

2000-05-30

0406-0005031

Björn-Åke Zetterberg, 011-19 12 51

Enligt sändlista

Förslag till översyn av sjöfartens riksintressen

Enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. skall Sjöfartsverket efter samråd med Boverket, andra berörda centrala förvaltningsmyndigheter och berörda länsstyrelser i skriftlig form lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse för sjöfart enligt 3 kap. miljöbalken.

Bilagt redovisas Sjöfartsverkets förslag till översyn av sjöfartens riksintressen som härmed remitteras. Synpunkterna på förslaget skall vara Sjöfartsverket tillhanda senast 2000-09-01.

Som nämns i det bifogade förslaget är uppgifterna om hamnarna baserade på 1998 års statistik. Den officiella statistiken för 1999 föreligger inte förrän efter sommaren. Då avsikten är att i Sjöfartsverkets beslut om riksintressen senare i år använda då senaste aktuella underlag kan detta komma att något påverka redovisningen av hamnar och farleder jämfört med nu remitterat material. Vidare avses respektive hamns mark- och vattenområde för hamnverksamheten närmare avgränsas och redovisas på karta. Även i övrigt kan naturligtvis beslutet komma att påverkas efter det att de synpunkter som inkommer på denna remiss har bearbetats.

I sammanställningen av riksintressen finns inga farleder till lastageplatser eller kärnkraftverkshamnar med. I avvaktan på att NUTEK tar ställning till riksintressebegreppet för industriell produktion tar Sjöfartsverket inte ställning till eventuella riksintresseanspråk för anslutande farleder.

Frågor besvaras av Björn-Åke Zetterberg.

Jan-Olof Selén

Björn-Åke Zetterberg

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

Sändlista:

Länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen
Trafikverken
Boverket
Närings- och teknikutvecklingsverket
Överstyrelsen för civil beredskap
Försvarsmakten
Sveriges Hamnar
Godstransportdelegationen

För kännedom:

Miljödepartementet
Näringsdepartementet

Inom SjöV:

VL
CTf
CTb
CTO
L.Vieweg
B-Å.Zetterberg, 2 ex

Förslag till översyn av sjöfartens riksintressen

1. Bakgrund

I samband med att Plan- och bygglagen (PBL) och Lagen om hushållning med naturresurser (NRL) trädde i kraft den 1 juli 1987 fick varje sektorsmyndighet i uppgift att upprätta planeringsunderlag för tillämpningen av PBL och NRL inom sitt sektorsområde. NRL är numera slopad men lagens hushållningsbestämmelser återfinns i Miljöbalkens 3 och 4 kapitel. En viktig del i arbetet med planeringsunderlagen är att peka ut de riksintressen som sektorsmyndigheten gör anspråk på.

Bestämmelser om riksintressen för anläggningar för kommunikationer finns i 3 kap 8§ Miljöbalken (MB). Paragrafen har följande lydelse:

”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall 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 skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.”

För tillämpning av riksintressen enligt 3 kap. MB gäller i korthet följande.

- Först måste de områden som är av det unika slag att de kan betraktas som riksintressen pekas ut.
- För dessa områden inträder den konsekvensen att de – då beslut fattas om ändrad markanvändning enligt ett antal särskilt angivna lagar – får ett starkt skydd. Dessa områden skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

- Skyddet gäller utom då något motstående intresse också är av riksintresse. Om det handlar om motstående riksintressen enligt 4 kap. 1§ MB skall dessa enligt huvudregeln alltid ha företräde, dock med de undantag som gäller enligt 4 kap. 1§ 2st. MB. Om det är motstående riksintressen, som regleras enligt 3 kap. MB, gäller att försvarsintresset alltid har företräde om området behövs för en anläggning för totalförsvaret. I annat fall skall företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Ansvarig central förvaltningsmyndighet, bl.a. Sjöfartsverket, skall efter samråd med Boverket och andra berörda centrala förvaltningsmyndigheter och berörda länsstyrelser lämna uppgifter till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse (2§ hushållningsförordningen).

I Sjöfartsverkets planeringsunderlag från 1987 har redovisats ett fåtal områden av riksintresse för sjöfart uppfyllande ett eller flera av följande villkor.

- Säkra kontinuitet och sammanhang i det befintliga och framtida hamn- och farledssystemet
- Skydda strategiskt viktiga passager exempelvis kanaler och farledsförträngningar
- Slå vakt om unika lägesbundna naturresurser som är särskilt lämpade för anläggningar exempelvis djuphamnar.

För transportsektorn har det alltsedan NRL trädde ikraft förekommit delade meningar om hur de olika trafikverkens riksintressen skall pekas ut och redovisas. En ständigt återkommande fråga har varit om såväl områden med befintliga som med planerade anläggningar kan pekas ut som riksintressen. Boverket och trafikverken har, med stöd av gällande lagtexter och förarbeten, nu enats om att såväl mark med befintliga kommunikationsanläggningar som markanspråk för planerade anläggningar kan pekas ut som riksintressen enligt 3 kap. 8§ MB.

Med utgångspunkt från funktionsbegreppet har följande förutsättningar formulerats och beslutats av Boverket.

- A. Mark- och vattenområden för såväl befintliga, planerade, som vissa framtida kommunikationsanläggningar kan utpekas som riksintresse.
- B. Anläggningens funktion i transportsystemet är av grundläggande betydelse vid bedömningen.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

- C. Funktionen kan vara av internationell (TEN-T, det TransEuropeiska Transportnätverket), nationell eller av särskild regional karaktär. Av särskilt intresse är länkar som sammanbinder andra kommunikationsanläggningar av riksintresse inom transportsektorn eller noder som är av betydelse för samverkan mellan transportslagen.
- D. Unika lägesbundna naturförutsättningar kan också vara av riksintresse.

Med stöd av ovan angivna förutsättningar skall varje trafikverk se över och peka ut de anspråk på riksintressen för kommunikationer, som verket bedömer vara av riksintresse för sektorn. Dessa anspråk på riksintressen bör redovisas i text och på karta så att anspråken blir lätt överförbara till den kommunala översiktsplaneringen.

Funktionsbegreppet skall således ligga till grund för utpekandet av trafikverkets riksintressen. Varje verk bör i sitt beslut ange motiv för i vilket avseende funktionen skall skyddas.

Aktuell översyn av sjöfartens riksintressen innebär att tidigare utpekade riksintressen omprövas och att anspråken utvidgas till att även mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar, d.v.s hamnar och farleder, i ett sammanhållet transportsystem.

Sjöfartsverkets tidigare redovisade kunskapsunderlag gäller tillsvidare i tillämpliga delar med undantag för föreliggande nya samlade riksintresseredovisning.

2. Redovisning av riksintressen

2.1 Hamnar och anslutande farleder

För hamnar och andra fasta befintliga anläggningar har Sjöfartsverket hittills ansett att det normalt inte finns någon anledning att ange i förväg att dessa är av riksintresse p.g.a. huvudmannens entydiga sakägarroll.

De allmänna hamnarna skall enligt förarbetena till lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (SFS 1983:293) vara av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln, dvs av transportpolitisk betydelse. Således skall inte fiskehamnar, fritidsbåtshamnar, örlogshamnar eller lastageplatser vara allmänna hamnar.

Till allmän hamn skall ansluta allmän farled.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

Inom ramen för den samordnade långsiktiga planeringen av infrastrukturen har gjorts en strategisk analys av området ”Hamnstruktur och sjöfart (HSS-projektet)”.

För att skydda vissa nationellt viktiga och unika värden och möjliggöra en avvägning mellan olika motstående intressen är det av vikt att definiera t.ex. vad som från transportsynpunkt är av riksintresse. Det av HSS-projektet föreslagna begreppet nationell hamn blir naturligtvis av intresse i detta sammanhanget.

De hamnar som föreslås som nationella och av riksintresse ansluter till förslaget om hamnar ingående i det TransEuropeiska transportnätverket (TEN-T).

Någon formell definition av en TEN-T hamn finns ännu inte. Kommissionen har Parlamentets och Rådets uppdrag att revidera riktlinjerna för hela TEN-T systemet och bl.a. infoga hamnarna i detta. Hittills har kommissionen arbetat med en praktisk definition, som innebär att en hamn skall ha över 1 miljon ton i godsomsättning eller minst 200 000 passagerare i internationell trafik för att komma med på ”TEN-kartan”. Ett 25-tal svenska allmänna hamnar kommer vid ett sådant urval ifråga som TEN-hamn.

HSS-projektet menar att det finns anledning att gå i takt med den europeiska utvecklingen i denna fråga och föreslår att som svenska nationella hamnar skall anses sådana som föreslagits som TEN-T hamnar eller som senare kan komma att beslutas som sådana. Det förefaller orimligt att en hamn som anses vara av den vikt att den skall ingå i TEN-T systemet inte skulle vara av nationellt svenskt intresse. Med tanke på en förväntad utveckling kan hamnar som ligger nära de angivna kriterierna och knyter an till potentiellt viktiga trafikkorridorer i Europa även tänkas komma i fråga.

Ovanstående synsätt ansluter också till det tidigare nämnda Boverksbeslutet om gemensamma och övergripande förutsättningar vid utpekandet av transportsektorns riksintressen. Sjöfartsverket utsluter i och med detta ställningstagande inte att TEN-kriterierna kan komma att ändras innan de får sin slutliga form. En anpassning av riksintresseanspråken kan i så fall bli aktuell.

Varken några lastageplatser/industrihamnar eller kärnkraftsverkshamnarna utpekas i detta sammanhang som riksintressen för sjöfarten trots sin ofta stora betydelse. Sjöfartsverket anser att dessa bör bevakas som områden av intresse för industriell produktion då de är helt integrerade med industrianläggningen och hamnarna inte är upplåtna för allmän trafik.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

Enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. är det Närings- och teknikutvecklingsverkets (NUTEK) ansvar att bedöma områden av riksintresse för industriell produktion. Inom NUTEK pågår ett förberedelsearbete som är kopplat till ESDP-processen (European Spatial Development Perspective) där det inledande steget är att ta fram förslag till operationell definition av riksintressebegreppet för industriell produktion med beslut under år 2001.

De hamnar som Sjöfartsverket hävdar som riksintressen är således de föreslagna TEN-hamnarna (baserat på 1998 års statistik) med någon modifiering (se bilaga 2.1.1). Med utgångspunkt från dessa hamnar anges även anslutande huvudfarleder, och i vissa fall alternativa farleder, som riksintresse. I riksintresseanspråket ingår även område för eventuellt framtida nytt farledsavsnitt i inseglingen till Stockholm ./ den s.k. "Horstensleden"(se bilaga 2.1.2).

I detta sammanhang kan nämnas att frågan om s.k. "stomfarleder" har aktualiserats. Med stomfarleder menas att statsmakterna definierar de farleder som bedöms vara av störst betydelse. Detta skulle kunna innebära att dessa farleder ges särskild prioritet i fråga om tillgänglighet, farledsanordningar och de resurser som krävs härför.

Ett senare ställningstagande i stomfarledsfrågan kan komma att påverka Sjöfartsverkets riksintresseanspråk för farleder.

De hamnar som samarbetar regionalt, inom en gemensam organisatorisk ram, och som uppfyller det föreslagna TEN-kriteriet, nämligen Stockholms Hamnar, Vänerhamnar, Smålandshamnar och Gotlands Hamnar har från riksintressesynpunkt behandlats enligt nedan.

Stockholms hamnar; Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn uppfyller var och en det uppställda kriteriet och samtliga hamndelar hävdas som riksintresse. I Vänern når ingen enskild hamn upp till kriteriet varför endast delar av farledssystemet pekas ut som riksintresse. På kartan med hamnar som uppfyller preliminära TEN-kriterier finns dock Karlstad med. Där har syftet varit att "ge Vänerhamn ett ansikte". För Smålandshamnar och Gotlands hamnar är det Oskarshamn respektive Visby som riksintresseanspråket avser.

Sedan tidigare kvarstår Stenungsund som djuphamnsläge av riksintresse.

Övriga sedan tidigare utpekade djuphamnslägen av riksintresse täcks dessutom in genom att de även uppfyller de föreslagna kraven för TEN-hamnar.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

Förutom ovanstående hamnar hävdas även riksintresse för Karlskrona som under 1999 passerat 200 000 passagerare per år.

2.2 Trafiksepareringssystem

Trafiksepareringssystem (TSS) är ett ruttsystem antaget av IMO (International Maritime Organisation), som är FN:s sjösäkerhetsorgan och det har rättslig verkan genom 1972 års internationella sjövägsregler. TSS är geografiskt noggrant angivet i bl.a. sjökort med trafikstråk, separeringszon eller – linje och omfattar i detta sammanhang även vattnet (minst ca 5 m djup) mellan närliggande land och närmaste trafikstråk. Även vattnet ca 3 nautiska mil utanför TSS ändpunkter är av säkerhetsskäl av stort intresse och omgärdas av en särskild sjövägsregel.

TSS ligger så att det nyttjas främst av kusttrafik och genomfartstrafik. Fartyg över 20 m längd skall enligt sjövägsreglerna använda trafikstråk, medan mindre fartyg hänvisas till vattnet mellan land och det egentliga TSS. Det sker således en koncentration av trafik till dessa vattenområden. Dessutom inrättas TSS i områden med mycket tät trafik. Syftet med TSS är att reglera trafiken så att mötande fartyg hänvisas till skilda trafikstråk.

TSS har sedan tidigare hävdats som riksintresse i norra Öresund, vid Falsterborevs fyr, syd Öland och syd Gotland samt i Vänern vid Gälleudde och Hindens Rev.

Sjöfartsverket utökar nu sina riksintresseanspråk med ett TSS i Ålands hav.

Befintliga och planerade TSS i Stockholms skärgård är av delvis annorlunda karaktär och förutsätts rymmas inom riksintresseanspråken för de aktuella farledsavsnitten.

./.

TSS-anspråken framgår av bilaga 2.2.

2.3 Farledsförträngningar

Öresund omfattar vattenområdet från Kullen till Falsterborevs fyr. Genom trafiksepareringen går trafikstråket norrifrån öster om Ven mot Malmö och genom Flintrännan. Genom Öresundstraktatet 1857 och internationell rätt i övrigt garanteras sjöfarten obehindrad passage genom Öresund.

Bornholmshavet är långgrunt in mot svenska kusten medan de djupare delarna ligger i gränsen mot Danmark. Beroende på fartygens djupgåenden utnyttjas en stor del av gattets bredd. Genomfartstrafik till Finland, Sovjet och Polen liksom till svenska ostkusten passerar här. Merparten går på kurser över Hanöbukten, syd Utklippan, Öland (TSS) och Gotland (TSS).

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

Kalmarsund leder till hamnarna Kalmar och Oskarshamn och är en viktig genomfartsled, inte minst som led skyddad från ostliga vindar för det mindre tonnage.

Genom *Ålands hav* från området kring fyren Svenska Björn, norrut genom *Södra Kvarken* och förbi fyren Grundkallen passerar trafiken till Norrland och finska västkusten. Passagen är internationellt fri. En djupled för 15,3 m djupgående är väl definierad i såväl svenskt som finskt vatten.

Norra Kvarken är en internationell passage till stora svenska och finska hamnar. Genomförd sjömätning tyder på att en farled för 15,3 m djupgående kan anordnas.

Sjöfartsverket anser att de sedan tidigare angivna farledsförträningarna även fortsättningsvis är områden av riksintresse enligt MB (se bilaga 2.3).

./.

2.4 Inomskärsleder för genomfartstrafik

Genom *Stockholms skärgård* går en viktig skyddad led och vinterled från Landsort förbi Kanholmsfjärden, Saxarfjärden och Furusund till Söderarm, alternativt Arholma/Simpnäsklubb.

Farleden – med anslutning Kanholmsfjärden – Sandhamn – är avgörande för Norrlandsförsörjningen under svåra vintrar då tillräcklig isbrytarkapacitet inte kan avsättas för att hålla assistans i Norra Östersjön.

Farleden *Svartklubben* – *Öregrundsgrepen* är en viktig vinterled, när Ålands hav och Södra Kvarken är täckt med svårforcerad is. Vid Svartklubben finns två ledförgreningar.

Farleden Landsort – Södertälje betjänar, utöver Södertälje hamn, Södertälje kanal och Mälarhamnarna. Farleden är angiven som allmän farled. Emellertid är väsentligt ändrad ledsträckning över Himmerfjärdens östra del en intressant möjlighet varför denna outnyttjade framkomstmöjlighet markerats särskilt.

Genomfartslederna motiveras också utifrån sjöräddningshänsyn.

Sjöfartsverket anser att de ovan sedan tidigare angivna farlederna genom Stockholms och Öregrunds skärgårdar samt östra farledsmöjligheten över Himmerfjärden är områden av riksintresse (se bilaga 2.4 och 2.1.2).

./.

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

2.5 Kanaler för handelssjöfart

Sjöfartens intresseområde vad gäller kanaler för handelssjöfart begränsar sig inte enbart till själva kanalen. Av intresse är också omgivande bankar, konstruktioner och maskinerier i anslutning till slussar, säkerhetsanordningar, eventuella mötesplatser mm.

Södertälje kanal

Södertälje kanal är den kapacitetsstarka förbindelsen till Mälaren. Kanalen trafikeras av fartyg upp till ca 12.000 ton dödvikt. Södertälje kanal och mälarden utbyggdes 1977 och uppgraderades 1996 till nuvarande kapacitet. I kanalzonen finns ett antal motstående intressen, bl.a. broar för lokaltrafik och fjärtrafik, bebyggelseutveckling mm.

Trollhätte kanal

Farleden mellan Göteborg och Vänern byggdes ut till nuvarande åretruntrafikstandard 1972-75. Motstående intressen föreligger, bl.a. vägtrafik, bebyggelseutveckling mm.

Falsterbo kanals strategiska roll som vägförkortning för mindre fartyg anser Sjöfartsverket inte längre vara tillräckligt relevant för att motivera att riksintresse ska hävdas.

./.
Sjöfartsverket anser att de ovan sedan tidigare angivna kanalerna med undantag av Falsterbo kanal är områden av riksintresse enligt MB (se bilaga 2.5).

2.6 Skyddade och djupa lägen

Sjöfartsverket har sedan tidigare pekat ut lägen för uppläggning och reparation av offshoreplattformar samt platser för uppankring av fartyg som riksintressen.

./.
Sjöfartsverket föreslår att riksintresse även försättningsvis hävdas för dessa områden men ges en mera generell framtida användningsmöjlighet för de unika skyddade och djupa lägen som avses (se bilaga 2.6).

2.7 Totalförsvarsfrågor

Totalförsvarsaspekten enl. 3 kap 9§ MB ansluter till de sjöfartsintressen som angivits tidigare. Totalförsvarsintresset kan bortsett från rent militära anläggningar och militärleder förenklat uttryckt uppdelas i en civil del med civila sjötransporter (förmågan till utrikes- och kustsjöfart) respektive

Datum
2000-05-30

Vår beteckning
0406-0005031

försvarsmaktens behov av sjötransporter. Infrastrukturen för det förstnämnda tillgogoses närmast med befintliga farleder och hamnar med tillhörande alternativa möjligheter (därav krav på reservlossningsplatser). Det är dock knappast möjligt att helt kompensera bortfallet av en större hamn med enbart särskilt anordnade reservlossningsplatser. Varje befintlig hamn med nämnvärd kapacitet är därvid av större intresse (värde) än de eventuella reservlossningsplatser som finns eller möjligtvis kan anordnas. Sjötransporter ska fungera även under kriser. I detta syfte är en beredskap upprättad. Sjöfartens generella anspråk på säkerhet och framkomlighet efter kusten till hamn ändras inte. Vid beredskapstillstånd och i krig går den svenska trafiken närmare svensk kust än vad som annars är normalt. Längs kusten finns också en mer slingrande och mer kustnära beredskapsled, som till sin exakta utsträckning är sekretessbelagd. Dessutom finns vissa planerade anläggningar för sjöfarten bl.a. reservlossningsplatser som skall beaktas i kommunernas planläggning och tillståndsgivning. Det är angeläget att information om sådana anläggningar hanteras i nära kontakt mellan Sjöfartsverket, länsstyrelse och berörda kommuner. För att säkra att anläggningarna kan komma till och utnyttjas, kan länsstyrelsen förordna om prövning enligt 12 kap 4§ PBL på samma sätt som kan ske för försvarsanläggningar. Ett sådant förordnande förutsätter att området bedöms vara av riksintresse eller att det föreligger annan grund för förordnande som nämns i 12 kap 1§ PBL. Förordnandet kan utformas så att länsstyrelsen ska överpröva sådana kommunala lovärenden, där Sjöfartsverket avstyrker eller anmäler tveksamhet till att lov lämnas men kommunen ändå beslutar att lämna lov (se PBL-prop sid 805-806).

Sjöfartsverket anser att beredskapsleder och övriga anläggningar för sjöfarten av betydelse från totalförsvarssynpunkter skall anses som riksintresse.

3. Övrigt

Det finns krav på att de kommunala översiktsplanerna skall vara aktuella (1 kap. 3§ PBL) och att kommunfullmäktige minst en gång under mandatperioden skall ta ställning till aktualiteten (4 kap. 14§ PBL). Länsstyrelsen skall innan ett sådant beslut redovisa synpunkter om bl.a. riksintressen. Staten har således då möjlighet att redovisa ny kunskap, som kan innebära att översiktsplanen behöver omarbetas. Sjöfartsverket har för avsikt att anpassa sig till det kommunala aktualitetskravet och ompröva sina riksintresseanspråk var 4:e år.

I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1988:5) en viktig roll. En uppdatering av kungörelsen ska göras för att bl.a. bättre spegla aktuella huvudmannaskap.