

RAPPORT

Precisering av riksintresse för kommunikationer

Karlshamns hamn



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Precisering av riksintresse för kommunikationer Karlshamns hamn

Författare: Trafikverket Region Syd med stöd av Sweco

Dokumentdatum: 2020-09-03

Ärendenummer: TRV 2020/37007

Version: 1.0

Fastställt av: Lennart Andersson, PLsy

Kontaktperson: Veronika Sörvik, PLsys

Publikationsnummer: 2020:170

ISBN 978-91-7725-701-1

Omslagsfoto: Karlshamns hamn

Förord

I detta dokument preciseras Trafikverkets anspråk på riksintresset Karlshamns hamn tillsammans med de områden som ska skyddas för att tillgänglighet eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Preciseringsen visar Trafikverkets syn på riksintresset utifrån målavvägning mellan olika intressen. Trafikverkets beslutade precisering är tänkt att fungera som underlag för fortsatt dialog mellan berörda aktörer.

Riksintressepreciseringsen för Karlshamns hamn är Trafikverkets underlag till länsstyrelsen för prövning av planer som berör riksintresset. En arbetsgrupp med flera olika aktörer gör att olika synsätt kan beaktas under arbetets gång. Med hjälp av engagerade deltagare görs en heltäckande kartläggning över situationen. Arbetet med preciseringen ger en ökad förståelse för olika intressen kring anläggningen.

Tidsperspektivet i en riksintressepreciseringsen är trettio år. Ett riksintresse är inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver uppdatering av preciseringen. Trafikverket Region Syd förvaltar riksintressepreciseringsen för Karlshamns hamn. Vart fjärde år ska Trafikverket Region Syd bedöma om preciseringen behöver uppdateras. Detta sker i samband med att Trafikverket ser över utpekade riksintressen. Preciseringsen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om det behövs.



Lennart Andersson

Regional direktör, Region Syd

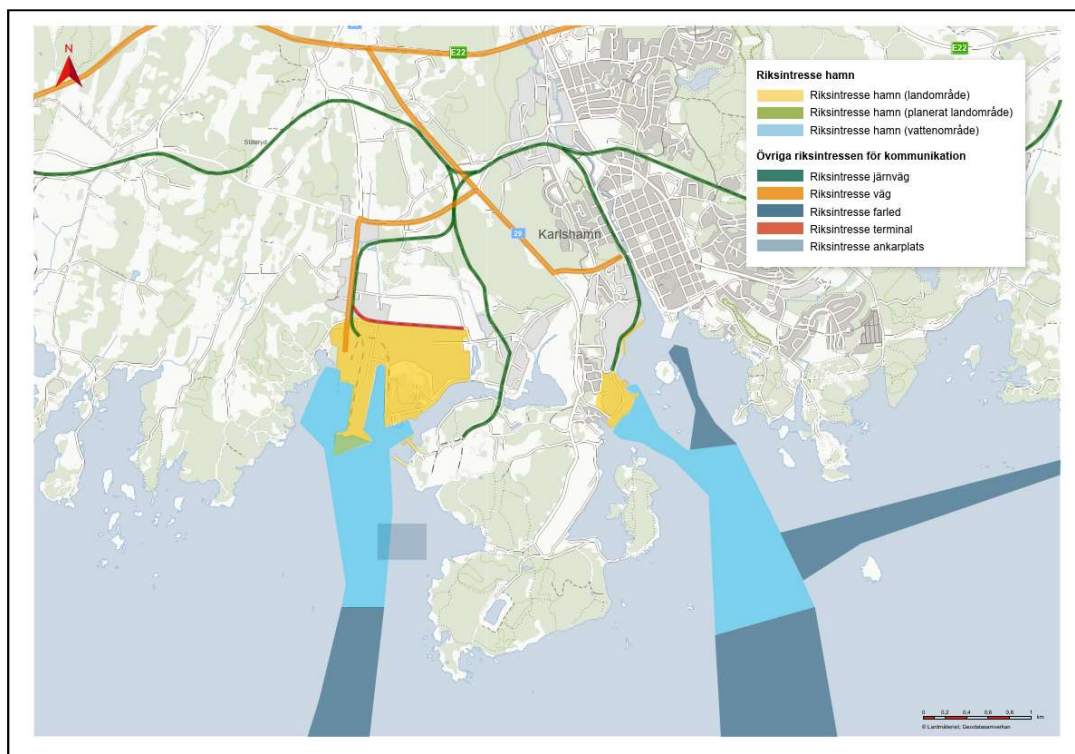
Sammanfattning

Karlshamns hamn är en av femtio utpekade hamnar av riksintresse i Sverige. Utpekandet av riksintressen handlar om att fastställa vilka anläggningar eller områden som är av nationell betydelse.

Preciseringen av Karlshamns hamn beskriver hamndelarnas funktion och visar vilka hamndelar som är av riksintresse. Preciseringen av riksintresset ska fungera som underlag för kommunens fysiska planering utifrån plan- och bygglagen och tillståndsprövning enligt miljöbalken. Preciseringen ska också fungera som underlag för länsstyrelsens, Trafikverkets och andra myndigheters handläggning av ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen för att göra en avvägning mellan olika riksintressen, som en del i uppgiften att bevaka statliga intressen.

Arbetet med preciseringen har letts av Trafikverket i samarbete med representanter från Region Blekinge, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen Blekinge, Karlshamns kommun, Karlshamns hamn och Försvarsmakten.

Karlshamns hamn pekats ut som riksintresse eftersom den ingår i Transeuropeiska transportnätet (TEN-T), omsätter en godsmängd som överstiger 100 000 ton per år och har mer än 200 000 passagerare per år. Trafikverket anser att roro-terminalen, bulk- och styckegodsterminalen, Oxhaga olje- och gasterminal, Karlshamnsverkets kaj, Sutuddens oljeterminal, Innerhamnen – västra kajen och markerat vattenområde är av riksintresse.



Hamndelar, utvecklingsområden samt övrig infrastruktur av riksintresse (kartan finns även som bilaga).

Innehållsförteckning

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING	7
1.1 Syfte.....	7
1.2 Målgrupp	7
1.3 Avgränsning	7
1.4 Genomförande.....	7
1.5 Bakgrund.....	8
1.6 Kriterier för utpekande	8
2. RIKSINTRESSET I PLANERINGEN	9
2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen	9
2.1.1 Översiktsplan – Karlshamn 2030.....	9
2.1.2 Strategier.....	10
2.2 Övriga riksintressen i närområdet.....	10
3. FUNKTIONSBESKRIVNING	11
3.1 Omvärldsfaktorer.....	11
3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys.....	11
3.1.2 Europeisk transportpolitik.....	12
3.1.3 Svensk transportpolitik	14
3.1.4 Hamnen i planeringen.....	14
3.2 Hamnens utveckling	14
3.2.1 Hamnen idag	14
3.2.2 Statistik.....	17
3.2.3 Framtidsutsikter	20
3.3 Kapacitet.....	21
3.4 Tillgänglighet.....	22
3.4.1 Transportflöden och marknad	22
3.4.2 Systembeskrivning	23
4. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK	23

4.1	Hamndelar av riksintresse	23
4.2	Utvecklingsområden	25
4.3	Anslutande infrastruktur	25
5.	OMRÅDEN SOM PÅVERKAR ELLER PÅVERKAS AV HAMNEN	26
5.1	Buller.....	26
5.2	Risk- och säkerhetsaspekter	28
5.2.1	Farligt gods	28
5.2.2	Översvämningsrisk	29
5.3	Luftkvalitet	30
5.4	Att ta om hand riksintresset	30
I.	Lagar och regler.....	32
i.	Sjöfartsskydd.....	32
ii.	Buller.....	33
iii.	Miljöprovning	34
II.	Gällande miljötilstånd	34
III.	Remissammanställning	34
VI.	Karta.....	39

1. Inledning

1.1 Syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att underlätta kommunernas fysiska planering och länsstyrelsens handläggning, för att på bästa sätt tillgodose riksintresset. Genom att göra tydligt vilket anspråk riksintresset har, ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna samexistera med kommunen som utvecklas.

En riksintresseprecisering beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för den preciserade anläggningen. Preciseringen ska beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringen ska visa på vikten av anläggningen ur ett helhetsperspektiv för transportsystemet.

Syftet är dessutom att bestämma vilka hamndelar som är av riksintresse, samt att beskriva delarnas funktion. Även berört vattenområde ska preciseras.

1.2 Målgrupp

Preciseringen av riksintresset ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

1.3 Avgränsning

Först när en fråga prövas avgörs om ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen. Sådan prövning sker framför allt när beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Utpekandet av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning.

Hamnen kan komma att söka miljötillstånd för mer trafik och större volymer än vad Trafikverket har tagit beslut om att skydda genom riksintresset. En riksintresseprecisering ger därför inte en fullständig bild av hamnens framtida behov.

1.4 Genomförande

Under arbetsprocessen har möten med berörda aktörer hållits, och studiebesök har gjorts i hamnen. En arbetsgrupp ledd av Trafikverket bildades med representanter från Region Blekinge, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen Blekinge, Karlshamns kommun, Karlshamns hamn samt Försvarsmakten.

En mer begränsad projektgrupp med representanter från Trafikverket regionalt och nationellt samt konsultstöd från Sweco har tagit fram underlag. Gruppen har under

hand arbetat fram denna rapport i samverkan med medverkande aktörer. Projektet har haft en intern styrgrupp.

1.5 Bakgrund

Trafikverket ska enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Sådana riksintressen ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Vid utpekande av riksintresse redovisas en länk eller en nod utifrån dess funktion. För att avgöra vilken utbredning riksintresset får i den fysiska miljön görs en precisering av riksintresset. Preciseringsen ska ange vilka delar av anläggningen som ingår och vilket område utanför anläggningen som påverkar eller påverkas av riksintresset. Även berört vattenområde ska preciseras. Därmed förklarar preciseringen vilka land- och vattenområden som berörs av riksintresset.

1.6 Kriterier för utpekande

Karlshamns hamn är en av 50 utpekade hamnar av riksintresse.¹ En allmän hamn utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten om 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.

Karlshamns hamn ingår i TEN-T nätet och omsätter mellan 4 och 6 miljoner ton årligen, med en stabilitet i den godsmängden under de senaste 6 åren. Färjelinjer till Klaipeda gör att nätverket mot östra Europa är stort och utgör en stor del av trafikeringen. Även passagerarantalet har ökat, från 126 000 under 2012 till cirka 181 000 under 2018. Hamnen har också ett strategiskt läge som ett led i försörjningen av energiprodukter till landets basindustrier och för lagring av energiprodukter som gas och olja i berggrum, vilket kan vara svårt att ersätta med tanke på lagringskapacitet och säkerhet.

Hamnen flyttades på 1970-talet ut från Karlshamns tätort för att möjliggöra tillväxt och utveckling och undvika störningar från hamnområdet. Detta gör att tillgängligheten för hantering av gods och transporter till och från hamnen är god. Tack vare detta kan hamnen i dag bland annat hantera större projektlaster som behöver transporteras vidare på vägnätet.

¹ Utpekandet framgår av Trafikverkets beslut TRV 2013/10869.



Figur 1. Situationen kring riksintressehamnen

2. Riksintresset i planeringen

2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen

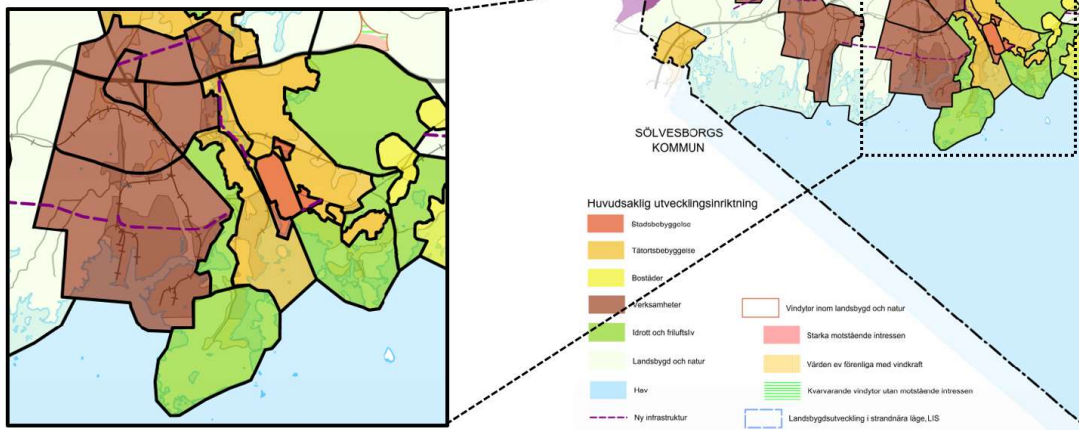
2.1.1 Översiktsplan – Karlshamn 2030

I Karlshamns kommuns översiktsplan (2015) är en övergripande målsättning och utbyggnadsstrategi att verksamheter, industri, hamn med mera i huvudsak ska lokaliseras väster om Karlshamn. Bostadsbebyggelsen ska placeras i eller i anslutning till stadskärnan samt i riktning österut. Detta ger goda förutsättningar för hamnens framtida utveckling och för övriga befintliga och tillkommande verksamheter. Kommunens viljeinriktning är att skapa goda förutsättningar för fortsatt utveckling inom Stillerydsområdet. Det ska finnas en mark- och planberedskap för framtida verksamheter i området.

I översiktsplanen beskrivs området Stilleryd-Kölö med ändamål för utveckling av industri, hamn och energiproduktion. Här nämns också att området är utpekad som riksintresse för hamn, infrastruktur, industri och energiproduktion och att verksamheter med sådan inriktning har en överordnad betydelse. Aktuella detaljplaner i området beskriver hamn- och industriändamål som huvudsakligt syfte.

Området kring Sutudden, med oljehamn vid Karlshamns stads inlopp, beskrivs inte som utpekad för industri utan ingår i kranbebyggelse, och stadsplanerna beskriver oljehamnsområdet som hamnändamål.

Kommunal översiktsplan år 2030



Figur 2. Karta ur Karlshamn 2030 – översiktsplan för Karlshamns kommun (2015)

2.1.2 Strategier

Sverige är ett exportberoende land och för svensk industri är handel via hamnarna viktig för landets utveckling. Blekinge har ett strategiskt läge för handel och kontakter över Östersjön genom länets hamnar. Hamnarna i Blekinge expanderar i takt med att marknaderna i östra och centrala Europa växer. Karlshamns hamn ingår i det övergripande TEN-T-nätet, med anslutning via *Motorways of the Sea* till Klaipeda. Klaipeda är en hamn i Litauen som tillhör TEN-T-stomnätet och stomnätskorridoren Nordsjön–Östersjön.

OECD påpekar 2018 i revideringen av *Territorial Review of Småland-Blekinge* betydelsen av Blekinges hamnar för den ökade östorienterade handeln.

Genom tillkomsten av Sydostlänken, som finns med i regeringens fastställda nationella plan för transportsystemet 2018–2029, skapas en ny systemlösning för långväga godstransporter på järnväg med anslutning till hamnen.

Hamnen är en port för svensk export och import, och dess betydelse medför att också Blekinge har betydelse för ett större område än enbart länet. Endast några få procent av transporterarna har målpunkter i länet.

2.2 Övriga riksintressen i närområdet

Markområden ska användas för de ändamål som de är mest lämpade för, med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Boverket har den allmänna uppsikten över denna hushållning med mark- och vattenområden. Det betyder bland annat att Boverket ska ha en allmän överblick över

hur bestämmelserna tillämpas. Boverket ska också verka för samordningen av de statliga myndigheternas underlag för tillämpningen av bestämmelserna.

Om markanvändningen eller nyttjandet av anläggningar och bebyggelse ska ändras, kan det få betydelse att ett område är av riksintresse. Verksamhetsutövare och fastighetsägare behöver därför anpassa planerade förändringar, så att dessa inte skadar eller försvårar utnyttjandet av de riksintressanta värdena. Myndigheter ska i handläggningen av lov och tillstånd skydda riksintresset. Ett riksintressant värde kan påverkas, oavsett om åtgärden sker inom eller utanför den geografiska avgränsningen av riksintresset.

I hamnen och i dess närhet finns följande av riksintresse för kommunikationer:

- väg 15/29, 557, 558 och E22
- Blekinge kustbana samt triangelspåret/de tre förgreningarna Stillerydspåret, Kölöspåret och Karlshamns västra kombiterminalen
- farleder som ansluter hamnen i Stilleryd, oljehamnen på Sutudden samt en farled längs med kusten österut.

Hela Karlshamns stad och Boön söder om Sutuddens oljeterminal utgör riksintresse för kulturmiljövården. I området väster om Boön finns flera fartygslämningar, varav en del är fornlämningar. Även i farleden in mot Stilleryd finns fartygslämningar av oklar utbredning.

På Stårnö finns riksintresse för friluftsliv, natur och energiproduktion. Längs kusten finns riksintresse för yrkesfiske.

Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen. Försvarsmaktens riksintressen berör delar av Karlshamns kommun men hanteras inte i denna rapport. Värdebeskrivningen av det militära riksintresset finns redovisad på Försvarsmaktens webbplats: www.forsvarsmakten.se. När det gäller åtgärder i hamnens vattenområde ska dessa samrådas med Försvarsmakten minst 6 månader innan planerad åtgärd genomförs.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ansvarar för att peka ut riksintressen för totalförsvarets civila delar. Det pågår ett arbete med kriterier och utpekande.

3. Funktionsbeskrivning

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys

Trafikslaget sjöfart har stor kapacitet, och trots omfattande trafik är trängsel sällan ett problem i systemet. Tillförlitligheten är god, men begränsad tillgänglighet och flexibilitet är sjöfartens nackdel. Sjöfarten är relativt långsam, har låg frekvens och

kräver i regel omlastning. Olyckor är ovanliga, men när de inträffar kan konsekvenserna vara allvarliga.

Sjöfartens fördelar kommer bäst till sin rätt för stora volymer över längre avstånd. Stordriftsfördelar är sjöfartens främsta kännetecken. Kostnaden per sänd enhet minskar betydligt. Stordriften har också en positiv inverkan på bränsleförbrukningen per transporterat ton eller enhet. Det gör det möjligt för sjöfarten att transportera gods på ett energieffektivt sätt. Trenden med större fartyg innebär att hamnar behöver anpassas och utvecklas.

Omvärldstrender med potentiell sjöfartspåverkan är urbanisering, mer gods i omlopp, förskjutningar i ekonomisk geografi, nya marknader och trängsel på land – som ger ökat fokus på att använda vattenresurserna.

En omvärldsförändring kan leda till mer sjöfart ur ett perspektiv men mindre ur ett annat. Detta gör att den totala effekten ofta är svår att bedöma. Exempelvis kan produktionen komma att förändras så att man producerar mer varor närmare slutkonsumenten. Detta kan leda till ett ökat behov av mindre feederfartyg men minskat behov av större container- eller rorofartyg.

3.1.2 Europeisk transportpolitik

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, bland annat:

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

På EU-nivå drivs initiativet modal shift, som Trafikverkets kapacitetsutredning² tagit fasta på. Modal shift syftar till att flytta godstransporter från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping) för att minska utsläppen och avlasta landinfrastrukturen.

TEN-T

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

² Trafikverkets publikation 2012: 100 utgör underlag till regeringens infrastrukturproposition 2012/13:25 som i sin tur ger direktiv till Trafikverkets nationella transportplan 2014-2025.

TEN-T består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för prioritering i utvecklingen av transportnätverket. Utpenade TEN-funktioner kan få EU-stöd.

Karlshamns hamn ingår i det utpekade nätverket för hamnar, och transportkorridoren går till Östeuropa via färjelinjen till Klaipeda i Litauen. Hamnområdet är inte direkt kopplat till det utpekade vägnätet men knyter an till det via E22 och väg 15/29.



Figur 3. TEN-T-nätet för vägar, hamnar, kombiterminaler och flygplatser. Källa: <https://ec.europa.eu>



Figur 4. TEN-T-nätet för järnvägar, kombiterminaler och hamnar. Källa: <https://ec.europa.eu>

3.1.3 Svensk transportpolitik

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Trafikverkets trafikslagsövergripande ansvar syftar till att optimera transportsystemet som helhet med mer nytta till mindre kostnad. För att minska utsläppen från trafiken och för att avlasta landinfrastrukturen skulle godstransporter kunna flyttas från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping).

Regeringen beslutade under våren 2018 om nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Planen baseras på regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*, som kom 2016.

Regeringen har presenterat en nationell godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Regeringen har också gett uppdrag till flera myndigheter, däribland Trafikverket, som syftar till att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg. Ett av huvudsyftena med godstransportstrategin är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

3.1.4 Hamnen i planeringen

Områden där människor bor och vistas behöver lokaliseras och planeras med hänsyn till hamnars och större farleders påverkan, såsom buller, damm, lukt och risk. Många städer vill utveckla attraktiva områden vid vatten. Det kan också finnas andra orsaker till varför hamnar inte kan expandera fysiskt i sitt nuvarande läge. Ett sätt att bemöta hamnens expansionsbehov är att utveckla torrhamnar i strategiska lägen.

Hamnen och sjöfarten är mycket beroende av landinfrastruktur. Godset ska tas till och från hamnen till vidare förädling eller försäljning. Trenden med allt större fartyg medför också att såväl farleder som landinfrastruktur måste anpassas för de större fartygen, vilket kan innebära betydande kostnader.

3.2 Hamnens utveckling

3.2.1 Hamnen idag

Karlshamns hamn är ett kommunägt aktiebolag som ägs av moderbolaget Stadsvapnet AB som i sin tur ägs av Karlshamns kommun. Karlshamns Hamn AB har ett varierande antal anställda, beroende på pågående projekt. Under 2018 var det 140 anställda, och flera var knutna till Nordstream-projektet som hanterade lagring av gasrör. Under tidigare år har det varit cirka 90 anställda, plus ett 50-tal extra timanställda som kallats in för lastning och lossning av fartyg på regelbunden basis. Karlshamns Hamn AB har dotterbolaget Karlshamn Kombiterminal AB som sköter driften av den intermodala terminalen samt Karlshamn Tank Storage AB som hanterar lagring av oljeprodukter. Det senare ägs till 50 procent av Karlshamns Hamn AB och till 50 procent av Scandinavian Tank Storage AB.

Via hamnen och andra leverantörer kan ett heltäckande utbud av logistiktjänster erbjudas lokalt, till exempel lagring och distribution av torra, flytande och kylda varor. Både Tullverket och Sjöfartsverket har regionala huvudkontor i närheten av Stillerydshamnen, och det finns tullager och flera skeppsmäklare i området. Det finns en lång logistiktradition i Karlshamn, speciellt mot östra Europa. Det finns även kompetens och forskning på Netport Science Park inom logistik, med ett lokalt medlemskluster och utbildning och forskning inom intelligent logistik med intelligenta transportssystem (ITS) på Blekinge tekniska högskola. Det finns tillgång till miljövänlig energi från fjärrvärme baserad på spillvärme från Södra Cell, Mörrums bruk, vars kulvert passerar hamnområdet. Hamnen och Karlshamns kommun förfogar över expansionsytor i direkt anslutning till hamnen.

Hamnen ligger två kilometer från E22 och riksväg 29 samt Blekinge kustbana. Trafiken till och från hamnen passerar utanför tätbebyggda områden. Det finns inga viadukter, broar eller ledningar, och hamnen är därför lämplig för specialtransporter, till exempel vindkraftverk.

Hamnanläggningar och terminaler

Det finns sex hamnområden med totalt tre kilometer kaj och cirka 1 miljon m² yta som beskrivs närmare nedan. Inseglingen är kort och lättnavigerad och hamnen är fri från is och tidvatten. Hamnen äger tre bogserbåtar. De flesta fartyg som tillåts gå in i Östersjön kan anlöpa Karlshamns hamn.

Roro-terminalen:

- färje-/roro (roll on, roll off/rullande gods)-terminal med två roro-ramper
- roro 1: LOA (Length over all/max fartygslängd) = 200 meter, vattendjup 8 meter
- roro 2: LOA = 200 meter, vattendjup 8 meter
- terminalyta (parkering, körytor, up-lining): cirka 65 000 m²
- fotogate och automatisk incheckning för chaufförer och trailrar
- passagerarterminal och kontor för rederier
- järnvägsanslutning
- järnvägshantering möjlig under tak
- taktraverser upp till 50 ton
- elanslutning för färjor planeras.

Stilleryd, västra och östra sidan (bulk- och styckegodsterminalen):

- torrbulk (kalk, vägsalt, träflis, massaved, sågtimmer), styckegods (containrar, pappersmassa, blocksten) och projektlast (vindkraftverk, rör, tunga lyft)
- totalt 1 kilometer kaj, varav 800 meter med vattendjup 8 meter och 200 meter med vattendjup 11 meter
- mobilkranar på hjul, larvfötter och spårbundna kranar, max lyftkapacitet (mobilkran) 144 ton

- LOA 200 meter, terminalyta 300 000 m² inklusive anslutande lagerytor utomhus
- lagerkapacitet i magasin 45 000 m²
- järnvägsanslutning 2 x 740 meter.

Oxhaga olje- och gasterminal:

- terminal för flytande petroleumprodukter olja/LPG (Liquified Petroleum Gas)
- vattendjup 13 meter, LOA 230 meter
- bergtrum för tjockolja (Karlshamns Hamn AB) och Gasol (Primagaz) samt lagringskapacitet i cisterner (Karlshamn Tank Storage AB)
- utlastningsterminal för gasol till bil/järnväg (Energy Primagaz)
- Primagaz är tomträttsinnehavare för bergtrummen.

Karlshamnsverket:

- terminal för flytande petroleumprodukter (tjockolja)
- vattendjup 14 meter, LOA 245 meter
- ägs av Sydkraft Thermal Power AB.

Sutuddens oljeterminal:

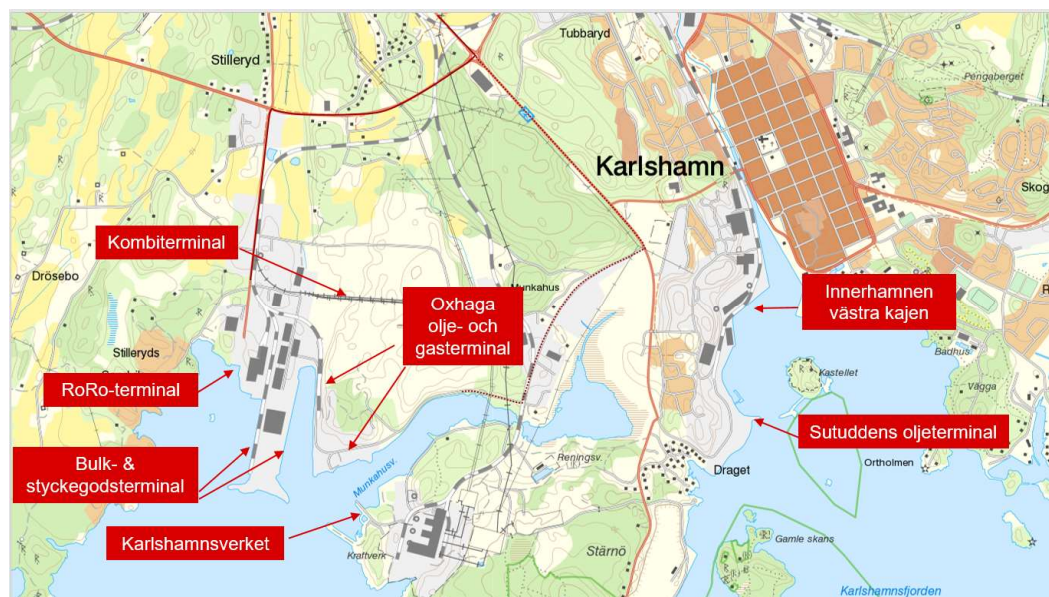
- terminal för flytande petroleumprodukter, biobränslen och kemikalier
- vattendjup 10,5 meter, LOA 180 meter
- lagring i bergtrum och cisterner, utlastning till bil.

Innerhamnen västra kajen:

- terminal för hantering av flytande vegetabilisk olja
- vattendjup 8,3 meter, LOA 160 meter
- hantering av in- och utflöde till AAK Sweden AB som är tomträttsinnehavare.

Kombiterminal:

- järnvägsterminal för kombitrafik (containrar, trailrar, växelflak), ägs av Karlshamns Kombiterminal AB
- elektrifierad fram till terminal, så kallad Gudrunbrygga, medför att rangering med diesellok inte är nödvändig
- 2 x 700 meter hanteringsspår + 1 elektrifierat ranger-/uppställningsspår
- terminalyta 25 000 m² för hantering och parkering/uppställning
- hamnens järnvägsanläggningar är tillgängliga både från väst och öst via två triangelspår, anslutna till Blekinge kustbana.



Figur 5. Hamndelar, deras funktion och väsentlig infrastruktur i hamnen

Hamnens miljöarbete

Hamnen har tagit fram en miljöpolicy och är ISO-certifierad enligt miljösystem ISO 14001 (2015) och bedriver ett kontinuerligt miljöarbete enligt ett eget ledningssystem. Exempel på hamnens miljöarbete är att minska fossila utsläpp när nya maskiner köps in, samarbete med färjerederi kring möjligheter till att erbjuda landström och minska energiåtgång i hamnens lokaler/anläggningar samt minska buller. Hamnen tar också emot sludge, det vill säga oljerester och avfall som uppstår i maskinrum och som inte får släppas ut till sjöss.

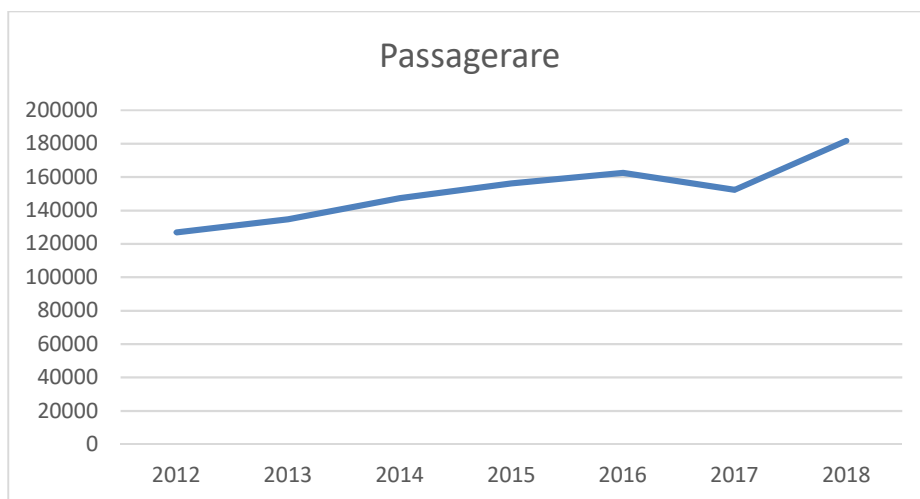
Sjöfartsskydd

Hamnen är ISPS-klassad (International Ship and Port facility Security Code) enligt de internationella reglerna för sjöfartsskydd och har en egen säkerhetsansvarig (PSO) med uppgift att säkerställa att regelverket efterföljs. Hamnen har också kunder som ställer krav på utökad säkerhet enligt C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism).

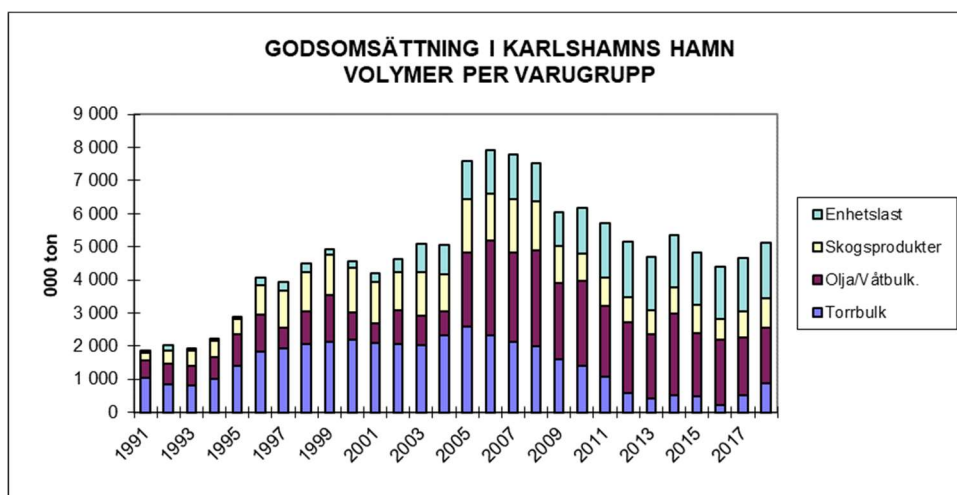
3.2.2 Statistik

Nedan presenteras kvantiteter över kaj samt kvantiteter som hanterats internt inom hamnområdet (terminalgods).

Under 2018 hanterades 5 121 300 ton i hamnen, varav 61 092 ton på terminal, plus drygt 2 400 containrar på järnväg. Hamnen för ingen egen statistik uppdelad på export och import. Under 2017 hanterades 9 600 TEU (twenty-foot equivalent unit) över kaj, plus närmare 5 000 TEU järnväg, varav majoriteten är export. Antal fartygsanlöp 2018 var 1 265 (preliminär siffra) jämfört med 1 067 år 2017. En ökning har skett under 2018 på grund av fler anlöp med färja/ro-ro, container och projekt Nord Stream II.



Figur 6. Antal passagerare 2012-2018. Källa: Karlshamns hamn

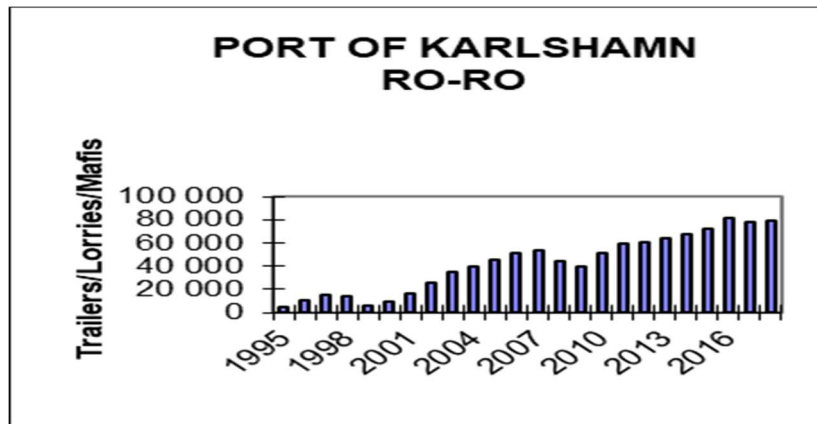


Figur 7. Hamnens godsomsättning 1991-2017. Källa: Karlshamns hamn

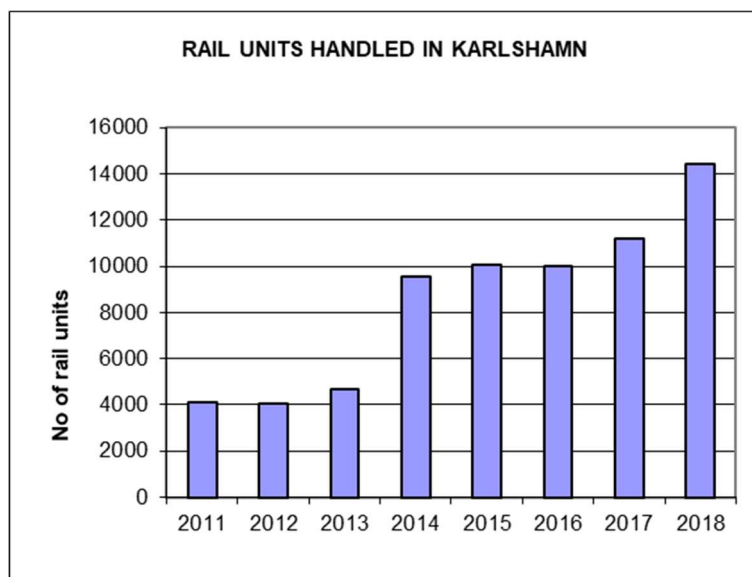
Under 90-talet och fram till 2011 skeppades stora mängder stenkross ut från två platser i Karlshamn. Dessa stentäkter avvecklades. Den största, som fanns vid Stillerydshamnen, är nu etableringsmark som ägs av kommunen och hamnen, för nya verksamheter inom logistik, hamn och industri.

Åren 2005–2009 utmärktes av en tillfällig, stor ökning av skogsprodukter på grund av stormarna Gudrun och Per samt avverkning som följde av barkborreangrepp. Samtidigt ökade mellanlagringen av olja i transit- och beredskapslagring för exempelvis EU-länder. I volymen torrbulk ligger även diverse styckegods och projektlaster som vindkraftverk och Nord Stream II.

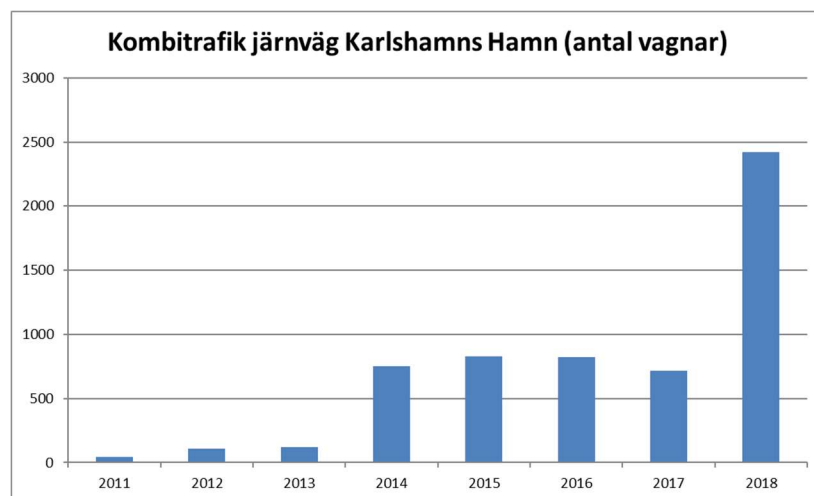
Utvecklingen av färjetrafiken har varit konstant sedan start, med mindre nedgångar i samband med devalvering i Ryssland och finanskrisen 2008–2009.



Figur 8. Antal lastbilar, trailers och mafivagnar. Källa: Karlshamns hamn



Figur 9. Antal järnvägsvagnar Källa: Karlshamns hamn



Figur 10. Kombitrafik järnväg, antal vagnar. Källa: Karlshamns hamn

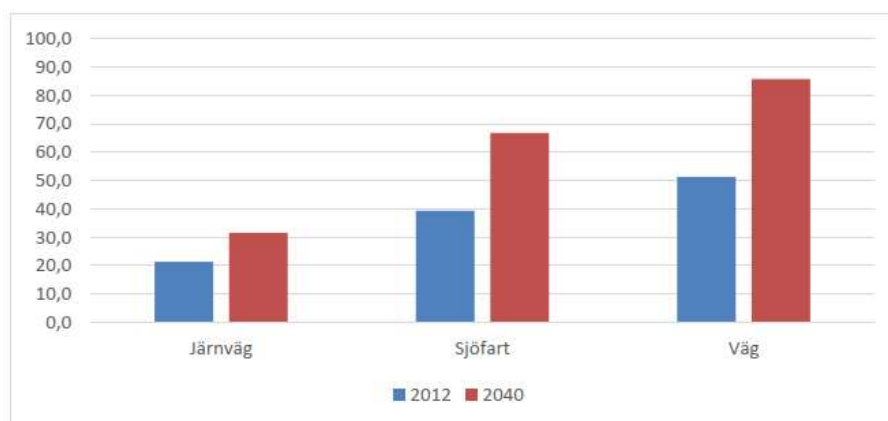
Stillerydshamnen trafikeras för närvarande av tre operatörer: Green Cargo 2 gånger per dag, Vida/CFL 2–3 gånger per vecka och Vänerexpressen/CFL 1–2 gånger per vecka. I siffrorna ingår även vagnar till och från Södra Mörrums bruk, eftersom spåren i Karlshamns hamn ofta används för rangering. Hamnen önskar flytta rangeringen på Karlshamn C till Stillerydshamnen.

Hantering av farligt gods

I hamnens tre oljehamnar hanteras och lagras olika petroleumprodukter (tjockolja, diesel, bensen, flygbränsle, gasol), kemikalier samt biobränslen. Hamnen hanterar och mellanlagrar cirka 2 miljoner ton flytande bulk per år. Mellanlagring sker i bergrum och i cisterner. Hamnen har två Sevesoanläggningar: Sutuddens och Oxhaga oljehamn.

3.2.3 Framtidsutsikter

Enligt Trafikverkets basprognos 2040 bedöms att efterfrågan på godstransporter i Sverige kommer att öka med cirka 64 procent, räknat i transportarbete under perioden 2012–2040. I bedömningen har hänsyn tagits till ekonomins utveckling, varuhandelns förändring, utrikeshandelns förändrade fördelning på länder, infrastrukturens utbyggnad, ökade körkostnader för väg, järnväg och sjöfart med mera.



Figur 11. Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2012 och 2040 (miljard tonkm per år). Källa: Se fotnot 3.

Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet fram till 2040 för sjöfart och väg, trots antaganden om höjda transportkostnader. Järnväg förutspås också öka men i lägre takt än sjöfart och väg. Här spelar begränsningar i spårkapaciteten en roll, liksom skillnader mellan trafikslagen när det gäller transportkostnader, omlastningskostnader med mera.³

Med ökad östorienterad handel ökar hamnens betydelse som nod i det Europeiska transportsystemet TEN-T. Tillgängligheten för godstransporter på järnvägen kommer att förbättras, bland annat med Sydostlänken och övriga insatser som ligger i nationell plan. Kopplingen mellan Skandinavien (Scan-Med korridoren) och marknader i öst, via

³ Rapport Reviderade prognoser för person- och godstransporter 2040 – efter beslutad nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Karlshamns hamn, kan komma att bli en länk ingående i TEN-T eller en anslutande transportkorridor i systemet.

Utbyggnadsplaner

Rederiet DFDS Seaways har beställt nya fartyg för leverans 2021. Fartygen är 30 meter längre än nuvarande (200 meter) och har en lastkapacitet som är mer än dubbelt så stor som det största på linjen i dag. Det förväntas en fortsatt stark tillväxt av marknaden och trafiken. Även containerfartyg och fartyg i kusttrafik ökar i storlek. Därför ser hamnen ett behov av fortsatt expansion och utbyggnad, i form av utbyggd färjehamn, förlängd djupkaj, muddring och en ökad möjlighet till rangering i hamnområdet.

Ny trafik

Hamnen arbetar konstant för att attrahera ny trafik på kort och lång sikt inom olika segment, och ett ökat intresse från marknaden har noterats för ny trafik över kaj och med järnväg. Tillväxten förväntas närmast inom segmenten färjetrafik (goods), containertrafik, skog, projektlast och förnybara bränslen.

Markbehov

I samband med hamnens logistikuppdrag för Nord Stream II övertog hamnen en stor yta från kommunen för lagringsändamål. Den ska kunna täcka ökade behov för de närmaste åren. På längre sikt kan hamnen behöva växa med nya områden vidare österut och norrut.

3.3 Kapacitet

De flesta fartyg som tillåts gå in i Östersjön kan anlöpa Karlshamns hamn.

Farled

Fartygens maximala dimensioner varierar beroende på vilken del av hamnen som fartygen anlöper och är inte nödvändigtvis beroende av själva farleden. Även hamnen och kajernas utformning påverkar detta. För fullständig lista över riktvärden för fartygsstorlekar, se www.sjofartsverket.se.

Till Karlshamns hamn finns två allmänna farleder med tillhörande sjösäkerhetsanordningar (SSA) vilka båda är av klass 1 (enligt Sjöfartsverkets klassbeskrivning: prioriterade sjövägar utpekade som säkra sjövägar ledande till allmänna hamnar med avgiftsbelagd trafik) samt utpekade som riksintresse för kommunikationer. Nedan anges största maximala dimensioner för de två farlederna intill Karlshamns hamn.

Farled 261 leder in till den västra delen av Karlshamns hamn. Kölö oljehamn tar emot fartyg med maximala mått: längd 245 meter, djupgående 13,3 meter.

Farled 262 leder in till den östra delen av Karlshamns hamn. Angöringen på Sutudden gäller för ett kajavsnitt med de angivna måtten 180/32 och 185/28 vilket motsvarar maximalt mått på 180 meter om fartygets bredd är 32 meter men vid ett längre fartyg om 185 meter så minskar det manöverytan för andra fartyg och begränsas därmed till 28 meter.

3.4 Tillgänglighet

3.4.1 Transportflöden och marknad

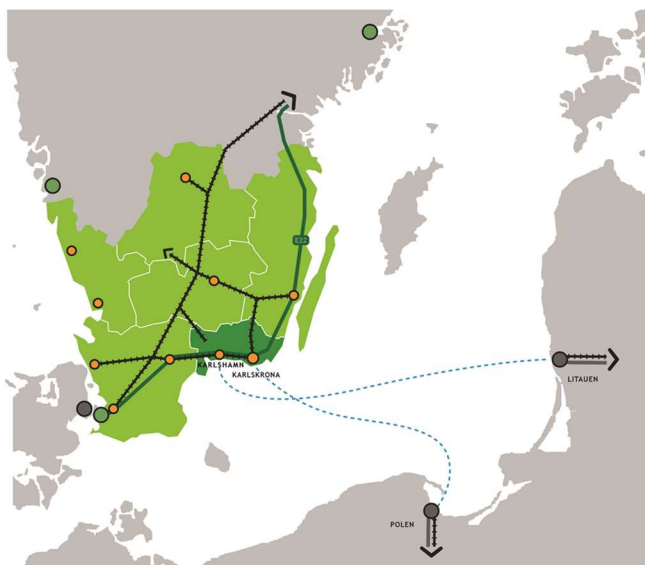
Trafiken mellan Karlshamn och Klaipeda har nationell betydelse. Det geografiska upptagningsområdet går från Blekinge till Norrköpingsregionen, Västkusten och Skåne, och även till Norge och Själland.

Upptagningsområdet för exempelvis sågade trävaror sträcker sig 10–15 mil runt omkring Karlshamn. För viss trafik till speciella destinationer i Europa och övriga världen kan varorna anlända längre bortifrån.

Hamnen trafikeras av Short Sea Shipping som innebär att fartygen tar laster som rör sig med korta distanser från containerhamnar och transporteras till centrala containerterminaler. Karlshamns hamn har fokus på container med destinationer i andra hamnar i Östersjöområdet och har ett stort upptagningsområde liknande det geografiska upptagningsområdet för färje- och rorottrafik. Feederfartygen är mellanstora fartyg som anlöper och rör sig enligt en bestämd rutt och trafikerar flera containerhamnar och samlar containrar från flera olika destinationer som sedan lastas om för längre transporter på större containerfartyg. Feederfartyg trafikerar hamnar i Sverige, för vidare matning till och från hamnarna i Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, och har normalt ett upptagningsområde som sträcker sig 10–15 mil omkring Karlshamn.

Ett vanligt gods är delar till vindkraftverk. Landtransporterna med långa skrymmande fordon behöver en hinderfri anslutning till hamnen och får endast gå längs vissa vägar. Det gör att upptagningsområdet för Karlshamn blir hela södra Sverige.

Flytande produkter som bensin och flygbränsle distribueras i hela sydöstra Sverige. Gasol som kommer in med fartyg distribueras med bil och järnväg till industrikunder ända upp till orter som Borlänge.



Figur 12. Godsflöden och hamnen i ett större omland. Källa: Region Blekinge

3.4.2 Systembeskrivning

Gods till och från hamnen har sin målpunkt utanför länet. I rapporten *Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten* (Trafikverket 2018:168) är andelen destinationer i Västsverige/Norge lika stor som i Sydsverige (Skåne, Halland), nämligen 23 procent respektive 25 procent. E22 mot Skåne är den klart dominerande färdriktningen. Enligt den godstransportstudie som gjordes 2005, *Godstransporter genom Skåne och Blekinge* (Vägverket 2006: 109) fördelar sig sedan trafiken till lika delar mot Malmö och väg 21 mot E6. Flödet på väg 29 är cirka 15 procent i studien 2018 jämfört med 29 procent i studien från 2005. I studien 2005 uppgav hela 18 procent att man använt väg 116 medan ingen har uppgett att man använt den vägen i studien 2018. Väg 15 används sedan den byggdes ut 2011 och fick genomgående riksvägsstatus mellan Halmstad och Karlshamn.

Karlshamns hamn ligger nära väg- och järnvägsnätet. Både E22 och riksväg 29 (mot Växjö) nås via en anslutning som går utanför tätorten Karlshamn. Via E22 nås riksväg 15 som startar i Karlshamn, passerar Olofström och går vidare mot Halmstad och E6. Blekinge kustbana nås från hamnen via två triangelspår som leder både mot väst och öst.

4. Riksintressets markanspråk

4.1 Hamndelar av riksintresse

Det landområde som ingår i riksintresset utgörs av följande delar:

- kajer och förtöjningsanordningar
- lasthanteringsyta och område med fast lasthanteringsutrustning
- uppställningsyta, lagringsyta samt byggnader, cisterner och andra anordningar för omhändertagande av gods och lasthanteringsutrustning.

För att bedöma vilka befintliga hamndelar som ingår i riksintresset har de prövats gentemot fyra kriterier. Nedanstående konkretisering av riksintressekriterierna är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos hamnen och därigenom få ett underlag för bedömning av vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset. 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 minst 100 000 ton)
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart. Exempelvis är ett naturligt hamnläge med möjlighet att ansluta till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som samverkar med annan anläggning av riksintresse. Hamn eller hamndel som försörjer eller säkerställer funktion hos annan anläggning av riksintresse. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportlösning.
4. Hamn eller hamndel som hanterar eller kan komma att hantera speciella produkter och ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar. Det är viktigt att slå

vakt om förutsättningar för sådana sjötransporter som ligger väl till i förhållande till sin marknad och övrig infrastruktur.

Trafikverket anser att roro-terminalen, bulk- och styckegodsterminalen, Oxhaga olje- och gasterminal, Karlshamnsverkets kaj, Sutuddens oljeterminal, Innerhamnen – västra kajen är hamndelar av riksintresse. Bedömningen är gjord utifrån den funktion som hamndelarna har för riket och för regionens transportförsörjning. Nedan ges en utförligare beskrivning av respektive verksamhetsområde och dess funktionella bidrag till riksintresset Karlshamns hamn.

Roro-terminalen

Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse eftersom den har daglig trafikering av färjelinje till Klaipeda och är möjlig att angöra för hantering av både rullande gods och passagerare. Hamnen ligger väl lokaliserad för trailertrafik i södra Sverige.

Bulk- och styckegodsterminalen

Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse eftersom hamnen hanterar en stor mängd bulkprodukter och är specialiserad på hantering av projektlaster i form av större objekt, till exempel vindkraftverk, ställverk och produktionsprodukter till den omkringliggande industrin. Infrastrukturen till och från hamnen medger goda möjligheter för vidare transporter för marknaden den betjänar.

Oxhaga olje- och gasterminal

Terminalen är en viktig del för lagring och hantering av gas och oljeprodukter för svensk basindustri. Gasol levereras till exempel på järnväg till stålverken i Borlänge och Oxelösund (Primagaz). Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse eftersom det finns goda lagringsmöjligheter i form av bergrum. Antalet leveranser och flödet in och ut från kajen har ökat under senare år, och den bedöms därför ha en omfattande del av den svenska importmarknaden.

Karlshamnsverket

Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse som en möjlighet till förvaring av oljeprodukter och som ett mellanled för marknaden och transport vidare ut till närliggande marknader.

Sutuddens oljeterminal

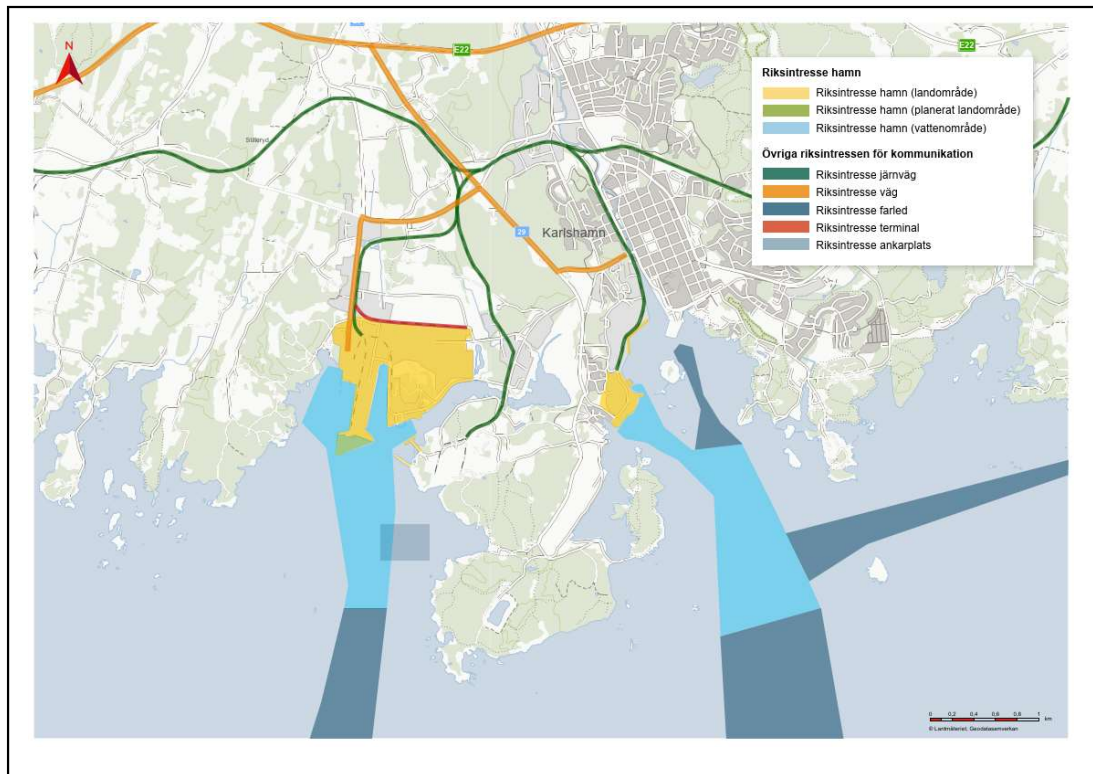
Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse som en möjlighet till förvaring av olje- och kemikalieprodukter som ett mellanled för importmarknaden och transport vidare ut till marknaden i Sverige.

Innerhamnen – västra kajen

Terminalen bedöms vara av regional och nationell betydelse på grund av hanteringen av vegetabiliska oljor och att den tar emot större delen av rapsskörden i södra Sverige.

Vattenområde

Vattenområdet är den del som behövs för att fartygen ska kunna manövrera säkert, även i hårt väder. Området innefattar även den yta som krävs med hänsyn tagen till anlöpande fartygs behov för bogserbåtshantering, vändning, förtöjning, ankring, bunkring, lasthantering och rutinmässigt fartygsunderhåll. Farleden med inseglingsrännan ingår i vattenområdet. Villkoren för anslutande farleder och hänsyn till nautiska förhållanden framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter för trafikområdet.



Figur 13. Hamndelar, utvecklingsområden samt övrig infrastruktur av riksintresse (kartan finns även som bilaga)

4.2 Utvecklingsområden

De föreslagna utbyggnaderna gäller främst utbyggd färjehamn, förlängd djupkaj, muddring och en förflyttning av rangerbangården från Karlshamns central till kombiterminalen vid hamnen. En ny vågbrytare söder om Stillerydshamnen har diskuterats men är inte beslutad.

4.3 Anslutande infrastruktur

Den viktigaste infrastrukturen på land är vägarna E22 samt riksvägarna 15 och 29. Blekinge kustbana nås från hamnen via två triangelspår på 2 kilometer, såväl österut som västerut. Hamnen planerar för att använda en östlig anslutning från Oljehamnsvägen och anlägga en ny gate i hamnområdet.

5. Områden som påverkar eller påverkas av hamnen

5.1 Buller

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, med andra ord ljud som vi känner oss störda av och helst vill slippa. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarigare störningar i samhället.

Trafik som alstras av hamnverksamheten utanför hamnområdet klassas som vägbuller eller järnvägsbuller. Järnvägsbullret är ofta mer högfrekvent ljud än buller från vägtrafiken. Innanför hamnområdet räknas trafiken som industribuller. Fartyg som går på en farled omfattas inte av något bullerriktvärde, men däremot berörs ett fartyg som ligger vid kaj.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar, NFS 2003:18, bör riktvärden för externt industribuller tillämpas även för hamnverksamhet. För lågfrekvent buller från hamnverksamhet bör riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) om buller inomhus tillämpas. Buller i hamnen räknas som industribuller och följande riktlinjer ska klaras vid närmaste bostad enligt Naturvårdsverkets riktvärden för externt buller. Riktvärdena redovisas i tabellen nedan.

Utomhusriktvärden för industribuller, ekvivalent ljudnivå i dBA				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA
	Daq kl 07-18	Kväll kl 18-22, samt lör- sön- och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	
Bostäder och rekreationsytor i bostädernas grannskap samt vårdbyggnader[1]	50	45	40	55
Utbildningslokaler[2]	50	50	50	
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor[3]	40	35	35	50

[1] För vårdlokaler bör riktvärdet tillämpas då verksamhet pågår. [2] Med utbildningslokaler avses även lokaler för förskoleverksamhet och liknande inklusive skol- och förskolegårdar. Riktvärdet bör tillämpas då verksamhet pågår. [3] Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

Verksamheten i hamnen genererar buller från ett antal ljudkällor. Källorna och deras omfattning beror på aktivitet och när på dygnet det sker. Hamnens bullerkällor är exempelvis:

- fartygsbuller vid ankomst och avgång samt hjälpmotorer vid kaj

- landgångar och ramper (roro)
- lossning och lastning av flytande bulk, pumpar
- lossning och lastning av torrbulk eller styckegods
- lossning och lastning av containrar
- terminalverksamhet och stuveri
- godshantering med arbetsmaskiner, lastbilar och personbilar
- fläktar från lagerlokaler eller andra anordningar
- kylaggregat
- varningssignal från mobilkranar i containerterminalen.

Följande miljötillstånd berör buller från Karlshamns hamn:

- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och hantering av petroleumprodukter, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13301-2012, 2013-01-24*
- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13307-2012, 2013-05-23*
- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och hantering av petroleumprodukter, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13308-2012, 2013-05-30*
- *Fastställelse av slutliga villkor och förlängning av prövotid, Miljöprövningsdelegationen, Länsstyrelsen Skåne, Dnr 551-26446-2014 och 551-18931-2015, 2018-01-25*
- *Fastställelse av slutliga villkor och förlängning av prövotid, Miljöprövningsdelegationen, Länsstyrelsen Skåne, Dnr 551-14760-2015, 2018-08-23.*

För att avhjälpa begränsning av verksamheten till följd av bullerproblem är dämpning vid källan önskvärt. Det är dock generellt svårt att utföra effektiva bullerdämpande åtgärder vid hamnar, vilket beror på att huvuddelen av verksamheten bedrivs utomhus och avskärmningar är svåra att utföra. I hamnen sker ljudutbredningen till stor del över vatten utan någon tillskottsdämpning av vegetation, avskärmningar och liknande. Det är också svårt att ställa krav på bullret från fartygen, och olika fartyg har ljudutblås på olika platser. Därför är det nödvändigt att ta hänsyn till bullersituationen när man planerar bostäder, verksamheter och friluftsområden.

Framtida områden kan inte helt baseras på nuvarande bullerkällor, eftersom tekniken utvecklas för både fartyg och hamnverksamhet, och viss bullerdämpning vid källan kan nås genom exempelvis anslutning till landström. Å andra sidan går trenden mot kortare liggtider och därmed önskan om lossning och lastning kvällar, nätter och helger, vilket riktlinjerna ger särskilda restriktioner för.

Karlshamns hamn har gjort bullerutredningar för Sutudden och Stilleryd:

- *Bullerutredning, beräkning av bullerpåverkan från fartyg i oljehamnen Sutudden i Karlshamn, Miljöinvest AB, 2014-12-11*

- *Bullerutredning, Mätning och beräkning av buller i Karlshamns hamn, Miljöinvest AB, 2018-06-28.*

I bullerutredningen för Sutudden (2014-12-11) är den sammanfattande bedömningen att miljövillkoret bedöms klaras vid samtliga fastigheter.

I bullerutredningen för Stilleryd (2018-06-28) är den sammanfattande bedömningen att villkoret för ekvivalent ljudnivå klaras både vid maximal drift under dag, kväll och natt.

5.2 Risk- och säkerhetsaspekter

5.2.1 Farligt gods

Farligt gods är ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport. Farligt gods är sådant gods som är förbjudet att transportera eller som bara är tillåtet att transportera under vissa villkor. Inom Karlshamns hamnverksamhet hanteras farligt gods i form av lagring, lastning och lossning.

Inom Karlshamns hamn finns det enskilda verksamheter som hanterar farliga ämnen och omfattas av den så kallade Sevesolagstiftningen (lag 1999:381) förordning (2015:236) och föreskrifterna (MSBF 2015:8) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Det finns sammanlagt fyra sevesoanläggningar. Dessa verksamheter har risk- och säkerhetsaspekter som kan påverka eller påverkas av hamnen. Det är därför viktigt att riskbedömning görs i samband med exploatering.

All hantering av farligt gods regleras av nedanstående lagar och förordningar. Enligt MSB:s föreskrifter (MSBFS 2015:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods finns extern säkerhetsrådgivare som stöd i frågor som rör farligt gods.

För transport av farligt gods till sjöss gäller IMDG-koden som till viss del även reglerar hanteringen av farligt gods inom hamnverksamhet.

Lag (2006:263) om transport av farligt gods

Lagen innehåller övergripande bestämmelser om transport av farligt gods. Detta gäller transporter på väg, järnväg, med fartyg och luftfartyg. Bestämmelserna gäller även lastning, lossning, förvaring och annan hantering som utgör ett led i förflyttningen.

Förordning (2006:311) om transport av farligt gods

Förordningen innehåller huvudsakligen regler för myndigheternas ansvarsområden, tillsynsavgifter och rätt att meddela föreskrifter.

MSB:s föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

Föreskrifterna reglerar hamnens verksamhet vid lastning samt lossning av farligt gods när hamnen är avsändare, för farligt gods på väg.

MSB:s föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Föreskrifterna reglerar hamnens verksamhet vid lasting samt lossning av farligt gods på järnväg.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)

IMDG-koden gäller för transport av farligt gods till sjöss och innefattar bland annat information om hur klassificering, förpackning, märkning, etikettering, dokumentation, stuvning och separation ska ske.

MSB:s föreskrifter (MSBFS 2015:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods

Säkerhetsrådgivarens uppgifter är omfattande. Bland annat ska säkerhetsrådgivaren se till att bestämmelserna i lagen om transport av farligt gods och bestämmelser som meddelats med stöd av denna lag efterlevs, ge råd angående tillämpningen av de bestämmelserna samt upprätta en årsrapport till verksamhetsledningen.

Följande miljötillstånd behandlar risk:

- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och hantering av petroleumprodukter, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13301-2012, 2013-01-24*
- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13307-2012, 2013-05-23*
- *Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och hantering av petroleumprodukter, Länsstyrelsen i Skåne län, Dnr 551-13308-2012, 2013-05-30*
- *Fastställelse av slutliga villkor och förlängning av provotid, Miljöprövningsdelegationen, Länsstyrelsen Skåne, Dnr 551-26446-2014 och 551-18931-2015, 2018-01-25.*

Miljö kvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10§ plan och bygglagen ska miljö kvalitetsnormer följas vid planläggning. Miljö kvalitetsnormer är bestämmelser om lägsta godtagbara miljö kvaliteten och är juridiskt bindande. Miljö kvalitetsnormer finns för luft, vatten och buller.

5.2.2 Översvämningsrisk

Stora delar av Karlshamns hamn riskeras att översvämmas vid stigande havsnivå. Det är främst i området kring Oxhaga gas- och oljeterminal som det föreligger risk för översvämnning vid höga havsvattenstånd, samt för det planerade landområdet.

Enligt länsstyrelsens kartering ligger vissa områden under en grundläggningsnivå på +3,0 meter, eller ytterligare lägre på +1,0 till +2,5 meter (RH 2000). Extrema havsvattenstånd och framtida höga havsnivåer är en viktig faktor att beakta när det gäller funktionaliteten för hamnverksamheten. Översvämningsproblematiken bör lyftas i samband med framtida miljö tillstånd för hamnen.

För mer information hänvisas till länsstyrelsens och MSBs respektive hemsida.

5.3 Luftkvalitet

Det är svårt att mäta luftkvalitet, och hamnen använder i stället en beräkning baserad på dieselåtgång. Några exempel på åtgärder på miljösidan utifrån den aspekten är:

- förberedelse för ”land-el” till färjor
- installation av solpaneler på taket till hamnmagasin, det så kallade Aalborghuset (bland annat för land-el)
- maximal användning av el till hamnkranar där det är möjligt – ersätter dieselkranar löpande med eldrivna
- el- eller elhybrid-drivna personbilar inom hamnen
- eldrivna mindre truckar för lagerhantering.

5.4 Att ta om hand riksintresset

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 viktigt för riksintresset Karlshamns hamn att inte bullerkänslig verksamhet eller bebyggelse etableras i närområdet.

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser med mera, 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 riksintressen som exempelvis hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet och erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen, inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om skydd för anläggningen. Planen bör också visa vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker med mera, som hamnverksamheten kan ge upphov till samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen, såväl på land som till sjöss, samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar, bör framgå av översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med en sådan redovisning blir det

möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

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

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

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplaneläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Karlshamns hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras, ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning. Om länsstyrelsen då bedömer att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras, ska länsstyrelsen upphäva kommunens antagandebeslut. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Om ett kommunalt beslut går emot hamnens intressen kan hamnen överklaga till länsstyrelsen – på samma sätt som andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Källförteckning

Bullerutredning, Beräkning av bullerpåverkan från fartyg i oljehamnen Sutudden i Karlshamn, Miljöinvest AB, 2014-12-11

Bullerutredning, Mätning och beräkning av buller i Karlshamns hamn, Miljöinvest AB, 2018-06-28

Godstransporter genom Skåne och Blekinge, Vägverket 2006:109

<https://ec.europa.eu>

Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten. Trafikverket 2018:168

Karlshamn 2030, översiktsplan för Karlshamns kommun

Reviderade prognoser för person- och godstransporter 2040 –efter beslutad nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket 2018:207

Underlag från Karlshamns hamn, Region Blekinge, Länsstyrelsen och Sjöfartsverket

Bilagor

I. Lagar och regler

i. Sjöfartsskydd

Lagstiftningen för sjöfartsskydd berör lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 ton eller mer, passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, flyttbara oljeplattformar till sjöss samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart samt passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet. Sedan den 1 juli 2008 ska 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 lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2007:1) om hamnskydd.

Transportstyrelsen godkänner hamnskyddsplanerna, och bevis om fullbordad, godkänd kontroll antecknas på eller biläggs beslutet. (Transportstyrelsen, 2012)

ii. Buller

För bullerstörning från hamnverksamhet tillämpas Naturverkets övergångsvägledning med riktvärden och tillämpningsanvisningar.

<i>Utomhusriktvärden för industribuller, ekvivalent ljudnivå i dBA</i>				
<i>Områdesanvändning</i>	<i>Ekvivalent ljudnivå i dBA</i>			<i>Högsta ljudnivå i dBA</i>
	<i>Dağ kl 07-18</i>	<i>Kväll kl 18-22, samt lör-sön- och helğdağ kl 07-18</i>	<i>Natt kl 22-07</i>	<i>Momentana ljud nattetid kl 22-07</i>
<i>Bostäder och rekreatiönsytör i bostäders grannskap samt vårdbyggnader[1]</i>	50	45	40	55
<i>Utbildningslokaler[2]</i>	50	50	50	
<i>Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor[3]</i>	40	35	35	50
<p><i>[1] För vårdlokaler bör riktvärdet tillämpas då verksamhet påğår. [2] Med utbildningslokaler avses även lokaler för förskoleverksamhet och liknande inklusive skol- och förskolegårdar. Riktvärdet bör tillämpas då verksamhet påğår. [3] Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.</i></p>				

iii. Miljöprövning

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

Tillstånd behövs för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1 350 ton (volymen av samtliga slutna utrymmen).

Beslut om tillstånd för hamnverksamhet, liksom annan miljöfarlig verksamhet, fattas av miljöprövningsdelegationen vid länsstyrelsen. Om ansökan avser vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken görs prövningen av miljödomstolen, liksom om tillståndet omfattar verksamhet enligt både 9 kap. och 11 kap. miljöbalken.

II. Gällande miljö tillstånd

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 avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för miljön och människors hälsa.

III. Remissammanställning

Förslaget till riksintresseanspråk har varit utsänt på remiss mellan den 2 april och den 18 juni 2020. Nedan följer en sammanställning av inkomna yttranden med synpunkter, Trafikverkets kommentarer och vad som har justerats i rapporten.

Remissinstans	Datum	Kommentar
Tillväxtverket	2020-04-09	Ingen erinran
Transportstyrelsen	2020-04-09	Ingen erinran
Boverket	2020-04-28	Ingen erinran
Region Blekinge	2020-05-08	Synpunkt
Länsstyrelsen Blekinge	2020-05-13	Synpunkt
Karlshamns kommun	2020-05-27	Ingen erinran
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	2020-06-04	Synpunkt
Karlshamns hamn	2020-06-15	Synpunkt
Energimyndigheten	2020-06-17	Ingen erinran
Sydskraft AB	2020-06-12	Synpunkt
Sjöfartsverket	2020-06-18	Ingen erinran
Försvarsmakten	2020-06-18	Synpunkt

Region Blekinges synpunkter

Hamnen planerar en ny östlig väganslutning från Oljehamnsvägen för att förbättra logistiken. Det kan vara av värde att få med denna i preciseringen av riksintresset för att säkra dess betydelse och motverka framtida konflikter.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om att hamnen planerar för att använda en östlig anslutning från Oljehamnsvägen.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget och menar att det är positivt att riksintressets omfattning tydliggörs.

Natura 2000-området SE 0410068 Pukaviksbukten och naturreservatet Stårnö-Boön befinner sig i eller i närheten av farleder. Det framgår inte tydligt om farleden går innanför eller utanför naturreservatet. Det framgår inte tydligt om farleden som löper förbi Kastellet är befintlig eller planerad. Om det är en planerad farled eller en farled som ska utökas är det viktigt att ta hänsyn till naturreservatets syfte och eventuellt ansöka om dispens/tillstånd hos länsstyrelsen.

Trafikverkets kommentar: Samtliga farleder i kartan är befintliga. Det som benämns planerat riksintresse är hamndelar. Rapporten preciserar enbart riksintresse hamn.

I avsnittet om buller anges att ljudutbredningen till stor del sker över vatten utan någon tillskottsdämpning av vegetation, avskärmningar och liknande. Det uppges även vara svårt att utföra effektiva bullerdämpande åtgärder i hamnar. Detta innebär att bullerpåverkan sker även långt utanför riksintressets avgränsningar, vilket behöver tas hänsyn till vid planering av bullerkänsliga verksamheter. Länsstyrelsen saknar en uppskattning över hur stort påverkansområdet är och hur stort det kan bli med framtida utökning av hamnverksamheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till hamnens miljötillstånd.

Länsstyrelsen framför att de vill ha ytterligare beskrivning av den Sevesoverksamhet som finns i hamnen.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om Sevesoverksamheter i hamnen.

Länsstyrelsen anser att miljö kvalitetsnormer bör lyftas fram i rapporten.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om miljö kvalitetsnormer.

Stora delar av Karlshamns hamn riskeras att översvämmas vid stigande havsnivå. Enligt länsstyrelsens kartering ligger vissa områden under en grundläggningsnivå på +3,0 meter, eller ytterligare lägre på +1,0 till +2,5 meter (RH 2000).

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om risk för översvämning.

Trafikverket noterar i övrigt Länsstyrelsen i Blekinges skrivningar.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

MSB har ett pågående arbete för att se över behovet av att identifiera mark- och vattenområden som riksintresse för totalförsvarets civila del. MSB har i dagsläget ännu inte bearbetat området kommunikationer. MSB har under arbetet erhållit underlag från Sjöfartsverket som gäller farleder. Underlaget indikerar farleder som Sjöfartsverket anser skulle vara av riksintresse för totalförsvarets civila del i bland annat Karlshamns hamn. Eftersom MSB ännu inte fördjupat analyserna av erhållet underlag från Sjöfartsverket anser MSB att Trafikverket bör efterhöra huruvida Sjöfartsverket bedömer behov av avgränsning av farleden utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande där de anger att den karta med tillhörande rapport som tagits fram i samråd med berörda aktörer utgör ett välmotiverat riksintresseanspråk.

Då riksintresseutpekande för totalförsvarets civila delar kommunikation ännu inte är beslutade anser Trafikverket att det inte är möjligt att specificera detta i rapporten och avvaktar därför beslut. Trafikverket har som ambition att uppdatera riksintressena vart fjärde år och i samband med det görs en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med Trafikverkets översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.

Karlshamn är en av de tätorter som MSB identifierat som en ort vars område har en betydande översvämningsrisk. För Karlshamns hamn är det främst Oxhaga hamn där risk för översvämning vid höga havsvattenstånd föreligger, samt för det planerade landområde av hamnen inom Oxhaga. Det föreligger även risk att riksintresset för järnväg kan översvämmas vid höga havsvattenstånd. Extrema havsvattenstånd och framtida höga havsnivåer är en viktig faktor att beakta när det gäller funktionaliteten för hamnverksamheten.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om översvämningsrisk.

MSB uppmärksammar Trafikverket på att det finns fyra Sevesoanläggningar inom riksintressepreciseringen och verksamheter som har tillstånd enligt Lagen om brandfarlig och explosiv vara (LBE) och miljöbalken (MB).

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om hamnens sevesoanläggningar samt risk- och säkerhetsaspekter. Vad gäller verksamheter som har tillstånd enligt LBE och MB hänvisar Trafikverket till respektive verksamhet.

Sternö och Stillrydshamnen med Karlshamnsverken är av riksintresse för energiproduktion. Trafikverket bör stämma av riksintressepreciseringen mot

Energimyndighetens riksintresseprecisering för Karlshamnsverket för att säkerställa att området täcks av riksintresse i sin helhet.

Trafikverkets kommentar: Energimyndigheten har delgetts remissen och har inga synpunkter på remissförslaget, se Energimyndighetens yttrande.

Trafikverket noterar i övrigt MSBs skrivningar.

Karlshamns hamn

Karlshamns hamn tycker att det är en bra och korrekt rapport. De önskar tillföra följande kompletteringar:

Med en pågående investering i färjetrafiken kommer biltrafiken in till hamnen att gå via en ny gate öster om hamnen, söder om Kombiterminalen. Det är viktigt att tillfartsvägen från Oljehamnsvägen in till den nya gaten blir klassad som riksintresse.

Oljehamnsvägen bör klassas som riksintresse ända fram till Oljehamnen på Sutuddens oljeterminal. Norr om kombiterminal finns idag rangerspår som troligtvis i framtiden kommer att kopplas ihop med järnvägsspåren öster om hamnen, som leder till Kølöverket, för rundkörning. Det är viktigt att denna del markeras som riksintresse för framtiden.

Norr om kombiterminalen planerar Trafikverket att bygga en rangerbangård vid kombiterminalen. Detta markområde bör ses som ett riksintresse.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med text om att Karlshamns hamn planerar för att använda en östlig väganslutning från Oljehamnsvägen. Rapporten är en precisering av riksintresse hamn och beskriver vilka delar som ingår i det utpekande som beslutades 2013-02-20. Rapporten pekar inte ut nya riksintressen. Huruvida tillfartsvägen via Oljehamnsvägen ska vara av riksintresse är något Trafikverket får ta ställning till i kommande riksintresseöversyn. Det samma gäller för nämnda rangerspår norr om kombiterminalen.

Trafikverket planerar inte för att bygga en rangerbangård vid kombiterminalen utan utreder tillsammans med Karlshamns kommun om en eventuell flytt av befintlig godsbangård vid Karlshamns station är möjlig. Trafikverket har ännu inte tagit beslut i frågan.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har i tidigare yttranden avseende Trafikverkets precisering av riksintresset i rubricerat ärende framfört att planerade åtgärder i området måste samrådats med Försvarsmakten. Detta för att undvika risken att riksintressen för totalförsvarets militära del skadas eller att Försvarsmaktens verksamhet i området påverkas negativt.

Försvarsmakten har i övrigt inte haft något att erinra avseende Trafikverkets tidigare utkast till rapport för precisering av riksintresset. Försvarsmakten gör nu bedömningen att ett förtydligande bör tillföras rapporten avseende behovet av att samråda åtgärder i Karlskrona hamn med Försvarsmakten.

Försvarsmakten framför att stycket som beskriver Försvarsmaktens riksintressen, sidan 11 i Trafikverkets utkast till rapport, bör efterföljas av ett tillägg enligt följande: *När det gäller åtgärder i hamnens vattenområde ska dessa samrådas med Försvarsmakten minst 6 månader innan planerad åtgärd genomförs.*

Trafikverkets kommentar: Aktuella skrivningar har justerats utifrån Försvarsmaktens synpunkter.

Sydkraft AB

Sydkraft har inget att erinra mot Trafikverkets förslag till riksintresseanspråk under förutsättning att detta inte påverkar den verksamhet som bolaget bedriver i området på och invid Karlshamnsverket. Vad Sydkraft kan bedöma av Trafikverkets remiss föreligger inga sådana konflikter mellan det nu aktuella förslaget till riksintresseanspråk och bolagets nämnda verksamhet vilken även är utpekat av Energimyndigheten som riksintresse för energiproduktion. Sydkraft får dock be Trafikverket att även remittera sitt förslag till Energimyndigheten för säkerställande av att inga konflikter föreligger med befintligt riksintresseområde för energiproduktion. Sydkraft tillstyrker att det nu aktuella förslaget till riksintresseanspråk även omfattar Karlshamnsverkets kaj, varvid förslaget dock ska kompletteras med östra respektive västra förtöjningspunkten, för att täcka samtliga delar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kompletterar riksintressekartan med ytterligare en förtöjningspunkt. Energimyndigheten har delgetts remissen och har inga synpunkter på remissförslaget, se Energimyndighetens yttrande.

Energimyndigheten

Energimyndigheten konstaterar att riksintresseanspråket för Karlshamns hamn delvis överlappar myndighetens riksintresseanspråk för energiproduktion för Sternö-Stillarydshamnen. Energimyndigheten har inte utrett eventuella konflikter mellan Trafikverkets riksintresseanspråk och Energimyndighetens anspråk. Om det skulle uppstå konflikter mellan anspråken är det länsstyrelsen som avgör vilket intresse som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark och vatten och den fysiska miljön i övrigt. Energimyndigheten har därför inga synpunkter på det fördjupade underlaget.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget till riksintresseanspråk för Karlshamns hamn.

Sjöfartsverket har deltagit i arbetet med att precisera riksintresset och anser att den karta med tillhörande rapport som tagit fram i samråd med berörda aktörer utgör ett välmotiverat riksintresseanspråk.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Boverket

Boverket har inga synpunkter att lämna i ärendet.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bedömt ärendet ur sjöfartsynpunkt och har inget att invända mot att de hamndelar samt anslutande farleder och vattenområden som framgår av rapporten utpekas som riksintressen.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig i ärendet. Gällande riksintresse industriell produktion har vi inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Karlshamns kommun

Karlshamns kommun har inget att erinra mot förslaget till riksintresseanspråk för Karlshamn Hamn.

Trafikverkets kommentar: Noterat

VI. Karta

Karta i A3-format över riksintresset bifogas rapporten.



Trafikverket, 781 89 Borlänge Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97
www.trafikverket.se

