Samrådsunderlag – Flytt av Helsingborgs containerhamn

Underlag för avgränsningssamråd enligt 6 kap. miljöbalken

2026-09-15



Dokumentinformation

Helsingborgs Hamn AB

Samrådsunderlag – Flytt av Helsingborgs containerhamn

Underlag för avgränsningssamråd enligt 6 kap. miljöbalken inför ansökan om:

- Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken,
- Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken,
- Ett eventuellt tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken (Natura 2000-tillstånd),
- En eventuell dispens enligt 15 kap. 42 § miljöbalken från förbud mot dumpning av avfall, samt
- En eventuell dispens enligt 7 kap. 7 § miljöbalken från förbud mot muddring inom naturreservat.

Underlaget har upprättats av **WSP Sverige AB**; Elsa Hallqvist, Charlotte Larsson och Daniel Rasmusson, och granskats av Linda Rosqvist.

WSP Sverige AB
Bassängkajen 12
211 18 Malmö

Datum: 2026-09-15

Uppdragsnummer: 10326302

Innehållsförteckning

Sammanfattning **7**

1. Inledning **9**

1.1 Planerad verksamhet 9
1.2 Tidplan 12
1.3 Helsingborgs hamn 13
1.4 Behovsbeskrivning 14

2. Utgångspunkter för prövningen **15**

2.1 Prövningen av verksamheten 15
2.2 Rådighet 17

3. Samråd **18**

3.1 Miljöpåverkan och miljöbedömning 18
3.2 Syftet med avgränsningssamrådet 18
3.3 Så lämnar du synpunkter 19
3.4 Hantering av personuppgifter 19
3.5 Förslag till samrådskrets 19

4. Avgränsningar **22**

4.1 Avgränsning i sak 22
4.2 Avgränsning i tid 23
4.3 Geografisk avgränsning 24

5. Lokalisering **25**

5.1 Verksamhetens lokalisering 25
5.2 Planförhållanden 26
5.3 Strandskydd 27
5.4 Alternativa lokaliseringar 27

6. Utredningar och undersökningar **28**

7. Beskrivning av verksamheten **31**

7.1 Hamnen 31
7.2 Vågbrytare 38
7.3 Kajer 40
7.4 Muddring 40
7.5 Ändring av farled 47

7.6	Sjösäkerhetsanordningar (SSA)	47
7.7	Anpassning till ett förändrat klimat	48
7.8	Byggfas	48
7.9	Driftsfas	49
7.10	Avhjälpandeåtgärder	49
8.	**Nollalternativ**	**50**
9.	**Rådande förhållanden och förväntade effekter**	**51**
9.1	Bedömningsmetodik	51
9.2	Naturmiljö	51
9.3	Vattenmiljö	54
9.4	Naturreservat	57
9.5	Natura 2000	59
9.6	Kulturmiljö	62
9.7	Landskapsbild, rekreation och friluftsliv	65
9.8	Mark- och vattenanvändning	66
9.9	Yrkesfiske	66
9.10	Buller	69
9.11	Utsläpp till luft	72
9.12	Utsläpp till vatten	73
9.13	Förorenade områden	74
9.14	Totalförsvaret	75
9.15	Risk	77
10.	**Miljökvalitetsnormer**	**79**
10.1	Utomhusluft	79
10.2	Buller	79
10.3	Yt- och grundvatten	80
11.	**Kumulativa effekter**	**84**
12.	**Skyddsåtgärder och försiktighetsmått**	**85**
13.	**Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning**	**86**
14.	**Referenser**	**87**

Bilagor

1A Bullerutredning

1B Bullerutredning (Tillägg)

2A Modellering av sedimentspridning – Muddring

2B Modellering av sedimentspridning – Kartresultat Muddring

2C Modellering av sedimentspridning – Dumpning

2D Modellering av sedimentspridning – Kartresultat Dumpning

3 Riskutredning

4 Dagvattenutredning

5 Släckvattenutredning

6 Emissions- och spridningsberäkningar

7A Miljöteknisk undersökning – Mark

7B Miljöteknisk undersökning – Sediment med mera

8 Fågelinventering och naturvärdesinventering

9 Marin naturvärdesinventering

10 Lokaliseringsutredning – Dumpningsområden

11 Maritime Insight – Market outlook 2035–2050

Administrativa uppgifter

Verksamhetsutövare enligt miljöbalken	Helsingborgs Hamn AB
Organisationsnummer	556024-0979
Postadress	Helsingborgs Hamn SE-251 89, Helsingborg
Kontaktperson Helsingborgs Hamn AB	Joakim Sandberg, Environmental & Security Manager T: +46 42 10 62 39 M: +46 722 42 96 36 joakim.sandberg@port.helsingborg.se
Fastigheter som berörs av planerad miljöfarlig verksamhet (9 kap. miljöbalken)	Helsingborg Kopparverket 8 Helsingborg Kopparverket 11 Helsingborg Planteringen 1:21 Helsingborg Planteringen 1:90 Helsingborg Zenit 3
Fastigheter som berörs av planerad vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken)	Helsingborg Kopparverket 8 Helsingborg Planteringen 1:21 Helsingborg Planteringen 1:90 Helsingborg Planteringen 5:1
Verksamhetskoder enligt miljöprövningsförordningen (2013:251) för den verksamhet som samrådet omfattar* **Notera att de angivna koderna är preliminära*	63.10 (hamn) 26.110 (anläggning för tillverkning av betong) 40.51 (anläggning för förbränning) 50.10 (anläggning för tvätt av fordon) 90.50 (lagring av farligt avfall som en del av att samla in det) 90.131 (återvinning av avfall för anläggningsändamål)
Län	Skåne
Kommun	Helsingborg
Tillsynsmyndighet	Länsstyrelsen i Skåne län

Sammanfattning

Helsingborgs Hamn AB (”Helsingborgs Hamn”) planerar att flytta den verksamhet vid Västhamnen i centrala Helsingborg som utgör den befintliga containerhamnen, från det nuvarande verksamhetsområdet, till ett nytt verksamhetsområde beläget vid Sydhamnen, cirka 1,5 kilometer längre söderut längs kusten.

Efter att flytten är genomförd kommer verksamheten vid containerhamnen att bedrivas inom det nya verksamhetsområdet. Verksamheten inom det nuvarande verksamhetsområdet kommer att avvecklas, varefter de markytor som ingår i det nuvarande verksamhetsområdet kommer att återlämnas till Helsingborgs stad. Den planerade flytten avser endast verksamheten vid containerhamnen. Övriga delar av den befintliga verksamheten inom Helsingborgs hamn kommer även fortsättningsvis att bedrivas inom sina nuvarande verksamhetsområden.

Inför flytten av verksamheten vid containerhamnen planeras ett flertal olika åtgärder, vilka utförs för att förbereda och anpassa land- och vattenområdena inom det nya verksamhetsområdet. De planerade åtgärderna omfattar bland annat olika arbeten i vatten, däribland muddring, dumpning av muddermassor, utfyllnad av vattenområden, rivning av befintliga konstruktioner (vågbrytare och stenskoning), samt uppförande av nya konstruktioner (vågbrytare och kajer). Två alternativa områden för dumpning av muddermassor till havs har identifierats. Båda områdena är belägna inom vattenområde tillhörande Halmstads kommun, Hallands län. Under driftsfasen planeras även för underhållsmuddringar.

Behovet av flytten av verksamheten vid containerhamnen föranleds av ett flertal olika faktorer, såväl lokala faktorer som är specifika för Helsingborgs hamn som olika omvärldsfaktorer kopplade till bland annat global handel och internationell sjöfart. Några exempel på faktorer är successivt ökande volymer av transporterat gods, en generell utveckling inom den internationella kommersiella sjöfarten mot större och längre fartyg med större djupgående, en avsaknad av tillräcklig kajkapacitet, samt möjligheten att ställa om och elektrifiera delar av hamnverksamheten för att uppnå en ökad andel fossilfrihet.

Verksamheten vid containerhamnen kräver ett tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken, och flera av de planerade åtgärderna kräver ett tillstånd för vattenverksamhet enligt samma författning. De planerade åtgärderna kan även komma att kräva ett Natura 2000-tillstånd, och/eller dispens från förbuden mot dumpning av muddermassor samt muddring inom naturreservat. Enligt den översiktliga tidplanen för hamnflytten planeras ansökan om tillstånd enligt miljöbalken ges in runt årsskiftet 2027/2028, åtgärderna planeras utföras under perioden 2030–2033 och hamnverksamheten inom det nya verksamhetsområdet planeras tas i drift under 2033.

Inför ansökan om tillstånd genomförs ett så kallat avgränsningssamråd enligt miljöbalken med berörda kommuner och länsstyrelser, övriga statliga myndigheter, fastighetsägare och andra enskilda berörda, övriga intressenter och allmänheten. Detta dokument, med tillhörande bilagor, utgör ett samrådsunderlag till avgränsningssamrådet.

Syftet med avgränsningssamrådet är att informera myndigheter, enskilda berörda, övriga samrådsparter och allmänheten om flytten av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, inklusive åtgärdernas byggfas och verksamhetens driftsfas. Samt att på ett övergripande sätt redogöra för de förhållanden som råder inom de områden som kan komma att beröras av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna och de effekter som kan förväntas uppstå under byggfasen respektive driftsfasen.

Avgränsningssamrådet syftar även till att inhämta information och synpunkter från de parter som ingår i samrådet. Informationen och synpunkterna tas vidare i det fortsatta arbetet med att fastställa en slutgiltig utformning och ett slutgiltigt utförande för hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, samt i arbetet med den miljökonsekvensbeskrivning som ingår som en del av ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Beskrivningarna av rådande förhållanden och förväntade effekter i samrådsunderlaget utgår från ett antal olika miljöaspekter: naturmiljö, vattenmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, rekreation och friluftsliv, mark- och vattenanvändning, yrkesfiske, buller, utsläpp till luft, utsläpp till vatten, förorenade områden, totalförsvaret samt risk. Därutöver beskrivs själva hamnverksamheten och de planerade åtgärderna.

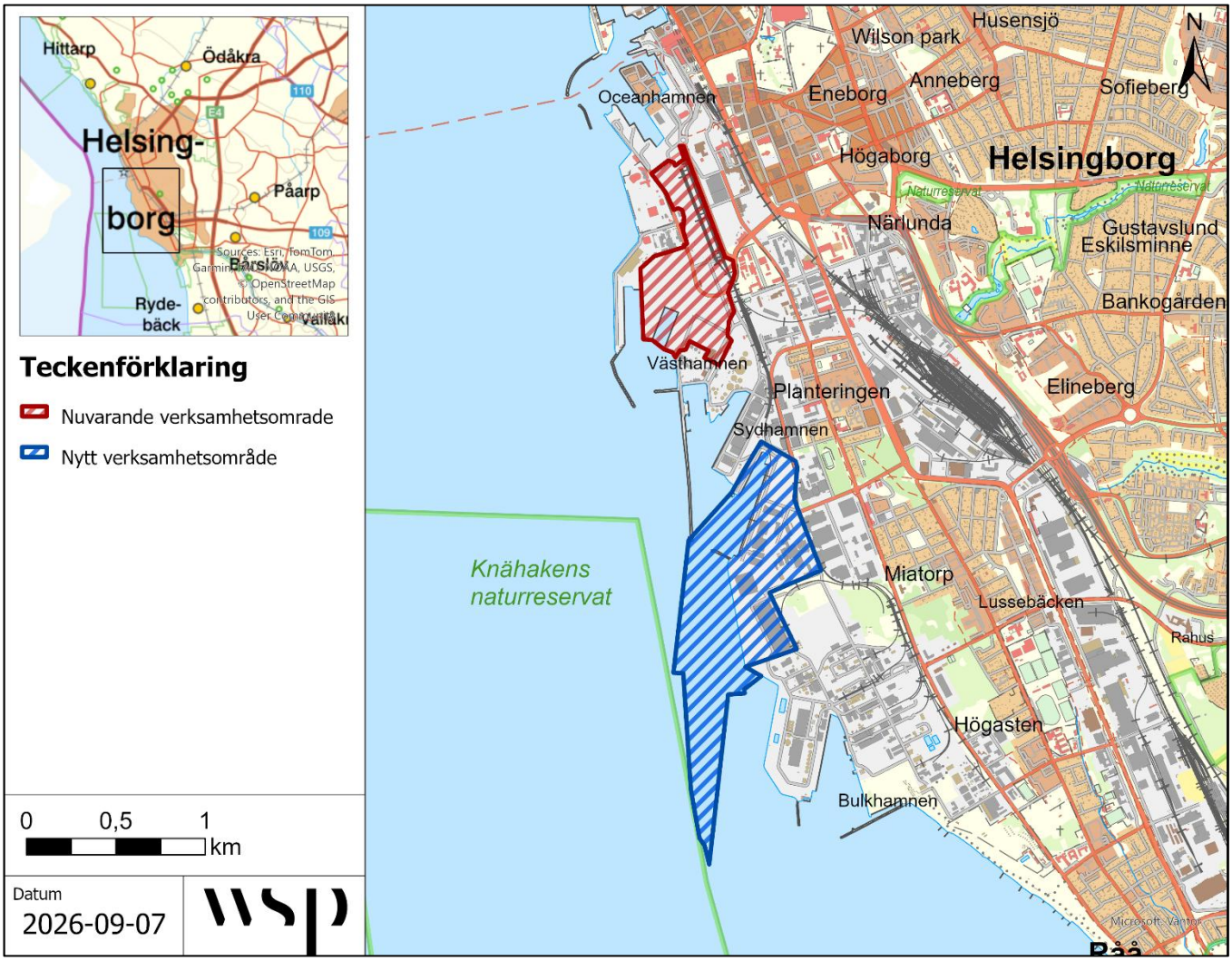
Vid utförandet av de planerade åtgärderna uppstår i huvudsak tillfälliga och mer eller mindre geografiskt avgränsade effekter. Muddring, dumpning av muddermassor, rivning av befintliga konstruktioner i vatten och uppförande av nya konstruktioner i vatten medför förändringar av havsbotten och vattendjupet inom de berörda områdena och effekter för förekommande livsmiljöer, samt ger upphov till spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation. Effekter förväntas framför allt uppstå för bottenflora och bottenfauna inom de områden som berörs direkt av muddringen och dumpningen av muddermassor. Vissa effekter förväntas uppstå inom eller i nära anslutning till områden som omfattas av områdesskydd, däribland Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde och Knähakens marina naturreservat. Under driftsfasen uppstår buller från framför allt kranar, hantering av containrar samt väg-, järnvägs och sjötransporter. Verksamheten ger även upphov till utsläpp till luft och vatten.

När avgränsningssamrådet har avslutats kommer Helsingborgs Hamn att sammanställa inkomna yttranden i en så kallad samrådsredogörelse. Därefter utförs vidare utredningar för att Helsingborgs Hamn i nästa steg, utifrån en samlad bedömning, ska kunna fastställa en slutgiltig utformning och omfattning för hamnverksamheten och en slutgiltig plan för utförandet av de planerade åtgärderna. När detta har fastställts kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas. Både samrådsredogörelsen och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att utgöra bilagor till ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

1. Inledning

1.1 Planerad verksamhet

Helsingborgs Hamn AB (hädanefter benämnt ”Helsingborgs Hamn”) planerar att flytta den verksamhet vid Västhamnen i centrala Helsingborg som utgör den befintliga containerhamnen (”hamnverksamheten”), från det nuvarande verksamhetsområdet, till ett nytt verksamhetsområde beläget vid Sydhamnen, cirka 1,5 kilometer längre söderut längs kusten, se Figur 1.[1]



Figur 1. Den befintliga containerhamnens nuvarande verksamhetsområde vid Västhamnen (röd skraffering) samt det nya verksamhetsområdet vid Sydhamnen (blå skraffering). Notera att det nya verksamhetsområde som illustreras i figuren visar både land- och vattenområden, samt att områdesgränserna är ungefärliga. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: WSP.

Efter att flytten är genomförd kommer hamnverksamheten att bedrivas inom det nya verksamhetsområdet. Hamnverksamheten inom det nuvarande verksamhetsområdet kommer att avvecklas successivt i den omfattning och takt som är möjlig, varefter de markytor som ingår i det nuvarande verksamhetsområdet kommer att återlämnas till Helsingborgs stad.

[1] Med begreppet ”hamnverksamheten” avses i detta dokument, förutsatt att inget annat uttryckligen anges, verksamheten vid containerhamnen.

Den planerade flytten, och därmed även det nu aktuella samrådet och samrådsunderlaget, avser endast verksamheten vid containerhamnen. Övriga delar av den befintliga verksamheten inom Helsingborgs hamn; passagerartrafiken (Helsingborg–Helsingör), energihamnen, kryssningstrafiken, pelletsterminalen och så vidare, kommer även fortsättningsvis att bedrivas inom sina nuvarande verksamhetsområden.

Inför flytten av hamnverksamheten planeras ett flertal olika åtgärder, vilka utförs för att förbereda och anpassa land- och vattenområdena inom det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten. Ett antal av dessa åtgärder omfattas av tillstånds-, anmälnings- och/eller dispensplikt enligt miljöbalken. De planerade åtgärderna redovisas kortfattat i punktlistan nedan samt översiktligt i Figur 2.

- Muddring av område för ny hamn, kaj och hamnbassäng.
- Muddring av inseglingsränna/farled.
- Muddring av område för nya vågbrytare.
- Utfyllnad av delar av befintlig hamnbassäng med muddermassor (två olika områden)
- Dumpning av muddermassor till havs.
- Avvattning av muddermassor.
- Pålning i vattenområde.
- Utrivning av befintlig vågbrytare.
- Utrivning av befintlig stenskoning inom område som berörs av uppförande av ny kaj.
- Uppförande av nya vågbrytare.
- Uppförande av ny kaj (alternativt nya kajer).
- Tillverkning av betong för anläggning av kaj (samt eventuellt även vågbrytare).

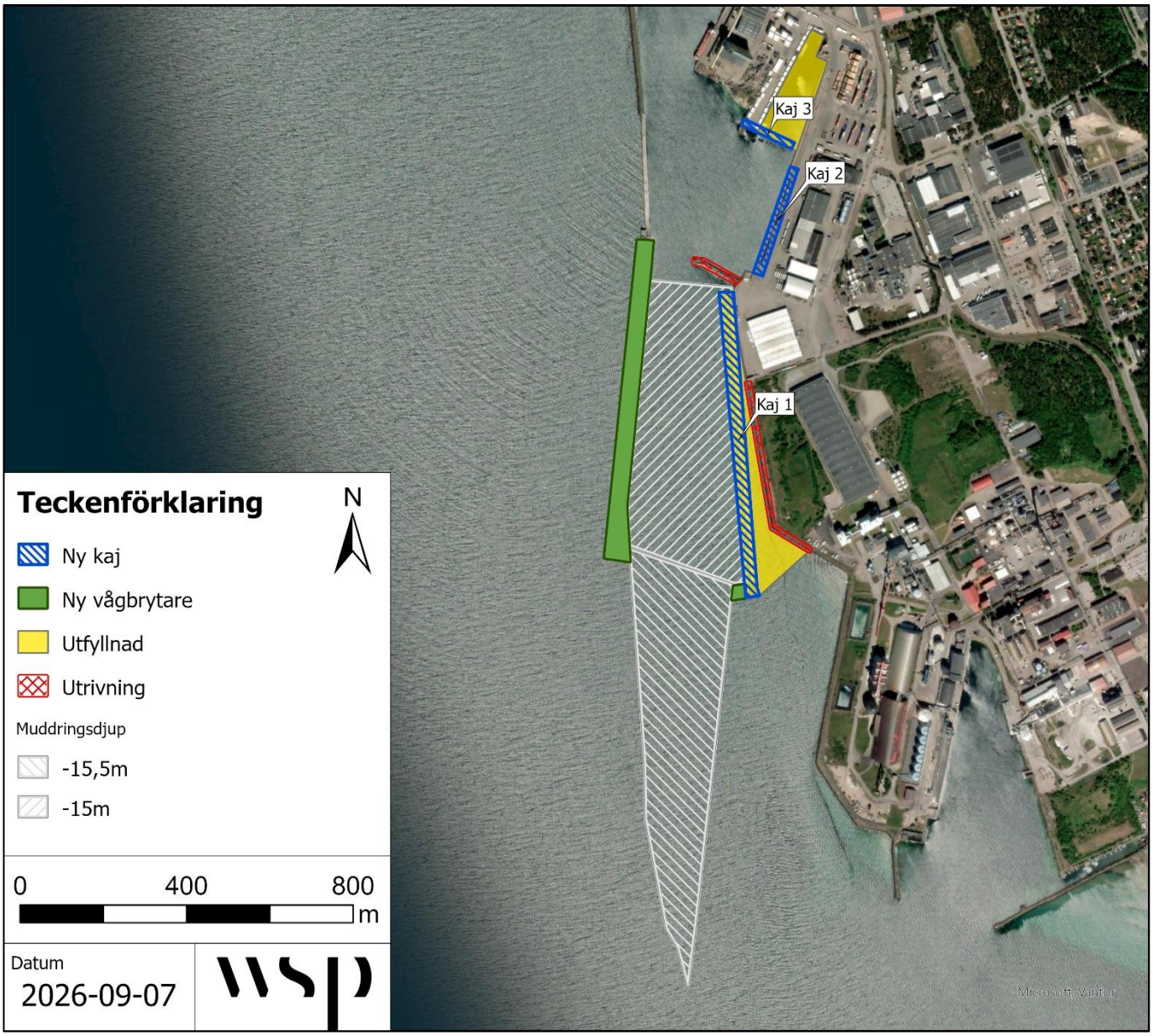
Två alternativa områden för dumpning av muddermassor till havs har identifierats, se Figur 3. Båda områdena är belägna inom vattenområde tillhörande Halmstads kommun, Hallands län. För en mer detaljerad beskrivning av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna hänvisas till kapitel 7.

Utöver de åtgärder som redovisas i punktlistan kommer hamnverksamheten även att omfatta regelbundet återkommande muddringar av hamnbassäng och inseglingsränna under driftsfasen (underhållsmuddring), samt återvinning och/eller kvittblivning av dessa muddermassor. Underhållsmuddring utförs i syfte att säkerställa att ett tillräckligt stort vattendjup upprätthålls under hela driftsfasen, vilket är av avgörande betydelse för sjösäkerheten. Den kommande ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet är tänkt att omfatta även underhållsmuddringen, varför separata ansökningar avseende denna åtgärd inte planeras ges in.

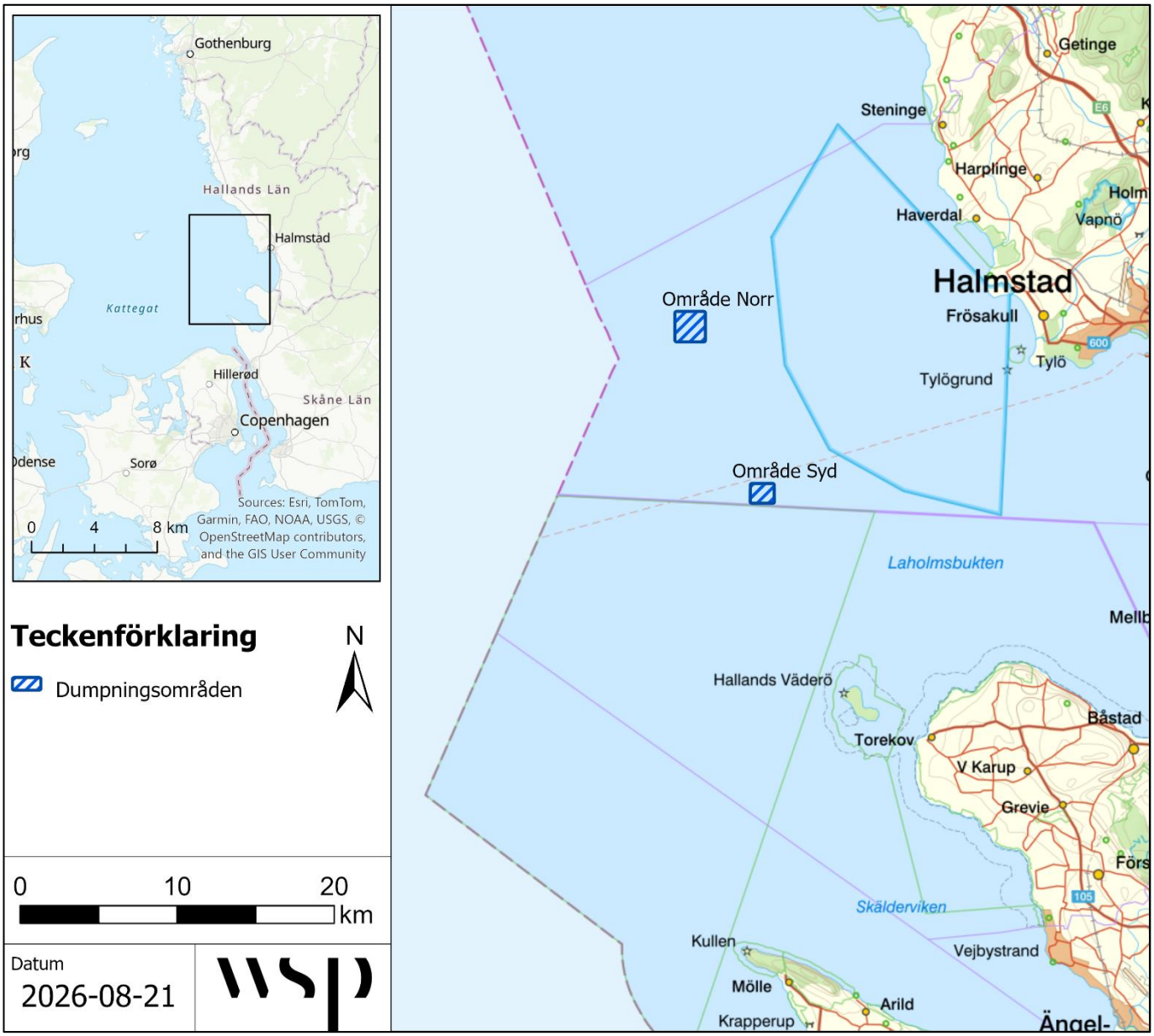
I tillägg till de åtgärder som omfattas av tillstånds-, anmälnings- och/eller dispensplikt enligt miljöbalken planeras även ett flertal andra åtgärder för att förbereda och anpassa det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten. Dessa åtgärder omfattar bland annat: höjning av befintlig markyta, uppförande av nödvändiga byggnader, anläggningar och anordningar, anläggande av en ny kombiterminal och förlängning av befintligt järnvägsspår, anläggande av räls för containerkranar, rivning eller ändring av ett antal befintliga byggnader, anläggningar och anordningar, samt installation av system för teknisk försörjning (vatten, el, avlopp, fiber etcetera).

För de sistnämnda åtgärderna kommer Helsingborgs Hamn vid behov att ansöka om bygg- och rivningslov enligt plan- och bygglagen (2010:900), samt eventuella andra tillstånd och/eller godkännanden i erforderlig omfattning.

Inför flytten av hamnverksamheten genomförs även avhjälpandeåtgärder som avser föroreningar i mark inom delar av de landområden som ingår i hamnverksamhetens nya verksamhetsområde. Därtill genomförs en flytt och/eller anpassning av en befintlig avloppsledning (benämnd avloppsledning A) som är belägen inom en del av det område som berörs av muddringen. Dessa åtgärder genomförs av andra verksamhetsutövare och hanteras i den mån det är nödvändigt i separata juridiska processer, varför åtgärderna endast beskrivs översiktligt och kortfattat i samrådsunderlaget.



Figur 2. Översiktlig redovisning av planerade åtgärder; muddring, nya kajer, nya vågbrytare, utfyllnad och utrivning, inom det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten. Notera att åtgärdernas utformning och de områden som omfattas av åtgärderna är preliminära. Bakgrundskarta: Esri. Datakälla: WSP.



Figur 3. Alternativa dumpningsområden för muddermassor. Båda områdena är belägna inom Halmstads kommun, Hallands län. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Helsingborgs Hamn.

1.2 Tidplan

I Tabell 1 redovisas en översiktlig tidplan för flytten av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, vilken innehåller uppgifter om uppskattade och ungefärliga tidpunkter och perioder för ett urval av de aktiviteter som ingår i projektet.

Tabell 1. En tidplan för flytten av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna med uppskattade och ungefärliga tidpunkter och perioder för ett urval av de aktiviteter som ingår i projektet.

Aktivitet	**Tidpunkt/period**

Avgränsningssamråd	Hösten 2026
Tillståndsansökan ges in	Årsskiftet 2027/2028
Handläggning av tillståndsansökan	2028–2029
Beslut om tillstånd	2029/2030
Utförande av planerade åtgärder	2030–2033
Idrifttagning av hamnverksamheten	2033

1.3 Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är en av Sveriges största färjehamnar, en containerspecialist och en av norra Europas ledande hamnar. Med sitt strategiska läge i Öresundsregionen utgör hamnen en central knutpunkt för import och export, där sjö-, järnvägs- och vägtransporter möts i effektiva och pålitliga flöden.

Nio av tio varor som importeras till Sverige kommer sjövägen. Gods transporteras till och från Helsingborgs hamn genom rederier med linjer via Europas stora logistiknav och vidare ut i världen. Som infrastrukturell nod för näringslivet erbjuder Helsingborgs hamn rederier, speditörer och varuägare tillgång till väl fungerande terminaler, starka internationella förbindelser och logistiklösningar som skapar långsiktigt värde. Verksamheten pågår dygnet runt, sju dagar i veckan, året om.

Helsingborgs Hamn AB ägs av Helsingborgs stad. Utifrån ägardirektivet ska bolaget utvecklas som en modern, effektiv och lönsam hamn med hög kundnöjdhet. Verksamheten präglas av långsiktighet, med fokus på att optimera befintliga ytor och att genomföra investeringar i teknik och arbetssätt som stärker kapacitet och hållbarhet. Detta skapar förutsättningar för stabil drift och fortsatt utveckling av hamnens verksamhet.

Den allmänna hamnen i Helsingborg, vilken är belägen där Öresund är som smalast, har nyttjats för sjöfart under mycket lång tid. En vågskyddad hamn anlades på platsen redan 1832. Hamnen är en av Nordens mest betydelsefulla hamnar. Den är Sveriges i särklass mest trafikerade färjehamn, och även en av Europas största i denna kategori. Vidare är Helsingborgs hamn Sveriges näst största hamn avseende container- och enhetstrafik. Hamnen har genom sin storlek och lokalisering en utomordentligt stor lokal och regional betydelse. Därtill har hamnen även nationell betydelse.

Helsingborgs hamn är sedan den 22 oktober 2001 utpekad av Sjöfartsverket som ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Riksintresset omfattar hamnen och de fyra anslutande sjötrafikstråken 221, 222, 223 och 228, vilka samtliga ansluter till sjötrafikstråk 201, där det sistnämnda utgör det huvudsakliga sjötrafikstråket i Öresund i havsområdet mellan Helsingborg och Helsingör (Danmark). Helsingborgs hamn ingår även i EU:s transportnätverk TEN-T (Trans-European Transport Network).

1.4 Behovsbeskrivning

Behovet av flytten av hamnverksamheten föranleds av ett flertal olika faktorer, såväl lokala faktorer som är specifika för Helsingborgs hamn och verksamheten vid containerhamnen, som olika omvärldsfaktorer kopplade till bland annat global handel och utveckling inom internationell sjöfart, de viktigaste av dessa redovisas kortfattat och översiktligt i punktlistan nedan:

- Successivt ökande volymer av transporterat gods,
- En jämförelsevis ineffektiv markanvändning på grund av bland annat behovet av stora avstånd mellan raderna av containrar inom nuvarande verksamhetsområde (vilket är nödvändigt för att kunna hantera containrar med truckar),
- En hamndesign som ursprungligen inte är anpassad för containerhantering,
- En generell utveckling inom den internationella kommersiella sjöfarten mot större och längre fartyg med större djupgående,
- En avsaknad av tillräcklig kajkapacitet,
- Möjligheten att ställa om och elektrifiera såväl hamnverksamheten som godstransporterna för att uppnå en ökad andel fossilfrihet,
- Otillräckliga förutsättningar för anpassning av hamnverksamheten till effekterna av ett förändrat klimat (framför allt avseende havsnivåhöjningar och extremväder), samt
- Ett generellt behov av modernisering och automatisering av verksamheten.

2. Utgångspunkter för prövningen

Hamnverksamheten inom det nya verksamhetsområdet och de planerade åtgärderna kommer att omfattas av ett eget tillstånd, vilket kommer att vara skiljt från det befintliga tillstånd som omfattar hela den nuvarande verksamheten inom Helsingborgs hamn.[2]

Eftersom hamnverksamheten inom det nuvarande verksamhetsområdet kommer att avvecklas över tid, och då marken kommer att återlämnas till Helsingborgs stad och därmed successivt utvecklas och användas för helt andra ändamål, kommer det på sikt inte längre att vara möjligt att bedriva hamnverksamhet inom detta område.

2.1 Prövningen av verksamheten

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer att prövas samlat. Eftersom verksamheten och åtgärderna omfattar såväl miljöfarlig verksamhet (9 kap. miljöbalken) som vattenverksamhet (11 kap. miljöbalken), eventuellt en eller flera åtgärder som kräver dispens, samt eventuellt även ett tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken (Natura 2000-tillstånd), kommer en ansökan om tillstånd som omfattar samtliga prövningar enligt miljöbalken att ges in till Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt. Detta innebär att även sådana verksamheter och åtgärder som i sig endast är anmälningspliktiga kommer att ingå i prövningen och därmed omfattas av tillståndet.

2.1.1 Aktuella prövningar

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna bedöms, utifrån vad som är känt vid tidpunkten för detta dokuments upprättande, omfattas av nedanstående lagrum och krav på tillstånd, anmälan eller dispens.

En slutgiltig bedömning av vilka krav på tillstånd, anmälan eller dispens som hamnverksamheten och de planerade åtgärderna omfattas av kommer att göras inför att ansökan om tillstånd lämnas in, när verksamhetens och åtgärdernas utformning, omfattning och utförande har fastställts.

Hamnverksamhet

Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.10 gäller för hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350.[3] (24 kap. 1 § miljöprövningsförordningen (2013:251)).

Vattenverksamhet

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § 1, 2, 4 och 5 p. miljöbalken för de åtgärder (uppförande eller utrivning av en anläggning, fyllning, grävning, muddring, pålning etcetera) som planeras utföras i vattenområde.

[2] Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Skåne län. 2008-05-22. Dnr 551-46284-05, 1283-75-001.
[3] Bruttodräktighet (ofta förkortat GT, från engelskans Gross Tonnage) är ett mått på ett fartygs totala inneslutna volym, inklusive alla slutna utrymmen. Det är inte en vikt, utan ett enhetslöst jämförelsetal som används internationellt för att fastställa ett fartygs storlek och som utgör grunden för bland annat hamnavgifter, säkerhetsregler och krav på besättningens storlek.

Muddring av förorenade sediment

Anmälan för att vidta en avhjälpandeåtgärd med anledning av en föroreningsskada i ett vattenområde. (28 § förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899)). Avhjälpandeåtgärden avser i förevarande ärende muddring av förorenade sediment.

Utfyllnad med muddermassor

Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.131 gäller för att återvinna icke-farligt avfall för anläggningsändamål på ett sätt som kan förorena mark, vattenområde eller grundvatten, om föroreningsrisken inte endast är ringa. (29 kap. 34 § miljöprövnings-förordningen). Återvinningen avser i förevarande ärende utfyllnad med muddermassor.

Dumpning av muddermassor till havs

Dispens enligt 15 kap. 42 § miljöbalken för dumpning av avfall (muddermassor) inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon.

Fordonsservice

Anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Anmälningsplikt C och verksamhetskod 50.10 gäller för anläggning för tvätt av personbilar, andra motordrivna fordon etcetera (23 kap. 1 § miljöprövningsförordningen). Verksamheten avser en anläggning för tvätt av interna arbetsfordon som kommer att användas under driftsfasen.

Tillverkning av betong

Anmälan om miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Anmälningsplikt C och verksamhetskod 26.110 gäller för anläggning för tillverkning av mer än 500 ton betong per kalenderår. (14 kap. 13 § miljöprövningsförordningen). Verksamheten avser tillverkning av betong till anläggning av kaj (samt eventuellt även vågbrytare) under byggfasen.

Lagring av farligt avfall som en del av att samla in det

Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Tillståndsplikt B och verksamhetskod 90.50 gäller för att lagra farligt avfall som en del av att samla in det, beroende av avfallsslag och mängder (29 kap. 50 § miljöprövningsförordningen).

Verksamheten omfattar det farliga avfall från fartygen som hamnen enligt lag är skyldig att ta emot under driftsfasen. Detta avfall lagras tillfälligt i hamnen innan det transporteras till en godkänd mottagningsanläggning av en godkänd transportör.

Anläggning för förbränning (reservkraft)

Tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 6 § miljöbalken. Tillståndsplikt B och verksamhetskod 40.51 gäller för anläggning för förbränning med en total installerad tillförd effekt av mer än 20 megawatt men mindre än 50 megawatt. (21 kap. 9 § miljöprövningsförordningen). Verksamheten avser den anläggning för reservkraft som kommer att ingå som en del av hamnverksamheten.

2.1.2 Övriga tillstånd, anmälningar och dispenser

Utöver de prövningar som redovisas i avsnitt 2.1.1 kan hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, utifrån vad som är känt vid tidpunkten för detta dokuments upprättande, eventuellt även komma att omfattas av nedanstående lagrum och krav på tillstånd, anmälan eller dispens:

Natura 2000

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. I förevarande ärende avser detta dumpning av muddermassor till havs i närhet till Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde (SE0420360), vilket medför en spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation inom Natura 2000-området.

Dumpning kan komma att ske vid en av två alternativa lokaliseringar (benämnda norra området/område Norr respektive södra området/område Syd) vilka är belägna inom Halmstads kommun, Hallands län. Utifrån vad som är känt i nuläget förväntas tillståndsplikten enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken endast aktualiseras för det fall att dumpning av muddermassor sker inom det södra området.

Naturreservat

Dispens enligt 7 kap. 7 § miljöbalken från föreskrifter som meddelats för ett naturreservat. I förevarande ärende avser detta ett eventuellt scenario där viss muddring utförs inom någon del av naturreservatet Knähaken (NVR-id: 2001476).

Artskydd

Dispens enligt 14–15 §§ artskyddsförordningen (2007:845) för det fall att verksamheten och/eller de planerade åtgärderna berör en eller flera fridlysta arter på ett sådant sätt att artskyddsförordningens förbudsbestämmelser aktualiseras.

2.2 Rådighet

För att få bedriva vattenverksamhet ska verksamhetsutövaren ha rådighet över vattnet inom det område där vattenverksamheten avses bedrivas (2 kap. 1 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet). Den ansökan om tillstånd som ges in till mark- och miljödomstolen kommer att innehålla en redogörelse för Helsingborgs Hamns formella rådighet över de områden som omfattas av vattenverksamheten.

3. Samråd

3.1 Miljöpåverkan och miljöbedömning

Enligt 6 § 10 p. miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska en verksamhet som omfattar en hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350 antas medföra en betydande miljöpåverkan. Med anledning av att den verksamhet som är föremål för samråd bland annat omfattar en hamn för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350 ska den planerade verksamheten antas medföra en betydande miljöpåverkan. Eftersom verksamheten ska antas medföra en betydande miljöpåverkan har inget undersökningssamråd genomförts.

3.2 Syftet med avgränsningssamrådet

Avgränsningssamrådet genomförs i enlighet med bestämmelserna i 6 kap. 29–31 §§ miljöbalken och samrådet kommer att genomföras med länsstyrelserna, tillsynsmyndigheterna och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda av verksamheten, samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten.

Ett samrådsunderlag ska inte förväxlas med en miljökonsekvensbeskrivning, vilket är ett dokument som tas fram i ett senare skede av tillståndsprocessen. Syftet med avgränsningssamrådet är att informera myndigheter, enskilda, allmänheten och övriga sakägare om flytten och den fortsatta driften av hamnverksamheten och de åtgärder som planeras utföras inom ramen för flytten. Samt att på ett övergripande sätt redogöra för de förhållanden som råder inom det område som kan komma att beröras av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, och de effekter som kan förväntas uppstå som ett resultat av dessa.

Vidare syftar samrådet till att inhämta information och synpunkter från de parter som ingår i samrådet, i syfte att ge den kommande miljökonsekvensbeskrivningen den inriktning, omfattning och detaljeringsgrad som är lämplig för kommande tillståndsprövning. Informationen och synpunkterna tas vidare i arbetet med den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, där hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas effekter och konsekvenser utreds vidare.

Efter att avgränsningssamrådet avslutats kommer Helsingborgs Hamn att sammanställa inkomna yttranden i en samrådsredogörelse, vilket är ett dokument som innehåller en beskrivning av hur samrådet har genomförts, samt en redovisning av de yttranden som har inkommit inom ramen för samrådet och verksamhetsutövarens hantering av dessa.

Därefter utförs vidare utredningar för att Helsingborgs Hamn i nästa steg, utifrån en samlad bedömning, ska kunna ta fram en slutgiltig utformning och omfattning av hamnverksamheten och av de åtgärder som planeras utföras. När detta är genomfört kommer en miljökonsekvensbeskrivning att upprättas, vilken baseras på hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas slutgiltiga utformning och omfattning. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att omfatta de uppgifter och uppfylla de krav som framgår av 6 kap. 35 § miljöbalken samt av 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen.

3.3 Så lämnar du synpunkter

Eventuella synpunkter lämnas skriftligen via e-postmeddelande till e-postadress:

daniel.rasmusson@wsp.com

Alternativt via brev till:

WSP Sverige AB
Att. Daniel Rasmusson
Bassängkajen 12
211 18 Malmö

Märk gärna e-postmeddelandet eller brevet med ”**Helsingborgs Hamn – Samråd**”.

3.4 Hantering av personuppgifter

Helsingborgs hamn behandlar personuppgifter i samband med genomförandet av avgränsningssamrådet, framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen samt inom ramen för ansökan om tillstånd för verksamheten och åtgärderna. Uppgifterna behandlas som en följd av en rättslig förpliktelse (skyldigheten enligt miljöbalken att genomföra samråd med bland annat fastighetsägare och allmänheten). Om ni lämnar uppgifter om er själva i samband med samrådet kommer uppgifterna att behandlas i nödvändig utsträckning inom ramen för samrådet, miljökonsekvensbeskrivningen och ansökan om tillstånd.

Den samrådsredogörelse som Helsingborgs Hamn sammanställer innehåller de personuppgifter (namn med mera) som inkommit i samband med att yttranden skickats in, en sammanfattning av yttrandena, samt de enskilda yttrandena i sin helhet. Samrådsredogörelsen, liksom de övriga dokument som ingår i ansökan om tillstånd, är som utgångsläge allmänna handlingar, vilket innebär att de kan komma att publiceras på Helsingborgs Hamns hemsida, samt lämnas ut av mark- och miljödomstolen eller andra myndigheter efter begäran.

3.5 Förslag till samrådskrets

För hamnverksamheten och de planerade åtgärderna föreslås nedanstående parter ingå i samrådskretsen för avgränsningssamrådet, se Tabell 2. Utöver nedanstående parter ingår även berörda ledningsägare, vilka identifierats via Ledningskollen, ägare till angränsande fastigheter, ägare till fastigheter som helt eller delvis är belägna inom eller i närhet till områden där Naturvårdsverkets riktvärden om buller från industrier och liknande verksamheter kan komma att överskridas, se avsnitt 9.10, samt personer som är folkbokförda på dessa adresser.

Allmänheten kommer att informeras om samrådet genom annonsering i Helsingborgs Dagblad (HD). Samrådsunderlaget kommer att finnas publicerat i sin helhet på Helsingborgs Hamns hemsida under samrådsperioden, och informationen på hemsidan kommer även att kommuniceras via Helsingborgs Hamns kommunikationskanaler genom sociala medier, kundutskick, trycksaker och liknande.

Helsingborgs Hamn tar tacksamt emot synpunkter kring eventuella ytterligare parter som bör ingå i samrådskretsen.

Tabell 2. Parter som föreslås ingå i samrådskretsen för avgränsningssamrådet.

Kommuner	
Helsingborg	Perstorp
Bjuv	Svalöv
Båstad	Åstorp
Höganäs	Ängelholm
Klippan	Örkelljunga
Landskrona	Halmstad
Länsstyrelser	
Länsstyrelsen i Skåne län	Länsstyrelsen i Hallands län
Sektorsmyndigheter enligt hushållningsförordningen (1998:896)	
Naturvårdsverket	Post- och telestyrelsen (PTS)
Riksantikvarieämbetet (RAÄ)	Försvarsmakten
Sveriges geologiska undersökning (SGU)	Myndigheten för civilt försvar (MCF)
Tillväxtverket	Boverket
Energimyndigheten	Havs- och vattenmyndigheten (HaV)
Trafikverket	
Övriga statliga myndigheter	
Totalförsvarets forskningsinstitut	Luftfartsverket (LFV)
Statens Fastighetsverk	Sjöfartsverket
Arbetsmiljöverket	Kustbevakningen
Polismyndigheten	Tullverket
Jordbruksverket	Kemikalieinspektionen (KEMI)
Kammarkollegiet	Folkhälsomyndigheten (FHM)
Fortifikationsverket	Lantmäteriet
Statens geotekniska institut (SGI)	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Transportstyrelsen	

Föreningar/organisationer	
BirdLife Sverige	Världsnaturfonden (WWF)
Greenpeace	Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)
Naturskyddsföreningen	Vi Svenska Fiskare[4]
Naturskyddsföreningen Helsingborg	Jordens vänner
Helsingborgs Sportfiske- & Fiskevårdsklubb	Öresunds vattenvårdsförbund
Skånes luftvårdsförbund	The Greater Copenhagen & Skåne Committee
Söders Väl	Udda alliansen
Övriga parter	
Region Skåne	Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp AB (NSVA)
Havsmiljöinstitutet	Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR)
Räddningstjänsten Skåne Nordväst (RSNV)	Kemira Kemi AB
Öresundskraft	Pingday
Lantmännen	

[4] Vi Svenska Fiskare är en sammanslagning av de tre organisationer som tidigare representerade den svenska fiskenäringen; Swedish Pelagic Federation (SPF), Svenska Fiskares Producentorganisation (SFPO) och Svenska Insjöfiskares Centralförbund.

4. Avgränsningar

4.1 Avgränsning i sak

4.1.1 Avgränsning av verksamheten

Den verksamhet som beskrivs i förevarande samrådsunderlag och som sedermera kommer att beskrivas och bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen är hamnverksamheten inom det nya verksamhetsområdet, de planerade åtgärder som utförs för att förbereda och anpassa land- och vattenområdet för hamnverksamheten, samt de återkommande underhållsmuddringarna. För en mer detaljerad beskrivning av verksamheten och de planerade åtgärderna hänvisas till kapitel 7.

De avhjälpandeåtgärder som avser föroreningar i mark inom delar av de befintliga landområden som ingår i hamnverksamhetens nya verksamhetsområde, samt den flytt/anpassning av den befintliga avloppsledning som berörs av muddringen, ingår inte i den verksamhet som omfattas av avgränsningssamrådet och den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa åtgärder kommer således endast att beskrivas och beaktas med avseende på eventuella kumulativa effekter.

4.1.2 Miljöaspekter

De miljöaspekter som beskrivs i samrådsunderlaget, och som sedermera kommer att beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, redovisas i Tabell 3. I tabellen redovisas även en mycket kortfattad förklaring av vad som ingår i respektive miljöaspekt. Beroende på den slutgiltiga avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen kan en eller flera av de redovisade miljöaspekterna komma att utgå (detta gäller preliminärt aspekterna kulturmiljö samt rekreation och friluftsliv, se avsnitt 13).

Med miljöaspekt avses i detta dokument en del av miljön, eller något annat intresse, där effekter kan uppstå som ett resultat av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna. Miljöaspekterna ligger till grund för delar av den struktur som används i såväl samrådsunderlaget som i den kommande miljökonsekvens-beskrivningen.

Tabell 3. De miljöaspekter som beskrivs i samrådsunderlaget och som sedermera kommer att beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöaspekt	**Förklaring**
Naturmiljö	Naturtyper, livsmiljöer, skyddade områden, fridlysta och/eller rödlistade arter samt ekologiska funktioner på land.
Vattenmiljö	Naturtyper, livsmiljöer, skyddade områden, fridlysta och/eller rödlistade arter samt ekologiska funktioner i vatten.

Kulturmiljö	Den av människan påverkade fysiska miljön, vilken innehåller uttryck för tidigare utveckling och händelseförlopp.
Landskapsbild, rekreation och friluftsliv	Landskapets karaktär och den visuella upplevelsen av landskapet. Vistelse utomhus i natur- och/eller kulturlandskap för välbefinnande samt natur- och kulturupplevelser.
Mark- och vattenanvändning	Förutsättningarna för att använda mark- och vattenområden för olika ändamål.
Yrkesfiske	Sådant fiske som är ämnat för kommersiell försäljning och som kräver en fiskelicens.
Buller	Oönskat ljud som kan påverka hälsa och livskvalitet.
Utsläpp till luft	Utsläpp av miljö- och/eller hälsofarliga ämnen till luft.
Utsläpp till vatten	Utsläpp av miljö- och/eller hälsofarliga ämnen till vatten.
Förorenade områden	Risken för exponering för och spridning av föroreningar i mark och vatten.
Totalförsvaret	Sveriges civila och militära försvar.
Risk	Sannolikheten för oönskade händelser och konsekvenserna av dessa.

4.2 Avgränsning i tid

De planerade åtgärderna förväntas ha en byggfas på cirka 3–4 år. Byggfasen utgörs av tiden från det att arbetena med de planerade åtgärderna påbörjas till dess att de avslutas. De specifika åtgärderna kommer dock att vara tidsbegränsade på så vis att en viss åtgärd, exempelvis muddring, endast utförs under en viss tidsperiod, där tiden för utförandet av åtgärden utgör en del av den totala byggfasen. Själva hamnverksamheten kommer att ha en driftsfas som varar tills vidare.

Beskrivningarna av verksamhetens förväntade effekter i samrådsunderlaget kommer i de flesta fall att vara uppdelade så att de omfattar byggfasen respektive driftsfasen, och de tidshorisonter som är aktuella för respektive fas och, i förekommande fall, respektive åtgärd. Planerad underhållsmuddring beskrivs inom ramen för driftsfasen.

Ovanstående gäller dock med reservation för att det är svårt, eller i de flesta fall omöjligt, att beskriva verksamhetens förväntade effekter för hela driftsfasen. Detta med anledning av att ett antal olika faktorer, däribland markanvändningen och utvecklingen inom området som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, samt utvecklingen hos flera berörda miljöaspekter som exempelvis naturmiljö eller vattenmiljö, är svår att förutse för hela driftsfasen.

4.3 Geografisk avgränsning

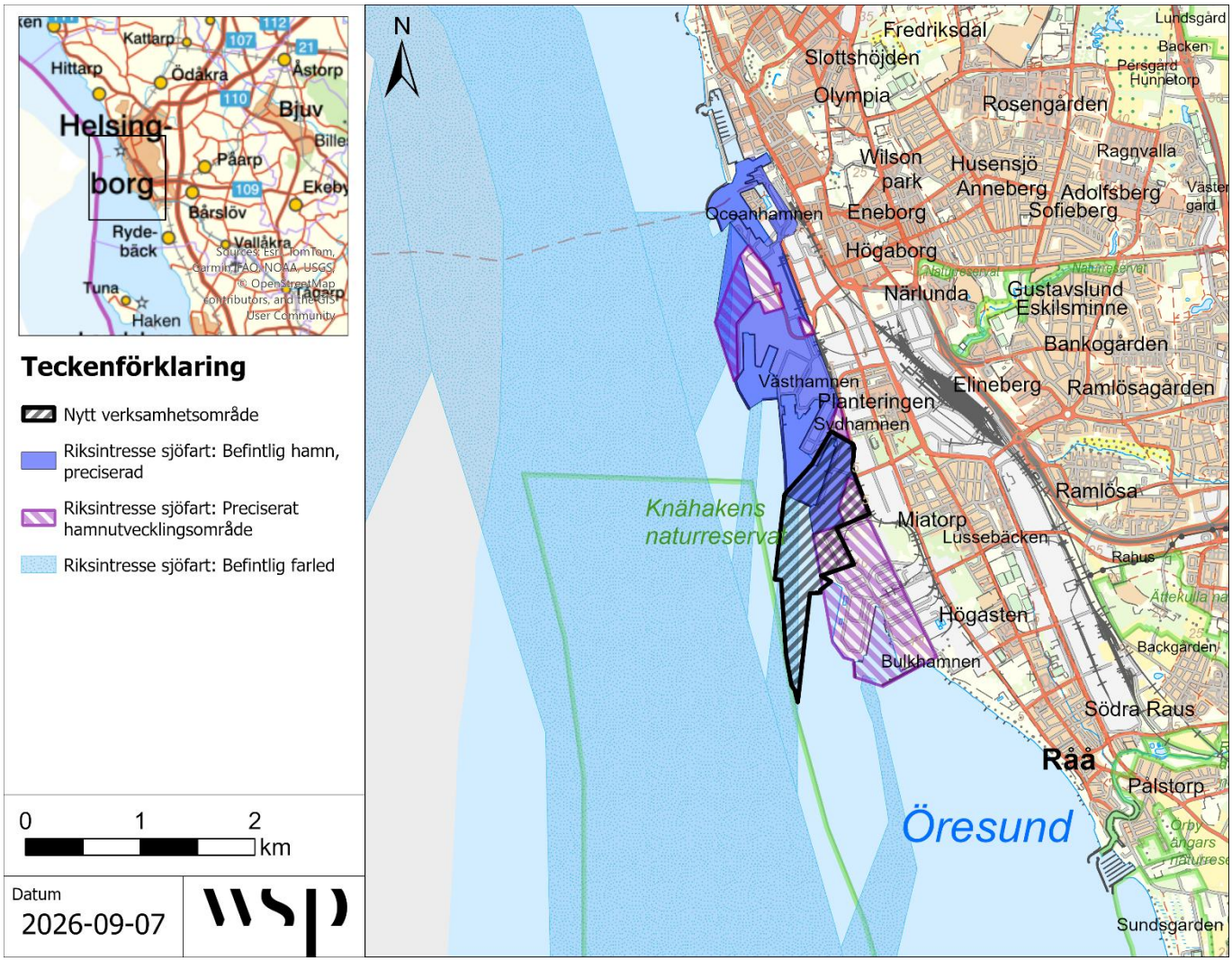
Beskrivningarna av rådande förhållanden och förväntade effekter omfattar de ytor och geografiska områden som kan komma att påverkas av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna och som därmed bedömts vara relevanta att utreda.

Detta innefattar såväl det direkta påverkansområdet, där hamnverksamheten kommer att bedrivas och där fysiska åtgärder kommer att vidtas, som kringliggande områden där indirekt påverkan kommer att uppstå och där effekter kan påvisas. Den geografiska avgränsningen varierar således beroende på vilken miljöaspekt som beskrivs.

5. Lokalisering

5.1 Verksamhetens lokalisering

Det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten är beläget vid Sydhamnen i sydvästra Helsingborg, cirka 1,5 kilometer söder om det nuvarande verksamhetsområdet vid Västhamnen, se Figur 4. Det nya verksamhetsområdet ligger, som angetts tidigare, inom riksintresset för Helsingborgs hamn.



Figur 4. Det nya verksamhetsområdet vid Sydhamnen (svart skraffering). Av kartan framgår även områden av riksintresse för sjöfart, däribland Helsingborgs hamn (befintlig hamn och preciserat hamnutvecklingsområde) samt förekommande farleder. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Helsingborgs Hamn.

I väster angränsar det nya verksamhetsområdet till havet (Öresund). I övriga väderstreck angränsar det nya verksamhetsområdet till befintliga hamnområden (Västhamnen, Sydhamnen och Bulkhamnen), befintliga industriområden, Kemira Kemi och IPOS-området (Industry Park Of Sweden), samt till de övriga verksamheter och anläggningar som är belägna inom eller i anslutning till dessa områden.

Därutöver förekommer ett par områden med bostäder och blandad bebyggelse (Planteringen och Miatorp), en handfull mindre grönområden (Triangelskogen, Tallskogen, Kopparverksskogen med flera), samt infrastruktur i form av bland annat väg och järnväg i närhet till det nya verksamhetsområdet.

5.2 Planförhållanden

5.2.1 Detaljplaner och områdesbestämmelser

Vid tidpunkten för detta dokuments upprättande finns fem stads- och detaljplaner som berör olika delar av det nya verksamhetsområdet: stadsplan för kvarteren Gullregnet m.fl. (1283-6722A, laga kraft 1962), stadsplan för kvarteren Gullregnet m.fl. (1283-6722B, laga kraft 1962), stadsplan för kvarteren Kopparverket m.fl. (1283k-8509, laga kraft 1967), detaljplan för Zenit m.fl. (1283k-10244, laga kraft 1973), samt detaljplan för Kopparverket 7 m.fl. (1283k-15533, laga kraft 2003) (Helsingborgs stad, 2026a). Det nya verksamhetsområdet omfattas inte av några områdesbestämmelser.

Det nya verksamhetsområdet omfattas av pågående detaljplanearbete för Kopparverket 8 med flera (Helsingborgs stads diarienummer 285/2022). Detaljplanen syftar till att möjliggöra byggnation av hamn och tillhörande erforderliga hamnanläggningar, samt till att pröva omfattning och utformning av en sådan bebyggelse (Helsingborgs stad, 2026b). I erforderliga hamnanläggningar ingår exempelvis vågbrytare, kajanläggningar, farled, sjösäkerhetsanordningar, järnvägsanläggning/kombiterminal, elektrifiering av järnvägsspår, utfyllnad av hamnbassäng, kontorslokaler, verkstadsbyggnader och justering av ytor för klimatanpassning. Detaljplanen ska även säkerställa att det befintliga riksintresset för Helsingborgs hamn kan bibehållas och utvecklas. Detaljplanen omfattar endast landområden och således inte de vattenområden som är belägna inom planområdet.

En lagakraftvunnen detaljplan kommer att finnas på plats innan arbetena med att förbereda och anpassa det nya verksamhetsområdet påbörjas.

5.2.2 Översiktsplan

Det nya verksamhetsområdet omfattas av Stadsplan södra staden, vilken utgör en ändring av den tidigare gällande fördjupade översiktsplanen (FÖP) för H+ (Helsingborgs stad, 2026c). Stadsplan södra staden antogs av kommunfullmäktige den 21 april 2026 (§ 54) och omfattar områdena Helsingborg C, Oceanhamnen, Västhamnen, hamnen, Universitetsområdet, Husarområdet, Gåsebäck, Ramlösa station, Planteringen och Miatorp.

I beskrivningen av Stadsplan södra staden anges bland annat att den visar hur Helsingborgs stad kan säkra en riksintressant hamn för framtiden genom att omlokalisera containerhamnen med tillhörande funktioner för att kunna öka hamnens kapacitet, möta framtida behov av en ny struktur för logistik samtidigt som hamnen blir klimatsäkrad (Helsingborgs stad, 2026d). Det anges även att hamnen är viktig för staden, både som centrum för logistik och transporter och genom de verksamheter och arbetstillfällen som är knutna till hamnen. Vidare anges att flytten av hamnen frigör ytor och att översiktsplanen visar hur området kan utvecklas och omvandlas till en attraktiv, central och tillgänglig stad kring Oceanhamnen, Universitetsområdet och Västhamnen.

5.3 Strandskydd

Områdena längs kusten i centrala Helsingborg, samt längs hamn- och industriområdena i de västra och sydvästra delarna av staden, ungefär från Gröningen i norr till Bulkhamnen i söder, omfattas inte av strandskydd. Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer därmed att bedrivas och utföras i sin helhet inom områden som inte omfattas av strandskydd.

5.4 Alternativa lokaliseringar

Tre förslag till alternativa lokaliseringar för containerhamnen utreddes och utarbetades under 2018–2019. Ett alternativ inom Västhamnen (norra), ett alternativ inom Sydhamnen (mellersta), samt det förordade alternativet, vilket benämndes det södra alternativet.

Lokaliseringsutredningen har utgått från det område som omfattas av riksintresset för Helsingborgs hamn och har bland annat beaktat verksamhetens ytbehov och förutsättningarna för ett effektivt nyttjande av det nya verksamhetsområdet, krav på kajlängder, vattendjup och navigerbarhet med beaktande av den pågående utvecklingen av fartygen inom den internationella kommersiella sjöfarten, möjligheterna till att bibehålla en ändamålsenlig och effektiv logistik med avseende på in- och utgående sjö-, väg- och järnvägstransporter, samt förutsättningar för att anpassa verksamheten och verksamhetsområdet i förhållande till effekter av ett förändrat klimat.

6. Utredningar och undersökningar

Ett antal olika utredningar och undersökningar har tagits fram, eller är under framtagande, inom ramen för det aktuella projektet. Dessa utredningar och undersökningar syftar bland annat till att ta fram uppgifter och underlag till avgränsningssamrådet och till den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, samt till fastställandet av hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas slutgiltiga utformning, omfattning och utförande. Utredningarna och undersökningarna omfattar såväl skrivbordsstudier som utredningar och undersökningar i fält. Flera av utredningarna och undersökningarna utgör även underlag till arbetet med framtagande av den nya detaljplanen, se avsnitt 5.2.1.

Ett urval av de utredningar och undersökningar som tagits fram eller som är under framtagande, och som är relevanta för verksamhetens påverkan, effekter och konsekvenser för människors hälsa och miljön, redovisas mycket kortfattat och översiktligt nedan. Dessa utredningar och undersökningar utgör även bilagor till samrådsunderlaget. Samtliga relevanta utredningar och undersökningar kommer även att utgöra bilagor till den miljökonsekvensbeskrivning som ingår som en del av ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Helsingborgs Hamn vill särskilt understryka att uppgifter om hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas art och omfattning, eventuella slutsatser och bedömningar, beskrivningar av teknikval och förslag till tekniska lösningar, förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått eller liknande information som presenteras i de bilagda utredningarna och undersökningarna ska ses som preliminära. Dessa ska således inte förstås som verksamhetsutövarens åtaganden i tillståndsprocessen. Vissa av de framtagna utredningarna kan komma att revideras, kompletteras och/eller arbetas om vid händelse av att någon del av förutsättningarna för utredningarna förändras, alternativt om ett sådant behov identifieras baserat på vad som framkommer under samrådsprocessen.

Slutgiltiga beskrivningar av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, slutsatser och bedömningar, uppgifter om teknikval och tekniska lösningar, samt förslag på skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att redovisas i den kommande ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

6.1.1 Bullerutredning

Utredningen omfattar förväntad bullerspridning från hamnverksamheten i förhållande till såväl befintliga bostäder som planerad bostadsbebyggelse inom Västhamnen. Utredningen inkluderar även beräkningar av kumulativa bullernivåer från andra kringliggande verksamheter samt två olika alternativ för järnvägsspår. Resultaten jämförs mot hamnverksamhetens nuvarande bullervillkor samt mot Naturvårdsverkets utomhusriktvärden för immissionsvärden från industri.

Utredningen utgår från ett tänkt maximalt driftfall för hamnverksamheten uppdelat på drift under dag och kväll respektive natt. I enlighet med Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller avser de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna en tidsperiod av en timme. För hamnverksamheten innebär ett maximalt driftfall i korthet: full drift inom huvudlagret och lagret för tomcontainrar, ett maximalt flöde av lastbilar, två fartyg ligger vid kaj och lastning/lossning sker vid båda fartygen, ett tåg anlöper terminalen.

6.1.2 Modellering av sedimentspridning från muddring och dumpning

Utredningen omfattar modellering baserad på ett värsta-fall-scenario för sedimentspridning (resuspension av sediment med efterföljande sedimentation) vid muddring av hamnområde och inseglingsränna samt vid efterföljande dumpning av muddermassor till havs. Utredningen modellerar halterna av sediment (grumlingen) vid ytan respektive vid botten, grumlingens varaktighet (för olika halter) samt den efterföljande sedimentationen (pålagringen) inom berörda områden.

Modelleringen av sedimentspridning har utförts med hjälp av en hydrodynamisk tredimensionell modell, som representerar variationer i strömförhållanden och skiktning i närområdet kring den planerade dumpningen. Till den hydrodynamiska modellen kopplas en modul som beräknar hur de dumpade sedimenten sjunker genom vattenmassan, hur den dumpade volymen breder ut sig över botten, samt hur en del sediment som sprids med strömmarna, och skapar en grumlande plym som påverkar närområdet.

6.1.3 Riskutredning

Utredningen omfattar identifiering av risker och bedömning av risknivåer för hamnverksamheten i sig, med avseende på hantering av farliga ämnen inom verksamhetsområdet samt transporter av farligt gods till och från verksamhetsområdet, samt för hamnverksamheten i förhållande till närliggande verksamheter. Utredningen identifierar och beskriver de dimensionerande riskerna och presenterar förslag på riskreducerande åtgärder.

6.1.4 Dagvattenutredning

Utredningen omfattar dagvattenvolymer, avvattningen av hamnområdet, alternativ för att rena dagvatten, påverkan på recipienten från utsläpp av dagvatten, samt påverkan på skyfallssituationen inom såväl verksamhetsområdet som närliggande områden. Utredningen presenterar förslag på metoder för avvattning av hamnområdet, förslag på tekniker för rening av dagvatten, samt påtalar behovet av samordning med andra ledningsägare och aktörer avseende dagvattenhanteringen inom och omkring det nya verksamhetsområdet.

6.1.5 Släckvattenutredning

Utredningen omfattar förväntade flöden av släckvatten samt vilken total volym släckvatten som behöver omhändertas för att förhindra spridning av potentiellt förorenat släckvatten till natur- och/eller vattenmiljöer. Utredningen utgår från ett dimensionerande brandscenario och presenterar förslag på åtgärder för omhändertagande av släckvatten.

6.1.6 Emissions- och spridningsberäkningar

Utredningen omfattar emissions- och spridningsberäkningar avseende hamnverksamhetens utsläpp till luft för sju olika utsläppsscenarier. Beräkningarna innefattar koldioxid (CO_2), metan (CH_4), dikväveoxid (N_2O), kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO_2), kolväten (HC) samt partiklar ($PM_{2,5}$). Spridningen av hamnverksamhetens utsläpp av luftföroreningar beräknas med hänsyn till föroreningskällor, rådande meteorologiska förhållanden och topografi.

6.1.7 Miljötekniska undersökningar

Undersökningarna omfattar provtagning med efterföljande analys i syfte att kartlägga föroreningar i mark, grundvatten och sediment inom de land- och vattenområden som omfattas av hamnverksamhetens verksamhetsområde. Vid utförandet av undersökningarna har även tidigare utförda miljötekniska undersökningar beaktats.

6.1.8 Fågelinventering och naturvärdesinventering

Utredningen omfattar en fågelinventering och en naturvärdesinventering (NVI) enligt dåvarande svensk standard (199000:2014), samt en bedömning av konnektivitet mellan närliggande naturmiljöer. Fågelinventeringen utfördes primärt i syfte att identifiera fåglar som häckar inom inventeringsområdet.

6.1.9 Marin naturvärdesinventering

Utredningen omfattar en marin naturvärdesinventering, vilken utförts med tre olika undersökningsmetoder; bottenfaunaundersökning med hjälp av bottenhugg (8 punkter), dropvideoundersökning (28 punkter) samt släpvideoundersökning (2 transekter). Utredningen har utförts inom och i anslutning till de vattenområden som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna.

6.1.10 Lokaliseringsutredning – Dumpningsområden

Utredningen omfattar en lokaliseringsutredning, vilken syftar till att identifiera möjliga och lämpliga områden för dumpning av muddermassor till havs. Utredningen har utgått från rapporter och vägledningar avseende muddring och dumpning av muddermassor från Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket. Utredningen har bland annat beaktat förekomsten av olika intressen, däribland riksintressen för natur, sjöfart och yrkesfiske.

6.1.11 Marknadsanalys 2035–2050

Utredningen omfattar en marknadsanalys som beaktar bland annat den förväntade långsiktiga utvecklingen för fartygstrafik och fartygsstorlekar, containervolymer, godstransporter, ekonomisk utveckling och internationell handel.

7. Beskrivning av verksamheten

7.1 Hamnen

7.1.1 Markytor

Markytorna inom det nya verksamhetsområdet kommer i huvudsak att nyttjas för hantering, lagring och transporter av containrar och övrigt gods. Därutöver tillkommer ytor för olika byggnader och anläggningar, fordonsparkering, lager, uppställningsytor, fordonstvätt, verkstad, avfallshantering med mera. Marknivån inom verksamhetsområdet kommer att behöva höjas från dagens nivåer på cirka 2,25–2,50 meter över havet till en nivå om cirka 3,5–4,0 meter över havet för att anpassa verksamheten till effekterna av ett förändrat klimat, se även avsnitt 7.6. Höjningen av marknivån kan göras antingen med fyllnadsmaterial eller med krossmaterial, beroende på om ytorna kommer att pålas eller inte.

Markytorna inom verksamhetsområdet kommer att utformas och anpassas efter de områdes- och verksamhetsspecifika förutsättningarna med avseende på klimat, geoteknik, belastning, slitage, risk för deformering, antal fordonsrörelser, typer av fordon och så vidare. Markytorna kommer som utgångsläge att dimensioneras för tung vägtrafik. Ytskiktet kan bestå av exempelvis asfalt eller marksten, alternativt av en kombination av båda alternativen.

7.1.2 Container- och godshantering

Container- och godshanteringen kommer i huvudsak att ske med hjälp av olika typer av kranar, samt med hjälp av olika interna arbets- och transportfordon. För lastning och lossning av fartyg används spårbundna kranar, så kallade STS-kranar (ship-to-shore crane, containerkran), vilka placeras utmed den nya kajen. För hantering av containrar och övrigt gods inom området används i huvudsak olika hjulburna kranar; RTG-kranar (rubber tyred gantry crane, gummihjulsportalkran), straddle carriers (grensletruck) eller reach stackers (sträckstaplare eller teleskopbomtruck). Antalet kranar av de olika typerna som kommer att användas inom hamnverksamheten och de olika kranarnas dimensionering är under utredning.

Användning av RTG-kranar innebär att den dubbla volymen containrar kan hanteras på en mindre yta än med dagens system. Detta då den nuvarande hanteringen av containrar med truckar kräver jämförelsevis stora avstånd mellan raderna av containrar och därmed jämförelsevis stora ytor, se exempelbilder i Figur 5 och Figur 6. De stora avstånden mellan raderna krävs bland annat för att truckarna ska kunna manövrera på ett ändamålsenligt och säkert sätt. Användning av RTG-kranar innebär att fler rader med containrar kan placeras sida vid sida jämfört med vid användning av truckar, det möjliggör även obehindrad lastbils- och fordonstrafik mellan raderna av containrar, se Figur 5.

Det nya verksamhetsområdet kommer att ha specifika ytor för hantering av fulla respektive tomma containrar, samt ytor för hantering av kyl- och fryscontainrar. Helsingborgs Hamn strävar efter att ha så stor omsättning av containrar som möjligt, för att upprätthålla ett bra flöde i hanteringen. De flesta containrar, såväl import som export, förväntas lagras i genomsnitt cirka 3–5 dagar inom verksamhetsområdet. När det gäller kyl- och fryscontainrar lagras dessa kortare tid. Den långsiktiga fördelningen mellan containrar och gods som importeras respektive exporteras förväntas vara cirka 50/50.



Figur 5. Hantering av containrar med RTG-kranar. Avstånden mellan raderna av containrar är jämförelsevis små.



Figur 6. Hantering av containrar med truckar. Avstånden mellan raderna av containrar är jämförelsevis stora.

7.1.3 Transporter

7.1.3.1 Byggfas

Sjötransporter

Under byggfasen sker sjötrafik till, från samt inom det nya verksamhetsområdet. Sjötrafiken kommer företrädesvis att innefatta de fartyg som används för att utföra de planerade åtgärderna i vatten, samt eventuella fartyg som används för transporter av material och/eller anläggningsdelar (exempelvis kranar) till eller från verksamhetsområdet. En betydande andel av sjötrafiken under byggfasen förväntas utgöras av de fartyg som används för den planerade muddringen samt transporterna av muddermassorna till dumpningsplatsen.

Landtransporter

Under byggfasen sker vägtrafik och en viss järnvägstrafik till, från samt inom verksamhetsområdet. Vägtrafiken och järnvägstrafiken kommer företrädesvis att innefatta de lastbilar och tåg som transporterar material, massor och/eller anläggningsdelar till eller från verksamhetsområdet. Utöver de lastbilar som går till eller från området kommer även olika slags arbetsfordon (grävmaskiner, hjullastare, mobila kranar etcetera) att användas inom verksamhetsområdet under byggfasen.

7.1.3.2 Driftsfas

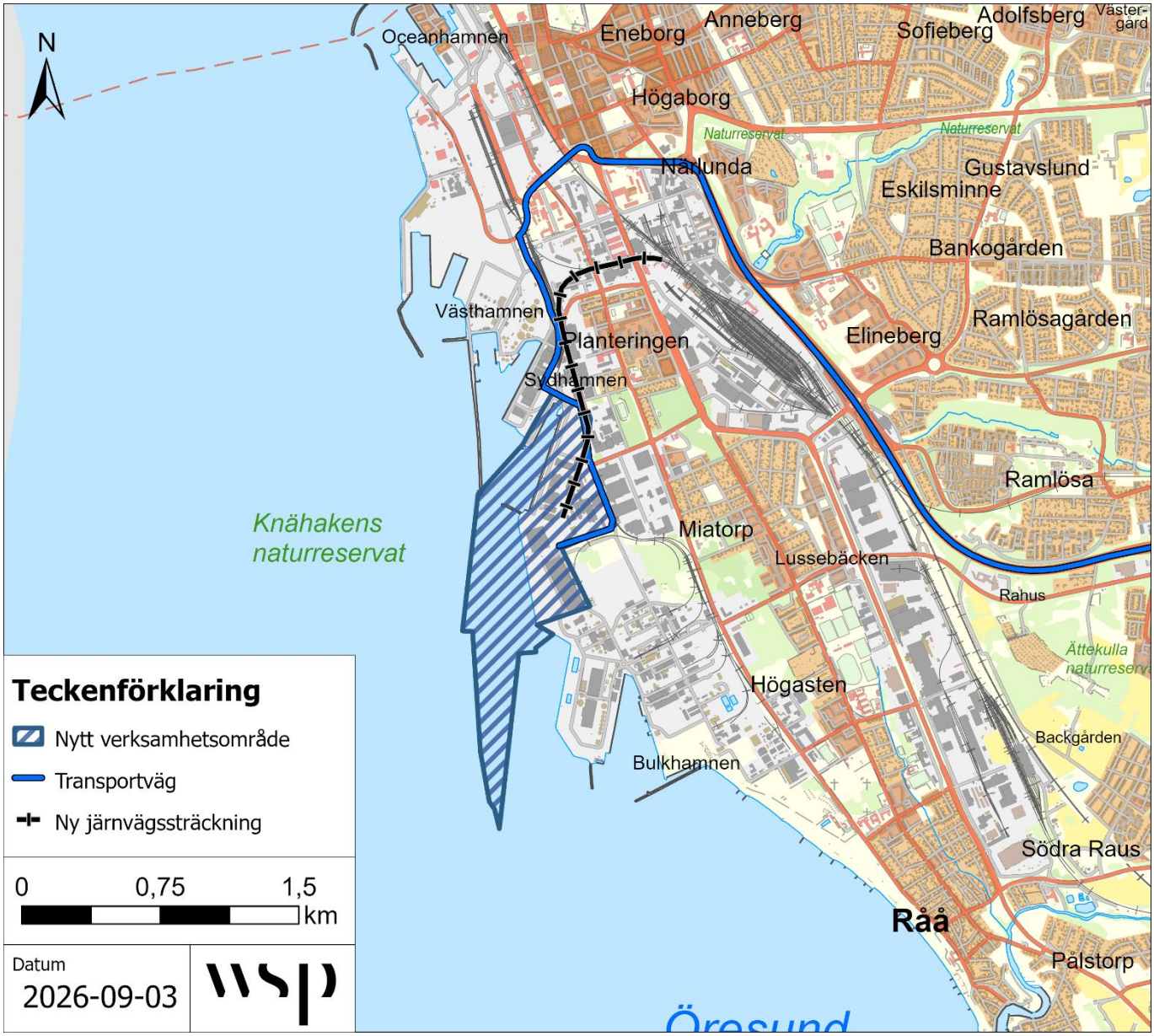
Sjötransporter

Under driftsfasen sker sjötrafik till, från samt inom det nya verksamhetsområdet. Sjötrafiken kommer företrädesvis att innefatta containerfartyg, samt en mindre andel av andra slags fartyg, där de sistnämnda kan komma att transportera exempelvis större styckegods. Även trafik med andra fartyg och mindre båtar kan förekomma. Det nya verksamhetsområdet kommer att utformas och anpassas för att kunna ta emot fartyg med en maximal längd om 300 meter, en maximal bredd om 40 meter, och ett maximalt djupgående om 13,5 meter. Ansökan om tillstånd förväntas omfatta cirka 1 100 fartygsanlöp per år.

Landtransporter

Under driftsfasen sker vägtrafik och järnvägstrafik till, från samt inom verksamhetsområdet. Den tunga vägtrafiken, vilken i huvudsak innefattar tunga lastbilar, kommer primärt att gå via väg E4/E6, Malmöleden (väg E4), Oljehamnsleden, och Massgodsleden, se Figur 7. Detta är i allt väsentligt samma transportväg som används för transporter till och från det nuvarande verksamhetsområdet. Infarten till det nya verksamhetsområdet kommer att ansluta till Massgodsleden. Verksamhetsområdet kommer att utformas för att möjliggöra en anslutning av en eventuell framtida ny hamnled i Helsingborg. För ett scenario med 1 100 fartygsanlöp per år förväntas antalet fordonstransporter bli cirka 280 000 per år, vilket motsvarar cirka 770 fordonstransporter per dygn.

Järnvägstrafiken kommer att gå via nuvarande järnvägsanslutning till den nya kombiterminal som planeras anläggas inom det nya verksamhetsområdet. Den nya kombiterminalen kommer att möjliggöra omlastning av gods mellan fartyg och tåg. Det befintliga järnvägsspåret kommer att förlängas till kombiterminalen, se Figur 7. För ett scenario med 1 100 fartygsanlöp per år förväntas antalet järnvägstransporter bli cirka 3 000 per år, vilket motsvarar drygt 8 järnvägstransporter per dygn.



Figur 7. Planerade huvudsakliga transportvägar för väg- och järnvägstransporter till och från det nya verksamhetsområdet. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: WSP & Helsingborgs Hamn.

7.1.4 Användning av råvaror och produkter

7.1.4.1 Byggfas

Under byggfasen kan råvaror och produkter i form av framför allt sten, sand, vatten, krossmaterial, fyllnadsmaterial, cement, betong, trä, stål, asfalt, marksten samt drivmedel till fartyg och fordon komma att användas. Under såväl byggfasen som under driftsfasen kommer hamnverksamheten att förses med vatten via kommunens allmänna vattenanläggning.

7.1.4.2 Driftsfas

Under driftsfasen kommer råvaror och produkter i form av framför allt vatten, drivmedel, samt mindre mängder av kemiska produkter till drift och underhåll av fordon, maskiner, utrustning och själva

anläggningen att användas. Det kommer även att vara möjligt för de fartyg som anlöper hamnen att bunkra dricksvatten.

Drivmedel, framför allt bestående av diesel och HVO, kommer att användas till icke-elektrifierade fordon och arbetsmaskiner. Tankstationer för detta kommer att etableras inom det nya verksamhetsområdet. Vid bunkring av drivmedel till fartyg kommer detta att ske via lastbil eller bunkerbåt. Ingen särskild anläggning för bunkring av fartyg kommer att etableras.

7.1.5 Avfall

7.1.5.1 Byggfas

Under byggfasen uppstår avfall i form av framför allt muddermassor. Därutöver uppstår bygg- och rivningsavfall, schaktmassor, avfall från fordon och fartyg som används vid utförandet av arbetena, rester från betongproduktionen, samt mindre mängder hushålls- och kontorsavfall. En delmängd av det avfall som uppstår under byggfasen kommer att utgöra farligt avfall.

Som tidigare angetts planeras huvuddelen av muddermassorna att användas för utfyllnad eller dumpas till havs. Allt övrigt avfall som inte kan återanvändas eller återvinnas på plats kommer att transporteras till godkända mottagningsanläggningar av godkända transportörer.

7.1.5.2 Driftsfas

Under driftsfasen kommer avfall och farligt avfall från anlöpande fartyg att utgöra den huvudsakliga avfallsvolymen. Hamnen är skyldig att ta emot sådant avfall som genereras för fartygens drift från de fartyg som normalt anlöper hamnen.[5] Hamnens eget avfall kommer endast utgöra en liten andel av den totala mängden avfall och förväntas bestå av främst hushålls- och kontorsavfall samt papper. Eget avfall kommer även att uppkomma i viss omfattning i verkstäder och magasin.

Allt avfall kommer att hanteras via en särskild avfallshanteringsfunktion/-anläggning (en så kallad miljögård) inom verksamhetsområdet. Avfall från fartygen kommer att hanteras via ett mobilt avfallssystem som tar emot avfall från det aktuella fartyget och därefter kör det till miljögården.

Farligt avfall som tas emot från fartygen kommer huvudsakligen att bestå av så kallad oljesludge, vilket är en tjock, oljehaltig restprodukt som uppkommer i ett fartygs maskinrum. Det kan även bli aktuellt att ta emot oljehaltigt läns-, spol- eller barlastvatten, samt slam från rengöring av tankar. I övrigt kommer det farliga avfallet att bestå av exempelvis spillolja, absorbenter, färger, sprayer, kemikalier och elavfall. Allt farligt avfall och icke-farligt avfall kommer att transporteras till godkända mottagningsanläggningar av godkända transportörer, antingen direkt i samband med att det tas emot från fartygen, eller efter en tillfällig lagring i miljögården.

Även de muddermassor som uppstår vid de återkommande underhållsmuddringarna av hamnbassängen och inseglingsrännan under driftsfasen kan komma att utgöra ett avfall. Hur muddermassorna ska hanteras kommer att utredas inför varje muddringstillfälle.

[5] Svenska bestämmelser om fartygs utsläpp av avfall och hamnars mottagning av avfall grundas på den internationella miljökonventionen Marpol, EUs mottagningsdirektiv 2019/883 om mottagningsanordningar i hamn för avlämning av avfall från fartyg och Helsingforskonventionen. De svenska bestämmelserna är implementerade genom lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg och förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt genom Transportstyrelsens föreskrifter.

7.1.6 Tvätt av fordon

En anläggning för tvätt av interna arbetsfordon under driftsfasen kommer att etableras inom det nya verksamhetsområdet. Anläggningen kommer att vara försedd med en reningsanläggning bestående av en oljeavskiljare (Klass 1), samt eventuellt även kemisk fällning. Efter rening i den interna reningsanläggningen kommer utgående vatten att avledas till kommunens avloppsreningsverk.

7.1.7 Dagvatten

Dagvatten kommer att uppstå under såväl byggfasen som under driftsfasen. Volymerna av dagvatten som uppstår kommer att öka efterhand som en successivt allt större andel av markytorna inom det nya verksamhetsområdet hårdgörs. Tekniska system och anläggningar för att ta om hand, rena och avleda dagvatten kommer att installeras och implementeras efterhand som verksamhetsområdet iordningställs. Fördröjning av dagvatten kommer att ske i den mån som krävs för att rena dagvattnet i erforderlig omfattning, men eftersom det nya verksamhetsområdet ligger i direkt anslutning till recipienten (havet) finns inget behov av (eller krav på) att reglera själva flödet.

För att rena dagvattnet och för att förhindra att eventuella spill av exempelvis olja eller drivmedel når havet kommer dagvattnet att passera oljeavskiljare och biofilter, alternativt andra reningssteg med motsvarande funktion. Efter rening avleds dagvattnet till recipienten (havet). Vid tillfällen eller perioder med mycket stor nettonederbörd, exempelvis vid kraftiga långvariga regn eller vid väldigt intensiva regn kommer den första delvolymen av regnvattnet att omhändertas i verksamhetsområdets dagvattensystem, resterande volym leds genom höjdsättning direkt ut till havet. Dagvattensystemet kommer att vara avstängningsbart och kunna hantera en erforderlig volym släckvatten vid händelse av brand.

Markytan inom det nya verksamhetsområdet behöver höjas på ett sätt som påverkar förutsättningarna för dagvattenavrinningen inom omkringliggande områden, se avsnitt 7.1.1. Det förekommer också ett antal befintliga dagvattenledningar inom området. Av dessa skäl behöver hamnverksamhetens dagvattenhantering samordnas med övriga berörda ledningsägare för att säkerställa att den framtida dagvattenhanteringen fungerar på ett ändamålsenligt sätt såväl inom det nya verksamhetsområdet som inom omkringliggande områden.

7.1.8 Avloppsvatten

Sanitärt avloppsvatten från hamnverksamheten samt från fartyg som ligger vid kaj avleds till kommunens avloppsreningsverk. Liksom för avfall från fartyg, se avsnitt 7.1.5, är hamnen skyldig att ta emot avloppsvatten från fartyg som anlöper hamnen. Avloppsvatten från fartyg kommer troligtvis att tas emot och ledas till kommunens avloppsreningsverk via fasta kopplingspunkter på kajerna, men det kan även bli aktuellt att ta emot visst avloppsvattnen med hjälp av en så kallad sugbil.

7.1.9 Energiförsörjning och energianvändning

Hamnverksamheten kommer att använda energi i form av elektrisk energi (el) och drivmedel (framför allt diesel, HVO eller RME) under såväl byggfasen som under driftsfasen. El kommer att användas till bland annat kranar, elektrifierade fordon och maskiner, belysning, byggnader, lokaler, IT-system med mera. Därutöver kommer el att användas för att förse fartygen med landström, se avsnitt 7.1.10. Drivmedel

kommer att användas till bland annat icke-elektrifierade fordon och maskiner, samt till reservkraft i mån av behov, se avsnitt 7.1.11.

Hamnverksamhetens effektbehov kommer så långt möjligt att optimeras, och nya tekniker kan komma att nyttjas för att inte belasta elnätet i onödan med vare sig höga toppar eller höga basnivåer. Möjligheterna att använda eldrivna fordon och/eller eldriven utrustning, batterier och/eller batteridriven utrustning samt olika förnyelsebara energikällor, exempelvis sol, vind och vatten, men även andra tillkommande möjliga framtida energislag, kommer att bevakas under driftsfasen.

7.1.10 Landström

Hamnverksamheten kommer att möjliggöra för fartyg som ligger vid kaj att ansluta till landström, vilken kan användas för att försörja fartygen med el. Försörjningen av fartygen avser bland annat fartygens belysning och ventilation, men även exempelvis pumpar, kranar, luckor och andra tekniska system som används vid lastning och lossning. Även om förutsättningarna för anslutning till landström kommer att finnas på plats från och med att verksamheten tas i drift, är det endast en delmängd av de fartyg som kommer att anlöpa hamnen som förväntas ha de tekniska förutsättningar som krävs för att kunna ansluta till landström. Helsingborgs Hamn kommer inte att ha någon möjlighet att tvinga fartyg att ansluta till landström eller att påverka andelen fartyg som har förutsättningar att ansluta till landström.

Andelen fartyg inom den internationella kommersiella sjöfarten som är försedda med den nödvändiga tekniska utrustningen för att kunna ansluta till landström är vid tidpunkten för detta dokuments upprättande relativt låg. De uppskattningar som finns är behäftade med ett visst mått av osäkerhet och uppvisar en betydande variation mellan olika delar av världen. Andelen varierar även påtagligt mellan olika fartygskategorier, där kryssningsfartyg är den kategori som har den i särklass högsta andelen. Anledningarna till detta är bland annat att kryssningsfartyg har ett jämförelsevis stort elbehov, att de i många fall nyttjar kajlägen som är relativt centralt belägna i de städer där de lägger till, samt att olika länder och organisationer (däribland EU) har infört tvingande lagstiftning som helt eller delvis riktar sig mot just kryssningsfartyg. I den andra änden av skalan ligger bulk-, tank- och torrlastfartygen, där andelen fartyg som kan ansluta till landström är väldigt liten.

Andelen fartyg som är försedda med den nödvändiga tekniska utrustningen för att kunna ansluta till landström ökar långsamt över tid, antingen genom att en successivt ökande andel av de nya fartyg som byggs förses med tekniken, eller genom att befintliga fartyg byggs om och förses med tekniken i efterhand. Även här finns det en variation mellan olika fartygskategorier, där kryssningsfartygen återigen ligger i topp.

Den anslutning till landström som kommer att etableras inom hamnverksamheten kommer inte att dimensioneras för att ansluta eventuella kryssningsfartyg. Detta då effektbehovet för ett sådant fartyg vida överstiger den tillgängliga effekten och kapaciteten, samt då antalet kryssningsfartyg som anlöper Helsingborgs hamn är mycket litet (cirka 5–10 anlöp/år).

7.1.11 Reservkraft

En anläggning för att kunna förse delar av hamnverksamheten med reservkraft under driftsfasen, vilken kommer att bestå av en eller flera generatorer som drivs av exempelvis diesel, RME eller gas, kommer att etableras inom det nya verksamhetsområdet. Den totala installerade tillförda effekten hos en sådan anläggning förväntas, utifrån vad som är känt vid tidpunkten för detta dokuments upprättande, vara mellan 20–50 MW. Det slutgiltiga behovet av reservkraft för hamnverksamheten är under utredning.

Reservkraftsanläggningen kommer att användas vid händelse av strömavbrott eller någon annan betydande störning av elförsörjningen. Testkörning av anläggningen kommer att ske enligt ett fastställt testschema under driftsfasen. Utöver generatorerna kan även batterier komma att utgöra en del av hamnverksamhetens system för reservkraft.

7.1.12 Säkerhet och beredskap

Helsingborgs hamn utgör ett riksintresse i transportsystemet, och är således en utpekad samhällsviktig och säkerhetskänslig verksamhet. Vidare lyder hamnen under internationella regelverk avseende hamn- och sjöfartsskydd, samt utgör tillika ett skyddsobjekt.

Hamnverksamheten omfattas av en rad lagar relaterade till säkerhet, skydd och beredskap. Som exempel kan nämnas; lag (2004:487) om sjöfartsskydd, lag (2006:1209) om hamnskydd, skyddslagen (2010:305), säkerhetsskyddslagen (2018:585), NIS- och NIS 2-direktiven (EU-direktiv som avser säkerhet i nätverk och informationssystem), samt CER-direktivet (ett kommande EU-direktiv som avser säkerhetsåtgärder och motståndskraft hos samhällsviktig verksamhet).

Hamnfunktionen måste stå robust och kunna fungera utan avbrott även vid händelse, höjd beredskap eller hot. Säkerhets- och beredskapsarbetet är därför en naturlig del av den ordinarie verksamheten. Målet med Helsingborgs Hamns arbete med säkerhet och beredskap är att hamnens funktion ska säkerställas vid såväl krig, kris, höjd beredskap som fred.

Den planerade flytten av verksamheten vid containerhamnen innebär en möjlighet att i ett tidigt skede bygga in säkerhet och redundans (exempelvis avseende energiförsörjning, IT, tillfartsvägar med mera) och därmed öka robustheten och minska sårbarheten. Helsingborgs Hamn arbetar med dessa frågor redan i dagsläget och avser att fortsätta med detta inom ramen för den fortsatta verksamheten.

Upparbetad och djup samverkan på området sker i dagsläget med många myndigheter och intressenter. Som exempel kan nämnas: Försvarsmakten, Transportstyrelsen, SÄPO, Tullverket, Kustbevakningen, MCF, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Sveriges Hamnar, Räddningstjänsten, Polisen, Gränspolisen och Sjöpolisen. Därutöver sker samverkan med Helsingborgs Stad samt med systerhamnar runt om i världen. Värdlandsstöd, säkerhetsskydd (och därmed civilt försvar) utgör olika aspekter i säkerhetsarbetet, vilka kommer vara en självklar del i arbetet med den nya containerhamnen.

7.1.13 Tillsyn och kontroll av gods

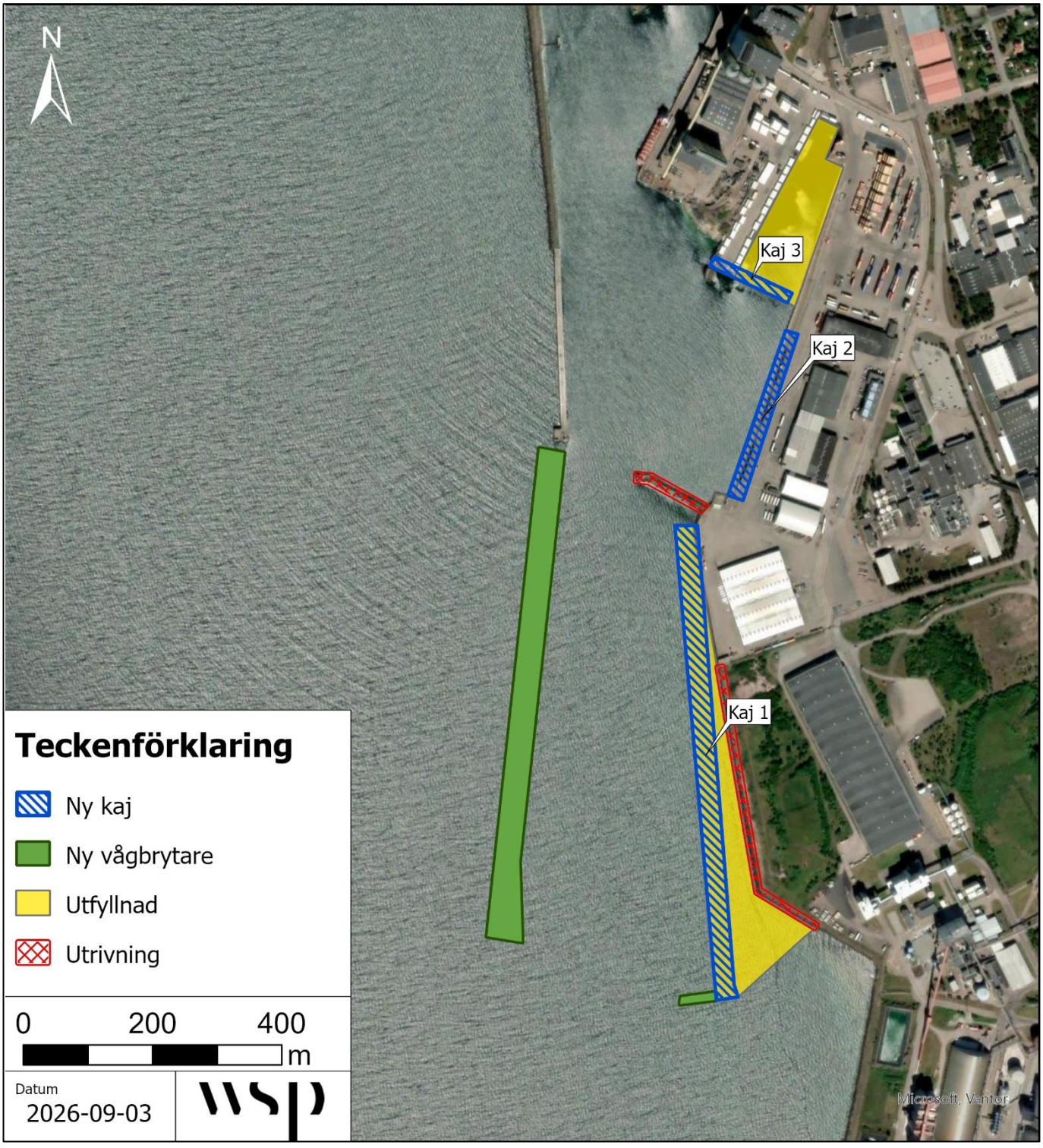
Det nya verksamhetsområdet kommer att inrymma lokaler och särskilda ytor där berörda myndigheter kommer att ha erforderliga möjligheter att utföra tillsyn och kontroll av containrar och övrigt gods.

7.2 Vågbrytare

Den befintliga vågbrytare som i dagsläget utgör den östra avgränsningen av inloppet till Sydhamnen, se Figur 8, planeras rivas. Vågbrytaren består i huvudsak av stenmaterial och avslutas i väster med en betongplattform, vilken förmodas vara grundlagd på pålar. Stenmaterialet och betongkonstruktionen som utgör vågbrytaren kommer att rivas och tas bort. Om det är möjligt och lämpligt kan delar av den befintliga vågbrytaren, exempelvis stenmaterialet, komma att återanvändas inom det nya verksamhetsområdet.

Den befintliga vågbrytare som i dagsläget utgör den västra avgränsningen av inloppet till Sydhamnen planeras förlängas med en ny vågbrytare, se Figur 8. Den nya vågbrytaren kommer att sträcka sig cirka

700–900 meter i sydvästlig riktning och syftar till att skydda hamninloppet och hamnbassängen från vattenrörelser. Utöver förlängningen av den västra vågbrytaren är det även aktuellt att anlägga en mindre ny vågbrytare i den södra änden av den nya kajen, se Figur 8. Syftet med den södra vågbrytaren är att skydda de fartyg som ligger vid kaj från vattenrörelser.



Figur 8. Översiktlig redovisning av några av de planerade åtgärderna (kaj, vågbrytare, utfyllnad och utrivning) inom det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten. Notera att åtgärdernas utformning och de områden som omfattas av åtgärderna är preliminära. Bakgrundskarta: Esri. Datakälla: WSP.

De nya vågbrytarnas utformning, dimensionering och placering är under utredning. Vågbrytarna kan komma att utföras som exempelvis stenkonstruktioner, betongkonstruktioner eller som en kombination av sten- och betongkonstruktioner. De olika alternativen har olika fördelar och nackdelar, bland annat avseende bottenanspråk, underhållsbehov, förväntad teknisk livslängd, materialåtgång, transporter och kostnader. Beroende på valet av konstruktion kan det eventuellt bli aktuellt att anlägga de nya vågbrytarna innan muddringsarbetena påbörjas.

7.3 Kajer

En ny kajkonstruktion (Kaj 1) planeras anläggas från den punkt där vågbrytaren som i dagsläget utgör den västra avgränsningen av inloppet till Sydhamnen är belägen, se Figur 8. Den nya kajen planeras sträcka sig cirka 600–800 meter i sydlig riktning. Kajens längd anpassas för att flera fartyg ska kunna ligga vid kaj samtidigt. Den befintliga stenskoning som är belägen inom det område som berörs av anläggandet av den nya kajen kommer att rivas. Kajen anläggs framför allt för containerfartyg, men den kommer att kunna användas för alla typer av fartyg.

Den nya kajens utformning, dimensionering och placering är under utredning. Kajen kan komma att utföras som exempelvis spontkaj, frontmurskaj med prefabricerade betongelement eller som påldäckskaj. De olika alternativen har olika fördelar och nackdelar, bland annat avseende schaktbehov, stabilitet för bland annat kranspår, risken för sättningar, materialåtgång, behovet av pålning och kostnader.

Utöver den ovan nämnda kajkonstruktionen kan det eventuellt bli aktuellt att anlägga ytterligare en eller två kajer (Kaj 2 och Kaj 3) inom det nya verksamhetsområdet, se Figur 8. Dessa kan komma att ha en längd om cirka 350 meter (Kaj 2) respektive cirka 300 meter (Kaj 3). En utredning avseende huruvida det kommer att finnas ett behov av dessa kajer pågår. Om dessa kajer inte anläggs kommer det i stället att anläggas slänter ner mot vattnet inom dessa områden.

7.4 Muddring

Muddring utförs för att förbereda och anpassa vattenområdena inom det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten och fartygstrafiken. Den totala mängden muddermassor beräknas bli cirka 900 000–1 000 000 kubikmeter, beroende på slutlig utformning, dimensionering och placering av hamnen och de olika anläggningsdelarna. Den totala arean för det område som omfattas av muddringen beräknas bli cirka 30–35 hektar. Av den totala mängden muddermassor utgör massor från muddringen av själva hamnen och hamnbassängen cirka 70 %, medan massor från muddringen av inseglingsrännan utgör cirka 30 %.

I dagsläget finns två huvudsakliga tekniker för muddring. Den ena tekniken utgörs av mekanisk muddring, även kallat grävmuddring. Det andra tekniken utgörs av hydraulisk muddring, även kallat sugmuddring. Det finns även andra, mindre vanliga tekniker, exempelvis frysmuddring.

Grävmuddring med enskopeverk (på engelska kallat backhoe dredging och split hopper barge) utförs med hjälp av en grävmaskin som kan vara utrustad med olika typer av grävskopor beroende på förhållandena och förutsättningarna inom det område som ska muddras. För grävmuddring av förorenade sediment används i första hand en så kallad miljöskopa, vilket är en grävskopa som kan stängas helt innan de inneslutna muddermassorna lyfts upp. En grävmaskin som används vid grävmuddring kan antingen stå på land eller på exempelvis en pråm. Muddermassorna kan antingen läggas på land, eller på en pråm.

Sugmuddring med sugmudderverk (på engelska kallat trailing suction hopper dredging, förkortat TSHD) utförs med hjälp av ett specialanpassat fartyg, vilket använder sig av ett långt rör för att suga upp sedimenten från havsbotten, vilka därefter lagras i fartygets lastutrymme, alternativt på en separat pråm. En vanlig sugmuddringsteknik är att sedimenten spolas och genom inblandning av vatten övergår till en flytande massa, vilken består av cirka 60 % vatten.

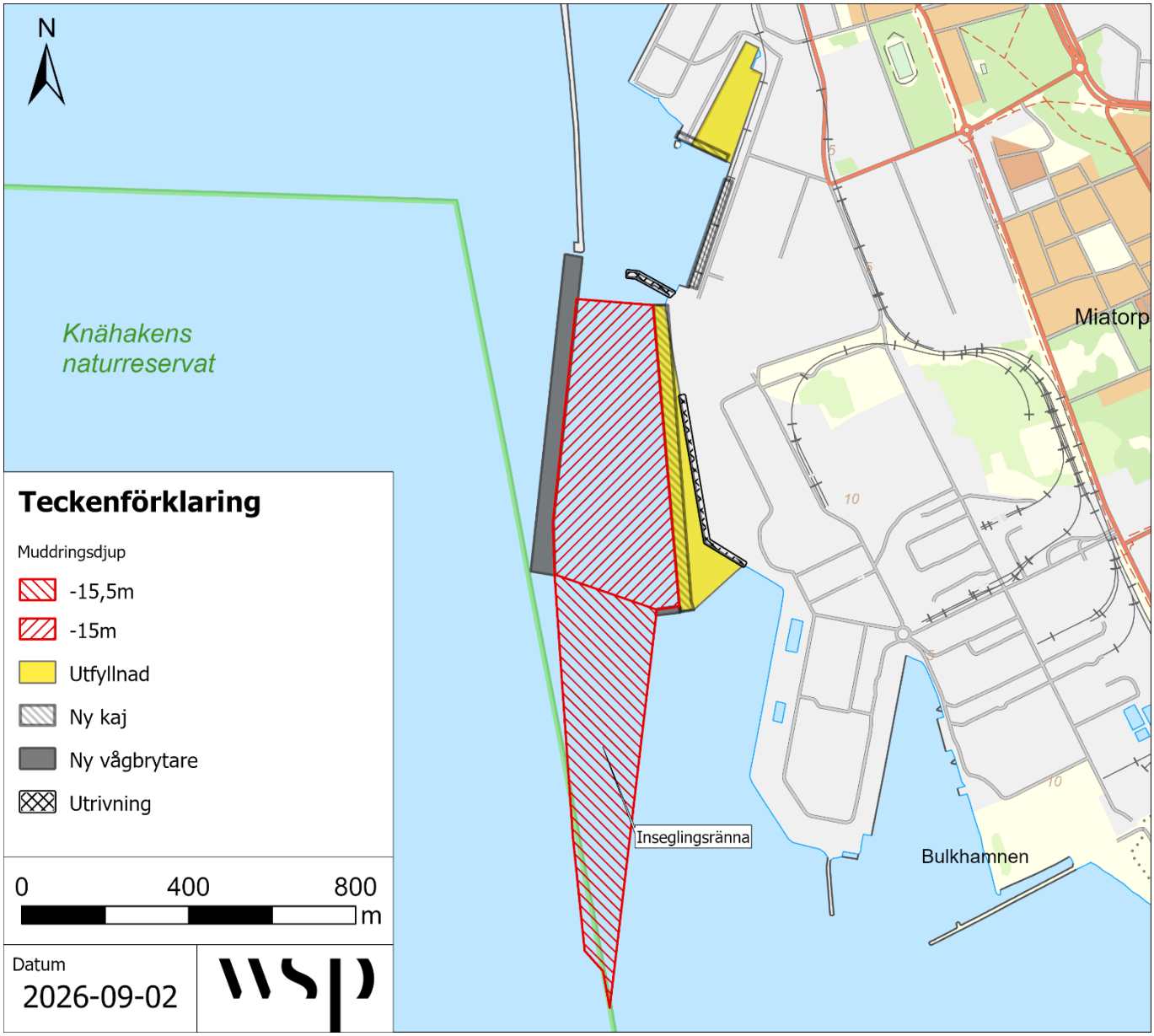
Valet av muddringsteknik är under utredning. Valet styrs av ett flertal olika parametrar, vilka bland annat omfattar: volymen massor som ska muddras, massornas kornstorlek, massornas föroreningsinnehåll, den fortsatta hanteringen av muddermassorna, geologiska förhållanden och förutsättningar, vattendjup, transportavstånd, hydrografiska förhållanden, tidplan och tid för utförande, meteorologiska förhållanden, miljöhänsyn, risk- och säkerhetsaspekter, tekniska aspekter och kostnader.

7.4.1 Muddring av område för ny hamn, kaj och hamnbassäng

Inom det område som planeras tas i anspråk av den nya hamnen, den nya kajen och den nya hamnbassängen, se Figur 9, varierar bottendjupet i dagsläget mellan cirka -2 meter i öster och cirka -15 meter i väster (mätt från vattenytan vid normalvattenstånd).

Muddring inom detta område planeras utföras för att uppnå ett ramfritt djup om -15 meter i hela hamnbassängen.[6] Beroende på valet av tekniskt utförande för de planerade vågbrytarna kan även de områden där vågbrytarna kommer att anläggas komma att omfattas av muddringen, alternativt kan de nya vågbrytarna anläggas innan muddringsarbetena påbörjas.

[6] Med ramfritt djup avses det garanterade minsta vattendjupet i en farled eller i en hamn. Vilket innebär att det inte finns några som helst hinder, grund, stenar eller annat som sticker upp ovanför detta djup. Ramfritt djup garanterar att fartyg med ett djupgående som understiger det ramfria djupet kan passera utan att riskera att stöta i botten eller något annat hinder.



Figur 9. Områden som omfattas av planerade muddringsarbeten samt områden som är aktuella för utfyllnad med muddermassor. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakällor: Helsingborgs Hamn & WSP.

7.4.2 Muddring av inseglingsränna

Inom det område som planeras utgöra inseglingsränna för den nya hamnen, se Figur 9, varierar bottendjupet i dagsläget mellan cirka -6 meter i öster och cirka -20 meter i väster. Detta område sammanfaller delvis med den befintliga allmänna farleden (och tillika riksintresset) sjötrafikstråk 228.

Muddring inom detta område planeras utföras för att uppnå ett ramfritt djup om -15,5 meter i hela inseglingsrännan. Den exakta placeringen av inseglingsrännan är bland annat beroende av placeringen av de planerade vågbrytarna, varför det område som berörs av muddringen kan komma att revideras något i förhållande till det som visas i Figur 9.

7.4.3 Muddermassornas beskaffenhet

De bottensediment som omfattas av den planerade muddringen bedöms bestå av cirka 10 % finmaterial (ler och silt), cirka 75 % ensgraderad finsand, och cirka 15 % mellansand och grovsand. De översta 0,5–1,5 meterna är löst lagrade och därefter övergår sedimenten till att vara medelfasta eller fasta. Delar av sedimenten innehåller en viss andel organiskt material. Halterna av organiskt material är generellt låga och andelen TOC (Total Organic Carbon, totalt organiskt kol) understiger 2 % för hela muddringsvolymen. Muddermassorna bedöms i sin helhet vara geotekniskt lämpade för direkt återanvändning som utfyllnadsmaterial inom hamnens planerade utfyllnadsområden.

7.4.4 Muddermassornas innehåll av föroreningar

Miljötekniska undersökningar har utförts i flera olika omgångar inom de områden som omfattas av den planerade muddringen. De erhållna analysresultaten har jämförts mot bedömningsgrunder och gränsvärden enligt Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten (HVMFS 2019:25) (Havs- och vattenmyndigheten, 2025a). Jämförelsen visar att det framför allt är i de ytliga sedimenten (0–1 meters djup) som bedömningsgrunder och gränsvärden, i förevarande fall för koppar, antracen, fluoranten och TBT (tributyltenn), överskrids. I två punkter överskrids gränsvärden för antracen och TBT även på 1–2 meters djup. Bedömningsgrunder eller gränsvärden överskrids inte för något ämne i någon provpunkt på djup som överstiger 2 meter.

Analysresultaten har även jämförts mot svenska statistiska tillståndsklasser i Naturvårdsverkets rapport 4914, Bedömningsgrunder för miljökvalitet: Kust och hav (Naturvårdsverket, 1999) och SGU:s rapport 2017:12, Klassning av halter av organiska föroreningar i sediment (SGU, 2017), samt mot norska effektbaserade tillståndsklasser i Miljødirektoratets rapport M-409, Risikovurdering av forurenset sediment (Miljødirektoratet, 2017). Både Naturvårdsverket och Miljødirektoratet använder sig av skalor med fem olika tillståndsklasser; klass 1–5, mycket låg halt, låg halt, medelhög halt, hög halt samt mycket hög halt (Naturvårdsverket), respektive klass 1–5, ubetydelig forurenset, lite forurenset, moderat forurenset, sterkt forurenset samt svært sterkt forurenset.[7] Notera att även om de båda skalorna har samma antal klasser så är det olika värden som ligger till grund respektive skala.

Jämförelsen mot de svenska statistiska tillståndsklasserna visar att ungefär halva sedimentvolymen i den översta metern (0–1 meters djup) innehåller halter som motsvarar klass 4 (hög halt) eller klass 5 (mycket hög halt) enligt Naturvårdsverkets vägledning om förorenade sediment (Naturvårdsverket, 2025). För sedimentvolymen under den översta metern (>1 meters djup) innehöll 3 % av de uttagna sedimentproverna halter som motsvarar klass 4 eller klass 5, medan 89 % av de uttagna proverna innehöll halter som motsvarar klass 1 (mycket låg halt).

Jämförelsen mot de norska effektbaserade tillståndsklasserna visar att ungefär halva sedimentvolymen i den översta metern (0–1 meters djup) innehåller halter som motsvarar klass 3 (moderat forurenset), 4 (sterkt forurenset) och 5 (svært sterkt forurenset). För sedimentvolymen under den översta metern (>1 meters djup) innehöll cirka 10 % av volymen halter som motsvarar klass 3, 4 eller 5, medan 90 % av volymen innehöll halter som motsvarar klass 1 (ubetydelig forurenset) eller klass 2 (lite forurenset).

[7] Översatt till svenska betyder de norska klasserna ungefär; obetydligt förorenad, lite/något förorenad, måttligt förorenad, kraftigt förorenad och mycket kraftigt förorenad.

Sammanfattningsvis visar resultaten av dessa undersökningar att den översta metern av sedimenten (0-1 meters djup) är påverkad av olika föroreningar i sådana halter att sedimenten bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv. Sedimenten under den översta metern (>1 meters djup) innehåller så pass låga halter av föroreningar att dessa inte bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv. I Tabell 4 redovisas en sammanställning av de ungefärliga volymer sediment som omfattas av de olika bedömningarna.

Tabell 4. Ungefärliga volymer av sediment som bedöms kunna medföra respektive inte bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv.

Bedömning av risk för akvatiskt liv	**Volym sediment (kubikmeter)**
Bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv	300 000 – 350 000
Bedöms inte kunna medföra en risk för akvatiskt liv	600 000 – 650 000

Laktester har utförts för att uppskatta den potentiella utlakningen av föroreningar från de sediment som omfattas av den planerade muddringen. Resultaten visar på något förhöjda halter av klorid, fluorid och sulfat, vilka blir styrande för bedömningen av resultaten. En möjlig förklaring till de förhöjda halterna av dessa ämnen kan vara att sedimenten förekommer i en marin miljö. Muddermassorna bedöms inte klassas som farligt avfall.

7.4.5 Avvattning av muddermassor

Sediment innehåller ofta en betydande mängd vatten och muddermassor som ska användas för anläggningsändamål på land eller bortforslas för deponering behöver i många fall avvattnas innan användning/bortforsling. Ändamålsenliga och tillräckligt stora ytor för att möjliggöra avvattning bör därmed finnas i nära anslutning till muddringsområdet.

Om muddermassorna ska användas för anläggningsändamål kan avvattning i vissa fall krävas för att muddermassorna ska få mer lämpliga tekniska egenskaper, eller för att minska den tid det tar för massorna att konsolidera vid användning för utfyllnad. Om muddermassorna ska bortforslas för deponering kan avvattning krävas för att reducera antalet transporter till och från mottagningsanläggningen, alternativt för att tillmötesgå krav från mottagningsanläggningen avseende massornas vatteninnehåll. För hamnverksamheten och de planerade åtgärderna är det eventuella behovet av avvattning av muddermassor under utredning.

Avvattning av muddermassor kan ske genom sedimentation i bassänger, i sedimentationscontainrar, genom mekanisk utrustning, samt via filtrering med till exempel filterpressar eller geotuber. Valet av avvattningsmetod styrs av sedimentens egenskaper, bland annat kornstorleksfördelning, halten av torrsubstans efter muddring, skjuvhållfasthet och halten av organiskt material. Om muddermassorna som avvattnas är förorenade är det lakvatten som uppstår som regel förorenat, vilket innebär att vattnet kan behöva renas innan det släpps till recipient. Rening kan ske via exempelvis separation och filtrering.

7.4.6 Utfyllnad med muddermassor

En delmängd av de muddermassor som uppkommer vid muddringen av hamnbassängen och inseglingsrännan, cirka 300 000–350 000 kubikmeter (vilket motsvarar ungefär en tredjedel av den totala volymen), planeras användas för utfyllnad inom två olika områden, se Figur 9.

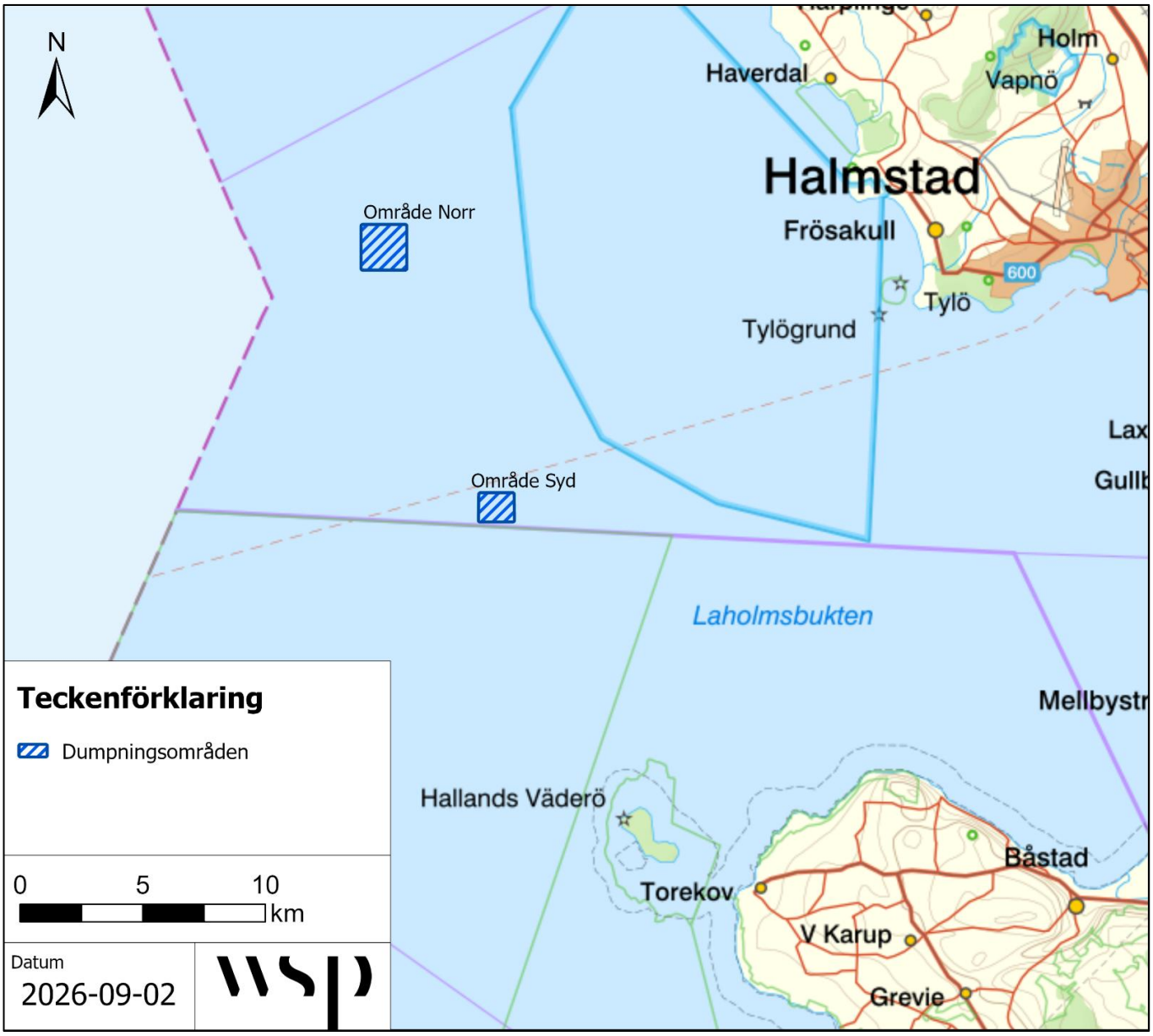
Det ena utfyllnadsområdet är beläget mellan befintliga kajer i nuvarande Skåneterminalen, det andra utfyllnadsområdet är beläget i anslutning till den nya kajkonstruktionen (Kaj 1). Syftet med dessa utfyllnader är dels att skapa tillräckliga landytor inom det nya verksamhetsområdet, dels att säkerställa att den nya kajkonstruktionen kan anläggas med den önskade (sydliga) riktningen. För de muddermassor som planeras användas för utfyllnader av vattenområden bedöms det inte föreligga något behov av avvattning.

De muddermassor som planeras användas för utfyllnad bedöms kunna läggas direkt i utfyllnadsområdena, förutsatt att en spont, vall eller motsvarande avskärmande anordning mot havet finns på plats och avgränsar massorna. Packning planeras ske genom djupvibrering kompletterad med konventionell packning eller vattenbegjutning i de övre jordlagren. Muddermassor som innehåller höga halter av kvicksilver planeras placeras inom delar av utfyllnadsområdena där inga byggnader kommer att uppföras

7.4.7 Dumpning av muddermassor

En delmängd av de muddermassor som uppkommer, cirka 600 000–650 000 kubikmeter (vilket motsvarar ungefär två tredjedelar av den totala volymen), kan komma att dumpas till havs, se även avsnitt 7.4.9. Detta avser muddermassor som innehåller så pass låga halter av föroreningar att massorna inte bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv, se avsnitt 7.4.4. Förutsatt att det blir aktuellt planeras dumpning av muddermassor genomföras inom ett av två alternativa dumpningsområden utanför Hallands kust (vilka benämns område Norr respektive område Syd), se Figur 10.

Muddermassorna planeras dumpas cirka 3–5 meter under vattenytan, i enlighet med en dumpningsplan som upprättas inför dumpningen. En lokaliseringsutredning har genomförts för att identifiera lämpliga dumpningsplatser. Utöver dumpning utreds även andra alternativ för hantering av muddermassorna av Helsingborgs Hamn, exempelvis återanvändning för anläggningsändamål på land eller i vatten, alternativt deponering, se avsnitt 7.4.9. För de muddermassor som planeras dumpas till havs bedöms det inte föreligga något behov av avvattning.



Figur 10. De två alternativa dumpningsområden inom vilka dumpning av muddermassor kan bli aktuellt. Notera att dumpning endast kommer att ske inom ett av områdena. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Helsingborgs Hamn.

7.4.8 Övriga muddermassor

Eventuella muddermassor som innehåller sådana halter av föroreningar att de bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv, se avsnitt 7.4.4, och som inte kommer att användas för utfyllnad kan antingen återanvändas för anläggningsändamål på annan plats, alternativ bortforslas till en avfallsanläggning för deponering på land.

Den mängd muddermassor som eventuellt kan behöva återanvändas på annan plats eller deponeras på land kan komma att uppgå till cirka 10 000–20 000 kubikmeter. Dessa massor kan behöva avvattnas inom det nya verksamhetsområdet innan återanvändning eller deponering på land. Samtliga muddermassor som lämnar verksamhetsområdet kommer att transporteras till en godkänd mottagningsanläggning av en godkänd transportör.

7.4.9 Alternativ till dumpning av muddermassor

Helsingborgs Hamn utreder möjligheterna till alternativa avsättningar för framför allt den delmängd av muddermassorna som innehåller så pass låga halter av föroreningar att massorna inte bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv, se avsnitt 7.4.4. Möjligheterna till alternativa avsättningar för dessa muddermassor är beroende av bland annat förekomsten av verksamheter eller åtgärder där det finns ett behov av massor för användning till exempelvis utfyllnad, strandfodring eller andra anläggningsändamål, samt de tidsmässiga, logistiska, tekniska och ekonomiska förutsättningarna för de alternativa avsättningarna.

7.4.10 Underhållsmuddring

Underhållsmuddring av hamnbassäng och/eller inseglingsränna under driftsfasen förväntas behöva utföras ungefär vart tionde år. Den exakta frekvensen kan dock komma att variera något beroende på hur behovet av underhållsmuddring ser ut över tid. Exempelvis kan olika väderförhållanden, vindstyrkor, nederbördsmängder, vågrörelser etcetera, påverka mängden sediment som tillförs verksamhetsområdet.

Muddermassor som uppstår vid underhållsmuddring kan antingen dumpas till havs på samma plats som massorna som uppstår vid den ursprungliga muddringen, användas för anläggningsändamål på lämplig plats eller deponeras på land. Inför varje underhållsmuddring kommer de sediment som ska muddras provtas, och halterna av föroreningar kommer att beaktas när beslut tas om hur massorna ska hanteras.

7.4.11 Sjömätning

Efter att de planerade åtgärderna har slutförts och då de dumpade muddermassorna har sedimenterat kommer sjömätning att utföras inom det muddrade området, inom det område där muddermassor har dumpats samt inom angränsande områden. Sjömätningen kommer att utföras så att den uppfyller de noggrannhetskrav som ställs i den internationella standarden S-44 och i den nationella standarden FSIS-44 (eller motsvarande standarder som gäller vid tidpunkten för sjömätningen).

Resultaten från sjömätningen kommer att delges Sjöfartsverket för uppdatering av sjökort. Tillstånd för sjömätning kommer vid behov att sökas hos Försvarsmakten.

7.5 Ändring av farled

Den allmänna farled som utgör inloppet till Sydhamnen i Helsingborg (sjötrafikstråk 228), kommer att behöva justeras något på grund av förlängningen av den befintliga vågbrytaren och den nya inseglingsrännan till hamnen. Helsingborgs Hamn har en pågående dialog med Sjöfartsverket avseende denna justering, vilken kommer att genomföras av Helsingborgs Hamn och Sjöfartsverket.

7.6 Sjösäkerhetsanordningar (SSA)

Farleden kommer att märkas ut med sjösäkerhetsanordningar, troligtvis flytande anordningar i form av prickar eller bojar. Dessa anordningar är ankrade och drivs av batteri och solceller. Det kan även bli aktuellt att installera en bottenmonterad eller flytande strömmätare, vilken är förbunden med en undervattenskabel för elförsörjning och signalering. Även något slags fast installation som är gjuten på havsbotten, exempelvis en kassunfyr, skulle kunna bli aktuellt.

7.7 Anpassning till ett förändrat klimat

Det nya verksamhetsområdet och de ingående anläggningsdelarna (kajer, vågbrytare med mera) kommer att utformas och dimensioneras för att anpassa verksamheten till effekterna av ett förändrat klimat. För hamnverksamheten är det framför allt sårbarhet för havsnivåhöjningar och extremväder som behöver beaktas. Riktlinjerna avseende klimatanpassning i Helsingborg stads översiktsplan, vilka anger att all ny bebyggelse ska dimensioneras för en havsnivå på +3,5 meter, och att samhällsviktiga anläggningar ska dimensioneras för en havsnivå på +4 meter, kommer att följas (Helsingborgs stad, 2021).

Som angetts tidigare är förutsättningarna för att anpassa hamnverksamheten och verksamhetsområdet till ett förändrat klimat en av de faktorer som föranleder behovet av flytten av verksamheten.

7.8 Byggfas

Byggfasen utgörs av tiden från det att arbetena med de planerade åtgärderna påbörjas till dess att de avslutas. De planerade åtgärderna förväntas ha en byggfas på cirka 3–4 år. I Tabell 5 nedan redovisas en uppskattad ungefärlig tidsåtgång för några av de åtgärder som kommer att utföras under byggfasen och som utgör miljöfarlig verksamhet eller vattenverksamhet.

Notera att tidsåtgången för samtliga åtgärder utgör en ungefärlig uppskattning. För arbeten som utförs i vatten kan väderförhållanden, exempelvis kraftiga vindar eller låga temperaturer (och eventuell isbildning), medföra en påverkan på tidsåtgången. Notera även att åtgärderna i tabellen inte redovisas i kronologisk ordning.

Tabell 5. Uppskattad ungefärlig tidsåtgång för den verksamhet och de åtgärder som planeras utföras under byggfasen.

Åtgärd	**Tidsåtgång**
Tillverkning av betong	Sker i samband med uppförande av vågbrytare och kaj
Uppförande av ny vågbrytare	1-1,5 år
Muddring	20–60 arbetsdagar
Utfyllnad av delar av befintlig hamnbassäng	Sker i samband med muddringen
Dumpning av muddermassor till havs	Sker i samband med muddringen
Rivning av befintlig vågbrytare	1-2 månader
Uppförande av ny kaj (alternativt nya kajer)	6-12 månader

7.9 Driftsfas

Driftsfasen inleds när hamnverksamheten tas i drift och fortsätter därefter tills vidare. Driftsfasen omfattar själva verksamheten i den nya containerhamnen samt de återkommande underhållsmuddringarna av hamnbassängen och inseglingsrännan. Hamnverksamheten kommer att bedrivas 24 timmar per dygn, 7 dagar i veckan, 365 dagar per år.

7.10 Avhjälpandeåtgärder

De avhjälpandeåtgärder som avser föroreningar i mark och som planeras utföras inför flytten av hamnverksamheten innebär i korthet att den befintliga deponi som är belägen i det nordvästra hörnet av fastigheten Helsingborg Kopparverket 8 (Deponi 259) grävs ut och flyttas till Filborna avfallsanläggning (Filbornatippen) och att det översta jordlagret inom delar av det nya verksamhetsområdet banas av ner till ett djup om cirka 0,5 meter under befintlig marknivå.

Dessa åtgärder innebär ett avlägsnande av en betydande andel av de förekommande föroreningarna i mark. Därtill kommer, som tidigare nämnts, markytorna inom det nya verksamhetsområdet att hårdgöras, vilket sammantaget bidrar till att minska infiltrationen, föroreningshalterna i grundvattnet och i förlängningen även läckaget av föroreningar till Öresund.

8. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att den flytt av verksamheten vid containerhamnen och de planerade åtgärder som samrådet avser inte kommer till stånd. Därmed kommer containerhamnen inom Helsingborgs hamn inte att kunna hantera de växande godsvolymerna på ett effektivt och ändamålsenligt sätt, hamnen kommer inte att uppfylla nödvändiga krav (djup, kajlängd etcetera) för ta emot den successivt allt högre andel av den internationella kommersiella fartygsflottan som utgörs av större och längre fartyg med större djupgående, hamnen kommer inte att ha samma möjlighet att ställa om hamnverksamheten till en ökad andel fossilfrihet genom elektrifiering, hamnen kommer inte att ha samma förutsättningar för anpassning till ett förändrat klimat med stigande havsnivåer, och hamnen kommer inte heller att på samma sätt kunna tillmötesgå det generella behovet av modernisering och automatisering.

På sikt kan nollalternativet innebära att containerhamnen i Helsingborg inte längre klarar av att ta emot moderna containerfartyg. Detta skulle bland annat innebära att riksintresset för hamn inte längre kan tillgodoses, att konkurrenskraften minskar, och att såväl sjö- som landtransporter successivt skulle behöva flyttas någon annanstans. Detta skulle i sin tur medföra oöverblickbara negativa konsekvenser på kommunal, regional och nationell nivå.

Vidare innebär nollalternativet att det inte uppstår någon påverkan, och därmed inte heller några positiva eller negativa effekter och konsekvenser för de berörda miljöaspekterna kopplade till den planerade verksamheten och de planerade åtgärderna. Slutligen innebär nollalternativet att de avhjälpandeåtgärder avseende befintliga förorenade områden (mark och sediment) som planeras inför flytten av hamnverksamheten inte kommer att utföras, varpå föroreningssituationen inom området förblir oförändrad.

9. Rådande förhållanden och förväntade effekter

I detta kapitel beskrivs de förhållanden som råder inom de områden som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna och de direkta och indirekta effekter som dessa kan förväntas medföra under byggfasen respektive driftsfasen.

9.1 Bedömningsmetodik

Metoden för beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser kommer att utgå från bland annat Naturvårdsverkets vägledning om specifik miljöbedömning för verksamheter och åtgärder, med specifika tillägg och anpassningar för tillståndsprövning av hamnverksamhet och åtgärder i vattenområden. Därutöver tillkommer beskrivningar och bedömningar baserade på miljöbalkens hänsynsregler, samt på lagstiftning som är hänförlig till specifika intressen, områden eller objekt, exempelvis riksintressen, naturreservat, Natura 2000-områden eller miljökvalitetsnormer.

I metoden används begreppen påverkan, effekt, känslighet/värde och konsekvens. Med påverkan avses den fysiska åtgärden i sig. Med effekt avses den förändring som uppkommer i omgivningen (som ett resultat av påverkan). Med känslighet avses känsligheten för en viss påverkan hos ett visst intresse, område eller objekt. Med värde avses värdet hos ett visst intresse, område eller objekt. Med konsekvens avses betydelsen av den förändring som uppkommer i omgivningen.

Vilka effekter och konsekvenser som uppstår till följd av en viss påverkan måste relateras till ett intresses, områdes eller objekts specifika förutsättningar, det vill säga vilka värden som förekommer och som utsätts för påverkan, samt deras känslighet för den specifika påverkan. I ett område med låga värden och/eller värden med låg känslighet kan således effekterna och konsekvenserna generellt förväntas bli mindre, medan effekterna och konsekvenserna i ett område med höga värden och/eller värden med hög känslighet generellt kan förväntas bli större.

I samrådsunderlaget beskrivs hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas påverkan och förväntade effekter för de olika miljöaspekterna. Utförliga beskrivningar och bedömningar avseende värde/känslighet hos intressen, områden eller objekt, samt beskrivningar och bedömningar av verksamhetens konsekvenser ingår inte i samrådsunderlaget, utan dessa kommer att redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

9.2 Naturmiljö

I detta dokument används begreppet naturmiljö för att beskriva olika naturmiljöer på land samt landlevande växter, djur och andra organismer. Begreppet naturmiljö omfattar all natur, inte endast värdefull eller orörd natur, och omfattar således även naturmiljön inom eller i anslutning till städer och tätorter. Även sådana miljöer som skapats av eller formats av människan, exempelvis parker eller andra grönytor i bebyggda områden, ingår i begreppet naturmiljö.

9.2.1 Rådande förhållanden

Det förekommer inga områden som omfattas av områdesskydd enligt miljöbalken, inga värdetrakter och inga övriga särskilt utpekade naturmiljöer inom eller i anslutning till det nya verksamhetsområdet. Det närmast liggande landområdet som omfattas av områdesskydd, naturreservatet Jordbodalen med Ångtegelgropen (NVR-ID 2054621), ligger en dryg kilometer nordost om verksamhetsområdet.

Det nya verksamhetsområdet omfattar mark som under lång tid präglats av hamn- och industriverksamhet. En naturvärdesinventering enligt dåvarande svensk standard (199000:2014) och en fågelinventering har genomförts under 2023. Inventeringsområdet omfattade i huvudsak det nya verksamhetsområdet men sträckte sig även delvis utanför detta. De förekommande naturmiljöerna inom inventeringsområdet består av ruderatmark, gräsmark och igenväxningsmark med en del yngre träd och buskage.

Vid inventeringen identifierades ett antal objekt med påtagligt naturvärde (klass 3) respektive visst naturvärde (klass 4). Objekt med höga naturvärden eller högsta naturvärde (klass 2 respektive klass 1) påträffades inte inom området. Några av de mest nämnvärda naturvårdsarterna och rödlistade arterna som noterats är vittåtel (nära hotad, NT), sexfläckig bastardsvärmare (sårbar, VU) och mindre blåvinge (VU).[8] Vid den fågelinventering som utförts påträffades 28 fågelarter, varav de tre naturvårdsrelevanta och rödlistade arterna gråtrut (VU), havstrut (starkt hotad, EN) och svart rödstjärt (VU) nyttjar området för bland annat häckning.

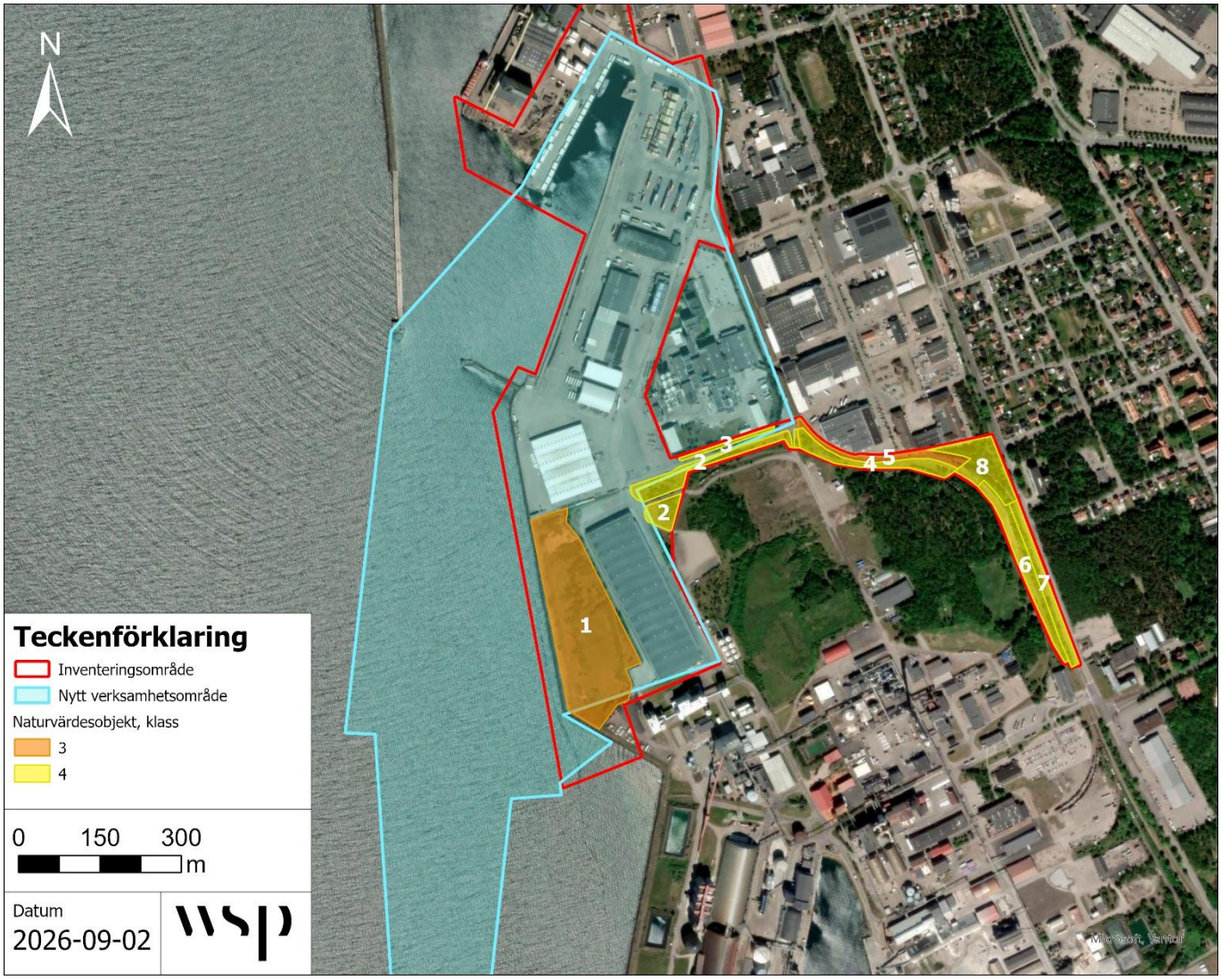
9.2.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen innebär etableringen av det nya verksamhetsområdet att vissa befintliga icke-hårdgjorda markytor hårdgörs, vilket delvis omfattar markytor som i dagsläget täcks av vegetation och som hyser vissa naturvärden. Direkt påverkan uppstår framför allt för ett identifierat objekt av naturvärdesklass 3, se objekt 1 i Figur 11, vilket har en yta om cirka 4 hektar. Detta objekt sammanfaller delvis med den deponi (Deponi 259) som avses grävas ut i samband med de planerade avhjälpandeåtgärderna, se avsnitt 7.10.

Området utgörs av torr gräsmark, igenväxningsmark och ruderatmark. Objektet härbärgerar naturvårdsarter så som vårtåtel (livskraftig, LC), strandkål (LC), strandkrypa (LC), saltarv (LC), luddlosta (LC), käringtand (LC), gulkämpar (LC) och prästkrage (LC). Det förekommer även en del blomsterlupin (mycket hög risk för invasivitet, 4AB, 4E). Sexfläckig bastardsvärmare och mindre blåvinge noterades vid inventeringen. Hela detta område kommer att ingå i det nya verksamhetsområdet och därmed hårdgöras, varpå områdets naturvärden kommer att försvinna permanent.

Även delar av ett identifierat objekt av naturvärdesklass 4 kommer att hårdgöras, se objekt 2 i Figur 11, vilket innebär att delar av områdets naturvärden kommer att försvinna permanent. Detta objekt består av gräsmark och igenväxningsmark. Inom objektet har naturvärdesarterna prästkrage, vårtåtel, luddlosta och blåmunkar (LC) identifierats.

[8] Den svenska rödlistan är en sammanställning av enskilda arters utdöenderisk och ger en överblick över tillståndet för Sveriges arter. Bedömningarna görs utifrån kriterier som utvecklats av den internationella naturvårdsunionen (IUCN). De arter som uppfyller kriterierna för någon av kategorierna Nationellt utdöd (RE), Akut hotad (CR), Starkt hotad (EN), Sårbar (VU), Nära hotad (NT) eller Kunskapsbrist (DD) blir rödlistade. Arter i någon av kategorierna CR, EN eller VU klassas som hotade.



Figur 11. Naturvärdesobjekt som identifierats vid genomförd naturvärdesinventering i relation till det nya verksamhetsområdet. Bakgrundskarta: Esri. Datakälla: Ekologigruppen AB, bearbetat av WSP.

Etableringen av det nya verksamhetsområdet innebär att vissa potentiella häckningsplatser och livsmiljöer för fåglar kan komma att försvinna eller förändras. Även vissa störningar hänförliga till arbetena i sig eller till specifika arbetsmoment kan medföra effekter för fåglar under framför allt häckningsperioden. Området innehåller dock inga särskilt värdefulla miljöer för fåglar utan liknande områden är allmänt förekommande inom övriga delar av Helsingborgs hamn- och industriområden samt inom övriga närliggande områden.

Det nya verksamhetsområdet utgör redan i dagsläget ett hamn- och industriområde med mer eller mindre konstant verksamhet och aktivitet, varpå de fåglar som lever och häckar i området förutsätts vara relativt okänsliga för de störningar som förekommer allmänt och regelbundet inom området.

9.2.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen kommer hamnverksamheten att ge upphov till buller samt utsläpp till luft. Verksamheten förväntas inte medföra några betydande effekter för naturmiljön på land. De nya vågbrytarna och kranarna, samt byggnader och övriga anläggningar, förväntas i viss omfattning kunna utgöra möjliga livsmiljöer och potentiella häckningsplatser för vissa fågelarter.

9.3 Vattenmiljö

I detta dokument används begreppet vattenmiljö för att beskriva olika naturmiljöer i vatten, samt vattenlevande växter, djur och andra organismer. Begreppet vattenmiljö omfattar all natur, inte endast värdefull eller orörd natur, och omfattar således även naturmiljön i exempelvis hamnområden. Även sådana miljöer som skapats av eller formats av människan, exempelvis områden som har muddrats eller där det förekommer olika marina konstruktioner (exempelvis vågbrytare), ingår i begreppet vattenmiljö.

Avsnittet om vattenmiljö omfattar inte skyddade vattenområden; dessa beskriv i avsnitt 9.4 (naturreservat) respektive i avsnitt 9.5 (Natura 2000-områden).

9.3.1 Rådande förhållanden

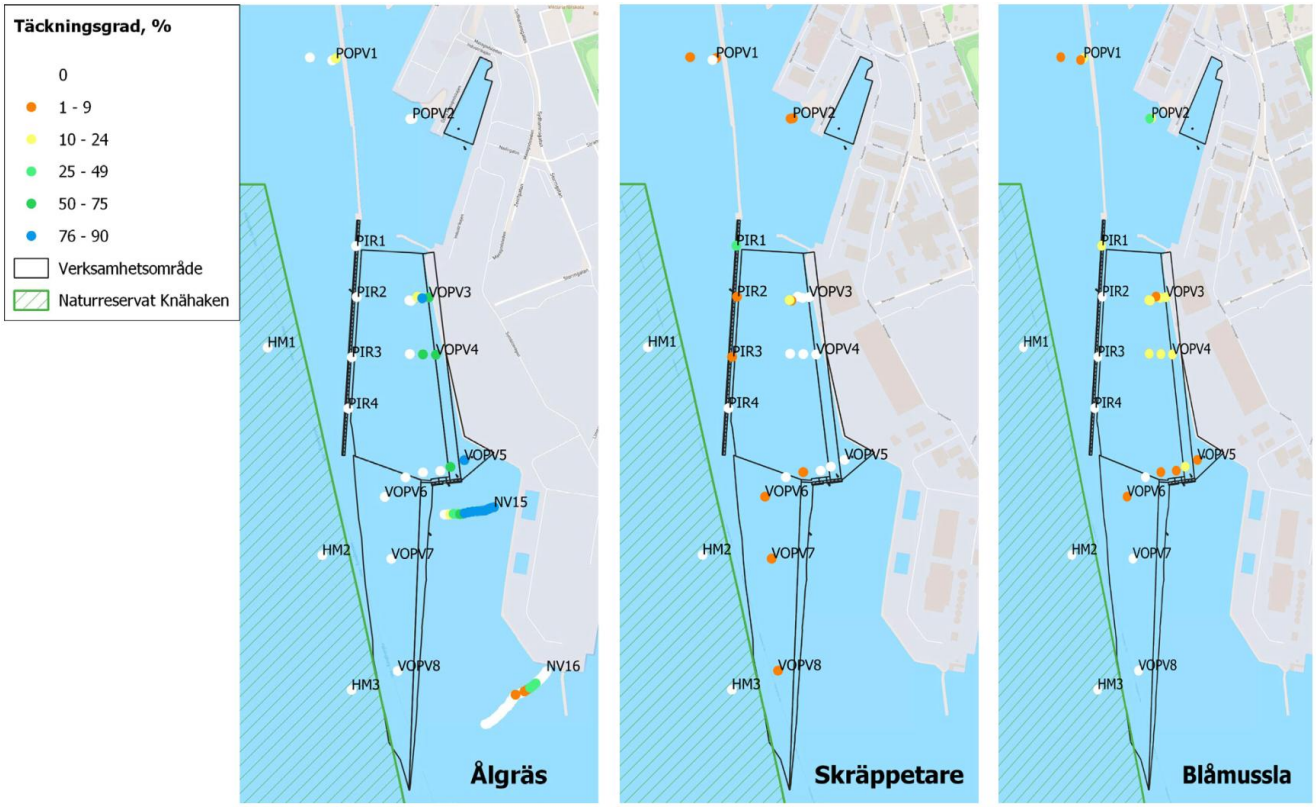
Liksom för naturmiljö omfattar det nya verksamhetsområdet vattenmiljöer som under lång tid präglats av fartygstrafik, hamn- och industriverksamhet. En marin naturvärdesinventering har genomförts under 2023. Inventeringsområdet omfattade i huvudsak det nya verksamhetsområdet men sträckte sig även delvis utanför detta. Vid inventeringen påträffades bland annat ålgräs (VU), skräppe-tare (LC) och blåmusslor (NT).

Ålgräsbestånd med varierande täckningsgrad förekom i den östra delen av inventeringsområdet, längs med den planerade kajen (Kaj 1), närmast land och ner till ett vattendjup om cirka 7 meter. Ålgräsängar utgör miljöer med generellt sett höga naturvärden och en hög biologisk mångfald, och ålgräs är sedan 2020 rödlistad som sårbar (SLU Artdatabanken, 2026a). Utöver ålgräs påträffades även värdearterna skräppe-tare och blåmussla.

Skräppe-tare är en alg som kan bilda miljöer med höga naturvärden (SLU Artdatabanken, 2026b). Den observerades relativt sparsamt i undersökningsområdet och oftast med låg täckningsgrad. Blåmusslan är mycket vanlig i svenska kustvatten, men den utgör en viktig signalart och är sedan 2025 rödlistad som nära hotad (SLU Artdatabanken, 2026c). Endast sparsamma förekomster av blåmussla kunde noteras vid inventeringen. Figur 12 visar hur stor andel av den undersökta botten som täcktes av ålgräs, skräppe-tare, respektive blåmussla (täckningsgrad). Inga blåmusselbankar observerades vid inventeringen.

Befintliga strukturer i vattenområdet, exempelvis kajer, vågbrytare och stenskoning, utgör i viss omfattning livsmiljöer för olika marina organismer, däribland olika arter av makroalger (brun-, röd- och grönalger), fisk, krabbor, musslor och andra sessila organismer.[9]

[9] Med sessila organismer avses sådana organismer som lever fastsittande på ett visst underlag, exempelvis musslor, havstulpaner, koralldjur, svampdjur och mossdjur.



Figur 12. Täckningsgraden för ålgräs, skräppe-tare och blåmussla vid tillfället för den marina naturvärdesinventeringen.

9.3.2 Effekter – Byggfas

Den planerade muddringen av områdena för den nya hamnen, kajerna, hamnbassängen och inseglingsrännan kommer att medföra en habitatförlust som orsakas av den permanenta förändring av botten- och djupförhållandena som muddringen ger upphov till. De största effekterna förväntas uppstå för det ålgräsbestånd som förekommer inom de östra, grundare delarna av de områden som berörs direkt av muddringen, se Figur 12. Delar av detta ålgräsbestånd kommer att försvinna i samband med muddringen, och de nya vattendjupen (-15 respektive -15,5 meter) förväntas innebära att det inte kommer att finnas förutsättningar för återetablering av ålgräs inom dessa områden (i huvudsak på grund av otillräckliga ljusförhållanden). Den permanenta förlusten av bottenyta där det förekommer ålgräs förväntas uppgå till cirka 60 000 kvadratmeter (motsvarande 6 hektar). Inom detta område har ålgräset en varierande täthet och täckningsgrad.

Vissa effekter kan förväntas uppstå även för det ålgräs som förekommer utanför det område som berörs direkt av den planerade muddringen. Delar av ålgräset som förekommer i omedelbar anslutning till muddringsområdets gräns kan komma att dras upp med rötterna (eller rhizomen) i samband med muddringen.[10] På större avstånd kan spridning av suspenderat sediment (grumling) med efterföljande sedimentation förväntas medföra vissa effekter för ålgräset. Inom de områden där djupförhållandena förblir oförändrade förväntas det finnas förutsättningar för kvarvarande ålgräs att återhämta sig samt för återetablering av nytt ålgräs. Ålgräset är generellt sett som känsligast under tillväxtperioden, vilken sträcker sig ungefär från tidig vår till sensommar/tidig höst.

[10] Ålgräsets rhizom (eller jordstam) är en horisontell stjälk som växer under havsbottenytan och som fungerar som ålgräsets ankare och näringslager.

Även berörda förekomster av skräppe-tare och blåmusslor kommer att försvinna till följd av muddringen eller i samband med anläggandet av de nya vågbrytarna. För skräppe-tare och blåmusslor förväntas det dock finnas förutsättningar för återetablering, även inom de områden där djupförhållandena förändras som ett resultat av muddringen. Detta då båda arterna kan förekomma på vattendjup som överstiger 15 meter.

Rivningen av den befintliga stenskoningen inom det område där den nya kajen (Kaj 1) planeras anläggas samt rivningen av den befintliga vågbrytaren innebär en permanent förlust av de livsmiljöer som dessa anläggningar utgör och effekter kan förväntas uppstå för exempelvis fastsittande makroalger, fisk, krabbor och sessila organismer som lever på stenar och andra hårda ytor samt i närhet till dessa.

Den planerade muddringen kommer även att medföra spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation såväl inom som utanför de områden som berörs direkt av muddringen. Spridningen av suspenderat sediment kommer att se olika ut för olika muddringsscenarion, bland annat beroende på om den nya västra vågbrytaren anläggs före eller efter muddringen. Halterna av suspenderat sediment, varaktigheten hos spridningen samt sedimentationen förväntas bli som störst inom det område som berörs direkt av själva muddringen samt inom områdena omedelbart norr och söder om detta område. Inom de områden där det förekommer ålgräs förväntas nettosedimentationen bli maximalt cirka 60–100 millimeter. Men för huvuddelen av dessa områden förväntas nettosedimentationen bli betydligt mindre.

Dumpning av muddermassor till havs medför en spridning av suspenderat sediment samt en efterföljande sedimentation inom och omkring dumpningsområdet, där det material som sprids längre sträckor framför allt utgörs av finare partiklar. Spridning av suspenderat sediment förväntas framför allt ske i nordvästlig och sydostlig riktning från själva dumpningsområdet. Effekter förväntas uppstå för framför allt bottenfaunan inom det område där dumpning av muddermassor sker, det vill säga där halterna av suspenderat sediment blir som högst och där sedimentationen blir som störst. Även vissa effekter för fisk skulle kunna uppstå, både för frisimmande fisk och för ägg eller larver.

Olika bottenlevande organismer har olika förutsättningar för att klara av höga halter av suspenderat sediment eller för att klara av att bli täckta av sediment, och sedimentationen förväntas innebära att delar av bottenfaunan slås ut inom dumpningsområdet. Efter att dumpningen av sediment avslutats förväntas det finnas förutsättningar för bottenfaunan att återetablera sig inom de berörda områdena.

9.3.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen förväntas fler och framför allt större fartyg trafikera det nya verksamhetsområdet. Den ökade fartygstrafiken förväntas kunna medföra bland annat propellerinducerad erosion och ökad sedimentation till följd av ökade vattenrörelser i grundare områden nära land. Utanför själva det nya verksamhetsområdet är övriga delar av hamnområdet och Öresund som helhet i dagsläget områden där det förekommer en relativt omfattande fartygstrafik. Under driftsfasen förväntas effekterna från den fartygstrafik som går till och från det nya verksamhetsområdet på vattenmiljön i anslutning till verksamhetsområdet vara ungefär i paritet med de effekter som förekommer i dagsläget. Detta eftersom den planerade verksamheten framför allt innebär en förflyttning av den fartygstrafik som går till och från det nuvarande verksamhetsområdet idag.

Den planerade underhållsmuddringen innebär att de effekter som förväntas uppstå under byggfasen, det vill säga spridning av suspenderat sediment och efterföljande sedimentation, kommer att förekomma även under driftsfasen. Effekter kommer att uppstå i och i anslutning till muddringområdet och, för det fall att massorna dumpas till havs, även i och i anslutning till dumpningsområdet.

Eftersom underhållsmuddringen kommer att omfatta betydligt mindre volymer av sediment än muddringen under byggfasen, förväntas omfattningen av effekterna av underhållsmuddringen och den efterföljande dumpningen bli betydligt mindre omfattande än de som uppstår i samband med muddringen under byggfasen.

De nya vågbrytarna förväntas koloniseras relativt snabbt av olika marina organismer, och med tiden kan dessa komma att bilda nya livsmiljöer för bland annat makroalger, fisk, krabbor, musslor och andra sessila organismer. Olika marina konstruktioner kan i varierande omfattning fungera som ett slags artificiella rev och det finns ett flertal exempel på närliggande områden, exempelvis områdena i och runt Oceanhamnen i centrala Helsingborg, där detta förekommer.

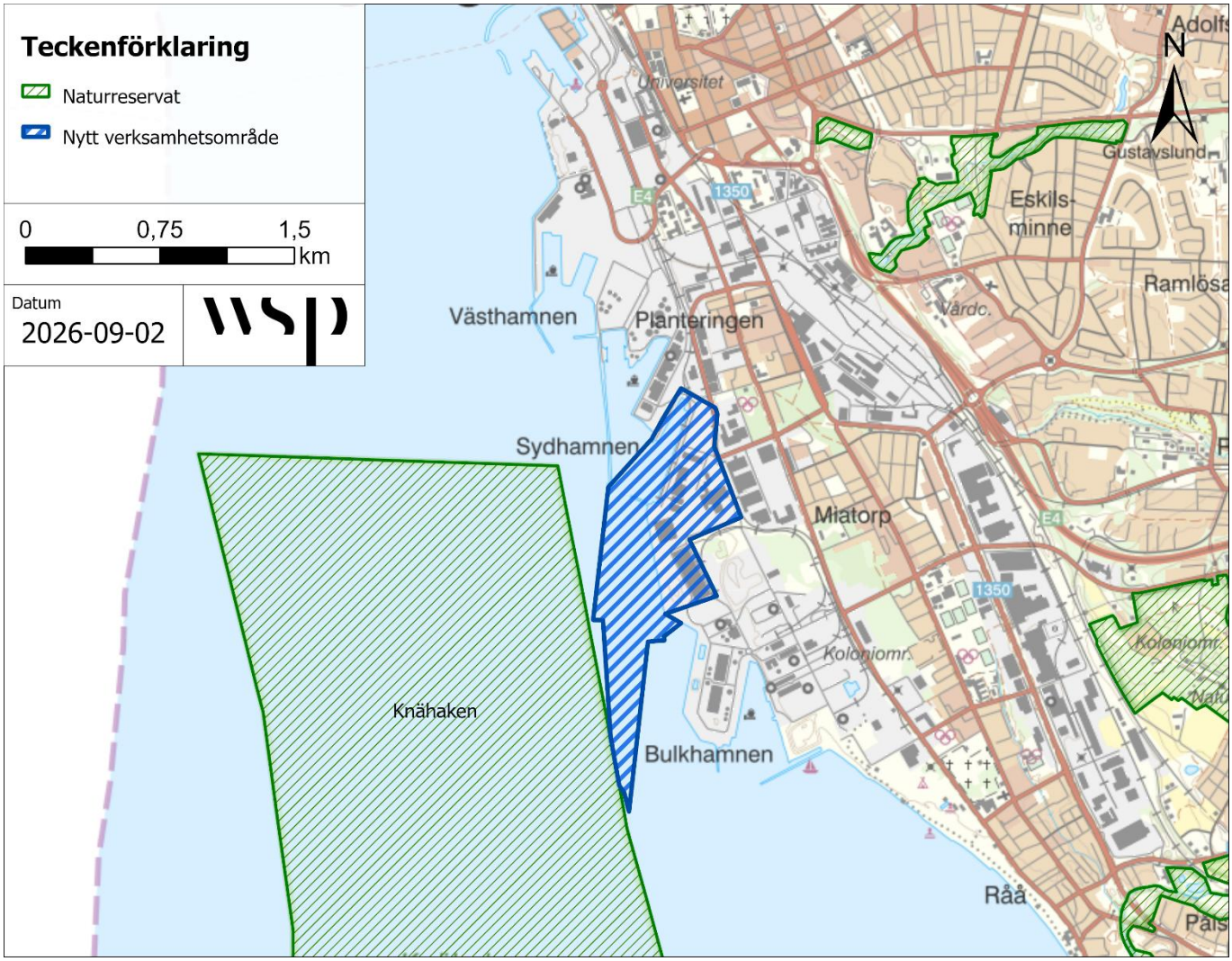
Internationella fartyg kommer fortsatt att utgöra en betydande andel av den sjötrafik som trafikerar hamnverksamheten. Fartygen använder sig av barlastvatten, vilket för internationella fartyg kan medföra en risk för att främmande arter introduceras och sprids. Öresund trafikeras redan i dagsläget av ett mycket stort antal internationella fartyg vilka samtliga omfattas av barlastkonventionen, vilken inrättats med syftet att förhindra introduktion och spridning av främmande organismer. Konventionen har införts i svensk lagstiftning genom barlastvattenlagen (2009:1165), barlastvattenförordningen (SFS 2017:74) och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment (TSFS 2022:19). Ansvaret för hanteringen av barlastvatten och för att följa barlastkonventionen ligger hos respektive fartyg.

9.4 Naturreservat

Ett mark- eller vattenområde kan förklaras som naturreservat av länsstyrelsen eller kommunen, i syfte att exempelvis bevara biologisk mångfald och värdefulla naturmiljöer. Bildandet av ett naturreservat kan medföra inskränkningar avseende bland annat rätten att använda området. Om det finns särskilda skäl kan länsstyrelsen eller kommunen enligt 7 kap. 7 § miljöbalken meddela dispens från föreskrifter som myndigheten har meddelat för ett naturreservat.

Ungefär 400 meter ut från kusten, väster om hamnverksamhetens nya verksamhetsområde, ligger Knähakens marina naturreservat (NVR-ID: 2001476), se Figur 13. De planerade åtgärderna innefattar muddring och underhållsmuddring för att skapa och bibehålla ett erforderligt djup i inseglingsrännan, vilket eventuellt kan innebära att muddring kan behöva genomföras även inom en mindre del av naturreservatet. Eftersom muddring inom naturreservatet är förbjudet enligt reservatsföreskrifterna kan den kommande ansökan om tillstånd även komma att omfatta en ansökan om dispens enligt 7 kap. 7 § miljöbalken (Helsingborgs kommun, 2001).

Söder och sydost om de alternativa dumpningsområdena, och i den förväntade huvudsakliga sydostliga spridningsriktningen för suspenderat sediment från dumpningsområdena, ligger naturreservaten Skånska Kattegatt (NVR-ID: 2051741), Hallands Väderö (NVR-ID: 2000962) och Södra Bjärekusten (NVR-ID: 2030769), se Figur 14.



Figur 13. Det nya verksamhetsområdet i relation till naturreservatet Knähaken. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: WSP.

9.4.1 Rådande förhållanden

Knähakens marina naturreservat är ett 1 363 hektar stort havsområde beläget på ungefär 20–30 meters djup, och området hyser en mycket artrik korallrevsliknande miljö. Området är utpekat som naturreservat med syftet att bevara biologisk mångfald och värdefulla marina miljöer, vilket ska uppnås genom att minimera mänsklig påverkan på områdets havsbottnar som ska tillåtas fri utveckling.

Enligt naturreservatets skötselplan är området känsligt för störningar då vissa av de arter som lever där har en relativt långsam spridnings- och återkolonisationsförmåga. Knähaken har en rik bottenfauna, vilken bland annat innefattar den ekologiskt viktiga hästmusslan. Musselbankarna är en viktig förutsättning för den artrika miljön inom naturreservatet.

Inom naturreservatet Skånska Kattegatt förekommer Ospar-habitatet sjöpennor och grävande megafauna. Området har stor betydelse för bland annat torsk, tumlare, säl och sjöfågel (Länsstyrelsen Skåne, 2020). Hallands Väderö utgör ett viktigt område för bland annat sjöfågel och säl, och området innehåller flera olika sälskyddsområden där det råder tillträdesförbud under olika tider på året (Länsstyrelsen Skåne, 2000).

Södra Bjärekusten består till stor del av marina miljöer, vilka sträcker sig från kustlinjen ut till ett djup om drygt 20 meter. Området innehåller olika bottensubstrat, vilket skapar förutsättningar för en mängd olika livsmiljöer med stor variation och ett stort biologiskt värde (Länsstyrelsen Skåne, 2013).

9.4.2 Effekter – Byggfas

För ett scenario där muddring utförs inom någon del av Knähakens marina naturreservat förväntas muddringen ge upphov till en permanent förändring av botten- och djupförhållandena inom det område som berörs direkt av muddringen. Utöver den direkta påverkan på botten- och djupförhållandena uppstår även en spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation inom delar av naturreservatet. För ett scenario där ingen muddring utförs inom naturreservatet uppstår endast en spridning av sediment med efterföljande sedimentation inom delar av naturreservatet.

För ett scenario där dumpning av muddermassor sker i område Syd uppstår en spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation inom delar av naturreservatet Skånska Kattegatt. En spridning av mindre mängder av suspenderat sediment kan även ske till Hallands Väderö och Södra Bjärekusten. För ett scenario där dumpning av muddermassor sker i område Norr uppstår en spridning av suspenderat sediment inom delar av Skånska Kattegatt, dock utan att det sker någon nämnvärd sedimentation. Ingen spridning av suspenderat sediment eller sedimentation sker inom naturreservaten Hallands Väderö och Södra Bjärekusten.

9.4.3 Effekter – Driftsfas

Den planerade underhållsmuddringen innebär att de effekter för naturreservat som förväntas uppstå under byggfasen, det vill säga spridning av suspenderat sediment och efterföljande sedimentation, kommer att förekomma även under driftsfasen. Effekter kommer att uppstå i och i anslutning till muddringområdet och, för det fall att massorna dumpas till havs, även i och i anslutning till dumpningsområdet.

Eftersom underhållsmuddringen kommer att omfatta betydligt mindre volymer av sediment än muddringen under byggfasen, förväntas omfattningen av effekterna av underhållsmuddringen och den efterföljande dumpningen bli betydligt mindre omfattande än de som uppstår i samband med muddringen under byggfasen.

Fartygstrafiken till och från det nya verksamhetsområdet kommer, även vid ett maximalt antal fartygsanlöp, endast att utgöra en mycket liten andel av den fartygstrafik som årligen passerar genom Knähakens marina naturreservat. På grund av djupförhållandena inom naturreservatet förväntas det inte uppstå några effekter från propellerinducerad erosion på bottnarna och naturvärdena inom området, även för ett scenario där en högre andel av fartygstrafiken utgörs av större fartyg.

9.5 Natura 2000

Natura 2000-tillståndskravet i 7 kap. 28 a § miljöbalken aktualiseras när en verksamhet eller åtgärd kan påverka miljön i ett Natura 2000-område på ett betydande sätt. Tillståndskravet är formulerat i mer allmänna ordalag än tillståndsprövningsregeln i 7 kap. 28 b § miljöbalken, i syfte att kunna fånga upp verksamheter och åtgärder som typiskt sett kan innebära en sådan påverkan (Naturvårdsverket, 2017).

Det vidare begreppet miljön innefattar inte bara ett Natura 2000-områdes utpekade naturtyper och arter, utan även miljön i en vidare bemärkelse, naturmiljön. Tillståndskravet avser endast negativ påverkan på naturmiljön och såväl direkt som indirekt påverkan kan omfattas av tillståndsplikten. Även eventuella kumulativa effekter med avseende på andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder kan behöva beaktas.

Var den faktiska verksamheten eller åtgärden bedrivs eller vidtas är inte av avgörande betydelse för tillståndskravet, utan det är i stället de effekter som verksamheten eller åtgärden kan medföra för ett Natura 2000-områdes värden och betydelsen av dessa som är avgörande. Tillståndskravet gäller oberoende av Natura 2000-områdets geografiska avgränsningar, vilket innebär att tillståndskravet kan aktualiseras för verksamheter och åtgärder som bedrivs eller vidtas såväl inom som utanför ett Natura 2000-område.

För hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kan ett Natura 2000-tillstånd komma att krävas inför en eventuell dumpning av muddermassor till havs i närhet till Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde (SE0420360). Utifrån vad som är känt vid tidpunkten för detta dokuments upprättande förväntas tillståndsplikten endast aktualiseras för det fall att dumpning av muddermassor sker inom område Syd.

9.5.1 Rådande förhållanden

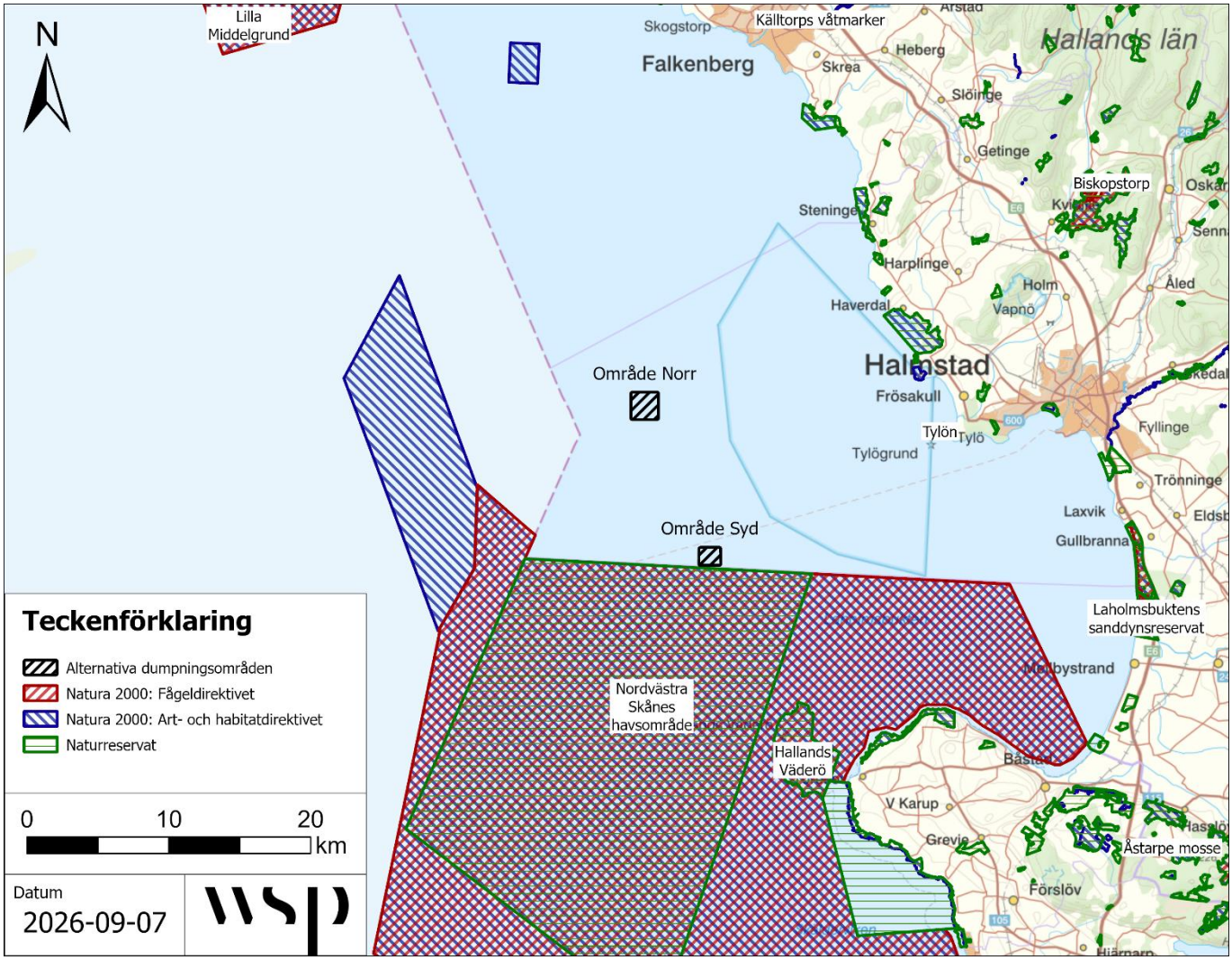
Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde är beläget i den södra delen av Kattegatt, strax sydväst om Halmstad, och sträcker sig ner i Öresund, se Figur 14. Området är utpekat enligt fågeldirektivet (SPA) och art- och habitatdirektivet (SCI).[11] [12] Stora delar av både Skälderviken och Laholmsbukten ingår i området. Det överordnade syftet med området är att bevara eller återställa ett gynnsamt bevarandetillstånd för de fåglar, naturtyper, Natura 2000-arter och typiska arter som utgjort grund för utpekandet av området (Länsstyrelsen Skåne, 2022).

De prioriterade bevarandevärdena för området är tumlare, knubb- och gråsäl, ett flertal olika sjöfågelarter samt naturtyperna rev, sublittorala sandbankar, grunda och djupa mjukbottnar samt de arter och den biologiska mångfald som är typiska för dessa habitat. Naturreservaten Skånska Kattegatt och Hallands Väderö, se avsnitt 9.4, ligger inom Natura 2000-området. Delar av området utgör även Helcom- samt Ospar-område.[13]

Ett antal av Natura 2000-områdets bevarandemål skulle kunna påverkas direkt eller indirekt av dumpningen av muddermassor till havs. Dessa bevarandemål är framför allt: den mänskliga påverkan på områdets bevarandevärden i form av exempelvis fysiska störningar, i eller utanför området, är obetydlig; havsbottnens struktur ska vara naturlig; havet med dess naturtyper ska kunna fungera som en skyddad livsmiljö, födosöksområde och reproduktionslokal med minimala störningar för tumlare samt grå- och knubbsäl; vattnet ska vara klart med ett siktdjup och ljusklimat som är förknippat med naturtypen och dess naturliga förutsättningar; sedimentation och grumling ska endast orsakas av naturliga rörelser i vattnet; tumlare ska kunna utöva sina naturliga beteenden, däribland födosök, utan att störas väsentligt av mänskliga verksamheter inom de områden där detektionsfrekvensen av tumlare är högst.

[11] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/147/EG av den 30 november 2009 om bevarande av vilda fåglar (”fågeldirektivet”, SPA).
[12] Europaparlamentets och rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter (”art- och habitatdirektivet”, SCI).
[13] Sverige har genom internationella konventioner åtagit sig att skydda värdefulla kust- och havsmiljöer. För Nordostatlanten gäller Ospar och de skyddade områdena kallas Marine Protected Areas, MPA. I Östersjön finns Helcom och områdena heter i stället Helcom MPA.

I bevarandeplanen listas bland annat anläggningsarbeten och annan exploatering, däribland dumpning, i eller angränsande till området, som hot som skulle kunna påverka Natura 2000-området negativt. En förändrad struktur och sammansättning i ytsedimentlagret skulle kunna medföra en betydande påverkan på bottenfaunan och en återkolonisation skulle kunna ta lång tid.



Figur 14. Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde, övriga Natura 2000-områden samt naturreservat i relation till de alternativa dumpningsområdena. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakällor: Naturvårdsverket & Helsingborgs Hamn.

9.5.2 Effekter – Byggfas

För ett scenario där dumpning av muddermassor sker inom område Syd uppstår en spridning av suspenderat sediment med efterföljande sedimentation inom delar av Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde. För ett scenario där dumpning av muddermassor sker i område Norr uppstår en spridning av suspenderat sediment inom delar av Nordvästra Skånes havsområde, dock utan att det sker någon nämnvärd sedimentation.

9.5.3 Effekter – Driftsfas

Den planerade underhållsmuddringen innebär att de effekter för Natura 2000-området som förväntas uppstå under byggfasen, det vill säga spridning av suspenderat sediment och efterföljande sedimentation, kan komma att förekomma även under driftsfasen. Effekter förväntas uppstå inom Natura 2000-området, för det fall att massorna dumpas till havs, och förutsatt att dumpning sker inom område Syd.

Eftersom underhållsmuddringen kommer att omfatta betydligt mindre volymer av sediment än muddringen under byggfasen, förväntas omfattningen av effekterna av den efterföljande dumpningen bli betydligt mindre omfattande än de som uppstår i samband med muddringen under byggfasen.

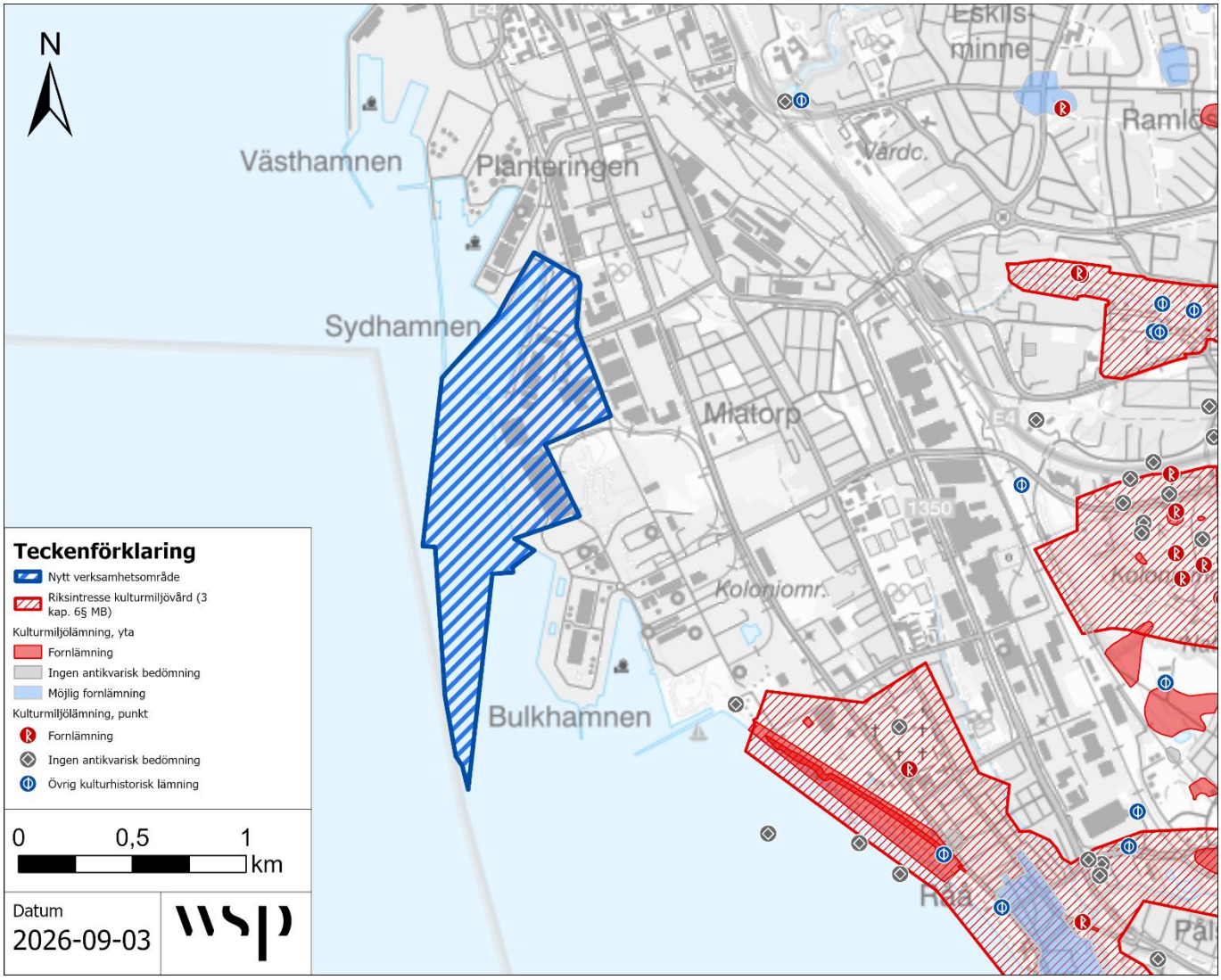
9.6 Kulturmiljö

Kulturmiljö avser hela den av människor påverkade miljön, det vill säga den miljö som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. En kulturmiljö kan preciseras och avgränsas till att omfatta en enskild anläggning eller lämning, ett mindre eller större avsnitt av landskapet, en bygd eller en region. Det kan röra sig om intensivt nyttjade stads- eller industriområden såväl som extensivt påverkade skogs- eller fjällandskap. Kulturmiljön omfattar inte bara landskapets fysiska innehåll utan även immateriella företeelser som till exempel ortnamn eller sägner som är knutna till en plats eller ett område.

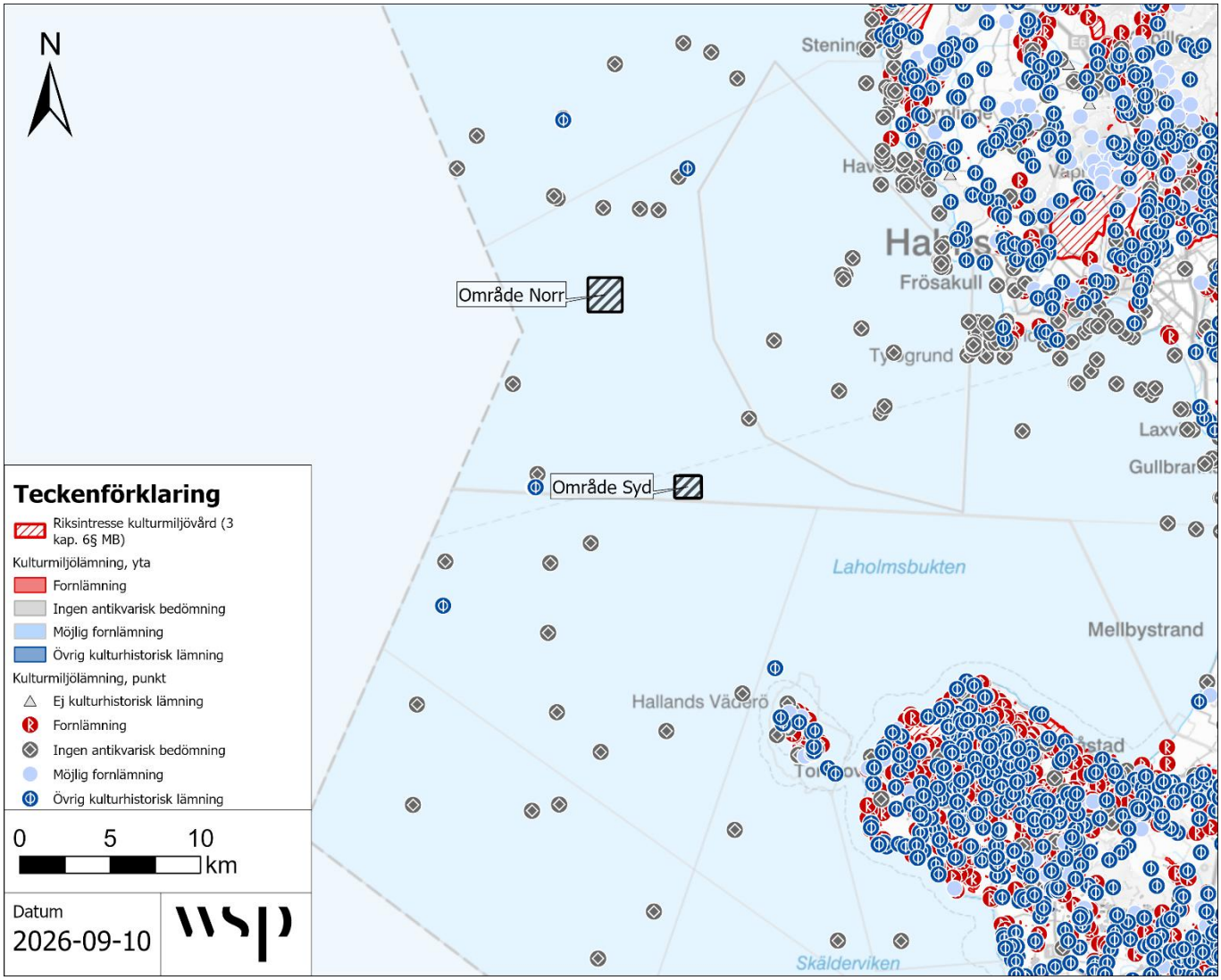
9.6.1 Rådande förhållanden

Inom de områden som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna förekommer inga lämningar som är registrerade i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister Fornsök, vilket innehåller uppgifter om kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar (Riksantikvarieämbetet, 2026), se Figur 15 och Figur 16.

Det förekommer inte heller några riksintressen för kulturmiljövården (enligt 3 kap. 6 § miljöbalken) eller andra värdefulla kulturmiljöer som är belägna på sådana avstånd i förhållande till verksamheten och de planerade åtgärderna att det kan förväntas uppstå några effekter för dessa.



Figur 15. Det nya verksamhetsområdet i relation till kända kulturmiljölämningar samt riksintressen för kulturmiljövård. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Riksantikvarieämbetet, WSP.



Figur 16. De alternativa dumpningsområdena (område Norr respektive område Syd) i relation till kända kulturmiljölämningar samt riksintressen för kulturmiljövård. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Riksantikvarieämbetet, WSP.

9.6.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen förväntas det inte uppstå några effekter för några fornlämningar, kulturhistoriska lämningar eller för kulturmiljön i övrigt. Detta på grund av att förekommande lämningar, riksintressen och övriga kulturmiljöer är belägna på betydande avstånd från verksamhetsområdet och de områden där de planerade åtgärderna vidtas.

9.6.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen förväntas det inte uppstå några effekter för några fornlämningar, kulturhistoriska lämningar eller för kulturmiljön i övrigt. Detta på grund av att förekommande lämningar, riksintressen och övriga kulturmiljöer är belägna på betydande avstånd från verksamhetsområdet och de områden där de planerade åtgärderna vidtas.

Mot bakgrund av de rådande förhållandena och de förväntade effekterna bedömer Helsingborgs Hamn att miljöaspekten kulturmiljö skulle kunna avgränsas bort, och att denna aspekt i sådana fall inte behöver beskrivas eller bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

9.7 Landskapsbild, rekreation och friluftsliv

Med landskapsbild avses i detta dokument ett område såsom det uppfattas av människor, och vars karaktär är resultatet av samspelet mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer.

Med rekreation och friluftsliv avses vistelse utomhus i natur- eller kulturlandskap för avkoppling, fysisk aktivitet och/eller natur- och kulturupplevelser. Natur som är tillgänglig på olika sätt och som har en viss kvalitet är grundförutsättningar för friluftslivet. Vad rekreation och friluftsliv är och vad det omfattar varierar och väcker olika associationer hos olika människor. Parker, andra grönområden samt naturområden i och i närheten av tätorter är i många fall av särskilt stor betydelse för rekreation och friluftsliv.

9.7.1 Rådande förhållanden

Landskapsbilden i det område som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, samt inom närliggande områden, präglas till stor del av de hamn- och industriverksamheter som bedrivs i dagsläget och som har bedrivits inom området sedan tidigt 1900-tal.

Det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten överlappar inte med några områden med utpekade intressen för friluftsliv, och är inte heller tillgängligt för allmänheten. Möjligheter till rekreation och friluftsliv förekommer bland annat inom de närliggande grönområdena Talldungen, Triangelskogen, Tallskogen och Kopparverksskogen, vid de idrotts- och motionsanläggningar som förekommer i närområdet, samt vid Råå vallar med tillhörande badstrand, småbåtshamn och campingplats. Dessa områden och anläggningar angränsar till eller ligger helt eller delvis inom olika bostads-, handels-, hamn- och industriområden, och angränsar även till infrastruktur i form av väg och järnväg.

9.7.2 Effekter – Byggfas

Hamnverksamheten och de planerade åtgärdernas effekter för landskapsbilden, rekreationen och friluftslivet i området under byggfasen förväntas inte skilja sig nämnvärt från de effekter som uppstår under driftsfasen.

9.7.3 Effekter – Driftsfas

För att kunna bedriva hamnverksamheten behövs bland annat kranar som kan lyfta containrar till och från fartyg som ligger vid kaj. Kranarnas höjd och antalet kranar är under utredning, men de förväntas utgöra verksamhetens högsta anläggningsdelar. De olika kranarna, framför allt STS- och RTG-kranarna kommer på grund av sin höjd att vara synliga på relativt långt håll, dock framför allt från de angränsande kustområdena samt från havet. Även andra anläggningsdelar kommer att tillkomma i landskapsbilden, men i jämförelse med den hamn- och industriverksamhet som bedrivs på platsen i dagsläget är dessa anläggningar av liknande karaktär.

Kranar och eventuella andra föremål vars höjd överstiger 45 meter över markytan kommer att förses med hindermarkering i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88).

För rekreation och friluftsliv förväntas inga betydande effekter uppstå inom eller i anslutning till det nya verksamhetsområdet, detta på grund av områdets mycket begränsade värden och tillgänglighet för rekreation och friluftsliv i dagsläget. Det förväntas inte heller uppstå några effekter för möjligheterna att nyttja närliggande områden och anläggningar för rekreation och friluftsliv.

Mot bakgrund av de rådande förhållandena och de förväntade effekterna bedömer Helsingborgs Hamn att miljöaspekten rekreation och friluftsliv skulle kunna avgränsas bort, och att denna aspekt i sådana fall inte behöver beskrivas eller bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Notera att denna bedömning endast avser rekreation och friluftsliv, och att den således inte omfattar landskapsbild.

9.8 Mark- och vattenanvändning

Med mark- och vattenanvändning avses till vilka ändamål ett mark- eller vattenområde brukas, särskilt med hänsyn till vilka naturliga eller andra förutsättningar området erbjuder som gör att det lämpar sig väl för exempelvis jordbruk, skogsbruk, sjöfart, bergtäkt eller dricksvattentäkt.

9.8.1 Rådande förhållanden

Det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten används delvis till hamnverksamhet redan i dagsläget (Skåneterminalen i Sydhamnen), delvis till industriell verksamhet. Marken är i sin helhet utpekad som riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken för hamn med befintlig hamnverksamhet samt i egenskap av utvecklingsområde för hamn. Delar av vattenområdet i Sydhamnen avses fyllas ut för att möjliggöra etablering av ny verksamhetsyta samt anläggandet av en ny kaj. Vattenområdet ingår i utpekat riksintresse för befintlig hamnverksamhet. Det nya verksamhetsområdet berör inga vattenskyddsområden.

9.8.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen kommer den mark som ingår i det nya verksamhetsområdet inte att kunna nyttjas för den befintliga verksamhet som pågår i området i dagsläget. Detta på grund av de anläggningsarbeten som kommer att pågå inom området. Befintliga byggnader och anläggningar kommer behöva rivas och nya byggnader och anläggningar kommer att uppföras.

9.8.3 Effekter – Driftsfas

Flytten av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna innebär att mark- och vattenanvändningen inom det nya verksamhetsområdet förblir i stort sett oförändrad, eftersom området till övervägande del redan nyttjas för hamn- och industriverksamhet. Flytten av hamnverksamheten möjliggör förändrad markanvändning inom nuvarande verksamhetsområde, vilket är i enlighet med gällande översiktsplan. Bytet av containerhanteringssystem medför även att hamnverksamheten kan hantera större mängder gods men samtidigt ändå ta en mindre yta i anspråk.

9.9 Yrkesfiske

Med yrkesfiske avses i detta dokument sådant fiske som är ämnat för kommersiell försäljning och som kräver en fiskelicens (Havs- och vattenmyndigheten, 2025b).

9.9.1 Rådande förhållanden

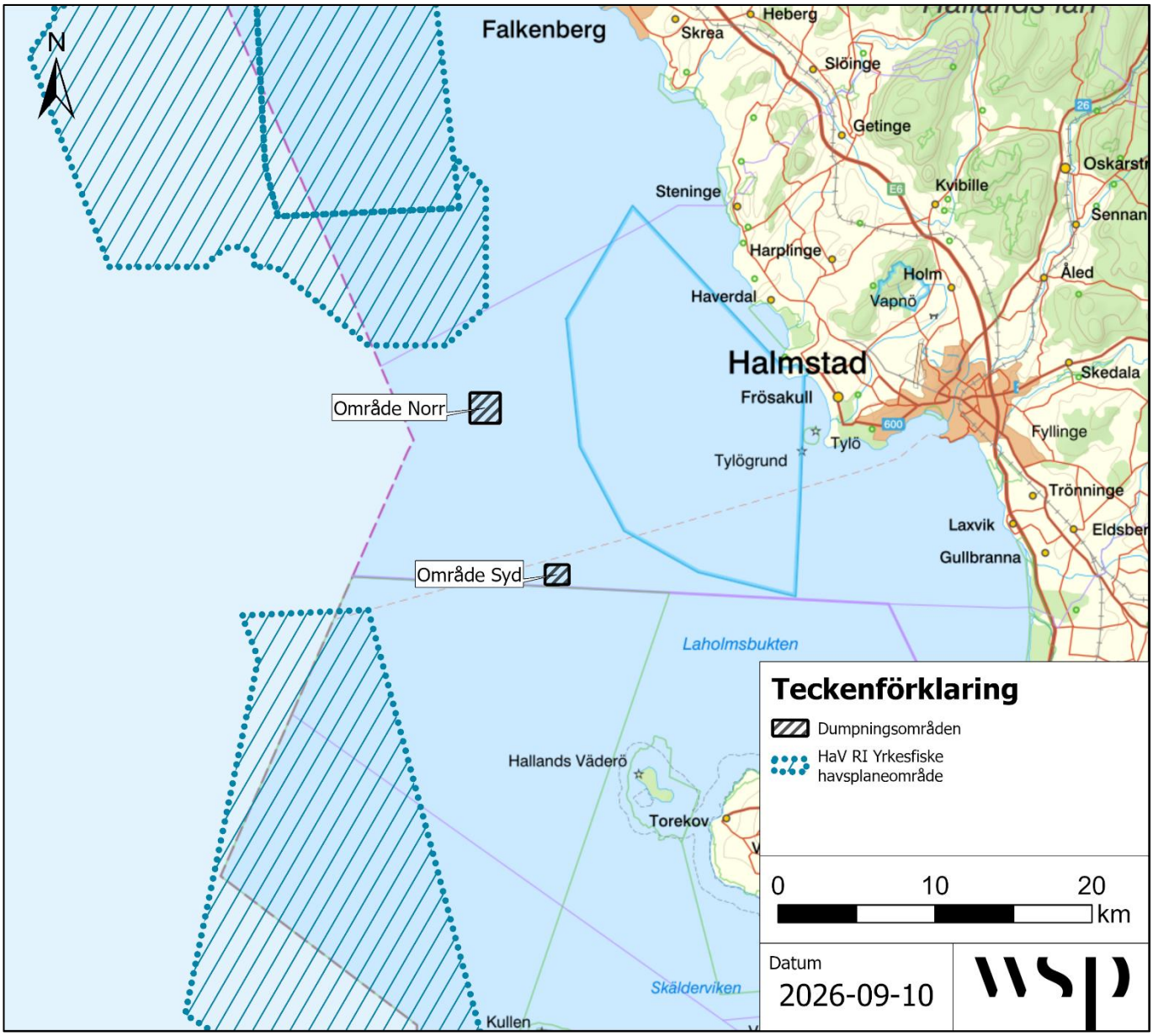
Yrkesfisket i Öresund karaktäriseras av småskalighet och domineras värdemässigt av torsk och ål. Trålfiske i Öresund förbjöds redan 1932, efter en överenskommelse mellan Sverige och Danmark. I Öresund finns viktiga lekområden för torsk som förutom att ha betydelse för det lokala fisket också bidrar till rekryteringen till bestånden i sydvästra Östersjön och Kattegatt (Fiskeriverket, 2006).

Strax utanför Helsingborgs kust ligger området Knölhaken kullen som är av riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap. 5 § miljöbalken, se Figur 17. Riksintresset utgör ett lekområde och omfattar en yta på 91 kvadratkilometer som sträcker sig från Helsingborg upp till Kullen.

I närheten av områdena som är aktuella för dumpning av muddermassor förekommer andra riksintressen för yrkesfiske. Beroende på valet av område kan dumpning komma att ske inom ungefär 3–13 kilometer från fångstområdet Morups bank, och ungefär 7–17 kilometer från fiskhabitatet och lekområdet Södra Kattegatt, se Figur 18. Tråldrag från fiskefartyg förekommer framför allt inom det norra dumpningsområdet.



Figur 17. Det nya verksamhetsområdet för hamnverksamheten i relation till riksintressen för yrkesfiske. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Havs- och vattenmyndigheten, WSP.



Figur 18. Alternativa dumpningsområden (område Norr respektive Syd) i relation till riksintressen för yrkesfiske enligt 3 kap. 5§ miljöbalken. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakälla: Havs- och vattenmyndigheten, WSP.

9.9.2 Effekter – Byggfas

Under delar av byggfasen kommer ett större vattenområde än det område som utgör hamnverksamhetens nya verksamhetsområde påverkas av de planerade åtgärderna. Inom riksintresseområdet Knölhaken kullen kommer exempelvis muddring behöva utföras i den planerade inseglingsrännan.

De arbeten i vatten som krävs för bland annat förlängning av den befintliga vågbrytaren, muddringen och dumpningen av muddermassor kan komma att medföra vissa tillfälliga effekter för yrkesfisket i de berörda områdena, dels genom fysiska hinder, dels genom påverkan på vattenmiljön genom exempelvis spridning av suspenderat sediment och efterföljande sedimentation.

De planerade åtgärderna inkluderar muddring inom havsområden med förekomst av ålgräs. Förlusten av en del av de livsmiljöer som ålgräsbestånden utgör kan medföra vissa effekter på fiskbestånden, framför allt genom påverkan på rekryteringen.

9.9.3 Effekter – Driftsfas

De planerade åtgärderna omfattar en förlängning av den befintliga vågbrytare som i dagsläget utgör den västra avgränsningen av inloppet till Sydhamnen med en ny vågbrytare. Den nya vågbrytaren kommer delvis sträcka sig in i riksintresseområdet för yrkesfiske Knölhaken kullen.

Under drift kommer en ökad mängd fartyg trafikera kusten i anslutning till hamnverksamheten. Det kommer emellertid framför allt ske en förflyttning av den trafik som hör till containerverksamheten vid nuvarande lokalisering, till den nya lokaliseringen. Vidare trafikeras Öresund i dagsläget av fartygstrafik i sådan utsträckning att förflyttningen av hamnverksamheten från sitt nuvarande läge till ett sydligare läge inte väntas medföra några betydande skillnader för yrkesfisket vad gäller trafikmängden i havsområdet.

9.10 Buller

Med buller avses sådant ljud som inte är önskvärt och som kan påverka människors hälsa och livskvalitet negativt. Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna ger upphov till buller från bland annat fartyg, container- och godshantering, kranar, samt från väg- och järnvägstransporter.

En bullerutredning har genomförts för att utreda den förväntade bullerspridningen för hamnverksamheten inom det nya verksamhetsområdet och med det nya containerhanteringssystemet. Bullerutredningen har även inkluderat beräkningar av kumulativa bullernivåer från andra kringliggande verksamheter, i syfte att utreda hur hamnverksamheten påverkar det totala verksamhetsbullret i området. Därtill har två olika alternativ för järnvägsspår ingått i utredningen.

Utredningen utgår från ett tänkt maximalt driftfall för hamnverksamheten uppdelat på drift under dag och kväll respektive natt. I enlighet med Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller avser de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna en tidsperiod av en timme. För hamnverksamheten innebär ett maximalt driftfall i korthet: full drift inom huvudlagret och lagret för tomcontainrar, ett maximalt flöde av lastbilar, två fartyg ligger vid kaj och lastning/lossning sker vid båda fartygen, ett tåg anlöper terminalen.

Beräknad bullerspridning från hamnverksamheten jämförs i bullerutredningen mot Helsingborgs hamns nuvarande tillståndsvillkor avseende buller, samt mot riktvärdena i Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Naturvårdsverkets riktvärden är avsedda att användas som utgångspunkt och vägledning för den bedömning enligt miljöbalkens hänsynsregler som ska göras i varje enskilt fall.

9.10.1 Rådande förhållanden

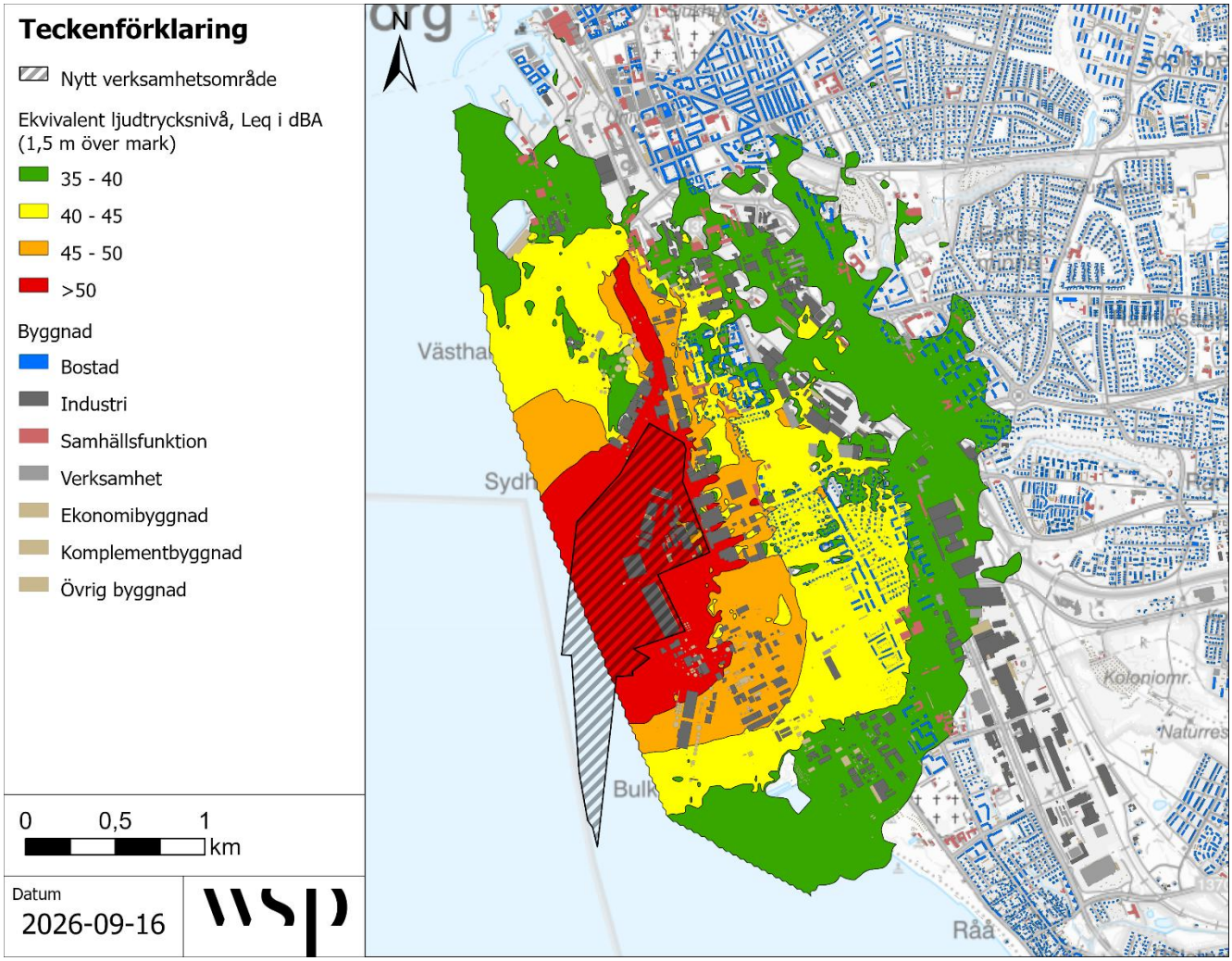
Hamnverksamheten så som den bedrivs i dagsläget medför en viss bullerspridning vid sin nuvarande lokalisering. Bytet av containerhanteringssystem vid den nya anläggningen kommer medföra att bullret från arbetsmaskiner blir lägre jämfört med vid befintlig verksamhet. Buller kommer emellertid fortfarande uppkomma vid hamnverksamheten. I delar av området för som omfattas av det nya verksamhetsområdet pågår i dagsläget annan hamnverksamhet som medför ett visst buller och som kommer ersättas av den ansökta hamnverksamheten.

9.10.2 Effekter – Byggfas

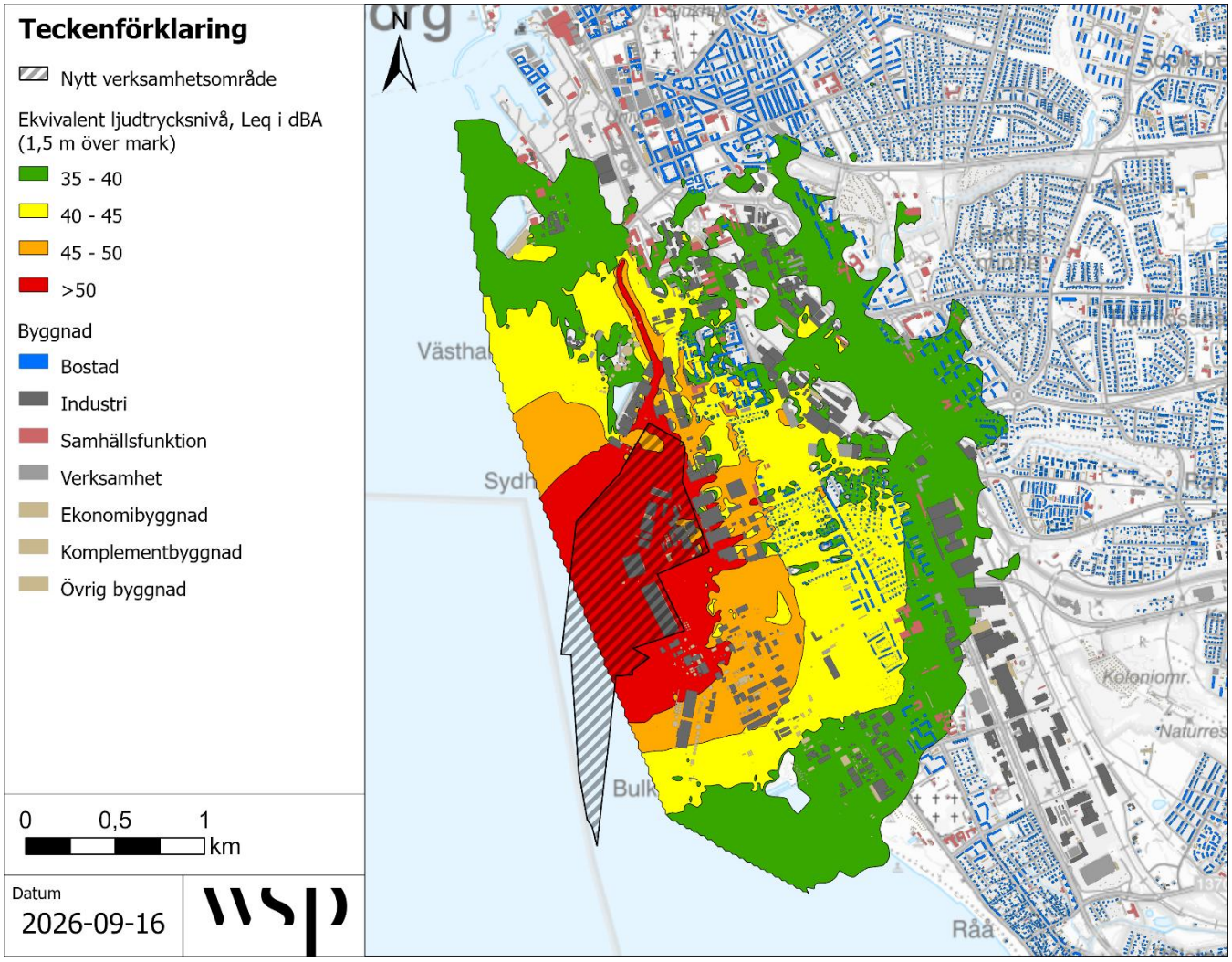
Under byggfasen uppstår bullerspridning till följd av aktiviteter så som rivning och pålning, samt transporter av bland annat byggmaterial till och muddermassor från platsen. Under byggfasen förväntas transporter till och från verksamhetsområdet i huvudsak ske med fartyg och lastbil, samt möjligen och i så fall mindre utsträckning med järnväg. I möjligaste mån strävar verksamheten mot att följa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser.

9.10.3 Effekter – Driftsfas

Enligt genomförd bullerutredning kan det vara svårt för hamnverksamheten att i driftsfasen innehålla Naturvårdsverkets riktvärden för ekvivalent ljudnivå under hela dygnet, och i synnerhet nattetid. Resultatet från genomförd beräkning visar överskridande av Naturvårdsverkets riktvärden för kvälls- och nattetid, se Figur 20 och Figur 20.



Figur 19. Beräknade bullernivåer kring verksamheten dag- och kvällstid enligt genomförd bullerutredning. Källa: AFRY.



Figur 20. Beräknade bullernivåer kring verksamheten nattetid enligt genomförd bullerutredning. Källa: AFRY.

För att teoretiskt kunna uppnå 40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid behövs bullerdämpande åtgärder inom flera delar av verksamheten. Många av hamnverksamhetens bullerkällor är tekniskt utmanande att bullerdämpa; bullerkällor finns över en stor yta och så högt upp att det inte är möjligt att uppnå en god skärmverkan med hjälp av bullerplank. I praktiken behöver stora delar av verksamhetsområdet byggas in för att teoretiskt kunna uppnå riktvärdet på 40 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid, vilket inte är praktiskt möjligt

I den planerade verksamheten används så kallade RTG-kranar, som enligt en tillfrågad potentiell leverantör kan kompletteras med ljuddämpande maskinhus. I det fall användning av det ljuddämpande maskinhuset är ett alternativ för verksamhetens RTG-kranar, beräknas det kunna göra att bullernivåerna från verksamheten inte överskrider 45 dBA ekvivalent ljudnivå nattetid. För Skåneterminalens verksamhet, vilken i dagsläget bedrivs inom det ansökta verksamhetsområdet, gäller bullervillkor om max 45 dBA nattetid.

Utredningen av två alternativ för järnväg inom industriområdet visar att det ekvivalenta ljudnivåbidraget från järnvägen är underordnat övriga bullerkällor. Samma totala bullernivåer beräknas vid bostäder för båda spåralternativen.

Vad gäller maximala momentana ljudnivåer är det är framför allt vid hantering av containrar som ljudtoppar förväntas uppstå. Maximala momentana ljudnivåer nattetid beräknas inte överskrida 55 dBA vid några

befintliga bostäder, och således innehålls Naturvårdsverkets riktvärde. I område inom Västhamnen där det planeras för framtida bostadsbebyggelse beräknas momentana maximala ljudnivåerna nattetid kunna överskrida 55 dBA i närheten av Oljehamnsleden.

9.11 Utsläpp till luft

Utsläpp till luft avser hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar såsom koldioxid, metan, dikväveoxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Utsläppen till luft kan i sig själva, eller kumulativt tillsammans med andra utsläpp, medföra risk för negativ påverkan på människors hälsa eller miljön.

9.11.1 Rådande förhållanden

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna ger upphov till utsläpp till luft från framför allt fordonstransporter, järnvägstransporter, fartygstrafik, samt fartyg som ligger vid kaj under såväl byggfasen som driftsfasen.

Fordonstransporter (med undantag för fordonstransporter och -rörelser som sker med eldrivna fordon) ger upphov till utsläpp till luft av framför allt koldioxid, partiklar, kväveoxid, kolväten, flyktiga organiska ämnen och kolmonoxid. Järnvägstransporter ger upphov till utsläpp till luft av framför allt metallpartiklar som frigörs genom slitage på räls, kontaktledningar, hjul och bromsar. Eftersom dessa partiklar är jämförelsevis tunga så transporteras de inte så långt, utan faller till marken i närhet till järnvägen. Fartygstrafik och fartyg som ligger vid kaj ger upphov till utsläpp till luft av framför allt koldioxid, partiklar, kväveoxid och svaveldioxid.

9.11.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen uppstår effekter på grund av utsläpp till luft från de fartyg, de arbetsmaskiner och de övriga fordon som nyttjas för utförande av arbeten på land och i vatten samt transporter av bland annat material, anläggningsdelar och muddermassor under byggfasen. Under byggfasen förväntas transporter till och från verksamhetsområdet i huvudsak ske med fartyg och lastbil, samt i mindre utsträckning med tåg. Utsläppen består företrädesvis av koldioxid, partiklar, metallpartiklar, kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid samt av kolväten och flyktiga organiska ämnen.

9.11.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen uppstår effekter på grund av utsläpp till luft från fordons-, järnvägs- och fartygstransporter, från fartyg som ligger vid kaj, samt från testkörning av reservkraftsanläggningen. Utsläppen består företrädesvis av koldioxid, partiklar, metallpartiklar, kväveoxid, svaveldioxid, kolmonoxid samt av kolväten och flyktiga organiska ämnen. Flytten av hamnverksamheten innebär att delar av utsläppen flyttas från det nuvarande, mer centralt belägna verksamhetsområdet, till det nya verksamhetsområdet, vilket ligger lite längre bort från de centrala delarna av Helsingborg. Fordons-, järnvägs- och fartygstransporterna kommer dock fortsatt att i huvudsak nyttja samma transportvägar till och från hamnen, varför inga betydande förändringar av var och hur utsläppen till luft förväntas ske.

Flytten av hamnverksamheten möjliggör implementeringen av ett i högre grad fossilfritt, elektrifierat och modernt containerhanteringssystem samt anslutning av en andel av fartygen som ligger vid kaj till landström, vilket innebär att utsläppen från dessa utsläppskällor reduceras.

9.12 Utsläpp till vatten

I detta dokument avser utsläpp till vatten, spillvatten eller annan flytande orenlighet som uppstår inom hamnverksamheten och som avleds från det nya verksamhetsområdet till en vattenförekomst eller till ett avloppsreningsverk.

9.12.1 Rådande förhållanden

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna ger upphov till vissa utsläpp till vatten. Dagvatten som avrinner från hårdgjorda ytor inom det nya verksamhetsområdet kan innehålla bland annat olika metaller, oljeföroreningar och näringsämnen.[14] Även släckvatten som uppstår vid en eventuell brand kan innehålla olika föroreningar, beroende på vad som brinner och på vilket släckmedel som används. Därutöver uppstår spillvatten från anläggningen för tvätt av interna arbetsfordon, samt eventuellt även lakvatten från avvattning av förorenade muddermassor.

Dagvatten och eventuellt släckvatten som uppkommer inom verksamhetsområdet renas i erforderlig omfattning och avleds därefter till havet. Lakvatten som uppkommer vid en eventuell avvattning av förorenade muddermassor renas och avleds därefter till havet eller till kommunens avloppsreningsverk.

Sanitärt avloppsvatten från hamnverksamheten samt från fartyg som ligger vid kaj avleds till kommunens avloppsreningsverk. Spillvatten från anläggningen för tvätt av interna arbetsfordon renas och avleds därefter till kommunens avloppsreningsverk.

9.12.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen uppstår utsläpp till vatten av successivt ökande volymer av dagvatten efterhand som en större andel av markytorna inom det nya verksamhetsområdet hårdgörs. För att rena dagvattnet och för att förhindra att eventuella spill av exempelvis olja eller drivmedel når havet kommer dagvattnet att passera oljeavskiljare och biofilter. Dagvattensystemet kommer även att vara avstängningsbart och kunna hantera en erforderlig volym släckvatten. Om det uppstår ett behov av att avvattna förorenade muddermassor kan även detta vatten eventuellt behöva omhändertas och renas.

9.12.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen uppstår utsläpp till vatten av dagvatten och eventuellt släckvatten. För att rena dagvattnet och för att förhindra att eventuella spill av exempelvis olja eller drivmedel når havet kommer dagvattnet att passera oljeavskiljare och biofilter. Vid tillfällen eller perioder med mycket stor nettonederbörd, exempelvis vid kraftiga långvariga regn eller vid väldigt intensiva regn kommer den första delvolymen av regnvattnet att omhändertas i verksamhetsområdets dagvattensystem, resterande volym leds genom höjdsättning direkt ut i havet. Detta innebär att den första delvolymen av regnvattnet, vilken innehåller den högsta koncentrationen av föroreningar, omhändertas och renas.[15] Dagvattensystemet kommer även att vara avstängningsbart och kunna hantera en erforderlig volym släckvatten.

[14] Med dagvatten avses tillfälliga flöden av regnvatten, smältvatten och framträngande grundvatten samt spolvatten. Denna definition är hämtat från prop. 2005/06:78, Allmänna vattentjänster.

[15] Det faktum att koncentrationerna av föroreningar i dagvatten minskar ju mer vatten som spolats över hårdgjorda ytor benämns som first flush, och utgör en viktig parameter vid utformning av reningsanläggningar. Det är inte kostnadseffektivt att utforma reningsanläggningar efter samma dimensionerande flöde som ledningssystem utformas efter. Detta då majoriteten av de regnhändelser som förekommer är betydligt mindre än ett dimensionerande regn, och då det på grund av first flush egentligen bara är den första delvolymen av ett stort regn som kräver rening.

Flytten av hamnverksamheten möjliggör implementeringen av ett i högre grad fossilfritt och modernt hanteringssystem, vilket innebär att sannolikheten för spill av exempelvis olja eller drivmedel från fordon minskar, vilket kan bidra till att minska halterna av oljeföroreningar i dagvattnet. Därutöver medför containerhantering med RTG-kranar en mindre belastning avseende partiklar från bland annat däck- och asfaltslitage jämfört med dagens hantering med truckar. Flytten av hamnverksamheten innebär även en förbättring av dagvattenreningen inom verksamhetsområdet, vilket kan bidra till att minska de totala utsläppen av föroreningar till havet.

De avhjälpandeåtgärder som avser föroreningar i mark och som planeras utföras inom delar av de befintliga landområden vilka ingår i hamnverksamhetens nya verksamhetsområde, se avsnitt 7.10, förväntas reducera utsläppen av föroreningar till vatten. Detta genom att avhjälpandet av föroreningar i mark och grundvatten avlägsnar en utsläppskälla. Även hårdgörandet av en större andel av markytorna inom det nya verksamhetsområdet kan bidra till att reducera utsläppen av vissa föroreningar till vatten, detta genom att infiltrationen av nederbörd och därmed utlakningen av föroreningar minskar.

9.13 Förorenade områden

Ett förorenat område är ett väl avgränsat område (mark, grundvatten, ytvatten, sediment, byggnad eller anläggning) där en eller flera föroreningar förekommer i halter över bakgrundshalter. Många förorenade områden har uppkommit genom mer eller mindre diffusa utsläpp, spill och olyckor i samband med olika slags historisk industriell verksamhet, exempelvis massa- och pappersindustri, sågverk och gruvor. Men även andra verksamheter som deponier, utfyllnader och skjutbanor kan utgöra betydande föroreningskällor. Vissa föroreningar har använts och släppts ut i mer modern tid, exempelvis PFAS, vilket använts vid bland annat brandövningsplatser på civila och militära flygplatser.

9.13.1 Rådande förhållanden

Såväl land- som vattenområden inom det nya verksamhetsområdet har under lång tid nyttjats för hamnverksamhet, industriell verksamhet och deponering av avfall, vilket har gett upphov till förorening av mark, grundvatten och sediment. Föroreningarna förekommer dels diffust, dels mer koncentrerat inom vissa områden, däribland inom den deponi som är belägen i det nordvästra hörnet av fastigheten Helsingborg Kopparverket 8 (Deponi 259), samt inom de ytliga sedimenten i hamnbassängen.

Enligt de miljötekniska undersökningar som har genomförts är cirka 300 000–350 000 kubikmeter (motsvarande cirka en tredjedel) av de sediment som ska muddras förorenade i en sådan omfattning att muddermassorna bedöms kunna medföra en risk för akvatiskt liv. Det är framför allt i den översta metern av sedimenten (0–1 meters djup) som bedömningsgrunder och gränsvärden för flera parametrar överskrids, se avsnitt 7.4.3.

9.13.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen innebär den planerade muddringen att cirka 300 000 kubikmeter förorenat sediment flyttas från vattenmiljön till de planerade utfyllnaderna. Detta innebär att föroreningarna i viss mån kapslas in, vilket förväntas minska risken för spridning av och exponering för föroreningar. En eventuell deponering av en mindre mängd muddermassor på land innebär ett avlägsnande av dessa föroreningar från området.

Muddringen och de övriga åtgärderna i vatten förväntas medföra en viss spridning av och exponering för sedimentbundna föroreningar i samband med spridningen av suspenderat sediment och den efterföljande sedimentationen.

9.13.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen förväntas hamnverksamheten inte medföra några betydande effekter med avseende på befintliga förorenade områden. De återkommande underhållsmuddringarna förväntas medföra en viss spridning av och exponering för sedimentbundna föroreningar i samband med spridningen av suspenderat sediment och den efterföljande sedimentationen. Detta då de ytliga sedimenten i hamnbassängen och inseglingsrännan kan förväntas förorenas i viss utsträckning över tid, bland annat på grund av sjötrafiken, hamnverksamheten, närliggande hamn- och industriområden, samt utsläpp av dagvatten från kommuner längs Öresundskusten.

9.14 Totalförsvaret

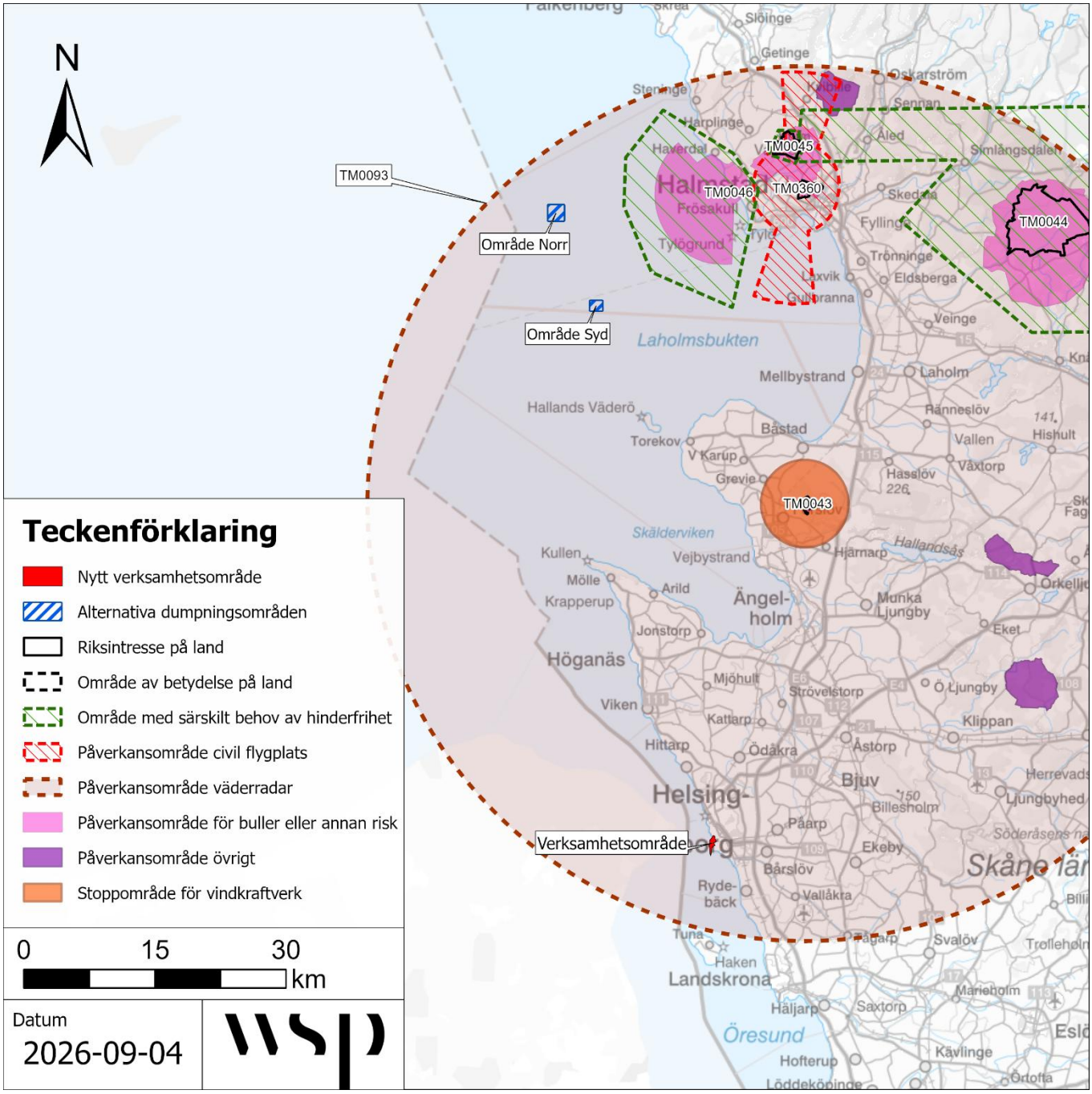
Sveriges försvar består av både militärt och civilt försvar. Tillsammans bildar det militära och det civila försvaret totalförsvaret, vilket omfattar all verksamhet i hela samhället som ska förbereda Sverige för krig. Att försvara Sverige och värna vår gemensamma säkerhet, frihet och självständighet är ett ansvar för hela samhället.

9.14.1 Rådande förhållanden

I Båstad kommun, cirka 5 kilometer söder om Båstad tätort, ligger en väderradarstation (TM0093), vilken utgör riksintresse (enligt 3 kap. 9 § miljöbalken) för totalförsvarets militära del (Försvarsmakten, 2023). Väderradarstationens påverkansområde överlappar med delar av bland annat nordvästra Skåne och södra Halland, vilket innebär att både det nya verksamhetsområdet och de två alternativa dumpningsområdena ligger inom påverkansområdet, se Figur 21.

Ett påverkansområde väderradar utgörs av ett cirkulärt område med 50 kilometers radie i förhållande till väderradarstationen. Inom påverkansområde väderradar ska samtliga höga objekt remitteras till Försvarsmakten för en bedömning av risken för påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del. Frånsett väderradarstationen förekommer inga öppet redovisade intressen för totalförsvarets militära del som är belägna på sådana avstånd i förhållande till verksamheten och åtgärderna att det kan förväntas uppstå några effekter för dessa.

Utöver den ovan nämnda väderradarstationen kan det i närhet till verksamhetsområdet och de två alternativa dumpningsområdena även förekomma intressen som omfattas av försvarssekretess, enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), och som därmed inte redovisas öppet.



Figur 21. Nytt verksamhetsområde och alternativa dumpningsplatser i relation till totalförsvarets riksintressen. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakällor: Försvarsmakten, WSP & Helsingborgs hamn.

9.14.2 Effekter – Byggfas

Under byggfasen förväntas det inte uppstå några effekter för den väderradarstation vars påverkansområde verksamhetsområdet och de två alternativa dumpningsområdena ligger inom. Det förväntas inte heller uppstå några effekter för några andra öppet redovisade intressen för Försvarsmakten.

9.14.3 Effekter – Driftsfas

Under driftsfasen förväntas det inte uppstå några effekter för den väderradarstation vars påverkansområde verksamhetsområdet och de två alternativa dumpningsområdena ligger inom. Det förväntas inte heller uppstå några effekter för några andra öppet redovisade intressen för Försvarsmakten.

Om det inom det nya verksamhetsområdet uppförs objekt (exempelvis kranar) vars sammanlagda höjd överstiger 45 meter inom sammanhållen bebyggelse, eller 20 meter inom annat område, kommer en flyghinderanmälan enligt 6 kap. 23 § luftfartslagen (2010:500) att lämnas in.

9.15 Risk

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer att medföra vissa risker, såväl under byggfasen som under driftsfasen. I tekniska sammanhang, samt även i detta dokument, definieras risk som en sammanvägning av sannolikheten (probabiliteten) för att en oönskad (och ogynnsam) händelse inträffar och konsekvensen, det vill säga följden, resultatet, utfallet eller verkan, av den oönskade händelsen.

Sannolikheten är ett mått på hur troligt det är att den oönskade händelsen inträffar, det vill säga kvoten mellan antalet oönskade utfall och det totala antalet möjliga utfall. Konsekvensen beskriver omfattningen och betydelsen av den negativa påverkan och de negativa effekter (eller skador) som kan uppstå som ett resultat av den oönskade händelsen. Konsekvensen av en oönskad händelse kan bero av en mängd olika faktorer, däribland den oönskade händelsens geografiska utbredning, dess utsträckning i tiden och dess intensitet. Den tekniska definitionen av riskbegreppet påvisar att det är viktigt att både sannolikhet och konsekvens beaktas för att säkerställa att en välfungerande och strukturerad metod för att systematiskt identifiera risker samt bedöma risknivåer används.

Verksamheten och de planerade åtgärderna omfattas av miljöbalkens generella krav på verksamheter och åtgärder som kan medföra en risk för människors hälsa eller miljön, vilka uttrycks genom bland annat kunskapskravet, försiktighetsprincipen och lokaliseringsprincipen i de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel, samt genom 6 § förordning 1998:901 om verksamhetsutövares egenkontroll. I den sistnämnda paragrafen anges att verksamhetsutövare fortlöpande och systematiskt ska undersöka och bedöma riskerna med verksamheten från hälso- och miljösynpunkt, samt att resultatet av dessa undersökningar och bedömningar ska dokumenteras.

9.15.1 Risker – Byggfas

De huvudsakliga risker som har identifierats för byggfasen är kopplade till nedanstående scenarier:

- **Brand**, som uppstår i brandfarliga/explosiva ämnen och kemiska produkter, i brandfarligt/explosivt gods, i fordon eller på fartyg.
- **Trafikolycka**, med ett eller flera fordon inblandade, exempelvis kollision eller påkörning.
- **Olycka med fartyg**, (grundstötning, allision eller kollision) i samband med arbeten i hamnområdet eller vid dumpning av muddermassor till havs.[16]

[16] Med allision avses ett scenario där ett fartyg seglar eller driver in i ett fast eller stillastående objekt, exempelvis en kaj, en vågbrytare, en bro eller ett förankrat fartyg. En allision skiljer sig från en traditionell kollision, vilken inträffar när två objekt (exempelvis fartyg) som båda är i rörelse träffar varandra.

- **Utsläpp från fartyg**, vid bunkring eller till följd av grundstötning, allision eller kollision.
- **Arbetsplatsolyckor**, utgör en generell risk under byggfasen.

9.15.2 Risker – Driftsfas

De huvudsakliga risker som har identifierats för driftsfasen är kopplade till nedanstående scenarier:

- **Brand**, som uppstår i brandfarliga/explosiva ämnen och kemiska produkter, i brandfarligt/explosivt gods, i fordon eller på fartyg.
- **Trafikolycka**, med ett eller flera fordon inblandande, exempelvis kollision eller påkörning.
- **Trafikolycka på järnväg**, med ett eller flera tåg inblandade, exempelvis kollision eller urspårning.
- **Utsläpp av hälso- och/eller miljöfarliga kemiska produkter**, genom exempelvis spill eller läckage.
- **Uppställning av containrar innehållande farligt gods**, där en container med farligt gods skulle kunna välta, självantända, antända som ett resultat av en extern brand eller utsättas för någon form av fysisk åverkan, exempelvis om en container blir påkörd.
- **Lastning/lossning av containrar innehållande farligt gods**, där en container med farligt gods skulle kunna hanteras felaktigt eller bristfälligt, antända som ett resultat av en extern brand eller utsättas för någon form av fysisk åverkan, exempelvis om en container tappas eller blir påkörd.
- **Olycka med fartyg**, (grundstötning, allision eller kollision) i samband med fartygsrörelser inom eller i omedelbar anslutning till hamnområdet.
- **Utsläpp från fartyg**, vid bunkring eller till följd av grundstötning, allision eller kollision.
- **Arbetsplatsolyckor**, utgör en generell risk under driftsfasen.

9.15.3 Dominoeffekter

I riskidentifieringen ingår potentiella dominoeffekter, vilket innebär en analys av möjlig påverkan på, respektive påverkan från, omgivande verksamheter. Några exempel på interna dominoeffekter är händelser som orsakas av påkörning av fordon eller brand.

För hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer eventuella dominoeffekter i förhållande till Kemira Kemi AB, samt till andra verksamheter inom IPOS (Industry Park Of Sweden) och närliggande hamn- och industriområden att identifieras och bedömas.

9.15.4 Förväntade effekter

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna förväntas inte ge upphov till några risker som klassas som oacceptabla eller som inte kan tolereras. Ett arbete med att systematiskt identifiera olycksrisker samt bedöma risknivåer kommer att utföras inför åtgärderna samt ingå som en del av hamnverksamheten. Skyddsåtgärder och olika riskreducerande åtgärder kommer att installeras och implementeras inom verksamheten.

10. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. Miljökvalitetsnormer beslutas för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön, eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormerna beslutas antingen av regeringen, eller av andra myndigheter som utses av regeringen.

10.1 Utomhusluft

10.1.1 Om miljökvalitetsnormerna

Miljökvalitetsnormerna för luft gäller utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM_{10}/$PM_{2,5}$), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft utgår från EU:s luftkvalitetsdirektiv och har införlivats i svensk lagstiftning genom 5 kap. miljöbalken och luftkvalitetsförordningen (2010:477).[17]

10.1.2 Rådande förhållanden

Helsingborgs stad mäter luftföroreningar kontinuerligt, vid två mätstationer placerade på Drottninggatan respektive Södra Stenbocksgatan, i enlighet med luftkvalitetsförordningen. Luftkvaliteten i Helsingborg har successivt förbättrats under flera år (Miljöförvaltningen Helsingborg, 2024a) (Miljöförvaltningen Helsingborg, 2024b). Resultaten från mätningarna för 2025 visar att miljökvalitetsnormerna med gräns- och målvärden för de olika luftföroreningarna klarades med god marginal (Miljöförvaltningen Helsingborg, 2026).

10.1.3 Förväntade effekter

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna ger upphov till utsläpp till luft från framför allt fordonstransporter, järnvägstransporter, fartygstrafik, samt fartyg som ligger vid kaj under såväl byggfasen som driftsfasen. Hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas påverkan på miljökvalitetsnormer för luft kommer att utredas, beskrivas och bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

10.2 Buller

10.2.1 Om miljökvalitetsnormerna

Miljökvalitetsnormerna för buller avser omgivningsbuller, vilket definieras som buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Normerna syftar till att förekommande omgivningsbuller inte ska

[17] Europaparlamentets och rådets direktiv 2024/2881 av den 23 oktober 2024 om luftkvalitet och renare luft i Europa (omarbetning)

medföra skadliga effekter på människors hälsa och omfattar bland annat krav på kartläggning av omgivningsbuller inom kommuner med fler än 100 000 invånare, samt från vissa starkt trafikerade vägar, järnvägar och flygplatser. Miljökvalitetsnormerna för buller utgår från EU:s bullerdirektiv och har införlivats i svensk lagstiftning genom 5 kap. miljöbalken och förordning (2004:675) om omgivningsbuller.[18]

10.2.2 Rådande förhållanden

Helsingborgs stad arbetar aktivt med att kartlägga och minska bullernivåer från trafiken utifrån gällande EU-direktiv och bullerförordningen. Den senaste kartläggningen gjordes under 2021, och denna kartläggning ligger till grund för det åtgärdsprogram för buller som Helsingborgs stad arbetar efter (Helsingborgs stad, 2024). Nuvarande åtgärdsprogram gäller för perioden 2024–2028.

Bullerkartläggningen visar att höga bullernivåer framför allt förekommer i de centrala delarna av staden och i anslutning till de större och de mest trafikerade vägarna, däribland Malmöleden (väg E4), vilken utgör huvudsaklig transportväg för transporter till och från såväl hamnverksamhetens nuvarande verksamhetsområde som det nya verksamhetsområdet.

10.2.3 Förväntade effekter

Hamnverksamheten och de planerade åtgärderna ger upphov till buller från bland annat fartyg, container- och godshantering, kranar, samt från väg- och järnvägstransporter. Hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas påverkan på miljökvalitetsnormer för buller kommer att utredas, beskrivas och bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

10.3 Yt- och grundvatten

10.3.1 Om miljökvalitetsnormerna

Miljökvalitetsnormerna för ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten beskriver den kvalitet som en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå det som inom vattenförvaltningen kallas för god status.

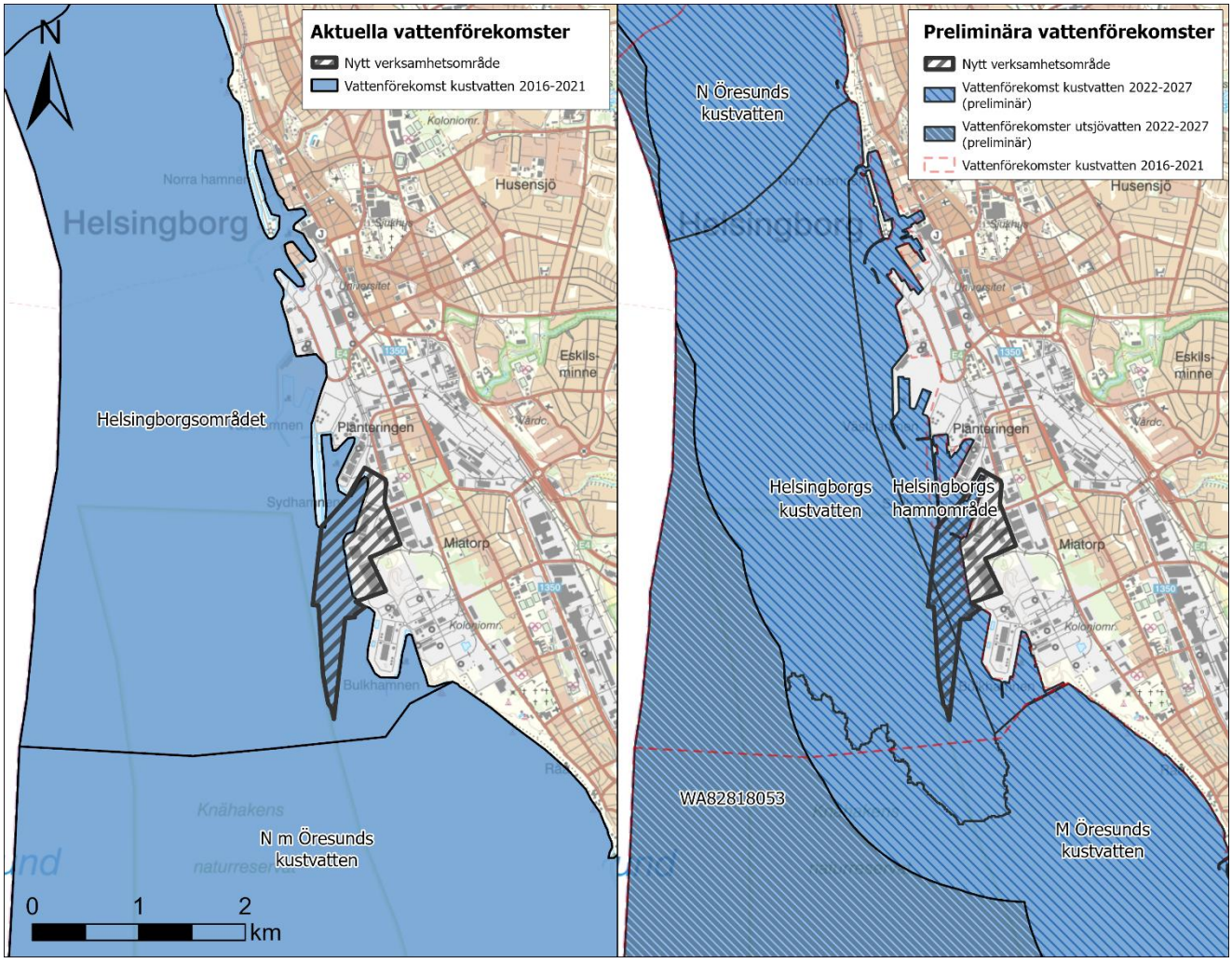
En norm anger en lägsta tillåten nivå. Den sammanlagda miljöpåverkan på vattenförekomsten får inte leda till att kvaliteten blir sämre än den status som anges i normen. Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten utgår från EU:s vattendirektiv och har införlivats i svensk lagstiftning genom 5 kap. miljöbalken och vattenförvaltningsförordningen (2004:660).[19]

10.3.2 Aktuella och preliminära vattenförekomster

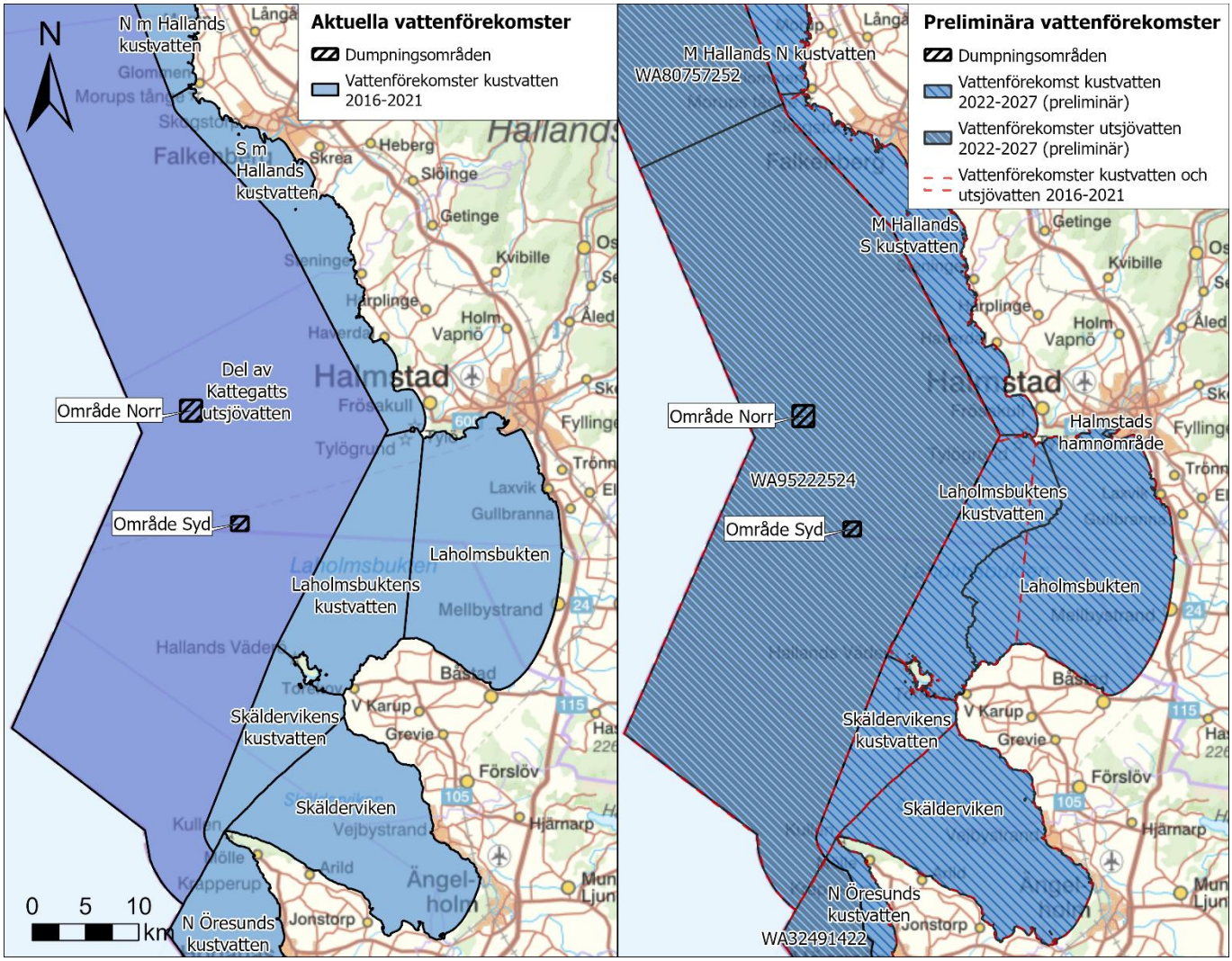
I samband med revisionen av EU:s ramdirektiv för vatten kommer uppdelningen och avgränsningen av vissa vattenförekomster förändras. Detta innebär bland annat att den kustvattenförekomst inom vilken det nya verksamhetsområdet är beläget och inom vilken flertalet av de planerade åtgärderna planeras utföras, Helsingborgsområdet (WA39114588 / SE562290-124131), från och med nästa förvaltningscykel kommer att delas upp i flera mindre vattenförekomster, se Figur 22.

[18] Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller
[19] Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/60/EG av den 23 oktober 2000 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område

Vattenförekomster som berörs av eller som ligger i närheten av de två alternativa dumpningsområden inom vilka dumpning av muddermassor kan bli aktuellt redovisas i Figur 23.



Figur 22. Aktuella vattenförekomster (beslutade för 2016-2021) samt preliminära vattenförekomster (2022-2027) som berörs av eller som ligger i närheten av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakällor: Vattenmyndigheterna, SMHI, WSP.



Figur 23. Aktuella vattenförekomster (beslutade för 2016-2021) samt preliminära vattenförekomster (2022-2027) som berörs av eller som ligger i närheten av de alternativa dumpningsområdena. Bakgrundskarta: Lantmäteriet. Datakällor: Vattenmyndigheterna, SMHI, WSP.

10.3.3 Rådande förhållanden

I Tabell 6 redovisas aktuella och preliminära vattenförekomster som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, samt ekologisk och kemisk status för respektive vattenförekomst. Informationen om vattenförekomsterna har hämtats från Vatteninformationssystem Sverige (VISS, 2026).

Tabell 6. Aktuella och preliminära vattenförekomster som berörs av hamnverksamheten och de planerade åtgärderna, samt ekologisk och kemisk status för respektive vattenförekomst.

Vattenförekomster 2017-2021	**Ekologisk status**	**Kemisk status**
Helsingborgsområdet WA39114588 / SE562290-124131)	Måttlig	Uppnår ej god
N m Öresunds kustvatten (WA61585185 / SE555545-124332)	Måttlig	Uppnår ej god

Del av Kattegatts utsjövatten (WA95805391 / SE570714-115613)	Ej klassad	Uppnår ej god
Vattenförekomster 2022-2027 (preliminära)	**Ekologisk status**	**Kemisk status**
Helsingborgs hamnområde (WA56689184 / SE197B90FC-D32A-433D-9780-28FB632DF9E9)	Ej klassad	Ej klassad
Helsingborgs kustvatten (WA36227154 / SE5B477E59-69D5-4462-9E0D-AE837500276B)	Ej klassad	Ej klassad
M Öresunds kustvatten (WA28019038 / SE1EB8BC15-5397-4C85-8557-BDDC25296715)	Ej klassad	Ej klassad
Del av Kattegatts utsjövatten (WA95222524 / SE06BDCA73-40D7-4555-B40C-510A83F41B1D)	Ej klassad	Ej klassad

10.3.4 Förväntade effekter

Hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas art och omfattning innebär att påverkan kan uppstå för miljökvalitetsnormer för framför allt ytvatten. Hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas påverkan på miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten kommer att utredas, beskrivas och bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

11. Kumulativa effekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet eller åtgärd samverkar, eller om att effekter från olika verksamheter eller åtgärder samverkar. Kumulativa effekter kan vara antingen additiva, synergistiska eller motverkande.

En additiv effekt uppstår när två eller flera aktiviteter tillsammans leder till en effekt som är lika stor som summan av de individuella effekterna. En synergistisk effekt är en effekt där kombinationen blir större än summan av de enskilda effekterna från flera aktiviteter. En motverkande effekt innebär att effekterna från fler än en aktivitet är mindre än summan av effekterna från var och en.

En utgångspunkt för bedömningen av de kumulativa effekterna för hamnverksamheten och de planerade åtgärderna är att det endast är verksamheter och åtgärder som bedrivs, som har fått ett tillstånd eller som har anmälts och får påbörjas, och som ger upphov till effekter och konsekvenser för samma miljöaspekter som hamnverksamheten och åtgärderna, se avsnitt 4.1.2, som inkluderas i bedömningen. För vissa verksamheter och åtgärder, eller för vissa specifika bedömningar, kan dock undantag komma att göras.

12. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

För hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer ett antal skyddsåtgärder och försiktighetsmått att vidtas i syfte att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten och åtgärderna medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Behovet av skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är hänförliga till specifika miljöaspekter, intressen, områden, åtgärder eller enskilda arbetsmoment kommer att utredas och beskrivas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen. Skyddsåtgärderna och försiktighetsmåtten kommer att baseras på hamnverksamhetens och de planerade åtgärdernas slutgiltiga utformning, omfattning och utförande.

Innan ett beslut om att vidta en specifik skyddsåtgärd eller ett specifikt försiktighetsmått fattas görs en sammanvägd bedömning av om detta är miljömässigt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, jfr 2 kap. 7 § miljöbalken.

13. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning

Den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kommer att innehålla de uppgifter och den information som anges i 6 kap. 35 § miljöbalken och 16–19 §§ miljöbedömningsförordningen. De uppgifter som finns med i miljökonsekvensbeskrivningen kommer att ha den omfattning och den detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskaper och bedömningsmetoder, och enligt vad som behövs för att en samlad bedömning ska kunna göras av de väsentliga effekter som hamnverksamheten och de planerade åtgärderna kan antas medföra.

Av de miljöaspekter som redovisas i avsnitt 4.1.2 och som beskrivs i förevarande samrådsunderlag bedömer Helsingborgs Hamn att följande aspekter: Kulturmiljö samt Rekreation och friluftsliv, skulle kunna avgränsas bort, och att dessa miljöaspekter i sådana fall inte behöver beskrivas eller bedömas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

14. Referenser

Fiskeriverket. (2006). *Områden av riksintresse för yrkesfisket: FINFO 2006:1 .*

Försvarsmakten. (2023). *FM2022-23088:1 Bilaga 13. Riksintressen för totalförsvarets militära del i Skåne län.*

Havs- och vattenmyndigheten. (2025a). *Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljökvalitetsnormer avseende ytvatten.* Havs- och vattenmyndigheten.

Havs- och vattenmyndigheten. (2025b). *Fiske och handel - Licenser och fisketillstånd - Fiskelicens för yrkesfiskare*. Hämtat från https://www.havochvatten.se/fiske-och-handel/licenser-och-fisketillstand/fiskelicens-for-yrkesfiskare.html den 29 juni 2026

Helsingborgs kommun. (2001). *Bildande av naturreservatet Knähaken i Helsingborgs kommun.*

Helsingborgs stad. (2021). *ÖP 2021. Översiktsplan för Helsingborgs stad.*

Helsingborgs stad. (2024). *Buller och ljudmiljö. Åtgärdsprogram för vägtrafikbuller och ljudmiljö i Helsingborgs stad 2024-2028.*

Helsingborgs stad. (2026a). *Planering och utveckling - Gällande detaljplaner*. Hämtat från https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/detaljplanering/gallande-detaljplaner/ den 22 juni 2026

Helsingborgs stad. (2026b). *Planering och utveckling - Detaljplaner under arbete*. Hämtat från https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/detaljplanering/detaljplaner-under-arbete/ den 22 juni 2026

Helsingborgs stad. (den 04 September 2026c). *Planering och utveckling - Gällande översiktsplaner, SSS*. Hämtat från https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/oversiktsplanering/gallande-oversiktsplaner/sodra-staden/ den 23 juni 2026

Helsingborgs stad. (den 04 September 2026d). *Kartportal.helsingborg.se*. Hämtat från Stadsplan södra staden: https://kartportal.helsingborg.se/portal/apps/storymaps/collections/84efd90ac8714e5d9ff6373e52451545?item=1

Länsstyrelsen Skåne. (2000). *Ändring av föreskrift för naturreservatat Hallands Väderö, Båstads kommun.*

Länsstyrelsen Skåne. (2013). *Bildande av naturreservatet Södra Bjärekusten i Båstads kommun.*

Länsstyrelsen Skåne. (2020). *BIldande av naturreservatet Skånska Kattegatt i Höganäs och Båstad kommuner.*

Länsstyrelsen Skåne. (2022). *Bevarandeplan för Natura 2000-området Nordvästra Skånes havsområde SE0420360 samt förvaltningsplan för Skånska Kattegatt, marint skyddat område upptaget i Ospar samt Helcom.* Länsstyrelsen Skåne.

Miljødirektoratet. (2017). *Risikovurdering av forurenset sediment.* Miljødirektoratet.

Miljöförvaltningen Helsingborg. (2024a). *Luftmätnningar i Helsingborg - Årsrapport 2023.* Miljöförvaltningen Helsingborg.

Miljöförvaltningen Helsingborg. (2024b). *Luftmätningar i Helsingborg - Årsrapport 2024.* Miljöförvaltningen Helsingborg.

Miljöförvaltningen Helsingborg. (2026). *Luftmätningar i Helsingborg - årsrapport 2025.* Miljöförvaltningen Helsingborg.

Naturvårdsverket. (1999). *Bdömningsgrunder för miljökvalitet: Kust och hav. Rapport 4914.* Naturvårdsverket.
Naturvårdsverket. (2017). *Handbok 2017:1. Förutsättningar för prövning och tillsyn i Natura 2000-områden.* Naturvårdsverket.
Naturvårdsverket. (2025). *Vägledning och stöd - Förorenade områden - Förorenade sediment*. Hämtat från https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/fororenade-omraden/fororenade-sediment/ den 24 juni 2026
Riksantikvarieämbetet. (2026). *Fornsök*. Hämtat från https://app.raa.se/open/fornsok/ den 2029 juni 2026
SGU. (2017). *Klassning av halter av organiska föroreningar i sediment. SGU-rapport 2017:12.* SGU och Naturvårdsverket.
SLU Artdatabanken. (den 19 Augusti 2026a). *Artfakta: Ålgräs*. Hämtat från SLU Artdatabanken: https://artfakta.se/taxa/219616/information
SLU Artdatabanken. (den 19 Augusti 2026b). *Artfakta: Skräppe-tare*. Hämtat från SLU Artdatabanken: https://artfakta.se/taxa/232754/information
SLU Artdatabanken. (den 19 Augusti 2026c). *Artfakta: Blåmussla*. Hämtat från SLU Artdatabanken: https://artfakta.se/taxa/106665/information
VISS. (den 1 September 2026). Hämtat från Vatteninformationssystem Sverige: https://viss.lansstyrelsen.se/
VISS. (u.å.). *Helsingborgsområdet.* Hämtat från https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA39114588

wsp.com