

Bilaga 1 Geografisk avgränsning av riksintresse energiproduktion: Öresundsverket

Metria har fått uppdraget av Energimyndigheten att från befintliga underlag skapa en gräns för riksintresse för energiproduktion vid Öresundsverket (fig. 1), beläget vid riksintresset Malmö hamn.

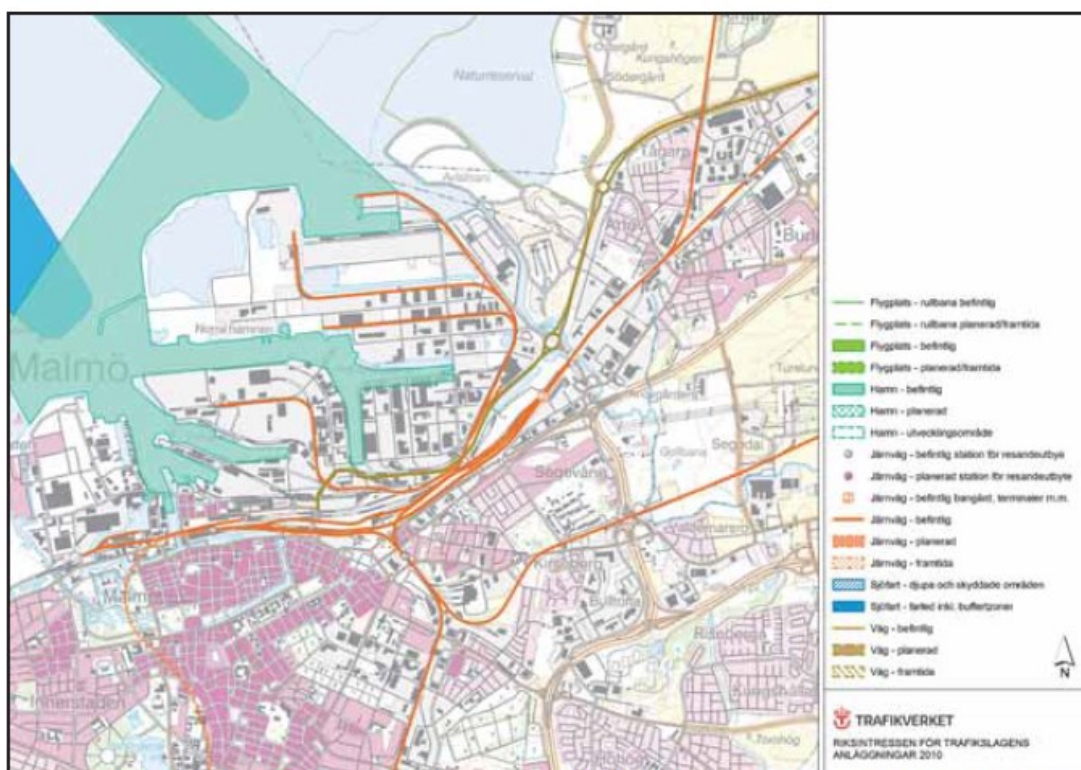
Malmö hamn utgör sedan 2011 en av 83 stycken kärnhamnar i Europa (CMP 2013) och har även utpekats som strategisk brohamn och energihamn (Hamnstrategi, SOU 2007:58).



Fig. 1. Öresundsverkets (fastigheten Hävringe 7) placering syns i röd markering.

Befintliga underlag:

- 1) Sjöfartsverket beslutade den 22 oktober 2001 och Trafikverket den 17 november 2010 att Malmö hamn utgör riksintresse för kommunikationer (fig. 2 och 3). Länsstyrelsen i Skåne har tillsammans med Trafikverket specificerat vilka delar av Malmö hamn som utgör riksintresse (*Riksintresset Malmö hamn*, ISSN: 1402-3393. Rapportserien Skåne i utveckling 2011:6).



Riksintresse avseende alla trafikslag, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket. © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 109-2010/2667

Fig. 2. Det hamnområde som utgör riksintresse avseende trafikslag syns i turkos färg.



Riksintresse avseende sjöfart - hamn, enligt beslutet 2010-11-17. Trafikverket © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/188

Fig. 3. Det hamnområde som utgör riksintresse avseende sjöfart-hamn syns nedan i orange färg.

Riksintresset för hamn och sjöfart når fram till fastigheten Hävringe 7 där E.ON Värmes energiproduktionsanläggning (Öresundsverket) ligger och dit båttransporter med olja går. Riksintresset innefattar även vägar och järnvägar inom hamnen.

2) Detaljplaner och stadsplaner som berör det föreslagna området för riksintresset för energiproduktion är (se även fig. 4):

DP4137 – Antagen 1991-08-29

DP4751 – Laga kraft 2002-12-30

DP5036 - Antagen 2008-10-06

DP5424 - Antagen/Godkänd men ej lagakraft 2015-10-06

PL260 - 27 augusti 1947 (ersätts vid lagakraft av DP5424)

PL680 – Upprättad i man 1964, Fastställd 1994-12-10

PL1279 – beslutad 1976-04-07

PL1608 - 1985-04-22

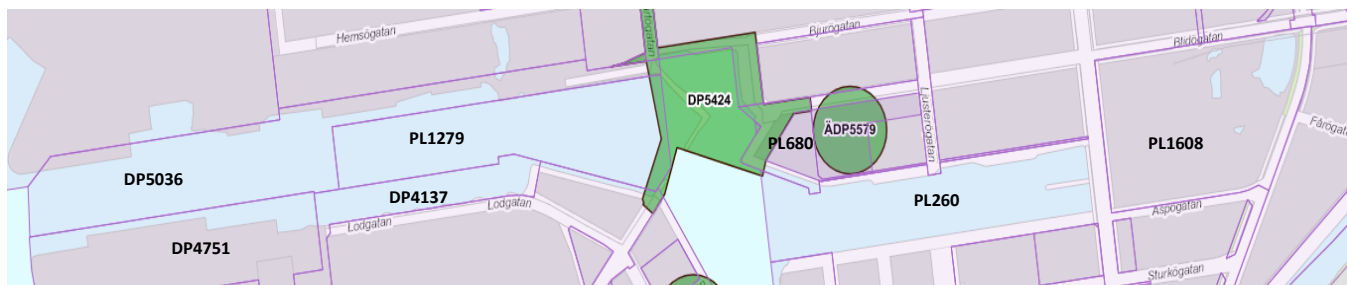
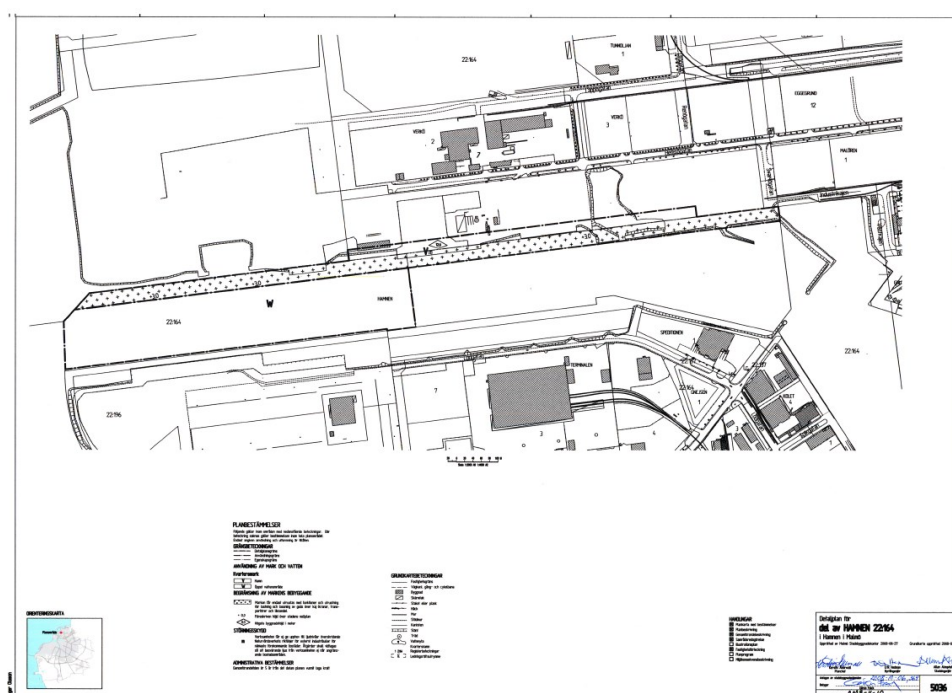


Fig. 4. Samtliga detalj- och stadsplaner som berör det föreslagna området för riksintresset för energiproduktion.

DP5036 – avser vattenområde och mark för lastning och lossning av gods över kaj.

Fig. 5. DP5036



DP4751 – Hamn där den nordliga delen inte får bebyggas eller endast med mindre byggnader i begränsad omfattning. Djuphamnskaj längst norrut.

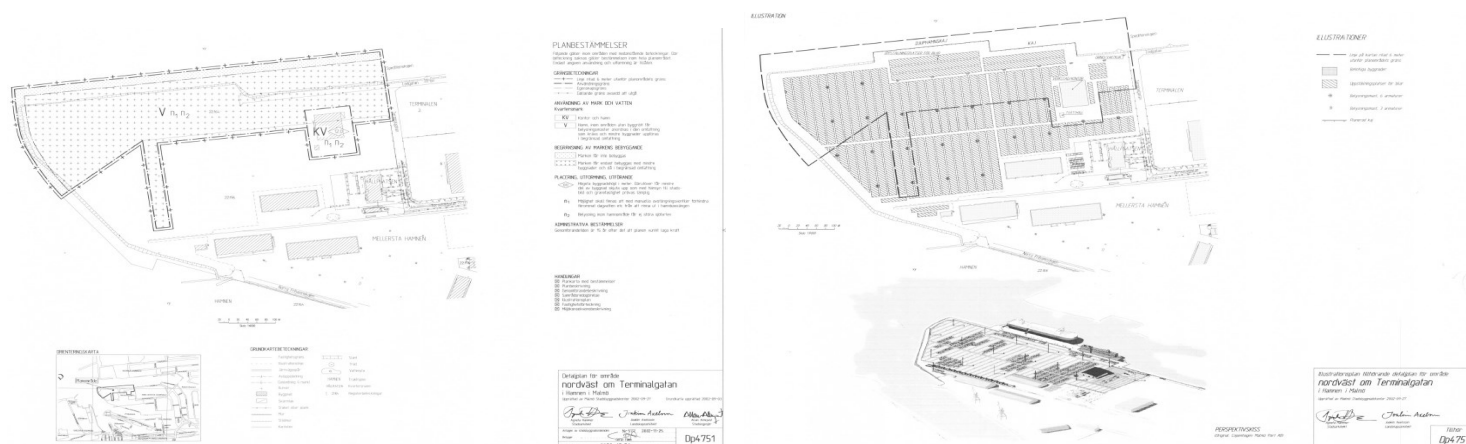


Fig. 6. DP4751

PL1279 – avser vattenområde samt mark för hammagasin, lager eller industriändamål.

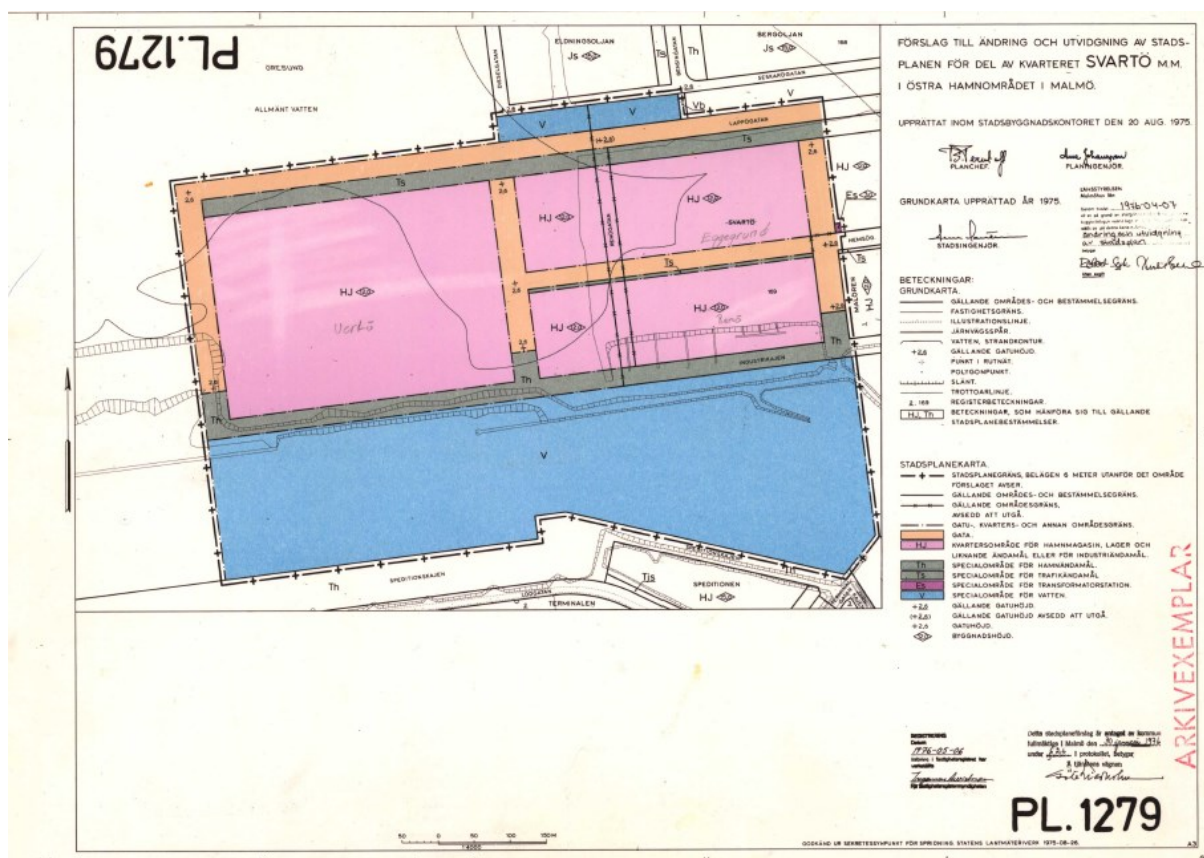


Fig. 7. PL1279

PL260 – stadsplan för del av Industrihamnen, 27 augusti 1947. ”..Med W betecknat område skall utgöra vattenområde, som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån, än som kan medgivas för erforderliga kajer och transportanordningar”.

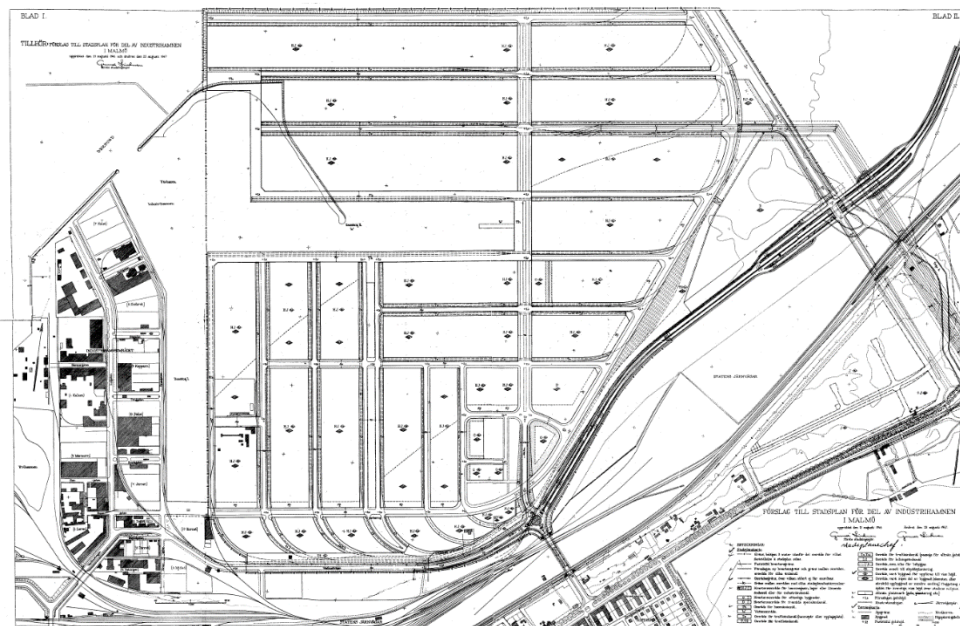


Fig. 10. PL260

Detaljplan PL1608 – stadsplanen för kvarteren Hävringe och Hoborg m.m. Området ska användas för industriändamål, lager eller hamnmagasin samt järnvägstrafik.

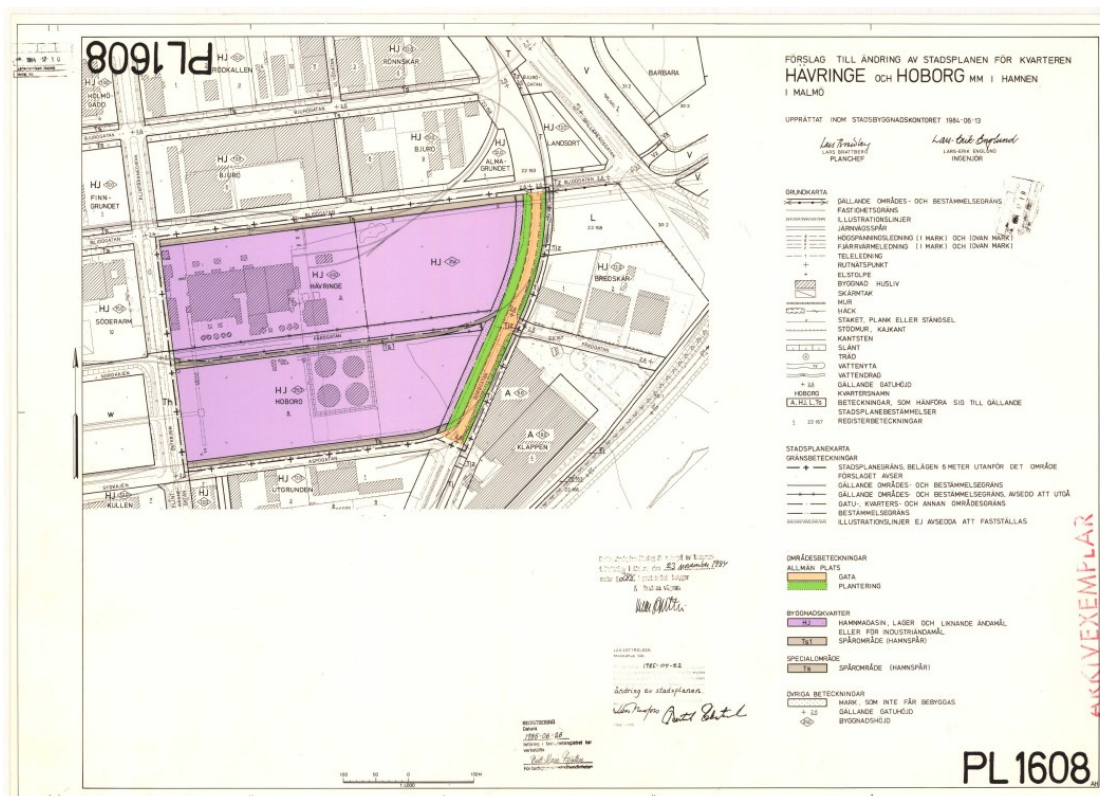


Fig. 11. PL1608

Detaljplan DP 5424 (Antagen/Godkänd men ej lagakraft) för del av HAMNEN 22:164 (verksamhetsområde och ny bro).

"Syftet med detaljplanen är att...pröva möjligheten att etablera en broförbindelse för väg- och järnväg mellan Norra och Mellersta Hamnen med målsättningen att åstadkomma en genare spårförbindelse till godsbangården och ett effektivare transportsystem." (Planbeskrivning DP5424).

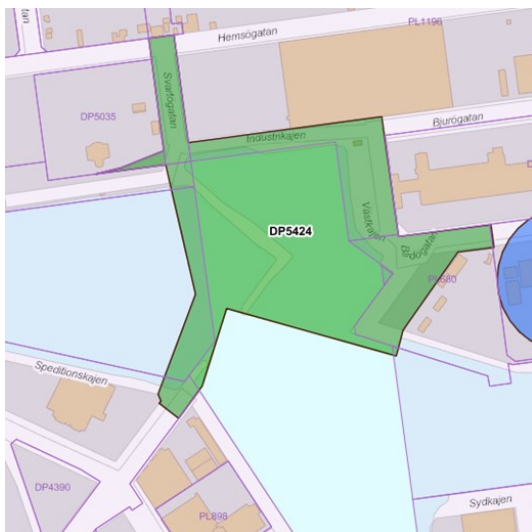


Fig. 12. DP5424

- 3) Gällande utveckling av hamnområdet så planeras Nyhamnen (som ligger utanför det område som trafikeras av båttransporter till Öresundsverket) för bebyggelse med bostäder och verksamheter i en blandad stadsmiljö. Bropassagen till Norra Hamnen och övrig bebyggelse kommer fungera som en del av en entrézon till hamnområdet. Utvecklingen av Mellersta Hamnen ligger utanför tidsramen för kommunens översiktliga planering (Planbeskrivning DP5424). Enligt gällande ÖP är området Västra Hamnen-Varvsstaden-Nyhamnen prioriterat för utbyggnad (ÖP 2014).

Industrispår för järnväg ämnas dras över hamnbassängen mellan norra och mellersta hamnen i ett led att effektivt utforma transportsystemet i området. Detta innebär en genare sträckning till huvudbangården och en kapacitetsförstärkning för tågtrafiken och blir en del i TEN-T-nätverket (Trans European Network). Framtida trafikering av vattenrummet med mindre båtar kommer vara möjligt (t.ex Rundans sightseeingbåtar) varav en minsta höjd över vattenytan fastställs till +2.05 i RH2000 för samtliga broar inom berörda vatten. Typen av broanläggning är ännu inte fastställd men inom TEN-T-projektet kostnadsberäknas dels en fast broanslutning och dels en öppningsbar bro av typen holländsk klaffbro. En fast broanslutning skulle innebära att hamnbassängerna öster om bron inte kommer att kunna trafikeras av fartyg och påverkar således de verksamheter som idag har behov av sådana transporter (däribland E.On:s bränsletransporter via båt), samt tillkommande verksamheter längs de kajer som berörs. Området innanför bron är dock inte en del av Malmö hamnområde i den del som omfattas av Copenhagen Malmö Port's (CMP) tillståndsgivna hamnverksamhet. Avsikten från stadens sida är och har varit att verksamheter med behov av fartygstransporter ska lokaliseras till Norra Hamnen, som utgör tyngdpunkten i den industriella hamnanläggningen.

Inga naturmiljöer har uppmärksammats i kommunens naturvårdsplan och inte heller några kulturmiljövärden.

- 4) Enligt miljökonsekvensbeskrivningen till den aktuella Översiktsplanen för Malmö (maj 2014) förväntas behovet av godstillförelse öka i takt med stadens tillväxt. En målsättning är att öka andelen gods på järnväg varför Malmö kommun vill verka för en förbättrad tillgänglighet och funktionalitet till hamnens verksamheter (MKB till ÖP 2014).

Miljönämnden lämnar den 2015-09-04 följande yttrande gällande planbestämmelsens konsekvenser för alla verksamheter öster om den tilltänka bron: *”Planbestämmelsen att bron ska utföras så att en fri höjd på minst 2 meter över medelvattennivån uppnås kan innebära att all verksamhet som ligger öster om den tänkta bron förlorar möjligheten till att utnyttja vattnet som transportväg. Miljönämnden anser att det ökar risken att fler transporter sker via vägtrafik med högre växthusgasutsläpp som följd. Miljönämnden ställer sig därför frågande till den låga tillåtna fri höjd över vattenytan alternativt om bron är tänkt att vara öppningsbar”* (Malmö kommunfullmäktiges handlingar, Bihang 2016 Nr 77).

Riksintresse för energiproduktion

Metria har tagit fram förslag till gränsdragning för riksintresse för energiproduktion. Gränsen är framtagen genom tolkning av översiktsplan, detaljplaner, Riksintresset Malmö Hamn, naturskydd samt ortofoton.

Digitalisering av gräns för riksintresse för energiproduktion

Avgränsningen (fig. 13 och 14) avser det vattenområde inom kategorin riksintresse Malmö hamn som används för inkommande fartygslaster till Öresundsverket inklusive områdesgränsen för PL1608 där Öresundsverket är beläget. Avgränsningen inkluderar även de tre ledningssträckningar (130kV-ledningar) som går från Sege stamnätsstation i öst till Öresundsverket i väst. De tre ledningarna (linjer i svart, angivna som ”regionnät”) har buffrats á 30 meter åt vardera sida om varje ledning vilket ger en buffert på 60 meter per ledning (lila färg). Den totala bufferten är i detta fall ca 74 meter eftersom avståndet mellan de yttersta ledningarna är ca 14 meter.



Fig. 13. Förslag till gränsdragning av riksintresse för energiproduktion Malmö hamn. Visualisering mot topografiska webbkartan.



Fig. 14. Förslag till gränsdragning av riksintresse för energiproduktion Malmö hamn. Visualisering mot ortofoto.

Inom E.ON:s stationsområde vid Sege finns ingen koordinatsatt sträckning för hur Sege stamnätstation ansluter till 130 kV-ledningarna men en placering av ledningarna syns i fig. 15. Inom E.ON:s stationsområde ägs bl. a en transformatorstation där 400 kV-ledningen från stamnätstationen transformeras till 130 kV för att kunna föras vidare till ÖVT genom 130 kV-ledningarna.



Fig. 15. Sege stamnätstation med E.On:s ledningssträckningar och stamnätet.

Källor:

CMP. (2013). *Copenhagen Malmö Port - vision 2030*. Hämtat från http://www.cmport.com/~media/docs/brochures/visionsbroschyr_2030_en.ashx

DP5424 Granskningshandling. Planbeskrivning Detaljplan för del av fastigheten HAMNEN 22:164 m.fl. (Verksamhetsområde och ny bro) i Hamnen i Malmö. 2015-10-06. Diarienummer 2015-49. Malmö stad Stadsbyggnadskontoret.

Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet SOU 2007:58.

Malmö kommunfullmäktiges handlingar. Bihang. 2016 Nr 77. Samrådsredogörelse. *Detaljplan för del av Hamnen 22:164 m.fl. (Verksamhetsområde och ny bro)*. (Dnr STK-2016-543). 2015-10-06.

Miljökonsekvensbeskrivning till Översiktsplan för Malmö. Maj 2014.

Naturvårdsplan för Malmö stad. Områdesbeskrivningar. Malmö stadsbyggnadskontor maj 2012.

Riksintresset Malmö hamn, ISSN: 1402-3393. Rapportserien Skåne i utveckling 2011:6