är goda både för både väg- och järnvägstrafik. Hamnens primära marknad ligger nordost om Uddevalla vilket innebär att kapacitetsproblem för järnvägstrafiken i Göteborgsområdet inte direkt påverkar tillgängligheten och gör hamnen till en intressant nod att nå. Detta tillsammans med hamnens goda möjligheter till terminalverksamhet och inriktning på bulklaster kompletterar Göteborgs hamn på ett funktionellt sätt. Vad gäller Vänerhamnar utgör Uddevalla hamn på kort sikt en viktig stabiliserande marknadsfaktor genom sin roll som redundanshamn som snabbt kan ta över godstransporter vid framkomlighetsproblem i Göta älv.

I enlighet med de kriterier som varit utgångspunkten för bedömning om precisering av riksintresset Uddevalla hamn bedömer Trafikverket att nedanstående hamndelar är av riksintresse. Till dessa tillkommer ett befintligt utvecklingsområde för hamnens expansion samt kompletterande transportinfrastruktur och vattenområden.

Hamndelar av riksintresse

- Badökajen
- Skeppsholmspiren
- Sörvikskajen
- Frölandskajen

Utvecklingsområde av riksintresse

- Frölandskajen, se figur 2.



Figur 1. Uddevalla hamns olika hamndelar av riksintresse.



Figur 2. Utvecklingsområde för Uddevalla hamn.¹

Vid planering och tillståndsgivning ska hänsyn tas till hamnens påverkan på omgivande områden. Områden som berör eller berörs av hamnen bestäms dels av

¹ ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Mark och vatten Uddevalla tätort”, Uddevalla kommun 2017-02-22, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e48d9/1511362657197/Mark%20och%20vatten%20Uddevalla%20tätort.pdf> (uppslagsdatum: 2019-09-10)

hamnens fysiska utbredning, dels av de restriktioner som beror på miljöstörningar så som buller och hantering av farligt gods. Riksintresset är inte statiskt utan uppdateras regelbundet, eller när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras och behov uppstår.

Arbetet har letts av Trafikverket och har skett i samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Uddevalla kommun, Uddevalla Hamn AB, Sjöfartsverket och Fyrbodals kommunalförbund med ambitionen att få en så samordnad syn på riksintresset Uddevalla hamn som möjligt.

1 Inledning och syfte

Uddevalla är den första kommunen i Sverige att anta en maritim strategi. Enligt strategin som antogs 2013 ska Uddevalla kommun ”kraftfullt verka för att bli en maritim centrumbildning i Västsverige.”² Strategin inkluderar bland annat vattennära boende i de centrala delarna av Uddevalla stad. Kommunen antog också en fördjupad översiktsplan för Uddevalla tätort i 2017.³ I den står bland annat att ”intresset för att utveckla staden mot vattnet gör att hamnen kan komma i konflikt med andra intressen. Att flytta hamnverksamhet längre ut är nödvändigt för att kunna utveckla staden västerut och skydda riksintresset.”

År 2012 beslutade Länsstyrelsen i Västra Götalands Län om att upphäva en detaljplan för bostäder vid Skeppsviken på grund av påtaglig skada på riksintresset för Uddevalla hamn samt risken för människors hälsa och säkerhet. Regeringen beslutade i december 2014 att fastställa Länsstyrelsens beslut, med hänvisning till att Uddevalla hamn är utpekad som riksintresse. Samtidigt berörs hamnområdet av stabilitetsproblem, förorenad mark, buller och översvänningsrisker.⁴ Utifrån denna planeringssituation har Länsstyrelsen vänt sig till Trafikverket med en önskan om en precisering av riksintresset Uddevalla hamn.

En precisering av ett riksintresse innebär att Trafikverkets beskriver sin syn på den aktuella anläggningen utifrån ett övergripande systemperspektiv. Preciseringsplaneringen ska utgöra ett fördjupat planeringsunderlag som visar på de värden som riksintresset avser att skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen.

Syftet med en precisering är att redogöra för anläggningens funktion och förtydliga vad det kan innebära att påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av den. Preciseringsplaneringen ska bland annat tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Preciseringsplaneringen är ett underlag som Länsstyrelsen kan komma att använda vid avvägning mellan olika intressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen samt som stöd till kommunerna för att visa hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses vid framtagande av kommunala planer.

En precisering av ett riksintresse ska vara långsiktig med en tidshorisont runt 20-30 år. Preciseringsplaneringen utgår från dagens verksamhet och dagens lagstiftning.

² ”Maritim strategi för Uddevalla kommun”, Tillväxtavdelningen, Uddevalla Kommun 2013, URL: https://nanopdf.com/downloadFile/maritim-strategi-uddevalla-kommun_pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

³ ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 1 – ställningstagande”, Uddevalla kommun 2017-10-11, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e363f/1510646417091/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%201.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

⁴ ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 2 – miljökonsekvensbeskrivning”, Uddevalla kommun 2017-10-11, sid 30, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e3641/1510646561558/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%202.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

Ett riksintresse är däremot inte statiskt och det kan uppkomma nya omständigheter som kräver uppdatering av preciseringen.

2 Bakgrund

Sjöfartsverket pekade 2001 ut Uddevalla hamn som hamn av riksintresse med hänsyn till dess funktion som bulkhamn.⁵ När Trafikverket 2010 tog över som ansvarig myndighet för riksintresseutpekande av kommunikationsanläggningar, enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden,⁶ togs beslutet att Uddevalla hamn fortsatt var av riksintresse.

Trafikverket pekar genom sitt beslut ut de anläggningar som har sådana specifika funktioner för transportsystemet att Trafikverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.⁷

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Kommunen ska i översiktsplaneringen ta ställning till riksintresset och Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset tillgodoses i översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

2.1 Kriterier för utpekande

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

- Ingår i TEN-T-nätverket

och/eller

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

Område som preciseras som riksintresse i de utpekade hamnarna ska bestå av de land- och vattenområden som fastställts i beslut om riktlinjer för precisering av hamnområde av riksintresse.

⁵ Zetterberg, B. Å., "Sjöfartens Riksintressen", Sjöfartsverket 2001-10-22, Bilaga 1, sid. 1, URL: http://sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2001/0406-0005031-2.PDF, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

⁶ "Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden", Miljö- och energidepartementet 1998-06-25, URL: <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1998896-om-hushallning-med-mark-sfs-1998-896>, (uppslagsdatum 2019-01-07)

⁷ "Miljöbalk (1998:808)", Miljö- och energidepartementet 1998-06-11, URL: <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808-sfs-1998-808>, (uppslagsdatum 2019-01-07)

2.2 Hur arbetet har bedrivits

Arbetet har letts av Trafikverket och har skett i samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Uddevalla kommun, Uddevalla Hamn AB, Sjöfartsverket och Fyrbodals kommunalförbund med ambitionen att få en så samordnad syn på riksintresset Uddevalla hamn som möjligt. Möten och workshops med arbetsgruppen och Uddevalla kommun har hållits för att skapa gemensamma utgångspunkter för arbetet och för att förankra resultat. Kontinuerliga avstämningar har även hållits med Trafikverkets styrgrupp.

Arbetet med rapporten har bedrivits genom att sammanställa underlagsmaterial från respektive organisationer. Underlaget har sedan kompletterats och fördjupats genom litteraturstudier och intervjuer med berörda parter inom arbetsgruppen. Som utgångspunkt för rapporten har Trafikverkets ”Handledning för precisering av riksintresse 2012:078” använts.⁸

Trafikverkets styrgrupp har bestått av Susanne Planath, Jörgen Ryding samt Henrik Zetterquist, Trafikverket Region Väst. Arbetsgruppen har letts av Boel Olin från Trafikverket och från Uddevalla kommun har Hans Johansson, Sven Andersson, Lynn Joel och Sten-Anders Olsson medverkat. Berörda myndigheter och verksamheter har representerats av Roy Jaan, Johan Eriksson och Johan Engdahl (Sjöfartsverket), Sten Wohlme, Matilda Wirebo och Annika Lundahl (Länsstyrelsen i Västra Götalands län), Christian Martins (Fyrbodals kommunalförbund) och Ulf Stenberg och Johan Ericsson (Uddevalla hamn). Ytterligare medverkande från Trafikverket har varit Sofia Nyberg, Jesper Lindgren, Lars Thörnblad, Ulf Lundström, Glenn Appel, Karin Bergenås, Emil Fastén, Erica Kvist och Patrik Alenklint.

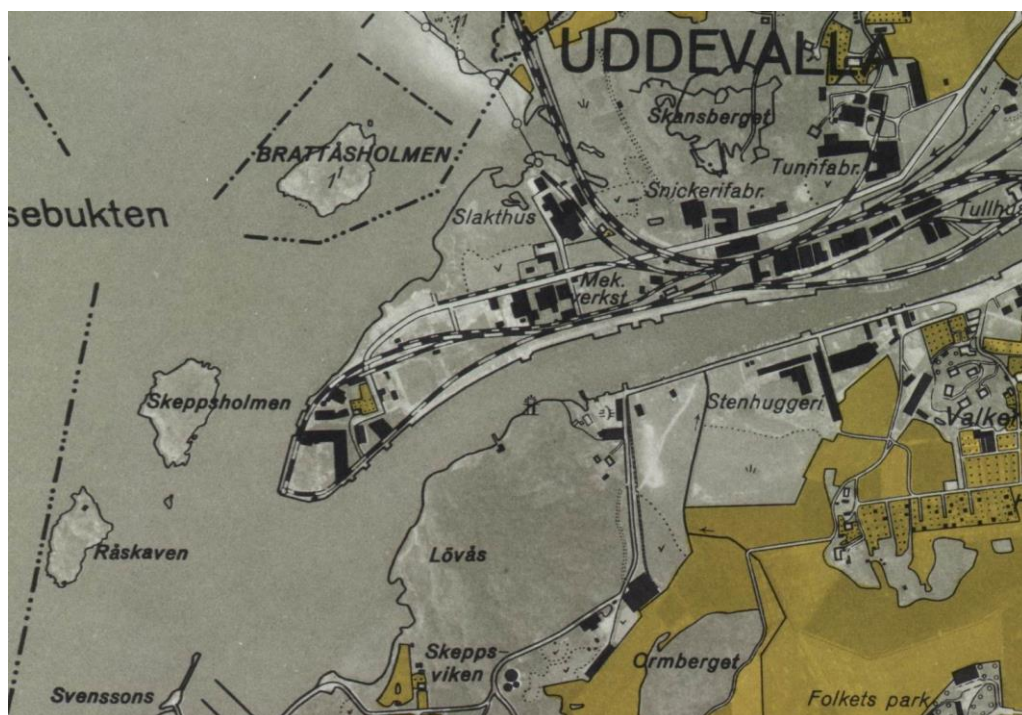
2.3 Uddevalla hamns historia

Uddevalla hamn ligger i Byfjorden i Bohusläns inre skärgård innanför öarna Orust och Tjörn. Hamnen utgörs av en naturlig hamn i skyddat läge och är i dag ett helägt kommunalt bolag med cirka 90 anställda. Hamnbolaget är främst inriktat på bulklaster såsom malm, spannmål, skogsprodukter samt projektlaster av gods som kan vara stort, tungt, högt eller på annat sätt skrymmande. Hamnen hanterar även produkter med höga krav på administrativ handläggning och fysiska skyddsåtgärder såsom farligt gods. Exempel på stora kunder är Lantmännen (spannmål), Vargön Alloys AB (råvaror till stålindustri), Värö bruk (virke), Aerochem (avisningsprodukter till flygindustrin) samt delar till vindkraftverk.

Hamnen i Uddevalla har vuxit fram under tre sekel med kraftig expansion under 1900-talets andra hälft. Under 1700-talet var Uddevalla hamn en av landets största import- och exporthamnar och var en integrerad del av staden. Hamnverksamheten låg då längre upp i Bäveån men har efterhand flyttats västerut då sjöfarten utvecklats och staden växt. Under mitten av 1800-talet fylldes det

⁸ Brodén E. & Persson A., ”Handledning för precisering av riksintresse”, Trafikverket 2012:078, URL: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10336/Related-Files/2012_078_Handledning_for_precisering_av_%20riksintresse.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

landområde ut som idag utgör Båvekajen. Runt 1970 fortsatte expansionen med att bygga ny kaj genom att öarna Råskarven och Skeppsholmen plansprängdes och sedan användes sprängstenen som utfyllnad. Hela området mellan Badön och Brattåsholmen är utfyllt havsvik.



Figur 3. Urklipp från ekonomisk karta år 1937.⁹

Under cirka 40 år mellan 1946–1986 präglades Uddevalla hamn stort av Uddevalla Varvet AB. Varvsindustrin har genom sina olika expansioner och investeringsprogram format hamnmiljön till vad den är. I slutet av 1970-talet gjordes varvets storsatsning på kajen Sörviks östra del. Inom projektet byggdes dockan, utrustningskajen, bockkranen och kontor.

I början av 1980-talet tog hamnen beslutet att göra ytterligare investeringar i ny kaj på Fröland, längre ut i bukten. På Fröland fanns i början 1970-talet stenindustri som krossade berg. Där den nuvarande kajen är placerad var då upplagsplats. Under 1980-talet anpassades Frölandskajen för malmimport.

⁹ Ekonomisk karta från år 1937. URL: <http://uddevallare.blogspot.com/2014/01/bado.html> (uppslagsdatum: 2020-04-07)



Figur 4. Vy över dockan under byggnation av T/T NANNY – Uddevallavarvet.¹⁰



Figur 5. Uddevalla hamn med Sörvikskajen (i förgrunden) respektive Skeppsholmspiren och Badökajen (t.h.) idag.

¹⁰ Vy över dockan under byggnation av T/T NANNY – Uddevallavarvet. URL: <https://digitaltmuseum.se/011014298558/vy-over-dockan-under-byggnation-av-t-t-nanny-uddevallavarvet> (uppslagsdatum: 2020-04-07)

3 Värdebeskrivning

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Europeisk transportpolitik och TEN-T

I Europeiska Unionens Vitbok ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem” från 2011 redogörs för EU-kommissionens förslag om hur den framtida transportpolitiken i unionen ska utformas.¹¹ Där står bland annat:

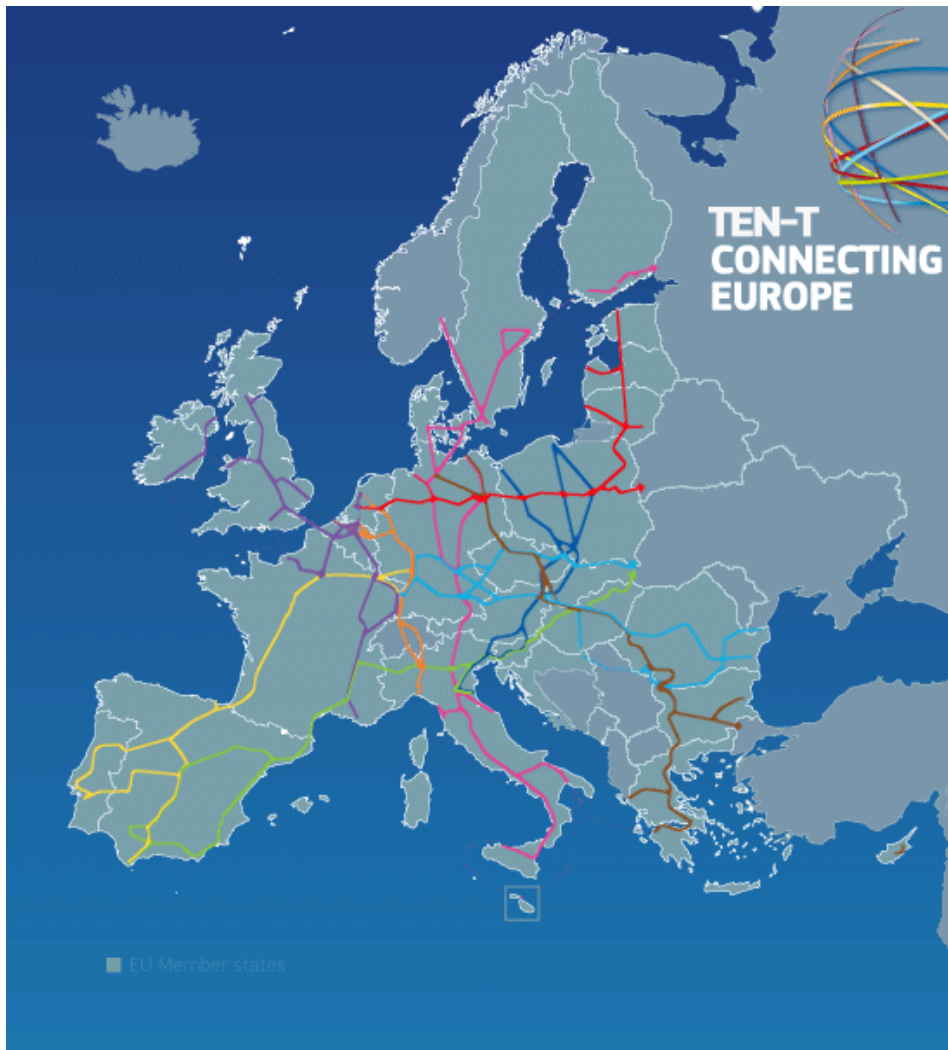
”Hamnar spelar en viktig roll som logistikcentra och kräver bra anslutningsmöjligheter till inlandet. För att kunna hantera de ökade godsvolymerna inom EU:s närsjöfart och sjöfarten till/från övriga världen är det nödvändigt att uppgradera hamnarna.”

För att verkställa transportpolitiken har unionen infört ett system med ett trans-europeiskt nätverk för transporter (TEN-T) med stamnätsskorridorer för att underlätta ett samordnat genomförande av prioriteringarna. Här sammanförs offentliga och privata resurser och EU-stödet koncentreras till dessa korridorer.

Stomnätet (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network) utgör de totalt nio korridorerna i stamnätet. Där återfinns bland annat hamnarna i Göteborg som ingår i stomnätet (core), samt Stenungsund (olja och kemikalier) som är upptagen i det övergripande nätet (comprehensive).

Uddevalla hamn är inte utpekad i den TEN-T korridor som Skandinavien tillhör men hamnens anslutningsmöjligheter till stamnätet är goda för vägtrafik via E6:an och för järnvägstrafik genom Västra stambanan, Väst kustbanan och Norge/vänerbanan.

¹¹ ”Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”, Europeiska Kommissionen 2011-03-28, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=SV>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)



Figur 6. Stomnätet (core network) i det Europeiska TEN-T nätverket för transporter.

3.1.2 IMO Svaveldirektivet

FN:s marina organ IMO antog 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle.¹² Kort innebär regelförändringen att gränsvärdet för svavel i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, se Figur 7, sänktes till 0,1 viktprocent år 2015 samtidigt som en global reglering sätts vid 0,5 år 2020.

3.1.3 NECA kvävesutsläppskontrollområde

År 2021 inrättas ett kväveutsläppskontrollområde i Nordsjön och Östersjön i syfte om att minska utsläpp kväveoxider från sjöfarten.¹³

¹² "Sulphur oxides (Sox) and Particulate Matter (PM) – Regulation 14", International Maritime Organization 2008, URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx), (uppslagsdatum: 2019-01-07)

¹³ "Nitrogen Oxides (NOx) – Regulation 13" [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-Regulation-13.aspx), (uppslagsdatum: 2019-10-31)

3.1.4 Barlastvattenkonventionen

År 2017 inrättades lagstiftningen om barlastvattenkonventionen. I syfte att minska spridningen av vattenlevande organismer och arter.¹⁴



Figur 7. Område där skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle infördes 2015.

3.1.5 Svensk transportpolitik

Regeringen beslutade under 2018 om nationell plan för transportsystemet 2018–2029. I arbetet med att ta fram den och de åtgärder den innehåller har Trafikverket utgått från de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen ”Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling” samt regeringens direktiv. Trafikverket har i planförslaget utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle, samtidigt som tillgängligheten också måste utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.¹⁵

Planen omfattar åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås är tänkta att bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Ett av planens uttalade syften är att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. För detta behövs det enligt planen bland annat

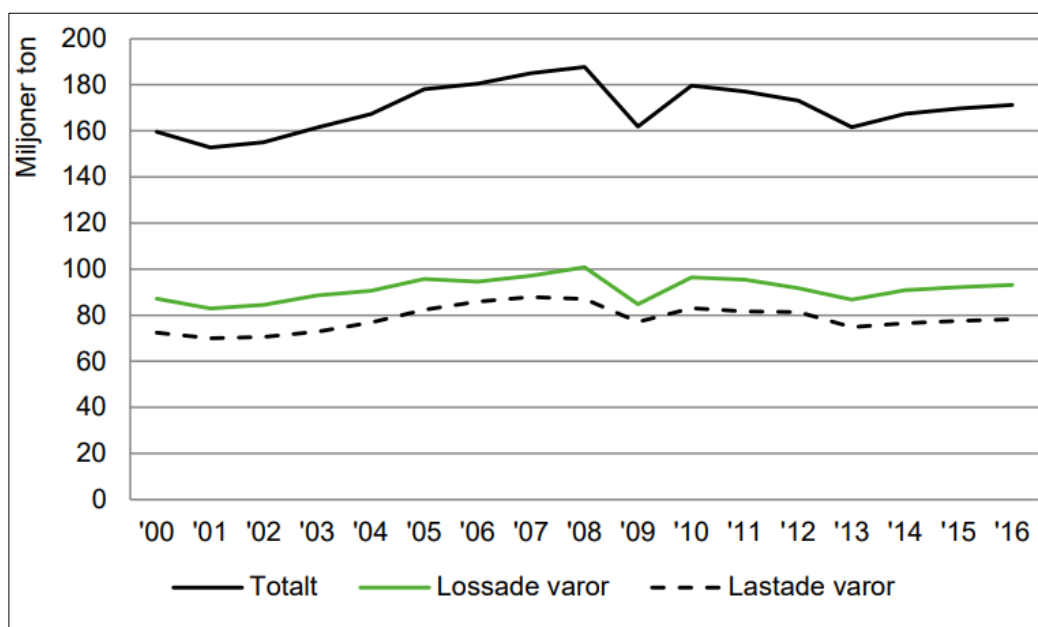
¹⁴ ”Barlastvattenförordningen (2017:74)” https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/barlastvattenforordning-201774_sfs-2017-74, (uppslagsdatum: 2019-10-31)

¹⁵ ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029”, Remissversion 2017-08-31, Trafikverket, sid 3, URL: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42840/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_058_forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

att åtgärder genomförs för att förbättra befintliga farleder. Planen föreslår också att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhättekanal, med koppling till Vänersjöfarten, påbörjas under planperioden. ¹⁶

3.1.6 Svensk godshantering

Den svenska godshantering varierade under 1999–2016 mellan 153 och 188 miljoner ton gods per år. Under åren 1999–2008 ökade godshantering i de svenska hamnarna från 156 till 188 miljoner ton. År 2009 minskade godsmängden på grund av den internationella lågkonjunkturen. Året därpå skedde en återhämtning, men denna följdes av en gradvis nedgång så att 2013 års godsmängd, 162 miljoner ton, var på samma nivå som 2009 års godsmängd. Därefter har den totala godshantering ökat, och under 2016 var den cirka 172 miljoner ton, en uppgång från 2015 års nivå på cirka 170 miljoner ton. Den lossade godsmängden har under hela perioden varit större än den lastade. ¹⁷



Figur 8. Hanterade godsmängder i svenska hamnar 2000–2016. Kvantitet i miljoner ton.¹⁸

Av de redovisade lasttyperna har flytande bulk under samtliga år varit vanligast förekommande och svarat för mer än en tredjedel av den hanterade godsmängden. Hanteringen av torrbulk följer samma mönster som den totala godshantering, med en nedgång 2009 följt av en återhämtning och sedan en nedgång under 2013 till 2009 års nivå. Mängden torrbulk ökade sedan under 2014–2015 men har under 2016 åter sjunkit till 2009 års nivå. Hanteringen av annan last (skogsprodukter, järn- och stålprodukter med mera) har också sjunkit och var 16 procent lägre under 2016 jämfört med 2013-års nivå.

¹⁶ *Ibid.* sid 9–18

¹⁷ "Sjötrafik 2016", Trafikanalys Statistik 2017:19, sid 23, URL: <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2016/sjotrafik-2016.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

¹⁸ *Ibid.*

De västsvenska hamnarna (Hallands och Västra Götalands län) hanterade tillsammans 63 miljoner ton gods under 2013. Detta motsvarade 39 procent av Sveriges totala sjögodsmängd. Regionens andel var ännu högre för flytande bulkods, 68 procent.

3.1.7 Hamnens anslutningar till omgivande infrastruktur

E6 mellan Göteborg och Oslo passerar strax väster om Uddevalla hamn. Vägen är en del av Stomnätet i TEN-T nätverket och av Trafikverket utpekad som riksintresse som ett nationellt viktigt stråk för godstrafiken.¹⁹

Riksväg 44 går från E6 till Uddevalla hamn (och tätort) och fortsätter österut mot Vänersborg och Trollhättan där den möter E45. Ytterligare österut möter väg 44 också E20.

Bohusbanan mellan Göteborg och Strömstad, med avstickare till Lysekil, passerar Uddevalla station. Älvsborgsbanan förbinder Uddevalla station med Norge/Vänerbanan och Västra Stambanan, vilka är av Trafikverket utpekade som nationellt viktiga stråk för godstrafiken. Vid Uddevalla station sker tågdelning för godståg till och från hamnens bangård.

Bohusbanan trafikeras kl 06.00-21.00 med ett tåg per timme i vardera riktningen mellan Uddevalla och Göteborg. 2019–2021 planeras ytterligare ett mötesspår vid Grohed (med planerad byggstart år 2020), mellan Uddevalla och Ljungskile, för att öka kapaciteten.²⁰ Älvsborgsbanan trafikeras med cirka 10 dubbelturer/dag. Vad gäller godstrafik går som mest ett tåg i en riktning under en timme på sträckan Uddevalla-Öxnered. På grund av att det är enkelspår blir belastningen på järnvägen medelhög.

Järnvägsinfarterna mot Göteborg är fullt utnyttjade. I Trafikverkets gällande nationella plan för transportsystemet ligger inte några nämnvärda kapacitetsförstärkningar som innebär att det kommer gå att köra fler tåg på Bohusbanan och Norge-/Vänerbanan. Hamnbanan i Göteborg kommer att byggas ut till dubbelspår och Västra stambanan kommer att kapacitetsförstärkas väster om Falköping, men blir även fortsättningsvis högt belastad. Hamnbanans dubbelspår kommer lokalt att tillföra viktig kapacitet, och Västlänken förbättrar avsevärt kapaciteten på Göteborgs central, men i ett längre perspektiv kommer vissa framkomlighetsproblem att kvarstå.²¹

Uddevalla hamn blir utifrån detta perspektiv en intressant nod att nå, särskilt om godset ska kunna gå på järnväg. Hamnens primära marknad ligger mot nord

¹⁹ "Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 3 – övrigt, bilagor", Uddevalla kommun 2017-10-11, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e3643/1510646677873/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%203.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

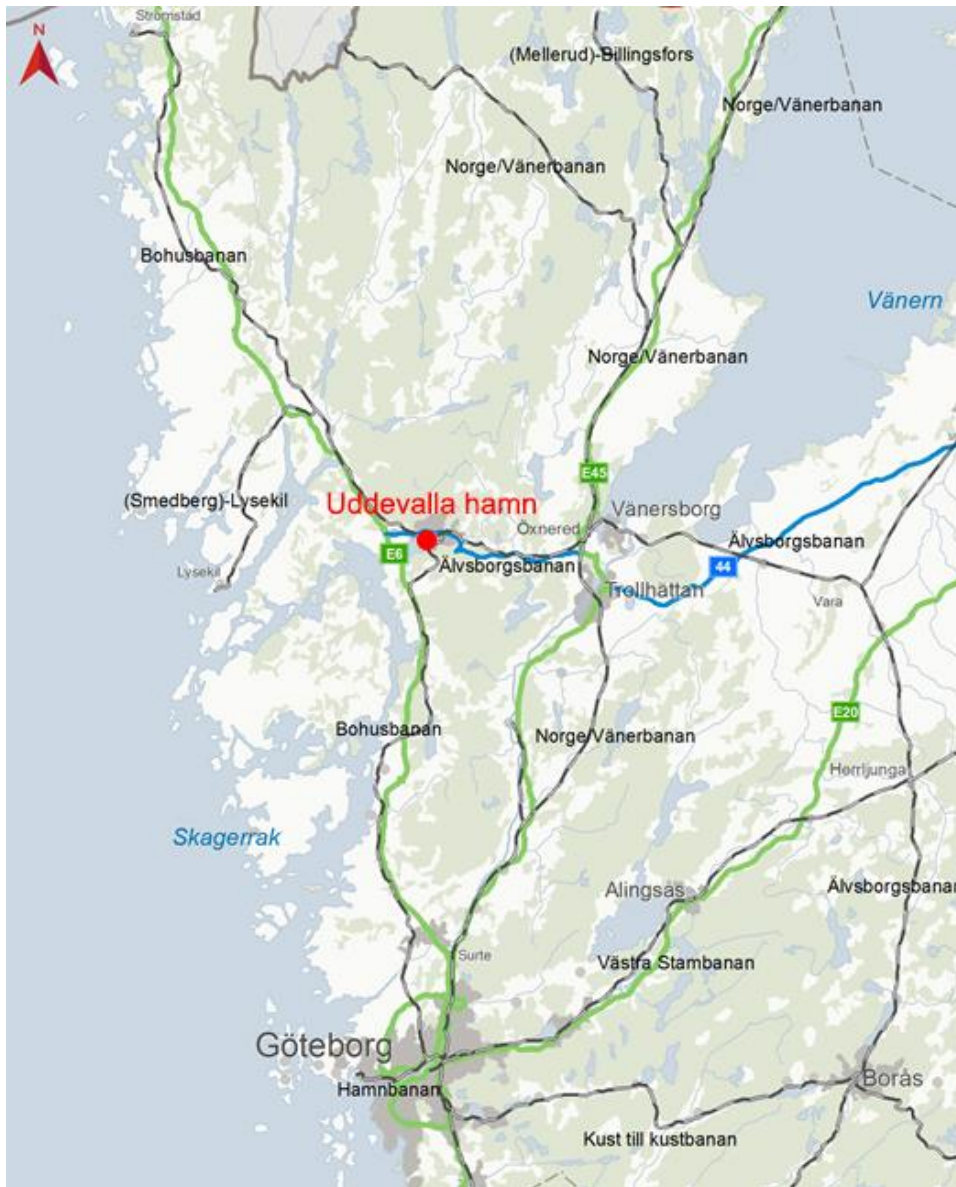
²⁰ "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018-2029", Västra Götalandsregionen, juni 2018, sid 34, URL: https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/1910d349-07a7-412d-af17-78521630bfce/REGIONAL_PLAN_20180702_webbversion.pdf?a=false&guest=true, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

²¹ "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029", *Op. cit.*, sid 206-211

och nordöst, vilket innebär att kapacitetsproblemen i Göteborgsområdet inte direkt påverkar tillgängligheten. Den mest kritiska länken är Norge-/Vänerbanan norr om Öxnered, vilket är det naturliga in- och utfartsstråket till Uddevalla. Norge-/Vänerbanan kommer inte att vara lika hårt ansträngd som centrala Göteborgsområdet. Uddevalla hamn blir därför ett viktigt komplement till hamnen i Göteborg och kan erbjuda attraktiva hållbara transporter för utpekade stråk och marknader väster om Vänern.

Ytterligare en aspekt är den omfattande lastbilstrafiken på E6 mellan Göteborg och Oslo. Enligt Trafikverkets mätningar trafikerade cirka 2 600–3 500 lastbilar per dygn E6 förbi Uddevalla år 2015 (ÅDT)²² och beräknas öka med ca 2 % per år. Järnvägen mellan Göteborg och Oslo (Norge-/Vänerbanan) utgör inte ett attraktivt alternativ i dagsläget och är därmed inte konkurrenskraftig. Även i detta perspektiv framstår Uddevalla som en intressant nod där gods kan tas emot sjövägen för vidare distribution till Norge genom kustsjöfart.

²² NVDB på webb, Trafikverket, URL: <https://nvdb2012.trafikverket.se/>, (uppslagsdatum: 2019-01-03)



Figur 9. Uddevalla hamns anslutning till omgivande järnvägs- och väginfrastruktur.

3.1.8 Ytterligare faktorer

Uddevalla hamn har en funktion inom marknadssamarbetet *West Sweden Seaports* där bland annat Göteborg och Uddevalla hamn samverkar med varandra i branschfrågor och framtida investeringbehov. Hamnarna kompletterar även varandra godsmässigt genom Uddevalla hamns möjligheter till lagrings- och terminalverksamhet (dry-port) där gods från lastbil lastat och lossas för vidare daglig transport med container på järnväg till Göteborgs hamn.

Uddevalla hamn har även en funktion som reservhamn (redundanshamn) för Vänersjöfarten i händelse av svårt isläge, skred/ras, funktionsfel på sluss/bro längs Göta älv eller annan tillgänglighetsbegränsande orsak.²³ Under senare år

²³ "Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet, Slutbetänkande av Hamnstrategiutredningen", Statens offentliga utredningar SOU 2007:58,

har Vänersjöfartens framtid varit diskuterad till följd av kommande framtida investeringsbehov i främst Trollhättans slussystem, men arbetet med slussarna föreslås komma igång under aktuell planperiod i den nya nationella planen.²⁴

I Uddevalla hamns upptagningsområde ligger verksamheter påverkade av Vänersjöfartens framtid. Värmland/Vänerområdet är beroende av en fungerande hamn oavsett slussarnas fortlevnad. Uddevalla hamn utgör ett naturligt komplement till Vänerhamnar i det perspektivet och har fullgod landanslutning via väg och järnväg.

3.2 Uddevalla hamns förutsättningar

3.2.1 Befintliga hamndelars funktion

Uddevalla hamn har sin huvudsakliga verksamhet knuten till fyra hamnområden; Badökajen, Skeppsholmspiren, Sörvikskajen och Frölandskajen, se Figur 10. Inom dagens hamnområde finns också Bäckekajen belägen i Bäckens mynning. Verksamheten där är mycket begränsad. Exxon Mobils industrihamn sydväst om Badökajen och Brattåsholmen är inte en del av Uddevalla hamns förvaltning och anses inte relevant för riksintressepreciseringen.



Figur 10. Uddevalla hamns olika hamndelar.

3.2.2 Badökajen

Badökajen har en totallängd på 360 meter, ett järnvägsspår, två kranar med 7 respektive 40 tons lyftkapacitet och lastningsrör från silos samt består av 57 500 m² lagringsyta utomhus. Badökajen är främst anpassad till lastning och lossning av spannmål och för angränsande terminalverksamheter i de norra delarna med möjlighet för omlastning mellan tåg- och vägtrafik. Vid kajen hanteras även syra och lut via pipeline till cisterner på Brattåsholmen. I anslutning till norra Badökajen finns hamnens bangård med stickspår mot Skeppsholmspiren och Sörvikskajen. Bangården utgörs av 16 spår med en spårlängd på 300–500 meter vardera. Banan är ett oelektrifierat normalspår med största tillåtna axeltryck (STAX) på 22,5 ton, och tillåter en maximal tåglängd på 455 meter.

Stockholm 2007, sid 248, URL: <https://data.riksdagen.se/fil/30E5E6ED-F4A7-46A1-A474-4AE6E94B18AC>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

²⁴ "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029", *Op. cit.*, sid 158

3.2.3 Skeppsholmspiren

Skeppsholmspiren används huvudsakligen för hantering av malm, projektgods samt fordon. Kajen har en totallängd på 340 meter, RoRo-läge, fyra järnvägsspår med kranlyftkapacitet om 65 ton, 3 000 m² magasinsyta och 25 000 m² lagringsyta. Kaj- och hamndelen har god stabilitet och bärighet.

3.2.4 Sörvikskajen

Sörvikskajen fungerar som import- och exportkaj för främst virke, timmer, papper, plåt, fordon, kaolinlera, torv, sand, massaved samt styckegods. Viss uppläggning av fartyg förekommer också.

3.2.5 Frölandskajen

Frölandskajen är hamnens västligaste del och används i begränsad omfattning i dag. Främst sker där hantering av Borax, Etibor samt skogsråvaror. Det finns även ett asfaltverk och stenlager inom hamnens område, samt ett RoRo-läge i hamnens västra del.

Tabell 1. Tabell över tekniska specifikationer samt utbud över hanterbart gods inom respektive kajområde

	Skeppsholmspiren	Sörvikskajen	Frölandskajen
Godsslag	Allmänt gods	Allmänt gods	Bulk
	Skogsprodukter	Skogsprodukter	RoRo
	Torr bulk	Torr bulk	
	Projekt	Projekt	
	RoRo	RoRo	
Total längd	340 m	250 m	225 m
Magasin	3 000 m ²	25 000 m ²	
Upplagsyta	25 000 m ²	180 000 m ²	60 000 m ²
Kranar	4 x 66 tons samlyft*	3 x 35 ton*	2 x 20 ton**
	3 x 40 ton**	3 x 40 ton**	
Järnväg	4 spår	2 spår	
Djup	10,7-11,2 m	9-10,3 m	12
Roro-ramp, djup	7,4 m		8,0

* spårbunden | ** mobil

Ovanstående tabell listar tekniska specifikationer och hanterbart godsslag över kajområdena.

3.2.6 Hamnens framtida utveckling

Kommunens intresse för att utveckla staden mot vattnet kommer i konflikt med hamnens verksamheter. Att flytta hamnverksamheten väster ut mot Sörvik och Fröland pekas av kommunen ut som en möjlighet för att hamnen ska kunna möta de allt högre krav som ställs och utveckla sin verksamhet.

Även hamnbolaget bedömer att det finns stora investeringsbehov vid främst Badökajen, väster om Bäveån, där översvåmningsproblematik och de geotekniska förhållandena på grund av tidigare utfylld mark beskrivs vara utmanande och kostnadsdrivande oavsett val av framtida verksamhet.

Hamnen kommer att lämna över vissa delar av den inre hamnen till kommunen under 2021. Verksamheten som finns där i dag kommer att flytta till Sörvik i första hand. Mindre delar av verksamheten kan även flyttas till Fröland. Ytterligare utveckling av hamnverksamhet vid Fröland kan bli aktuellt efter 2022, då befintlig bergtäkt avvecklats. Spårharpan och silosarna kommer att vara kvar vid Badökajen tills vidare, då det varken finns utrymme eller finansiering för en flytt.

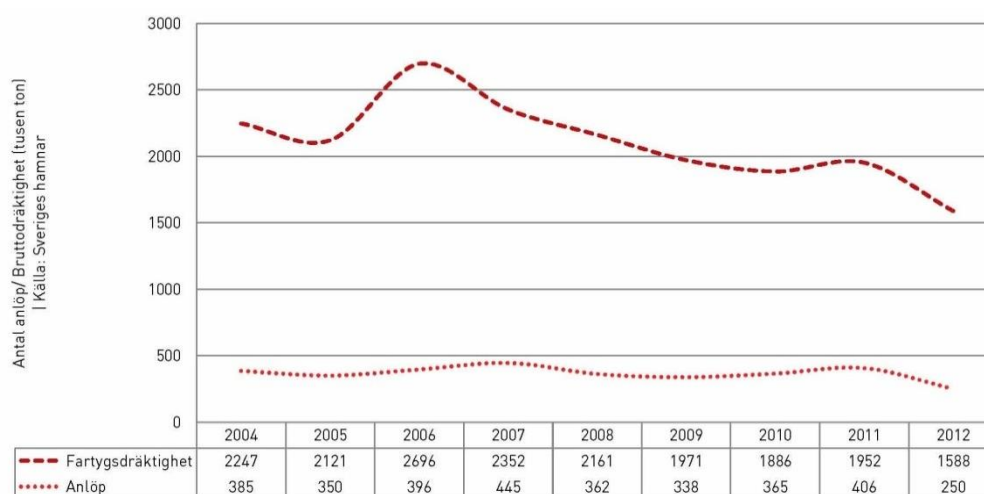
3.3 Aktuella transportflöden och marknader

Hamnens upptagningsområde räknas primärt till att omfatta området öster om Vänern och Mellansverige mot Dalarna och Mälardalen. Hamnens utnyttjandegrad följer till stor del företagets konjunktur i området.

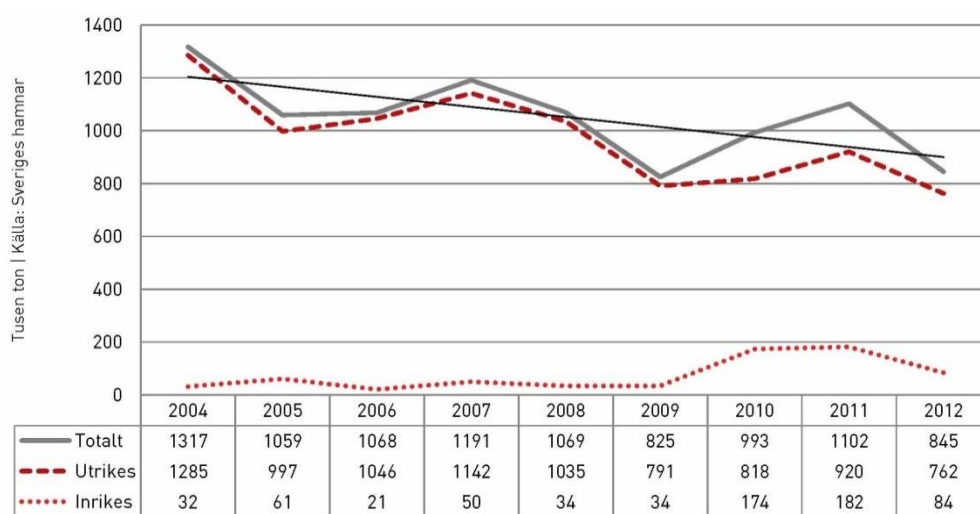
Den totala godsvolymen över kaj ligger på cirka 1 100 tusen ton per år i genomsnitt under en femårsperiod och volymen är relativt jämnt fördelad mellan import och export. Destinationer för exportgodset är främst marknader i Sydamerika, Europa, Afrika och Asien, och består av bland annat skogsprodukter såsom sågtimmer, massaved, brännved och pappersprodukter samt spannmål, projektgods, bilar och lastbilar. Importgodset kommer i huvudsak från Europa, Sydamerika och Kina, och består av bland annat kemikalier, gödning, olja, projektklastar, malm och sten.

Antalet anlöp till Uddevalla har avtagit något under perioden 2004–2012. Under senare år har utvecklingen internationellt gått mot en ökad fartygsstorlek på både längd och bredd, vilket ställer ökade krav på hamnens funktion och tillgänglighet.

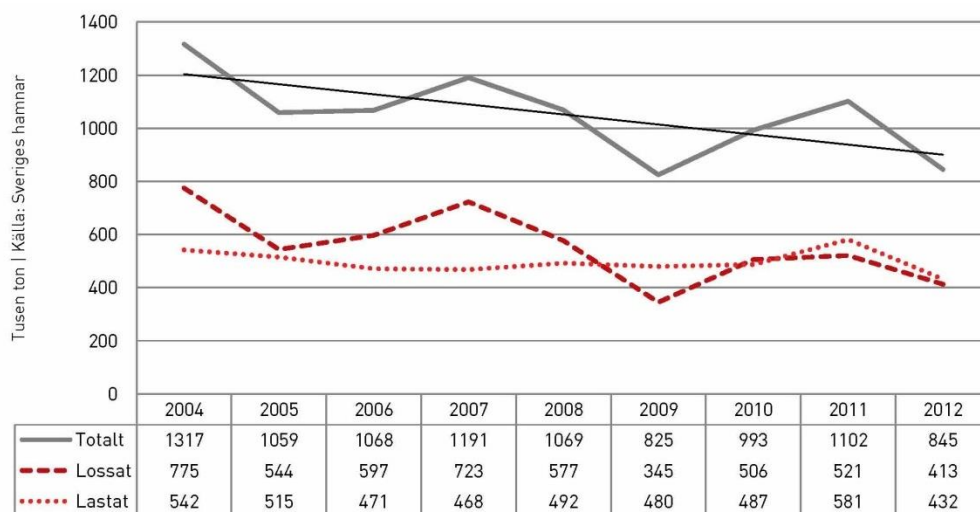
I Figur 11 illustreras antalet anlöp och bruttodräktighet (i tusen ton) under perioden 2004–2012. Figur 12 och Figur 13 visar statistik för hanterat styckegods respektive torrbulk i Uddevalla hamn mellan åren 2004–2012. Trenden över perioden är något avtagande vilken förstärks av ett svagare 2012.



Figur 11. Antalet anlöp och fartygsstorlek i Uddevalla hamn över perioden 2004–2012.



Figur 12. Hanterad godsmängd (exkl. olja) över kaj över perioden 2004–2012. Fördelat på utrikes, inrikes och total mängd gods i Uddevalla hamn.



Figur 13. Hanterad godsmängd (exkl. olja) över kaj över perioden 2004–2012. Fördelat på lossad, lastad och total mängd gods i Uddevalla hamn.

3.3.1 Godstransporterna till och från hamnen

För att beskriva Uddevalla hamns betydelse som riksintresse redovisas nedan delar av de godstransporter som går att relatera till hamnen. Där inget annat anges är presenterad data preliminär och avser året 2017, varför det måste läsas med försiktighet.

Den totala transporterade godsmängden med sjöfart till och från hamnen i Uddevalla uppgick till 1 105 000 ton.²⁵ Nivån kan relateras till den i alla svenska hamnar hanterade godsmängden som uppgick till ungefär 176 miljoner ton under samma år.²⁶ Uddevalla hamn hanterade således mindre än en procent av den totala transporterade godsmängden med sjöfart. Hamnens betydelse går dock inte att relatera till dess andel av den totala transporterade godsmängden med sjöfart. Betydelsen måste relateras till speciella sektorer (branscher) eller varuslag och hamnens terminal- och lagringsmöjlighet för dessa sektorers gods, samt hur interaktionen med andra transportmedel fungerar, och då framför allt när det gäller matartransporter till och från hamnen. Ungefär 98 procent av den transporterade godsmängden till och från hamnen avsåg transporter till och från utländska hamnar.²⁷ Såväl import- som exportflödena har som start- respektive målpunkter de flesta av världens kontinenter. Såväl Afrika, Sydamerika som Asien finns representerade, den sistnämnda med transporter till bland andra Kina och Indien.

Huvuddelen av inrikes godstransporterna utgjordes av transporter till hamnen. En uppdelning av godset i sektorer visar att den dominerande delen avser ”torrbulk”, vilka nästan uteslutande kan relateras till sektorerna jordbruk, livsmedel, verkstad och övrig tillverkning. Den transporterade godsmängden med containrar, växelflak eller trailers uppgick till cirka 15 000 ton och svarade således endast för cirka 1,35 procent av den transporterade godsmängden. De ”flytande bulktransporterna” uppgick till 47 000 ton och kan troligtvis till största delen relateras till sektorn kemi.²⁸

Transporterna med järnväg av kvävegödsel till och från hamnen uppgick till 56 000 ton och transportarbetet till ungefär 19 miljoner tonkm, vilket motsvarar en medeltransportsträcka på cirka 35 mil (samtliga uppgifter för kemiflöden är från 2014). Transporterna med järnväg till och från hamnen svarade därmed för mer än hälften av järnvägens totala transporterade godsmängd och det totala transportarbetet av kvävegödselmedel i hela riket.

En uppdelning av kvävegödselmedlen i kategorier visar att järnvägstransporterna till och från hamnen i Uddevalla svarade för nästan två tredjedelar av den kategori som handhas i hamnen. Det bör därvid noteras att transporterna av

²⁵ ”Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag – Kvartal 4 2017 och kvartal 4 2016”, Sveriges Hamnar, sid 5, URL: [https://www.transportforetag.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnars/Statistik/2016%20och%202017/Tabell%201-5B%20\(hel%C3%A5ret%202017\)%20inklusive%20inneh%C3%A5llsf%C3%B6rteckning.pdf](https://www.transportforetag.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnars/Statistik/2016%20och%202017/Tabell%201-5B%20(hel%C3%A5ret%202017)%20inklusive%20inneh%C3%A5llsf%C3%B6rteckning.pdf), (uppslagsdatum: 2019-01-03)

²⁶ *Ibid.* sid 7

²⁷ *Ibid.* sid 5

²⁸ *Ibid.* sid 10-11

kvävegödsel endast utgjorde en dryg fjärdedel av järnvägens totala transporterade godsmängd med vagnslast till och från hamnen. Det bör också i sammanhanget noteras att det utöver järnvägstransporter till och från hamnen även finns järnvägsflöden till Kuröds spårområde (terminal), dock inga transporter av kvävegödselmedel.

Den transporterade godsmängden med lastbil från och till hamnen i Uddevalla är utifrån befintlig statistik svår att beräkna. Även om avgränsningen vore större än själva hamnen och till och med större än hela Uddevalla kommun blir statistiken bristfällig och inaktuell. Man kan dock notera att det finns såväl kortväga (≤ 10 mil) som långväga (> 10 mil) lastbilsflöden till och från Uddevalla. Den transporterade godsmängden till och från Uddevalla uppgår enligt ett antal antaganden som legat till grund för beräkningar till en lägre nivå än för järnvägen, varför dess andel av lastbilens totala transporterade godsmängd blir avsevärt lägre än motsvarande andel för järnvägen.

Sammantaget går det att notera när det gäller transporterna till och från Uddevalla hamn att de torde vara betydelsefulla för såväl det lokala som det regionala näringslivet, samt för järnvägen och sjöfarten. Betydelsen för lastbilsnäringen kan däremot ifrågasättas, eftersom transporterna till och från hamnen framstår som relativt marginella i relation till lastbilens totala transportarbete.

På motsvarande sätt kan det konstateras det omvända förhållandet, nämligen betydelsen av järnvägens, sjöfartens och till viss del lastbilens verksamhet för Uddevalla hamn och i slutändan för hela riket. Det bör i sammanhanget noteras att konsekvenserna av att flytta verksamheten till en annan hamn är svåra att bedöma.

Om Uddevalla liksom vissa andra för transporter strategiska orter inte längre skulle förbli riksintressen, skulle transportmarknaden inte kunna medverka till effektiva logistiklösningar, varvid den ekonomiska utvecklingen och därmed landets välfärdsutveckling skulle störas. Därvid bör också det faktum att transportnäringen genom sin verksamhet förbättrar industrins lönsamhet beaktas. Detta sker huvudsakligen genom att det blir möjligt att transportera gods en viss sträcka på kortare tid och till lägre kostnad. Industrin kan därmed koncentrera produktionen och vidga marknaderna.

En god effektivitet inom transportsektorn – såsom den som kan noteras i Uddevalla – är således en förutsättning för näringslivets expansion och därmed även för Sveriges möjlighet att behålla sin internationella konkurrenskraft. Det finns ingen anledning att tro att detta förhållande kommer att ändras i framtiden. De flesta faktorer pekar snarare i motsatt riktning, det vill säga mot ett växande beroende mellan näringslivet och transporterna.

4 Riksintressets markanspråk

Även om Uddevalla hamn inte är utpekad i den TEN-T korridor som Skandinavien tillhör är hamnens anslutningsmöjligheter till TEN-T stamnätet goda både för väg- och järnvägstrafik. Hamnen är också välplacerad i ett nationellt transportperspektiv genom en naturlig hamn i skyddat läge i kombination med goda anslutningar till både väg- och järnvägskommunikationer och utpekade transportleder för farligt gods. Hamnens primära marknad ligger mot nord och nordöst, vilket innebär att kapacitetsproblemen för järnvägstrafiken i Göteborgsområdet inte direkt påverkar tillgängligheten och gör hamnen till en intressant nod att nå. Genom hamnens möjlighet till terminalverksamhet, det vill säga lagring och omlastning av gods mellan väg och järnväg, samt inriktning på bulkklaster kompletterar hamnen även Göteborgs hamn på ett funktionellt sätt. Vad gäller Vänerhamnar föreligger viss marknadskonkurrens men på kort sikt utgör Uddevalla hamn en viktig stabiliserande marknadsfaktor genom sin roll som redundanshamn som snabbt kan ta över godstransporter vid framkomlighetsproblem i Göta älv.

De västsvenska hamnarna (Hallands och Västra Götalands län) hanterade tillsammans 63 miljoner ton gods under 2013. Detta motsvarade 39 procent av Sveriges totala sjögodsmängd. Uddevalla hamns inriktning på bulkods, farligt gods och projektlaster kompletterar övrig hamninfrastruktur i Västra Götaland väl och innebär goda och stabila sjötransportmöjligheter för företagen i upptagningsområdet. Speciellt kan hanteringen av skogsprodukter, järn- och stålprodukter samt spannmål lyftas fram som viktiga. Dessa godsslag har inte förändrats nämnvärt över tid och hamnens utnyttjandegrad följer till stor del företagens konjunktur i området.

4.1 Hamndelar av riksintresse

Nedan beskrivs befintliga hamndelar, det vill säga kajer med tillhörande områden på land som bedöms vara av riksintresse.

4.1.1 Badökajen

Funktioner som bedöms som riksintresse: hamnens bangård (spårharpan) med stickspår mot Skeppsholmspiren och Sörvikskajen, terminalverksamhet och möjligheter till lagring och omlastning av spannmål (bulk) i silos.

4.1.2 Skeppsholmspiren

Funktioner som bedöms vara av riksintresse: RoRo-läge, fyra järnvägsspår med kranlyftkapacitet om 65 ton, tillgång till magasin- och lagringsytor, hantering av farligt gods.

4.1.3 Sörvikskajen

Funktioner som bedöms vara av riksintresse: bulkkaj, järnvägsspår, magasin och lagringsytor, hantering av farligt gods.

4.1.4 Frölandskajen

Funktioner som bedöms vara av riksintresse; magasin och lagringsytor, RoRo-läge.

4.2 Utvecklingsområde

Det framtida utvecklingsområdet är mark som hamnen kan ha behov av i ett längre perspektiv. Kommunen, hamnen och Länsstyrelsen har alla en gemensam uppfattning om att hamnen på sikt ska flytta västerut, mot Fröland. Det skulle undanröja flera av de markanvändningskonflikter som finns idag och möjliggöra expansion av hamnen.

Förutom flytt av utrustning (kajer, kranar osv) måste anslutande infrastruktur anpassas. Det innebär bland annat flytt av spårharpan med tillhörande anslutning och eventuell uppgradering av Frölandsvägen. En flytt av hamnen innebär stora investeringar och kan inte genomföras omgående. Preciseringsen utgår därför från dagens situation, men lämnar utrymme för den planerade flytten.

Utvecklingsområdet ska ha möjlighet att hantera alla typer av gods, inklusive farligt gods. Detta hanteras i kommande detaljplanearbete och revidering av riksintresset.

4.3 Anslutande infrastruktur av riksintresse

Utpekade riksintressen för hamn och farled i anslutning till Uddevalla hamn:

- Byfjorden: ett skyddat djupvattenläge.
- Uddevallaleden nr 152: viktig allmän farled. Sträckan Stenungssund – Uddevalla är klassad som farledsklass 1 med tillhörande ankringsområde. Skyddad höjd är på 43 m, medan skyddat djup är 14 m.
- Kustled Malö strömmar nr 138: viktig allmän farled. Sträckan Gullholmen – Havstensfjorden är klassad som farledsklass 3 med en skyddad höjd på 25 m och ett skyddat djup på 6 m.
- Stenungssund nr 151: allmän farled. Sträckan Hätteberget – Stenungssund är klassad som farledsklass 1. Skyddad höjd är på 40 m och skyddat djup är 16 m.

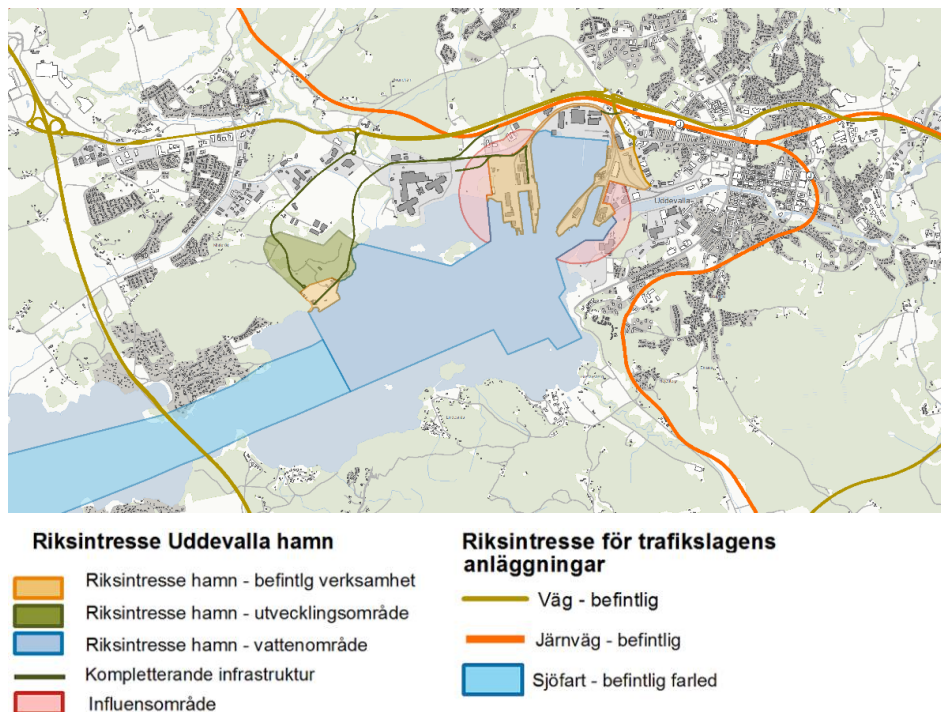
Utpekade riksintressen för väg i anslutning till Uddevalla Hamn:

- Väg 44, Uddevalla – Götene: av särskild betydelse för regional eller inter-regional trafik. Delen mellan Vänersborg och Götene utgör förbindelse mellan regionala centra, då vägen förbinder Vänersborg/Trollhättan och Mariestad. Vägen är också en viktig förbindelse från Trollhättan/Vänersborg till E6 och Västkusten. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter. Vägen utgör också förbindelse till riksintresset Uddevalla hamn. Vägen är utpekad som primär transportled för farligt gods till och med Kurödsmotet. Trots detta går en hel del transporter vidare på väg 44, vilket innebär att hänsyn till detta ska beaktas.

- Väg 678 (Bratterödsleden), Uddevalla – Lerbo: av särskild betydelse för regional eller interregional trafik. Viktig förbindelse mellan väg 44 och väg E6 och är primär transportled för farligt gods.
- Väg 701 (Kuverödsleden) och Bastionsgatan: Vägen utgör en anslutning till Uddevalla hamn.
- Väg E6, Trelleborg – Strömstad – riksgränsen: ingår i TEN-T, utpekad av EU som väg av särskild internationell betydelse. Viktigt stråk för näringslivets transporter då den bland annat är betydelsefull för internationella godstransporter via Göteborgs hamn. Arbetspendlingen är omfattande på sträckan Uddevalla – Göteborg. Väg E6 har också stor betydelse för turism- och handelscentra utmed Bohuskusten. Vägen är utpekad som primär transportled för farligt gods.

Utpekade riksintressen för järnväg i anslutning till Uddevalla Hamn:

- Södra Bohusbanan, Uddevalla – Göteborg: sträckan är av särskild regional betydelse, även viktig för omledningstrafik. Arbete med kapacitetshöjande åtgärder pågår, främst för att kunna öka turtätheten för den regionala persontrafiken.
- Norra Bohusbanan, Strömstad – Uddevalla: viktig eftersom Uddevalla, Smedberg och Lysekil ansluter på sträckan till Lysekils hamn som är utpekad riksintresse.
- Älvsborgsbanan, Uddevalla – Borås: av särskild regional betydelse. Omledningstrafik. Banan förbinder Västra stambanan, Norge/Vänerbanan, Kinnekullebanan samt Norra och Södra Bohusbanan.



Figur 14. Riksintresse för trafikslagets anläggningar i anslutning till Uddevalla Hamn. ²⁹

²⁹ Karta levererad i e-post daterat 2017-10-19 från Melina Glavas, Geografisk Information, Trafikverket

5 Områden som berör eller berörs av hamnen

Området som berör eller berörs av hamnen bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som buller, vibrationer och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter, inklusive sjöfartsskydd, som är kopplade till hamnverksamheten och de transporter som hör dit. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut.

Området som berör eller berörs av hamnen som redovisas nedan är en grov uppskattning. För planer och bygglov inom och i anslutning till området bör det göras bullerutredningar och utredningar för luftkvalitet och risk- och säkerhetsaspekter, samt vidtas lämpliga åtgärder för att minska störningarna.

I bedömningen av lämpligt område som berör eller berörs av hamnen har främst buller samt risk- och säkerhetsfrågor varit dimensionerande.

5.1 Buller

Verksamheten i hamnen genererar buller från ett antal ljudkällor så som fartygsbuller vid ankomst och avgång samt hjälpmotorer vid kaj. Övriga ljudkällor som terminalverksamhet, stuveri med mera benämns som industribuller i kontrast till de vägtransporter som hamnen genererar och som utanför hamnområdet klassas som vägbuller. Buller från hamnverksamheten skall begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider följande riktvärden:

50 dBA vardagar dagtid (kl. 7-18)

40 dBA nattetid (kl. 22-07)

45 dBA övrig tid

Momentant ljud nattetid får inte överskrida 55 dBA.

Lastning och lossning av fartyg sker i huvudsak dagtid mellan 07.00-16.00 med undantag för andra kundönskemål. Avstånd till närmsta bostadshus uppges till minst 500 meter. I takt med att fler kunder önskar hantering utanför dagens öppettider samt att fartyg via anlöp och hjälpmotorer vid kaj ger upphov till påverkad ljudbild kan ett framtida problem finnas vid exploatering av staden närmare vattnet.

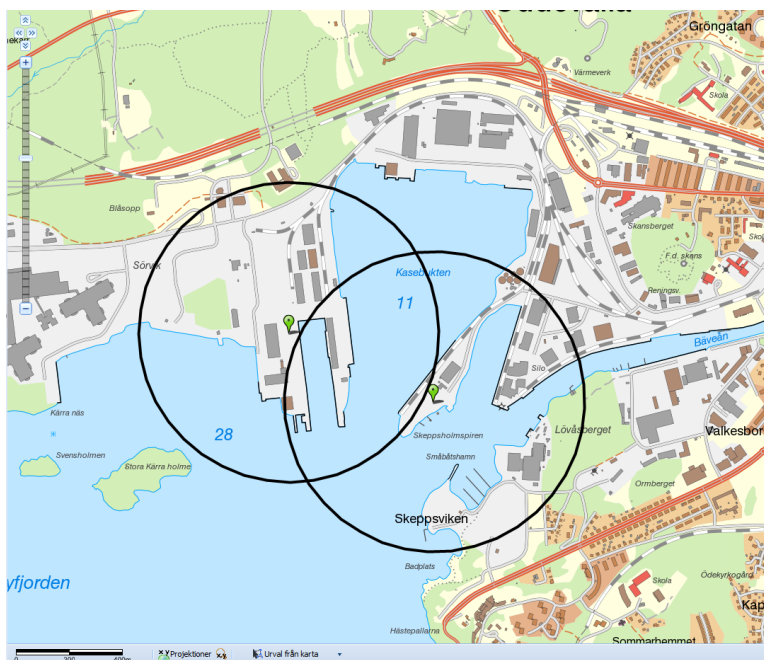
Trafik alstrad av hamnverksamheten klassas som trafikbuller utanför hamnområdet och kan generera stora miljöproblem som påverkar många människor. Det ingår dock inte som en parameter i riksintresset. För framtida detaljplaner och utredningar behöver denna parameter dock beaktas för en relevant bedömning av helheten.

Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar, NFS 2003:18, anger att riktvärden för externt industribuller, enligt nedanstående tabell.

Tabell 2. Boverkets riktvärden för externt industri buller vid tillståndsprövning av hamnar.³⁰

	Ekvivalent ljudnivå dag (8-18)	Ekvivalent ljudnivå kväll (18-22) Lördagar, söndagar och helgdagar dag + kväll (06-22)	Ekvivalent ljudnivå natt (22-06)
Zon A Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna nivåer	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B Bostadsbyggnader bör kunna accepteras förutsatt att tillgång till ljuddämpas sida finns och att byggnaderna bulleranpassas	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C Bostadsbyggnader bör inte accepteras	>60 dBA	>55 dBA	>50 dBA

Området som berörs av hamnen presenteras i Figur 15. Utanför markerat område beräknas ljudnivåerna uppfylla kraven överensstämmande med Zon A i ovanstående tabell. Det presenterade området utgår från en prognosticerad situation cirka 2025–2035, då viss ökad verksamhet nattetid i hamnen kan förutspås vara nödvändig för att hamnen ska behålla sin konkurrenskraft.



Figur 15. Områden som berörs av hamnens buller. Grundar sig på mätning av bullernivå 2014 uppräknade till prognosticerad situation 2025-2035.

³⁰ "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller", Rapport 6538, Naturvårdsverket april 2015, sid 10, URL: <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/6400/978-91-620-6538-6.pdf?pid=7411>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

5.2 Luftkvalité

Hamnterminalens utsläpp till luft sker i huvudsak från arbetsmaskiner vilka drivs med diesel miljöklass 1 (5–7 % RME). Fartygstrafikens negativa inverkan på luftkvalitén har minskat sedan svaveldirektivet infördes. Hamnbolaget tillämpar differentierade hamnavgifter för att minska mängden kväveoxidemissioner genom att utsläpp under 6 gram per kWh ger rätt till rabatt. Under 2012 var totalt 60 av 250 fartygsanlöp berättigade till lägre taxa. I stort sett alla fartyg som ligger vid kaj har elanslutning.

Materialhanteringen anses, med nuvarande hamnverksamhet, inte påverka omgivningen och är därför inte en ingående faktor i det område som påverkar eller påverkas av hamnen.

Materialhanteringen inom hamnen kan medföra risk för spridning av damm. Historiskt sett har dessa problem främst kopplats till hantering av kaolinlera på Sörviksområdet. Hanteringen av kaolinlera upphörde dock 2012 och övrig hantering av lera sker i dag med storsäck vilket minimerar damningsrisken.

Vid Fröland sker hantering av Borax, Etibor samt skogsråvaror vilka kan ge upphov till utsläpp i luftmiljön. Skogsråvara samlas ihop och vid behov motverkas dammbindning med vattendimma vid lossning av exempelvis kvartsit, malm och torvmaterial.

5.3 Risk- och säkerhetsaspekter

Uddevalla hamn är en styckegodshamn vilket gör att den kan ta emot alla former av farligt gods. Resterande innehåll är hemligstämplat.

5.4 Sjöfartsskydd (ISPS)

Vid en konferens i London den 13 december 2002 fattades beslut om nya regler för sjöfartsskydd. Anledning till var händelserna den 11 september 2001 i New York och Washington. De nya reglerna trädde i kraft den 1 juli 2004 och är ett tillägg till kapitel V och kapitel XI-1 samt ett nytt kapitel XI-2 i SOLAS-konventionen. Till reglerna i SOLAS anslöt sig dessutom en ny kod, den så kallade ISPS-koden.

Inom EU har de nya reglerna satts i kraft genom Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 725/1004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och hamnanläggningar. Vidare har Sveriges riksdag beslutat om en lag (2004:487) om sjöfartsskydd, och regeringen har beslutat om en förordning (2004:283) om sjöfartsskydd. Slutligen har Sjöfartsverket gett ut en föreskrift om sjöfartsskydd, SJÖFS 004:13.

Lagstiftningen berör:

- höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 ton eller mer
- passagerarfartyg, inklusive höghastighetspassagerarfartyg
- flyttbara oljeplattformer till sjöss

- hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart
- passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet

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

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

I tillägg till ovanstående har EU också beslutat ett direktiv. Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har införts i svensk rätt genom en Lag (2006:1209) om hamnskydd, en Förordning (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1). (Transportstyrelsen, 2019)

Frågan om sjöfartsskydd och hamnskyddsplaner ska uppmärksammas i planeringsammanhang eftersom de medför behov av att inhägna och otillgängliggöra markområden för obehöriga.

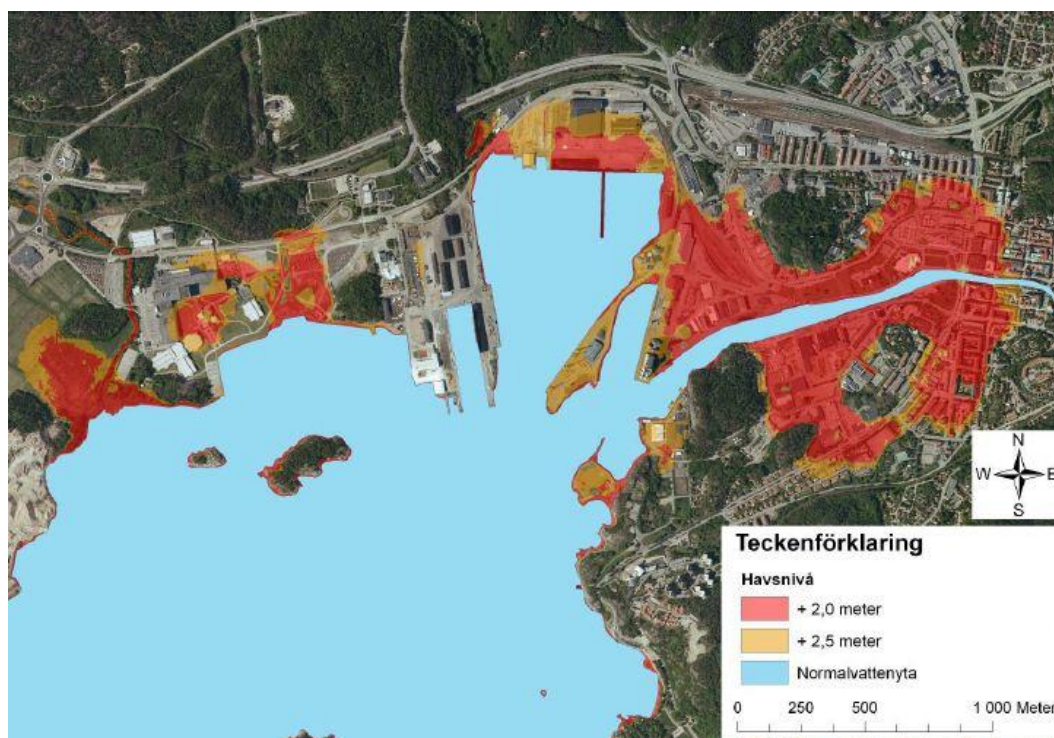
6 Riksintresset i planering och tillstånds- prövning

6.1 Faktorer som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen

Det finns främst två faktorer som kan försvåra utvecklingen av Uddevalla hamn på längre sikt. Den ena faktorn är att det tillkommer exempelvis bullerkänslig exploatering, t ex bostäder, men också den hantering av farligt gods som sker i hamnen i dag och som gör att hamnen kan få restriktioner för sin verksamhet. Stadens utveckling mot vattnet kan komma att inskränka hamnverksamheten då tillstånden för hamnens verksamhet styrs av påverkansfaktorer på omgivningen. Stadens utveckling mot vattnet kan även komma att innebära att vissa delar av hamnverksamheten kan komma att behöva flyttas.

Den andra faktorn är stigande vattennivåer. Uddevalla och flera delar av Väst-kusten står inför en framtida översvämningsproblematik. Uddevalla stad har vid flertalet tillfällen drabbats av översvämnningar som en följd av förhöjd vattennivå i kombination med höga vattenflöden i Bäveån och högt vattenstånd i Byfjorden. Risker för översvämnningar i sig riskerar att försvåra tillgängligheten till hamnen från både land och sjötransport.

Kommunen har på senare år uppmärksammat problematiken genom studier av olika scenarier. En studie gjord på uppdrag av kommunen år 2011 och uppdaterad 2013 utredde effekterna vid en översvämningsutbredning vid högvatten i Byfjorden, se Figur 16.



Figur 16. Översvämningsutbredning vid högvatten i Byfjorden, figuren visar främst på låglänta områden inom området.

Uddevalla kommuns planer på åtgärder mot framtida översvämningar kan komma att påverka tillgängligheten till främst Badökajen både från land och från vatten beroende på vilket tillvägagångssätt kommunen väljer.

6.2 Riksintressets behandling i planprocessen

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

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas följande (sid. 167):³¹

”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 till exempel hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose behoven för de redovisade riksintressena.

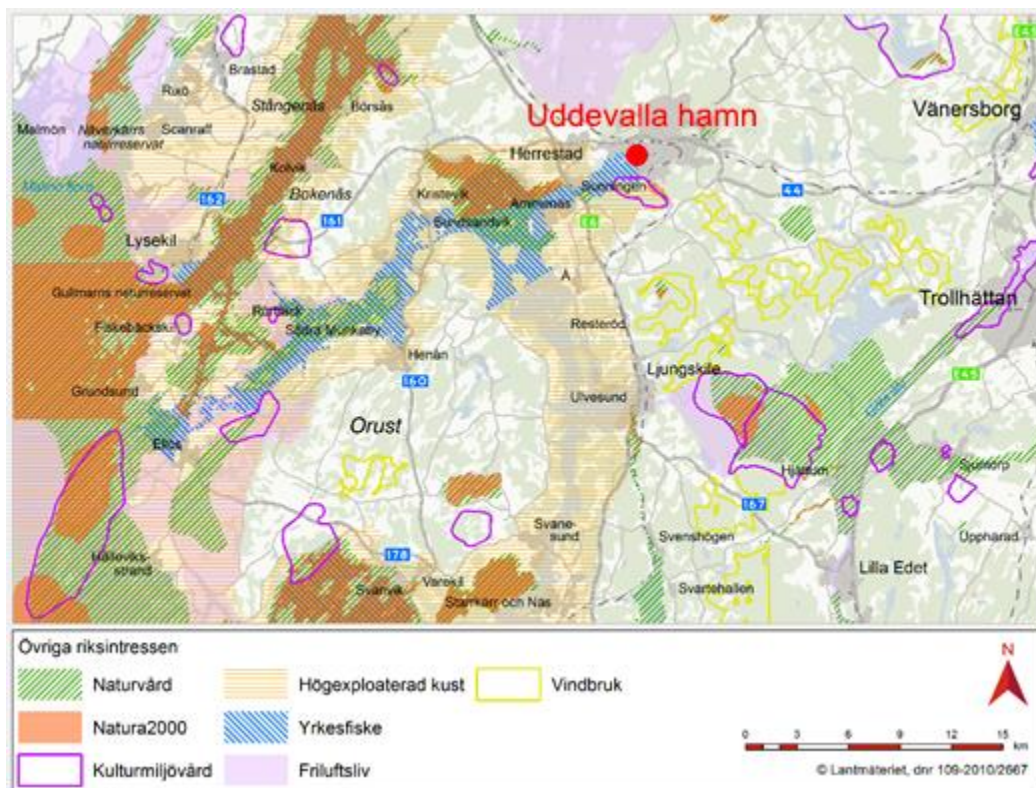
Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet samt erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen, inklusive de ytor som behövs för att uppfylla reglerna om säkerhet. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, så som buller, luftföroreningar, risker mm, 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.

Avvägningen mellan riksintresse och bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanering och bygglovsprövning. Länsstyrelsen kan överpröva och upphäva kommunens antagandebeslut om planförslaget bedöms medföra risk för skada på riksintresset, i vilket också ingår utveckling och utbyggnad av verksamheten. Länsstyrelsen bevakar också frågan om riksintressen i samband samråd inför kommunens antagande av översiktsplan.

³¹ ”Med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m.”, Regeringens proposition 1985/86:3, 1985-06-19, URL: <https://data.riksdagen.se/fil/6665C18D-3CF8-4122-B5DA-FDD3F5A844BD>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

6.3 Övriga riksintressen i närområdet

I riksintresse Uddevalla hamns närområde finns andra riksintressen utpekade: områden för Kulturmiljövård, Högexploaterad kust samt Yrkesfiske, se Figur 17.



Figur 17. Karta över övriga riksintressen runt Uddevalla. Inget riksintresse överlappar det för hamnen, men områden för kulturmiljövård, högexploaterad kust och yrkesfiske finns i närheten.

6.4 Aktuella planeringsprocesser i kommunen och regionen

Kommunen har arbetat fram tre styrande dokument som berör verksamheten i Byfjorden och som kan påverka utvecklingen för Uddevalla hamn; Strategisk plan 2015–2018, Maritim strategi Uddevalla och fördjupad översiktsplan för Uddevalla tätort 2017.

6.4.1 Strategisk plan 2019-2022

Strategisk plan 2019-2022 beskriver kommunens mål och visioner ur ett övergripande, längre perspektiv och är tänkt att fungera som en politisk plattform mellan majoritetspartierna under mandatperioden.³² Sammanfattningsvis kan man dra slutsatsen att kommunen bl. a. vill ge näringslivet goda förutsättningar genom till exempel en god infrastruktur samt att centrum ska utvecklas med aktiviteter och utnyttja det vattennära läget.

³² "Strategisk plan 2019-2022", Uddevalla Kommun, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.79387d92152eec2bfc428ee/1554123641410/Strategisk%20plan%202019-2022.pdf>, (uppslagsdatum: 2020-04-07)

6.4.2 Maritim strategi Uddevalla

Under 2007 startade Uddevalla kommun och västsvenska Turistrådet ett samarbete med syftet att utveckla Uddevalla till ett maritimt centrum som ska attrahera besökare och företag från omvärlden. Maritim Strategi för Uddevalla bygger på visioner från Uddevalla kommun, och formulerar även centrala utvecklingsfrågor och mål för kommunen utifrån sju nyckelområden.³³ *Infrastruktur och transport* samt *Hamn och sjöfart* upptar två av dessa områden vid sidan om bland andra *Stadsförnyelse och boende* samt *Maritimt näringsliv*. Strategin utgår från stadens strategiska läge för kommunikationer och intermodala transportlösningar inom Sverige, mot Norge samt via sjöfartens kontakter med världen. Strategin och angränsande dokument kopplade till hamnen och stadens utveckling gör gällande att staden avser att ta en större andel mark för industri- och hamnverksamhet i anspråk för exploatering och omvandling.

6.4.3 Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort

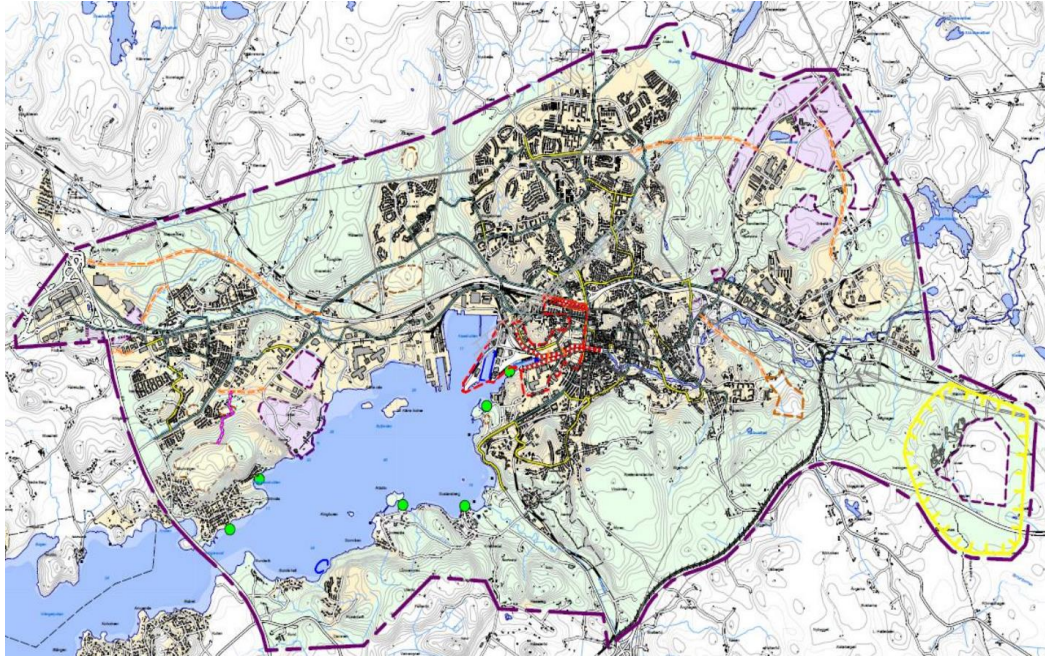
Under hösten 2017 antogs en ny fördjupad översiktsplan för Uddevalla tätort. Den nya fördjupade översiktsplanen (FÖP) är en bearbetning och fördjupning av kommunens befintliga översiktsplan. Den syftar till att visa kommunens intentioner över hur mark och vatten ska användas i framtiden och omfattar kommunens centralort Uddevalla och närliggande tätbebyggelse.³⁴

I markanvändningskartan från kommunens fördjupade översiktsplan markeras två av Uddevalla hamns kajer, Badö och Bäve, som omvandlingsområden. Fröländ pekas ut som verksamhetsområde. I FÖP:en beskrivs också att mark ska reserveras för ett industrispår till Fröländ samt att det finns ett markreservat för en väg som skulle öka tillgängligheten till området.³⁵

³³ "Maritim strategi för Uddevalla kommun", *Op. cit.*

³⁴ "Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 1 – ställningstagande", *Op. cit.*

³⁵ "Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 3 – övrigt, bilagor", *Op. cit.*



Figur 18. Karta från Uddevalla kommuns fördjupade översiktsplan som beskriver Badö och Bäve som omvandlingsområden och Fröland som utvecklingsområde.³⁶

6.5 Miljöprövning

Enligt 9 kap 6 § miljöbalken krävs tillstånd för hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1 350 ton.³⁷ Prövningen syftar till att utreda förutsättningar, bedöma tillåtlighet samt avgöra vilka skyddsåtgärder som är nödvändiga. Beslut om tillstånd fattas av miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen. Eventuellt tillhörande vattenverksamhet prövas av miljödomstolen.

³⁶ *Ibid.* sid 61

³⁷ "Hamnar: Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m. – Handbok med allmänna råd", Naturvårdsverket 2003, Handbok 2003:7, sid 3, URL: http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-0126-4.pdf?bcsi_scan_A049DEC227A5A9FC=0&bcsi_scan_filename=620-0126-4.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)

7 Källförteckning

- Brodén E. & Persson A., ”Handledning för precisering av riksintresse”, Trafikverket 2012:078, URL: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10336/RelatedFiles/2012_078_Handledning_for_precisering_av_%20riksintresse.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 1 – ställningstagande”, Uddevalla kommun 2017-10-11, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e363f/1510646417091/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%201.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 2 – miljökonsekvensbeskrivning”, Uddevalla kommun 2017-10-11, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e3641/1510646561558/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%202.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Fördjupad översiktsplan Uddevalla tätort: Del 3 – övrigt, bilagor”, Uddevalla kommun 2017-10-11, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.1eaf39b415e6f90b47e3643/1510646677873/F%C3%96P%20Uddevalla%20T%C3%A4rtort%20del%203.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden”, Miljö- och energidepartementet 1998-06-25, URL: <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1998896-om-hushallning-med-mark-sfs-1998-896>, (uppslagsdatum 2019-01-07)
- ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029”, Remissversion 2017-08-31, Trafikverket, URL: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/42840/Ineko.Product.Related-Files/2018_058_forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Hamnar: Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m. – Handbok med allmänna råd”, Naturvårdsverket 2003, Handbok 2003:7, URL: http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-0126-4.pdf?bcsi_scan_A049DEC227A5A9FC=0&bcsi_scan_filename=620-0126-4.pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Hamnstrategi – strategiska hamnnodeer i det svenska godstransportsystemet, Slutbetänkande av Hamnstrategiutredningen”, Statens offentliga utredningar SOU 2007:58, Stockholm 2007, sid 248, URL: <https://data.riksdagen.se/fil/30E5E6ED-F4A7-46A1-A474-4AE6E94B18AC>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Maritim strategi för Uddevalla kommun”, Tillväxtavdelningen, Uddevalla Kommun 2013, URL: https://nanopdf.com/downloadFile/maritim-strategi-uddevalla-kommun_pdf, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m.”, Regeringens proposition 1985/86:3, 1985-06-19, URL: <https://data.riksdagen.se/fil/6665C18D-3CF8-4122-B5DA-FDD3F5A844BD>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- ”Miljöbalk (1998:808)”, Miljö- och energidepartementet 1998-06-11, URL: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808, (uppslagsdatum 2019-01-07)

- NVDB på webb, Trafikverket, URL: <https://nvdb2012.trafikverket.se/>, (uppslagsdatum: 2019-01-03)
- "Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2018-2029", Västra Götalandsregionen, juni 2018, URL: https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/1910d349-07a7-412d-af17-78521630bfce/REGIONAL_PLAN_20180702_webbversion.pdf?a=false&guest=true, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- "Riskanalys av hantering av ammoniumnitrat i Uddevalla hamn", Uddevalla Hamnterminal AB, 2010-06-10
- "Sjötrafik 2016", Trafikanalys Statistik 2017:19, sid 23, URL: <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik/2016/sjotrafik-2016.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- "Strategisk plan 2015–2018", Uddevalla Kommun, URL: <https://www.uddevalla.se/download/18.79387d92152eec2bfc428ee/1455792368600/Strategisk+plan+2015-2018.pdf>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- "Sulphur oxides (Sox) and Particulate Matter (PM) – Regulation 14", International Maritime Organization 2008, URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx), (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- "Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag – Kvartal 4 2017 och kvartal 4 2016", Sveriges Hamnar, URL: [https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnar/Statistik/2016%20och%202017/Tabell%201-5B%20\(hel%C3%A5ret%202017\)%20inklusive%20inneh%C3%A5llsf%C3%B6rteckning.pdf](https://www.transportforetagen.se/Documents/Publik_F%C3%B6rbunden/Sveriges_Hamnar/Statistik/2016%20och%202017/Tabell%201-5B%20(hel%C3%A5ret%202017)%20inklusive%20inneh%C3%A5llsf%C3%B6rteckning.pdf), (uppslagsdatum: 2019-01-03)
- "Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem", Europeiska Kommissionen 2011-03-28, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=SV>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbullen", Rapport 6538, Naturvårdsverket april 2015, URL: <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6538-6.pdf?pid=7411>, (uppslagsdatum: 2019-01-07)
- Wikberg K., "Riskutredning: Skeppsviken, Uddevalla kommun", Sverige-huset i Göteborg AB, 2018-10-23, reviderad 2010-10-04
- Zetterberg, B. Å., "Sjöfartens Riksintressen", Sjöfartsverket 2001-10-22, URL: http://sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2001/0406-0005031-2.PDF, (uppslagsdatum: 2019-01-07)



TRAFIKVERKET

Trafikverket Region Väst, Göteborg.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se