



LÄNSSTYRELSEN  
Södermanlands län

**RAPPORT**

ISSN 1400-0792

Nr 2007:01

# Riksintresset Oxelösunds hamn



Arbetet har genomförts i ett för Länsstyrelsen i Södermanlands län, Sjöfartsverket, Vägverket, Region Mälardalen, Banverket Östra banregionen och Nutek gemensamt projekt. Styrgrupp för projektet har varit Caj Möllergren, ordförande, Länsstyrelsen, Maria Gelin, Sjöfartsverket, Knut Hawby, Vägverket, Anna Haapaniemi, Banverket och Lars Nyberg, Nutek. Arbetsgruppen har bestått av Henrik Haugness, Länsstyrelsen, Rolf B Bertilsson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Bengt Larsson, Vägverket, Kristin Quistgaard, Banverket samt Daniel Gustafsson, Nutek.

The logo for NUTEK, featuring the word "NUTEK" in a stylized, bold, sans-serif font. The letters are primarily blue with red and white horizontal stripes.The logo for BANVERKET, consisting of a blue square with a white stylized 'X' or cross shape inside, followed by the word "BANVERKET" in a bold, black, sans-serif font.The logo for Vägverket, featuring a crown above a stylized road sign, followed by the word "Vägverket" in a bold, black, sans-serif font.The logo for SJÖFARTSVERKET, featuring a crown above a stylized anchor, followed by the word "SJÖFARTSVERKET" in a bold, black, sans-serif font.

Foto omslag: Oxelösunds hamn

Alla bilder i rapporten (där inte annat anges) är publicerade med Sjöfartsverkets tillstånd.

Utgivningsår: 2007

Tryck: Landstinget i Sörmland

ISSN: 1400-0792

Ytterligare exemplar av rapporten kan beställas hos samhällsbyggnadsenheten,

Länsstyrelsen i Södermanlands län, telefon 0155-26 40 00 vx.

## Förord

*Oxelösunds hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Av Sjöfartsverkets beslut framgår inte någon närmare avgränsning av vilka mark- och vattenområden som ingår i riksintresset Oxelösunds hamn.*

*Länsstyrelsen i Södermanlands län, Sjöfartsverket, Banverket Östra banregionen, Vägverket Region Mälardalen och Nutek har tillsammans tagit fram denna rapport. Informationsutbyte har underhand skett med Oxelösunds kommun och Oxelösunds hamn. Ett övergripande syfte med arbetet har varit att skapa en gemensam syn och ställningstagande mellan berörda myndigheter till hur riksintresset Oxelösunds hamn ska beskrivas och närmare preciseras. Föreliggande precisering är statens ställningstagande till vilka hamndelar som ingår i riksintresset Oxelösunds hamn, d.v.s. det statliga anspråket. Även de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet redovisas. Beskrivningen av riksintresset Oxelösunds hamn ska tjäna som underlag för stadens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn.*

*Nyköping december 2006*

---

<b>Maria Gelin</b> Avdelningschef Sjöfartsverket	<b>Kurt Ekelund</b> Länsråd Länsstyrelsen i Södermanlands län	<b>Christer Agerback</b> Vägdirektör Vägverket, Region Mälardalen	<b>Kjell-Åke Averstad</b> Regionchef Banverket, Östra banregionen	<b>Lars Nyberg</b> Direktör Nutek
--	--	--	--	---

## Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	8
1. Bakgrund och syfte.....	11
2. Oxelösunds Hamn – en historisk tillbakablick.....	12
Några viktiga årtal i hamnens utveckling.....	12
3. Hamnpolitik.....	13
4. Oxelösunds hamn.....	16
Verksamhet.....	16
Hamnens utveckling.....	19
Anslutande infrastruktur.....	21
5. Hamnens koppling till SSAB.....	23
6. Planeringsläget.....	24
Översiktsplanens redovisning av hamnen.....	24
Gällande detaljplaner.....	25
Investeringsplanerna.....	26
Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken.....	26
7. Influensområde.....	28
Allmänt.....	28
Buller.....	28
Vibrationer.....	32
Luftkvalitet.....	33
Risk- och säkerhetsaspekter.....	34
Transporter till och från hamnen.....	35
8. Riksintresset sjöfart och hamn.....	36
Behandling i planprocessen.....	36
Sjöfartsverkets beslut om riksintressen.....	37
Anslutande infrastruktur av riksintresse.....	39
Andra områden av riksintresse i hamnens närhet.....	39
9. Bedömning och avgränsning av riksintresset.....	41
Riksintresset är inte statiskt.....	41
Utgångspunkter för utpekande av riksintresse hamn.....	41
Hamndelar av riksintresse.....	43
Planerad hamndel som bedöms vara av riksintresse.....	43
Möjlig framtida hamndel som bedöms vara av riksintresse.....	43
Hamndelar av betydelse som inte bedöms vara av riksintresse.....	44
Källor.....	45

### Bilagor

<b>Bilaga 1A</b>	Riksintresset Oxelösunds hamns olika delar (syd)
<b>Bilaga 1B</b>	Riksintresset Oxelösunds hamns olika delar (norr)
<b>Bilaga 2</b>	Farleder av riksintresse

## Sammanfattning

---

**Oxelösunds hamn är av riksintresse för sjöfarten** enligt Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001. Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilket influensområde hamnarna har framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i samarbete med Vägverket, Banverket och Nutek tagit initiativ till att i denna rapport precisera innebörden av riksintresset Oxelösunds hamn och beskriva samverkan med andra transportslag. Avsikten är att rapporten ska tjäna som ett kunskapsunderlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. Ett övergripande syfte med detta projekt är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Oxelösunds hamn ska preciseras.

**Oxelösunds hamn är en betydelsefull hamn i det Transeuropeiska transportnätet.** I EU:s vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. Med anledning av en avlastning av vägtransportnätet, en utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, kommer hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling öka.

I Romfördraget ska Transeuropeiska nätverk 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 inre gränser*". TEN (TransEuropeanNetworks) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn. Det kan sägas bilda en övergripande ram för infrastrukturutvecklingen inom EU. I Transeuropeiska transportnäten (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, vattenvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för t.ex. olja och gas. Oxelösunds hamn är en av de hamnar som uppfyller kriterierna för TEN-T klass A, som betydelsefull hamn i det Transeuropeiska transportnätet.

Oxelösunds hamn är viktig för regionens försörjning. Hamnen ligger ca 110 kilometer från Stockholm och transporttiden till Skavsta flygplats är ca 20 minuter. Riksväg 53 som slutar 150 meter från hamngränsen har motorvägsstandard och förbinder Oxelösund med E4:an mot Stockholm och Östergötland. Banan Sala – Oxelösund förbinder hamnen med det övriga järnvägsnätet.

Hamnen har en inseglingssträcka som tar en timma från öppen kust. Vattendjupet i leden och vid ett antal kajplatser är 16,5 meter vilket medger anlop av det största fartyget som kan röra sig i Östersjön. Leden är klassad som en farled av riksintresse. I hamnen finns 10 kajplatser med en sammanlagd längd på 1 082 meter. Stålkajen, som inte ligger inom det egentliga hamnområdet är 300 meter lång.

Inom hamnområdet finns berggrum för lagring av upp till 1,0 miljoner ton olja. Verksamheten där bedrivs av Oxelösunds hamn, delvis på uppdrag av Oxelölager AB som äger berggrumsanläggningen. Utlastning sker till fartyg, bil, järnväg med bandtransportörer och rörledning till SSAB Oxelösund AB (SSAB). Hamnområdet utom Stålkajen omfattar sammanlagt en yta på 130 ha varav 92 ha är rena landytor. Ca 25 ha används för upplag av olika produkter och nås med bandtransportörer eller mobila transporter.

De befintliga två bulkkranarna vid kajplats 9,5 – 10 som är från 1960 och 1980 kommer under 2008 att ersättas med en kran med större räckvidd och bättre lyftkapacitet. Den nya kranen har 48 tons lyftkapacitet och 40 meters räckvidd från kajkant. Med den nya kranen får hamnen möjlighet att ta emot större fartyg och sänka sina lossningskostnader då man inte längre behöver maskiner ombord för att lyfta fram gods till läge för nuvarande kranars räckvidd.

Hamnen har planer på att bygga ny hamndel, Stegeludden i området mellan nuvarande hamnområde och SSABs stålka, för hantering av containers och Ro/Ro-laster. (Se Hamnens utveckling).

#### **Kriterier för vilka hamndelar som bedöms vara av riksintresse.**

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

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

#### **Hamndelar av riksintresse.**

Nedanstående hamndelar i Oxelösunds hamn bedöms vara av riksintresse, *kartbilaga 1*.

- **Kajplats 3 – 8**
- **Bulkkajen, kajplats 9,5 – 10**
- **Oljekajen, kajplats 11**

#### **Planerad hamndel som bedöms vara av riksintresse**

- **Stegeludden**

#### **Möjlig framtida hamndel som bedöms vara av riksintresse**

- **Norra Brannäs djuphamnsläge**  
Möjlig framtida placering av ny hamn för sjöfartsberoende industri. Detta djuphamnsläge, inklusive tillhörande farled, är redan 1987 riksintresseförklarad av Sjöfartsverket beroende på sina naturgivna förutsättningar.

**Transportmöjligheterna till och från riksintresset måste bevakas** För att en effektiv hamnverksamhet i framtiden ska kunna bedrivas inom områdena som anses vara av riksintresse för sjöfarten bör möjligheten att bygga ut nödvändig landbaserad infrastruktur bevakas inom ramen för den kommunala fysiska planeringen. Åtgärder som försvårar eller omöjliggör en nödvändig utbyggnad av väg- och järnvägsnätet bör inte tillåtas.

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

Det är viktigt att bullerförhållanden och även luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamndelar så att lämpliga miljöförhållanden garanteras

genom skyddsavstånd m.m. En acceptabel bullernivå för bostäder m.m. måste uppnås. Härefter innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och den väg- och järnvägstrafik som försörjer de olika hamndelarna. Härutöver måste de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas. Till hamnen ankommer tank- och kemikaliefartyg med farligt gods i form av eldningsolja, natronlut och svavelsyra. Produkterna transporteras från hamnen på väg- eller järnvägsnät men även återlastning till fartyg sker.

**Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten ändras.** Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning.

**Riksintresset ska skyddas mot åtgärder.** Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som "påtagligt kan försvåra" tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Oxelösunds hamn beaktas i såväl bygglovprövning, detaljplanering som översiktsplanering.

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



Bild 1 Dragkamp. Foto: Oxelösunds hamn.

## 1. Bakgrund och syfte

---

Oxelösunds hamn har pekats ut som riksintresse för sjöfarten av Sjöfartsverket genom beslut den 22 oktober 2001. Detta innebär att hamnen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada hamnen. Det är i första hand kommunens ansvar att se till att riksintresset Oxelösunds hamn beaktas i den fysiska planeringen och i tillståndsprövningen. Även Länsstyrelsen har ansvar och skyldighet att se till att riksintresset Oxelösunds hamn beaktas i olika planer.

I den av kommunfullmäktige, 2002-06-19, antagna översiktsplanen för Oxelösunds stad redovisas hamnen som industriområde och är där tillsammans med anslutande farleder redovisad som riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap. miljöbalken.

I Sjöfartsverkets beslut om utpekande av riksintresse för sjöfarten finns ingen närmare precisering av vad riksintresset Oxelösunds hamn omfattar. Stadens byggnadsplaner har aktualiserat behovet av att definiera vad som ingår i riksintresset Oxelösunds hamn. Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har därför tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket och Banverket och Nutek utarbeta denna rapport med syftet att precisera innebörden av riksintresset Oxelösunds hamn och beskriva samverkan med andra transportslag. Hamnens nära koppling till SSABs verksamhet har inneburit att frågan om hur staten ser på den tunga industrin i riksintressefrågan har uppmärksamats. Nutek är ansvarig myndighet i arbetet med att peka ut områden som ska behandlas som riksintresse för industriell produktion enligt 3 kap miljöbalken och har därför deltagit i framtagandet av denna rapport.

I uppdraget ingår att klargöra hamnens betydelse inom transportnäringen. Syftet är vidare att beskriva hamnverksamheten inom Oxelösunds hamn och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse. I beskrivningen av riksintresset ingår även att redovisa de miljöfaktorer som måste beaktas för att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet. Avsikten är att rapporten härigenom ska tjäna som ett kunskapsunderlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. Ett övergripande syfte med detta projekt är att skapa en gemensam syn och klargöra statens ställningstagande till hur riksintresset Oxelösunds hamn ska preciseras.

## 2. Oxelösunds Hamn – en historisk tillbakablick

Sjöfart och handel har bedrivits i Oxelösund sedan länge. Redan på 1400-talet nämndes Oxelösund som en bra skyddad vik vid färder längs Östersjökusten. Hamnverksamheten tog fart 1877 då järnvägen från Bergslagen blev klar. Mest exporterades trävaror och malm från gruvorna i bergslagen. Importgods bestod mestadels av kol från England. Till att börja med fanns endast kajplats 1 och 2. Ganska snart kom kajplats 3 med 5,9 meters djupgående. Kajplats 7 invigdes år 1889 och kajplats 8 år 1894. Redan 1899 fanns 14 ångkranar med 3-4 tons lyftkapacitet. Man lastade ett fartyg på 10 000 ton med drygt 100 hamnarbetare på tre dagar. Kajerna 4 – 6 invigdes 1902, kajplats 9 år 1906 och kajplats 10 år 1916. Oxelösunds Järnverks första masugn var i drift år 1917. Den första grovplåten valsades 1959. Allt sedan dess har Oxelösunds järnverk varit hamnens största kund.

### ***Några viktiga årtal i hamnens utveckling***

**1922** invigdes den första brokranen vid kajplats 10 som hade en lyftkapacitet på 35 ton.

**1939** kaj 4 och två vipparmskranar med 6 tons kapacitet byggs.

**1946** förlängdes landsvägen till Oxelösund in till hamnområdet.

**1957 – 1960** byggdes kajplats 9,5 med en ny portalkran med 20 tons kapacitet.

**1961** startade en färjelinje till Gotland. Denna försvann dock i slutet av 1960-talet.

**1963** byggdes kajplats 10 ut och fördjupades till 13,7 meter. Samtidigt byggdes kajplats 11 för hantering av oljeprodukter.

**1968** utrustades kajplats 7 med ett Ro/Ro-läge och en containerkran med kapaciteten 35 ton. Samtidigt kompletterades portalkranen på kajplats 9,5 med utrustning för hantering av containere.

**1973-1977** byggdes sju bergrum med anslutning till kajplats 11. Total lagringsvolym är 1,0 miljoner kubikmeter.

**1980** ombildades Oxelösunds hamn från att ha varit en avdelning inom TGOJ till ett aktiebolag.

**1982** blev Oxelösunds kommun och SSAB Oxelösund AB hälftenägare i bolaget.

**1988** byggdes SSABs Stålkaj och två kranar flyttades till denna nya hamndel. Samtidigt flyttades all plåthantering över till den nya hamndelen.

**1989** utfördes fördjupning vid kajplats 9,5. Det var inte möjligt att få fullt vattendjup ända in till kaj varför fenderpontoner måste användas under den inledande delen av lossningen av fartyg med stort djupgående. En procedur som fortfarande måste tillgripas.

Under året byggdes även ett Ro/Ro-läge vid kajplats 4 samt passagerarterminal för färjetrafik.

**1989-1999** fanns färjetrafik med Polen.

**1991** inköptes en ny portalkran för kajplats 10.

**1997-1998** fanns en färjelinje till St Petersburg.



är prioriterat är den så kallade Nordiska Triangeln som är en multimodal korridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I projektet ingår de hamnar, väg- och järnvägsförbindelser som sammanbinder dessa städer samt Stockholm Arlanda flygplats. Oxelösunds hamn ligger i direkt anslutning till den Nordiska triangelns transportkorridorer.

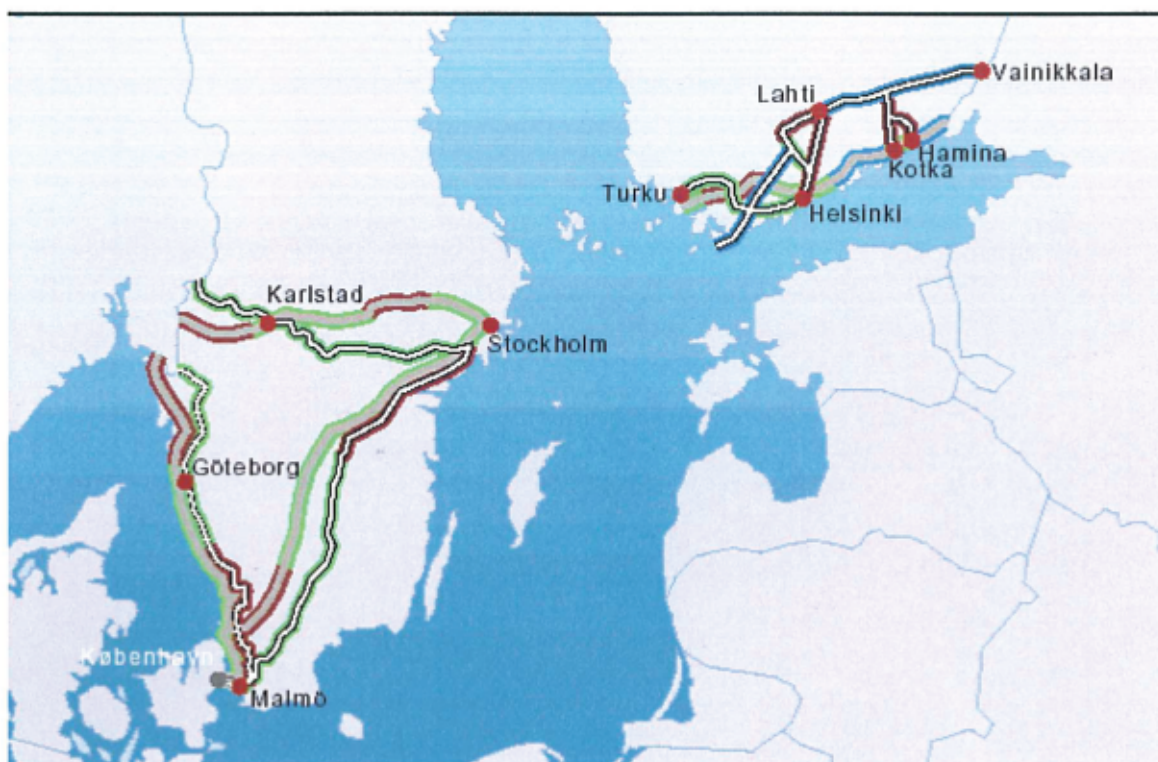


Bild 3. Den "Nordiska triangeln". Både E20 och E18 ingår i den Nordiska triangeln.

Den svenska hamnpolitiken bygger på en decentraliserad och marknadsorienterad hamnverksamhet utan statlig styrning. De allmänna hamnarna (allmän hamn se sid. 37) i Sverige är i huvudsak en kommunal angelägenhet. I flera fall har en regional samverkan mellan olika hamnar kommit till stånd. Staten ansvarar för den nationella infrastrukturen till lands och till sjöss och därmed för viktiga delar av hamnens omkringliggande infrastruktur, vilket ger vissa övergripande förutsättningar för hamnarna. Staten ansvarar dock inte för planering av hamnen eller de investeringar som rör hamnverksamheten.

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

Den transportpolitiska propositionen 2005/06:160 "Moderna transporter" har tagit till sig en hel del av förslagen från den tidigare Godstransportdelegationen. Bl a. anser regeringen att strategiska logistiknoder som kombiterminaler och hamnar bör utvecklas för att främja intermodala transporter. Samordnade lösningar för olika typer av terminaler bör eftersträvas. Hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör nyttjas mer effektivt. Vissa hamnar bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar, bl.a. när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Därför bör ett antal strategiska hamnar pekats ut. En statlig förhandlare har tillsatts (juni 2006) för att utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som bör ligga till grund för prioritering

samt även föreslå vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. Vidare bör förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. Regeringen avser med stöd av förhandlarens förslag avgöra vilka hamnar som skall få en prioriterad ställning. I uppdraget ingår även att utvärdera nuvarande principer avseende ansvaret för de allmänna farlederna.

## 4. Oxelösunds hamn

---

Hamnen ligger ca 110 kilometer från Stockholm och transporttiden till Skavsta flygplats är ca 20 minuter. Inom en radie av 150 kilometer finns ca 3 miljoner människor. Riksväg 53 som slutar 150 m från hamngränsen har motorvägsstandard och förbinder Oxelösund med E4:an mot Stockholm och Östergötland. Riksväg 52 och 53 förbinder Oxelösund med Nyköping, Eskilstuna, Örebro, Västerås och övriga Mälardalsområdet. Banan Sala – Oxelösund förbinder hamnen med det övriga järnvägsnätet.

### **Verksamhet**

Oxelösunds hamn är en allmän hamn. Verksamheten i hamnen bedrivs av Oxelösunds Hamn AB som ägs till 50 procent av Oxelösunds kommun och till 50 procent av SSAB.

Bolaget är ett integrerat bolag för hamn – och stuveriverksamhet och äger all mark man är verksam på. Vissa marktytor hyrs ut till externa verksamheter såsom Svenska Foder AB, Nordic Bulkers, Wibax m fl. Verksamheten sysselsätter ca 210 personer (november 2005).

Hamnverksamheten bedrivs dygnet runt alla årets dagar.

Hamnen har en inseglingssträcka som tar en timma från öppen kust. Vattendjupet i leden och ett antal kajplatser är 16,5 meter vilket medger anløp av det största fartyget som kan röra sig i Östersjön. Leden är klassad som en farled av riksintresse. I hamnen finns 10 kajplatser med en sammanlagd längd på 1 082 meter. Stålkajen, som inte ligger inom det egentliga hamnområdet är 300 meter lång.

Inom hamnområdet finns berggrum för lagring av upp till 1.0 miljoner ton olja. Verksamheten där bedrivs av Oxelösunds hamn, delvis på uppdrag av Oxelölager AB som äger berggrumsanläggningarna. Utlastning sker till fartyg, bil, järnväg, med bandtransportörer och rörledning till SSAB. Hamnområdet utom Stålkajen omfattar sammanlagt en yta på 130 ha varav 92 ha är rena landtytor. Ca 25 ha används för upplag av olika produkter och nås bandtransportörer eller mobila transporter.

### **Fartygstrafik**

Hamnen har linjetrafik med Storbritannien med två avgångar per vecka (april 2006) till hamnen Goole i nordöstra England. Basen i trafiken utgörs av SSABs kvantiteter till Storbritannien. Våren 2006 öppnades en ny containerfeedertrafik till Hamburg och Bremerhaven i Tyskland, även den med SSABs produkter som bas. Trafiken, med en avgång per vecka, utgår till att börja med från Stålkajen men ska senare under året flyttas till kajplats 7 som då iordningstälts för containertrafik.

Fartyg med kol från USA och Australien anløper hamnen cirka tre gånger i månaden. En gång per månad anløper malmfartyg från Narvik och ca tre gånger i veckan pråmar med malm från Luleå. Regelbunden trafik pågår med pråmar för kalk från Gotland och kol från Baltikum. Två gånger per månad skeppas färdiga stålprodukter till USA. Olja, skrot, flis och övriga produkter skeppas med viss oregelbundenhet bl a beroende på säsongeffekter.



Bild 4. Oxelösunds hamndelar.

#### Specifikation kajer och utrustning

Kaj nr	Längd	Vatten- djup	Tillåtet djupgående	Utrustning	Antal	Kapacitet Ton
1	200	-	-	Ingen 1)		
2	105	8.00	7.40	Ro/Ro-ramp bredd 30 meter		
3-6	246	8.75	8.45/8.15 2)	Mobilkran	2	
7	100	9.70	9.40/9.10 2)	Portalkran Containerkran	1 1	45 35
8	138	8.00	7.40	3)	1	6
9.5	138	16.50 4)	15.50 4)	Portalkran	2	20 och 18
10	250	16.50 4)	15.50 4)	Åkbar Skeppslastare	1	
11	105	13.50 5)	12.80	Marinsvängarmar	2	
Stålkajen	300	9.40	9.00	Vipparmskran Containerkran	2 1	30 45
Södra Bran- näs	90	7.00	6.60	Ro/Ro-ramp 9 meter		

1) Kajen används inte i kommersiellt syfte.

2) Anger djup vid lastning respektive lossning.

3) Här finns Ro/Ro-ramp med 8 meters bredd.

4) Vid utfendring till 5 meter från kajkant.

5) Gäller inom 125 meter öster om manifold (Slangkoppling mellan fartyg och kaj).

### Godstatistik över kaj, hela hamnen

Kton

Hamndel/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Kajplats 1 - 8	410	224	209	188	128	197
Storbulkskajen	4 079	3 842	3 472	3 430	3 614	3 463
Oljekajen	1 263	351	263	119	168	215
Stålkajen	1 232	1 292	1 129	1 100	986	895
Brannäs	174	203	179	170	176	206
Totalt	7 158	5 912	5 252	5 007	5 072	4 976

### Antal fartygsanlöp, hela hamnen

Hamndel/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Kajplats 1 - 8	94	97	115	104	104	91
Storbulkskajen	177	194	192	174	168	194
Oljekajen	58	25	29	19	23	17
Stålkajen	527	622	628	613	524	535
Brannäs	42	46	43	33	30	34
Totalt	898	984	1 007	943	849	871

### Hamndel Kajplats 1-8

Här lossas och lastas i huvudsak det mindre kusttonnaget, flytande kemikalier och i viss omfattning ankommande pråmar över Ro/Ro-ramp med lastmaskiner.

Kton

Godsslag/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Järn, stål och skrot	181	74	51	47	11	9
Salt	36	0	0	0	0	0
Flis	29	53	68	58	27	31
Kol och koks	101	42	0	0	0	0
Spannmål	0	0	3	16	31	48
Kemikalier	23	32	27	16	13	9
Övrigt *	63	55	87	67	59	109
Totalt	433	256	236	204	141	206

\* Cement, kalk, aluminiumsulfat, trävaror, rustor (restprodukt vid gjutjärnsframställning)m.m.

### Hamndel Storbulkskajen, Kajplats 9,5-10

Här sker hamnens huvudsakliga uppgift med lossning av oceangående större fartyg och lossning och lastning av spannmål.

Kton

Godsslag/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Koks	198	217	162	173	186	133
Kol	759	805	770	754	743	804
Omlastningskol	743	541	288	290	558	365
Malm och pellets	2 195	2 153	2 087	1 984	1 961	1 888
Kalksten	6	19	26	13	37	31
Koksstybb	25	34	32	31	29	36
Järnsinter	28	24	34	16	16	22

Salt	0	30	0	0	0	0
Spannmål	125	19	60	73	82	134
Stålprodukter och skrot	0	0	13	96	0	50
Övrigt	0	0	0	0	2	0
<b>Totalt</b>	<b>4 079</b>	<b>3 842</b>	<b>3 472</b>	<b>3 430</b>	<b>3 614</b>	<b>3 463</b>

#### *Hamndel Oljekajen, kajplats 11*

Vid denna kajplats hanteras endast oljeprodukter.

I nedan angivna volymer ingår vissa transitkvantiteter från i huvudsak Ryssland som anländer med mindre tankfartyg men som skeppas ut med större tankfartyg.

Kton

Godsslag/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Olja	1 240	319	236	103	155	206
<b>Totalt</b>	<b>1 240</b>	<b>319</b>	<b>236</b>	<b>103</b>	<b>155</b>	<b>206</b>

#### *Hamndel Stålkajen*

Här sker utlastning av SSABs färdiga stålprodukter.

Kton

Godsslag/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Stål	1 150	1 199	1 048	1 025	916	894
Övrigt	82	93	81	75	70	1
<b>Totalt</b>	<b>1 232</b>	<b>1 292</b>	<b>1 129</b>	<b>1 100</b>	<b>986</b>	<b>895</b>

#### *Hamndel Södra Brannäs*

Här sker lossning och lastning av vissa torra bulkprodukter för SSABs räkning.

Kton

Godsslag/år	2005	2004	2003	2002	2001	2000
LD-slagg	45	25	9	26	19	44
Kalksten	127	178	170	144	157	162
Övrigt	2	0	2	0	0	0
<b>Totalt</b>	<b>174</b>	<b>203</b>	<b>181</b>	<b>170</b>	<b>176</b>	<b>206</b>

#### *Hamndel Stegeludden*

Hamndelen är under projektering. Ansökan behandlas av Miljödomstolen.

Se under utveckling nedan.

#### **Hamnens utveckling**

De befintliga två bulkkranarna vid kajplats 9,5–10 som är från 1960 och 1980 kommer under 2008 att ersättas med en kran med större räckvidd och bättre lyftkapacitet. Den nya kranen har 48 tons lyftkapacitet och 40 meters räckvidd från kajkant. Med den nya kranen får hamnen möjlighet att ta emot större fartyg och sänka sina lossningskostnader då man inte längre behöver maskiner ombord för att lyfta fram gods till läge för nuvarande kranars räckvidd.

Hamnen har planer på att bygga en ny hamndel, Stegeludden, i området mellan nuvarande hamnområde och SSABs stålkaj. En ansökan om miljötillstånd skall skickas till Miljödomstolen under december 2006. Den nya hamndelen kommer att utrustas med en containerkran och ett Ro/Ro-läge men också en allvädersterminal för hantering av i huvudsak väderkänsliga

stålprodukter. Terminalen byggs i ena ändan av den nya kajen och på ett sådant sätt att ett fartyg kan förtöja så att lastrumsdelen kommer under tak. Lastning av väderkänsligt gods kan därmed pågå oavsett väderlek. I terminalens mitt kommer det att finnas två järnvägsspår. Järnvägsanslutningen skall även användas för transport av ankommande och utgående containere.

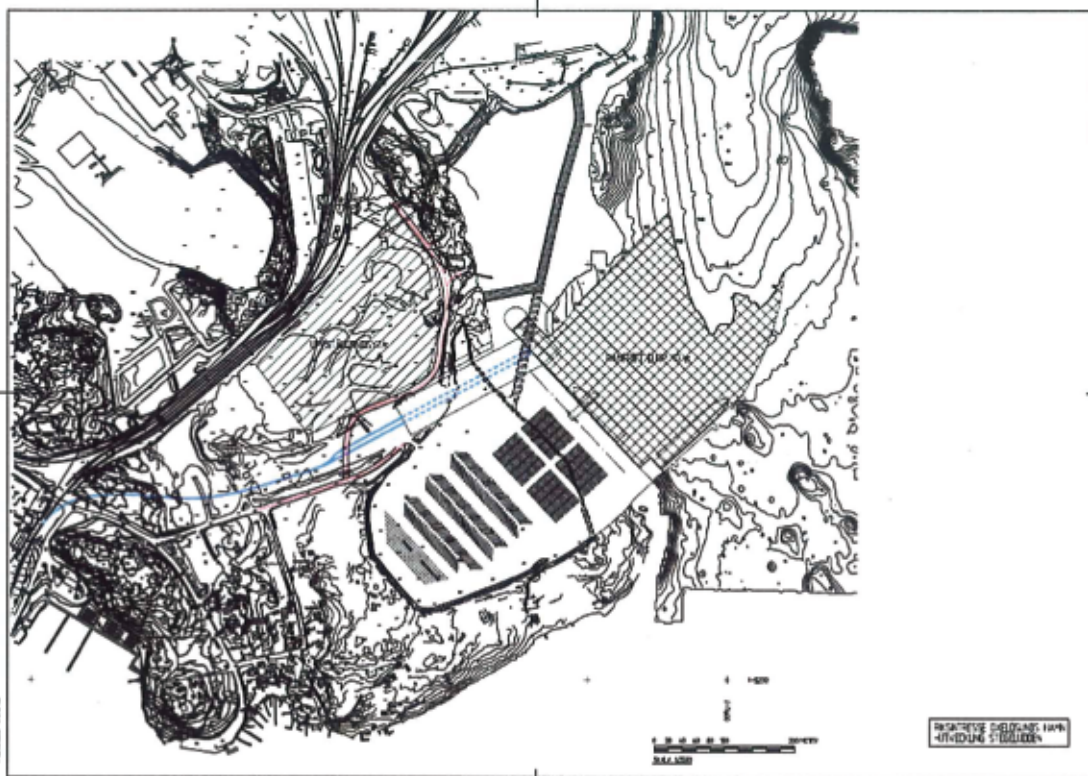


Bild 5. Stegeludden. Planerad framtida hamndel.

Oxelösunds hamn gjorde i november 2005 följande prognos för verksamheten.

Kton

Godsslag/år	2006	2008	2012
Småtorrbulk	400	500	1 000
Stortorrbulk	3 230	4 300	5 000
Våtbulk	2 100	1 000	2 000
Stålkajen	1 400	1 600	1 700
Containers	28	100	250
Ro/Ro	0	350	700
Summa	7 158	7 850	10 650

Hamnen är en utpräglad hamn för hantering av gods i bulk men har även en inriktning på hantering av containers. Tanken är att utveckla containerverksamheten på kajplats 8 men även på den nya hamndelen Stegeludden.

Hamnens största kund är SSAB. Förutom import och exportgods för SSABs räkning hanteras vissa volymer olja och kemikalier. Begränsade mängder styckegods hanteras. Malm utgör det största godsslaget med ca 2,3 miljoner ton. Därefter kommer koks och kol med ca 1,2 miljoner ton och stålprodukter med 1,3 miljoner ton.

Hamnen förfogar över ett antal bogserbåtar för hantering av de största fartygen som kan nå en storlek på upp till 150 000 tons dödvikt DW.

Hamnen utför även omfattande terminalhantering av gods för SSABs räkning och andra kunder.

### **Anslutande infrastruktur**

#### *Sjötransporter*

Förutom farlederna 441 till den allmänna hamndelen och farleden 455 in till SSABs stålkaaj finns alldeles söder om Oxelösund farleden 432 över Bråviken till Norrköping. Farled 443 preciseras i denna rapport att vara av riksintresse från fyren Korpholmen till Stegeludden, se även sid 32. Längs kusten utanför Oxelösund finns dessutom en inomskärsled 406 som ansluter till motsvarande norrut 407 och söderut 431.

Skulle den av Oxelösunds hamn prognoserade volymutvecklingen inträffa, vilket betyder i stort sett en fördubbling av kvantiteterna fram till 2012, kommer nuvarande farledssystem ändå att vara tillräckligt även om på motsvarande sätt antalet anlöp per år ökar med 800 anlöp.

#### *Järnväg*

Oxelösunds hamn har anslutning till järnvägen Sala - Oxelösund. Banan ansluter till Västra Stambanan i Flen och till Södra Stambanan i Nyköping, 12 km in i landet.

Banan används på delen mellan Flen och Oxelösund endast för godstrafik. Sträckan Sala – Västerås har en god bangeometri och en hastighetsstandard på 130 km/tim. Övriga sträckor är något kurvig och tillåter hastigheter på 80 – 120 km/tim.

Delen mellan Eskilstuna och Oxelösund ingår i det strategiska godsnetet. En anpassning för axellaster om 25 ton och en utökad lastprofil har nyligen genomförts.

Hamnen har egen spåranslutning till den övergripande järnvägen via bangården i Oxelösund. SSAB har också egen spåranslutning till bangården. Hösten 2005 gick i snitt 6 godståg varje vardag till/från Oxelösunds hamn och SSAB. Minst två tredjedelar av transportererna går till/från SSAB.

#### *Bedömningar om framtida godstrafik till/från Oxelösunds hamn år 2012*

Banverkets prognos för antalet tåg till/från Oxelösunds hamn (inklusive SSAB:s transporter) år 2010 är 7 godståg per vardagsdygn. I Banverkets prognos bedöms ca 1,2 miljoner brutto ton transporterats, vilket även innefattar tågens vikt. Detta är en ökning på ca 16 procent.

Oxelösunds hamns bedömning är att 10,65 miljoner ton gods totalt kommer att hanteras i hamnen år 2012 (exklusive SSAB:s transporter). Utav detta bedöms drygt 1,8 miljoner ton transporterats till/från hamnen på järnväg vilket innebär en ökning med ca 80 procent. Detta motsvarar en ökning med ca 5 godståg per vardagsdygn. Sammantaget skulle hamnen och Banverkets bedömning motsvara ca 12 godståg per vardagsdygn. Merparten av tågen beräknas trafikera banan Sala - Oxelösund.

#### *Väg*

Väg 53, delen mellan Oxelösund – Nyköping, är trafikräknad år 2002 och trafiksiffrorna har räknats upp till år 2005, dagens trafik. På den svagaste trafiklänken mellan Oxelösund – Nyköping, länken mellan trafikplats Stjärnholm och trafikplats Björshult, uppgår totaltrafiken i båda riktningarna till 6400 fordon/dygn, f/d. Av totaltrafiken utgör den tunga trafiken 400 f/d. Detta trafikflöde (6400 f/d) är att betrakta som den genomgående trafiken mellan Oxelösund – Nyköping.

Under perioden 2005 – 2015 beräknas trafiken öka med ca 15 procent.

Detta innebär att genomfartstrafiken mellan Oxelösund – Nyköping kommer att öka med ca 1000 f/d.

Den totala godshanteringen i hamnen uppgick år 2005 till 7,1 miljoner ton. Av detta transporterades ca 10 procent (0,71 miljoner ton) till eller från hamnen per bil. Dessa transporter ingår i de trafiksiffror som redovisas ovan.

#### *Bedömningar om framtida godstrafik till/från Oxelösunds hamn år 2012*

Av Oxelösunds hamns bedömning av den totala godsmängden som ska hanteras i hamnen år 2012 (10,65 miljoner ton) förväntas ca 20 procent (2,16 miljoner ton) transporteras till eller från hamnen per bil. Den tunga trafiken på motorvägen mellan Nyköping och Oxelösund uppgår idag till ca 400 f/d. Den beräknade "normala" ökningen på 15 procent ger totalt 460 f/d inklusive hamnens "normala" utveckling.

Den extra ökningen av gods i hamnen som förväntas och som transporteras per bil blir då ca 200 f/d. Den totala förväntade ökningen av tung trafik på motorvägen ökar från dagens siffra 400 f/d till ca 660 f/d. Totaltrafiken på motorvägen beräknas öka till ca 7500 f/d jämfört med dagens trafik 6400 f/d.

Detta innebär att den utökade godshanteringen vid hamnen, som genererar ytterligare 200 tunga f/d, kommer att klart märkas på det kommunala vägnätet i Oxelösund. För det statliga vägnätet, motorvägen Nyköping - Oxelösund och väg E4 genom länet, bör inte ökningen av den tunga trafiken innebära några allvarliga störningar. Vägvalet för den tunga trafiken utöver de nämnda vägavsnitten är inte känt och eventuella störningar på dessa kan i dagsläget inte bedömas.

#### *Flyg*

Stockholm – Skavsta flygplats är belägen ca 25 km från hamnen. Transporttiden är ca 20 min. Enligt Luftfartsstyrelsen lastades/lossades 871 ton gods på flygplatsen år 2004.

## 5. Hamnens koppling till SSAB

---

Oxelösunds Hamn AB ägs till 50 procent av Oxelösunds kommun och till 50 procent av SSAB. Detta ägandeförhållande har funnits sedan 1981, ett år efter det att Oxelösunds hamn blev aktiebolag. Förutom den formella kopplingen mellan SSAB och Oxelösunds hamn finns det ett antal praktiska/affärsmässiga kopplingar mellan de två verksamheterna.

- **Affärsmässiga kopplingar**

Andelen hanterat gods som direkt transporteras från Oxelösunds hamn till SSAB var under 2005 ungefär 63 procent. Hamnens expansion de senaste åren har minskat andelen betydligt, och framtida prognoser indikerar ytterligare minskningar. Beroendet av SSAB som kund är fortfarande stort men förväntas således att minska de närmaste åren. SSAB är traktens största privata arbetsgivare med ca 2700 anställda med en stabil och positiv utveckling i en bransch med ett globalt kundunderlag.

- **Stålkajen, som ägs helt av SSAB**

Här hanteras enbart färdigt gods i form av stålprodukter. Årlig volym hanterat gods är ca 1,5 miljoner ton. Enligt SSAB finns det inga planer att låta stålkajen inlemmas i Oxelösunds hamns allmänna hamnområde.

Anställda från Oxelösunds hamn utför under SSABs ledning all godshantering vid stålkajen inklusive lossning och lastning av fartyg.

Södra Brannäs, som ligger inom SSABs område.

Här hanteras vissa kvantiteter torrbulk till och från pråmar. Oxelösunds hamn svarar för godshantering genom avtal med olika entreprenörer.

- **Detaljplaneringsarbetet**

SSAB expanderar norröver och hamnen söderöver efter gemensam överenskommelse. I området Norra Brannäs finns ett naturligt djuphamnsläge som kan användas om den framtida industriella utvecklingen blir sådan att en större förändring behövs av hamnverksamheten i Oxelösund. Inseglingen till detta område är riksintresseförklarad.

Kopplingen mellan hamnen och SSAB har funnits under en relativt lång tid. Förhållandena har förändrats under tiden. Oxelösunds hamn bedrivs i dag som ett fristående aktiebolag med uppdrag att ge såväl SSAB som andra kunder service med såväl hamn- som terminalverksamhet.

## 6. Planeringsläget

---

### **Översiktsplanens redovisning av hamnen**

I Oxelösunds kommuns översiktsplan, antagen den 19 juni 2002, redovisas Oxelösunds hamn som industriområde och är där tillsammans med anslutande farleder redovisad som riksintresse för sjöfarten enligt 3 kap. miljöbalken. Riksintresseområdet är inte avgränsat utan redovisat som en punkt på hamnområdet. Med ett felaktigt underlag från Länsstyrelsen som grund har även Stålkajen inne på SSABs område redovisats som riksintresse för sjöfarten.

**I översiktsplanen framhålls :** Att kommunen ska verka för att de viktiga infrastrukturfrågorna för trafikförsörjningen av hamnen och ev. färjeterminal genomförs (Östersjöleden, Aspaspåret och Centrumleden). Två vägreservat för Östersjöleden och Centrumleden har markerats på kartan för framtida markanvändning. Vägreservaten redovisas som riksintresse för vägtrafik. Vägverket har dock tydligt markerat att man inte anser att reservaten är av riksintresse. Två reservat för önskemål om kommande järnväg har även markerats. Ett för Aspaspåret och ett för att möjliggöra en spårförbindelse parallellt med Östersjöleden för att försörja befintligt hamnområde och kommande hamn vid Stegeludden. Inom reservaten bör inga tillstånd för åtgärder utöver underhåll av befintliga byggnader och anläggningar medges.

På kartan för framtida markanvändning anges även Stegeludden som industriområde. Området runt djuphamnsläget på norra Brannäs anges som Utvecklingsområde. Att det är markerat som Utvecklingsområde innebär att området bedöms ha en stor oanvänd potential som bedöms kunna nyttjas bättre. Området anses ha goda möjligheter för kommunikationer och transporter. Den blivande markanvändningen kommer att studeras och föreslås i kommande fördjupningar av översiktsplanen.

Utvecklingsområdet gränsar till ett stort naturområde som framhålls som särskilt värdefullt med anledning av att det är kommunens största sammanhängande naturområde.

I översiktsplanen anges även att en fördjupad översiktsplan över Oxelösunds hamn, Stålkajen och Stegeludden bör upprättas.

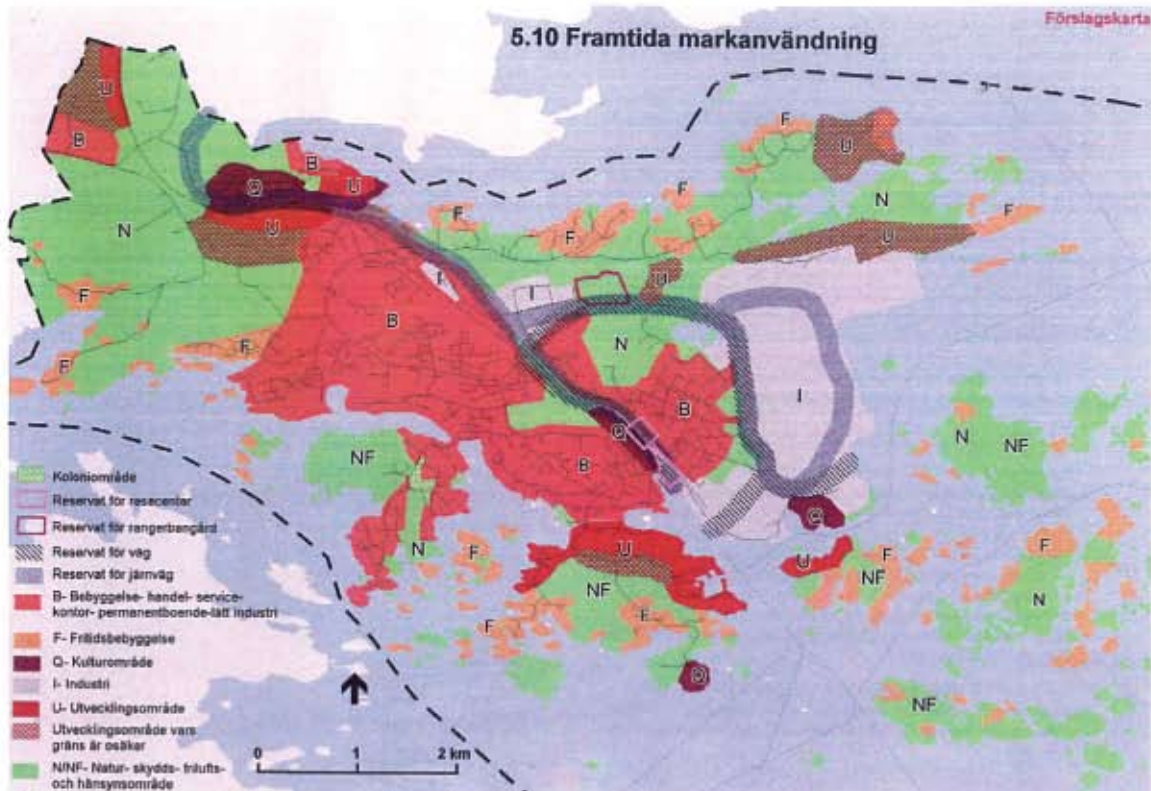


Bild 6. Oxelösunds kommuns översiktsplan.

#### Länsstyrelsens granskningsyttrande

Av länsstyrelsens granskningsyttrande framgår att Brannäshalvön i gällande översiktsplan från 1990 är reserverat för industriändamål och anses i sin helhet vara av riksintresse för energiproduktion. Länsstyrelsens bedömer att kommunens utpekande av delar av halvön som utredningsområde tillgodoser riksintresset.

De farleder som Sjöfartsverket bedömer vara av riksintresse medföljer som bilaga. Bedömningen överensstämmer inte helt med kommunens syn. Sjöfartsverket anser bl.a. att farleden, nr 443, närmast land mellan de båda hamnarna är av riksintresse.

Länsstyrelsen gör samma bedömning.

Kommunen har planeringsansvaret för hela kommunens yta. Sjöfartens farleder av riksintresse och riksintresset fiske bör därför redovisas för hela kommunens vattenområde.

Befintlig järnväg till Oxelösund är av riksintresse enligt Banverkets beslut. Kommunens reservat för Aspsåpåret bedöms av Banverket inte vara av riksintresse. Länsstyrelsen gör samma bedömning.

#### Gällande detalplaner

För större delen av hamnområdet gäller en detaljplan från 1987 som anger Hamn (Th<sub>1</sub>) och Järnväg (Tj). Området närmast Villabacken får endast användas för hamnändamål med mindre miljöpåverkan (Th<sub>2</sub>). För Hamnens område norr om Gamla Oxelösundsvägen med beteckningen (Th<sub>2</sub>) pågår ny planläggning med syfte att tillskapa industritomter. Planprogram har upprättats 2005. I detta planarbete ingår även att utreda framtida väganlutning till Hamnen. För kaj 2 och 3 gäller detaljplan från 1997 som redovisar Hamn (V). En byggrätt finns även för en pirutbyggnad.

För del av oljehamnen gäller detaljplan från 1965 som i huvuddrag anger Hamnändamål (Th<sub>1</sub>). För Stålkajen gäller detaljplan från 2000 som anger Masugnar, stålverk m.m (J<sub>1</sub>). För Stegeludden gäller detaljplan från 1973 som anger Område för storindustri (Js). För djuphamnsläget norra Brännäs gäller områdesbestämmelser från 1999 som anger industriområde och skyddsområde för industri.

## **Investeringsplanerna**

### **Vägverket**

Nationell Plan för Vägtransportsystemet 2004 - 2015, fastställd genom regeringsbeslut 2004. I den nationella planen finns endast ett vägobjekt upptaget i Södermanlands län under planperioden. Östra förbifarten Katrineholm med planerad byggstart tidigast 2008. Objektet har marginell betydelse för Oxelösunds hamn.

Länstransportplan för 2004 – 2015, fastställd av Regionförbundet 2004-04-22.

I Länstransportplanen finns ett nybyggnadsobjekt upptaget väg 53/55 Förbifart Malmköping med byggstart våren 2006. Objektet har betydelse för hamnens vägförbindelse mot Bergslagen. Övriga väginvesteringar inom länet är i huvudsak ombyggnads- och trafiksäkerhetsåtgärder.

### **Banverket**

I Banverkets Framtidsplan för Järnvägen 2004-2015 finns idag för banan Sala – Oxelösund medel för underhåll samt för utbyten och upprustning där den största åtgärden är kontaktledningsupprustning mellan Flen och Oxelösund. Banverket har nyligen i en idéstudie belyst möjligheten att förbättra godstransporterna till och från hamnen.

## **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.

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg på minst 1350 bruttoregisterton (volymmått@ 2.83m<sup>3</sup>) är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Tillstånd krävs både för att anlägga en ny hamn och för driften av en befintlig hamn. Prövningsmyndighet är länsstyrelsen eller Miljödomstolen. Länsstyrelsen är även tillsynsmyndighet enligt miljöbalken av hamnen och över vattenverksamheten i hamnen.

Länsstyrelsens Miljöprövningsdelegation har den 14 maj 2004 lämnat Oxelösunds Hamn AB, tillstånd enligt miljöbalken att på fastigheterna Oxelö 7:60 och Oxelö 7:67 i Oxelösunds kommun bedriva fortsatt och utökad hamnverksamhet med en årlig hantering av 5,5 miljoner ton gods över kaj. Bolaget lämnas även tillstånd till fartygsrörelser med sammanlagt 5,2 miljoner ton brutto för nämnd verksamhet, vilket inkluderar tankfartygslöp. Hanteringen av gods omfattar lossning och lastning av gods från fartyg, omlastning och lagring av gods, intransport av gods till SSAB samt drift av hamnens anläggningar.

Bolaget lämnas även tillstånd till att återetablera färjetrafik vid kajerna 3 och 8, installera ny kran vid kajerna 3-7 samt att nyetablera färjetrafik vid kaj 2. Färjeverksamheten får högst om-

fatta 40 000 ankommande och 40 000 avgående lastenheter (TEU) per år, 5000 ankommande och 5000 avgående personfordon per år och 300 färjeanlöp/år.

Tillståndet omfattar även ombyggnad av befintligt bandtransportsystem.

Miljödomstolen prövar under 2006 Hamnens ansökan om att även ta i anspråk Stegeludden för hamnverksamhet.

## 7. Influensområde

---

### **Allmänt**

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

Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som **buller, vibrationer och luftföroreningar** samt de **risk- och säkerhetsaspekter** som är kopplade till hamnverksamheten och till **transporter till och från hamnen**.

För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid planläggning och i olika tillståndsbeslut. Redovisningen av de olika miljöfrågorna nedan utgår till stor del från miljökonsekvensbeskrivningen som ligger till grund för hamnens gällande miljötillstånd och hamnens årliga miljörapporter samt 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.

### **Buller**

Buller är en lokal miljöeffekt och oftast knuten till lasthantering av något slag eller ventilationsfäktar och hydraulik. I samband med hamnverksamhet förekommer även buller från väg och järnvägstrafik till och från hamnen. Fartygens dieselmotorer alstrar ett lågfrekvent (dovt) buller som dämpas dåligt med avståndet. Lågfrekvent buller kan medföra 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. Faktorer som påverkar bullerstörningens omfattning är fartygens bulleremission och behov av körning av hjälpmaskineri samt liggtider i hamn, särskilt nätter och helger. Utöver buller från fartyg kommer buller att emitteras från transporter, lastning och lossning av gods.

Störningen av buller är beroende av fler faktorer än själva bullerexponeringen (SOSFS 1996:7). Graden av bullerstörning påverkas av tidigare erfarenheter av bullerexponering, attityd, hälsotillstånd, men även känslighet för buller och tidpunkt när bullret förekommer.

Bullerstörningar kan begränsas på tre olika sätt:

- Åtgärder vid källan
- Åtgärder under utbredningen
- Åtgärder till skydd för mottagaren

Oxelösunds hamn genomför bullerdämpande åtgärder främst genom principen åtgärder vid källan.

I hamnens miljötillstånd anges att buller från verksamheten skall begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå som riktvärde utomhus vid närmaste bostäder än

55dB(A) vardagar mån-fre dagtid (kl. 07.00 – 18.00)

45dB(A) nattetid (kl. 22.00 – 07.00)

50dB(A) övrig tid

Momentana ljud nattetid (kl. 22 – 07) får inte överskrida 55 dB(A).

Ljudnivåmätningar för att kontrollera verksamhetens bullerpåverkan utförs regelbundet i hamnens omgivningar enligt befintliga kontrollprogram.

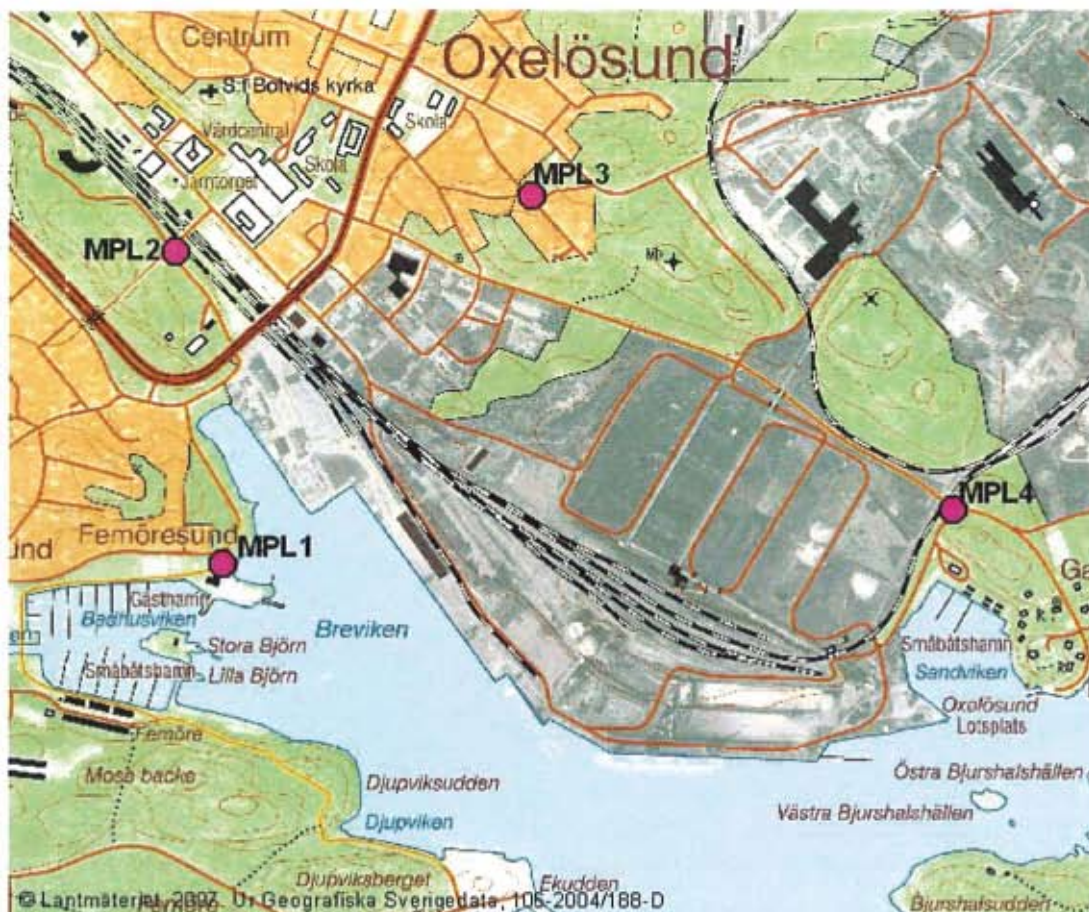


Bild 7. Mätstationer för buller.

Mätningar gjorda under 2004 och 2005 mellan kl 08.00 – 10.30 visar bullervärden inom följande intervall:

Mätplats 1	43,1 – 57,8 dB(A), ekvivalent
Mätplats 2	47,5 – 53 dB(A), ekvivalent
Mätplats 3	41,2 – 48,5 dB(A), ekvivalent
Mätplats 4	45,7 – 49,6 dB(A), ekvivalent

#### Planeringsriktlinjer för buller

En utbyggnad av bostäder inom eller i direkt anslutning till det egentliga hamnområdet är sannolikt inte förenlig med hamnverksamheten p.g.a. att bostäderna blir bullerstörda. Detta skulle kunna leda till krav på inskränkningar av hamnverksamheten och därmed medföra påtaglig skada på riksintresset. Eventuell annan verksamhet än bostäder får prövas från fall till fall.

Bullerfrågorna måste uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i närheten av riksintresset 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 måste beaktas. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Riktvärdena är tillämpbara på både verksamheten inom hamnområdet (lastning, lossning o.s.v.), buller från fartygens motorer m.m., samt fläktar o dyl. i angränsande arbetslokaler. Vid väg- och järnvägstrafik om försörjer de olika hamndelarna men genereras utanför hamnområdet tillämpas riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik.

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

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning. Om det finns särskilda skäl kan man göra avsteg både genom skärpa och lätta på värden.

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

För bullerstörning från hamnverksamhet tillämpas Naturvårdsverket riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5 rev 1983). Dessa riktvärden tillämpas även för väg- och järnvägstrafik inom ett hamnområde. Riktvärdena avser frifältsvärden och man skiljer på nyetablering respektive befintlig verksamhet. Invid nya bostäder vid en befintlig verksamhet ska riktvärden för nyetablering tillämpas. För närvarande pågår en översyn av Naturvårdsverkets allmänna råd. Framöver kommer troligtvis nyetableringsvärdena gälla även för befintlig verksamhet.

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

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

*Riktvärden för arbetslokaler för ej bullrande verksamhet, t ex kontor.*

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

*Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder*

För bedömning av lågfrekvent buller som kan uppkomma från fartygens fläktar m.m. tillämpas Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus och höga ljudnivåer (SOSFS 2005:6). Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus. Riktvärdena som ska beaktas vid bedömning av olägenhet för människors hälsa ses nedan.

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

### *Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet*

För vägtrafik och järnvägstrafik har riksdagen lagt fast riktvärden för buller vid **ny bostadsbebyggelse** (infrastrukturpropositionen (1996/97:53)).

Utrymme	Bullernivåer
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå
Inomhus	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå
På uteplats	70 dBA maximalnivå

Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt. För att Vägverket ska bekosta bullerdämpande åtgärder på befintlig bostadsbebyggelse vid väg gäller riktvärdet 65 dB(A). Man ska således vid tillämpning av det ekvivalenta utomhusriktvärdet skilja på nybyggnation av bostadsbebyggelse och befintliga bostäder samt nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg då riktvärdena ser annorlunda ut.

### *Möjliga åtgärder för att förbättra ljudmiljön*

Samtliga riktvärden som anges ovan används som underlag vid bedömning av om en bullerstörning kan utgöra olägenhet för människors hälsa. Många faktorer inverkar vid en bedömning som alltid bör göras från fall till fall. Faktorer att ta hänsyn till vid bedömning av risk för störning är bl.a. följande:

- Är det en jämn nivå eller återkommande maxnivåer? Det är stor skillnad på störningen av jämnt buller från ex fläktar och bullertoppar från t.ex. slagljud.
- Är ljudnivån regelbundet återkommande (t.ex. tågpassager enligt tidtabell) eller slumpvis (t.ex. slagljud).
- Tid på dygnet störningarna förekommer, varaktighet och ljudnivå.
- Ljudets frekvensfördelning. Lågfrekvent buller upplevs särskilt negativt och kan redan vid låga nivåer ge upphov till besvär i form av trötthet, huvudvärk, illamående osv.
- Den totala bullerbelastningen i området. Bostädernas tillgång till tyst sida.
- Möjligheten att begränsa bullret
- Exponering för fler bullerkällor
- Bullrigt grannskap (långt till tyst miljö)

Positiva egenskaper som måste förstärkas för att störningsupplevelsen för de boende ska minska kan vara att 1) många boningsrum vetter mot tyst sida, 2) mycket lågt buller inomhus, 3) tyst gård, 4) hög fasadisolering.

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.

Tillgång till en tystare sida för bostäder är en positiv faktor som generellt sett innebär minskad störning. I vägtrafiksammanhang har en tystare sida länge använts som ett sätt att uppnå en acceptabel ljudmiljö för nya bostäder. En anledning till detta avsteg från riksdagens riktvärden är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt genomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena.

Vid olika typer av industriell verksamhet har frågan om en tystare sida inte kommit till användning på samma sätt som för trafikbuller. Det beror på att det då finns helt andra tekniska

möjligheter att nå riktvärdena än vad som är fallet vid trafikbuller. Därför gäller att riktvärdet bör nås genom åtgärder vid källan och att avsteg genom en tystare sida inte är en acceptabel planeringsåtgärd.



Bild 8. Ny kran i hamnen.

### **Vibrationer**

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

#### **Riktvärden för vibrationer från järnvägstrafik**

Vibrationsnivå RMS (1-80 Hz)	Hastighet	Acceleration
	0,4 mm/s	14 mm/s <sup>2</sup>

Ovan angivna värden avser nivåer som långsiktigt bör eftersträvas vid permanentbostäder,

fritidsbostäder och vårdlokaler. Riktvärdena speglar enbart vilka nivåer som bör uppfyllas för att klara en god miljö kvalitet med utgångspunkt från dagens kunskaper om störningsnivåer. Riktvärdena är framtagna för att eliminera risken för störningar från järnvägstrafik nattetid. Nivåerna avser utrymmen där människor stadigvarande vistas, främst utrymmen för sömn och vila. Riktvärdena är avsedda att tillämpas för störningar från järnvägstrafik.

### **Luftkvalitet**

I dagens verksamhet är den huvudsakliga luftföroreningskällan svävstoft som uppkommer vid omlastning av gods, vid transporter på området och från de öppna lagerplatserna. Stoftet upplevs främst som en olägenhet för omgivningen. Stora insatser genomförs över hela hamnområdet för att bekämpa damning/stoftspridning. För att förebygga uppkomsten av diffus damning av stoft finns ett flertal rutiner och instruktioner. Pellets, kol och koks som hanteras på de öppna lagerplatserna vattenbegjuts för att minska damning. Så kallade miljöfordon sopar av och suger rent lagerytor och vägar samt bevattnar dessa för dammbekämpning.

Utsläpp av föroreningar till luft sker även från fartygsmotorer, lastbilar, diesellok, truckar, lastmaskiner, dumpers, persontransporter och verkstäder. Till spårtrafiken används främst diesellok och i mycket liten omfattning eldrivna lok. Utsläppen består dels av föroreningar till följd av förbränning och dels av att flyktiga ämnen avgår vid hantering. Faktorer som påverkar utsläppens omfattning är fartygens motorer och bränslets svavelinnehåll samt behov av körning av hjälpmaskineri och liggtider i hamn.

Oxelösunds hamn har tillsammans med SSAB två mätstationer för mätning av svävstoft. Instrumenten är placerade på kommunhusets tak och vid gästhamnen. En sammanställning av månadsmedelvärden lämnas en gång per år till länsstyrelsen i en miljörapport.

Exempel på Årsmedelvärde för svävande stoft (mikrogram stoft/m<sup>3</sup> luft).

År 1997	ca 15,5
År 2000	ca 13,5
År 2003	ca 13,5

Utsläppen av stoft har också räknats ut som miljöbelastning stoft per ton gods (Årsmedel PM10/godsomsättning i milj. Ton).

År 1997	4,31
År 2000	3,48
År 2003	3,64

Miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för partiklar, kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, bensen samt kolmonoxid. Normerna får inte överskridas. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter iaktta gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken. Miljö kvalitetsnormen för partiklar är max 40 mikrogram/m<sup>3</sup> luft och till januari 2010 ska 20 mikrogram/m<sup>3</sup> luft klaras.

### **Planeringsriktlinjer för luftkvalitet**

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

### **Risk- och säkerhetsaspekter**

Vid kajplats 8 och 11 förekommer det verksamheter som hanterar farligt gods som regionen är beroende av som t.ex. eldningsolja, natronlut och svavelsyra. Det faktum att hamnen är en större allmän hamn gör att det på ganska kort varsel kan komma att hanteras ämnen även med andra risktyper. Länsstyrelsen har bedömt att verksamheten som Oxelösunds hamn bedriver har så stor inneboende fara och är av den omfattningen att den är att betrakta som farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § lag (2003:778) om skydd mot olyckor (länsstyrelsens beslut 2005-03-24). I hamnens närhet finns även två verksamheter som är s.k. "Sevesoanläggningar". Det är SSAB och AGA gas AB. Reglerna utgår från bl.a. EU:s Seveso II direktiv (96/82/EG) och har införts i svensk lagstiftning - "den s.k. Sevesolagen" (1999:381) - och tillhörande förordning (1999:382) samt Räddningsverkets föreskrifter (2005:2). Syftet med lagstiftningen är att förebygga allvarliga kemikalieolyckor och att begränsa följderna av sådana olyckor för människors hälsa och miljön.

Nedanstående anläggningar som hanterar farligt gods finns för närvarande inom Oxelösunds hamnområde

Bergrumsanläggning för ca 1 million ton

Cistern för svavelsyra för ca 5 000 kubikmeter och

Cistern för natronlut för ca 6 200 kubikmeter

Till hamnen ankommer tank- och kemikaliefartyg med farligt gods i form av eldningsolja, natronlut och svavelsyra. Produkterna transporteras från hamnen på väg- eller järnvägsnät men även återlastning till fartyg sker. Hamnverksamhet berörs av lag (2006:263) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (2006:311). (Ny lag och förordning om farligt gods träder i kraft den 1 juli 2006). 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. Antalet tankfartyg som anlöper hamnen är cirka 70 per år. De flesta fartyg har dubbelskrov. Transporter från hamnen på land sker bl a 4 vardag i veckan med järnväg. Detta motsvarar ca 25 st järnvägsvagnar i veckan. Ett normalt år hämtar ca 300 tankbilar olja och ca 900 tankbilar kemikalier. På helgerna sker transporter i mindre utsträckning och då främst av kemikalier. Oljetankbilarna kör G:a Oxelösundsvägen för att komma ut på motorvägen mot Nyköping. Motsvarande för tankbilarna lastade med kemiprodukter är Torggatan, Styrmansgatan, G:a Oxelösundsvägen och sedan motorvägen mot Nyköping.

Länsstyrelsen bevakar risker i samband med hantering och transport av farligt gods i ärenden som regleras av plan- och bygglagen. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser 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 och stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse ökar risken för brandspridning.

FN-organet IMO ( International Maritime Organisation) beslutade under 2003 om ett förstärkt skydd för sjöfarten. 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.

Konkret har detta inneburit mer inhägnade hamnområden men även att andra säkerhetsrutiner med möjlighet till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederier och fartyg är

en stor del av tillsynen knuten till passagerarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism. Sjöfartsinspektionen är tillsynsmyndighet i Sverige.

#### *Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter*

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

#### **Transporter till och från hamnen**

En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporter till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sett. Vid planläggning i närhet av väg- och järnvägar sker regelmässigt en prövning av bullerstörningar och luftkvaliteten. När det gäller transporter till och från hamnen är det viktigt att även i detta fall tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna, vilket betonas i ovanstående avsnitt. Möjligheterna att transportera farligt gods till och från hamnen måste beaktas.

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

## 8. Riksintresset sjöfart och hamn

### **Behandling i planprocessen**

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

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

”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreserverna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t ex att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.”

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 Södermanlands län, nämligen Oxelösunds hamn. Vilka områden som ingår i riksintresseområdena och vilket influensområde hamnarna har framgår dock inte av Sjöfartsverkets beslut utan får preciseras i samarbete mellan Sjöfartsverket och Länsstyrelsen.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som t.ex. hamnar av riksintresse redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisning i framtida översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen (inkl. de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om "security") samt om möjligt hamnens influensområde, d.v.s. det område som nu och i framtiden bedöms vara påverkat av bullerstörningar, utsläpp och risker. I annat fall bör gällande riktvärden för buller m.m. redovisas. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de störningszoner som kan finnas längs dessa transportvägar ska beaktas i översiktsplanen.

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

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

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

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovprövning. Länsstyrelsens ska bevaka att riksintresset hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om länsstyrelsen befarar att riksintresse kan komma att "påtagligt skadas" ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att riksintresset "påtagligt skadas".

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

### ***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**. Genom detta beslut pekar Sjöfartsverket 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 samt den 30 augusti 2004 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 föreliggande nya samlade riksintresseredovisning. 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. 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 bl.a. 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. Någon ytterligare speciell motivering eller värdebeskrivning av dessa hamnar synes egentligen inte nödvändig då deras nationella betydelse rimligen inte kan ifrågasättas. Beträffande den närmare avgränsningen av hamnarnas mark- och vattenområden ansåg Sjöfartsverket i sitt beslut att detta löses 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 i 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-/kommungräns. Dessutom redovisas farledssträckningen i princip endast fram till gräns i vatten för respektive allmän hamn, trots att farleden naturligtvis fortsätter in till kaj. Detta medför att hela eller delar av vattenområdet för allmän hamn är av riksintresse.

Utöver hamnarna och farlederna till dessa hävdas även riksintresse för trafiksepareringssystem (TSS) och andra ruttsystem som kan komma att etableras.

I Södermanlands län är endast Oxelösunds hamn med tillhörande farleder beslutade vara av riksintresse för sjöfarten.

*Sjöfartsverkets övriga riksintressen inom regionen Gävle – Norrköping och godsom-sättning 2005.*

Län	Hamn	Godsomsättning år 2005 Kton över kaj	Antal passage- rare år 2005	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Gävleborgs	Gävle	3 662	NIL	Fullservicegodshamn
Stockholms	Nynäshamn	2 805	1 348 000	Oljehamn och hamn för färjetrafik till Gotland.
	Stockholm	5 464	8 502 000	Fullservicehamn inkl omfattande färjetrafik.
	Kapellskär	2 700	1 524 000	Omfattande färjetrafik
	Södertälje	900	NIL	Olje-, container och bilimporthamn
Östergöt-lands	Norrköping	3 885	NIL	Fullservicegodshamn
Västman-lands	Väs-terås/Köping	3 350	NIL	Fullservicegodshamn

*Anm; siffran för Norrköping gäller 2004. motsvarande siffra för 2005 sägs vara något högre.*

*Navigeringshjälpmedel av riksintresse som har betydelse för Oxelösunds hamn*

Län	Läge för DGPS
Stockholm	Nynäshamn
	Kapellskär

Med DGPS menas sändare för ett globalt satellitbaserat navigationssystem.

### **Anslutande infrastruktur av riksintresse**

#### *Farleder*

Farlederna 441 till den allmänna hamndelen och 455 in till SSABs stålkaj är farleder av riksintresse. Sjöfartsverket anger i sitt beslut från 2001 bl.a. att farled 443, som går förbi Stegeludden är av riksintresse. Sjöfartsverket begränsar i och med denna rapport anspråket att gälla endast från fyren Korpholmen till Stegeludden. Alldeles söder om Oxelösund finns farleden 432 över Bråviken till Norrköping. Även denna farled är en farled av riksintresse. Längs kusten utanför Oxelösund finns dessutom tre farleder av riksintresse; en inomskärsled 406 som ansluter till motsvarande norrut 407 och söderut 431. Farlederna av riksintresse redovisas till sin huvudsakliga sträckning i kartbilaga 2.

#### *Vägar*

Genom beslut den 8 november 2004 har Vägverket pekat ut ett nät av vägar som har sådana speciella funktioner för vägtransportsystemet att Vägverket bedömer att de områden som berörs av vägarna är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. De områden som berörs av utpekade vägnät ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten av eller nyttjande av väganläggning. Vägverket anser att det innebär att vägens funktioner ska skyddas avseende möjligheterna att erhålla

- god transportkvalitet och god nåbarhet till andra regioner
- god tillgänglighet för samtliga trafikanter som färdas både längs vägen och tvärs vägen
- god trafiksäkerhet
- god miljö

De mark- och vattenområden som behövs för ny- och ombyggnader av vägsträckningar som ingår i det utpekade vägnätet avses skyddas på samma sätt som befintliga vägar.

De vägar i Södermanlands län som är av riksintresse och har betydelse för Oxelösunds hamn är i första hand väg E4 och Rv 53 Oxelösund – Västerås.

#### *Järnvägar*

I Banverkets riksintressebeslut den 6 april 2000 framgår att samtliga spår och spåranslutningar som tillhör stomnätets infrastruktur, samt utpekade delar av det övriga järnvägsnätet utgör mark- och vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Järnvägen Sala – Oxelösund är av riksintresse. I riksintresset ingår även stationer för resandeutbyte, bangårdar för godshantering och övriga spåranslutningar, som behövs för transportfunktionen. Riksintresset är för närvarande föremål för översyn. I Oxelösund ingår i riksintresseanspråket de järnvägsdelar som ansluter till de hamndelar som utpekats som riksintresse. Järnvägsdelen som ansluter till SSAB är också av riksintresseanspråk.

### **Andra områden av riksintresse i hamnens närhet**

Hela Oxelösunds kommun berörs av riksintresse enl. 4 kap. 4 § miljöbalken (MB). Riksintresset innebär bl.a. att allmänna farleder, nyetablering av fabriker för raffinering av råolja, fabriker för framställning av gödselmedel, cementfabriker eller större förbränningsanläggningar endast får komma till stånd på platser där motsvarande anläggningar redan finns.

Oxelösunds yttre skärgård samt Nyköpings skärgård är av riksintresse för friluftslivet och naturvården enl. 3 kap 6 § MB och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. Femöre med omkringliggande vatten är av riksintresse enbart för friluftslivet.

Femörehuvud, del av Furön, Hasselö – Bergö, området kring Hävringe samt Strandstugeviken i Nyköpings kommun är Natura-2000 områden enl. 4 kap 2 § MB.

Området norr om SSAB på Brännäshalvön är av riksintresse för energiproduktion enl. 3 kap 8 § MB. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Stora områden utanför Oxelösund är av riksintresse för yrkesfisket enl. 3 kap. 5 § MB. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande.

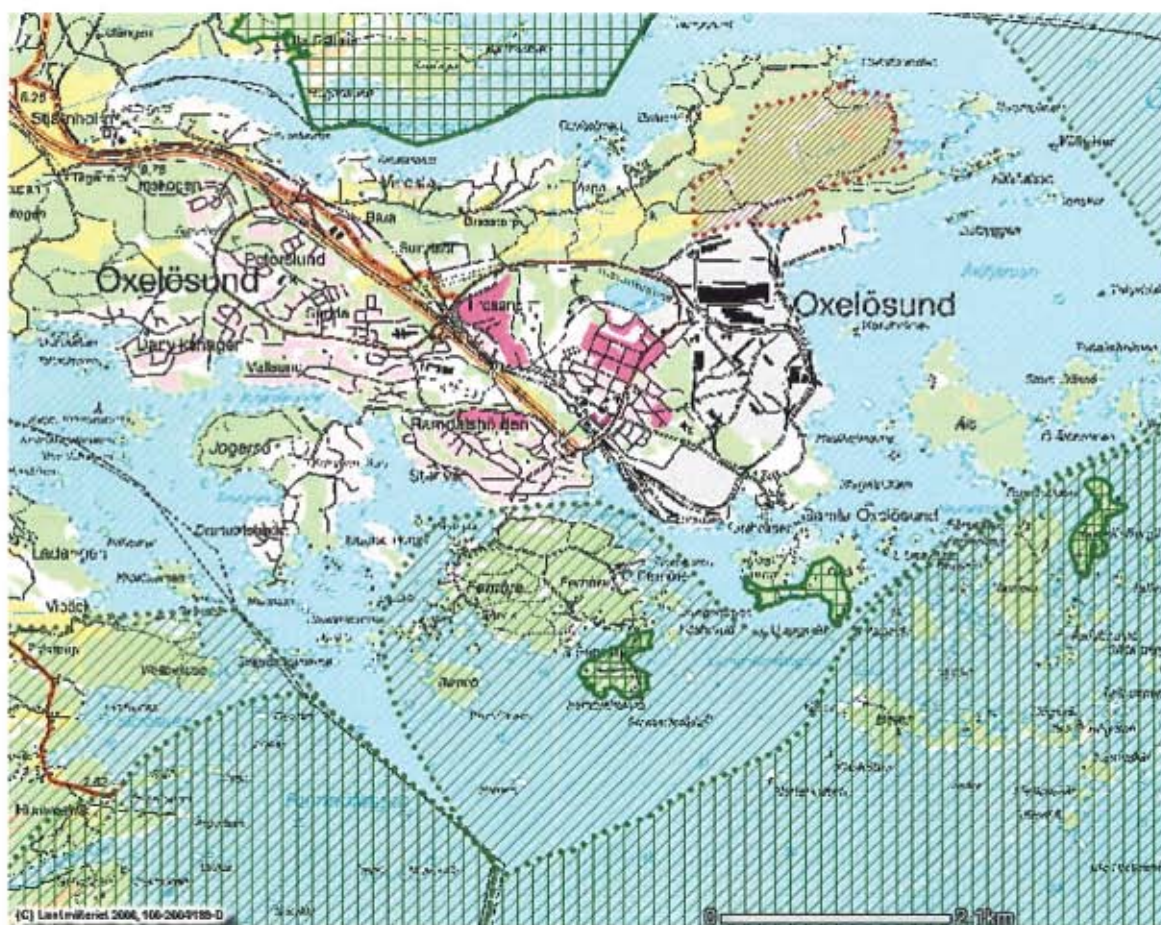


Bild 9. Andra riksintressen: Natur är randigt grönt. Natura 2000 är rutigt grönt. Friluftsliv är snedrandigt grönt. Fiske är snedrandigt vitt och Energiproduktion är snedrandigt vinrött.

## 9. Bedömning och avgränsning av riksintresset

---

### *Riksintresset är inte statiskt*

Hamnfrågorna i regionen är under ständig utveckling och omprövning. Oxelösunds hamn och de hamnfunktioner som där upprätthålls är av riksintresse på grund av deras betydelse för regionen och landet. Infrastrukturanläggningar av riksintresset är betydelsefulla för fler än en kommun och länsstyrelsen har givits en särskild skyldighet enligt plan- och bygglagen att pröva att nyttjandet eller tillkomsten av anläggningen inte påtagligt försvåras genom olika planeringsåtgärder. Även andra myndigheter är skyldiga att beakta riksintressena. Riksintresset bör dock inte ses statiskt utan det sker förändringar över tiden. Riksintresset syftar till att skydda att viktiga hamnfunktioner inte hindras. Om en ny hamn etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas.

### *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 skall i princip vara öppen för allmän trafik. Oxelösunds hamn är enligt (SJÖFS 1988:5) en allmän hamn.

En hamndel behöver uppfylla ett av kriterierna för att den skall anses som en hamndel av riksintresse. Planerad framtida hamndel kan beroende sitt läge och då överensstämmelse finns med något av utställda kriterier även ingå i riksintresset även om de ligger utanför nu gällande vattenområde för allmän hamn.

Sjöfartsverkets har i sitt beslut i huvudsak pekat ut de hamnar i landet som **uppfyller TEN-T kategori A kriteriet** som hamn av riksintresse. De krav som f.n. ställs för att klassificeras som TEN-T kategori A hamn är antingen:

- En årlig volym på 1,5 milj. ton gods, eller
- 200 000 passagerare i internationell trafik
- samt intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

Oxelösunds hamn uppfyller dessa krav. I hamnen hanterades år 2005 7,16 miljoner ton gods. Hamnen har järnvägsförbindelser med Södra stambanan via banan Sala – Oxelösund och vägförbindelse med E 4 via riksväg 53 som i princip är motorväg från E 4 fram till Oxelösund.

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 lågt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”. 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 långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet” och de delmål som anger ambitionsnivån på långsikt. 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.

Oxelösunds hamn omfattar ett antal hamndelar. Typ av hamnverksamhet varierar mellan de olika hamndelarna. De olika hamndelarna samverkar och kompletterar varandra.

Det finns ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Oxelösund hamn. Hamnen och hamndelarnas funktion ligger till grund för utpekandet av riksintresset. Allmänt kan sägas att de delar av hamnen som har en omfattande godshantering samt intermodala förbindelser med övriga TEN-T enligt ovan ingår i riksintresset Oxelösunds hamn. Likaså är de delar av hamnen som har lägesbundna naturresurser som djuphamnsläge samt möjligheter till ett optimalt resursutnyttjande genom samverkan mellan de olika transportslagen särskilt viktigt att slå vakt om.

### *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 Oxelösunds hamn. Kriterierna togs ursprungligen fram för att beskriva Riksintresset Stockholms hamn och har senare använts för motsvarande beskrivning av verksamheten i Södertälje hamn.

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

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

### **Hamndelar av riksintresse**

Nedanstående hamndelar i Oxelösunds hamn bedöms vara av riksintresse, *bilaga 1A och 1B*.  
Se även s.12, bild 4, *Oxelösunds hamndelar*.

#### **Kajplats 3 – 8**

Hantering av bulk gods från i huvudsak kusttonnage. Anläggning finns för internationell färjetrafik och för flytande kemikaliska produkter. Utbyggnad för hantering av containers har nyligen (under 2006) genomförts.

Förekommande godsslag är; träflis, skrot, vägsalt, kemikalieprodukter och cement.

Godsvolymen över denna hamndel var år 2005 ca 410 000 ton

Tillstånd finns för internationell färjetrafik.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2 och 3.

#### **Bulkkajen, kajplats 9,5 – 10**

Hantering av torrbulk från oceangående fartyg.

Torrbulk består i huvudsak av kol, järnmalm, spannmål och vägsalt.

Godsvolymen torrbulk över denna hamndel år 2005 var ca 4,1 miljoner ton.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

#### **Oljekajen, kajplats 11**

Här hanteras oljeprodukter från och till tankfartyg.

Godskvantiteterna har varit skiftande under åren och var under år 2005 ca 1,3 miljoner ton.

Hamndelen uppfyller kriterierna 1, 2, 3 och 4.

### **Planerad hamndel som bedöms vara av riksintresse**

#### **Stegeludden**

Planerad hamndel för hantering av Ro/Ro - trafik och containers.

Allvädersterminal för väderkänsliga stålprodukter.

Hamndelen uppfyller kriterierna 2 och 3.

### **Möjlig framtida hamndel som bedöms vara av riksintresse**

#### **Norra Brannäs djuphamnsläge**

Möjlig framtida placering av ny hamn för sjöfartsberoende industri. Detta djuphamnsläge, inklusive tillhörande farled, är redan 1987 riksintessförklarad av Sjöfartsverket beroende på sina goda naturgivna förutsättningar.

Någon beskrivning av området på land samt nödvändiga ytor för väg eller järnväg till området är inte möjlig att göra i nuläget, mars 2006.

Kommunal planering av området bör tills vidare ta hänsyn till det planerade djuphamnsläget.

För att en effektiv hamnverksamhet i framtiden ska kunna bedrivas inom områdena som anses vara av riksintresse för sjöfarten bör möjligheten att bygga ut nödvändig landbaserad infrastruktur bevakas inom ramen för den kommunala fysiska planeringen. Åtgärder som försvårar eller omöjliggör en nödvändig utbyggnad av väg- och järnvägsnätet bör inte tillåtas.

***Hamndelar av betydelse som inte bedöms vara av riksintresse***

**Stålkajen**

Här hanteras färdigt gods i form av stålprodukter.  
År 2005 hanterades ca 1,2 miljoner ton.

**Södra Brannäs,**

För hantering av viss torrbulk till och från pråmar.  
År 2005 hanterades ca 175 000 ton.

## Källor

---

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 resp. den 30 augusti 2004 om sjöfartens riksintressen, Sjöfartsverket Norrköping.

Sjöfartens intresseområden, fysisk planering PBL/NRL, underlag 17, Sjöfartsverket 1987  
Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5.

Vägverkets beslut den 10 september 1999 resp. den 8 november 2004 om vägar av riksintresse, Vägverket, Borlänge.

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

Översiktsplan för Oxelösunds kommun, antagen 2002-06-19.

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

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

Östra Mellansveriges hamnkapacitet, kartläggning och analys, 16 augusti 2001  
MariTerm och SAI (Sjöfartens AnalysInstitut ).

Ansökan enligt miljöbalken, Oxelösunds Hamn AB, sammanställt av Scandiaconsult Sverige AB, 2001-05-30.

Miljöprövningsdelegationens tillståndsbeslut, diariernr: 551-6153-2001, daterat: 2004-05-14.

Miljörapport 2003 Oxelösunds Hamn AB.

Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder - Redovisning av regeringsuppdrag, Boverket november 2004.

Oxelösunds hamn 125 år, Mary Eriksson.

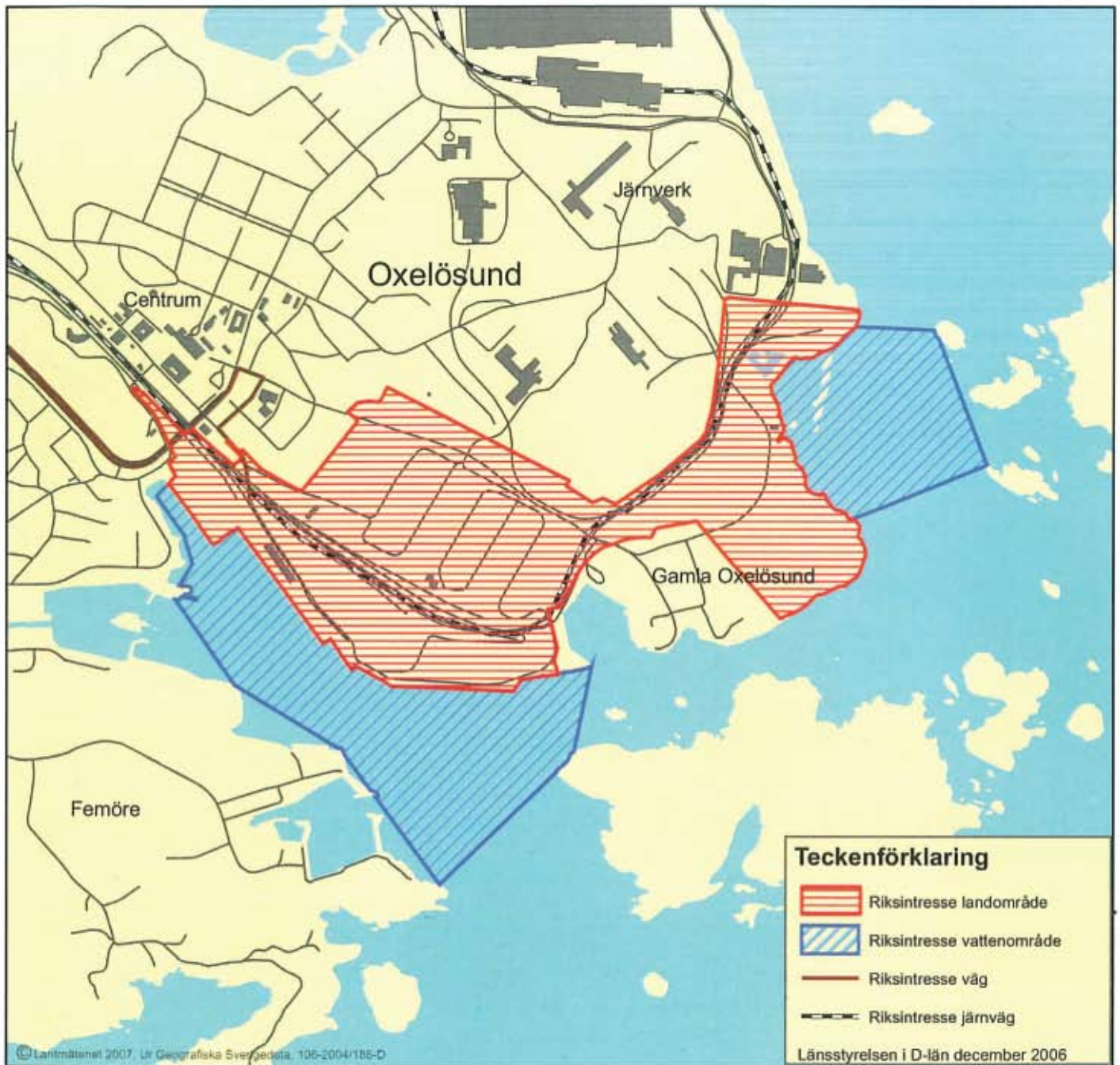
Länsstyrelsens beslut om farlig verksamhet enligt lag om skydd mot olyckor (SFS 2003:778), 2005-03-24. Dnr: 452-12213-2004.

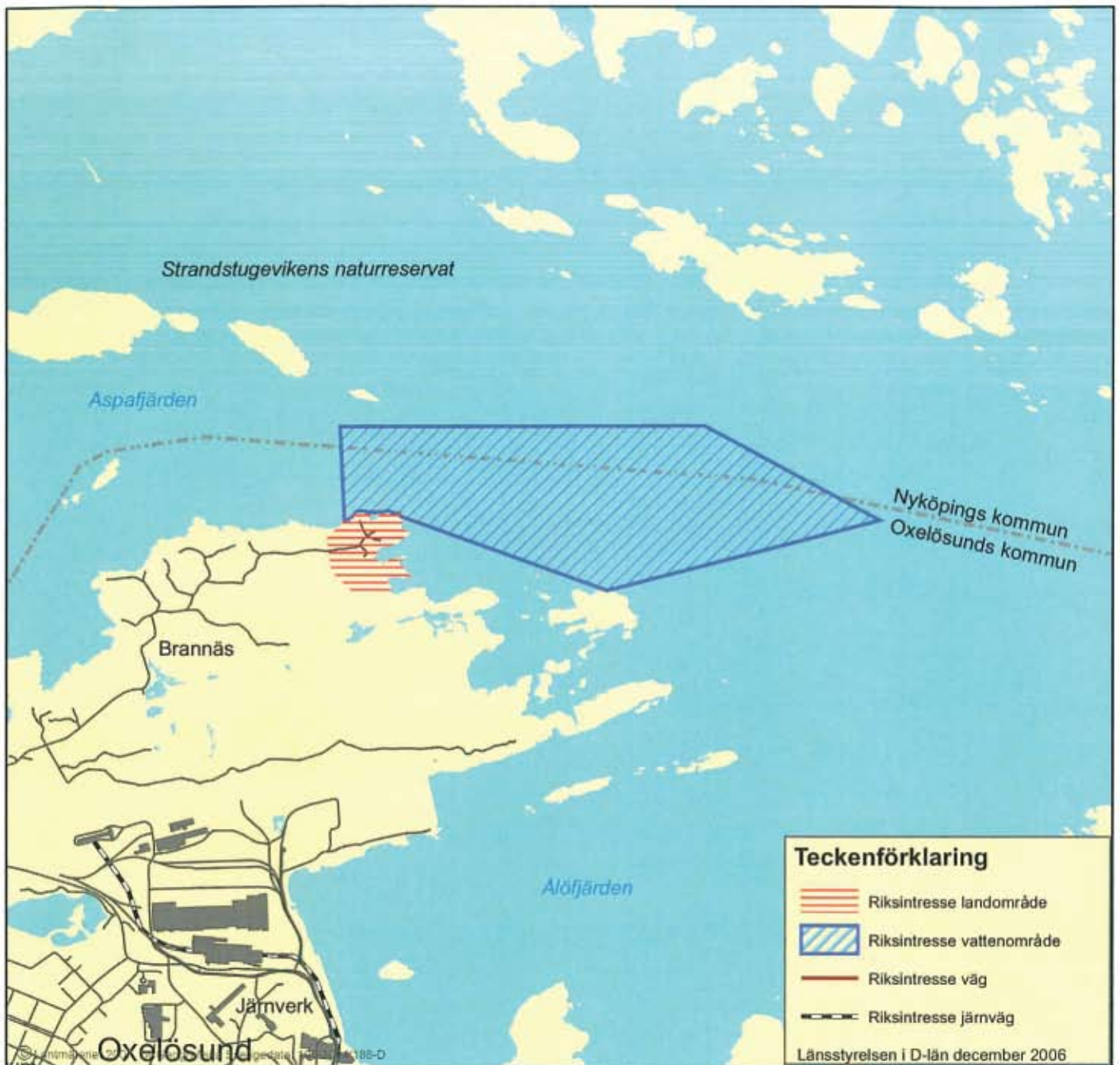
Effektivare nyttjande av infrastruktur och transportmedel med ett bashamnskoncept i Östra Svealand, TFK, rapport 2006:2.

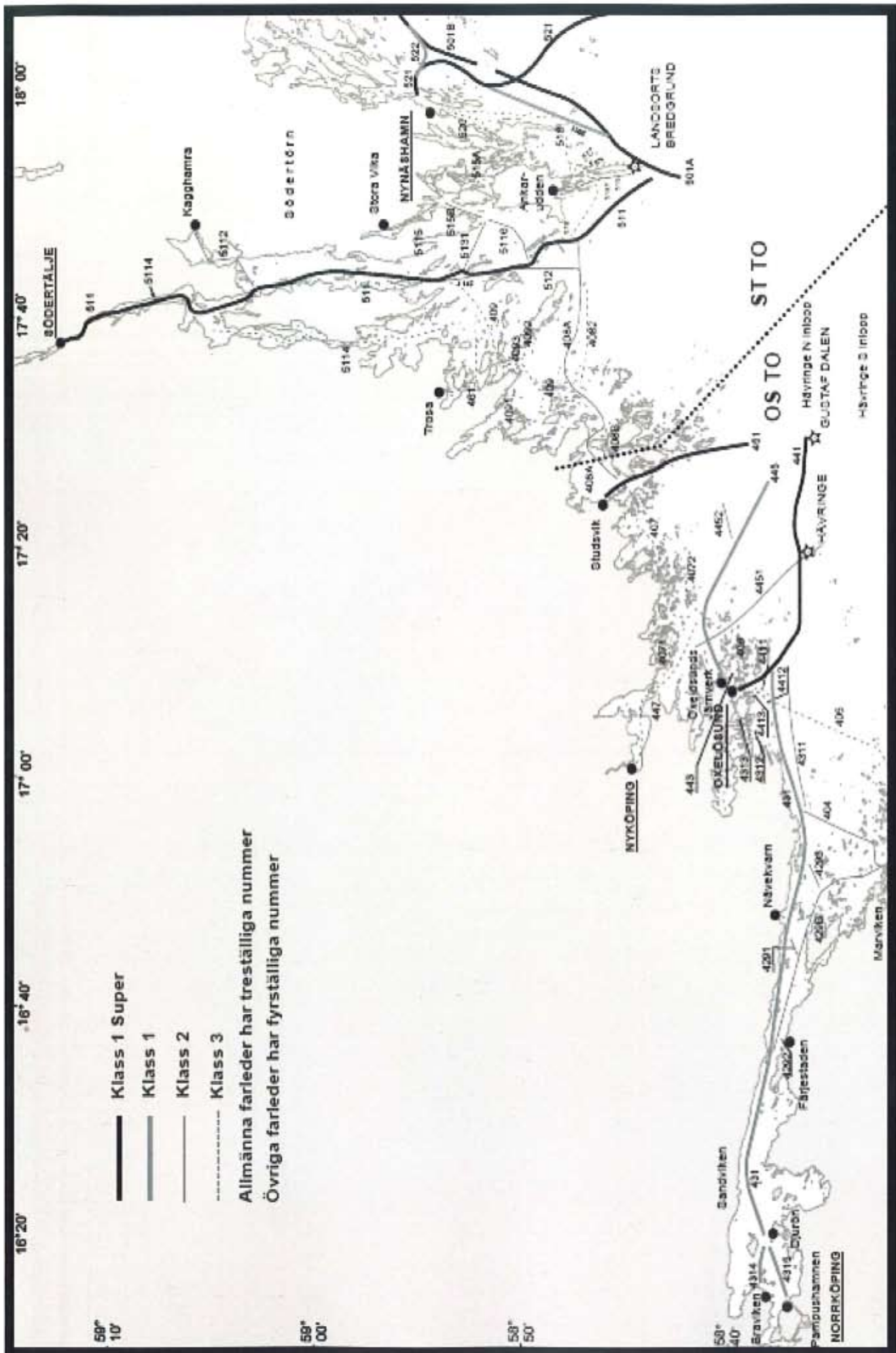
Godstrafik från Oxelösund, rapport Banverket 2006. Bröt nr  
”Moderna transporter”, transportpolitiska propositionen 2005/06:160.

Riksintresset Stockholms hamn, Rapport 2005:17, Länsstyrelsen i Stockholms län.

Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, Dnr S02-4235/SA60, Banverket och Naturvårdsverket.







## Rapporter utgivna under 2006

Nr	Titel	Ansvarig utgivare
1	Inventering av typiska arter i natura 2000 habitat	Hans Sandberg
2	Inventering av sandödla i Södermanlands län 2004 och 2005	Håkan Lundberg
3	Inventering förorenade områden. Övrig oorganisk kemisk industri, pappersbruk, gasverk	Anna Stjärne
4	Kommunernas tillsyn enligt miljöbalken. Uppföljning och utvärdering i Södermanlands län	Rune van den Brink
5	Fiskrekrytering och undervattensvegetation. En fortsatt studie av grunda havsvikar i Södermanlands län sommaren 2005.	Birgitta Andersson
6	Underlag för materialförsörjningsplanering i Södermanlands län.	Anders Jansson Patrik Nissen
7	Strategi för formellt skydd av skog i Södermanlands län.	Cecilia Nygren
8	NÅR VI MILJÖMÅLEN? En lägesrapport från Länsstyrelsen Södermanland och Skogsstyrelsen 2006.	Anders Jansson
9	Rapport från övningen SANNA	Jonas Lundborg

**Länsstyrelsen**

611 86 Nyköping

Tel växel: 0155-26 40 00

E-post: [lansstyrelsen@d.lst.se](mailto:lansstyrelsen@d.lst.se)

**Ansvarig utgivare**

**Torbjörg Sekse**

**År 2007**

**Nr 01**



























