



Rapport 2007:16



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Riksintresset Södertälje hamn

Rapport 2007:16



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN

Riksintresset Södertälje hamn

Arbetet har genomförts i ett för Länsstyrelsen i Stockholms län, Sjöfartsverket, Vägverket, Region Stockholm och Banverket Östra Banregionen gemensamt projekt. Styrgrupp för projektet har varit Lars Nyberg, ordförande, Länsstyrelsen, Lars Vieweg, Sjöfartsverket, Ulrika Honauer, Vägverket och Anna Haapaniemi, Banverket.

Arbetsgruppen har bestått av Ola Carlsson (Leena Taillefer från september 2005) och Carin Wanbo, Länsstyrelsen, Rolf B Bertilson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Astrid Rahlén, Vägverket samt Charlotte Olsson, Banverket.



Foto omslag och inlaga: Södertälje Hamn

Utgivningsår: 2007

Tryckeri: Intellecta DocuSys AB, Göteborg

ISBN: 978-91-7281-266-6

Dnr: 4003-06-32810

Ytterligare exemplar av rapporten kan beställas hos
Miljö- och planeringsavdelningen,
Länsstyrelsen i Stockholms län, tel 08-785 40 00

Rapporten finns också som pdf på vår hemsida www.ab.lst.se

Förord

Södertälje hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 30 augusti 2004. Södertälje hamn omfattar flera olika hamndelar. Av Sjöfartsverkets beslut framgår inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset Södertälje hamn. Länsstyrelsen i Stockholms län och Sjöfartsverket har därför tagit initiativ till att i detta projekt tillsammans med Banverket Östra Banregionen och Vägverket Region Stockholm ta fram denna rapport. Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset Södertälje hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Föreliggande precisering är statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset Södertälje hamn, det vill säga det statliga anspråket. Beskrivningen av riksintresset Södertälje hamn ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt utgöra ett stöd för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.

Maria Gelin

Avdelningschef
Sjöfartsverket

Bo Hansson

Länsöverdirektör
Länsstyrelsen
i Stockholms län

Susanne Lindh

Vägdirektör
Vägverket,
Region
Stockholm

Kjell-Åke

Averstad
Regionchef
Banverket, Östra
Banregionen

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	5
Sammanfattning	7
Bakgrund och syfte	11
Hamnpolitik	13
Transportflöden och marknader	16
Hamnens läge	16
Godsflöden	16
Väg- och järnvägstransporter	18
Bedömning av riksintresset	20
Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn	20
Kriterier	21
Hamndelar av riksintresse	22
Regionalt viktiga hamndelar	23
Influensområde	24
Allmänt	24
Buller	25
Vibrationer	27
Luftkvalitet	27
Risk- och säkerhetsaspekter	28
Sjöfartsskydd	31
Planeringsläget	32
Fysisk planering	32
Planering för hamnar, vägar och järnväg	34
Miljöprovning	36
Södertälje hamn	38
Verksamheten	38
Sydhamnen	41
Oljehamnen	42
Uthamnen	43
Igelstahamnen	43
Utveckling och framtid	45
Sjöfartsverkets beslut om riksintressen	47
Beslut 2001	47
Beslut 2004	49

Anslutande infrastruktur av riksintresse	52
Farleder	52
Vägar	52
Järnvägar.....	53
Riksintressets behandling i planprocessen	54
Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten	56
Bilagor	57

Sammanfattning

Södertälje hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 30 augusti 2004. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnen har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Södertälje hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i riksintresset. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika planärenden.

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

Frågan om intermodala transporter det vill säga samverkan mellan transportslagen, kommer att få en allt större betydelse. Sjöfarten måste i allt större utsträckning integreras i det europeiska transportnätet. Därigenom kan samverkan mellan järnväg, lastbil och sjöfart åstadkommas och möjliggöra ett optimalt resursutnyttjande. Södertälje hamn har ett strategiskt läge vid en knutpunkt för olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion. Södertälje hamn är belägen i södra delen av ett stort industriområde med nära anslutning till motorvägarna E4 och E20 samt har järnvägsförbindelser till Västra stambanan och Svealandsbanan.

Södertälje hamn är viktig för regionens försörjning. Södertälje är den största importhamnen för personbilar på den svenska Östersjökusten. Södertälje är efter Malmö och Göteborg den tredje största bilimporthamnen i landet. Avsättningsområdet för importerade bilar är hela riket. Under året 2005 hanterades totalt över Södertälje Hamn cirka 90 000 bilar. I Oljehamnen lossas flytande bulkprodukter som bensin, diesel, eldningsolja, asfalt med mera. Oljeprodukterna avsätts främst i södra länsdelen. Spannmål kommer från regionen och skeppas vidare via Odal-kajen i Uthamnen. Igelstahamnen tar in flis, torv med mera till Södertäljes värmeverk som förser Södertälje, Botkyrka och delar av Huddinge kommuner med fjärrvärme. Igelstaverket är enligt regionplanen ett av sju värmeverk i regionen som är intressanta som framtida biokraftvärmeverk.

Södertälje hamn omfattar flera hamndelar men alla är inte av riksintresse. Det finns därför ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Södertälje hamns verksamhet bedrivs inom de fyra olika hamndelarna, Sydhamnen, Oljehamnen, Uthamnen och Igelstahamnen, varav Sydhamnen, Oljehamnen bedöms vara av riksintresse för sjöfarten.

Det är samtidigt viktigt att uppmärksamma hamndelarna Igelstahamnen och Odal-kajen i Uthamnen som inte bedöms vara av riksintresse men fyller en viktig regional funktion och försörjer regionen med speciella produkter samtidigt som de har en strategisk lokalisering i regionen.

I riksintresset ingår även en utbyggnad av hamnen. Planer finns att förlänga kajplats 11. Dessutom planeras under 2007/2008 byggandet av en ny 150 meter lång kaj, kajplats 13, som en förlängning av kajplats 12. En utbyggnad av hamnen med en kajplats 14 med 200 meters längd söder om kaj 13 inte är förenlig med Södertälje kommuns beslut att inte avsätta mark för en tredje etapp i Sydhamnen. En sådan utbyggnad skulle innebära att man tar områden på Nässets udde i anspråk. Alternativa utbyggnadsmöjligheter för hamnens verksamhet kan behöva utredas och skapas genom utfyllnad av vattenområdet intill Sydhamnen. Tillsvidare och för att säkra riksintresseanspråket förutsätts att området Nässets udde inte tas i anspråk för ytterligare bebyggelse då det skulle kunna hindra en utbyggnad av hamnen även på lång sikt. Oljehamnen bedöms ha kapacitet för en betydande ökning av hanteringen av petroleumprodukter i befintliga anläggningar

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

Det är viktigt att bullerförhållanden och även luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamndelar så att godtagbara miljöförhållanden garanteras genom skyddsavstånd med mera. En acceptabel bullernivå för bostäder m.m. måste uppnås. Häri innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och den väg- och järnvägs- trafik som försörjer de olika hamndelarna. Härutöver måste de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas. I hamndelarna Sydhamnen och Oljehamnen förekommer hantering av farligt gods som regionen är beroende av, såsom eldningsolja, bensin och fotogen.

Transporter till och från hamnen måste säkerställas. En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporterna till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sett. Det är viktigt att tidigt upp-

märksamma risk- och säkerhetsaspekterna som är kopplade till transporterna till och från hamnen inkl. de störningszoner som finns längs dessa transportvägar. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas. En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter genomförs kan det ge negativa effekter för hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas.

Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras. Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. För närvarande pågår en rad utredningar och projekt om den regionala hamnstrukturen i Stockholm- Mälarenregionen. Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor bedriver ett arbete som syftar till en ökad samsyn om den framtida regionala hamnstrukturen. Stockholm stad har tagit fram en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet. Hamnarna i Östra Mellansverige för diskussioner om former för ökad samverkan. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 "Moderna transporter" framhålls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Ett antal strategiska hamnar bör pekas ut och en statlig förhandlare ska tillsättas för att utveckla kriterier för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall prioriteras.

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

Kommunen planerar bygga bostäder och arbetsplatser i Uthamnen. Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som "påtagligt kan försvåra" tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Södertälje hamn beaktas i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen.

Även Länsstyrelsen har ansvar att se till att riksintresset Södertälje hamn beaktas i olika planer. Om Länsstyrelsen befarar att riksintresset genom olika utbyggnadsplaner kan komma att "påtagligt skadas" ska Länsstyrelsen pröva frågan och upphäva det kommunala detaljplanebeslutet. Om en åtgärd kan påverka ett riksintresseområdes användbarhet negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom själva riksintesseområdet eller utanför. Det är själva påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen.

Av Södertälje kommuns översiktsplan, antagen i april 2004, framgår att hamnverksamheten i Sydhamnen ska utvecklas inom befintligt hamnområde. Vidare att Oljehamnen är en av de hamnar som föreslagits ta ökade oljetransporter om Loudden i Stockholm läggs ned. Enligt översiktsplanen ska Uthamnen planeras för bostäder och arbetsplatser i ej störande verksamheter. Det framhålls att området har ett centralt läge med bra kollektivtrafik och lämpat för personintensiv verksamhet. I det pågående arbetet med ett utvecklingsprogrammet för Södra/Hamnen utreds om det är möjligt att bygga bostäder i anslutning till Uthamnen och vilka restriktioner som hamnverksamheten vid Oljehamnen, Sydhamnen och Igelstahamnen medför för en kommande bostadsutbyggnad.

Sydhamnen gränsar i väster till ett område, Näsets udde, som i gällande detaljplan från 1925 är avsett för bostadsändamål. Kommunstyrelsen gav år 2000 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upphäva detaljplanen. Upphävandeprocessen avbröts dock och detaljplanen gäller fortfarande. Kommunstyrelsen beslöt den i oktober 2004 att hamnen måste utvecklas inom befintligt hamnområde och att inte avsätta mark för en tredje etapp i Sydhamnen.

Kriterier för vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse.

Nedanstående kriterier har varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresse Södertälje hamn.

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

Bakgrund och syfte

Sjöfartsverket har i två beslut dels den 22 oktober 2001 och dels den 30 augusti 2004 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Stockholms län, nämligen Stockholms hamn, Nynäshamns hamn, Kapellskär och Södertälje hamn. Sjöfartsverket har bland annat med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort bedömningen av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse.

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

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

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

Södertälje hamn har därefter pekats ut som riksintresse för sjöfarten av Sjöfartsverket genom beslut den 30 augusti 2004. I det beslutet har Sjöfartsverket även vägt in Södertälje hamns betydelse i ett regionalt perspektiv och inte minst hamnens utmärkta läge i förhållande till anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur samt dess betydelse för Stockholmsregionens försörjning. Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Södertälje hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och landet.

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Södertälje hamn beaktas i

den fysiska planeringen och i tillståndsprovningen. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena. Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som till exempel hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning.

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

I den av kommunfullmäktige 26 april 2004 antagna översiktsplanen för Södertälje kommun, framgår att kommunen avser att ta fram en fördjupning av översiktsplanen för hamnområdet. Hamnverksamheten i Sydhamnen ska enligt översiktsplanen utvecklas inom befintligt hamnområde. Vidare sägs att Oljehamnen är en av de hamnar som föreslagits att eventuellt ta över om oljehanteringen vid Loudden i Stockholm eventuellt läggs ned. Enligt översiktsplanen ska Uthamnen planeras för bostäder och arbetsplatser och upp emot 300 nya bostäder kan inrymmas i Uthamnen. För närvarande pågår ett arbete med ett utvecklingsprogram för Södra/Hamnen som en förberedelse till kommande arbete med en fördjupning av översiktsplanen för Södertälje hamns hamnområde. I Utvecklingsprogrammet utreds om det är möjligt att bygga bostäder i anslutning till Uthamnen.

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

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

Hamnpolitik

I EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka. I Romfördraget beslutades att Transeuropeiska nät ska utvecklas för att "göra det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser". TEN (TransEuropeanNetworks) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för till exempel olja och gas.

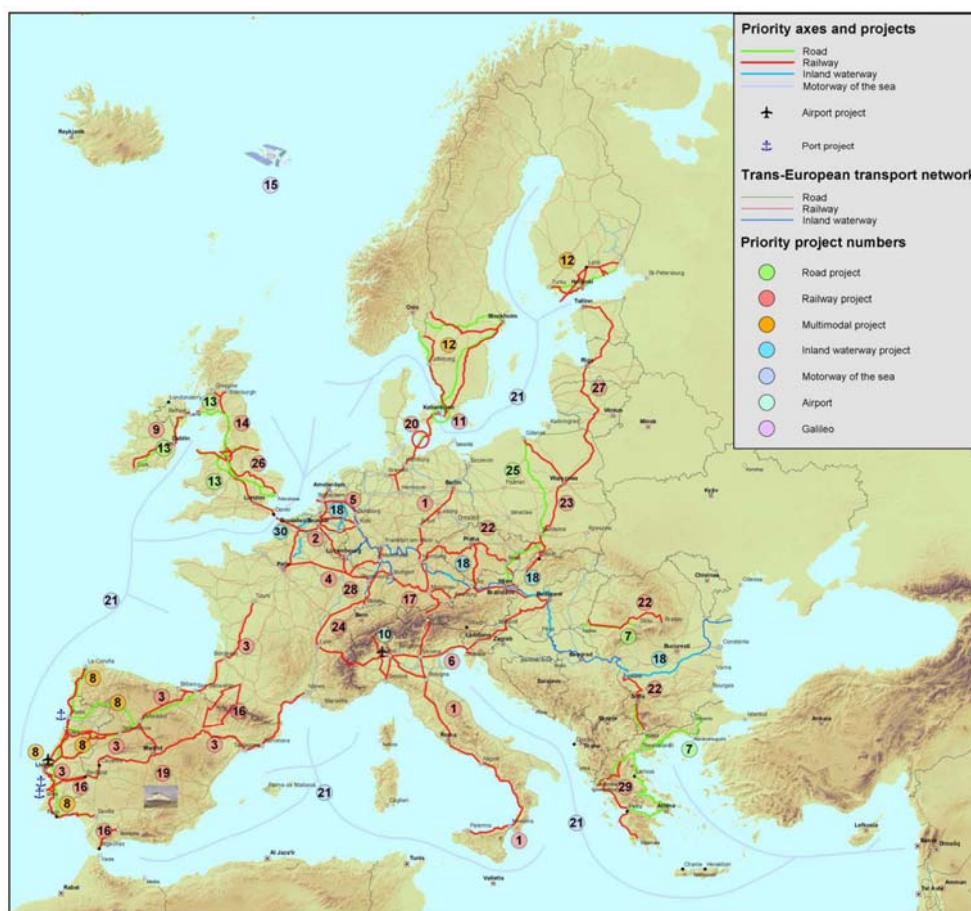


Bild 1. TEN-T nätet inom EU.

©EuroGeographic 2001 for the administrative boundaries Cartography, Energy and Transport DG, 26/10/2004

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

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



Bild 2. Nordiska triangeln.

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

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

2002 års Godstransportdelegation har i ett betänkande med beteckningen SOU 2004:76 vad berör sjöfarten och hamnarna kortfattat föreslagit följande;

- att ett antal strategiska geografiska hamnregioner med särskild betydelse för godstransporter bör pekas ut
- att hamnarna i dessa regioner bör ges en särställning vilket inbegriper såväl möjligheter som åtaganden
- att regeringen bör initiera och medverka i samtal med berörda parter om rollfördelningen mellan de olika hamnarna inom respektive region, villkoren för statligt engagemang samt frågor om transparens

En av de regioner som pekas ut är Mellersta ostkusten med hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder inklusive Södertälje och Mälarhamnarna.

Den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 ”Moderna transporter” har tagit till sig en hel del av förslagen från Godstransportdelegationen. Bland annat att strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas.

Hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Vissa hamnar bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar, bland annat när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därför bör ett antal strategiska hamnar pekas ut. En statlig förhandlare har tillsatts för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Vidare bör förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras.

Transportflöden och marknader

Hamnens läge

Södertälje hamn ligger 35 km sydväst om Stockholm och har ett strategiskt läge vid en knutpunkt för olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion. Södertälje hamn är belägen i södra delen av ett stort industriområde med nära anslutning till motorvägarna E4 och E20 samt har järnvägsförbindelser till Västra stambanan och Svealandsbanan, kommunikationsleder som är klassade som riksintressen.

Farleden från Landsort vid kusten till Södertälje hamn och som sedan fortsätter genom Södertälje kanal till Mälaren är förklarad som en farled av riksintresse.

Godsutbytet med Storstockholmsområdet och Mälardalen är betydande, speciellt är tillflödet söderifrån av konsumtionsvaror stort. Ingen tung biltrafik till och från hamnen behöver passera någon bostadsbebyggelse utan går i stället genom industriområden.

Hamnen är genom sin närhet till ett stort konsumtionsområde en viktig länk i en ekonomisk och miljömässigt fördelaktig transportkedja. Detta är väsentligt då miljömedvetenheten ständigt ökar bland producenter, handel, konsumenter och bland beslutsfattare i samhället. Detta kan ha bidragit till att godsomsättningen i hamnen har ökat.

Hamnen har ett vädermässigt skyddat läge. Is förekommer normalt under tiden januari-april. Istjockleken är under normalt kalla vintrar maximalt cirka 40-50 cm. I sådana lägen finns tillgång till bogserbåt för att underlätta för fartygen att komma till och från kaj. Farleden hålls normalt öppen av fartygstrafiken till hamnen men också av den fartygstrafik som passerar hamnen in till Mälaren.

Godsflöden

Hamnen svarar för en tiondel av länets hamnars godsvolym. Totalt hanterades år 2005 drygt 1 040 000 ton gods i hamnen, varav 900 000 över kaj. Det finns för närvarande (maj 2007) ingen passagerartrafik.

Södertälje är den största importhamnen för personbilar på den svenska Östersjökusten. Sammanlagt i landet är Södertälje efter Malmö och Göteborg den tredje största bilimporthamnen. Hamnen har en viss export av tunga fordon från Scantias anläggning i Södertälje. Bilhanteringen utgör drygt 11 procent av godsomsättningen men dess betydelse ytmässigt, hanteringsmässigt och ekonomiskt är avsevärt större. Avsättningsområdet



Bild 3: Södertälje är den största importhamnen för personbilar på den svenska Östersjökusten.

för importerade bilar är hela riket. Bilar anländer även till Södertälje med järnväg för vidare distribution med bil över landet. De importerade bilarna förbereds till stor del för den svenska marknaden i Södertälje och bilimportörerna hanterar dessa i egna anläggningar i anslutning till Södertälje hamn. Under året 2005 hanterades totalt över Södertälje Hamn 90 085 bilar, varav 27 000 gick via järnväg.

Sydhamnen har f.n. linjetrafik med fyra containerlinjer, bland annat två till Bremen/Bremerhafen – Hamburg området, en till Goole i England. Hamnen har anlop med 4 – 6 Ro/Ro fartyg per vecka som lossar bilar från Lübeck, Emden, Terneuzen och Hamburg. En av Bremen/Bremerhafen-linjerna startade sommaren 2005 och angör även Norrköping och Åhus.

I Sydhamnen hanteras framförallt containers, personbilar, skogsprodukter och styckegods. Containertrafiken har haft en positiv utveckling. Totalt hanterades 32 785 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) under 2005. Antalet fartygsanlop till Sydhamnen 2005 var 363.

I Oljehamnen lossas flytande bulkprodukter, som bensin, diesel, bitumen, gasolja, fotogen, kemikalier och asfalt. Oljan avsåts främst i södra länsdelen. Antalet fartygsanlop i Oljehamnen 2005 var 131. Ett antal av dessa lossade kolsyra för dryckesindustrin.

Inom Uthamnen hanteras diverse torr bulkgoods, främst vägsalt, och tackjärn samt udda styckegods, till exempel husmoduler. Spannmål kommer från regionen och skeppas i huvudsak vidare till Djurön utanför Norrköping för vidare omlastning till oceangående tonnage. Antalet fartygsanlöp till Uthamnen under 2005 var 40 varav 25 vid Odal-kajen.

Igelstahamnen tar in flis, torv och andra brännbara produkter till Södertäljes värmeverk. Antalet fartygsanlöp till Igelstahamnen under år 2005 var 82.

Väg- och järnvägstransporter

Idag går varje dygn (årsmedeldygn, ÅdT) cirka 47 000 fordon på E4/E20 norr om anslutningen mot länsväg 225, varav cirka 10 procent (4890) utgörs av lastbilar. På E4 strax norr om trafikplats Pershagen är antalet fordon cirka 30 000, varav cirka 2900 är lastbilar. Längs E20 väster om E4 passerar varje årsmedeldygn cirka 16 000 fordon (cirka 1540 lastbilar).

Trafikökningen på E4 vid Södertälje Hamn beräknas till cirka 2-3 procent per år, vilket ger en trafiktillväxt på cirka 70 procent de kommande 20 åren. Lastbilstrafiken står för den största ökningen.

Under de senaste åren har en omfattande containertrafik via järnväg till och från Göteborgs hamn utvecklats. Idag går ett dagligt tåg, sex dagar i veckan med kapacitet på 80 TEU i vardera riktningen. Denna kombipendel går från Göteborg till Eskilstuna där uppdelning sker på Gävle, Södertälje och Norrköping och vice versa. Med pendeln kan Södertälje även frakta tomma containers till Gävle vilket sker med viss regelbundenhet.

Trafikutövaren Intercontainer/TGOJ ser att en ökad efterfrågan på mer godstrafik till och från Södertälje finns redan idag. Enligt trafikutövaren finns ett behov av att kunna hantera längre godståg. Utdragsspåret (mot området Södra) längd gör att det idag i hamnområdet kan hanteras maximalt 540 meter långa tåg. I dag krävs därför en viss rangering av godstågen som ska ned till hamnen. Spåranslutningen till hamnen är inte optimal men godstågen kan nå spåret mot hamnen både söder- och norrifrån.

Pendeltågstrafik som passerar spåranslutning till Södertälje hamn på Västra stambanan utgörs av sex pendeltåg per timme och riktning. Pendeltågs- trafikerna är under stark utveckling i Stockholms län. De senaste 15 åren har resandet ökat med cirka 15 procent. Prognoser tyder på en liknande ökningstakt fram till 2030.

Prognosen fram till 2015, som bland annat bygger på att Citybanan är i drift visar på en trafikökning i maxtimmen till åtta pendeltåg och sex regionalåtgångar per timme och riktning samt utrymme för ett tågläge för genomgående godståg per timme och riktning.

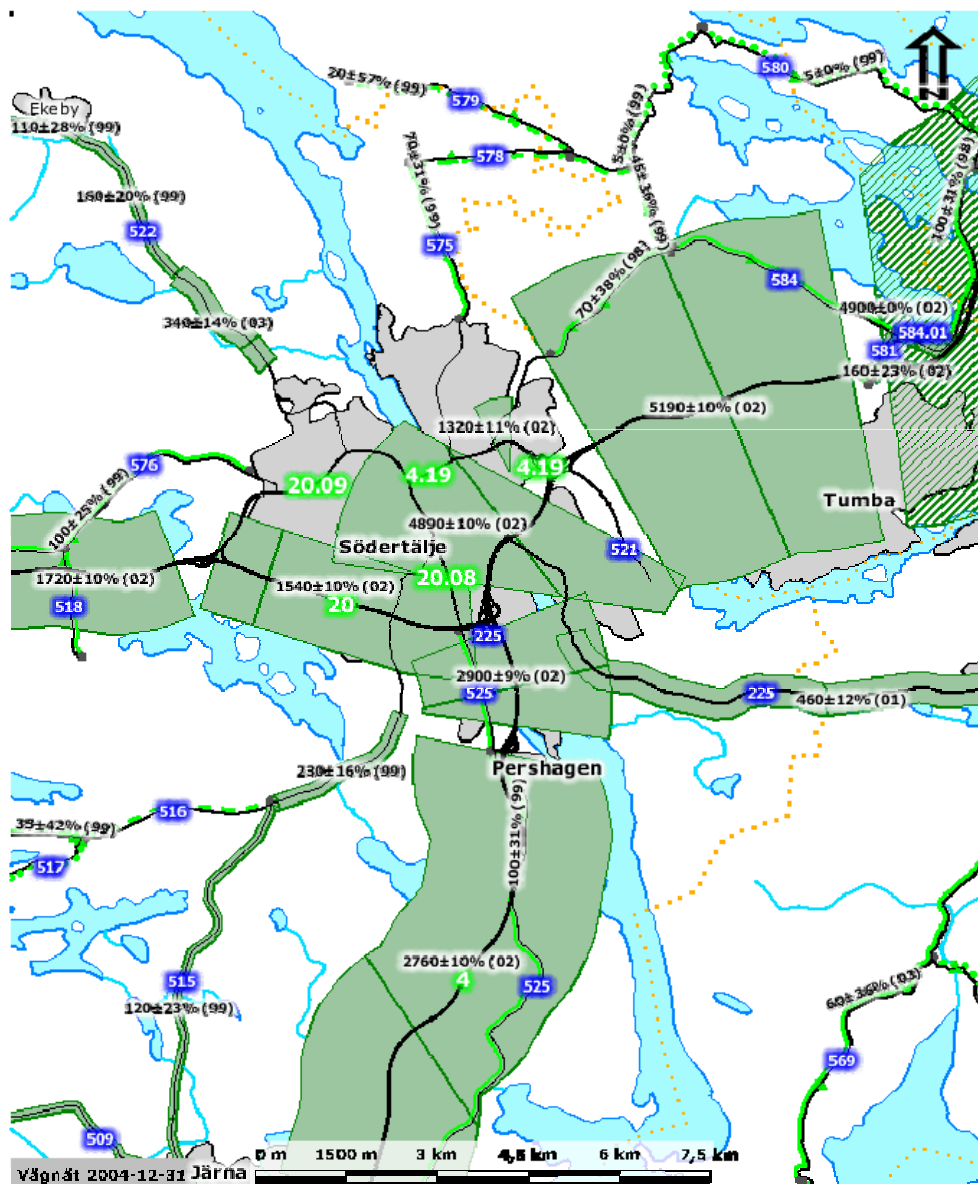


Bild 4. Antalet lastbilar som varje årsmedeldygn trafikerar de större vägarna i Södertälje. Europavägar anges med grön färg, länsvägar med blå. Siffrorna anger antal fordon, felmarginal i procent samt mätår inom parentes.

Bedömning av riksintresset

Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn

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

Sjöfartsverket förklarade 30 augusti 2004 Södertälje hamn som en hamn av riksintresse. Vid bedömningen vägde Sjöfartsverket in Södertälje hamns betydelse i ett regionalt perspektiv och inte minst hamnens strategiska läge i förhållande till anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur samt dess betydelse för Stockholmsregionens försörjning.

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

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

Det är även angeläget att uppmärksamma **riksdagens transportpolitiska mål** om att ”transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet” och de delmål som anger ambitionsnivån på lång sikt. Möjligheten att främja delmålen – ”Ett tillgängligt transportsystem”, ”En hög transportkvalitet”, ”En säker trafik”, ”En god miljö”, ”En positiv regional utveckling” och ”Ett jämställt transportsystem” - bör även uppmärksammas vid bedömningen av vilka kriterier som bör gälla för riksintresset hamn.

Södertälje hamn omfattar hamndelarna **Sydhamnen, Oljehamnen, Uthamnen** och **Igelstahamnen**. Det finns ett behov att precisera vilka

hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Södertälje hamn. I riksintresseanspråket ingår även behovet av framtida expansionsområden. Trafiken över respektive hamndel utgör del av den samlade hamnverksamheten i Södertälje hamn.

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

Kriterier

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

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

1. En samlad hamnfunktion som har en **omfattande godshantering** (årlig volym på 1,5 milj. ton gods), som har en **omfattande internationell passagerartrafik** (200 000 passagerare i internationell trafik) samt har **intermodala förbindelser** med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda **lägesbundna naturresurser, det vill säga** som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
 - exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som **försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse**.
 - för transport av passagerare och varor utnyttjas olika transportslag, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötransporter.
 - de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.

- hamnen eller hamndel som försörjer en annan anläggning av riksintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
4. Hamn eller hamndel som hanterar **speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.**
- det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som till exempel energiförsörjningen.
 - det är viktigt att slå vakt om förutsättningarna för sådana sjötransporter som ligger väl i förhållande till sin marknad eftersom de ger mindre miljöpåverkan i form av utsläpp, mindre trängsel och även mindre risker än vägtransporter. Härigenom främjas en god miljö och en omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Hamndelar av riksintresse

Nedanstående hamndelar i Södertälje hamn bedöms vara av riksintresse (se kartbilaga 1).

Sydhamnen

I denna del av hamnen bedrivs, med undantag av oljehantering, den huvudsakliga verksamheten i hamnen. Här hanteras bland annat alla bilar och containers över kaj samt i stort sett allt gods som enbart terminalhanteras.

Riksintresset omfattar även behovet av framtida expansionsområden för Sydhamnen. Gällande tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken medger en utbyggnad av Sydhamnens kajer. Tillstånd finns för en utbyggnad med en ny kaj nr 13 och förlängning av kaj 11. Ytterligare expansionsmöjligheter för hamnens verksamhet kan skapas på sikt genom utfyllnad av vattenområdet intill Sydhamnen. Tillsvidare och för att säkra riksintresseanspråket förutsätts att området Näset inte tas i anspråk för ytterligare bebyggelse då det kan hindra en utbyggnad av hamnen även på lång sikt.

Hamndelen uppfyller kriterierna 2, 3 och 4.

Oljehamnen

I denna del av hamnen hanteras alla våta produkter såsom bitumen, oljor, fotogen och bensin men även gasol och kolsyra. Södertälje Hamn AB bedömer att Oljehamnen inom befintligt område kan rymma en betydande ökning av hanteringen av petroleumprodukter. Hamndelen uppfyller kriterierna 2, 3 och 4.

Regionalt viktiga hamndelar

Hamndelarna Igelstahamnen och Uthamnen bedöms inte vara av riksintresse. Igelstahamnen och Odals anläggning i Uthamnen fyller dock en viktigt regional funktion. Hamndelen Igelstahamnen ligger inom Södertälje hamns vattenområde för allmän hamn. Hamndelen försörjer Igelstaverket med bränsle som i sin tur försörjer Södertälje, Botkyrka och delar av Huddinge med fjärrvärme. Igelstaverket är ett av sju värmeverk i region som enligt regionplanen är viktiga framtida biokraftvärmeverk för att klara regionens långsiktiga energiförsörjning. I kommunens översiktsplan finns en markreservation för en utbyggnad av kraftvärmeverket. I Uthamnen är det endast delen med ODALS anläggning som är regionalt viktig. Hamndelen med de siloförråd som finns i området utgör under skördetider uppsamlingsplats för sådana kvantiteter spannmål som senare ska exporteras.

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



Bild 5: Värmekraftverket Igelstaverket, Södertälje.

Influensområde

Allmänt

Influensområdet utgörs av det egentliga hamnområdet med omgivande områden där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling vid planläggning och tillståndsprövning.

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

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

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

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

En utbyggnad av bostäder i direkt anslutning till hamnområdet är sannolikt inte förenlig med hamnverksamheten på grund av att bostäderna kan bli störda. Detta skulle kunna leda till krav på inskränkningar av hamnverksamheten och därmed medföra att utnyttjandet av riksintresset påtagligt försvåras. För att kunna ta i anspråk område som är av riksintresse för hamn måste ett godtagbart hamnalternativ finnas. Eventuell annan verksamhet får prövas från fall till fall.

Buller

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

Planeringsriktlinjer för buller

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

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

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

I vägtrafiksammanhang har ibland prövats att för bostäder i centrala lägen göra vissa avsteg från riksdagens riktvärden genom ett resonemang om att höga ljudnivåer vid vissa boningsrum bättre kan accepteras om nivåerna vid andra boningsrum, till exempel sovrum, istället är tystare. En anledning till

detta avsteg är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt ogenomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena. Avstegsresonemanget bör dock tillämpas med försiktighet.

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

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

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

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

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

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

Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, till exempel kontor

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

Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

För bedömning av lågfrekvent buller som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m. tillämpas Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 1996:7) Socialstyrelsens råd tillämpas i

bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus. En bedömning som brukar anges är att om utomhusnivån överskrider 60 dB riskerar Socialstyrelsens rekommendationer att överskridas inomhus.

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

Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

För väg- och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden för buller för bostadsmiljön (infrastrukturpropositionen (1996/97:53) som är tillämpliga för detta buller.

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå	30 dBA ekvivalentnivå
Utomhus	45 dBA maximalnivå nattetid	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå	55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå
På uteplats	70 dBA maximalnivå	

Vibrationer

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

Luftkvalitet

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

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

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen samt kolmonoxid. Normen för kvävedioxid ska vara uppnådda 2006 och normen för partiklar 2005. Normerna för svaveldioxid och bly får inte överskridas i dagsläget. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljö-kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3§ miljöbalken.

Regeringen fastställde i december 2004 ett åtgärdsprogram avseende miljö-kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM 10 för Stockholms län. I arbete med åtgärdsprogrammet har uppmärksammats att det i första hand är biltrafiken som bidrar till att miljö-kvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning bidrar dock till bakgrundsnivån men har liten betydelse när det gäller möjligheten att klara miljö-kvalitetsnormerna.

Bakgrundsvärdena i Stockholmsregionen framgår av Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds emissionsdatabas.

Luftmiljön i Sydhamnen har beräknats i samband med miljöprövningen. Den påverkas av lokala, regionala och av globala luftutsläpp. Luftutsläppen från själva hamnverksamheten i Sydhamnen härrör främst från fartygen, men även i viss mån från hamnverksamheten.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

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

Risk- och säkerhetsaspekter

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

I hamndelarna förekommer det verksamheter som hanterar farligt gods som regionen är beroende av som till exempel eldningsolja, bensin, och visst styckegods. Inom Oljehamnen finns flera verksamheter som är så kallade "Sevesoanläggningar". Reglerna utgår bland annat från EU:s Seveso II direktiv (96/82/EG) och har införts i svensk lagstiftning - "den så kallade Sevesolagen" (1999:381) - och tillhörande förordning (1999:382) samt Räddningsverkets föreskrifter (1999:5). Syftet med lagstiftningen är att

förebygga allvarliga kemikalieolyckor och att begränsa följderna av sådana olyckor för människors hälsa och miljön.

Följande anläggningar finns för närvarande inom Oljehamnen: Vopak Logistics Nordic AB, Svenska Shell AB, Air Liquide GAS AB, AGA gas AB, Kemtyl AB och Promator AB.

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

Länsstyrelsen bevakar risker i samband med hantering och transport av farligt gods i ärenden som regleras av miljöbalken och plan- och bygglagen. Företag som söker tillstånd enligt miljöbalken kan få begränsningar i sin verksamhet p.g.a. att risken i samband med transporter till/från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser till exempel avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät bebyggelse som till exempel bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning.

Sedan den 1 april 2006 gäller lagen om skyldighet (för drivmedelstationer) att tillhandahålla förnyelsebara fordonsbränslen. Detta medför att behov av ökad hantering och transport av bl.a. fordonsgas och E85, vilket kan ställa andra krav i riskhantering än för t.ex. bensin och diesel.

Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter

Risk- och säkerhetsfrågorna ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Vid planläggning i närområdena till de olika hamndelarna och intill de vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna ska riskinventeringar och riskanalyser tas fram. Södertörns Brandförsvarsförbund bör i ett tidigt skede i planprocessen ges möjlighet att delta i planarbetet.

Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas och det är det viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna.

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

Hanterade mängder farligt gods i Södertälje Hamn 2004			
Klass	Förklarande text	Lossat 2004, ton	Lastat 2004, ton
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål (ex. fyrverkerier, ammunition)	0,3	
Klass 2	Gaser (ex. syrgas, koldioxid)	73,9	46,1
Klass 3	Brandfarliga vätskor (ex. bensin, etanol)	129,2	
Klass 4.1	Brandfarliga fasta ämnen (ex. tändstickor, metallpulver)		
Klass 4.2	Självantändande ämnen (ex. kol, fiskmjöl)		
Klass 4.3	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten (ex. kalium, magnesiumpulver)	10,5	
Klass 5.1	Oxiderande ämnen ¹) (ex. ammoniumnitrat, kalciumhypoklorit)	2,9	
Klass 5.2	Organiska peroxider ²) (ex. dibenzoylperoxid, peroxiättiksyra)		
Klass 6.1	Giftiga ämnen (ex. kvicksilverföreningar, cyanider)	45,3	
Klass 6.2	Smittförande ämnen (ex. bakterier, levande virus, laboratorieprover)		
Klass 7	Radioaktiva ämnen (ex. uranhexafluorid, torium)		
Klass 8	Frätande ämnen (ex. batterier, ättiksyra)	1,5	
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål (ex. miljöfarliga ämnen, asbest)	38,3	
Vattenförorenande ämnen	En produkt som har vattenförorenande egenskaper (Marine Pollutants) ska vara klassificerad i en av ovanstående klasser, men ska dessutom hanteras och "klassificeras" som vattenförorenande när det transporteras till sjöss. Har produkten inga andra farliga egenskaper än att den är vattenförorenande klassificeras den som klass 9.		
Totalt hanterat 2004		301,9	46,1
transporterat i		62 containers	3 containers

Sjöfartsskydd

FN-organet IMO (International Maritime Organisation) beslutade under 2003 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, den sk ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet ”sjösäkerhet” eller ”safety” har begreppet ”sjöfartsskydd” eller ”security” kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004. Hamnförvaltningar och även andra aktörer som till exempel stuveriföretag har gjort skyddsutredningar och skapat skyddsplaner i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkännas av Sjöfartsinspektionen som är tillsynsmyndighet i Sverige. Konkret har det betytt att flertalet hamnområden i landet nu är inhägnade. Även andra säkerhetsrutiner med möjligheter till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg har en stor del av tillsynen knutits till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism.

Södertälje Hamn AB har anpassat verksamheten till de nya säkerhetskraven för internationella hamnar enligt den nya ISPS-koden. En IMO-baserad databas upptar alla hamnar i världen som blivit godkända av respektive lands godkännande myndighet. I Sverige är denna myndighet Sjöfartsverkets avdelning Sjöfartsinspektionen.

Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd

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



Bild 6: Lastning av containers i Södertälje hamn.

Planeringsläget

Fysisk planering

Översiktsplanens redovisning av hamnen

Av Södertälje kommuns översiktsplan, antagen den 26 april 2004, framgår att hamnverksamheten i **Sydhamnen** ska utvecklas inom befintligt hamnområde. De huvudsakliga godsslagen är personbilar, chassier, containrar, skogsprodukter och styckegods. Samtliga dessa godsslag klassas som lågriskgodis. Hamnverksamheten pågår dygnet runt och ger upphov till störningar i omgivningen. I november 2001 meddelade Länsstyrelsen tillstånd enligt Miljöbalken att bedriva hamnverksamhet.

När det gäller **Oljehamnen** bör enligt översiktsplanen placeringen av den gasolanläggning som finns mitt i oljehamnen utredas och på längre sikt flyttas för att minska tänkbar risk och oro vid bostadsbyggande i Uthamnen. I planen framhålls att Oljehamnen är en av de hamnar som föreslagits att eventuellt ta över oljetransporter som går via Loudden i Stockholm om Loudden läggs ned. Utökad oljehantering bör dock enligt planen vägas mot eventuella kvalitetsförsämringar för nya bostäder i Uthamnen.

Enligt översiktsplanen ska **Uthamnen planeras för bostäder och arbetsplatser** och upp emot 300 nya bostäder kan inrymmas i Uthamnen. Planer på bostadsområde fanns redan i den gamla översiktplanen. I framtiden skulle området kunna användas för både bostäder och arbetsplatser i ej störande verksamheter som till exempel kontor, service och hantverk. Det framhålls att området har ett centralt läge med bra kollektivtrafik och mycket väl lämpat för personintensiv verksamhet. Dagens hamnverksamhet bör successivt minska.

Igelstahamnen försörjer Igelstaverket med bränsleråvaror. Verket förser Södertälje, Botkyrka och delar av Huddinge kommuner med fjärvärme. Igelstaverket är enligt regionplanen ett av sju värmeverk i regionen som intressanta som framtida biokraftvärmeverk. I översiktsplanen finns en markreservat för ett framtida kraftvärme verk, vilket innebär att ett 15 hektar stort område söder om den nuvarande anläggningen behöver tas i anspråk för lagring och avfall.

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande till översiktsplanen den 2 oktober 2003 framhållit bland annat följande: Södertälje hamn är en viktig resurs av regional betydelse (innan hamnen var utpekad som riksintresse) En utökning av bostäder i närområdet kan komma att äventyra framtida tillstånd för verksamheten. Ny bebyggelse i området Södra (främst

Uthamnen) får inte påverka möjligheterna att i framtiden nyttja områdets kajer. Pågående diskussioner om hur regionen ska lösa hamnfrågorna kan komma att påverka förutsättningarna för Södertälje hamn.

Detaljplaner

De detaljplaner som direkt berör verksamheten för hamnen är:

- detaljplan för Sydhamnen, 1974-07-19, som anger att området ska användas för hamnändamål
- detaljplan 1991-03-21, som omfattar förhållandena vid Igelstabron och även delar hamnen
- detaljplan, 1995-03-09, som omfattar området för Oljehamnen.

(Se kartbilaga 2)

Utvecklingsprogram för Uthamnen och Näset

Arbete med ett utvecklingsprogram för Södra/Hamnen pågår för närvarande som en förberedelse till kommande arbete med en fördjupning av översiktsplanen för Södertälje hamns hamnområde. I Utvecklingsprogrammet utreds om det är möjligt att bygga bostäder i anslutning till Uthamnen och vilka restriktioner som hamnverksamheten vid Oljehamnen, Sydhamnen och Igelstahamnen medför för en kommande bostadsutbyggnad.

Angränsande planområde för bostäder och industri

Sydhamnområdet gränsar i väster till ett område, Näset, för området gäller en detaljplan fastställd år 20 februari 1925. I planen är området närmast Sydhamnen avsett för bostadsändamål med fristående villor och längst i söder och väster avsett för hamn- och järnvägsändamål. Kommunstyrelsen gav den 31 mars 2000 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upphäva detaljplanen. Stadsbyggnadsnämnden beslöt 19 juni 2001 om upphävande av detaljplanen för Näset och överlämnade ärendet till kommunfullmäktige (KF) för beslut. Upphävandeprocessen avbröts dock och detaljplanen gäller fortfarande. Kommunstyrelsen beslöt den 26 oktober 2004 att hamnen måste utvecklas inom befintligt hamnområde och inte avsätta mark för en tredje etapp i Sydhamnen. Berörda bostadsarrendavtal löper fram till den 31 december 2008.

I övrigt omges Sydhamnen av kommunikationsleder av riksintresse samt av industriområden. Detsamma gäller för Oljehamnen och Uthamnen och i viss mån även för Igelstahamnen.

Planering för hamnar, vägar och järnväg

Investeringsplanerna

I de gällande statliga långsiktiga investeringsplanerna (Länsstyrelsens länstransportplan, Vägverkets nationella väghållningsplan och Banverkets framtidsplan) finns följande större investeringsåtgärder av betydelse för Södertälje hamn:

- Ny väg 225 Moraberg-Lövstalund (klart 2007)
- Södertälje hamn-Södertälje C inklusive funktionsanpassning av stationen Södertälje hamn (klart 2011)
- Citybanan genom centrala Stockholm (klart 2013 - 2015)
- Kapacitetsåtgärder på Västra Stambanan mellan Järna och Hallsberg (klart 2010)
- Kapacitetsåtgärder på Svealandsbanan Södertälje-Eskilstuna (klart 2015)

Dessutom ligger utbyggnaden av Ostlänken, en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping, med en mindre del av den totala kostnaden inom planperioden (2004-2015). Dock ligger huvuddelen av kostnaderna utanför planperioden.

Mindre investeringsåtgärder preciseras inte i investeringsplanerna, utan beslutas löpande i Vägverkets och Banverkets årliga budgetarbete.

Trängseln i Stockholmsregionens centrala delar, framför allt på Essingeleden och på de viktigare infarterna, innebär ett generellt problem och en svårighet att planera för transporter till och från regionens hamnar och terminaler i rusningstid, då riskerna för förseningar är stora.

De viktigaste effekterna av de föreslagna investeringsåtgärderna är att kapaciteten för godstransporter på Västra och Södra stambanorna till och från Stockholmsregionen ökar samt att risken för störningar i tågtrafiken i Stockholmsområdet minskar.

Hamnar

Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. Här redovisas ett antal utredningar som gjorts nyligen eller som pågår om den regionala hamnstrukturen i Stockholm- Mälarenregionen.

- En utredning daterad 10 augusti 2001 och som utfördes på beställning av fem länsstyrelser om Östra Mellansveriges Hamnkapacitet med beskrivning av de olika hamnarna i regionen. En redovisning av godsvolymer, antal fartyg med mera.

- Hamnverksamheterna inom Stockholm hamn AB utreds. En utredning kallad "Att hamna rätt" – förslag till hamnstrategi för Stockholm, presenterades av Stockholms stad i oktober 2005.
- Några av hamnarna i Östra Mellansverige för diskussioner om former för ökad samverkan.
- Länsstyrelsen i Stockholms län och Stockholms läns landstings Regionplane- och trafikkontor bedriver ett arbete som syftar till en ökad samsyn om den framtida regionala hamnstrukturen.

Järnväg

Banverket genomför en förstudie för utbyggnad till dubbelspår på sträckan stationen Södertälje Hamn–Södertälje C. Spåret mellan stationen Södertälje hamn och Södertälje centrum är landets mest trafikerade enkelspårssträcka med omkring 190 tåg per dygn. Detta har inneburit kapacitetsproblem och stor störningskänslighet på banan. Pendeltågsbanan utnyttjas även av godståg som passerar genom stationen Södertälje hamn på väg norr- och söderut eller har start- och målpunkt på godsbangården i Södertälje hamn. Objektet finns med i den nationella banhållningsplanen för byggstart under perioden 2007–2009. Åtgärden finns med i den regionala utvecklingsplanen RUF5 och ligger högt på Stockholmsberedningens prioriteringslista.

När det gäller planerade reinvesteringsåtgärder på järnvägssidan kan nämnas att en planering pågår för att byta ut järnvägsbron över Södertälje kanal. Detta kan vara klart tidigast 2009 och innebär ökad bärighet.

SL har planer på en pendeltågsdepå i anslutning till stationen Södertälje hamn.

Vägar

Vägverket har påbörjat en förstudie för E4/E20, mellan Fittja och Södertälje Syd. Sträckan har tidvis stora kapacitetsproblem, med många olyckor som följd. Förstudien ska belysa problemen och ta fram förslag på möjliga åtgärder. Den beräknas vara förslag under 2007.

I december 2002 färdigställdes det sista av tre vägprojekt med syfte att förbättra den lokala trafiksituationen i Södertälje. Projektet innebar bland annat att en ny cirkulationsplats byggdes för att ansluta Erik Dahlbergs väg och länsväg 225 till Viksängsleden samt en ny dubbelklaffbro för vidare anslutning söderut över kanalen fram till Verkstadsvägen. De två tidigare projekten var trafikplats Södertälje Syd och ombyggnad av trafikplats Moraberg. Sammantaget har dessa tre projekt väsentligt förbättrat även tillgängligheten till och från Södertälje Hamn. En ny sträckning av väg 225 mellan Lövstalund och Moraberg, förbi Gärtuna industriområde och Igelsta värmekraftverk, är ett annat vägprojekt som kommer att få betydelse för tillgängligheten till hamnen. I och med den nya sträckningen når man

E4/E20 från Södertörnsområdet utan att behöva passera Östertälje. Den första etappen, sträckan Moraberg-Gärtuna, färdigställdes i december 2004. Den andra etappen ingår i länsplanen för regional väginfrastruktur, och beräknas kunna färdigställas 2007.

Huvuddelen av all trafik till Sydhamnen, Oljehamnen och Uthamnen kommer in västerifrån på Hertig Carls väg. E4 söderifrån har anslutning till Hertig Carls väg och hamnen via trafikplats Pershagen, Järnagatan och Verkstadsvägen. E4 och E20-trafiken norrifrån har anslutning till Hertig Carls väg och hamnen via trafikplats Kolpenäs och Verkstadsvägen, en anslutning som huvuddelen av den tunga trafiken nyttjar.

Miljöprövning

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö. Tillstånd behöver sökas för de hamnar som kan ta emot fartyg med bruttodräktighet större än 1350 ton. (Bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna volym av samtliga slutna utrymmen.)



Bild 7: Omlastning av containers till tåg.

Inom de av Sjöfartsverket definierade geografiska avgränsningarna för Södertälje allmänna hamn finns fyra tillståndspliktiga hamndelar:

- Sydhamnen
- Oljehamnen
- Uthamnen
- Igelstahamnen

Södertälje hamn sökte tillstånd för verksamheten i Sydhamnen i samband med etablerandet av färjterminalen för Super Fast trafiken till Rostock 2001. I november 2001 meddelade Länsstyrelsen tillstånd enligt Miljöbalken att bedriva hamnverksamhet i Sydhamnen Södertälje. Tillståndsbeslut har överprövats av miljödomstolen och miljööverdomstolen som genom dom den 11 februari 2005 klarlagt vad som ska gälla för verksamheten. Tillståndet medger en godsökning från 0,4 miljoner ton/år till 2,8 miljoner ton/år i Sydhamnen.

Södertälje hamn lämnade i april 2007 in sin tillståndsansökan att bedriva verksamhet i Oljehamnen och Uthamnen. Igelsta hamnen kan sägas vara tillståndsprövad genom det tillståndsbeslut enligt miljöskyddslagen från 1994 för Igelstaverket och där hamnverksamheten ingår.

Södertälje Hamn AB har tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken till utbyggnad av ny kaj nr 13 och förlängning av kaj 11 (ny dykdalb) i Sydhamnen. Gällande tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken medger en successiv utbyggnad av hamnens kajer i Sydhamnen.

Södertälje hamn

Södertälje hamn har ett strategiskt bra läge i Stockholmsregionen och ligger 35 kilometer sydväst om centrala Stockholm. Hamnen har ett ur land- transportsynpunkt bra läge nära till motorvägarna E4 och E20 samt Västra stambanan och Svealandsbanan. Hamnen är därmed en viktig resurs för Stockholmsregionens försörjning av olika konsumtionsvaror, inte minst olja, och framför allt är hamnen viktig för import av bilar.

Verksamheten

Södertälje hamn är en allmän hamn. Verksamheten i hamnen bedrivs av Södertälje Hamn AB. Bolaget bildades år 1988 är ett av Södertälje kommun helägt hamn- och stuveribolag. Bolaget hyr mark av kommunen, men äger i övrigt kajer, kranar, maskiner, magasin, kontor, övriga servicebyggnader, järnvägsspår och övrig utrustning nödvändig för hamnverksamheten.

Södertälje hamns verksamhet bedrivs inom fyra olika hamndelar.

- Sydhamnen
- Oljehamnen
- Uthamnen
- Igelstahamnen

Sydhamnen är belägen söder om Igelstabron. Övriga hamndelar är belägna norr om bron. Se kartbilaga 1.

Södertälje Hamn har 10 kajplatser med en total kajlängd på 1 316 meter. Vattendjupet varierar från 5,9 meter till 10,4 meter. Det finns två containerkranar varav en har kapacitet att lyfta 100 ton. I Sydhamnen finns Ro/Ro-ramp. Hamnen är en för väder, vind, vågor, strömmar och is väl skyddad hamn. Hamnen har tillstånd att omsätta maximalt 2,8 miljoner ton gods/år och maximalt 500 000 passagerare/år.

Hamnen har sedan ett antal år inget ansvar för någon hamnverksamhet norr om södra mynningen till Södertälje kanal.

Sydhamnen som är den hamndel där huvuddelen av dagens verksamhet bedrivs började byggas i mitten på 1960-talet. Utbyggnad har skett i två etapper under åren 1970 respektive 1986. Därefter har vissa reparations- och förstärkningsarbeten utförts både på kajer och byggnader.

Järnvägsspår till hamnområdet byggdes 1970 och 1998.

Byggandet av oljehamnen med bergrum, en bergtunnel under Igelstaviken, cisterner, kajer och järnvägsanslutning inleddes under 1960-talet.

I Uthamnen som är den äldsta hamndelen byggdes kajerna i tre etapper under åren 1916, 1944-50 och 1955.

Igelstahamnen byggdes i samband med att ett värmekraftverk uppfördes där 1982.

Godsstatistik och fartygsanlöp under åren 2005 - 2000, se tabell nedan. Statistik över antalet hanterade fordon under samma tidsperiod framgår av tabell på nästa sida.

Hamnen sysselsätter (våren 2006) sammanlagt cirka 54 årsanställda. Inom och i direkt anslutning till hamnen sysselsätter dessutom andra företag än Södertälje Hamn cirka 200 årsanställda. Hamnens maskinpark (våren 2006) omfattar två containerkranar, en med 47 tons lyftkapacitet och en med 100 tons lyftkapacitet, ett tiotal gaffeltruckar och fyra terminaltraktorer. Dessutom finns fem stycken så kallade Reach-stackers för hantering av containers på land. Dessa kan lyfta 45 tons i visst läge.

Containerkranen med 100 tons kapacitet kommer att byggas om för eldrift.

Södertälje hamn, gods – och fartygsstatistik

Varuslag / ton	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Fartyg	ton	ton	ton	ton	ton	ton
Bilar	85 829	73 350	75 323	77 879	85 988	105 613
Styckegods i container	157 304	135 312	129 536	119 102	91 518	100 384
Torrbulk	250 131	257 499	281 188	229 685	218 762	201 517
Petroleumprodukter	395 412	440 482	425 576	427 417	363 054	333 673
Övrigt	10 446	5 808	2 133	31 256	3 143	28 024
Totalt sjö	899 122	912 451	913 756	885 339	762 465	769 211
Bil och järnväg						
Bilar	50 201	43 694	39 003	38 374	56 967	65 092
Styckegods i container	85 651	76 167	66 854	65 308	40 494	-
Övrigt	10 973	10 813	11 782	9 419	1 168	7079
Totalt land	146 825	130 674	117 639	113 101	98 629	65 092
Totalt sjö och land	1 045 947	1 043 125	1 031 395	998 440	861 094	834 303

Antal containers/ TEU	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Med fartyg	18 134	15 366	15 466	14 229	10 911	11 828
Med bil och järnväg	14 651	12 477	11 083	10 265	6 416	-
Totalt antal containers	32 785	27 843	26 549	24 494	17 327	11 828

Antal fartygsanlöp

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antal fartygsanlöp	617	576	583	616	526	603

Södertälje hamn , statistik över hanterade antal fordon

	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Sjövägen (med fartyg)	antal	antal	antal	antal	antal	antal
Personbilar	57 974	49 292	51 641	53 986	58 667	79 359
Passagerares fordon (SuperFast)	0	0	0	2 139	0	0
Mindre chassier /lastbilar/bussar	4 674	4 270	3 903	3 484	3 982	3 002
Större chassier (över 5 ton)	524	497	447	513	1 009	655
Totalt sjövägen	63 172	54 059	55 991	60 122	63 658	83 016
Landvägen (med järnväg)						
Personbilar	22 666	20 425	22 092	22 074	25 147	26 057
Större chassier (över 5 ton)	4 247	3 544	2 316	2 212	4 944	6 231
Totalt landvägen	26 913	23 969	24 408	24 286	30 091	32 288
Totalt sjö- och landvägen	90 085	78 028	80 399	84 408	93 749	115 304

Måttuppgifter

Det finns 12 kajplatser i Södertälje hamn, varav två är avstängda på grund av dålig bärighet.

Hamndel	Kajplats	Vattendjup	Kajlängd	Kajhöjd	Anmärkning
Uthamnen	1	5,9 m	70 m	2,0 m	Kajen avstängd
Uthamnen	2 - 3	6,9 m	190 m	2,0 m	Kajen avstängd

Uthamnen	4	8,0 m	90 m	2,0 m	Torrbulk
Uthamnen	5	8,4 m	130 m	2,0 m	Spannmål
Oljehamnen	6	10,1 m	75 m	2,2 m	
Oljehamnen	7-8	6,9 m	120 m	1,6 m	
Sydhamnen	9	8,5 m	206 m	2,3 m	Rörlig RoRo - ramp 19 m bredd
Sydhamnen	11	7,9 m	130 m	1,5 m	Fast RoRo - ramp 40 m bredd
Sydhamnen	12	9,8 m	160 m	2,0 m	Fast RoRo - ramp 25 m bredd
Igelstahamnen	15-16	10,4 m	145 m	2,2 m	Fastbränslen

Sydhamnen

Sydhamnen är belägen i nordvästra delen av Hallsfjärden i anslutning till det så kallade Näset i väster.

Godshanteringen omfattas i stort av bilimport, containers och diverse styckegods. Hamnen är den tredje största bilimportshamnen i Sverige och den enda bilimportshamnen längs den svenska Östersjökusten. Inom och i anslutning till hamnområdet finns anläggningar för klargöring av fabriksnya personbilar innan de distribueras ut i landet för försäljning. Förutom personbilar hanteras även både mindre och större (över 5 tons vikt) chassier.

Gods inkl. bilar år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antal ton över kaj	253 579	214 470	206 992	228 237	180 649	234 021
Antal ton med bil och järnväg	146 825	130 674	117 639	113 101	98 629	65 092
Totalt antal ton i hamndelen	400 404	345 144	324 631	341 338	279 278	299 113

Antal fordon år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Antal fordon över kaj	63 172	54 142	55 991	60 122	63 658	83 016
Antal fordon via järnväg och bil	26 913	23 969	24 408	24 286	30 091	32 288
Totalt antal fordon	90 085	78 111	80 399	84 408	93 749	115 304

Utlastning av chassier från Scantias anläggning sker både med järnväg och fartyg.

Under korta perioder har RoRo-trafik till Gotland och Tyskland förekommit. Sedan 2001 finns en modern färjeanläggning med passagerar-terminal för ROPAX-trafik. Terminalområdet är på 47 000 m² varav terminalbyggnaden omfattar en yta på 1 130 m². Anläggningen kan Schengenanpassas. Ett transportföretag är för närvarande intresserat av att upprätta en ny förbindelse med ROPAX fartyg mellan Södertälje och Estland.

Hamnområdet upptar en yta om totalt cirka 320 000 m², varav magasinsytan är 19 000 m², biluppställningsyta 196 700 m², containerterminal 57 000 m² och färjterminal är på 47 000 m². Längden på järnvägsspår inom området uppgår till cirka 1 800 m inkl bangård. Hamnen disponerar dessutom 17 000 m² utanför hamnområdet. Inom hamnen finns även en industrifastighet på 2 050 m².

I hamnen finns tre RoRo-lägen. Hamndelen har för närvarande linjetrafik med fyra containerlinjer med fem anlöp per vecka och med fyra till sex anlöp av RoRo-fartyg per vecka.

Antalet anlöp av fartyg till Sydhamnen per år är cirka 360.

Inom Sydhamnen finns tio företag med verksamhet knuten till hamnens verksamhet.

Oljehamnen

Oljehamnen är belägen omedelbart norr om Sydhamnen. Oljehamnen omfattar cirka 100 000 m² yta. Inom detta område finns utrymme för expansion.

Inom Oljehamnen hanteras petroleumprodukter såsom bitumen, gasolja, fotogen, bensin, destillat (diesel och eldningsolja), klass 1 produkter (bland annat aceton och etanol) samt diverse kemikalier (främst alkaliska papperskemikalier).

Inom hamnområdet finns anläggningar för gasol och hantering av flytande koldioxid.

Huvuddelen av produkterna kommer idag till hamnen med fartyg: Gasolvolymer fraktas dock på järnväg. Svenska Shell planerar att transportera vissa volymer petroleumprodukter på järnväg och har därför planer på att bygga en kompletterande ny järnvägsanslutning till Oljehamnen. Utlastning av petroleumprodukterna sker med lastbil. Inom

depån, som utgör en betydelsefull anläggning för regionens försörjning av petroleumprodukter, finns utrymme för utökad lagring och genomslag. De största kunderna i Oljehamnen är Svenska Shell och VOPAK. Antalet anlöp av fartyg till Oljehamnen uppgår till cirka 130 per år.

Följande volymer petroleumprodukter har hanterats under perioden 2005-2000; (ton)

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
	395 412	440 482	425 576	427 417	363 054	333 673

Uthamnen

Uthamnen är belägen 500 – 1000 m norr om Oljehamnen. I hamndelen finns sammanlagt 30 000 m² yta.

Inom Uthamnen hanteras i huvudsak olika bulkprodukter, främst vägsalt. Tillfälligt kan udda godsslag såsom husmoduler, byggsektioner och liknande hanteras. Hamndelen fungerar dessutom som reservhamn för Igelstahamnen.

Någon omfattande ökning av bulkhanteringen är inte aktuell då kapaciteten begränsas av kajernas bärighet, kranar och lagringsutrymmen.

Uthamnsområdet är i kommunens översiktsplan 2004 planerat för bostäder och verksamhet som inte är störande såsom kontor, service och hantverk.

Direkt söder om och i anslutning till Uthamnen finns en siloanläggning för spannmål. Silon med tillhörande utlastningsanordning för lastning av fartyg ägs av företaget ODAL.

Antalet fartygsanlöp till Uthamnen uppgår till cirka 40 per år.

Följande volymer gods (torrbulk) har hanterats under perioden 2005-2000; (ton)

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Uthamnskajen	43 510	34 269	32 607	37 645	17 046	28 438
Odalkajen	41 357	40 133	61 372	9 048	49 920	41 121

Igelstahamnen

Igelstahamnen är inte en allmän hamn men ligger inom Södertälje hamns vattenområde för allmän hamn. Igelstahamnen är belägen på östra sidan av Igelstaviken mitt emot Oljehamnen och Uthamnen. Hamnen ingår som en del i Igelstaverkets verksamhet.

Igelstaverket ägs av Söderenergi AB och är ett av de större värmekraftverken i landet med en effekt på drygt 300 MW och en årsproduktion på cirka 1370 GWh. Igelstahamnen används för företagets tillförsel av bränsle sjövägen.

Under 1990-talet byggdes Igelstaverket om från koleldning till eldning med biobränsle och returbränsle.

En markreservation på cirka 15 ha är gjord i Södertälje Kommuns översiktsplan för år 2004 för en eventuell utbyggnad av kraftvärmeverket åt söder från nuvarande anläggning.

Södertälje Hamn sköter för Söderenergis räkning lossningen av biobränsle och returbränsle från fartyg.

Antalet fartygsanlöp till Igelstahamnen uppgår till cirka 80 anlöp per år.

Följande kvantiteter torrbränsle har lossats från fartyg under perioden 2005-2000, (ton)

År	2005	2004	2003	2002	2001	2000
	165 264	183 097	187 209	182 992	152 796	131 958



Bild 8: Fartyg i hamn.

Utveckling och framtid

Sydhamnen

Planer finns dels att förlänga förtöjningsmöjligheterna vid kajplats 11 med cirka 30 meter genom byggandet av en dykdalb utanför nuvarande kajnocke. Dessutom planeras under 2007/2008 byggandet av en ny 150 meter lång kaj, kajplats 13, som en förlängning av kajplats 12 vilket skulle ge sammanlagd kajlängd där på 310 meter. Tillstånd att bygga en dykdalb vid kajplats 11 och ny kaj 13 finns i en vattendom från 1999. (Se kartbilaga 3)

En sådan förlängning skulle ge ytterligare 5 000 m² landyta. Efter komplettering av hanteringsutrustning skulle antalet hanterade containers per år därefter kunna öka till 60 000 TEU. (En TEU = en tjugufot lång container).

En utbyggnad av hamnen med en kajplats 14 med 200 meters längd söder om kaj 13 är inte förenlig med Södertälje kommuns beslut att inte avsätta mark för en tredje etapp i Sydhamnen. En sådan utbyggnad skulle innebära att man tar områden på Nässets udde i anspråk. Alternativa utbyggnadsmöjligheter för hamnens verksamhet kan behöva utredas och skapas genom utfyllnad av vattenområdet intill Sydhamnen. Tillsviare och för att säkra riksintresseanspråket förutsätts att området Nässets udde inte tas i anspråk för ytterligare bebyggelse då det skulle kunna hindra en utbyggnad av hamnen även på lång sikt.

Hamnen sökte under hösten 2005 tillstånd att bygga ett parkeringshus för 3 000 bilar alldeles utanför det egentliga verksamhetsområdet men inom hamnens område (Se bilaga 3). Ett sådant parkeringshus skulle frigöra en yta på cirka 45 000 m² för utökad containerhantering. Hamnens styrelse har godkänt investeringen. Bygglov beviljades hösten 2006. Byggnation kommer att ske så snart det är praktiskt möjligt.

Skulle ytterligare behov av uppställningsytor för bilar eller containers uppstå har hamnen möjlighet att ordna sådana utanför befintligt hamnområde i så kallade "dry ports". Elva olika alternativ finns beskrivna i en utredning gjord av Södertälje Kommun år 2002. (Se kartbilaga 4 a och 4 b)

En ny reguljär Ro/Ro linje till Terneuzen i Holland startade under hösten 2004.

Under sommaren 2005 inleddes trafik av ett väl etablerat containerrederi inom feedertrafiken för transporten av containers till de stora bashamnarna på kontinenten. Intresset för den nya trafiken har varit stort. Det finns en potential i denna trafik på mellan 10 000 och 30 000 TEUs.

Ett transocean containerrederi med egna feederfartyg i Östersjön inledde veckotrafik på Södertälje i april 2006. Trafiken bedrivs med två fartyg i en

slinga mellan Rotterdam, Antwerpen, Klaipeda, Södertälje, Helsinki, Kotka, Gävle och åter till Rotterdam. Trafiken planerades för ca ca 8 000 TEUs per år men har under våren 2007 ökat till nästan det dubbla. Rederiet hade valt Södertälje beroende på det strategiska läget men även för hamnens förmåga med flexibla arbetstider.

Vidare har en så kallad ”shortsea operator” öppnat veckovis containertrafik i en Östersjöslinga mellan Södertälje, Helsingfors, St Petersburg, Klaipeda och Gdansk. Under senare delen av 2007 kommer trafiken att generera cirka 15 000 TEU på årsbasis.

Oljehamnen

Oljebolaget Shell planerar för en utökning av sin verksamhet. Bolaget har ansökt om tillstånd hos Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation till ökning från 350 000 ton till 650 0000 ton omsatt mängd petroleumprodukter per år. Södertälje Hamn AB bedömer att Oljehamnen inom befintligt område kan tåla en betydande ökning av hanteringen av petroleumprodukter i befintliga anläggningar, troligen en fördubbling eller uppemot 1 miljon ton/år. Dessutom finns mark inom Oljehamnen för utbyggnad av lagringskapaciteten i nya cisterner.

Igelsta

Söderenergi beslutade våren 2007 att uppgradera Igelstaverket till ett kraftvärmeverk. Investeringen är ca 2,5 miljarder kronor. Bränsle intaget (flis, torv och liknande) kommer efter slutförande av byggnationen, fördubblas. Detta sker vintern 2008.

Sjöfartsverkets beslut om riksintressen

Beslut 2001

Det är **endast allmänna hamnar** som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och skall i princip vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. I Sjöfartsverkets författning SJÖFS 1988:5 framgår att det för närvarande finns cirka 50 allmänna hamnar i Sverige. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.

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

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

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

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

I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1998:5) en viktig roll. Av kungörelsen framgår bland annat farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna.

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

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

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



Bild 9: Lossning av containers i Södertälje hamn.

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

Utöver hamnarna och farlederna till dessa hävdas även riksintresse för trafiksepareringssystem (TSS) och andra ruttsystem som kan komma att etableras. Sjöfartsverket har sedan tidigare pekat ut vissa lägen för uppläggning och reparation av offshoreplattformar samt platser för uppsamling av fartyg som riksintressen. Sjöfartsverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet. Områdenas närmare avgränsning får avgöras då det blir aktuellt att använda dem och då i samråd med aktuell länsstyrelse.

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

Beslut 2004

I Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001, där verket pekat ut bland annat hamnar av riksintresse, bedömdes Södertälje hamn inte vara av riksintresse.

Södertälje Hamn AB har i skrivelse daterad 24 november 2003 hemställt att Södertälje hamn förklaras vara en hamn av riksintresse. Som stöd för sin framställan redovisade Södertälje Hamn AB den betydelse som Länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplane- och trafiknämnden ansåg att Södertälje hamn har f.n. och förväntas få i framtiden. Vidare framhölls Södertälje hamns strategiska läge i en knutpunkt av TEN-stråken såväl beträffande vägar, E4/E20, samt stambanan. I detta sammanhang nämndes bland annat också kopplingen till Göteborgs hamn via de dagliga järnvägspendlarna.

Södertälje Hamn AB:s skrivelse remitterades till Boverket, Länsstyrelsen i Stockholms län och Sveriges Hamnar inför Sjöfartsverkets ställningstagande i frågan.

Enligt Boverket gällde det i första hand att sätta de förhållanden, som Södertälje hamn åberopat till stöd för en bedömning som riksintresse, i relation till de allmänna kriterier som legat till grund för Sjöfartsverkets

senast gjorda (i oktober 2001) bedömningar beträffande riksintressen och att bedömningarna måste grundas på någorlunda långsiktiga överväganden.

Länsstyrelsen hade redan i yttrande daterat 25 september 2000 över Sjöfartsverkets rapport "Förslag till översyn av sjöfartens riksintressen" framfört att Södertälje hamn borde klassas som riksintresse för sjöfarten. Länsstyrelsen framförde följande skäl till sitt ställningstagande:

- Södertälje hamn har närmast ett unikt strategiskt läge i omedelbar närhet till kapacitetsstarka vägar och järnvägar klassade som riksintresse för kommunikationer.
- Sjötransporterna till och från Stockholmsregionen och därmed behovet av hamnkapacitet kommer att öka i framtiden.
- TEN-kriterierna som Sjöfartsverket utgått från i sin klassning av hamnar av riksintresse måste ses som ungefärliga.
- Södertälje kan få ökad betydelse för Stockholmsregionens oljeförsörjning.

Länsstyrelsen ansåg att skälen till ställningstagandet kvarstod och tillstyrkte därför att Södertälje hamn pekades ut som riksintresse.

Sjöfartsverket beslutade den 30 augusti 2004 att förklara Södertälje hamn som kommunikationsanläggning av riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.

Riksintresseanspråket omfattar även de allmänna farlederna 511 och 901 vilka pekats ut sedan tidigare. Farled 901 ansluter till farlederna i Mälaren.

Södertälje allmänna hamns gräns i vattnet liksom farledernas sträckning framgår av verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar, SJÖFS 1988:5. SJÖFS 1988:5 är under omarbetning varvid innehållet om Södertälje hamn kommer att ändras då hamnen inte längre har något ansvar för den ursprungliga hamnen norr om slussen som heter Mälarhamnen .

Då Sjöfartsverket 22 oktober 2001 senast omprövade sjöfartens riksintressen och utvidgade anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartsektorns viktigaste noder och länkar det vill säga hamnar och farleder var utgångspunkten i huvudsak hamnar som uppfyllde kriterierna för att klassas som TEN-T kategori A-hamn och anslutande huvudfarleder. I det nu aktuella ärendet har Sjöfartsverket dock även vägt in Södertälje hamns betydelse i ett regionalt perspektiv och inte minst hamnens utmärkta läge i förhållande till anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur samt dess betydelse för stockholmsregionens försörjning.

Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Stockholms län

Förteckning över hamnar av riksintresse i Stockholms län enligt Sjöfartsverkets beslut.

Län	Hamn	Godsomsättning år 2005 Kton över kaj	Antal passagerare år 2005	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Stockholm	Nynäshamn	2 805	1 348 000	Oljehamn och hamn för färjetrafik till Gotland.
	Stockholm	5 464	8 502 000	Fullservicehamn inkl omfattande färjetrafik.
	Kapellskär	2 700	1 524 000	Omfattande färjetrafik
	Södertälje	900	NIL	Olje-, container och bilimporthamn

Förteckning över navigeringshjälpmedel i Stockholms län som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse som har betydelse för Södertälje hamn

Län	Läge för DGPS
Stockholm	Nynäshamn
	Kapellskär

Anslutande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till riksintresset Södertälje hamn leder den allmänna farleden 511 in från sjön vid Landsort samt den allmänna farleden 901 från Södertälje anslutande till Mälaren.

Sjöfartsverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Södertälje och vidare in i Mälaren. (se bilaga 5)

Vägar

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

De vägar av riksintresse som är relevanta för Södertälje hamn är E4, E20 och väg 259 mellan E4/E20 och väg 73. Planerade vägar som omfattas av riksintresset är Norra Länken, Nordsydliga förbindelser och Södertörnsleden, som innebär en viktig östvästlig länk i södra Storstockholm samt förbindelse till station Stockholm Syd/Flemingsberg.

Sedan 2004 ingår även delar av Verkstadsvägen och Hertig Carls väg i förteckningen över vägar av riksintresse för att få en sammanhängande anslutning hela vägen från E4 och E20 fram till Södertälje hamn.

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

Järnvägar

Banverket har i december 2006 gjort en översyn av sitt tidigare beslut om riksintressen från den 6 april 2000. Den genomförda översynen innebär att Banverket pekar ut banor och större anläggningar för tåg bildning (godstransporter) som Banverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Utpekandet har gjorts för att tillgodose järnvägens anspråk på mark- och vattenområden för kommunikationer fram till 2030. Den gjorda översynen omfattar inte stationer. Banverket har för avsikt att under 2007 även precisera riksintresset för stationer för resandeutbyte.

Södertälje hamn har anslutning till Västra stambanan som ingår i järnvägens stomnät. Banan är utpekad av Banverket som riksintresse. Även rangerbangården och kombiterminalen i anslutning till Södertälje hamn har av Banverket pekats ut som område av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Västra stambanan som förbinder storstadsregionerna Stockholm och Göteborg ingår i TEN-nätet och det utpekade strategiska godsstråket.

Sträckan Stockholm-Laxå utgör en del av den så kallade Nordiska triangeln i TEN-nätet. Banan är dubbelspårig, förutom sträckan Älvsjö-Järna som har fyra spår och där dubbelspårarna går olika sträckningar mellan Flemingsberg och Järna. Den del av Västra stambanan som passerar Södertälje hamn är den gamla delen av banan, medan Grödingebanan som passerar på bro över hamnområdet är en ny bana för snabbtåg endast angör stationen Södertälje Syd i området. Även de godsspår i hamnen som krävs för hamnens godstransporter på järnväg bör betraktas som ett riksintresse med anledning av dess funktion som länk i TEN-nätet, och att de därigenom förbinder två kommunikationsanläggningar av riksintresse.

Västra stambanan är en av landets viktigaste järnvägar för både gods- och persontrafik.

Järnvägsanslutning finns till hamndelarna Sydhamnen och Uthamnen. Anslutningens till Sydhamnen är i dagsläget inte optimalt utformad, men förutsättningar finns att förbättra anslutningen. Vid förändringar i området är det viktigt att möjligheterna att anordna en mer funktionell järnvägsanslutning till Sydhamnen beaktas.

Järnvägsspårarna i hamnen ägs av Södertälje hamn AB och uppgår till cirka 1800 meter spår inkl bangård.

Riksintressets behandling i planprocessen

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

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser med mera vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (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 till exempel 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 av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

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

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

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd

med Sjöfartsverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt ska det framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

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

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

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

Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten

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

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med bruttodräktighet av minst 1350 är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Tillstånd enligt 9 kap krävs både för att anlägga en ny hamn och för driften av en befintlig hamn. Därtill kan krävas tillstånd enligt 11 kap för eventuell vattenverksamhet i samband med anläggandet. Prövningsmyndighet enligt 9 kap är Länsstyrelsen, medan vattenverksamheter prövas av Miljödomstolen. Vid samtidig prövning enligt både 9 och 11 kap miljöbalken brukar gemensam prövning ske hos Miljödomstolen.

De befintliga hamnar som ska söka tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för driften ska enligt övergångsbestämmelser till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ha kommit in med en ansökan senast den 31 december 2006. Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd. Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken av den miljöfarliga verksamheten inom Södertälje hamn har övertagits av kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnden från Länsstyrelsen. Ansvar för tillsynen av över vattenverksamhet i hamnen kvarstår hos Länsstyrelsen.

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

Bilagor

Kartbilaga 1

Hamndelar av riksintresse

Kartbilaga 2

Detaljplaneläget

Kartbilaga 3

Utbyggnadsmöjligheter i Sydhamnen

Kartbilaga 4a - 4b

Uppställningsytor för bilar utanför själva hamnområdet

Kartbilaga 5

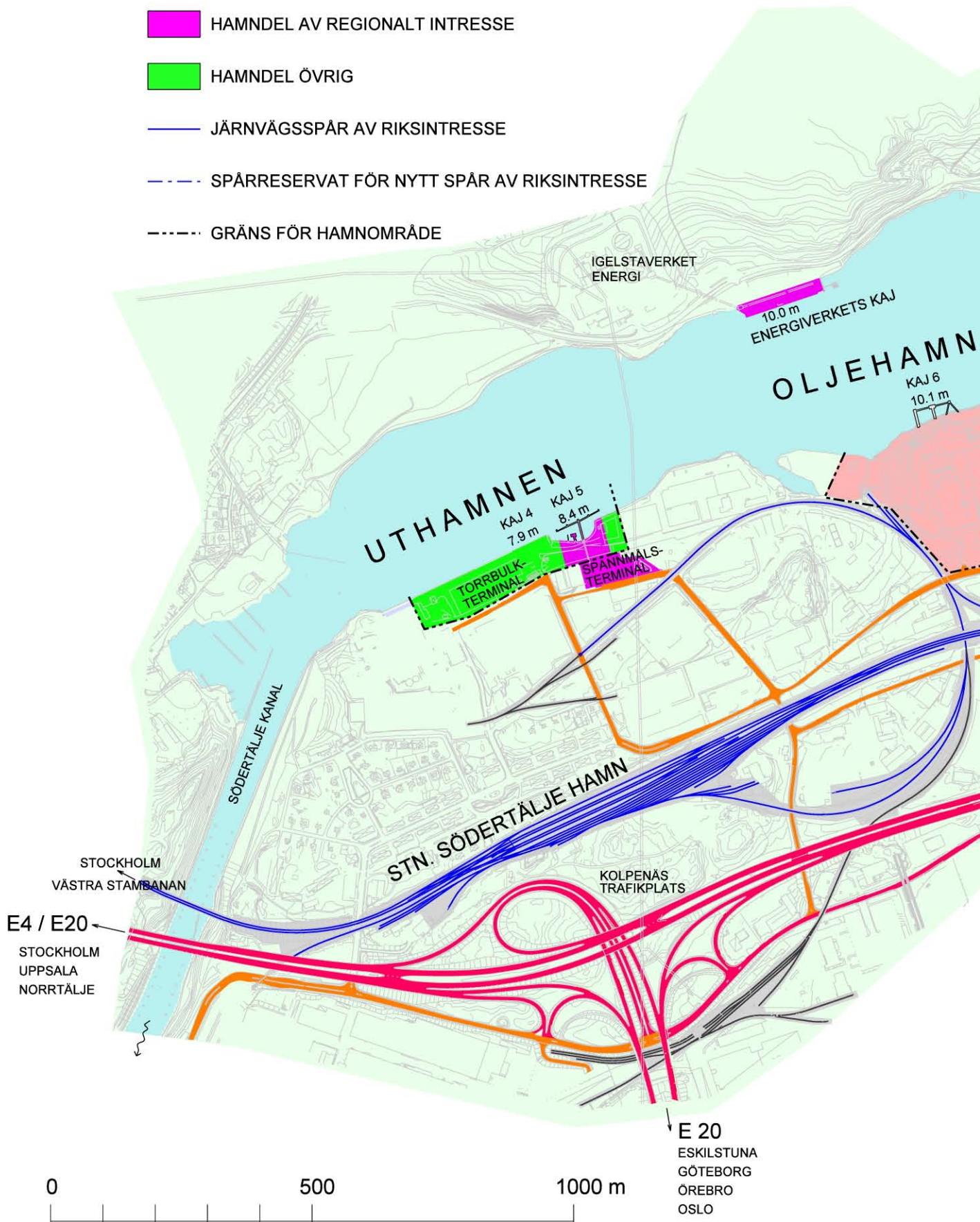
Farleder av riksintresse

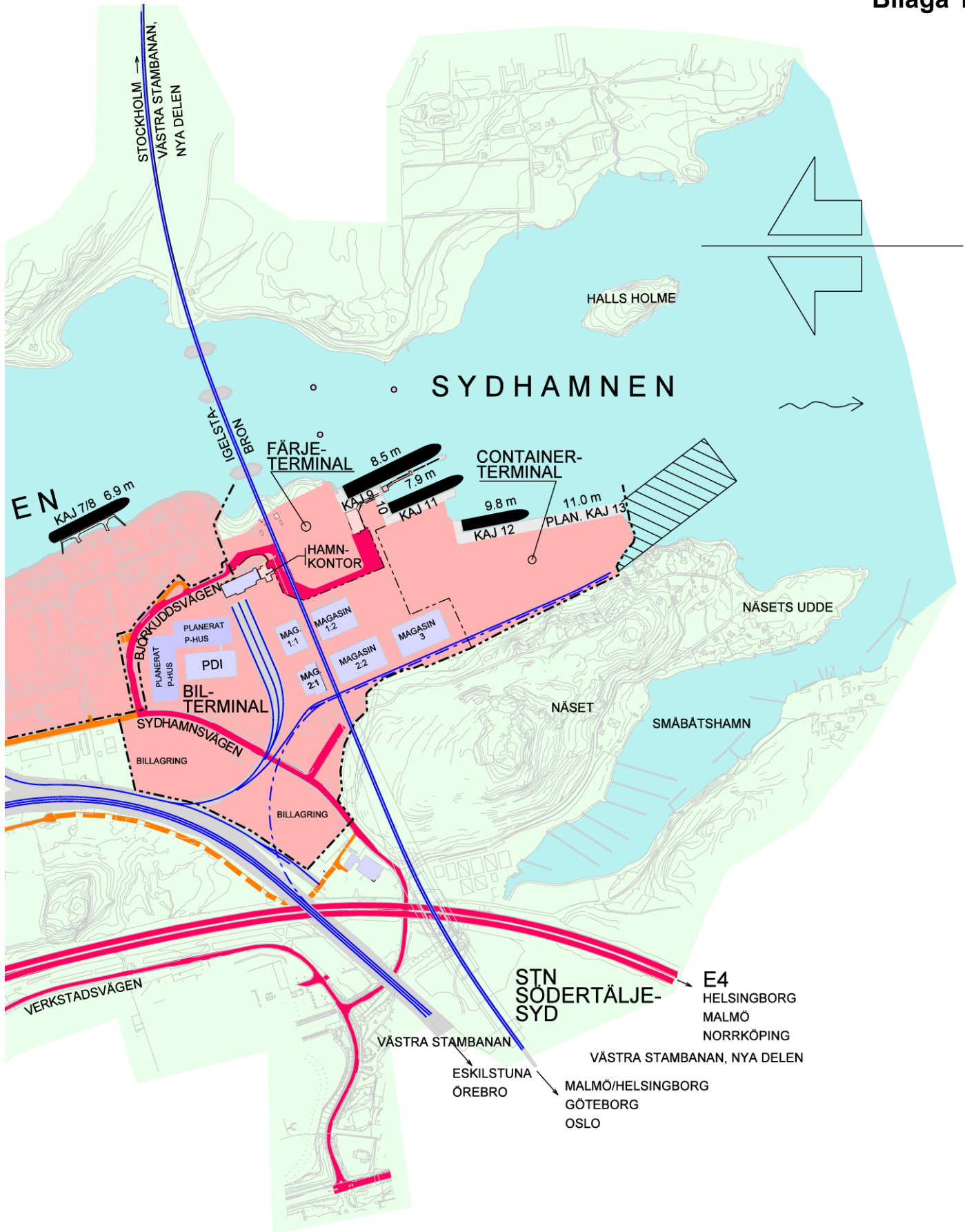
Bilaga 6

Källor

Bilaga 1

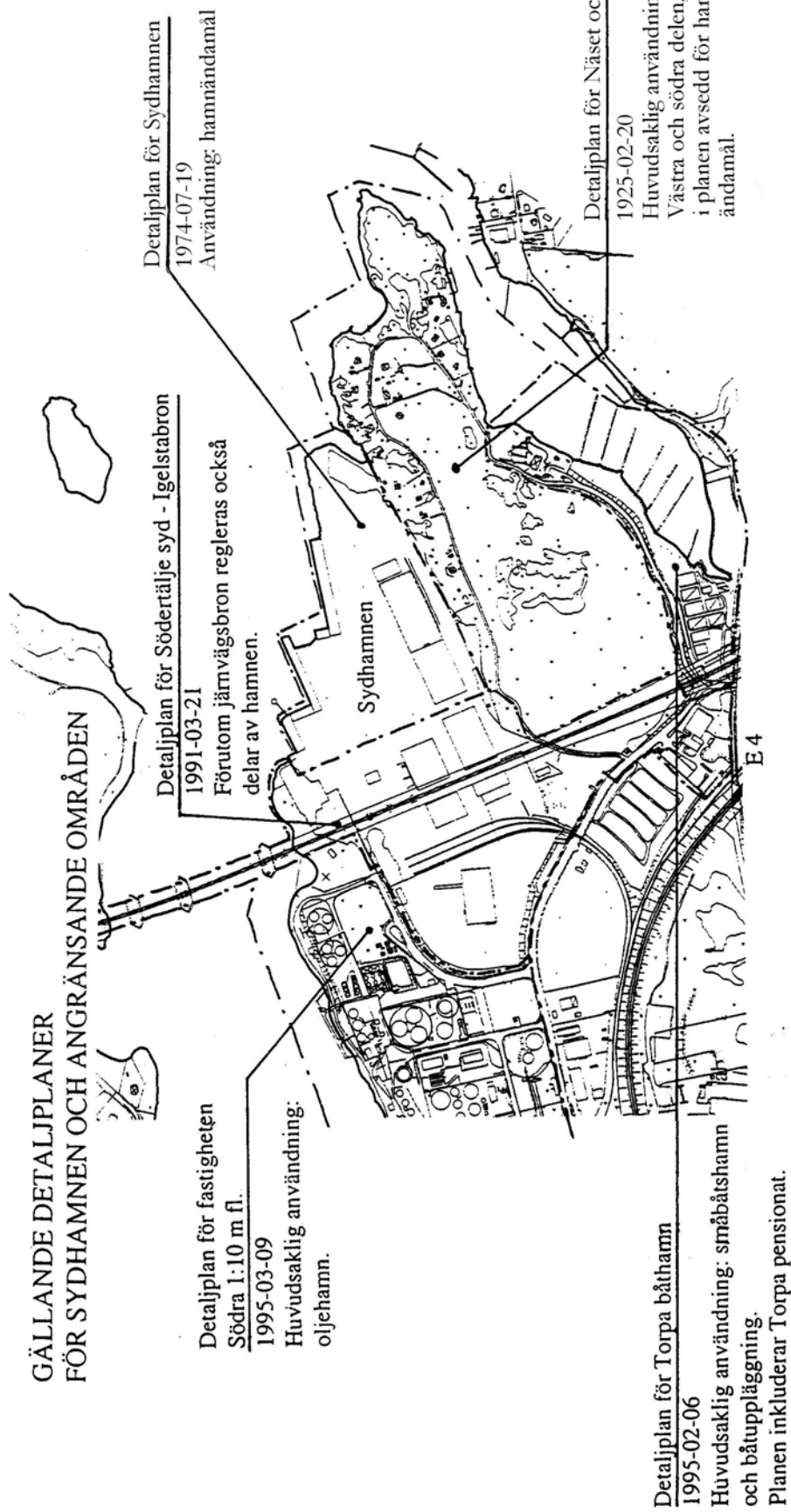
- HAMNDEL AV RIKSINTRESSE
- VÄG AV RIKSINTRESSE
- MÖJLIGT UTFYLLNADSRÖMRE AV RIKSINTRESSE
- HAMNDEL AV REGIONALT INTRESSE
- HAMNDEL ÖVRIG
- JÄRNVÄGSSPÅR AV RIKSINTRESSE
- SPÅRRESERVAT FÖR NYTT SPÅR AV RIKSINTRESSE
- GRÄNS FÖR HAMNOMRÅDE



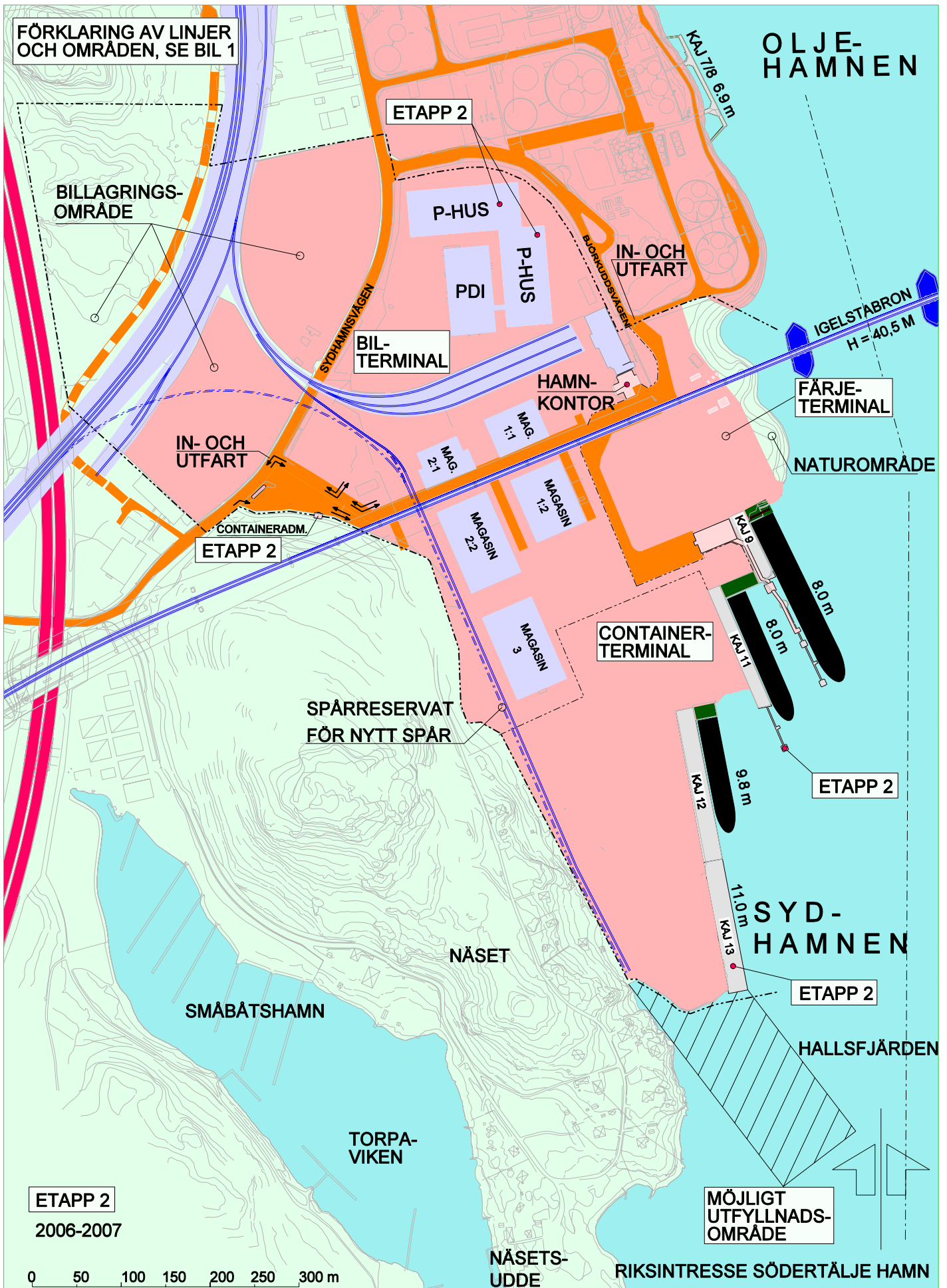


RIKSINTRESSET SÖDERTÄLJE HAMN

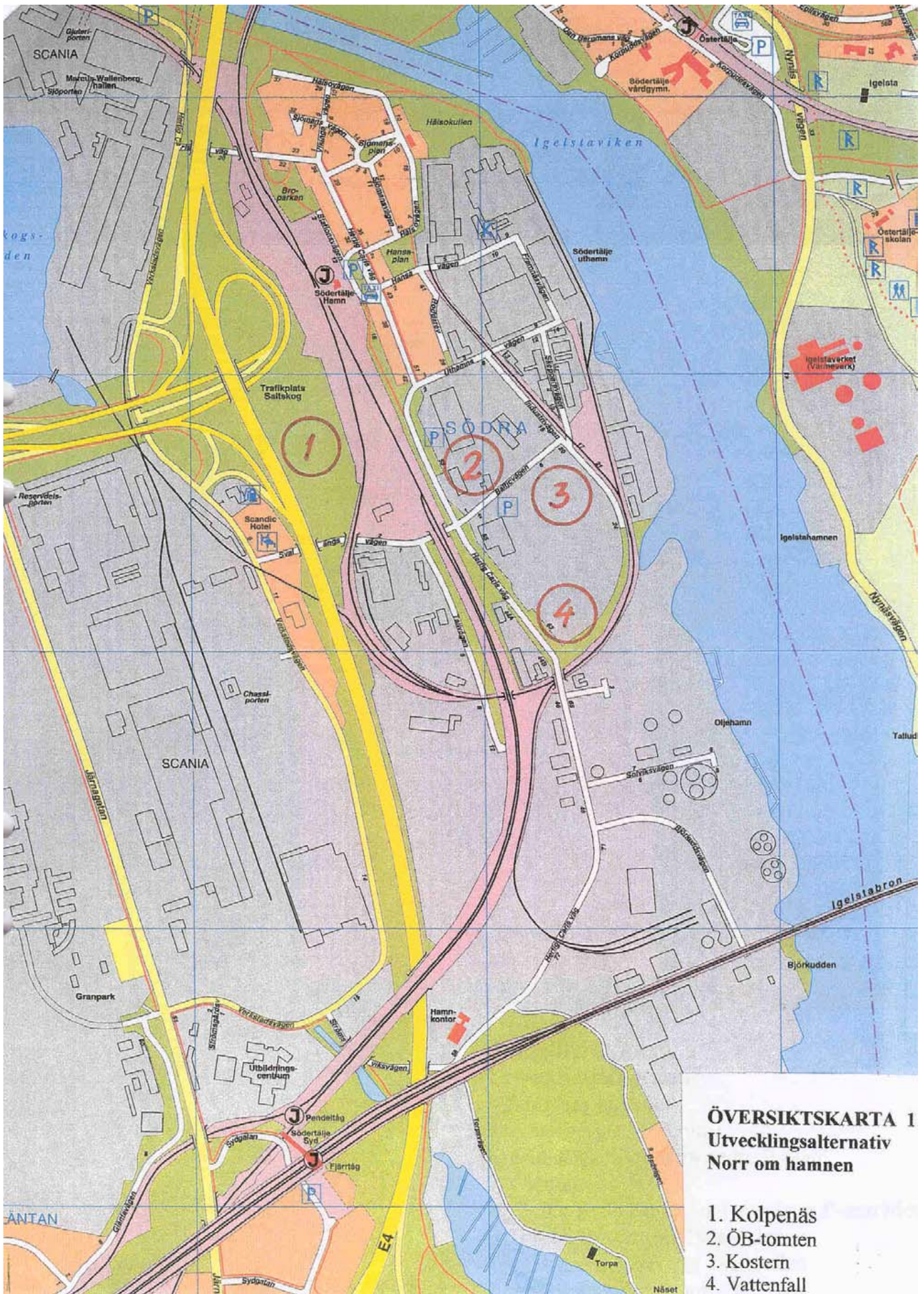
GÄLLANDE DETALJPLANER
FÖR SYDHAMNEN OCH ANGRÄNSANDE OMRÅDEN



Bilaga 3



Bilaga 4a



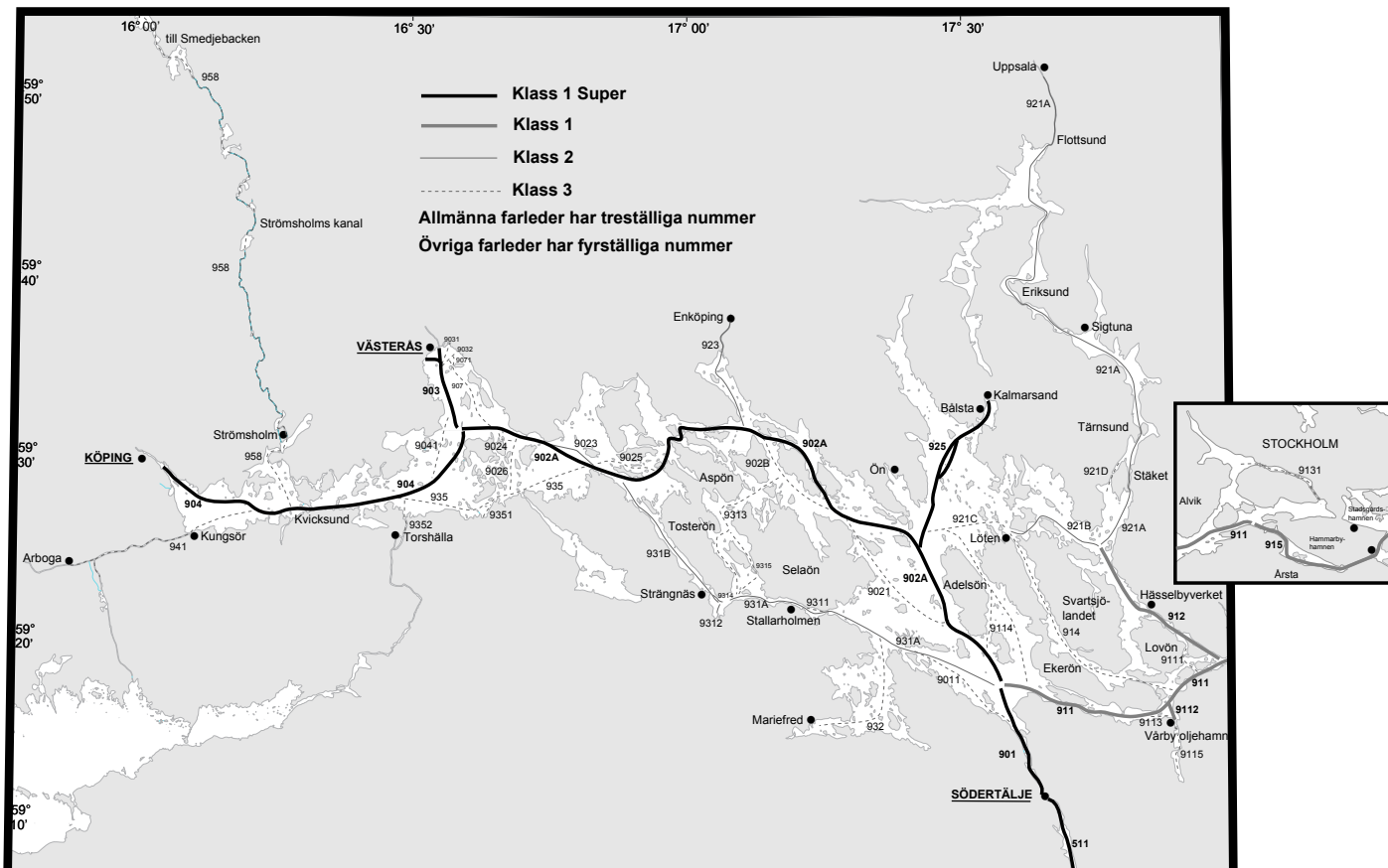


ÖVERSIKTSKARTA 2
Utvecklingsalternativ
Väster om hamnen

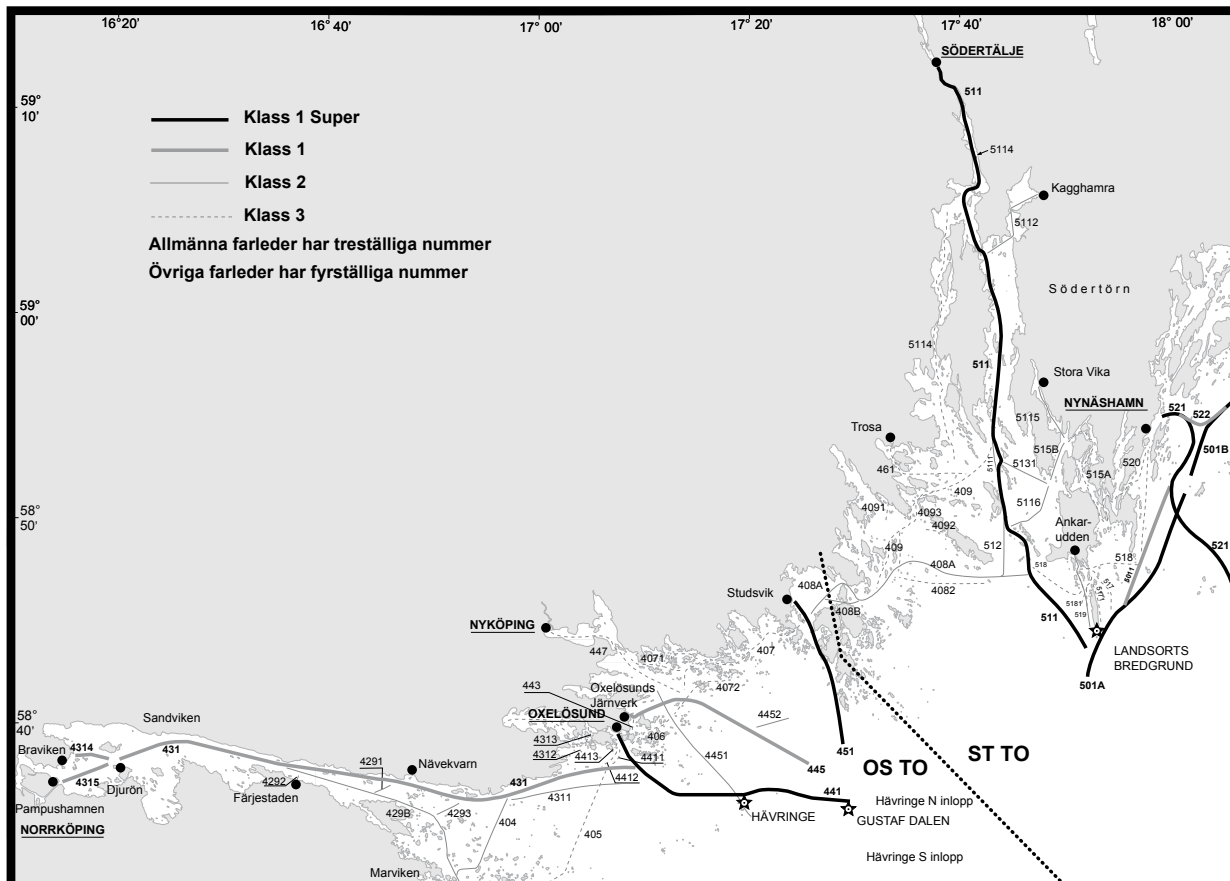
- 5. Nässetberget (bergrum)
- 6. Södertälje Syd östra nedre P-plan
- 7. Gläntan
- 8. Outlet-parkeringen, del av västra P-området
- 9. E4-dalen norr om Tvetaleden
- 10. E4-dalen söder om Tvetaleden
- 11. E4-dalens arbetsområde

Bilaga 5

KLASSIFICERADE FARLEDER I STOCKHOLMS SJÖTRAFIKOMRÅDE KARTA 33



KLASSIFICERADE FARLEDER I OSTKUSTENS OCH MÄLARENS SJÖTRAFIKOMRÅDE KARTA 15



Bilaga 6

Källor

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

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

Sjöfartsverkets beslut den 30 augusti 2004 om sjöfartens riksintressen,
Sjöfartsverket Norrköping

Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5

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

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

Banverkets, beslut den 6 april 2000 om järnvägar av riksintresse.

Banverket, beskrivning av järnvägens riksintressen, rapport december, 2006,
Banverket - Borlänge

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

Översiktsplan för Södertälje kommun (inkl. Länsstyrelsens gransknings-
yttrande) antagen 26 april 2004

”Oljehanteringen i Stockholmsregionen” Promemoria nr 4 mars 2003
Regionplane- och trafikkontoret

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

SIKA, TFK/Temaplan, MariTerm och SAI (Sjöfartens AnalysInstitut)

Länsstyrelsens rapportserie

Utkomna rapporter under 2007

1. Svenska Högarna - marinbiologisk kartläggning och naturvärdesbedömning, *miljö- och planeringsavdelningen*. Finns bara som pdf.
2. Rassa vikar - marinbiologisk kartläggning och naturvärdesbedömning, *miljö- och planeringsavdelningen*. Finns bara som pdf.
3. Från vision till verklighet - om landsbygdsutveckling i Stockholms län 2000-2006, *miljö- och planeringsavdelningen*.
4. Organiserad brottslighet - ett hinder för långsiktigt hållbar tillväxt i Östersjöregionen, *avdelningen för regional utveckling*.
5. Fiskevårdsplan 2007-2010 för Stockholms län, *avdelningen för regional utveckling*.
6. Svenska för akademiker SFA vård - slututvärdering. Sammanfattning och uppdatering av rapport 2004:4, *avdelningen för regional utveckling*.
7. Jämställd samhällsplanering - ett diskussionsunderlag från projektet BoJämt, *bostadssekreteriatet*.
8. Väggmossan avslöjar spridningen av metaller - provtagning 2005 i Stockholms län, *miljö- och planeringsavdelningen*.
9. Årsrapport 2006 - en sammanställning av vad Länsstyrelsen sett i sin sociala tillsyn, *socialavdelningen*.
10. Sammanställning av Bostadsmarknadsenkäten 2007, *socialavdelningen*.
11. Läget i länet - bostadsmarknaden i Stockholms län 2007, *socialavdelningen*.
12. Vindkraft i Stockholms län - planeringsunderlag för större vindkraftsanläggningar, *miljö- och planeringsavdelningen*.
13. Unga vuxna med försörjningsstöd - en granskning av socialtjänstens arbete 2006, *socialavdelningen*.
14. Storskarv i Mälaren 2007, *miljö- och planeringsavdelningen*.
15. Kvinnoorganisationer i Stockholms län : förutsättningar, delaktighet och inflytande, *avdelningen för regional utveckling*.
16. Riksintresset Södertälje hamn, *miljö- och planeringsavdelningen*.

Södertälje hamn har ett strategiskt läge och är en viktig knutpunkt mellan olika transportslag i Sveriges största befolkningsregion. Södertälje hamn är belägen i nära anslutning till motorvägarna E4 och E20 samt har järnvägsförbindelser till Västra stambanan och Svealandsbanan. Hamnen är viktig för varuförsörjning i Stockholmsregionen och är den enda bilimporthamnen längs ostkusten. Avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart och en ökad handel innebär att hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling kommer att öka och att samverkan mellan transportslagen, kommer att få en allt större betydelse.

Södertälje hamn är av riksintresse för sjöfarten. I denna rapport har Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket och Banverket preciserat inbörden och konsekvenserna av detta. Även de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet redovisas. Syftet är att denna rapport ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika planärenden.

*Mer information kan du få av Länsstyrelsens
Miljö- och planeringsavdelning, tel: 08- 785 40 00
Rapporten finns också som pdf på vår hemsida
www.ab.lst.se
ISBN 978-91-7281-266-6*

Adress
Länsstyrelsen i Stockholms Län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm, Sverige
Tel: 08- 785 40 00 (vxl)
www.ab.lst.se