

Total remissammanställning med förslag på reviderade skyddade platser (Places of Refuge)

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
1	Helsingborgs Hamn AB	200703	Inget att erinra. Ser positivt på arbetet. Önskar vara fortsatt remissinstans för den dynamiska delen.	Noterat.
2	Landskrona stad (1) (Räddningstjänsten)	200720	Inget att erinra. Positiv till att använda Landskrona hamn där det finns goda förutsättningar att ta in större fartyg.	Noterat.
3	Kalmar hamn	200720	Korrigerig: En bogserbåt istället för två. Tractortug ca 27 ton dragkraft.	Noterat. Dragkraft anges dock inte.
4	Länsstyrelsen Halland	200803	Inga erinringar.	Noterat.
5	Helsingborgs stad (1) (Stadsbyggnadsförvaltningen)	200817	Positiva till arbetet. Inga övriga medskick.	Noterat.
6	Länsstyrelsen Gotland	200817	Inga synpunkter på de utpekade skyddade platserna. Vill uppmärksamma på att farleden in till Slite hamn omges av höga naturvärden (marint skydd genom reservat ligger för beslut hos Regeringen).	Noterat.
7	Region Gotland	200819	I stort inget att erinra. Bör dock nämnas i hamnbeskrivningarna att den vindkänsliga farleden in till Klintehamn omfattas av relativt "tuffa" lots-riktvärden. Detta berör i och för sig inte nödsituationer men bör beaktas vid val av nödhavn. Det bör observeras att farleden in till Slite hamn omgärdas av naturskyddsområde. Vad avser Beskrivning av skyddade platser så skall det under Slite, Hamninformation, kompletteras med "Styckegods".	Lagt till uppgift om Klintehamns vindkänsliga insegling samt kompletterat med styckegods för Slite. Avseende bedömningar vid en nödsituation, så hänvisar vi till steg 2 där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram. Noterat att Slites farled omgärdas av ett naturskyddsområde, vilket ingår i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2.
8	Södertälje kommun (1) (Kommunstyrelsen)	200820	Avstår från att yttra sig.	Noterat.
9	Länsstyrelsen Södermanland	200827	Inget att erinra.	Noterat.
10	Skellefteå kommun	200827	Inga synpunkter.	Noterat.
11	Länsstyrelsen Värmland	200901	Inget att erinra och anser att förslaget är väl motiverat och underbyggt.	Noterat.

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
12	Sundsvalls Hamn AB	200902	<p>Som en karantänshamn är vi väl förberedda samt har en plan för att ta emot fartyg som behöver hjälp.</p> <p>Korrigeringar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gasolterminalen utgår. - Bogserbåtskapacitet: vi har två bogserbåtar men besättning till en. <p>Då det gäller att ta in ett fartyg som är i behov av assistans så är det beroende på vilken assist fartyget behöver. Brinner fartyget kraftigt eller har det grundstött så det finns risk för att det sjunker kan vi inte ta in fartyget till kaj för att eventuellt blockera kajen i flera månader. I övrigt är det inga problem att erbjuda en kajplats för evakuering av besättning/passagerare eller lossning av gods.</p>	<p>Noterat att det finns en förberedd plan.</p> <p>Tagit bort uppgift om gasolterminal och ändrat bogserbåtskapacitet.</p> <p>Beroende på händelse och angående vilken typ av assistans som behövs, så kommer det att ske en samverkan mellan myndigheter och berörda aktörer där lämpliga alternativ kommer att bedömas. Detta avses utvecklas ytterligare i steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p>
13	Oxelösunds kommun	200903	Inget att erinra.	Noterat.
14	Stockholms Hamn AB	200903	<p>Stockholms Hamnar administrerar de allmänna hamnarna i Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn/Norvik.</p> <p>I Stockholm och Nynäshamn finns utöver Stockholms hamnars kajer även privata kajer och hamnanläggningar.</p> <p>Efter Louddens nedläggning 31/12-2019 har inte Stockholms hamnar rådighet över några oljekajer. Inom hamnområdet i Stockholm hanterar Stockholm Exergi olja vid egen hamnanläggning ej tillhörande den allmänna hamnen. I anslutning till Stockholms hamnområde finns Bergs oljekaj vilken även denna inte tillhör den allmänna hamnen.</p> <p>I Nynäshamn hanteras olja och LNG av privata aktörer och ingår inte i den allmänna hamnens verksamhet.</p> <p>Under 2020 öppnar Stockholm-Norvik hamn vid Nynäshamn. Stockholm-Norvik hamn har tagit över containerhanteringen från containerhamnen i Frihamnen i Stockholm. Kranarna i frihamnen skrotas under hösten 2020.</p> <p>I Stockholm finns ett bogserbåtsföretag vilka även kan operera i Kapellskär och Nynäshamn. Bogserbåtarna är dock stationerade i Stockholm.</p> <p>I Nynäshamn/Norvik används även bogserbåtar från Oxelösund.</p> <p>Förslag på ny text: <u>Kapellskär</u></p>	<p>Noterat om privata kajer och hamnanläggningar. Dock viktigt att informera om det finns resurser rörande t.ex. olja eller LNG då det kan finnas behov av sådana resurser vid en händelse. Lagt till information om privata aktörers kajer i bilaga 1 under Övrig information för Stockholm och Nynäshamn.</p> <p>Ändrat hamninformationen i beskrivningen av skyddade platser (bilaga 1) för Stockholm och Nynäshamn enligt förslag förutom vad avser bogserbåtskapacitet där endast stationerade bogserbåtar anger i resp. hamn.</p> <p>Efter underhandskontakt med Stockholms Hamn AB överenskomms att lägga till den nu operativa nya hamnen Stockholm/Norvik – vilket även har föreslagits av Sjöfartsverket.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Bogserbåtskapacitet: Ja (från Stockholm) <u>Stockholm</u> Hamninformation: Roro- & passagerarterminaler, torrbulk, motorfordon. <u>Nynäshamn</u> Hamninformation: Roro- & passagerarterminaler, torrbulk, motorfordon, container Bogserbåtskapacitet: Ja (från Stockholm och Oxelösund)	
15	Stockholms stad	200904	Stockholms stad väljer att inte besvara remissen, utan remissen besvaras istället direkt från Stockholms stads bolag Stockholms hamnar.	Noterat.
16	Falkenbergs kommun	200907	Har inte för avsikt att inkomma med något svar på remissen.	Noterat.
17	Länsstyrelsen Stockholm	200908	Länsstyrelsen i Stockholms län vill framhålla att det är viktigt att en grundlig risk- och sårbarhetsanalys görs för de föreslagna hamnarna samt för eventuella ankarplatser och för farlederna till och från hamnarna. Risk- och sårbarhetsanalyserna behöver innefatta konsekvenserna av en sjunken haverist, inkluderande miljöfarlig last och läckande bränsle från haveristen, både under gång till samt på de skyddade platserna. Behovet av lokalt lagrad oljeskyddsutrustning måste beaktas och dimensioneras utifrån hotbilden.	Transportstyrelsen bedömer att respektive kommun har den bästa detaljkunskapen om de lokala förhållanden i hamnarna samt farlederna till och från respektive hamn och därför bör fortsatta analyser av gällande trafikbild med fartygstyper och last, risker och möjliga konsekvenser samt dimensionering av hur mycket oljeskyddsutrustning m.m. som bör lagras lokalt hanteras inom respektive kommun i samråd med räddningstjänsten och hamnen samt andra berörda instanser såsom t.ex. länsstyrelser samt MSB. Befintliga räddnings- och saneringsresurser har inte tagits med som en specifik uppgift i detta skede enligt förslag från Kustbevakningen. Detta då det är många olika aktörers materiel som kan komma att användas vid en händelse, men då en sådan händelse sker sällan, är det stor risk att resurserna förändras över tiden och inte är aktuella då avses att användas. Alla befintliga resurser kommer däremot att beaktas vid en händelse genom myndighetssamverkan, vilket kommer att tas upp i steg 2 och den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen.

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
18	Havs- och vattenmyndigheten	200908	<p>Havs- och vattenmyndigheten (HaV) arbetar för att skapa en hållbar förvaltning av hav, sjöar och vattendrag. Det är därför av stort intresse för HaV att hänsyn till akvatiska miljöer tas med i beaktningen vid valet av skyddade platser. I ett värsta fall scenario kan det innebära att ett fartyg med en stor mängd miljöfarliga ämnen i last eller bunker brinner, det finns risk för explosion ombord, risk för utsläpp av giftiga gaser och/ eller det finns en stor sannolikhet för utsläpp av farliga ämnen, främst olja. Exempel på denna typ av händelser är <i>Maritime Maisie</i> (2013), <i>Napoli</i> (2007) och <i>Grande America</i> (2019) (Fotnot: <i>Jacobsson & Lauro, 2020. Places of refuge</i>). Detta kan komma på olika sätt att påverka den akvatiska miljön negativt. HaV noterar att TS i remissförslaget beaktar skyddsvärd natur då de beskriver för vardera förslag på skyddad plats längden på farleden in till hamnen från baslinjen och längden på den kustlinje av skyddade områden som finns inom denna farledslängd. Detta ger en uppskattning på den storleksordning av skyddsvärd natur som kan komma att påverkas vid ett värsta fall scenario. Om man sedan gör en kvot av dessa parametrar (skyddad strandlinje (km) / farledslängd (km)) får man en relativt bra uppfattning om vilka förslag till skyddade platser som bör undvikas, utifrån havs- och vattenmiljöperspektivet, om ett värsta fall scenario uppstår. De mest konkreta exemplen är:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strömstad bör i möjligaste mån undvikas att användas, då Kosterhavets marina nationalpark återfinns i nära anslutning till staden, förutom naturreservaten Nötholmen och Norra Långön. Närmsta lämplig skyddad plats söderut Göteborg. Lysekil bör inte läggas till på listan, då det ligger i anslutning till Natura 2000 området Gullmarn, som är ett utav Sveriges arrikaste marina områden. • Varberg bör undvikas pga. Natura 2000 området Balgö. Falkenberg kan främst användas som alternativ. • Karlstad och Kristinehamn bör undvikas till förmån för Otterbäcken, pga. Natura 2000 områdena Segerstads skärgård, Värmlandsskärgården och Ölmeviken. Hamnen i Karlstad ligger också nära tätbefolkat område. Området väster om Karlstad, Kattfjorden, är också klassas som vattenskyddsområde. • Västervik bör undvikas till förmån för Oskarshamn. Detta då Natura 2000 områdena Södra Malmö och Gränsö ligger precis utanför Västervik. 	<p>Vid en händelse kommer flera aktörer att involveras och framförda synpunkter kommer då att beaktas vid bedömning och beslut av lämplig plats beroende på vilken typ av assistans som behövs.</p> <p>Processen avses utvecklas ytterligare i steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p> <p>Parametrar såsom t.ex. strömriktning kan komma att beaktas vid en händelse då de ofta kan vara både säsong- och tidsstyrda. Därför bör aktuell information inhämtas när det finns behov av en sådan uppgift.</p> <p>Skyddsvärda naturmiljöer har även beräknats i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2.</p> <p>TS noterar exempel på platser som bör undvikas, men vill uppmärksamma på att tidigare har en ankarplats vid Kosteröarna varit utpekad. Genom att utse Strömstad flyttades den skyddade platsen från Kosterhavets marina nationalpark.</p> <p>I övrigt har TS försökt att undvika Natura 2000-områden och andra känsliga naturområden, men då det har varit svårt att finna "rena" oskyddade områden har detta varit i svårt att uppfylla fullt ut och dessutom bör påpekas att alla händelser inte renderar i oljeutsläpp.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>Förutom dessa påpekanden av de förslag till skyddade platser som har skyddad natur i nära anslutning finns det andra aspekter som också bör tas med i beaktandet. Till exempel förhållande strömriktning i området för den skyddade platsen, känsligheten i närområdet för ett oljespill (Digital miljöatlas bör användas), om vattentäkter finns i nära anslutning och om området är tätbefolkat.</p>	
19	Nynäshamns kommun	200908	<p>Kommunen förstår Nynäshamn är lämpad som skyddad plats i och med sitt läge med goda landförbindelser och kort insegling. Kommunen vill särskilt understryka vikten av det finns samordning och tydlig ansvarsfördelning mellan olika myndigheter och andra aktörer. Kommunen utgår ifrån att Transportstyrelsen gjort korrekta avvägningar när förslag på skyddade platser har tagits fram. Kommunen ser positivt på att en bedömning alltid ska göras utifrån rådande situation och därmed kan hänsyn tas till vilka resurser som finns tillgängliga vid en viss tidpunkt.</p> <p>Med bakgrund av detta anser kommunen att det är rimligt att Nynäshamn pekas ut som en möjlig skyddad plats men önskar ett förtydligande kring vilken roll kommunen som organisation har under en eventuell händelse.</p>	<p>Noterat att Nynäshamn anses vara lämpad som skyddad plats.</p> <p>TS kan nämna att det redan finns en överenskommelse om myndighetssamverkan vid fartygsolyckor eller tillbud till sjöss där utsläpp kan skada svenskt territorium mellan Kbv, SjöV och TS och som gäller statligt vatten.</p> <p>Angående vilken roll kommunen har vid en eventuell händelse, så hänvisar vi till steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram. Alla händelser behöver däremot inte riskera oljeutsläpp.</p>
20	Länsstyrelsen Västerbotten	200910	<p>Länsstyrelsen Västerbotten, hädanefter Länsstyrelsen, konstaterar att Umeå och Skellefteå hamnar har pekats ut som skyddade platser. Länsstyrelsen anser att det är bra att man nu pekar ut hamnar som skyddade platser så att fartyg i behov av assistans ska kunna tas emot på en skyddad plats om det utgör den bästa åtgärden för att skydda människoliv, miljö eller det egna och andras fartyg.</p> <p>Även om denna remiss endast gäller att statistiskt peka ut ett antal hamnar vill Länsstyrelsen trycka på den dynamiska delen av utpekandet. Om möjligt är det viktigt att en inspektion av fartyget genomförs av TS innan beslut kan tas att låta ett fartyg anlöpa en skyddad plats. En stark parameter för denna bedömning är att de riksintressen som utpekats av Naturvårdsverket tas med i beaktning i hela farleden till respektive hamn.</p> <p>Upplysningsvis vill Länsstyrelsen lyfta att det finns skyddsvärda naturmiljöer i närområdet till de utpekade hamnarna i länet. I Skellefteå mot bl. a Innerviksfjärdarnas naturreservat och i Umeå bl. a naturreservatet Umeälvens delta. Det senare reservatet är även utpekade som Natura 2000 område. Detta är naturreservat som är utpekade för sina höga värden för fåglar och andra naturvärden</p>	<p>Noterat att utpekandet av skyddade platser anses vara bra.</p> <p>Avseende åtgärder om eventuell fartygsinspektion av TS innan en skyddad plats används är en standardrutin vid en händelse.</p> <p>Synpunkten om andra lämpliga hamnar beroende på händelse, så hänvisar vi till steg 2 där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen tas fram.</p> <p>Noterat om de skyddsvärda naturmiljöerna kring länets utpekade hamnar, vilket är beräknat i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2. Alla händelser behöver däremot inte riskera oljeutsläpp.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>längs stränderna. Detta innebär, precis som diskuteras i remissen att det inte (beroende på händelse) är det mest lämpade området att dra in eller angöra en haverist eller fartyg i nöd. Det kan innebära att andra hamnar är mer lämpade för detta. En utvecklad analys av detta kan man läsa i <u>Västerbottens regionala oljeskyddplan (bifogad 26 sidor)</u>.</p> <p>I övrigt har Länsstyrelsen inget att erinra över remissen och utpekandet av hamnar.</p>	
21	Ystad Hamn Logistik AB	200911	Synpunkter: Ystad hamn har ingen bogserbåt.	Noterat. Ändrat enligt uppgift.
22	Hallands Hamnar AB	200913	<p>Gällande de utsedda platserna i remitterat förslag så har Hallands Hamnar inga egentliga synpunkter.</p> <p>En haverist behöver kunna hanteras och om det innebär att genom ett beslut av en räddningsledare angöra en av våra terminaler så är beslutet sannolikt taget utifrån ett större samhällsperspektiv än vår egen verksamhet.</p> <p>Vi dock trycka på den ekonomiska frågan, dvs vår verksamheten efter haveriet.</p> <p>Om en haverist "ockuperar" en kaj så kan det påverka våra möjligheter att bedriva vår kommersiella verksamhet så väl under räddningsinsatser som efter det akuta skedet.</p> <p>Frågan om nödhamn har tidigare varit aktuellt i samband med nödlägen för fartyg och vår branschorganisation Sveriges Hamnar har tidigare anmält frågeställningar till Näringsdepartementet. På Sveriges hamnars hemsida finns en del av den korrespondens som Sveriges hamnar deltog i genom bl.a. Anders Klingström. https://www.transportforetagen.se/sv/om-oss/vara-branscher/sveriges-hamnar/miljo--sakerhet/</p> <p>Bl.a. följande frågor ställdes då till näringsdepartementet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vilka myndigheter, utöver Transportstyrelsen, kan fatta beslut om att ett fartyg i nöd ska tas in till en viss hamn? • Vilken myndighet/instans tar kontakt med hamninnehavaren? • Kan hamninnehavaren vägra att ta emot fartyget? • Kan hamninnehavaren räkna med ersättning för kostnader och skador till följd av att hamnen tagit emot fartyget? <p>Praktiskt blir för oss då minst lika viktigt hur staten går in och skyddar bolagets ekonomi som att haveristens problem blir lösta.</p>	<p>Noterat att inga synpunkter finns om utpekandet av hamnar.</p> <p>När det gäller roller och ansvar vid en eventuell händelse, så hänvisar vi till steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p> <p>Angående den ekonomiska aspekten så är denna remiss avgränsad till att endast beröra utpekandet av de skyddade platserna och frågor om ersättning för sådana kostnader som en hamn eventuellt skulle kunna drabbas av har TS varken kunskap eller bemyndigande att uttala sig om.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Helt enkelt den 4:e frågan av de som ovan citerats och som Sveriges hamnar tidigare förmedlat till Näringslivsdepartementet. Vi ser ett behov av att även denna fråga löses på ett bra sätt.	
23	Länsstyrelsen Västernorrland	200914	<p>Länsstyrelsen har inga synpunkter på att Örnsköldsvik, Härnösand och Sundsvall pekats ut som skyddade platser för fartyg i behov av assistans i Västernorrlands län.</p> <p>Det medskick som vi ändå vill lämna är gällande värderingen av naturvärden och hur man ser på olika hamnar. 2017 fattade länsstyrelsen beslut om vilka områden i Västernorrlands län som är utpekade som prioriterade att skydda vid ett oljeutsläpp i marin miljö. Detta kartmaterial finns även publicerat i länsstyrelsernas gemensamma GIS-system Digital miljöatlas (https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=e00b68a27e474926930a2197683733ea under "Regionala prioriterade områden"). Här ingår inte bara Natura 2000-områden, naturreservat och nationalparker utan även andra känsliga marina miljöer som är skyddsvärda och utvalda ur ett regionalt perspektiv. För Västernorrlands län är det exempelvis ont om områden med grunda mjukbottnar vilket gör sådana områden skyddsvärda, oavsett formellt utpekat skydd. I underlaget nämns att den dynamiska delen under en operativ insats ska studeras vidare i steg två. I den delen är det viktigt att även ta med regionalt viktiga aspekter.</p>	<p>Noterat att inga synpunkter finns om utpekandet av berörda hamnar.</p> <p>Noterat synpunkter om regionalt viktiga naturskyddsområden, vilket är beräknat i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2.</p> <p>Även noterat att regionalt viktiga aspekter behöver tas med till steg 2 och den dynamiska delen.</p>
24	Trafikverket	200916	<p>Trafikverket ställer sig positiv till Transportstyrelsens förslag om utpekande av skyddade platser för sjöfarten.</p> <p>Utöver de föreslagna hamnarna ingår även lämpliga ankarplatser belägna i närhet till anslutande farleder. Ankarplatserna är emellertid inte närmare geografiskt beskrivna i förslaget. Istället hänvisar TS till de ankarplatser som finns angivna i sjökort.</p> <p>Utifrån myndighetens roll och ansvar uppfattar Trafikverket TS förslag som väl genomarbetat och väl samverkat med närmast ansvariga myndigheter. Inte desto mindre är det olyckligt att Trafikverket inte fått kännedom om det pågående arbetet. I trafikverkets ansvar ingår bl a att peka ut och precisera riksintressen inom transportsektorn, i vilket hamnar och farleder ingår. Tre av de totalt trettiot fem föreslagna hamnarna är idag inte utpekade som riksintressen, nämligen Härnösand, Hudiksvall och Slite. Skälet är att de inte uppfyller nu gällande kriterier. Dessa omfattas därmed inte av samma skydd som övriga hamnar i förslaget.</p>	<p>Noterat att Trafikverket ställer sig positiv till förslaget, men att ankarplatserna inte är närmare geografiskt beskrivna.</p> <p>Det bör noteras att varje lämplig plats att ankra på kan användas beroende på omständigheterna och att en sådan lista skulle bli väldigt omfattande i detta arbete.</p> <p>Beroende på händelse och angående vilken typ av assistans som behövs, så kommer lämpliga skyddade platser, t.ex. hamnar och närliggande ankarplatser, att bedömas och slutligen väljas. Detta avses utvecklas ytterligare i steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p> <p>Vi vill förtydliga att genom 6 kap. 1 c fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) är TS utpekad att utarbeta planer</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>Trafikverket har nyligen sett över kriterierna för utpekande av riksintressen. Översynen utgör en del av ett regeringsuppdrag som inkluderar en genomlysning av Trafikverkets samlade anspråk. Uppdraget innefattar även fem andra myndigheter, med Boverket som samordningsansvarig myndighet. Den första delen i uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 20 november 2020. I översynen av kriterierna hade det varit möjligt att belysa, utvärdera och vid behov lyfta in kriteriet "utpekad skyddad plats". Ett liknande kriterium har exempelvis tillkommit för flygplatser, så kallade alternativflygplatser.</p> <p>TS har i sitt förslag utgått från den befintliga maritima infrastrukturen. Trafikverket förutsätter att det inte krävs några särskilda åtgärder i anslutande sjö- eller landinfrastruktur för att säkra de utpekade hamnarnas funktion som skyddad plats över tid. Om den typen av brister skulle uppstå är det inte självklart att eventuella åtgärder faller inom ramen för Trafikverkets finansiering. Den frågan behöver klargöras separat.</p>	<p>för att ta emot fartyg i behov av assistans enligt artikel 20a i direktiv 2002/59/EG och i övrigt fullgöra de uppgifter som anges i nämnda artikel. Planerna ska utarbetas efter överenskommelse med Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Samråd med övriga myndigheter inklusive Trafikverket och andra intressenter har gjorts genom denna remiss.</p> <p>Vi menar även att de skyddade platserna inte primärt handlar om transportinfrastruktur utan mer om nödsituationer och räddningstjänst och att kunna hantera en eventuell uppkommen händelse på bästa sätt oberoende av var den inträffar. Naturligtvis kan övrig infrastruktur spela roll vid vissa händelser och val av skyddad plats. Men även om de skyddade platserna inte är utpekade av riksintressen så spelar de en strategisk roll för att ta emot fartyg i en nödsituation eller som är i behov av någon form av assistans. Vilka skyddade platser som pekas ut beror till stor del på om hamnen är aktiv, vilket TS inte kan påverka. Nya hamnar kan komma att läggas till vid behov då t.ex. nya terminaler byggs upp och inaktiva hamnar kan komma att tas bort.</p> <p>Trafikverket är välkomna att ta in aspekterna i detta arbete i kriterierna för utpekande av riksintressen.</p> <p>Vidare bedömer TS att Trafikverkets finansiering är en separat fråga, som inte har berörts i detta arbete.</p>
25	Norrtälje kommun	200916	<p>Norrtälje kommun har följande synpunkter på förslaget.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Att Kapellskärs hamn är utpekad ser vi som fullt naturligt med tanke på dess strategiska läge, dock under förutsättning att det mycket känsliga skärgårdsområdet i inseglingen beaktas noggrant. 2. Att gränsdragningen mellan de statliga aktörernas ansvar och det kommunala ansvaret när en nödhamn tas i anspråk utreds noggrant och tydliggörs. 	<p>Noterat om utpekandet av Kapellskär under pkt 1.</p> <p>Angående pkt 2 om gränsdragning och ansvar vid en eventuell händelse, så hänvisar vi till steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p> <p>TS kan även nämna att det finns en överenskommelse om myndighetssamverkan vid fartygsolyckor eller tillbud till sjöss där utsläpp kan skada svenskt territorium mellan Kbv, SjöV</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
				och TS och som gäller statligt vatten, vilket kan ligga till grund för fortsatt diskussion gällande gränsdragning mot kommunernas ansvar.
26	Helsingborgs stad (2) (Kommunstyrelsen – beslut; synpunkter från Miljöförvaltningen & Räddningstjänsten Skåne Nordväst)	200916	<p>Helsingborgs stad ser positivt på TS arbete att förbättra och förtydliga Sveriges planer för att ta emot fartyg i behov av assistans. Arbetet kring skyddade platser vad gäller resurser och ansvarsfördelning är viktigt för att undvika eller minska skador vid allvarliga incidenter på fartyg. Precis som förutbestämda platser för karantänshamn är det logiskt att nödhamnarna och räddningstjänsterna kan förbereda sig vad gäller organisation och resurser för att hantera en händelse.</p> <p>Kustnära känsliga områden</p> <p>Eftersom den statiska delen i TS arbete med skyddade platser innefattar "information och olika faktorer" vill Helsingborgs stad lyfta fram och informera om kustnära känsliga områden i staden. Helsingborg har många sandstränder som fungerar som uppskattade badplatser längs med hela sin kust från norr till söder. Med undantag från Helsingborgs centrala delar gäller strandskydd längs med Helsingborgs kuststräcka.</p> <p>Knähaken är ett kommunalt marint naturreservat som ligger 500 m väster om Helsingborgs hamn. Området har artrik bottenfauna med t.ex. stora samlingar av hästmusslor och tagghudingar. I anslutning till Knähaken ligger naturreservaten Domsten-Viken och Kulla Gunnarstorp som sträcker sig från land och ut i havet. Reservaten instiftades av länsstyrelsen för art- och habitatsskydd. Norr om Knähaken ligger det kommunala naturreservatet Pålsjö som också sträcker sig en bit ut i havet. Syftet med reservatet är att skydda natur- och kulturvärden samt rekreativsmöjligheter i området.</p> <p>Grollegrund är ett kommunalt marint naturreservat som ligger 7 km norr om Helsingborgs hamn. Grollegrund har en artrik och biologiskt värdefull miljö med en mångfald av alger och fiskarter, t.ex. småfläckig rödhaj.</p> <p>Örby ängar är ett kommunalt naturreservat ca 3 km söder om Helsingborgs hamn. Området sträcker sig över land och kustnära hav och är ett mycket artrikt natur- och rekreationsområde. Norr om Helsingborgs kommungräns ligger Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde som har en artrik bottenfauna. Här uppehåller sig</p>	<p>Noterat positiv inställning till förslaget.</p> <p>Noterat synpunkter om kustnära känsliga områden, vilket är beräknat i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2.</p> <p>Angående räddnings- och saneringsutrustning har inte det tagits med som en specifik uppgift i detta skede enligt förslag från Kustbevakningen. Detta då det är många olika aktörers materiel som kan komma att användas vid en händelse, men då en sådan händelse sker mer sällan, är det en stor risk att resurserna förändras över tiden och inte är uppdaterade då de är aktuella att användas.</p> <p>Alla befintliga resurser kommer däremot att beaktas vid en händelse genom myndighetssamverkan, vilket kommer att tas upp i steg 2 och den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen.</p> <p>Noterat om förslag till utbildning och stöd från MSB, vilket skickas med till steg 2 för vidare diskussioner.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>ett betydande antal rastande och övervintrande ånder. Området är också ett viktigt lekområde för torsk.</p> <p>Stora delar av hela Öresund är utsett som riksintresse för yrkesfiske till havs. Den norra delen av Helsingborgs kust och hav med start 700 m norr om cityhamnen är utsett som riksintresse för friluftsliv.</p> <p>Dessa intressen utgör inte ett direkt hinder för att Helsingborgs hamn ska kunna vara en skyddad plats, men att de är viktiga att ta hänsyn till i det fortsatta arbetet.</p> <p><u>Räddnings- och saneringsutrustning</u></p> <p>TS tar i sin remiss upp att räddnings- och saneringsutrustning bör inventeras vid ett beslut om att erbjuda en skyddad plats för ett fartyg i behov av assistans. Staden menar att sådan utrustning förutom i det akuta skedet även behöver inventeras i ett mycket tidigare stadium.</p> <p><u>Utbildning och stöd</u></p> <p>Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bör vara behjälpliga med stöd till de verksamheter som ska agera vid en händelse med relevanta utbildningar, lokala materiella resurser samt nationella resursförstärkningar med MIRG-styrkor (Maritime Incident Response Group) till de kommuner som blir utsedda till nödhamnar.</p>	
27	Hudiksvalls kommun	200917	<p>Hudiksvalls hamn har mycket liten verksamhet och omfattar i stort sett angöring av Kustbevakningen, Sjöfartsverkets fartyg, enstaka besök från Marinen, turbåtar m.fl. En beredskap finns för att ta emot internationella kryssningsfartyg med 9-12 månaders varsel. Hamnen är en del av Hudiksvalls centrum och omgärdas av restauranger, bostäder, småbåtshamn och verksamheter.</p> <p>Hamnen tillhandahåller ingen bogserbåt, inga möjligheter att lossa last med fordon eller kran, inga tekniska anordningar såsom stängsel, grindar och dyligt. Kajen är inte lämpad för upplag av gods/förnödenheter eller tyngre fordon. Hamnen har ingen egen organisation utan är en del av tekniska förvaltningens gatuenhet, mindre än 50 % av ett årsarbete.</p> <p>Hudiksvalls kommun anser att säkerhet för sjöfart och miljö är viktiga samhällstjänster att säkerställa och är villig att med rådande omständigheter och tillgångar, som beskrivs ovan, stå till tjänst om den efterfrågas.</p>	<p>En av anledningarna till att Hudiksvalls hamn pekades ut som skyddad plats var att den är en allmän hamn och låg geografiskt lämpligt till. TS noterar Hudiksvalls hamns mindre verksamhet och obefintliga infrastruktur och hamnorganisation och beslutar därför att hamnen utgår som utpekad skyddad plats.</p> <p>Ingen ersättningshamn avses utpekas i nuläget.</p> <p>TS understryker att förslaget inte är en uttömmande lista utan fortfarande kan andra hamnar, ankarplatser och andra lämpliga platser användas som en skyddad plats beroende på den aktuella situationen av händelsen.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Holmen AB äger och förvaltar Skärnäs hamn, Skärnäs terminal, vilken är belägen ca 10 km söder om Hudiksvalls hamn. Om det geografiska avståndet mellan Sundsvall och Gävle påkallar en skyddad plats bör den, efter kontakter med Holmen, övervägas som ett alternativ till Hudiksvalls hamn då den i högre grad kan tillhanda efterfrågad infrastruktur och är belägen i en tydligare industriell miljö.	
28	Länsstyrelsen Norrbotten	200917	Inga synpunkter.	Noterat.
29	Länsstyrelsen Västra Götaland	200917	<p>I det stora hela anser vi de platser som är föreslagna bra men Länsstyrelsen bedömer att kartan behöver kompletteras med ytterligare några hamnar.</p> <p>Med anledning av flertalet skyddade områden utmed Bohuskusten så bedömer Länsstyrelsen att det finns behov av att utreda om Lysekils norra hamn kan nyttjas. Lysekils södra hamn är olämpligt med anledning hamnens placering i Gullmarsfjorden. Alternativt bör Brofjorden med närheten till Preems raffinaderi utredas för nyttjande av fartyg som riskerar att läcka olja. Det är dock viktigt att denna hamn inte blockeras av skadat fartyg.</p> <p>Anledningen är främst för att vid ett nödfall minska transportsträckan till de nu föreslagna hamnarna, Göteborg och Strömstad och därmed risken för påverkan längs med Bohuskusten (exempelvis vid läckage). Men även möjligheten att kunna undvika Kosterhavets nationalpark utanför Strömstad.</p> <p>Vidare skulle vi för Väneren också föreslå att Åmåls djuphamn utreds som en plats. Anledningen är främst det långa avståndet till föreslagna hamn i sydvästra delen av Väneren (Vänersborg), men även möjligheten att kunna undvika Natura 2000 området Lurö Skärgård (Värmlands näs, Säffle kommun). Det är dock viktigt att ta hänsyn till det kommunala vattenintaget så fartyg inte placeras i närheten av det samt det Natura2000 området, Tösse skärgård, som ligger söder om Åmål.</p>	<p>Noterat att föreslagna platser anses i stort vara bra.</p> <p>Noterat att Lysekils norra hamn skulle kunna vara en alternativ skyddad plats på västkusten samt Åmåls hamn i Väneren. I nuläget bedömer TS att inte lägga till några nya skyddade platser vid Bohuskusten eller i Väneren.</p> <p>TS understryker att förslaget inte är en uttömmande lista utan fortfarande kan andra hamnar, ankarplatser och andra lämpliga platser användas som en skyddad plats beroende på den aktuella situationen av händelsen.</p>
30	Södertälje kommun (2) (KSK/Säkerhetsavdelningen)	200917	Södertälje kommun har inga synpunkter på det förslag som skickats, dock vill vi lyfta fram att i den hantering av en haverier som beskrivs i förslaget, en bedömning som sker från fall till fall. Är av vikt att beakta att det i hamnens närområde finns flera andra kritiska infrastrukturer som västra och södra stambanan, motorvägen E4, farleden in mot Mälaren samt flera samhällsviktiga verksamheter som Söderenergi, Kriminalvårdsanstalten Hall samt Scania lastbilsmontering. Från Mälaren nord-sydlig riktning mot Södertälje passerar också råvatten intag till dricksvattenproduktion i	<p>Noterat att inga synpunkter finns på förslaget.</p> <p>Angående särskilda beaktanden och omständigheter vid en eventuell händelse, så hänvisar vi till steg 2, där den dynamiska delen av bedömnings- och beslutsprocessen kommer att tas fram.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			Södertälje. Kommunen önskar att dessa omständigheter beaktas vid ett beslut om till vilken hamn en haverist ska bogseras särskilt om det finns risk för explosion, brand eller utsläpp av farliga ämnen som kan spridas via vind eller vatten.	
31	Gullspångs kommun	200917	Positiva till förslaget.	Noterat.
32	Länsstyrelsen Västmanland	200917	Inga synpunkter.	Noterat.
33	Landskrona stad (2) (Teknik- och fritidsförvaltningen)	200918	Inga synpunkter på rubricerad remiss, men vill däremot korrigera 2 punkter som inte stämmer för Landskrona stads del: Landskrona har inte någon lotsbåt och djupet i inloppsrännan är ca 10,3 m.	Noterat att inga synpunkter finns på remissen. Angående korrigeringarna så har bogserbåt strukits (dock ej lotsbåt som angavs). När det gäller djupangivelsen i tabellen på kartan så avser 11,0 det minsta vattendjup i farleden enligt Sjöfartsverkets farledsregister Poseidon och inte fartygets maxdjupgående. Maxdjupgåendet är alltså inte detsamma som farledsdjupet och Sjöfartsverkets lotsar har ofta restriktioner om maxdjupgåendet.
34	Polismyndigheten	200918	Inga synpunkter.	Noterat.
35	Svensk Sjöfart	200918	Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har inget att erinra mot förslag. Detta är en mycket viktig fråga och vi anser TS har lyckats bra i att hitta en praktisk lösning i kombinationen "hamnar och ankarplatser". Det ligger utanför denna remiss, men FSS tar tillfället i akt att informera att vi i dialogen med Havs- och Vattenmyndigheten kring Havsplaner pekat på att Skyddade platser måste beaktas. Vidare, också utanför denna remiss och som ren information, har FSS vid flera tillfällen pekat på möjligheterna att kommande isbrytare också får en aktiv roll som kraftfulla bogserbåtar i händelse av att fartyg snabbt behöver föras till någon skyddad plats. Att Sverige nu har dessa platser definierade enligt förslaget är mycket bra, men för att i görligaste mån minimera negativ miljöpåverkan gäller även att ett olycksdrabbat fartyg snabb och säkert kommer till en skyddad plats.	Noterat att FSS har inget att erinra mot förslaget. Noterat om FSS information om havsplaner som HaV hanterar, men som nämnts ligger detta utanför denna remiss.
36	Länsstyrelsen Gävleborg	200918	Inget att erinra.	Noterat.
37	Landskrona stad (3) (Stadsledningskontoret)	200921	Avser inte att inkomma med något yttrande på remissen.	Noterat.
38	Sjöfartsverket	200924	Sjöfartsverket tillstyrker förslagen med nedanstående kommentarer.	Noterat att Sjöfartsverket tillstyrker förslaget.

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p><u>Hudiksvall</u> Sjöfartsverket föreslår att hamnen tas bort som skyddad plats då hamnverksamheten är nedlagd. Området är idag bebyggt med bostäder och kajerna är sannolikt ombyggda till strandpromenad och inte längre lämpliga för anlöp av handelsfartyg. Sjöfartsverket föreslår att Hudiksvall i första hand ersätts med Orrskärhamn, i andra hand med Långrör, som utpekad skyddad plats.</p> <p><u>Klintehamn</u> Sjöfartsverket föreslår att hamnen tas bort som skyddad plats då farleden är väderutsatt och maximalt djupgående är begränsat. Hamnen har inte heller någon möjlighet att ta emot olja. Dessutom saknar hamnen bogserbåt.</p> <p><u>Nynäshamn, Södertälje och Ystad</u> I dessa hamnar finns inga bogserbåtar stationerade. I hamnarna Västerås och Köping finns en bogserbåt stationerad i vardera hamn. Sjöfartsverket vill också påpeka gällande Västerås och Köping att miljön är känslig då området är dricksvattentäkt.</p> <p><u>Vänersborg, Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken</u> Gällande det minsta vattendjup i farleden som redovisats i kartan över de ovan skyddade platserna verkar vattendjupet avvika med 0,10 meter från det faktiska värdet. Vid Väners referensnivå/sjökortsvatten/0-nivå ska minsta vattendjup vara 5,7 meter för Vänersborg, Karlstad samt Kristinehamn respektive 5,5 meter för Otterbäcken.</p> <p><u>Norvik</u> Sjöfartsverket föreslår även att Norvik läggs till som en skyddad plats då hamnen har startat upp sin verksamhet för container och RoRo-trafik.</p>	<p>Hudiksvall borttaget enligt förslag även från Hudiksvalls kommun. Ingen ersättningshamn avses utpekas i nuläget. Klintehamn har tagits med som alternativ för västra sidan av Gotland och kvarstår tills vidare.</p> <p>Noll bogserbåtskapacitet i Nynäshamn, Södertälje och Ystad har uppdaterats.</p> <p>Noterat information om dricksvattentäkt gällande Västerås och Köping. Hamnarna trafikeras redan idag av kem- och oljefartyg och det bör därför finnas möjligheter att hantera ev. händelser.</p> <p>Angående minsta vattendjup för Vänersborg, Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken så har vi använt uppgifterna som är angivna i ert system Poseidon för samtliga farleder. Utdraget gjordes redan 2019-02-01 så om förändringar gjorts efter det så stämmer inte värdena.</p> <p>TS antar däremot att referensnivån har ändrats men inte uppdaterats i Poseidon. Ändrat minsta vattendjup för Vänersborg, Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken enligt förslag.</p> <p>Stockholm Norvik har lagts till som ny skyddad plats efter underhandskontakt med Stockholms Hamn AB. Den nyetablerade hamnen vid Nynäshamn har även blivit tilldelad en egen UN/Locode (SENRR).</p>
39	Örnsköldsviks kommun & Örnsköldsviks Hamn och Logistik	200925	<p>Örnsköldsviks hamn anges som skyddad plats. Utifrån detta har kommunen och hamn- och logistik följande synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> När det gäller fartyg med t.ex. förskjuten last eller annan oönskad händelse ombord som inte påverkar miljön utanför fartyget så har vi inga synpunkter. Då ses platsen för att hantera t.ex. utrymning av fartyg samt möjlighet för räddningstjänsten att hantera logistik runt en oönskad händelse som goda. Det 	<p>Noterat att vissa händelser är acceptabla att hantera för Örnsköldsviks hamn och vissa händelser anses inte vara lämpliga. Bedömningen vid en händelse görs i samverkan av ansvariga och berörda myndigheter.</p> <p>Noterat synpunkter om miljö och natur kring världsarvet Höga Kusten, vilket är beräknat i kolumnen för "Skyddad strandlinje" som finns med i kartbilden i bilaga 2.</p>

Nr	Remissinstans	Ankom TS	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			<p>kan dock vara klokt att inte låsa sig vid en hamn utan välja plats utifrån olyckans art och behov av assistans.</p> <ul style="list-style-type: none"> Vid oljeläckage-/kemutsläpp från fartyget med ämnen som påverkar miljön på ett negativt sätt anser vi att inre hamnen inte är lämplig på grund av den miljöpåverkan det kommer att bli i vattnet och på stränderna längs den långa farleden in till centrala Örnköldsvik. Det kommer sannolikt krävas omfattande sanering av stränderna längs farleden in till hamnen samt i själva hamnen. Hamnutformningen gör saneringen särskilt komplicerad. Allt sammantaget kommer detta att ha en negativ påverkan för människor, djur, växter och egendom. Örnköldsviks hamn ligger dessutom inom Världsarvet Höga Kusten. <p>Vi skulle även rekommendera att hamnen i Köpmanholmen utreds som skyddad plats, eftersom den kan vara lämpligare ur miljösynpunkt. Vi vill dock påtala att det finns en fiberbank, vilket i sin tur kräver en utredning huruvida det kan bli ett problem ur föroreningsynpunkt. Gällande hamnen i Köpmanholmen och uppdaterade förslag i dokument, kan det vara aktuellt med fartyg upp till 120 meter samt ett djupgående vid kaj på max 7,5 meter.</p> <p>Slutligen, bör det även utredas en nödhamn vid eventuella smittor, exempelvis corona.</p> 	<p>Noterar rekommendationen avseende Köpmanholmen, men nuvarande förslag inte en uttömmande lista på skyddade platser utan fortfarande kan andra hamnar, ankarplatser och andra lämpliga skärgårdsområden användas som en skyddad plats beroende på den aktuella situationen av händelsen. TS avser inte att utreda Köpmanholmen vidare i nuläget.</p> <p>Angående nödhamn vid eventuella smittor så finns alla åtta utpekade karantänshamnar med i förslaget. Ansvarig för att peka ut dem är Folkhälsomyndigheten.</p>
40	Kustbevakningen	201001	Positiva till remissen i sin helhet.	Noterat.