



LÄNSSTYRELSEN KALMAR LÄN INFORMERAR



Riksintresset Oskarshamns hamn

Planeringsunderlag innehållande en precisering av de statliga riksintressena beträffande sjöfart, vägtrafik och järnvägstrafik med utgångspunkt i Oskarshamns hamn.



LÄNSSTYRELSEN
KALMAR LÄN



SJÖFARTSVERKET



Vägverket



BANVERKET

Riksintresset Oskarshamns hamn

Samarbetsprojekt mellan Länsstyrelsen, Sjöfartsverket,
Banverket och Vägverket

Meddelande 2007:20

ISSN 0348-8748

ISRN LSTY-H-M--2007/20--SE

| | |
|------------------------|---|
| Utgiven av: | Länsstyrelsen Kalmar län |
| Ansvarig enhet: | Samhällsutvecklingsenheten |
| Omslagsbild: | Flygfoto över Oskarshamns hamn Fotograf: Bergslagsbild AB |
| Karttillstånd: | © Lantmäteriverket. Ur Geografiska Sverigedata, xxx Dnr.106-2004/188 |
| Form: | Sonja Tyrebrant |
| Foto: | Oskarshamn Hamn AB, flygfoto Oskarshamns kommun |
| Illustrationer: | Oskarshamns kommun |
| Tryckt hos: | Högskolans tryckeri i Kalmar november 2007 |
| Upplaga: | 50 ex |

Förord

I samband med att Oskarshamn lämnat in en ansökan att omdisponera hamnområdet i Oskarshamn kommun har Sjöfartsverket tagit initiativ till att utreda hur riksintresset Oskarshamn hamn kan preciseras.

Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 att farled 335 in till Oskarshamn hamn är en anläggning av riksintresse för kommunikationer. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresset och vilket influensområde hamnen har framgår inte av beslutet. Anslutande järnväg och vägarna E 22 och 37/47 är också av riksintresse.

Länsstyrelsen i Kalmar län och Sjöfartsverket har tillsammans med Banverket och Vägverket Region Sydöst tagit fram denna rapport. Rapporten skall närmare precisera Statens samlade syn på riksintresset Oskarshamn hamn. Övriga angränsande riksintressen skall beskrivas.

Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset Oskarshamn hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Föreliggande precisering är statens ställningstagande till vilka hamndelar, järnvägar, vägar samt utvecklingsområden som ingår i riksintresset Oskarshamn hamn, det vill säga det samlade statliga anspråket. Denna rapport ska tjäna som planeringsunderlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt vara vägledande för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn vilka har koppling till hamnverksamheten i Oskarshamn.

Styrgruppen för projektet har bestått av Anne-Li Fiskesjö länsråd på Länsstyrelsen i Kalmar län, Peter Uneklint, avdelningschef på Vägverket, Maria Gelin, avdelningschef på Sjöfartsverket och Jens Möller, Regional direktör, Banverket

Arbetsgruppen har bestått av Didrik Weber Länsstyrelsen, Rolf B Bertilson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Karl-Gunnar Edman Vägverket samt Ingemar Braathen, Banverket. Även NUTEK har medverkat genom Daniel Gustafsson beträffande strategiska verksamhetslägen med hamnkontakt.

I gruppen av referenspersoner har ingått Ingegärd Widerström länsarkitekt, Birgitta Eriksson tf länsantikvarie, Per Ålind och Kars Öhrman regionförbundet. Kontakter har under arbetes gång skett med företrädare för Oskarshamn kommun, representerade av Bodil Lidberg-Jönsson, Lars Tyrberg och Lennart Karlsson samt med VD Claes Winqvist Oskarshamn Hamn.

1 december 2008

Maria Gelin
Avdelningschef
Sjöfartsverket

Anne-Li Fiskessjö
länsråd
Länsstyrelsen i
Kalmar län

Peter Uneklint
Avdelningschef
Vägverket

Jens Möller
Regional Direktör
Banverket

Sändlista:

Oskarshamns kommun Box 706, 572 28 OSKARSHAMN

Västerviks kommun 593 80 VÄSTERVIK

Mönsterås kommun Box 54, 383 22 MÖNSTERÅS

Kalmar kommun Box 611, 391 26 KALMAR

Kalmar Hamn AB Box 810, 391 28 KALMAR

Regionförbundet i Kalmar Län, Nygatan 34, 39127 KALMAR

Boverket, Box 534, 371 23 KARLSKRONA

Sveriges Hamnar, TransportGruppen, Box 5384, 102 49 STOCKHOLM

Svenskt Näringsliv Huvudkontor Storg. 19, 114 82 STOCKHOLM

Sveriges Transportindustriförbund • Box 5384 • 102 49 STOCKHOLM

Styrgrupp,

Anne-Lie Fiskesjö, länsråd, Länsstyrelsen i Kalmar län

Peter Uneklint, avdelningschef, region sydöst, Vägverket

Maria Gelin, avdelningschef Sjöfartsverket

Peter Möller, regional direktör, Banverket

Arbetsgrupp

Länsstyrelsen genom Didrik Weber, sammankallande

Sjöfartsverket genom Rolf B Bertilsson och Björn-Åke Zetterberg

Banverket genom Ingemar Braathen,

Vägverket genom Karl-Gunnar Edman

Referensgrupp

Peter Ekholm och Ingegärd Widerström, Länsstyrelsen Kalmar län

Claes Winquist, VD Oskarshamn hamn

Bodil Lidberg-Jönsson, Lennart Karlsson och Lars Tyberg, Oskarshamn kommun

Lars Öhrman Regionförbundet

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Sammanfattning | 6 |
| Bakgrund och syfte med rapporten | 8 |
| Statens riksintressen | 9 |
| Riksintresse avseende Sjöfarten | 9 |
| Riksintresse avseende vägar | 10 |
| Riksintresse avseende järnvägar | 10 |
| Bakgrund och syfte avseende övriga riksintressen | 12 |
| Hamnpolitik | 14 |
| Transportflöden och marknader | 15 |
| Oskarshamns hamn | 17 |
| Historia | 17 |
| Järnvägstrafik till hamnens delar | 19 |
| Gods- och passagerarfartyg | 19 |
| Olika hamndelar | 20 |
| Övrigt | 20 |
| Hamnens utveckling | 21 |
| Aktuella planeringsprocesser i kommunen | 22 |
| Fördjupad översiktsplan för hamnar | 22 |
| Framtida trafikflöden i regionen | 22 |
| Angränsande planer - gällande plan | 22 |
| Planering för vägar | 23 |
| Planering för järnvägar | 24 |
| Hamnar – pågående planering | 24 |
| Miljöprovning | 24 |
| | |
| Sjöfartsverkets beslut om riksintressen | 25 |
| Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Kalmar län | 26 |
| Statens samlade syn på Riksintresset Oskarshamns hamn | 27 |
| Befintliga hamndelar | 28 |
| Planerade utvecklingsområden | 29 |
| Strategiska omvandlingsområden | 29 |
| Hamnanknuten industriell verksamhet av riksintresse | 30 |
| Övriga hamndelar utanför riksintresset | 30 |
| Anslutande infrastruktur av riksintresse | 32 |
| Vägar | 32 |
| Järnvägar | 32 |
| Influensområden - Störningszoner | 33 |
| Sjöfartsskydd | 36 |
| Riksintressets behandling i planprocessen och Länsstyrelsens roll | 37 |
| Miljöprovning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken | 38 |
| Källor | 39 |

Sammanfattning

Oskarshamn hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Beslutet preciserade inte vilka delar av hamnen som anses utgöra riksintresse och vilka områden som ligger inom hamnens influensområde. Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Kalmar län har i samarbete med Vägverket och Banverket tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden och konsekvenserna av riksintresset Oskarshamns hamn samt att beskriva de funktioner som ingår i respektive riksintresse. Syftet är att denna rapport ska tjäna som **planeringsunderlag** för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning samt vara vägledande för andra beslut som tas vilka har koppling till hamnverksamheten i Oskarshamn. Även NUTEK har medverkat beträffande bedömningen av strategiska verksamhetslagen med hamnkontakt.

Oskarshamn hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag. Oskarshamn hamn har ett strategiskt läge på ostkusten av Sverige. Inseglingen till hamnen är mycket kort. Normalt förekommer inga isproblem. Oskarshamn har direkt järnvägsförbindelse med stambanenätet. E 22 och Rv 37/47 utgör goda vägförbindelser.

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 kommer att öka för att åstadkomma en hållbar utveckling.

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.

Oskarshamns hamn omfattar flera hamndelar vars betydelse för riksintresset varierar. Sjöfartsverket har ett behov av att precisera vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse. Rapporten innehåller en sådan precisering. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet. Anslutande vägar och järnvägar är av riksintresse för kommunikation, redovisas i rapporten.

Hamnen i Oskarshamn är viktig för regionen bl.a för utskeppningen av förädlade trävaror med destination till hela världen. Hamnen svarar tillsammans med Nynäshamn för färjeförbindelsen till Gotland.

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

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

Riksintresset för sjöfart syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Ett riksintresse är inte statiskt utan kan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras väsentligt. Hamnfrågorna i landet är för närvarande under utveckling och omprövning. I den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 "Moderna transporter" framhålls att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. En statlig förhandlingsman har föreslagit vilka hamnar som ska betraktas som landets tio mest strategiska hamnar.

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

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

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

Befintliga hamndelar av riksintresse

Oljehamnen

Oceankajen

Norra kajen

Gotlandsterminalen

Vattenområde inom allmänt hamnområde

Planerade utvecklingsområden av riksintresse

1. SKB-kajen

Detaljplanelagt utvidgningsområde för hamnen

2. Nya Färjeterminalen

Detaljplanelagt område i Månskensviken för färjetrafik. Till området hör ett större område söder om Gröndalsgatan som lämpar sig för uppställning av trailers m.m. med koppling till ny planerad färjeterminals verksamhet.

3. Råvenäskajen.

Planerad utvidgning i vattnet mellan Oceankajen och Norra kajen vid Råvenäset.

4. Kolberga-kajen

Ett detaljplanelagt område i vattnet söder om Grimskallen.

Strategiska omvandlingsområden av riksintresse

Verkstadskajen

Liljeholmen

SAFT

Ernemarområdet

Område vid Ernemar där det i nuläget finns en fritidsbåthamn mm. På mycket lång sikt och om behov uppstår att väsentligt utvidga Oskarshamns hamn utgör detta område en resurs för att utvidga hamnyterna.

Hamnanknuten industriell verksamhet av riksintresse

Petroleumlager

Område som är detaljplanelagt för lagring av petroleumprodukter.

Bakgrund och syfte med rapporten

Sjöfartsverket har tidigare endast redovisat farleder och vilka hamnar som verket bedömer vara av riksintresse för sjöfart i Sverige. När det gäller hamnarna gjordes ingen exakt avgränsning av själva hamnen med avseende på riksintresset Sjöfart. När Oskarshamns kommun i januari 2007 kungjorde planerna om ett nytt färjeläge i Månskensviken uppstod en naturlig tidpunkt att precisera Riksintresset Oskarshamn hamn. Efter kontakt med Länsstyrelsen i Kalmar har Sjöfartsverket därför tagit initiativ till att i samarbete med Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket utarbeta denna rapport som också är ett statligt planeringsunderlag. Målsättningen har varit att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Oskarshamns hamn ska preciseras. I arbetsprocessen har det varit viktigt att ta in kommunens synpunkter. Syftet med rapporten har vidare varit att beskriva hamnverksamheten inom Oskarshamn hamn och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse samt beskriva dess samverkan med andra transportslag. Även NUTEK har medverkat beträffande bedömningen av strategiska verksamhetslägen med hamnkontakt.

I Kalmar län är det Oskarshamns hamn som blivit utpekad dels beroende på att hamnen svarar för en stor del av sjötrafiken till och från Gotland men även för att hamnen har ett naturligt djupvattenläge och en stor regional betydelse. Det senare har inneburit att hamnen sedan många år varit en av de största hamnarna i Sverige för utskeppning av sågade trävaror.



Gotlandsfärjan

I denna rapport redovisas en mera exakt avgränsning utifrån detaljerade studier och utifrån en dialog med Oskarshamns kommun, Länsstyrelsen i Kalmar län, Vägverket och Banverket. På sidan 31 redovisas resultatet av arbetet med avgränsning av riksintresset och de överväganden som legat till grund för förslaget.

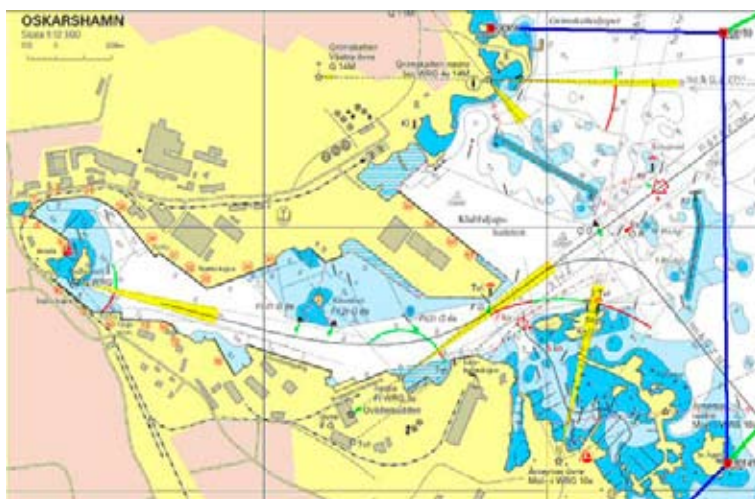
Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som bedöms vara av riksintresse. Sjöfartsverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden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



Vy över hamnen med Oceankajen i förgrunden

kationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Enligt miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som "påtagligt kan försvåra" tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att riksintressena för hamnarna beaktas i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena. Länsstyrelsen samverkar med kommunen i planering enligt PBL. Därvid kan statens intressen uttryckas och i yttersta fall kan länsstyrelsen undanröja antagandebeslut om betydande skada riskerar att uppkomma beträffande riksintresset. Avvägningen mellan ett riksintresse och andra anspråk beträffande markanvändningen, exempelvis bostadsbebyggelseanspråk, görs av kommunen i översiktsplanen.



Bilden visar gräns (blå linje) för allmän hamn i Oskarshamn.

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

Statens riksintressen

Riksintresse avseende Sjöfarten

Sjöfartsverket har i beslut den 22 oktober 2001 med stöd av Förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vatten redovisat vilka hamnar som Verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Kalmar län. 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. Inom länet är endast Oskarshamns hamn utpekad som riksintresse. Till grund för Sjöfartsverkets bedömning lades bl. a. hamnstatistiken för år 2000. I beslutet pekade Sjöfartsverket ut anslutande huvudfarleder till respektive hamn och som är nödvändiga för hamnarnas funktion. Av den anledningen är farleden med nummer 335 in till Oskarshamns hamn utpekad som en farled av riksintresse.

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

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



Vanlig syn i Oskarshamns hamn

Infrastrukturanläggningar av riksintresse är betydelsefulla för fler än en kommun. Oskarshamns hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras stora betydelse för regionen och för landet och särskilt vad gäller trafiken till och från Gotland men även närheten till kärnkraftsanläggningen i Simpsvarp.

Riksintresse avseende vägar

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

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

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

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

Väg E22, delen förbi Oskarshamn ingår i den svenska delen av det transeuropiska transportnätet (TEN) och är en del i det nationella stamvägnätet som riksdagen har fastställt.

Från E22 tpl Oskarshamn Södra via Åsavägen och Gröndalsvägen till Södra kajen och från E22 tpl Oskarshamn Norra via Björngatan och Strandgatan till Norra kajen är vägsystemet klassade som riksintresse för vägar som förbinder kommunikationsanläggningar (hamnar) av riksintresse.

Riksintresse avseende järnvägar

Banverket är, enligt förordningen (1998:1392) med instruktion för Banverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-4 kap. Miljöbalken (MB) och Plan- och bygglagen (PBL).

I ett tidigare utpekande av järnvägar av riksintresse var det svenska järnvägsnätet uppdelat i ett stamnät och länsjärnvägar. I detta tidigare utpekande ansågs hela stamnätet vara av riksintresse samt vissa utpekade länsjärnvägar. Detta utpekande, som baserades på en äldre banhållningsplan ansågs år 2005 inte längre vara aktuellt och en översyn av järnvägar av riksintresse igångsattes därför inom Banverket.

I den översynen av järnvägar av riksintresse fastslogs att ett utpekande skulle baseras på uppfyllandet av minst ett av följande kriterier:

A – Järnväg som är av internationell (TEN-T), nationell eller särskild regional betydelse.

B – Järnväg som förbinder andra utpekade noder, anläggningar eller områden av riksintresse såsom hamnar, flygplatser, befintliga och planerade godsterminaler, viktiga industrianläggningar eller viktiga rekreationsområden, med det övergripande nationella järnvägsnätet.

C - Planerade ny- eller ombyggnadsåtgärder i det befintliga järnvägsnätet av riksintresse

D – Planerade nya banor som uppfyller någon av de angivna kriterierna.

Genom beslut av Banverkets Generaldirektör 2006-12-20 utpekades järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn som järnväg av riksintresse. Utpekandet motiveras primärt av att järnvägen uppfyller kriteriet att förbinda hamn av riksintresse med det övergripande nationella järnvägsnätet.

I arbetet med att peka ut godstrafikens anläggningar har det konstaterats att det finns ett flertal begrepp för godstrafikens anläggningar med i flera fall oklara definitioner av anläggningens funktion. Eftersom funktionsbegreppet är grundläggande vid utpekandet av transportsektorns riksintressen är anläggningens funktion en viktig faktor för att motivera varför just den anläggningen pekats ut.

I samband med de analyser som gjorts inom Banverkets översyn av riksintressen har slutsatsen blivit att det övergripande begreppet för alla bangårdar och terminaler bör vara tåg bildning.

Tåg bildningsplats är det övergripande begreppet för de platser eller spår områden där tåg bildas, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Tåg bildning är i sin tur uppdelade i begreppen spår områden och godsterminaler. Begreppet spår områden innefattar för godstrafikens anläggningar rangerbangårdar för godståg, växlingsbangårdar för gods och resandetåg samt linjeplatser och övriga bangårdar medan begreppet godsterminaler avser kombiterminaler, hamnar samt lastnings- och lossningsterminaler.

Befintliga och planerade större rangerbangårdar och växlingsbangårdar utpekade särskilt då dessa anläggningar i regel har stor omgivningspåverkan samt kräver stora och för ändamålet lämpliga markområden, vilket sammantaget innebär att nya strategiska lägen är svåra att hitta. Även linjeplatserna och övriga bangårdar är av riksintresse och förutsätts ingå i riksintresset för utpekad bandel.

Således är alla spår för tåg bildning av sådan betydelse att dess funktioner måste skyddas och utpekade som riksintressen. Linjeplatser och övriga bangårdar i Oskarshamn och längs sträckan Nässjö – Oskarshamn avses därför genom beslutet av 2006-12-20 vara av riksintresse.



Befintlig järnväg och spår i Oskarshamn

Riksintresset för anslutningsbanor till hamnar sträcker sig i regel fram till respektive hamn eller, då det är fråga om genomgående internationell tågtrafik, ända fram till färjeklaffen på kajen. För större hamnar kan det vara problem med att bland flera spår ange det eller de spår som bedöms vara av riksintresse.

Inom ramen för arbetet med att närmare avgränsa och precisera riksintresset Oskarshamns hamn redovisas och utpekade i denna rapport mer i detalj järnvägens koppling till hamnfunktioner av riksintresse.

Bakgrund och syfte avseende övriga riksintressen

Riksintresse för turismen och det rörliga friluftslivet

Riksintresset sträcker sig längs kusten från länsgränsen i norr till Oskarshamns norra tätortsavgränsning. Riksintresset syftar till att undvika exploateringsföretag och åtgärder som gör ingrepp i den värdefulla miljön. Riksintresset utgör inget hinder mot att Hamnen i Oskarshamn utvecklas och växer i framtiden.



*Riksintresse för turism och friluftsliv
Miljöbalken 4 kap 2§*

Riksintresse högexploaterad kust

Riksintresset för högexploaterad kust reglerar nytillkommande fritidsbebyggelse samt att nya exploateringsföretag bara får komma till stånd där det redan finns exploateringar. Riksintresset innebär inga inskränkningar för sjöfartens och de övriga trafikverkens riksintressen eftersom de redan är etablerade i Oskarshamn.



*Riksintresse högexploaterad kust
MB 4:4*

Riksintresse friluftsliv

Riksintresse friluftsliv, Norra Smålands skärgård, F10105002. Riksintresset omfattar hela skärgårdsområdet från länsgränsen i norr till Oskarshamns norra tätortsgräns. Syftet med riksintresset är att säkerställa de stora värden för rekreation och friluftsliv som ryms i de innehållsrika och natursköna skärgårdsområdena. Båtlivet är rikt och det finns replipunkter på land för övriga besökare. Detta riksintresse kommer inte i konflikt med sjöfartens riksintresse.



Riksintresse friluftsliv MB 3:6

Riksintresse naturvård

Norr om Oskarshamn finns Västerviks och Oskarshamns skärgårdar, NRO08002 som värnar om en mycket välutvecklad urbergsskärgård med stora geologiska och biologiska värden samt höga marina värden.

Söder om Oskarshamn ligger Mönsterås moränsskärgård, NRO08031, av stort geovetenskapligt intresse och en rik häck- och sträckfågelfauna.

Inget av riksintressena berörs direkt av sjöfartens riksintresse men exempelvis kan sjöfarten bära med sig nya marina arter som kan spridas i vattnen kring hamnen och få stor påverkan på de inhemska arternas villkor inom de nämnda bevarandeområdena. Utsläpp av barlastvatten etc. bör endast ske under kontrollerade former. Oljeutsläpp i samband med sjöfart kan också innebära stor påverkan på naturintressena.



Riksintresse för naturvård MB 3:6

Riksintresse fiske

Oskarshamn har innevarande år 11 st licensierade yrkesfiskare. Räkna man in binäringsfiske och husbehovsfiske så är fisket betydligt mera utbrett.

Fisket utgörs av ett typiskt blandfiske. I och med allt sämre torskfiske inriktas fisket idag främst efter plattfisk, ål och olika kustbundna sötvattensarter. Ålfisket är mycket viktigt och fisket efter ål får idag ses som den viktigaste målarten. Mest utbrett är fisket i södra och norra kommundelen där området från Boskär och norrut utgör riksintresse för yrkesfisket. Inom kommunens skärgårdsområden finns många viktiga reproduktionsplatser för ett flertal längs kusten förekommande fiskarter. Sportfisket är vida utbrett i hela kommunen där främst gädda, abborre, sik och havsöring utgör attraktiva arter. Fisketurismen har stor potential i kommunen och utgör en starkt växande näring.



Riksintresse för yrkesfisket MB 3:5

Utanför Oskarshamn finns ett stort riksintresse för yrkesfisket benämnt H:Y2, Ölands norra udde. Området är av utomordentlig betydelse för trålfiske efter sill/skarpssill men även garnfiske efter främst torsk. Men sill/skarpssillsfisket är det stora och är tidvis ett av Östersjöns förnämsta fångstplatser. Här har några av kustens fartyg plus fem stora båtar från Västkusten dispens till fiske med finmaskig trål. Framtidspotentialen bedöms som lovande då fisket håller mycket jämn klass år efter år.

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 (TransEurope-anNetworks) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Trans-europeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas.



Prioriterade projekt inom EU

TEN-T nätet inom EU

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

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

Sjömotorvägskonceptet omfattar bl a Östersjön och syftar till att öka sammanhållningen inom unionen, öka tillgängligheten för perifera regioner och öar samt till att minska godstransporterna på väg till förmån för sjöfart. Sjömotorvägsprojektet kan ansöka om finansiering från TEN-T programmet och handla om infrastrukturinvesteringar i hamnar och i anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan. I Godstransport-delegationens betänkande 2004:76 föreslås att en statlig förhållningsman bör tillsättas för att utifrån ett

kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Vidare bör förhandlaren föreslå vilka åtgärder som bör gälla för hamnar som prioriteras. Regeringen avser med stöd av förhandlaren förslag avgöra vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. I uppdraget till en statlig förhandlare bör också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende ansvaret för de allmänna farlederna.

I enlighet med Regeringen proposition 2005/06:160 om moderna transporter tillsattes i juni 2006 en statlig förhandlingsman. Prioriteringen av hamnarna skall ske efter kriterierna; godsomsättning, infrastruktur; miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete.

Rapporten presenteras i SOU 2007:58, Hamnstrategi. I denna pekas tio hamnar i Sverige ut som strategiska; Luleå, Sundsvall, Gävle, Stockholm/Kapellskär, Norrköping, Karlshamn/Karlskrona, Trelleborg, Malmö, Helsingborg och slutligen Göteborg. Hamnens samarbete med hamnarna i Uddevalla och Varberg omnämns som viktigt för effektiviteten i hamnen. Se sidan 24.

Transportflöden och marknader

Hamnens läge

Oskarshamns hamn ligger i direkt anslutning till kusten och har därför kort inseglingränna. Hamnen är skyddad för hård vind. Hamnen har en central placering i regionen och har goda anslutningar till det nationella väg respektive järnvägsnätet.

Farleden med nummer 335 in till hamnen är en farled av riksintresse. Hamnen skyddas av en yttre pir som betyder att vattnet inne i hamnen i princip är opåverkat av vind och vatten från öppna havet. Hamnens verksamhet påverkas inte av isförhållanden annat än under mycket extrema isvintrar, då i princip alla hamnar längs den svenska ostkusten påverkas.

Utgående gods transporteras till hamnen till 85 procent med lastbil och 15 procent med järnväg. Mottagarländer och regioner för utgående fartygslaster är Medelhavet inklusive Tunisien, Egypten och Libyen, Röda havet, Fjärran Östern, USA och Storbritannien.

Inkommande laster bl a salt och natriumdioxid distribueras i huvudsak med bil i närområdet. Inkommande kvantiteter med plåt för SCANIA lastas ut med järnväg. Inhemska kvantiteter med papper distribueras med lastbil till konverterare i närområdet.

Sjötransporter

Hamnen svarar tillsammans med hamnen i Nynäshamn för den sjöburna trafiken till och från Gotland. Trafiken utförs både med konventionella färjor och snabbfärjor såsom High Speed Crafts, HSC-färjor. I hamnen planeras för en särskild anläggning för hantering av bentonit för kärnkraftsanläggningen i Simpevarp. Materialet skall användas vid slutförvaringen av använt kärnkraftsbränsle. Beträffande detaljer om SKBs slutförvaring hänvisas till www.skb.se

Med två anlöp per dag under högsäsong och ett per dag under övrig tid genererar Gotlandstrafiken ca 500 fartygsanlöp varje år. Under dessa resor transporteras ca 400 000 passagerare, ca 130 000 personbilar, ca 7 000 bussar och husvagnar, ca 500 motorcyklar och ca 350 000 längdmeter lastbärare för gods i huvudsak lastbilstrailers. Den årliga ökningen är ca 3 procent och en ny färjeterminal planeras att byggas och vara klar 2010.

Nuvarande koncession för Gotlandstrafiken med Oskarshamn som en av två hamnar på fastlandet gäller t o m 2008-12-31. Förhandlingar med olika färjerederier pågår från [september 2007) för antingen sex (6) eller tio (10) år med början 2009-01-01 och med två hamnar på fastlandet varav Oskarshamn hamn skall vara den ena. Om Regeringen inte ändrar på nuvarande inställning med två hamnar på fastlandet kommer således

trafik på Gotland att pågå med Oskarshamn som en av två hamnar på fastlandet t o m minst 2015-01-31. Det är rikstrafiken, ett statligt verk under Näringslivsdepartementet, som upphandlar Gotlandstrafiken.

Oskarshamns hamn i ett regionalt utvecklingsperspektiv

Utvecklingen i Östersjöregionen de senaste 15 åren har inneburit att Kalmar läns strategiska läge har förändrats radikalt från periferi till centrum i ett av Europas starkare tillväxtområden. För att på bästa sätt kunna nyttja den potentialen bedriver länet bland annat ett aktivt samarbete internationellt för att utveckla relationer som på sikt kan bli till funktionella stråk och utvecklingskorridorer.

Fokus ligger för närvarande på att utveckla kopplingarna till de fem viktigaste transportlänkarna för internationell handel mellan EU och angränsande länder som pekats ut av EU kommissionen. Särskilt viktigt är att utveckla relationerna till dels de utpekade nordliga länkarna genom Ryssland och vidare österut till Kina och Sydostasien, dels konceptet med sjömotorvägar (Motorways of the Sea). I båda fallen är Oskarshamns TEN-klassade hamn den naturliga utgångspunkten. I det förra fallet bedrivs arbetet i projekt Baltic Tangent med efterföljare. Regionförbundet är huvudman för projektet. Syftet är att öka tillgängligheten till prioriterade huvudstråk i Skandinavien, Baltikum och västra Ryssland. Den andra typen av insatser sker inom ramen för partnerskapet BALCO (Baltic Connection Ventspils - Oskarshamn) med Oskarshamns kommun som huvudansvarig i Sverige. Sammantaget innebär det att Oskarshamns hamn i dagsläget har en central roll i regionens strävan att utveckla de internationella relationerna genom att säkerställa en god tillgänglighet samt en miljöanpassad och säker infrastruktur i Östersjöregionen som är kopplad till TEN-T.



Transportkorridorer under utveckling

För den fortsatta utvecklingen av regionen inklusive Oskarshamns hamn behövs även en väsentlig förbättring av de vägar och järnvägar som ansluter till den nationella delen av TEN-T-nätet. Järnvägssystemet har överlag en mycket låg standard. På Kust till kustbanan mellan Alvesta och Kalmar klarar inte den nuvarande kapaciteten att svara upp mot önskemålen om utökad gods- och persontrafik. Situationen vad gäller gods bedöms att snart vara densamma på Stångådalsbanan mellan Blomstermåla och Kalmar.

Vad gäller vägsystemet finns ett generellt mönster i regionen med högre standard i nord-sydliga stråk och lägre i öst-västlig riktning. Den nord-syd gående Europaväg 22 är den klart viktigaste transportvägen i länet. Av de öst-västliga stråken är riksväg 23/37 mot Växjö respektive riksväg 47 mot Jönköping särskilt viktiga att förbättra för Oskarshamns hamns del i perspektivet av ett ökat godsflöde. Samtliga nämnda vägar är även utpekade som prioriterade sydsvenska stråk.

Vägtransporter

Hamnen nås från land via tre anslutningsvägar kopplade till E22 och riksväg 37/47. I söder från trafikplats (tpl)

Oskarshamn Södra och via Åsavägen/Gröndalsgatan. Från trafikplats Oskarshamn centrum och Rv 37/47 via Norra Fabriksgatan samt i norr från trafikplats Oskarshamn Norra och via Björngatan/Norra Strandgatan. Trafikarbete på E22 är 6500 fordon/årsdygn (Ådt) varav 900 är tunga fordon. På väg 37/47 vid infarten till Oskarshamn är trafiken 5000 Ådt varav 700 tunga fordon.

Åsavägen som är den mest trafikerade infartsleden



Figur 1.1: Baltic Tangent-konceptens svenska del med fokus på öst-västliga förbindelser

till den södra hamnen belastas av 10800 fordon/årsdygn varav 1000 är tunga fordon. Björngatan belastas av 9600 Ådt varav 500 tunga och Norra Strandgatan har 4000 Ådt varav 350 är tunga. Norra Fabriksgatan belastas av 8 800 fordon varav av 700 är tunga fordon.

För E22 och rv 37/47 inkl trafikplatserna är Vägverket väghållare och för övriga gator och vägar i tätorten ansvarar Oskarshamns kommun.

Järnvägstransporter

Hamnen i Oskarshamn har järnvägsanslutning till det övergripande järnvägsnätet, i Berga till Stångådalsbanan med den interregionala persontågstrafiken mellan Kalmar och Linköping, och i Nässjö till Södra stambanan med snabbtågstrafik och internationell godstågstrafik.

Sedan 2005 trafikeras inte Oskarshamn av persontågstrafik. Dessförinnan bestod persontågstrafiken av 8 dubbelturer dagligen.

Fram till och med 2006 bestod godstågstrafiken till och från Oskarshamn av tre dubbelturer per vecka. 2007 har godstågstrafiken utökats till sex avgångar per vecka.

Oskarshamn hamn

Historia

Oskarshamn har sitt ursprung i fiskeläget Döderhultsvik, som 1646 blev lydköping under Kalmar. Det äldsta skriftliga belägget för sockennamnet är från 1337. Det var den djupa och breda döderhultsviken som gav förutsättningarna. Köpingen hade några hundra invånare vid sekelskiftet 1800 men växte starkt under 1800-talets första hälft. Efter flera försök att uppnå stadsstatus beviljades köpingen 1856 stadsrättigheter och antog namnet Oskarshamn efter Oscar I.

Oskarshamn fick sjö- och stapelstadsrättigheter år 1856. År 1845 utfärdades den första hamnordningen. 1855 byggdes tull – och packhus och 1960 organiserades en hamndirektion.

Efter det att järnväg dragits in till staden år 1875 anlades i södra delen av hamnen i direkt anslutning till järnvägen år 1880 en stenpir som var den första egentliga kajplatsen.

Efter första världskriget anlades en 225 meter lång kaj i norra delen av hamnen. Där byggdes också ett nytt tullhus. 1938 byggdes ytterligare 200 meter lång kaj och 1950 anskaffades de första spårbundna kajkranarna.

I samband med etablerandet av Oskarshamns kopparverk byggdes 1918 en 200 meter lång kaj med åtta meters vattendjup.

1929 bildades det första stuveribolaget i hamnen, AB Oskarshamns Stuverikontor.

Oskarshamn hamn kom inte med i den stora utbyggnaden av oljehamnar i Sverige under 50-talet. År 1959 byggdes ändå en kaj för hantering av oljetankfartyg vid Homhällan som invigdes 1961. Denna ersattes 1988 med en ny oljekaj vid Klubbdjupet med 12 meters vattendjup. Det första färjeläget för Gotlandstrafiken byggdes år 1962. 1969 byggdes ytterligare 215 meter kaj med en Ro/Ro-ramp. 1973 byggdes färjeläget i södra hamndelen om, farleden till denna breddades samtidigt som vattendjupet ökades till åtta meter. Skogsprodukter har varit och är fortfarande det dominerande varuslaget i hamnen. Under åren 1984 och 1985 var Oskarshamn hamn den ledande exporthamnen i Sverige för sågade trävaror. Skeppningar till Mellersta Östern dominerade.

Hamnen som hela tiden varit ägd av kommunen hanterade själv sin ekonomi fram t o m 1980 då kommunen övertog finansieringen vid nyinvesteringar. Sedan årsskiftet 1985/1986 drivs verksamheten i aktiebolagsform under namnet Oskarshamns hamn AB. Det blev så mycket beroende på sammanslagningen av hamn – och

stuveriverksamheten i hamnen som skedde år 1978 genom att kommunen övertog resterande del av aktierna i stuveribolaget. Då kommunen äger anläggningarna i hamnen sker regleringen av nyttjandet genom särskilt nyttjanderättsavtal.

Efter sammanslagningen av hamn respektive stuveriverksamheten 1978 byggdes 1980 Hamnens hus och som sedan dess inrymmer de organisationer som behövs i en modern hamnverksamhet; hamnkontor, stuveri, tull, skeppsmäkleri och spedition.

Under åren 1982-1983 byggdes den 350 långa hamndelen Klubbdjupet, senare Oceankajen, med 11 meters vattendjup.

Gotlandstrafiken är viktig för hamnen och Gotlandsbolaget har drivit trafik sedan slutet av 1950-talet. Till att börja med endast under sommaren och genom att lyfta bilarna ombord i fartygen. Att det blev Oskarshamn var ingen slump då sedan 1875 all post till Gotland hade skeppats via hamnen i Oskarshamn. Anledningen var att järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn blev klar året innan.

Rederi AB Nordö etablerade trafik mellan Grankullavik på Öland och Klintehamn år 1959. 1961 utökades trafiken med fartyget Nordpol som gick Oskarshamn-Grankullavik - Klintehamn. Fartyget tog totalt 90 bilar som lastades både via ramp i aktern och sidoportar. 1962 kom färjan Gotlänningen som då inledde bilburen godstrafik mellan Oskarshamn och Gotland. Gotlandsbolaget började därefter intressera sig för regelbunden färjetrafik och kon-kurrens uppstod. Efter nybeställningar av färjor av båda rederierna tog Gotlandsbolaget till slut helt över trafiken 1967 och har sedan dess drivit trafiken. Numera drivs trafiken under namnet Destination Gotland.



Äldre tiders stuveriarbete i hamnen.

Järnvägstrafik till hamnens delar

Oljehamnen

Oljehamnen har järnvägsanslutning.

Oceankajen

Terminalområdet norr om Oceankajen har järnvägsanslutning.

Norra kajen

Norra kajen har järnvägsanslutning

Gotlandsterminalen

Gotlandsterminalen har inte spåranslutning men ligger inom gångavstånd från persontågsspåren vid järnvägsstationen.

Månskensviken/Liljeholmskajen

Ett äldre, icke funktionsdugligt, järnvägsspår ansluter till Liljeholmens industri. I detaljplan antagen 2007 föreslås spårområdet som utfart från den planerade nya färjeterminal

Gods – och passagerartrafik

1000-tals ton och m³

| Skogsprodukter | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2006 | 2006 | 2007 |
|----------------------|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| SÅGADE TRÄVAROR | m ³ | 363 | 312 | 304 | 307 | 435 | 521 | 419 |
| FLIS (bark, sågspån) | m ³ | 0 | 0 | 22 | 17 | 0 | 6 | 110 |
| TIMMER | m ³ | 240 | 222 | 160 | 158 | 120 | 9 | 72 |
| MASSAVED | m ³ | 14 | 29 | 11 | 44 | 83 | 17 | 94 |
| PELLETS | m ³ | 0 | 0 | 4 | 9 | 15 | 13 | 29 |
| Delsumma 1 | m³ | 617 | 563 | 501 | 535 | 653 | 566 | 723 |
| Delsumma 1 | Ton | 415 | 387 | 324 | 351 | 422 | 319 | 431 |
| <hr/> | | | | | | | | |
| Övrigt gods | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2006 | 2006 | 2007 |
| OLJA | Ton | 120 | 211 | 128 | 60 | 115 | 165 | 176 |
| SKROT | Ton | 0 | 0 | 0 | 0 | 49 | 63 | 68 |
| AL.HYDROXID | Ton | 12 | 8 | 10 | 11 | 8 | 9 | 10 |
| SALT | Ton | 12 | 16 | 10 | 13 | 14 | 16 | 12 |
| FÄRJEGODS | Ton | 225 | 239 | 255 | 258 | 268 | 278 | 288 |
| ÖVRIGA VAROR | Ton | 70 | 44 | 40 | 25 | 18 | 40 | 51 |
| TERMINAL | Ton | 7 | 19 | 23 | 43 | 56 | 72 | 81 |
| Delsumma 2 | Ton | 446 | 537 | 466 | 410 | 528 | 643 | 685 |
| Totalt | Ton | 861 | 924 | 790 | 950 | 962 | 1116 | 1116 |
| Passagerare | Antal | 358 099 | 387 084 | 386 311 | 390 865 | 399 881 | 401 930 | 400 438 |

Anm; med terminalgods menas gods som inte hanteras över kaj.

Utgående gods är:

Hela kvantiteten skogsprodukter utom kvantiteten pellets som omlastas i hamnen från och till fartyg.

Halva volymen olja

Hela volymen skrot

Hela volymen övrigt gods

Inkommande gods är:

Halva volymen olja

Hela volymen aluminiumhydroxid

Av färjagodset kommer ca 40% från Gotland och ca 60% går till Gotland.

Olika hamndelar

Oskarshamn hamn – hamndelar

Oljehamnen – 25 meter lång med förtöjningsanordningar i nödvändig omfattning i kajens förlängning åt båda håll och med ett vattendjup på 10.8 meter.

Här hanteras samtliga volymer oljor som kommer till hamnen.

Oceankajen – 480 meter lång och med ett vattendjup på 11.0 meter.

Här hanteras den större delen av alla kvantiteter skogsprodukter över hamnen.

Norra kajen – 550 meter lång och med ett vattendjup på 8.0 meter inklusive ett 215 meter långt Ro/Ro-läge med en 20 meter bred ramp.

Här hanteras delar av skogsproduktsvolymen över hamnen och allt övrigt gods.

Södra kajen – 180 meter lång och med ett vattendjup på 5.0 meter inklusive ett 150 meter långt Ro/Ro-läge med en 20 meter bred ramp.

Gotlandsterminalen – 150 meter långt och 25.7 meter brett Ro/Ro-läge och med ett vattendjup på 7.3 meter.

Denna hamndel är den huvudsakliga platsen för trafiken på Gotland för både gods och passagerare.

Övriga kajer – med en sammanlagd längd av 870 meter och med vattendjup på mellan 4.5 och 7.5 meter.



Virkeshantering Norra Kajen



Oceankajen

Övrigt

Magasin

Inom hamnområdet finns följande magasinsbyggnader;

- på Oceankajen tre magasin med en sammanlagd yta på 16 000 m².
- i inre hamnen sju magasin med en sammanlagd yta på 28 000 m².

I hamnen finns dessutom ca 160 000 m² utelagringsytor.

Vid färjeterminalen finns en terminalbyggnad för hantering av passagerare och deras gods.

Maskinutrustning

Hamnen förfogar över ett antal mobilkranar med lyftkapacitet på mellan 36 och 100 ton, 45 lyfttruckar med lyftkapacitet up till 45 ton inklusive sk Reach-stackers för hantering av containers, tre lastmaskiner och fyra dragfordon för hjullösa lastenheter sk mafitrailers och liknande.

Fartyg

Hamnen har två bogserbåtar; Herbert med 2 900 HKs maskinstyrka och 28 tons dragkraft.

Oscar med 2 500 HKs maskinstyrka och 31 tins dragkraft.

Hamnens utveckling

Oskarshamn hamn har 2007 följande planer för den framtida utvecklingen;

En förlängning av Oceankajen med 130 meter som beräknas klar hösten 2010.

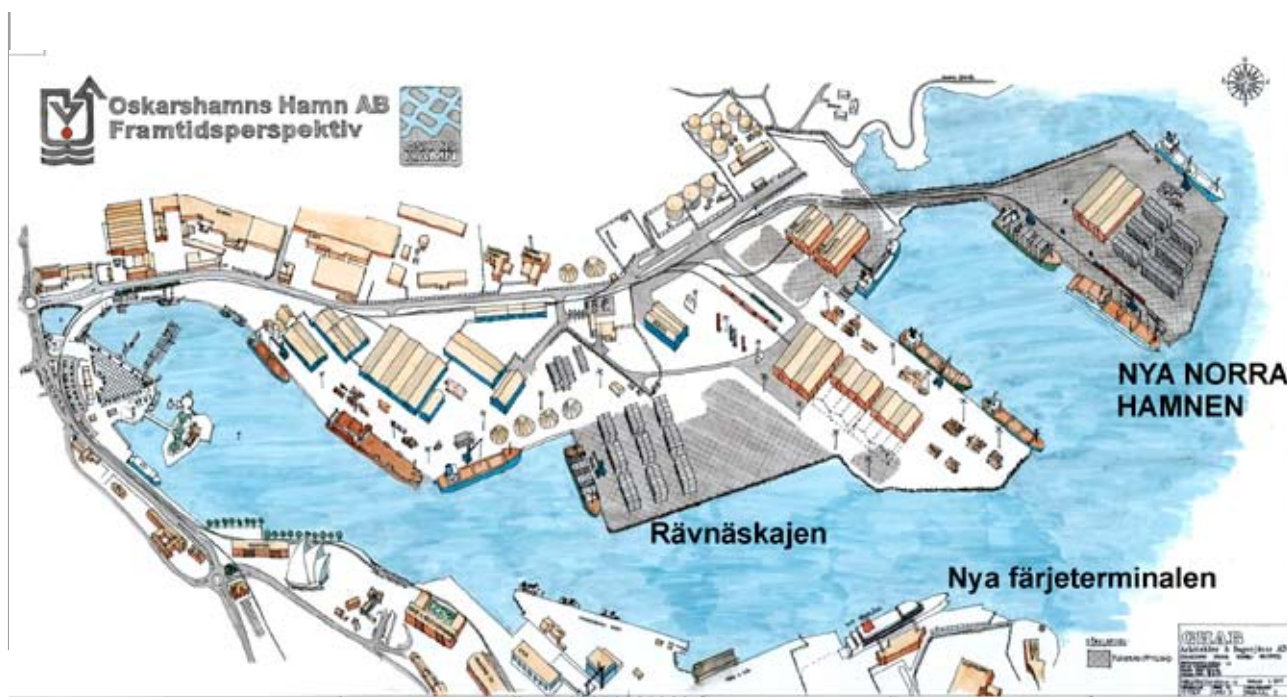
En ny färjetterminal för Gotlandstrafiken i nytt läge i Månskensviken. Muddring behövs av ca 70 000 – 80 000 m³ förorenade massor. Dessa skall användas som utfyllnad vid byggandet av en särskild kaj för bentonit. Se nedan.

Ny kaj planeras för hantering av bentonit, ett godsslag som behövs för den permanenta förvaringen av utbränt kärnbränsle. På kajen kommer att byggas tre nya magasin, 36 x 36 meter för lagring av produkten.

Om den nya kajen byggs uppstår ett utfyllnadsbehov på ca 100 000 m³ varav ca 70 000 – 80 000 m³ rena massor kommer från annan del av hamnen och som skall kompletteras med ca 20 000 – 30 000 m³ rena massor. Arbetet beräknas vara klart 2012.

En större miljösanering planeras av det inre hamnområdet. Ett muddringsbehov finns för ca 770 000 m³ massor som skall avvattnas och förläggas i ett invallat område nordväst Rävns holme. Naturvårdsverket beslutar så småningom i frågan.

Hamnen planerar för ny Ro/Ro-baserad färjetrafik med hamnen Ventspils i Lettland. Möjligen kan en sådan trafik vara på plats 2009 – 2010.



Vision över den närmaste utvecklingen i hamnen.

Aktuella planeringsprocesser i kommunen

Fördjupad översiktsplan för hamnar

Oskarshamns kommun har startat ett planarbete med syfte att ta fram en fördjupad översiktsplan för hela hamnområdet med de närmaste omgivningarna. Själva tätortens centrum kommer att behandlas separat i en särskild fördjupad översiktsplan i ett något senare skede.

Kommunen kommer att utgå från förslaget i denna rapport och matcha det mot övriga intressen som finns i hamnens omgivning. Kommunen pekar på värdet av dialogen med allmänhet och intressenter under planarbetets gång. Under planprocessen fortsätter dialogen med Sjöfartsverket och övriga statliga intressenter i området.

Kommunen räknar med en mycket positiv utveckling för hamnen inte minst mot bakgrund av ökade kontakter med länderna på östra sidan av Östersjön. Även om Gotlandstrafiken ökar så kan den nya färjeterminalen ta emot eventuellt nya tillkommande färjelinjer.

Framtida trafikflöden i regionen

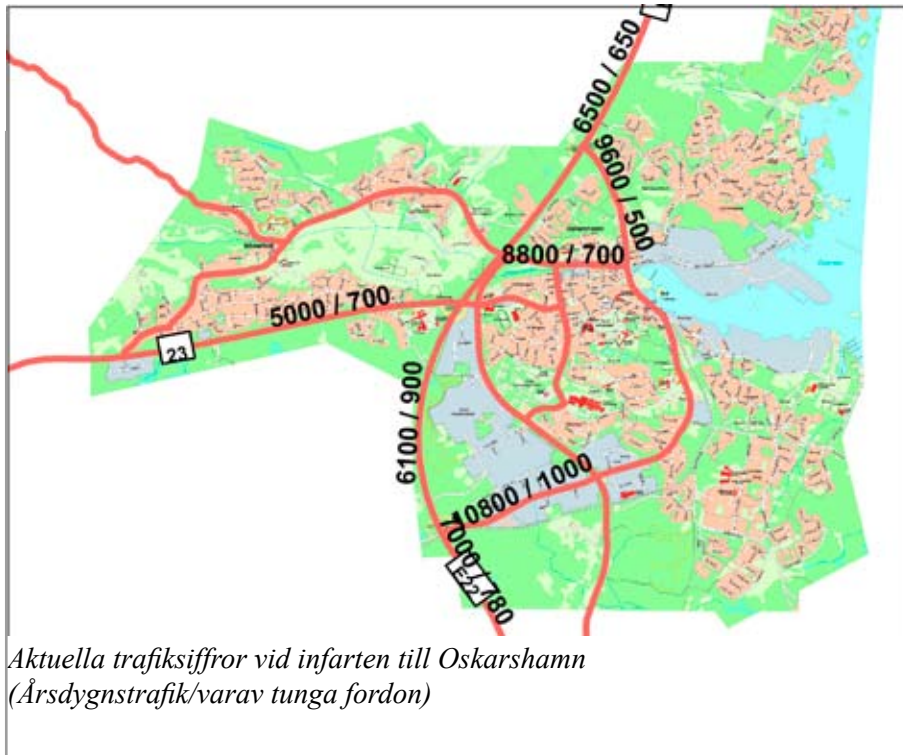
Angränsande planer - gällande planer

Prognoser som berör utvecklingen i regionen omkring år 2020/2030 har redovisats av flera statliga utredningar och myndigheter. Den gemensamma nämnaren är att små förändringar förutsägs ske vad gäller trafikflöden, transportarbete, befolkning, lokala arbetsmarknader med mera. Den bilden står i bjärt kontrast till en mer regionalt baserad analys, där transportflödet via sydöstra Sveriges hamnar enligt en försiktig bedömning kan förväntas nästintill fördubblas mellan 2006 och 2016. Skillnaden är att de centrala prognoserna utgår från att enbart idag beslutade förbättringar av transportsystemet genomförs, medan den regionala även väger in att samordning sker på marknadsmässiga villkor mellan en nordsydlig transportkorridor (Stockholm-Öresund) och en väst-östlig (Göteborg-Oskarshamn).

Däremot är bedömningen samstämmig att Central- och Östeuropas andel av den svenska importen och exporten kommer att öka. Det bör innebära att större godsvolymer än idag landar i sydöstra delen av landet för att därefter transporteras via det regionala väg- och järnvägsnätet. Godstransportflödena till, från och genom Sverige bedöms också öka snabbare än de inhemska godstransportflödena. Flera av de investeringar som beslutats under senare tid eller planeras i länet kommer dock att ge upphov till ökat flöde av gods. De investeringar som beräknas ge störst effekt på godsvolymer är utvecklingen av den kärntekniska verksamheten vid Simpevarp i Oskarshamns kommun, etableringen av det kinesiska handelscentret i Kalmar samt närmast fördubblingen av produktionskapaciteten vid SÖDRAs skogskombinat norr om Mönsterås.

Det är viktigt att väg- och järnvägsnätet har en sådan kvalitet och tillgänglighet att det kan svara upp mot ökade flöden. För järnvägens del är det helt nödvändigt att kapaciteten snarast förbättras på Kust till kustbanan mellan Kalmar och Alvesta för att åstadkomma en fungerande anslutning till Södra Stambanan, den Nordiska Triangeln och TEN-T-nätet. Dessutom behöver möjligheterna att långsiktigt bedriva godstrafik på Bockabanan och Stångådalsbanan säkerställas. I ett kort perspektiv är det även väsentligt med förstärkt underhåll på Tjustbanan för att inte banan ska brytas ned av pågående tung godstrafik.

Vad gäller vägsidan är det av stor vikt att de stråk som identifierats som viktiga för tunga transporter rustas upp till enhetlig standard beträffande framkomlighet, säkerhet och miljö. Det gäller inte minst de östvästliga stråk som förbinder hamnarna utmed Sydostkusten med E4 och därmed även med den Nordiska Triangeln och TEN-T-nätet. Stråken är definierade och översiktligt beskrivna i en underlagsrapport från projekt Baltic Tangent. I de regionala transportplanerna för Jönköping respektive Kalmar finns också investeringar om sammanlagt minst 300 Mkr åren 2004 till 2015 på det prioriterade vägstråk (rv 47) som förbinder Oskarshamn hamn med E4 vid Jönköping.



Planering för vägar

Huvuddelen av all trafik till Oskarshamns hamn från norr och söder ansluter via E22. Väster ifrån kommande trafik kommer via riksväg 37/47. Huvuddelen av trafiken kommer in från E22 i den södra trafikplatsen och går via Åsavägen till den södra hamnen. E22 förbi Oskarshamn har under de senaste åren förbättrats och försetts med mitträcke för att höja trafiksäkerheten och inga ytterligare större åtgärder är planerade på huvudvägnätet i närområdet. För trafikplatserna Oskarshamn Södra och Norra finns ett uttalat behov av ombyggnad för förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet. Behovet kommer att prövas i kommande nationell långtidsplan.

För rv 37/47 finns planer på omläggning i den östra delen från Svalliden och mot Oskarshamns södra trafikplats (E22) vilket kommer att prövas i kommande regional transportplan för Kalmar län för tiden 2010-2019. Oskarshamns kommun och Vägverket har genomfört en idéskiss för ny inriktning av väg 37/47 närmast Oskarshamn.

För att upprätthålla ett robust vägnät som skall klara ett framtida behov av transportled mellan det nationella vägnätet E22/Rv 37/47 och Oskarshamns hamn (Åsavägen, Gröndalsgatan samt Björngatan och Norra Strandgatan inom tätorten Oskarshamn) måste kommunen ha en klar och uttalad vilja som säkerhetsställer erforderlig kapacitet, säkerhet och framkomlighet för olika trafikantkategorier.

Planering för järnvägar

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

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

Banverkets korttidsplanering

Inga pågående eller planerade förändringar av järnvägen till eller inom Oskarshamn finns beslutade i Banverkets verksamhetsplan.

Banverkets långtidsplanering

I Banverkets långtidsplanering 2004-2015 "Framtidsplan för järnvägen" ingår inga upprustningsåtgärder inom spårsystemet som förbinder Oskarshamn med stambanenätet. Kapacitetsproblem vissa delar av dygnet samt problem med korta godstågslängder kommer därför att kvarstå.

I den år 2007 genomförda inriktningsplaneringen inför nästkommande långtidsplan konstateras ett behov av och önskemål om att genom förbättrad tågtrafik skapa en sammanhållen arbetsmarknadsregion inom Kalmar län och förbättra förbindelserna till Linköping.

Hamnar - pågående planering

Hamnfrågorna i landet har efter Godstransportdelegationens betänkande med beteckningen SOU 2004:76 och Regeringens proposition 2005/06 160 kommit in i en jämfört med tidigare annorlunda situation. Det har funnits ett intresse att utse strategiska hamnar. Godstransportdelegationen pekade ut tre särskilda hamnregioner; Västkusten, Skåne och mellersta ostkusten från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhamnarna.

Resultatet av Hamnstrategiutredningen under ordförandeskap av Bengt-Ove Birgersson presenterades i slutet av september 2007. Följande hamnar blev föreslagna som strategiska hamnar; Luleå, Sundsvall, Gävle, Stockholm/Kapellskär, Norrköping, Karlshamn med Karlskrona, Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Göteborg.

Utredaren förslår bl a att Staten i dessa hamnar dels skall svara för anslutande landinfrastruktur och dels infrastrukturen till sjöss, ända fram till kaj. Samtidigt skall lotsningsservicen förbättras från fem timmar notistid till tre timmar. Vad innebörden av detta betyder för de hamnar som inte blev utpekade är vid utarbetandet av denna rapport inte klart.

Miljöprövning

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö. Tillstånd behöver sökas för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttoregisterton (volymmått @ 2.83m³) än 1350 ton.

Oskarshamn hamn lämnar in sin ansökan under hösten 2007.

Sjöfartsverkets beslut om riksintressen

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

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

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

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

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

I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1998:5) en viktig roll. Av kungörelsen framgår bl.a. farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna. EU-parlamentet och ministerrådet har beslutat om vilka gränser som ska gälla för att infoga hamnarna i TEN-T. Kategori A omfattar hamnar vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare i internationell sjöfart per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

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

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

Farledsanstalter bl.a. fyrar och övrig utmärkning förutsätts dock omfattas av riksintresseanspråket. Vidare redovisas farlederna från angöringen av kusten och inte ända ut till territorial-/ kommun-gräns. 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 uppankring av fartyg som riksintressen. Sjöfartsverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet. Områdenas närmare avgränsning håller för närvarande, under 2007 på att preciseras. Något sådant område är inte utpekade på smålandskusten.

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

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

Av Sjöfartsverket angivna riksintressen för Kalmar län

Hamnar

| Län | Hamn | Godsomsättning år 2007 Kton - över kaj | Antal passagerare år 2007 | Kompletterande motiv och värde- beskrivning |
|--------|------------|--|------------------------------|---|
| Kalmar | Oskarshamn | 1 116 | 400 438 | Fullservicehamn inkl omfattande färjetrafik |

Farleder

| Nummer | Sträckning |
|--------|---------------------------------|
| 301 B | Utgrunden – Kalmar |
| 301A | Kalmar - Dämman |
| 335 | Sjön – Oskarshamn |
| 337 | Sjön - Simpevarp |
| 304 | Kråkelund nordvärt i skärgården |

Förteckning över navigeringshjälpmedel som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse och som har betydelse för Oskarshamn hamn:

Läge för DGPS-utrustning (Globalt positions system – referensstation)

| Län | Plats |
|----------|---------|
| Blekinge | Holmsjö |
| Gotland | Hoburg |

Trafiksepareringssystem (TSS)

| Plats | Utbredning |
|-----------|--|
| Syd Öland | På båda sidor fyren Ölands södra grund |

Statens samlade syn på Riksintresset Oskarshamns hamn (se kartbild sida 31)

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. Oskarshamns hamn är en allmän hamn.

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

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

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

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

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

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

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

Kriterier

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

Nedan görs en redovisning av de kriterier som varit utgångspunkter för Sjöfartsverkets, Länsstyrelsens, Vägverkets och Banverkets bedömning i frågan om riksintresse Oskarshamn 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 TENT-T, kategori A hamn.

2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda naturgivna lägesbundna förutsättningar, d.v.s. som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
 - exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamnsläge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.

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

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

Befintliga hamndelar av riksintresse

Nedanstående hamndelar i Oskarshamn uppfyller ett eller flera kriterier.

Oljehamnen

Hamndel för lastning och lossning av petroleumprodukter.



Oseankajen

Oseankajen

Hamndel för hantering av i första hand trävaror.

Norra kajen

Hamndel med Ro/Ro-läge för hantering av diverse produkter.

Gotlandsterminalen

Hamndel med Ro/Ro-läge för hantering av gods och passagerare i trafiken på Gotland.

Detta område utgår ur riksintresset när/om Gotlandsterminalen flyttar till ny planerad färjeterminal. Samtidigt kan vattenområdet av riksintresse utanför terminalen reduceras varvid hänsyn skall tas till trafiken vid Norra kajen.

Vattenområde inom allmänt hamnområde

Vattenområde inom det allmänna hamnområdet utom den innersta delen som begränsas av en linje mellan västra gränsen för nuvarande Gotlandsterminal respektive Norra kajen.

Planerade utvecklingsområden av riksintresse

1. SKB-kajen

Detaljplanelagt område för byggande av ny kaj. Kajen kan exempelvis användas av SKB för lossning av bentonit, som används vid djupförvar av använt kärnbränsle.



SKB-kajen (planerat utseende)

2. Nya Färjeterminalen

Detaljplanelagt område i Månskensviken för Gotlandstrafiken och annan färjetrafik. Till området hör ett större område söder om Gröndalsgatan som lämpar sig för uppställning av trailers m.m. med koppling till ny planerad färjeterminals verksamhet.



Plats för planerad ny färjeterminal

3. Råvenäckskajen.

Planerad utvidgning av kajområdet i vattnet mellan Oceankajen och Norra kajen vid Råvenäset. Utvidgningen är kopplad till en större muddring av hamnbassängen.

4. Kolbergakajen

Ett detaljplanelagt område för hamnändamål beläget i vattnet söder om Grimskallen.

Strategiska omvandlingsområden av riksintresse

Verkstadskajen

Industriområde mellan nuvarande Gotlandsterminalen och planerad, ny färjeterminal vid Månskensviken med rötter i varvs- eller verkstadsverksamhet. Området har strategiskt läge med direktkontakt till hamnbassängen. Om ett läge i framtiden uppstår då verksamheten i detta område förändras, flyttas eller upphör – ska området som då blir tillgängligt i första hand reserveras för Oskarshamns fortsatta utveckling.

Liljeholmen

I detta område finns Liljeholmens stearinljusfabrik. Området har ett strategiskt läge och skulle om det frigörs för hamnverksamhet knyta samman de väster om liggande hamndelarna med det eventuellt tillkommande omvandlingsområdet Ernemar. Om ett läge därför i framtiden uppstår då verksamheten i detta område förändras, flyttas eller upphör ska område som då blir tillgängligt i första hand reserveras för Oskarshamns fortsatta utveckling.

Ernemarområdet

Område vid Ernemar där det idag finns en fritidsbåthamn, badplatser, hotell och restaurang mm. På mycket lång sikt och om behov uppstår att väsentligt utvidga Oskarshamns hamn, kan detta område utgöra en resurs för att utvidga hamnytor. Fritidsbåthamnen, eller delar därav, kan i ett sådant läge eventuellt flyttas till det inre hamnområdet som inte ingår i riksintresset.

SAFT

Område med sedan gammalt etablerad verksamhet.

Om verksamheten av någon anledning skulle förändras, flyttas eller upphöra ska område som då blir tillgänglig i första hand reserveras för Oskarshamn hamns fortsatta utveckling.

Hamnanknuten industriell verksamhet av riksintresse

Petroleumlager

Område som är detaljplanlagt för lagring av petroleumprodukter. I dagsläget lastas och lossas bensin- och diselfraktioner från och till fartyg till och från ovanjordiska cisterner och underjordiska berggrum. Utlastning sker även till tankbilar för lokal distribution.

Lagringskapaciteten används även som mellanlager och transitlager.

Övriga hamndelar utanför riksintresset.

Inre hamnen

Inre hamnen är ianspråktagen för fritidsbåtar och för Oskarshamnsbornas vistelse vid vattnet. Om planerad flyttning av Gotlandstrafiken från nuvarande Gotlandsterminal till ny planerad färjeterminal i Månskensviken genomförs kan omfattningen av riksintresset i vattnet i denna del av hamnen reduceras. Reduceringen får bestämmas vid aktuellt tillfälle och med hänsyn till fartygstrafiken vid Norra kajen. Småbåtstrafik genom handelshamnen har inte i andra liknande hamnar lett till nämnvärda konflikter.



Vy över hamnen

Statens samlade syn på Riksintresset Oskarshamns hamn



Anslutande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till riksintresset Oskarshamn hamn leder den allmänna farleden 335 som är farled av riksintresse. I Kalmarsund finns farleden 301A och 301B mellan fyren Dämman i norra sundet och fyren Utgrunden i södra sundet. Farleden in till Simpevarps kärnkraftshamn med nummer 337 såväl som innskärtsfarleden nummer 304 som börjar vid Kråkelund och går norröver i skärgården är också farleder av riksintresse.

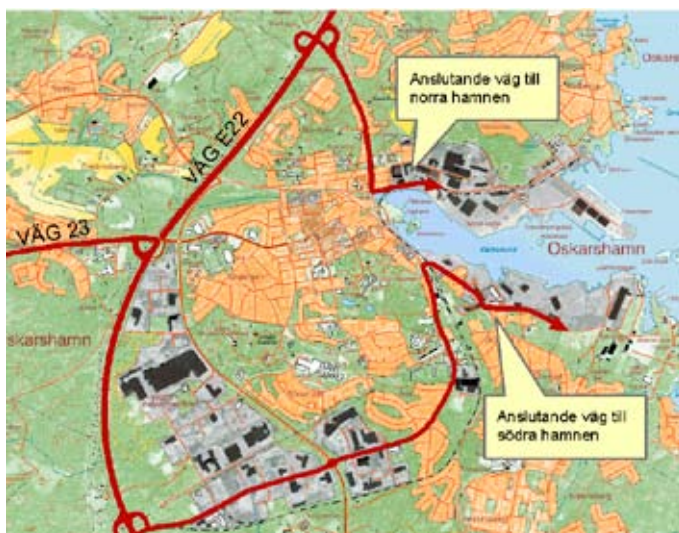
Sjöfartsverket har ambitioner att värna om funktionen hos farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Oskarshamns hamn.



Utpekad farled av riksintresse

Vägar

I området är väg E 22 samt de anslutande tillfarterna till hamnen klassade som riksintresse enligt kartan till höger. Även väg 37/47, på kartan utmärkt med "väg 23", är en väg av riksintresse och av särskild betydelse för regional trafik mot norr och östra Småland samt Gotland. Det är funktionen anslutning mellan hamnen och väg E 22 som utgör riksintresset. En nordlig och en sydlig anslutningsväg har redovisats för att undvika transporter förbi själva centrum av Oskarshamn.



Utpekade vägar av riksintresse

Järnvägar

I Banverkets beslut om riksintressen den 20 december 2006 utpekades järnvägen Nässjö - Oskarshamn som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. I utpekandet ingår även stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar som behövs för transportfunktionen.

I utpekandet 2006-12-20 specificerades inte särskilt hamnspåret i Oskarshamn. Genom denna rapport specificeras därför befintligt hamnspår i Oskarshamn som riksintresse.

En planerad etablering av färjeförbindelse i Månskensviken innebär att en järnvägsförbindelse till det planerade hamnområde är av riksintresse. Genom denna rapport utpekade sådan järnvägsförbindelse till det planerade hamnområdet, eller till terminalområde i anslutning till hamnområdet, som riksintresse.

Detta utpekande skall inte tolkas så att det är det befintliga före detta industrispåret till Liljeholmen som är av riksintresse men möjligheten till spårförbindelsen skall bibehållas. Utpekandet innebär också att ett influensområde kring förbindelsen skall beaktas

Influensområden - Störningszoner

Allmänt

Riksintresset för hamnen markeras med sina gränser på kartbilden ovan. I ett område utanför själva hamnen kan det uppkomma störningskänsliga projekt – projekt som kan bli störda av hamnens miljöpåverkan. Om störningskänsliga projekt kommer till innanför hamnens störningszon så blir de en begränsande faktor som gör att hamnverksamheten inte kan fortgå som det var tänkt. Därför gäller riksintresset för hamnverksamheten även utanför själva hamnområdet så långt ut som störningszonen sträcker sig. Influensområdet blir alltså det omgivande områden runt det egentliga hamnområde där hänsyn måste tas till hamnens drift och framtida utveckling vid planläggning och tillståndsprövning.

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

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

I hamnens miljöprövning kommer en miljökonsekvensbeskrivning för de tillståndspliktiga hamndelarna att tas fram. Dessa miljökonsekvensbeskrivningar kommer att ge en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena och för konsekvenserna för miljön.

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

Buller

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

Planeringsriktlinjer för buller

Bullerfrågorna måste uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånden blir tillräckliga. Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder m.m., Socialstyrelsens rekommendationer för lågfrekvent buller i bostäder samt riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik beaktas. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Riktvärdena är tillämpbara på både verksamheten inom hamnområdet (lastning, lossning o.s.v.), buller från fartygens motorer m.m., samt fläktar o dyl.

i angränsande arbetslokaler. Vid väg- och järnvägstrafik som försörjer de olika hamndelarna men genereras utanför hamnområdet tillämpas riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik.

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.

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

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som gäller vid planläggning och tillståndsprovning. 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 industri-buller (RR 1978:5 rev 1983). Dessa riktvärden tillämpas även för väg- och järnvägstrafik inom ett hamnområde. Trafikbuller från bangårdar räknas även som industribuller. **Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, Riktvärden för buller vid bostäder, utbildning, vårdlokaler, utomhusmiljön invid bostäder**

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

Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, t ex kontor

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

Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

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

Riktvärden för lågfrekvent buller inomhus anges i följande tabell:

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

Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

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



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

Vibrationer

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

Luftkvalitet

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

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

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

Åtgärdsprogram för kvävedioxid och/eller partiklar har tagits fram i Stockholm och Göteborg och håller på att tas fram i Malmö, Helsingborg samt ytterligare några städer. I arbetet med åtgärdsprogram har uppmärksammats att det i första hand är vägtrafiken som bidrar till att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning medverkar generellt sett i mindre utsträckning till överskridanden, men de bidrar alltid till bakgrundsnivån.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

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

Risk- och säkerhetsaspekter

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

Till hamnen ankommer och avgår färjor med farligt gods, oftast som 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 beslutsärenden 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 när det gäller t.ex. avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät bebyggelse som t.ex. bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning

Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter

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

Hanterade mängder farligt gods i Oskarshamns Hamn 2007. Allt till och från Gotland.

| Klass | Förklarande text | Mängd i ton |
|---------------|--|--------------|
| Klass 1 | Explosiva ämnen och föremål (ex. fyrverkerier, ammunition) | 41 |
| Klass 2 | Gaser (ex. syrgas, koldioxid) | 398 |
| Klass 3 | Brandfarliga vätskor (ex. bensin, etanol) | 260 |
| Klass 4 | Brandfarliga och självantändande ämnen (ex. tändstickor, metallpulver, kol, fiskmjöl, kalium, magnesiumpulver mm) | 1 |
| Klass 5. | Oxiderande ämnen (ex. ammoniumnitrat, kalciumhypoklorit) | 0,5 |
| Klass 6. | Giftiga och smittförande ämnen (ex. kvicksilverföreningar, cyanider, bakterier, levande virus, laboratorieprover)) | 10 |
| Klass 7 | Radioaktiva ämnen (ex. uranhexafluorid, torium) | 0,5 |
| Klass 8 | Frätande ämnen (ex. batterier, ättiksyra) | 277 |
| Klass 9 | Övriga farliga ämnen och föremål (ex. miljöfarliga ämnen, asbest) | 66 |
| Totalt | | 1 054 |

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

Sjöfartsskydd

FN-organet IMO (International Maritime Organisation) beslutade under 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. I alla hamnar har en skyddsutredning genomförts och som resulterat i en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkännas av Sjöfartsinspektionen som är tillsynsmyndighet i Sverige. Konkret har det betytt att många hamnområden i landet nu är inhägnade. Även andra säkerhetsrutiner med möjligheter till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg har en stor del av tillsynen knutits till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism.

Oskarshamn hamn har anpassat verksamheten till ISPS-koden.

Det hittills genomförda sjöfartsskyddet har senare utökats på så sätt att även inte inhägnade områden kom-

mer att finnas med i en hamns säkerhetsplan i olika lägen. Tillfälliga avlysningar av sådana områden kan därför senare komma att tillgripas när säkerheten i en hamn eller hamndel så kräver.

Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd

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

Riksintressets behandling i planprocessen och Länsstyrelsens roll

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande: ”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark ska reserveras för anläggningarna. Markreserveringarna ska 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 riksintressen, som exempelvis hamnar av riksintresse, redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena. Översiktsplanen ger vägledning även för bland annat andra myndigheters beslut, vilka också är skyldiga att beakta riksintressena.

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

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

I arbetet med översiktsplanen samråder kommunen med länsstyrelsen som tillser att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd med Sjöfartsverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt ska detta framgå av Länsstyrelsens granskningsyttrande. Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och på vilket sätt Länsstyrelsen inte anser att riksintresset har beaktats.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsens ska beakta att riksintresset Oskarshamns hamn tillgodoses i detaljplanprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning enligt förfarandet i PBL 12:1 och sedan upphäva kommunens antagandebeslut. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av hamnverksamheten.

Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken

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

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg på minst 1350 brutto registerton (volymmått @ 2.83m³) last är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Se sidan 29. 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.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen har kommunens miljö- och hälsoskydds nämnd. Länsstyrelsen har tillsyn på vattenverksamheten.

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

Källor;

Thomas Gren .Oskarshamn- vid Smålandskusten. Oskarshamn 2006. ISBN 91-631-8643-8.

Fd. hamnchefen Herbert Westerberg – olika beskrivningar av hamnverksamheten.

Boverkets beslut 1, Dnr B411-670/98)

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 om sjöfartens riksintressen.

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 2006-12-20 om järnvägar av riksintresse. Banverket Borlänge

Hamnar, om hälso- och miljöpåverkan MKB, tillståndsprövning m.m. Naturvårdsverket.

Handbok och allmänna råd 2003:7