

Hamnstrategi

– strategiska hamnnoder i det svenska godstransportsystemet

Slutbetänkande av Hamnstrategiutredningen

Stockholm 2007



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2007:58

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2007

ISBN 978-91-38-22791-6
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 8 juni 2006 att tillkalla en förhandlingsman för att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Direktiven för förhandlingsmannen (dir. 2006:61) finns i bilaga 1.

Som förhandlingsman i utredningen utsågs 12 den juni 2006 professor *Bengt Owe Birgersson*. Som ledamöter i den expertgrupp som knutits till utredningen förordnades den 19 oktober 2006 avdelningschef *Lena Ericsson*, departementssekreterare *Marina Fransson*, kansliråd *Kerstin Lokrantz*, departementssekreterare *Erik Murray*, departementssekreterare *Magnus Oldenburg*, avdelningschef *Catrine Pettersson* och direktör *Lars Vieweg*. Den 18 juni 2007 entledigades *Marina Fransson* från sitt uppdrag, samma datum förordnades departementssekreterare *Ulf Savbäck* som expert i utredningen.

Christina Sand förordnades den 10 augusti 2006 som sekreterare. *Lisbeth Lindin* har ansvarat för produktion av heloriginal.

Utredningen har antagit namnet Hamnstrategiutredningen.

Härmed överlämnar jag utredningens slutbetänkande *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet* (SOU 2007:58). Samtidigt överlämnas betänkandet *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv* (SOU 2007:59). Utredningens arbete är härmed avslutat.

Stockholm i september 2007

Bengt Owe Birgersson

/Christina Sand

Innehåll

Ordlista	11
Sammanfattning	19
1 Uppdraget	27
1.1 Direktiven.....	27
1.2 Tidigare utredningsarbete.....	28
1.3 Fyra ytterligare centrala utgångspunkter för utredningen	30
1.4 Utredningens arbete	31
1.4.1 Arbetsmetod	31
1.4.2 Betänkandets disposition	32
2 Statens roll som förutsättningskapare på transport- området	33
2.1 Svenska utgångspunkter	33
2.2 Statliga hamnstrukturåtgärder i några andra länder	34
2.2.1 Norge.....	34
2.2.2 Danmark.....	35
2.2.3 Finland.....	36
2.2.4 Storbritannien	37
3 Fakta om svenska hamnar	39
3.1 Slutsatser från Hamnboken.....	40
3.1.1 Hamnarnas kopplingar till regionala utvecklings- planer	40

3.1.2	Hamnverksamheten är relativt stabil över tiden	41
3.1.3	Hamnarna effektiviserar sin verksamhet	41
3.1.4	Det finns en stark koncentration av godstyper i hamnarna	41
3.1.5	Det finns en tydlig koncentration av godsflöde över kaj till ett fåtal hamnar.....	45
3.2	Marknaden och stråken – var behövs hamnar?.....	45
3.2.1	Befolkningsprognoser – var kommer konsumtionen ske i framtiden?	47
3.2.2	Näringslivets perspektiv – tre bidrag.....	48
3.2.3	Här behövs hamnar.....	49
3.3	Hamnstrukturen i Sverige.....	50
3.3.1	Godshantering i svenska hamnar	50
3.3.2	Svenska hamnar har en för Europa unik organisationsstruktur	55
3.3.3	Sammanfattning av ansvarsfördelning i svenska hamnar	57
4	Utredningens kriterier	59
4.1	Utredningens förhållningssätt till kriterierna.....	59
4.2	Samarbetskriteriet	60
4.2.1	Hamnsamverkan i dag	61
4.3	Godsomsättningskriteriet.....	62
4.4	Infrastrukturkriteriet	63
4.5	Godsomsättning, infrastruktur och samarbete i ett sammanhang	64
4.6	Miljökriteriet	65
4.6.1	Lagstiftning på miljöområdet som berör hamnarna	66
4.6.2	Sammanfattande kommentar – miljökriteriet	70
4.7	Säkerhets- och skyddskriteriet	71
4.7.1	Sjöfartsskydd – ISPS-koden	71
4.7.2	Hamnskydd	71
4.7.3	Servicetrappan och Stairsec	72
4.7.4	Transportskydd (landtransport av farligt gods).....	72

4.7.5	Sammanvägd bedömning säkerhets- och skyddskriteriet.....	73
4.8	Utvecklingskriteriet.....	74
5	Hamnars olika funktion i transportsystemet.....	79
5.1	Hamnarnas olika funktioner i transportsystemet.....	79
5.1.1	Brohamnar för persontrafik och gods.....	80
5.1.2	Hamnar för industriprodukter.....	82
5.1.3	Containerhamnar.....	83
5.1.4	Fordonshamnar.....	86
5.1.5	Energihamnar.....	88
5.1.6	Avlastningshamnar.....	89
5.2	Hamnarnas funktion i transportsystemet.....	90
5.3	Konkurrens eller samarbete mellan hamnar.....	91
6	Förslag på strategiska hamnar i det svenska transportsystemet.....	93
6.1	Icke-strategiska hamnar har en fortsatt viktig roll på transportmarknaden.....	94
6.2	Västsverige – den dominerande svenska hamnregionen.....	96
6.2.1	Strategiska hamnar i Västsverige.....	97
6.2.2	Övriga hamnar i Västsverige.....	98
6.3	Sydsverige – viktiga förbindelser i södra Östersjöområdet.....	99
6.3.1	Strategiska hamnar i Sydsverige.....	100
6.3.2	Övriga hamnar i Sydsverige.....	102
6.4	Östra Sverige – konsumtions- och industriområde.....	103
6.4.1	Strategiska hamnar i östra Sverige.....	104
6.4.2	Övriga hamnar i östra Sverige.....	106
6.5	Norrlandskustens hamnar – för svensk exportindustri av vital vikt.....	108
6.5.1	Strategiska hamnar efter Norrlandskusten.....	109
6.5.2	Övriga hamnar längs Norrlandskusten.....	111
6.6	Sammanfattning av förslaget.....	112

7	Ansvar för svenska farleder	115
7.1	Vad är en farled?	115
7.2	Sjöfartens utveckling innebär större krav på farlederna.....	116
7.2.1	Större fartyg – större krav på farlederna.....	117
7.3	Sjöfartsverkets roll att hålla farleder	118
7.3.1	Isbrytning – en del av farledshållningen	119
7.3.2	Sjömätning – en annan del av farledshållningen.....	120
7.3.3	Sjögeografisk information – ytterligare en del av farledshållningen	120
7.4	Kvalitetssäkring av farlederna.....	120
7.5	Klassificering av farleder	121
7.5.1	Stomfarleder – ett sätt att fastslå ansvarsfördelningen	122
7.6	Kostnader och intäkter för verksamheter med anknytning till farleder	122
7.7	Slutsatser och förslag	123
7.7.1	Mitt förslag på förtydligande av farledsansvar	125
8	Förslag och konsekvenser för strategiska hamnar	127
8.1	Konsekvenser av utpekande som strategisk hamn	127
8.1.1	Olika möjligheter till infrastrukturförbättringar till och från strategiska hamnar	129
8.2	Sjöpaket – förstärkning av infrastrukturen på sjösidan	129
8.2.1	Sjöfartsverket svarar för sjösäkerhetsanordningar ända in till kaj i strategiska hamnar	130
8.2.2	Snabbare uppfyllelse av PIANC-bestämmelserna för farleder till de strategiska hamnarna	131
8.2.3	Förslag på högre servicegrad på lotsningstjänsten till strategiska hamnar	132
8.2.4	Särskild överenskommelse om Mälaren.....	132
8.3	Landpaket – hamnanslutningar och flaskhalsar längre bort.....	132
8.3.1	Trafikverket uppdras att redovisa åtgärder för strategiska hamnar	133

8.3.2	Prioritering av objekt där regional enighet har nåtts	133
8.4	Förslag på åtaganden för strategiska hamnar	134
8.4.1	Strategiska hamnar ska vara allmänna.....	134
8.4.2	Strategiska hamnar ska vara tillgängliga dygnet runt	134
8.4.3	Strategiska hamnar ska medverka i regionala överenskommelser om sjö och landinfrastruktur.....	135
8.4.4	Strategiska hamnar ska bedriva en ambitiös, aktiv miljöpolitik som begränsar miljöpåverkan från hamnen	135
8.5	Uppföljning av förslagen	135
8.6	Sammanfattning av förslagen	136

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiv.....	137
Bilaga 2	Hamnboken – en exposé över Hamnsverige.....	143
Bilaga 3	Typgodsuppdelning av svenska hamnar	259
Bilaga 4	Sammanställning av underlag för bedömning av godsomsättning, infrastruktur och samarbete avsnitt 4.5.....	261
Bilaga 5	Lagstiftning och andra regleringar som styr hamnarnas arbete med miljöfrågor och säkerhets- och skyddsfrågor	267
Bilaga 6	Sammanställning över Vägverkets och Banverkets underlag som identifierar flaskhalsar i transport-systemet för hamnarna.....	287

Ordlista

Allmän hamn och allmän farled

Begreppen allmän farled och allmän hamn behandlas i lag (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn

1 §: En allmän farled eller en allmän hamn får inrättas, om farleden eller hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln.

En allmän hamn är öppen för alla, till skillnad mot en industrihamn som i regel endast tar emot ägarens transporter. Detta betyder dock inte att alla allmänna hamnar kan hantera alla *godstyper*.

Beslut om allmän farled och allmän hamn meddelas av Sjöfartsverket, som för register över allmänna farleder. Oftast meddelas ett sådant beslut utifrån en specifik ansökan, men det kan också ske på Sjöfartsverkets initiativ.

En stor revidering av antalet allmänna hamnar gjordes av Sjöfartsverket som ett regeringsuppdrag på 1980-talet. Som en följd av detta drogs antalet allmänna hamnar ner till de ca 50 som finns i dag. Besluten är inte tidsbegränsade.

Anlöp

Med anlöp menas att ett fartyg anländer och avgår från en hamn.

Bulkvaror

Bulkvaror delas in i *torrbulk* och *flytande bulk*. Bulkvaror är inte enhetslastade utan lastas direkt i fartygens lastutrymme. I fallet med flytande bulk, exempelvis olja eller etanol, lastas dessa i stora inkapslade utrymmen som kan lastas och lossas i hamnen. Exempel

på torrbulkvaror är skogsprodukter samt kol- och stålprodukter. Varorna lastas på och av med särskilda kranar (lolo – *lift on/lift off*) som kan lasta och lossa varor över kaj. Vissa fartyg har egna kranar ombord.

Containerisering

Containerisering innebär en utveckling mot att allt mer gods och nya godsslag hanteras i containrar.

Europeiska sjömotorvägsprogrammet

Europeiska sjömotorvägsprogrammet är ett av trettio prioriterade projekt inom TEN-T-programmet. Programmet syftar till att veckla fungerande förbindelser där intermodala transporter används samt att förbindelser till perifera områden fungerar. Det finns fyra sjömotorvägsprogram i Europa, varav Östersjöprogrammet *Motorways of the Baltic Sea* är ett. Det är möjligt för exempelvis hamnar att söka finansiellt stöd för projekt som främjar funktionaliteten av sjömotorvägar. Projekten kan vara antingen bilaterala mellan två hamnar eller gemensamma för hela Östersjöområdet.¹

Feeder-fartyg

Feeder-trafik är matartrafik med mindre fartyg som går från större till mindre destinationer. Den hubb där flest varor passerar med svensk slutdestination är Hamburg/Bremerhaven, följt av Rotterdam och Antwerpen.

GTD I och GTD II

GTD I och GTD II är förkortningar för den första respektive andra Godstransportdelegationen – två statliga utredningar som hanterade trafikslagövergripande frågor. I utredningarna deltog en mängd ledande transportaktörer.

¹ Mer detaljerad information om programmet finns i SOU 2007:59 .

Godstyp

Uppdelning av lasters hanteringssätt torrbulk, flytande bulk eller enhetslaster (t.ex. containrar, växelflak, trailrar och kassetter).

Hamnföretag

I begreppet hamnföretag omfattas företag som endast förvaltar hamninfrastruktur, rena stuveriföretag samt företag som gör både och (vilket de flesta större svenska hamnföretag gör).

Helsingforskommissionen (HELCOM)

HELCOM arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla typer av föroreningar. I HELCOM sluts regionala överenskommelser mellan Danmark, Estland, EU, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland.

Den första konventionen för att skydda Östersjöns miljö skrevs 1974. En ny konvention kom 1992, vilken trädde i kraft i januari 2000.

Industrihamn/industrikaj

En industrihamn är en hamn som har inrättats utifrån en särskild industris behov. Vissa industrihamnar har utvecklats till allmänna hamnar. Vissa allmänna hamnar har även industrikajer inom hamnområdet.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

MARPOL är en IMO-konvention som innehåller bestämmelser som ska förhindra att fartyg förorenar miljön. MARPOL reglerar bl.a. hur fartyg ska vara konstruerade och hur fartygstransport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier i bulk ska ske.

International Maritime Organisation(IMO)

IMO är FN:s organ för internationella sjöfartsfrågor. Organisationen har sitt säte i London.

International Ship and Port facility Security Code (ISPS-koden)

ISPS-koden är ett internationellt regelverk om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Hubb

En hubb är en central nod i ett transportnätverk där omlastning sker till en annan transportenhet för vidare transport till slutdestinationen.

Lokal arbetsmarknadsregion (LA-region)

En LA-region utgår från en indelning av Sverige i lokala arbetsmarknadsregioner som funnits som statistiskt begrepp sedan 1990. En revidering görs vart femte år. Statistiska centralbyrån (SCB) är ansvarig för statistiken.

Linjetrafik

Linjetrafik är sådan trafik som går enligt regelbunden tidtabell, oftast används begreppet för godstrafik.

Miljötillstånd

Hamnar med trafik med fartyg över 1 350 bruttoton måste enligt miljöbalken ha miljötillstånd. Miljöbalken anger endast krav på att lämna in ansökan om tillstånd.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

MKB används för att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som en planerad verksamhet kan medföra. En miljökonsekvensbeskrivning ska alltid göras vid ansökan om miljötillstånd. MKB regleras i 6 kap. miljöbalken, förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Nomenclature of Territorial Units for Statistics (NUTS)

Ett begrepp i Eurostats nomenklatur för statistiska territoriella enheter. I EU finns drygt 200 NUTS II-områden.

Permanent International Association of Navigational Congresses (PIANC) rekommendationer

Internationellt standardiseringsarbete för farledsutformning som styr Sjöfartsverkets arbete med farledshållning.

Riksintresse för hamnar och farleder ur ett planeringsperspektiv

Sjöfartsverket ska lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse, enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Verket har gjort bedömningen att samtliga 25 TEN-A hamnar i Sverige ska förklaras som riksintresse. Sammanlagt har Sjöfartsverket pekat ut 29 svenska hamnar som riksintresse. Denna bedömning har bl.a. utgått från hamnstatistik. Arbetet har samordnats med respektive länsstyrelse, trafikverken samt Boverket och NUTEK.²

² NUTEK:s roll i detta sammanhang har varit att ta ställning till områden av riksintresse för industriell produktion.

Roro-fartyg (eng. *roll on/roll off*)

Roro-fartyg är konstruerade för att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land. Detta kan ske genom ramper i fartygets för och akter eller vid fartygets sidor.

Ropax (eng. *ro-ro and passengers*)

Ropax är en flexibel färjeform där roro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort. Passagerar- respektive lastkapacitet kan varieras efter säsonger och efterfrågan.

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

SOLAS är en IMO-konvention med bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade för att vara så säkra som möjligt. SOLAS omfattar allt från brandskydd till stabilitet.

Sveriges Hamnar

Sverige Hamnar är den huvudsakliga arbetsgivar- och branschorganisation för de allmänna hamnarna i Sverige. Organisationen är även en del av Transportgruppen samt medlem i Svenskt Näringsliv.

Systemtrafik

Systemtrafik är uppbyggd utifrån ett särskilt företags behov av transporter. Ofta används lastbärare som är särskilt utformade efter just den kundens krav.

Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)

TEU är en allmänt vedertagen standard för mätning av containergods. Containertrafiken har två standardstorlekar – 20 fot och 45 fot. Omräkning sker till 20-fotscontainer för att kunna jämföra statistik. I officiell statistik är vikten på containern frändragen; det är varornas vikt som inrapporteras.

Transeuropeiska nät³ (Transeuropean Networks –TEN)

Europeiska unionen ska bidra till att upprätta och utveckla trans-europeiska nät (TEN) för infrastrukturerna inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna (artikel 154 i EG-fördraget). Följande kategorier av hamnar kan få bidrag ut TEN-budgeten: *inlandsbhamnar* som har trafik överstigande 0,5 miljoner ton per år eller *kusthamnar med internationell sjöfart*, vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN (kategori A); godstrafik över 0,5 miljoner ton eller 100 000–199 999 passagerare per år och förbindelser till övriga TEN samt utrustning för närsjöfart (kategori B); av regional betydelse som inte uppfyller kraven i kategori A eller B men som är lokaliserade på öar, i EU:s utkanter eller i avlägsna trakter och som tillgodoser förbindelser mellan dessa regioner och mer centrala delar av Europa (kategori C).

TEN-T-programmet (Transeuropean Transport Networks)

TEN-T-programmet ska finansiera genomförandet av de trans-europeiska näten. De europeiska sjömotorvägarna är ett delprogram i TEN-T-programmet.

Tompositionering

Tompositionering innebär tomtransporter av lastbärare, t.ex. containrar, järnvägsvagnar samt flak. Tomtransport uppkommer av att varuflöden är ojämna.

Torrhamn (eng. *dry-port*)

En torrhamn är en plats, i regel inne i landet, dit transporter går direkt från hamnen. I torrhamnen utförs exempelvis tullklarering eller annan godsadministration som annars sker i hamnen. Genom att denna hantering sker utanför hamnområdet kan transporten gå direkt, vilket i sin tur avlastar infrastrukturen på hamnområdet.

³ Mer detaljerad information om möjligheter för hamnarna att delta TEN-programmet, se SOU 2007:59.

Transittrafik

Transittrafik är olika slags varutransporter som passerar genom ett land eller område utan att bearbetas. Omlastning till någon annat transportslag är däremot möjlig.

Transocean trafik

Transocean trafik är trafik med direktanlöp från andra världsdelar. Ett annat ord för *översjötrafik*.

Transshipment

Med transshipment menas trafik som omlastas från ett stort fartyg i t.ex. Rotterdams Hamn till ett mindre feeder-fartyg och skeppas vidare till någon annan destination.

Översjötrafik

Översjötrafik är trafik från andra kontinenter. Ett annat ord för *transocean trafik*.

Sammanfattning

Uppdraget

Hamnstrategiutredningens huvuduppgift är att identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska godstransportsystemet och föreslå regeringen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I prioriteringsarbetet ska hela Sverige beaktas. Vidare ska utredningen föreslå vilka åtaganden och krav de prioriterade hamnarna ska uppfylla.

Det är regeringen som slutligt avgör vilka hamnar som ska få en prioriterad ställning. Prioriteringen av hamnarna är dessutom inget slutligt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan ändras över tid. Därför bör återkommande översyner genomföras av vilka hamnar som ska vara prioriterade. Hamnarnas åtaganden blir därmed också tidsbegränsade.

Utredningen ska också se över principerna för kostnadsfördelningen mellan stat och hamn när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I detta ligger en ambition att få en helhetssyn vad gäller den samlade infrastrukturen till och från Sveriges hamnar. Utredningsdirektiven anger sex kriterier som stöd i prioriteringsarbetet:

- *godsomsättning* – godsmängd, godsets värde, antal lastenheter, färjetrafik samt möjligheter att erbjuda intermodala lösningar
- *infrastruktur* – befintlig infrastruktur till och från samt inom hamnen
- *miljö* – miljödifferentierade hamnavgifter, aktivt miljöarbete i hamnen

- *säkerhet och skydd* – arbetsmiljö, trafiksäkerhet och skyddsarbete i hamnen
- *utveckling* – utvecklingspotentialen för hamnen
- *samarbete* – huruvida hamnen i olika former samverkar med andra hamnaktörer i och utanför regionen eller nationen.

Urvalsprocessen

För att bilda sig en uppfattning om hamnarna i olika delar av landet har Hamnstrategiutredningen träffat representanter för ca 50 hamnar vid personliga besök i respektive län/region. Därefter har, som ett första steg i urvalsprocessen, de allmänna hamnarna och de största industrihamnarna kartlagts. Kartläggningen beskriver hamnarnas verksamhet och omkringliggande infrastruktur – på såväl sjösidan som landsidan – samt hamnarnas samarbeten med andra hamnar; den typ av samarbete som är viktigast för utredningens uppdrag är samarbete som syftar till en effektivare hamnstruktur i Sverige.

I kartläggningen görs också en genomgång av regionala utvecklingsplaner och länstransportplaner för att identifiera kopplingen till länets/regionens övriga utvecklingsarbete.

Kartläggningen visar en stor variation i hamnarnas verksamhet, samtidigt som hamnstrukturen redan i dag är specialiserad och relativt koncentrerad. Över hälften av alla svenska hamnar har torrbulk (huvudsakligen skogs- och stålprodukter) som sitt absolut dominerande godsslag (> 50 procent av total hantering i ton över kaj). Det finns också en stor koncentration av godsmängd till ett fåtal av Sveriges totalt ca 50 hamnar (exklusive mindre industri-kajer). Totalt hanterades 2006 ca 180,5 miljoner ton i svenska hamnar, varav drygt 150 ton (85 procent) i de 25 största.

Hamnarnas verksamhet och behov av landinfrastruktur uppmärksammas endast till en del i det regionala utvecklingsarbetet; regionförstoring och persontransporter har generellt sett en högre prioritet i de regionala planerna. Förmodligen beror detta på att regionala företrädare anser att dagens infrastruktur till och från hamnarna helt enkelt är tillräckligt bra.

Hamnar har olika roller i transportsystemet

I dagens hamnstruktur hanterar majoriteten av hamnarna skog- och stålprodukter, vilket visar att viktig svensk basindustri har stora behov av hamnverksamhet. Dessa hamnar benämns som *industrihamnar* i utredningen. Industrihamnarna finns utspridda över landet.

Vidare har vissa hamnar funktionen av bro till våra grannländer. Denna funktion är viktig, inte minst för att handelsströmmarna till dessa länder är stora. I utredningen benämns dessa hamnar *brohamnar*. Brohamnar finns huvudsakligen i Sydsverige, Västsverige och i Stockholmsområdet. Det är också i brohamnarna hamnarnas passagerartrafik finns. Hamnstrategiutredningen har dock valt att helt bortse från passagerares behov, då det är godstransporter som i utredningens perspektiv är centralt.

Flera hamnar hanterar huvudsakligen oljeprodukter och andra bränslen. Dessa hamnar benämns i utredningen *energihamnar*. Energihamnarna finns främst på Västkusten, där de stora oljeraffinaderierna finns, men även i andra delar av Sverige hanteras bränsleprodukter, främst för den egna närmarknadens behov samt transitlagring.

Containerhanteringen ökar i globala handelsströmmar främst av två skäl; för det första blir globaliseringen med det nya handelsströmmarna framförallt till Asien allt viktigare för varuförsörjningen. För det andra är det numera tekniskt möjligt att lasta allt fler godsslag i containrar (s.k. containerisering). För att möta denna utveckling har under senare år flera av de svenska hamnarna satsat på att starta eller utöka sin containerhantering för att också bli *containerhamnar*. Två hamnar utmärker sig genom att ha en mycket större containerhantering än övriga – Göteborgs Hamn och Helsingborgs Hamn. Stockholms Hamnar planerar därutöver att kraftigt utöka sin containerhantering genom nybyggnation av en containerhamn i Nynäshamn (Norvik).

Fordonsindustrin har länge varit en viktig industri för Sverige. Hamnarna har en viktig roll i fordonsindustriernas transportkedjor; Göteborg, Sölvesborg, Södertälje och Umeå är exempel på denna typ av hamnar. En ny trend för det som i utredningen benämns *fordonshamnar* är att hamnarna är s.k. *transshipmenthamnar*, där hamnarna fungerar som lager för bilar som tillverkas på andra kontinenter, främst Asien. Särskilda översjöfartyg transporterar fordonen till hamnen där de ställs upp och färdigställs

för leverans när slutordern kommer. Efter färdigställandet (*Pre-Delivery Inspection, PDI*) transporteras fordonen vidare. Malmö och Wallhamn har denna funktion.

Till skillnad från andra EU-länder minskar insjöfarten i Sverige. Det finns därför anledning att ytterligare fundera på insjöfartens roll i godstransportsystemet. I utredningen benämns insjöhamnarna som *avlastningshamnar*, eftersom de fyller en viktig funktion för att avlasta ansträngd infrastruktur på land. Avlastningshamnar av betydelse finns i Vänern och Mälaren. I både Vänern och Mälaren har gemensamma hamnbolag bildats – Vänerhamn respektive Mälarhusarna.

En och samma hamn kan dessutom ha flera funktioner i godstransportsystemet. Exempelvis är Göteborg både industrihamn, brohamn, energihamn, containerhamn och fordonshamn. Göteborg är den enda svenska hamn som fyller samtliga dessa funktioner. Övriga svenska hamnar kan kategoriseras till en, två eller högst tre kategorier.

Hamnar som kvalificerar sig att kunna vara strategiska

Kartläggningen ligger till grund för utredningens sammanvägda bedömning av godsomsättning, infrastruktur och samverkan. Gruppen hamnar som i det första urvalssteget utsetts vara kvalificerade att vara strategiska består av Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Karlshamn, Karlskrona, Luleå, Malmö, Mälarhusarna (Västerås och Köping), Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stockholm (Kapellskär, Stockholms innerstad), Sundsvall, Södertälje, Trelleborg, Umeå, Varberg, Vänerhamn (sju hamnar i Vänern) och Ystad.

Var behövs hamnar?

För att komma fram till det slutliga urvalet är det viktigt att begrunda var det behövs hamnar. Det kan konstateras att hamnarna har en avgörande roll för ett utrikeshandelsberoende land som Sverige, där det är vitalt för landet att varuströmmarna till viktiga handelspartners fungerar. De hamnar som sköter förbindelserna med grannländerna, vilka historiskt sett varit landets viktigaste handelspartners, har därför en strategisk funktion.

Vidare behövs hamnar där människor bor och konsumerar varor samt där viktiga industrier har sin verksamhet.

Hamnstrategiutredningen har som viktig utgångspunkt att det är varuägarna – dvs. de som har något att transportera – och deras behov av transporter av gods som står i centrum. Utredningen har därför begärt in och fått förslag från ett antal olika organisationer som representerar olika delar av näringslivet på de viktigaste hamnarna för det svenska godstransportsystemet.

Förslag på strategiska hamnar i det svenska godstransportsystemet

Med stöd i ovanstående perspektiv har ett slutligt urval skett av hamnar som föreslås som strategiska.

Som strategiska hamnar föreslås Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn i samverkan med Karlskrona, Norrköping, Stockholm (Kapellskär), Gävle, Sundsvall och Luleå. De utvalda hamnarna har olika roller i godstransportsystemet:

- *Göteborg* är den hamn i Sverige som har det ojämförligt största utbudet på hamntjänster tack vare en överlägsen godsomsättning och därmed av nationellt strategisk betydelse. I Göteborg hanteras i princip alla typer av gods utom icke-enhetslastad torrbulk. Dessa godstyper hanteras i stället i Varberg och Uddevalla som är Göteborgs samverkanspartners i samarbetet West Sweden Seaports.
- *Helsingborg* är en nationell strategisk brohamn till Danmark samt en, efter Göteborg, ledande containerhamn.
- *Malmö* har en nationellt strategisk betydelse som brohamn till Tyskland samt som energihamn för stora mängder av oljeprodukter och andra bränslen som hanteras i hamnen.
- *Trelleborg* är den nationellt mest strategiska brohamnen för trafik till Tyskland.
- *Karlshamn* tillsammans med *Karlskrona* är nationellt strategisk brohamn för transporter till Baltikum (Karlshamn) och Polen (Karlskrona) och också energihamn för bränsletransporter (Karlshamn).

- *Norrköping* är nationellt strategisk för industri- och energiprodukter. Hamnen har en stor hantering av enhetsgods men det mesta av dessa volymer går aldrig över kaj, därmed är det nationella intresset för hamnverksamheten koncentrerat på hanteringen av energi och industriprodukter.
- *Kapellskär* har en nationell strategisk roll som brohamn till viktiga handelspartners i Finland och Baltikum.
- *Gävle* har en växande containerverksamhet och är en nationellt strategisk industri- och energihamn (exempelvis när det gäller flygbränsle till Arlanda).
- *Sundsvall* är en nationellt strategisk industrihamn för skogsprodukter.
- *Luleå* är en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter.

Förslag på preciserat ansvar för farledshållning

Utvecklingen av sjötrafiken innebär att fartygen blir allt större, särskilt gäller detta containerfartyg. Den ökade storleken på fartygen innebär att fartygen blir längre och bredare; däremot förändras djupgåendet förhållandevis lite.

Allt större fartyg ställer högre krav på farlederna in till hamnarna, och det finns därför en risk att Sjöfartsverkets hittills låga kostnader för farledshållning kommer att öka. Därtill är gränsen för var ansvaret ligger när det gäller farledsunderhållet (isbrytning, sjömätning samt sjögeografisk information) inte lagreglerad, eftersom lagen (1983:293) om allmänna hamnar och farleder inte preciserar gränsen för statens ansvar gentemot hamnens.

Det är Sjöfartsverket som beslutar om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och därtill hörande allmän hamn. I beslutet (SJÖFS 1988:5) ingår en förteckning av allmänna farleder och allmänna hamnar. I dag är ca 50 hamnar och tillhörande farleder allmänna. Beslutet om allmän hamn eller farled kan föregås av en ansökan från hamnen.

Farledsutformning bestäms av hävd, ofta beroende av regionala och lokala traditioner. Det finns dock ett internationellt standardiseringsarbete kallat *Permanent International Association of*

Navigational Congress (PIANC) som syftar till att ta fram gemensamma internationella rekommendationer för farledsutformning.

Vissa farleder sköts och bekostas av hamnarna själva även utanför hamnområdesgränsen (Malmö och Helsingborg) medan Sjöfartsverket i andra hamnar sköter farledsunderhållet ända in till kaj. För att komma tillrätta med dessa oklarheter föreslår Hamnstrategiutredningen ett tillägg i förordningen med instruktion till Sjöfartsverket (1995:589) som innebär att Sjöfartsverket åläggs att svara för farledshållning i *allmänna* farleder fram till hamnområdesgränserna och vid behov inrätta nya *allmänna* farleder. Om förslaget genomförs innebär det en extra kostnad för Sjöfartsverkets farledsunderhåll utanför hamnområdesgränsen (som hittills skötts av hamnar) på ca 8 miljoner kronor. Samtidigt sker en besparing på ca 4 miljoner, eftersom vissa industrihamnar får ta ansvar för farlederna på det egna hamnområdet. I dessa fall har Sjöfartsverket hittills stått för kostnaden.

Sjöpaketet och landpaketet

Konsekvensförslaget för de strategiska hamnarna innefattar ett sjöpaket och ett landpaket:

- Förslaget på *Sjöpaketet* innebär att Sjöfartsverket ska svara för sjösäkerhetsanordningar (farledsunderhåll inklusive underhållsmuddring) ända in till kaj. Sjöpaketet innebär också förslag på snabbare uppfyllande av PIANC-bestämmelserna, bättre service på lotstjänster (nedkortad väntetid från dagens fem timmar till tre) samt förslag på en särskild överenskommelse om sjötrafik på Mälaren med modell från Väneröverenskommelsen.
- Förslaget på *Landpaketet* handlar om att hamnanslutningar och flaskhalsar som är vitala för de strategiska hamnarna ska identifieras och prioriteras högre i trafikverkens inriktningsplanering. Trafikverken bör åläggas att årligen rapportera till regeringen hur man avser att avhjälpa flaskhalsar till de strategiska hamnarna. Vidare föreslås en prioritering av de infrastrukturobjekt där regional enighet nåtts och där det finns en finansieringsöverenskommelse om gemensam finansiering.

De strategiska hamnarna föreslås åta sig vissa förpliktelser, bl.a. att hamnarna ska vara allmänna och ta emot alla kunder samt vara

dygnet runt-öppna. Vidare förutsätts att de strategiska hamnarna ska medverka i regionala överenskommelser om finansiering av sjö- och landinfrastruktur. Strategiska hamnar ska också bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik.

1 Uppdraget

1.1 Direktiven

I Hamnstrategiutredningens direktiv (dir. 2006:61) anges att utredningens huvuduppgift är:

att identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som ska ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som ska vara prioriterade ska hela Sverige beaktas.

Min huvuduppgift är sålunda att identifiera särskilt strategiska hamnar som ska få prioritet i förhållande till de övriga när det gäller statligt finansierad infrastruktur, dvs. hamnarnas omkringliggande infrastruktur på land och till sjöss. Uppdraget handlar således inte om att pröva enskilda hamnars affärsmässighet eller framtidsplaner. I direktiven anges följande:

De hamnar som inte blir prioriterade kan även i framtiden utgöra en viktig del av transportsystemet. Därmed kommer också deras behov av anslutande infrastruktur att prövas på sedvanligt sätt i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen.

Med stöd av förhandlarens förslag ska regeringen, i enlighet med utredningsdirektiven och proposition 2005/06:160 *Moderna transporter*, slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning.

För att tillse att den prioritering som i dag sker utifrån mina bedömningar och analyser följs upp på ett ändamålsenligt sätt är det i direktiven angivet att:

Prioriteringen av hamnarna ska inte betraktas som ett slutgiltigt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan förändras. Av denna anledning bör en återkommande översyn genomföras av vilka hamnar som ska vara prioriterade.

I direktiven anges ett antal kriterier som bör gälla för att en hamn ska få en prioriterad ställning: godsomsättningskriteriet (godsmängd, godsets värde, antal lastenheter, färjetrafik samt möjligheter att erbjuda intermodala lösningar); infrastrukturkriteriet (befintlig infrastruktur till och från samt i hamnen); miljökriteriet (miljödifferenterade hamnavgifter, aktivt miljöarbete i hamnen); säkerhets- och skyddskriteriet (arbetsmiljö, trafiksäkerhet och skyddsarbete i hamnen); utvecklingskriteriet (utvecklingspotentialen för hamnen) samt samarbetskriteriet (huruvida hamnen i olika former samarbetar med andra hamnaktörer, i och utanför regionen eller nationen).

Dessa bör, enligt direktiven, helt eller delvis vara uppfyllda för att prioritering ska kunna bli aktuell.

En prioriterad hamn ska också ”förbinda sig att för en viss tid uppfylla vissa uppställda krav”, och förhandlaren ska ”föreslå vilka åtaganden som ska gälla för hamnar som prioriteras”.

Förhandlaren ska också se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. Denna del av uppdraget syftar till att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen till och från hamnar.

1.2 Tidigare utredningsarbete

I den första Godstransportdelegationens (GTD I) slutbetänkande *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi* (SOU 2001:61) anges att det behövs en ”ökad samsyn om villkoren som godstransportsektorn gemensamt arbetar inom och ett ökat samarbete mellan olika aktörer på transportmarknaden”.

Redan här finns tankar på behovet av prioritering av hamnar:

Godstransportdelegationens mening är att staten som förutsättningskapare bör understödja en strukturell förändring av hamnverksamheten som mer fokuserar på hamnarnas roll som noder och nav i nationella och regionala godsflöden än på enskilda kommuners situation. Exempelvis kan ett sådant understödjande ske i samband med den planering av infrastruktur till och från hamnar som staten har ansvar för enligt rådande ordning. – – – Samordning av hamnverksamhet i större regioner med koncentrerad av godsflöden etc. bör således underlätta för staten i sitt prioriteringsarbete av investeringar i anslutningarna.

I GTD II:s slutbetänkande *Godstransporter – noder och länkar i samspel* (SOU 2004:76) finner delegationen det mindre lämpligt att peka ut enskilda hamnar. Däremot gör delegationen bedömningen att det skulle gynna både sjötransporterna och utveckling av intermodala transporter om några strategiska hamnregioner pekades ut. Delegationen pekade för sin del ut följande regioner:

- Mellersta ostkusten – hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder, inklusive Mälarhamnarna
- Västsverige – hamnarna i Göteborg, Uddevalla och Varberg
- Skåne – hamnarna i Malmö, Helsingborg, Trelleborg och Ystad.

Utredningen gjorde också bedömningen att det fanns goda förutsättningar för ökade godsflöden i sydöstra Sverige. Denna bedömning gjordes mot bakgrund av de godsmängder som totalt hanteras inom sjöfarten och utifrån delegationens resonemang om godsstråk och noder.

Utredningen anförde följande:¹

För det första menar vi att berörda parter inom var och en av regionerna sinsemellan bör diskutera och försöka enas exempelvis om åtgärder för ökad samordning och specialisering. En sådan utveckling har redan påbörjats i Göteborgsregionen. Regeringen bör ta initiativ till och medverka i sådana överläggningar med parterna om vilka roller de olika hamnarna inom respektive område bör ta.

För det andra anser vi att staten genom trafikverken bör ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till hamnarna i de regioner där parterna blivit överens om hur hamnstrukturen skall kunna nyttjas effektivt. Genom den rollfördelning som etableras kommer statens investeringar allokteras effektivt och med utgångspunkt från bl.a. aktuella trafikvolymmer och olika behov till följd av en ökad specialisering. – – –

Givet att parterna kommer överens om en tydligare rollfördelning anser vi att statens insatser i form av ansvar för farleder och nautiska tjänster inom respektive region kan allokteras och koncentreras på ett effektivt sätt. Följden blir en effektivare hamnstruktur där risken för överkapacitet och dubbelinvesteringar minskar.

¹ SOU 2004:76 s. 63 ff.

1.3 Fyra ytterligare centrala utgångspunkter för utredningen

Redan GTD I och GTD II fastslog fyra utgångspunkter för det fortsatta arbetet med att utveckla godstransportsystemet. Hamnstrategiutredningen har även dessa som utgångspunkt:

- Godstransportsystemet bör vara marknadsstyrt.
- Den som har varor att förflytta, dvs. varuägarna, bör stå i centrum.
- Statens roll bör vara att skapa förutsättningar.
- De transportpolitiska målen bör vara styrande.

På senare tid har det övergripande målet att säkerställa långsiktig hållbarhet kommit i fokus, dvs. att ett framtida godstransportsystem måste vara ekologiskt, ekonomiskt och socialt långsiktigt hållbart. Inte minst klimatfrågan har växt i betydelse och uppmärksamhet.

GTD I och II lyfte fram ytterligare en aspekt – att staten på en öppen transportmarknad har ett särskilt ansvar att främja svenska företags konkurrenskraft sett ur ett internationellt perspektiv. Denna aspekt vill jag återigen framhålla.

Avvägningen mellan ambitionen att se godstransportsystemet utvecklat på marknadens villkor och uppgiften för samhällets aktörer att vara förutsättningsskapare är inte helt enkel. En viktig utgångspunkt är att lyssna till marknadens aktörer inför infrastruktureförändringar. Samtidigt är det uppenbart att när väl en viktigare investering genomförts, så blir denna i sin tur styrande för den fortsatta utvecklingen för marknadens aktörer som måste anpassa sin verksamhet efter de förutsättningar som skapats av tidigare beslut. I en tid med snabba förändringar ökar naturligtvis risken för att beslut som fattas på dagens förutsättningar i framtiden kan visa sig föråldrade och skapa onödiga svårigheter för marknadens aktörer.²

Det är viktigt att vara medveten om dessa svårigheter och försöka fatta sådana beslut som inte onödigtvis begränsar handlingsalternativen i framtiden. Behovet av koncentration och planmässighet, vilket präglar Hamnstrategiutredningens utredningsdirektiv,

² Denna kommentar känns särskilt relevant under en period när handelsmönster och godstransportströmmar är på väg att anpassa sig efter järnridåns avskaffande, EU:s utvidgning och den marknadsliberala utvecklingen i stora delar av Asien som under modeordet *globalisering* starkt påverkar främst handeln mellan Asien och USA samt Europa.

måste balanseras med en ambition att också bevara flexibiliteten på ett sätt som gör att näringslivets aktörer kan möta också framtida förändringar i förutsättningarna på ett framgångsrikt sätt.

Detta är viktiga förutsättningar för att förstå mina resonemang och förslag.

1.4 Utredningens arbete

1.4.1 Arbetsmetod

För att kunna bilda mig en uppfattning om "Hamnsverige" och hamnarnas förutsättningar har jag ägnat mycket resurser åt att resa runt landet. Tillsammans med sekretariatet har jag besökt och träffat hamnföreträdare i Norrbottens län, Västerbottens län, Västernorrlands län, Gävleborgs län, Stockholms län, Västmanlands län, Östergötlands län, Gotlands län, Kalmar län, Blekinge län, Skåne län, Hallands län, Västra Götalands län och Värmlands län. Utredningssekretariatet har också varit i kontakt med hamnföreträdare i Uppsala län. Under dessa besök har vi träffat såväl regionala och lokala politiker och tjänstemän som näringslivsrepresentanter.

Utredningen har också varit i kontakt med företrädare för flertalet näringslivsorganisationer som representerar olika konstellationer av varuägare och logistikföretag. Bland dessa kan nämnas Näringslivets Transportråd, Transportindustriförbundet, Skogsindustrins transportkommitté, Svenska Redareföreningen samt regionala godstransportråd och handelskamrar i olika delar av landet.

Jag har också varit i kontakt med enskilda företag och haft en nära dialog med bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar.

För att inhämta ytterligare underlagsmaterial har jag uppdragit åt Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) att ta fram underlag i form av en beskrivning av godsströmmar samt olika fakta om hamnarna. Kapitel 3 och 5 har bland annat detta material som källa. Jag har också uppdragit åt WSP Analys & Strategi att inhämta material angående hamnarnas miljöarbete samt säkerhets- och skyddsarbete. Slutbetänkandets avsnitt 4.6 och 4.7 bygger på detta material.

Ämnessakkunnig Anna Åkerrén på Regeringskansliets avdelning för service till kommittéerna (Kommittéservice) har varit

behjälplig med analyser och underlagsmaterial till kapitel 7 om farledsansvar.

Mina preliminära förslag har jag diskuterat och förankrat i mindre grupperingar med företrädare för näringslivet och andra branschföreträdare.

1.4.2 Betänkandets disposition

I bilaga 2, *Hamnboken*, kartläggs ett 50-tal av Sveriges hamnar, samtliga allmänna hamnar och de största industrikajerna mätt i godsomsättning över kaj. Denna kartläggning är en viktig utgångspunkt för analysen av svenska hamnar i kapitel 3 och 5. Utredningsdirektiven står i centrum i kapitel 4 där prioriteringen av hamnar görs i ett första steg. I kapitel 6 görs sedan den slutliga prioriteringen och motiv för utpekningarna redovisas. Kapitel 7 beskriver utgångspunkterna och förslaget för den del av utredningens uppdrag som handlar om det finansiella ansvaret för allmänna farleder. Kapitel 8 beskriver konsekvenserna av utredningens förslag.

2 Statens roll som förutsättnings- skapare på transportområdet

2.1 Svenska utgångspunkter

I den senaste transportpolitiska propositionen *Moderna transporter* (2005/06:160) anføres följande motiv för att tillsätta *Hamnstrategiutredningen*:

De flesta allmänna hamnarna fungerar antingen som nationellt, regionalt eller lokalt viktiga logistiknoder, dvs. hamnarna används av ett eller flera trafikslag för omlastning och lagring. Väl fungerande samverkan mellan trafikslagen är en nödvändig förutsättning för att få internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i framtiden ska vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta utveckling till effektiva och konkurrenskraftiga enheter. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de regioner där godstransportstråkens viktigaste intermodala noder finns för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet.¹

Statens roll diskuteras i GTD I:s slutbetänkande² enligt följande:

Staten har, som redan påpekats, i sin roll som infrastrukturhållare, en naturlig uppgift att bedöma de krav på investeringar och förbättringar i anslutningar till olika hamnar och terminaler som framförs från terminalägarna. Utan att förhindra andra aktörer att investera och driva godsterminaler måste en prioritering nödvändigtvis göras av statliga myndigheter med hänsyn till att kraven och önskemålen i regel överstiger tillgängliga resurser.

Det finns sålunda i rollen som förutsättningskapare inslag av prioritering eftersom det inte finns tillräckliga resurser för att täcka alla behov.

¹ *Moderna transporter* (2005/06:160, s. 295).

² SOU 2001:61.

Statens roll som förutsättningskapare är naturligtvis vidare än ansvaret för den nödvändiga infrastrukturen. Den omfattar också:

- *ramar och spelregler* i form av bl.a. konkurrenslagstiftning och regelverk för de olika trafikslagen
- likvärdiga *konkurrensförutsättningar* för svenska företag som deras konkurrenter i andra länder
- *kontroll* av efterlevnaden av regelverket
- *stöd* till forskning inom transportområdet
- *samordningsansvar* mellan olika trafikslagsföreträdare.

2.2 Statliga hamnstrukturåtgärder i några andra länder³

2.2.1 Norge

Inom ramen för arbetet med *Nasjonal transportplan (NTP) 2006–2015* utarbetade en tvärorganisatorisk arbetsgrupp fram ett förslag på ny nationell hamnstruktur i Norge, där man kategoriserade hamnarna utifrån ett antal nivåer; Hamnar på nivå 1 är *ett nätverk av intermodala knutpunktshamnar* med en standard och godsvolym som ger underlag för reguljära anlop av containerfartyg i närsjöfart. Hamnar på nivå 2 är *lokala hamnar* som ingår i olika feeder-system i samverkan med knutpunktshamnarna.

Arbetsgruppen menar att det ur ett nationellt perspektiv är av yttersta vikt att ett lämpligt antal hamnar håller en hög standard och därmed säkrar att sjötransporter till och från Norge kan utvecklas i takt med närområdet. I arbetsgruppens förslag ingår därför att hamnutbudet i den nya hamnstrukturen organiseras i fyra transportregioner och att elva kommersiella samarbetsregioner upprättas innanför dessa.

Arbetsgruppens dokument anger även ett antal urvalskriterier; *trafiksituation* – godsvolym, godstyper, trafikupplägg; *organisation* – partnerskap med privata aktörer, regionalt samarbete; *infrastruktur* – land- och sjöinfrastruktur, marktillgång, inga intressekonflikter med grannar, teknisk utrustning, kontroll och beredskap samt *planstatus* – godkända planer av kontrollmyndigheter på kommunal och fylkeskommunal nivå.

³ EU:s politik inom transportområdet finns beskriven i *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet* (SOU 2007: 59).

Det är upp till hamnarna att visa att de uppfyller de uppställda kraven efter ovan nämnda kriterier. Arbetsgruppen gick därför ut med en enkät där man tillfrågade hamnarna om hur de uppfyllde de uppställda kraven samt vilken intermodal knutpunktshamn som de själva prioriterade i respektive region. Norska Kystverket utvecklade sedan arbetsgruppens förslag i rapporten *Forslag til ny nasjonal havnestruktur – en faglig beslutningsgrunnlag* (november 2003).

Kystverket anger att det överordnade målet för den nationella hamnstrukturen är att överföra godstransporter från väg till sjötransport med hänsyn till miljö, säkerhet och kapacitetsutnyttjande i transportnätet. Deras förslag består av ett antal intermodala knutpunktshamnar som ska ingå som ett led i nationella och internationella transportkedjor där sjötransporter spelar en central roll. De lokala hamnarna har till uppgift att befrämja den lokala förbrukningen och produktionen med distributionstjänster.

I Kystverkets utredning föreslås åtta hamnar som intermodala knutpunktshamnar. Övriga hamnar klassificeras som lokalhamnar. Den nya hamnstrukturen bör vara en viktig utgångspunkt för den statliga, fylkeskommunala och kommunala infrastrukturplaneringen.

2.2.2 Danmark

Det danska Transport- och energiministeriet har tillsatt en *Infrastrukturkommission* som ska analysera det framtida transportbehovet och komma med förslag på hantering av de långsiktiga utmaningar som landets samlade infrastruktur står inför. Den överordnade målsättningen är att Danmark också fortsättningsvis ska ha – och utveckla – ett transportsystem som är ett av de bästa i världen.

Perspektivet i kommissionens arbete är åren 2020/2030, och kommissionens arbete ska sedan ligga till grund för prioritering av de statliga infrastrukturinvesteringarna på transportområdet. Kommissionen ska föreslå instrument som kan användas i förhållande till ökade mobilitetsbehov, trängsel- och framkomlighetsproblem, trafiksäkerhet samt konsekvenser för natur och miljö. Kommissionen ska slutföra sitt arbete under hösten 2007.

Transport- och energiministeriet har också tillsatt en tanke-smedja för godstransporter och framtidens hamnar.

Den danska motsvarigheten till organisationen Sveriges Hamnar – *Danske Havne* – är en del av det danska Kommunförbundet. I Danmark finns ca 400 hamnar, varav ca 80 är kommersiella. Till följd av den danska kommunsammanslagningen har flertalet nybildade kommuner fått flera hamnar inom sitt område, men endast en hamn per kommun kan vara medlem i Danske Havne. En konsekvens av detta är att en strukturreform är i antågande där det i många städer skapas ett bättre sammanhang mellan kommunen och hamnens funktionella omland. Många kommuner har, eller och håller på att formulera, utvecklingsstrategier för kommunens hamnar som inriktas på hamnarnas framtida användning, organisation och driftsform.

2.2.3 Finland

Den finska regeringen har ett åtgärdsprogram för logistik som lanserades 2005. Programmet är gemensamt för stat näringsliv och högskola. Målsättningen är att sänka logistikkostnaderna, förbättra Finlands konkurrenskraft samt att underlätta för trafiken. I programmet finns 35 enskilda åtgärder inom kunskapsutveckling (*know-how*), marknadens funktion samt infrastruktur.

Finland valde logistik som ett av flera huvudteman för sitt ordförändskap i EU andra halvåret 2006. I samband med detta genomfördes undersökningen *Logistik i Finland* – den fjärde i ordningen. Undersökningen bygger på data om företagens logistikkostnader, nyckeltal för logistik, utvecklingen av effektiva informationssystem, logistikkompetens, och entreprenad (*outsourcing*) av logistikfunktioner. Undersökningen genomfördes med 2 225 företag som respondenter.

Analysen visar att logistikkostnaderna är högre för finska företag än för konkurrenterna på kontinenten samtidigt som de finska företag som är aktiva på den internationella marknaden har lägre kostnader och högre logistikkompetens än de företag som bara verkar på den nationella marknaden.

2.2.4 Storbritannien⁴

I maj 2006 inledde det brittiska transportministeriet arbetet med en granskning av hamnsektorn i landet. Regeringens nuvarande hållning i hamnfrågor är att marknadskrafterna ska vara helt dominerande och att statens roll är att ingripa när marknadskrafterna kommit till korta – s.k. *market failure*. Regeringens definition på *market failure* är när medborgare inte inser den fulla konsekvensen för samhället av sina beslut och att företag och deras kunder inte kan ta fullt kostnadsansvar för sina egna beslut.

I Storbritannien är ägandet av hamnar mycket diversifierat; flera internationella privata investerare har köpt brittiska hamnar. Andra ägs av investeringsfonder (*trusts*). För att minska den osäkerhet som utländskt ägande av hamnarna kan innebära, där beslut om den brittiska hamnstrukturen tas utanför landet, har intresseföreningen *UK Major Port Group* (UKMPG) tagit på sig att formulera riktlinjer (*Code of Practice*) för investerare som har kommersiella intressen i brittiska hamnar. Någon egentlig statlig hamnpolitik finns alltså inte.

Industrin efterlyser dock att regeringen tar ansvar för att program som TEN-programmet, där de europeiska sjömotorvägarna ingår, Marco Polo-programmet och andra initiativ kan genomföras även med brittiska hamnar som deltagare. Det finns en allmän uppfattning i Storbritannien att trots att staten avhänt sig ansvaret för hamnarna som ägare betyder inte att det inte finns behov av statliga interventioner i begränsad utsträckning.

⁴ Källa i hela avsnittet: House of Commons Transport Committee: *The Ports Industry in England and Wales, January 2007*.

3 Fakta om svenska hamnar

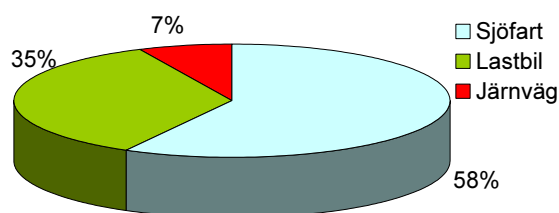
Detta kapitel bygger på kartläggningen av svenska hamnar i *Hamnboken* (bilaga 2) och ger därmed utgångspunkterna för urvalet av hamnar utifrån utredningens kriterier som presenteras i kapitel 4. Kapitlet inleds med en analys av det material som tagits fram i Hamnboken. Därefter diskuteras hamnarnas roll för den svenska utrikeshandeln. Kapitlet avslutas med en genomgång av var det kommer att behövas hamnar i framtiden. Bedömningen grundar sig på kundperspektivet för hamnarna tillsammans med befolkningsprognoser.

Hamnarna har en viktig roll för svensk utrikeshandel

Hamnarnas roll för utrikeshandeln är oomtvistlig. Diagrammet nedan visar utrikes godstransporter med olika transportslag 2006. I sjöfartens andel ingår lastbilar och järnvägsvagnar som transporteras med färjor. I diagrammet exkluderas dock olje- och malmtransporter. Om både lastbilar och järnvägsvagnar som transporteras på färja från Sverige samt olje- och malmtransporter inkluderas blir sjöfartens andel ännu större; då går över 90 procent av all export och import går via sjöfart.¹

¹ Källa: Sjöfartsverkets underlag till inriktningsplaneringen 2010–2019.

Figur 3.1 Olika transportslags andel av utrikes godstransporter 2006 (mätt i ton), exklusive olje- och malmtransporter



Källa: Banverkets sektorsrapport, 2006.

3.1 Slutsatser från Hamnboken

3.1.1 Hamnarnas kopplingar till regionala utvecklingsplaner

Jag kan konstatera att hamnarna ofta nämns i regionala utvecklingsplaner men att persontransporter och regionförstoring prioriteras i åtgärdsprogrammen. Det finns en allmän strävan att säkra långsiktigt hållbara transporter med minsta möjliga miljöpåverkan genom stimulans av intermodalitet i godstransporterna.

För utredningens räkning har även de kommande regionala strukturfondsprogrammen i Sverige gått igenom. Inte heller här finns en tydlig prioritering av hamnverksamheten.² Detta betyder inte att de ansvariga för utvecklingsarbetet i svenska län och regioner inte anser att hamnarna är viktiga. Men i relation till persontransporternas framkomlighet, vilket i sin tur understödjer regionförstoring och den tillväxt som förväntas bli en följd av denna, prioriteras regionförstoring framför godsframkomlighet. Troligt är också att det görs en bedömning i länen/regionerna att hamnarna fungerar bra och att det finns de erforderliga landanslutningar.

I tillägg till de utvecklingsplaner Hamnstrategiutredningen har haft som underlag i Hamnboken redovisade Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) i juni 2007 tillsammans med trafikverken ett inriktningsunderlag för infrastrukturinvesteringar perioden 2010–2019. Detta gjordes på uppdrag av regeringen. Region Skåne och Västra Götalandsregionen fick på försök möjlighet att bidra med egna prioriteringar. I bidragen från Region Skåne och

² Källa: Näringsdepartementet, Enheten för regional tillväxt, Genomgång av åtta regionala strukturfondsprogram 2007-04-10.

Västra Götalandsregionen nämns hamnarnas infrastruktur som viktig, men någon tydlig prioritering av hamnarnas omkringliggande infrastruktur görs inte heller i dessa dokument.

3.1.2 Hamnverksamheten är relativt stabil över tiden

Beskrivningarna av hamnarna visar på stor mångfald. Enskilda hamnar har ofta en tydlig profil mot ett fåtal godsslag och det finns därför en tydlig specialisering mellan hamnarna. Konkurrensytan mellan närbeliggande hamnar är därmed begränsad. Den konkurrens som finns handlar till största delen om containertrafik. Linjetrafiken är också omfattande och rederierna har fasta slingor som fartygen följer med samma anlöpsfrekvens. I denna trafik är det punktlighet som gäller. Även mindre hamnar har översjöanlöp från andra kontinenter i denna typ av slingor.

Färjetrafiken är också omfattande i Västsverige, Sydsverige, Småland och öarna samt Stockholm. Från Gävle och norrut är färjetrafiken däremot av mycket liten omfattning.

3.1.3 Hamnarna effektiviserar sin verksamhet

Det pågår många utbyggnadsprojekt i de svenska hamnarna. På flera platser planeras t.ex. för nya kajer och investeringar i nya kranar. Ökande fartygsstorlekar och krav från kunderna på snabb hamnhantering driver på denna utveckling. Flera hamnar har också rationaliserat och effektiviserat sin verksamhet, vilket inte minst visar sig genom att omsättningen per anställd i hamnen ökat.

3.1.4 Det finns en stark koncentration av godstyper i hamnarna

För Sverige är hamnarnas främsta funktion att transportera råvaror och konsumtionsvaror. Transporterna via hamnarna har i stor utsträckning Sverige som antingen utgångspunkt eller slutdestination. Det finns även en viss transitering av gods genom Sverige men denna är begränsad.³ Det finns också viss transshipment-verksamhet i svenska hamnar, särskilt vad gäller hantering av bilar och olja.

³ Det finns ingen tillförlitlig statistik som stödjer detta påstående, utan bedömningen grundar sig på den allmänna uppfattningen hos varuägare och logistikföretag.

Mycket generellt uttryckt transporteras svenska exportvaror som bulktransporter medan konsumtionsvarorna är enhetslastade. Transporter av energiprodukter sker huvudsakligen med bulklast.

Skillnaderna i enhetslast respektive bulklast ställer krav på olika fartygstyper, vilket ofta innebär att fartygen inte kan transportera bulklast åt ett håll och enhetslast åt ett annat. Det finns dock en intressant utveckling som innebär containerisering av gods som i dag går som torrbulklast.

I bilaga 3 visas godsomsättningen uttryckt i ton över kaj i svenska hamnar, inklusive de största industrikajerna, tillsammans med en uppdelning på typgods. Som komplement till dessa uppgifter hade det varit intressant att även jämföra värdet av produkterna, men tyvärr finns inte tillförlitlig jämförbar statistik att tillgå för värdet. Hamnar med stor hantering av tunga godslag som malm, stål och olja har därför stor godsomsättning över kaj. En uppdelning av hamnarna utifrån funktioner i transportsystemet finns i kapitel 5.

Typgodsgruppering

En gruppering av hamnarna efter typgods görs nedan. Vid grupperingen förs hamnarna till antingen den ena eller den andra kategorin om de har över 50 procent av sin omsättning på det ena eller andra godslaget. Hamnar där ingen godskategori har över 50 procent definieras som *blandhamnar*.

Tabell 3.1 Typgodsgruppering av hamnarna grundat på gods hanterat över kaj 2006

Enhetsgodshamn	Flytandebulkhamn	Torrbulkhamn	Blandhamn
Gotlands hamnar	Brofjorden	Bergkvara	Gävle
Helsingborg	Nynäshamns oljehamn	Delta terminal	Göteborg
Kapellskär	Stenungsund	Falkenberg	Karlshamn
Karlskrona		Halmstad	Malmö
Nynäshamn		Hargshamn	Södertälje
Stockholm		Husum	Varberg
Strömstad		Härnösand	
Trelleborg		Kalmar	
Ystad		Landskrona	
		Luleå	
		Lysekil	
		Mälardammar ⁴	
		Mönsterås	
		Norrköping	
		Norrtälje	
		Oskarshamn	
		Oxelösund	
		Piteå	
		Skellefteå	
		Skärnäs terminal	
		Sundsvall	
		Söderhamn	
		Sölvesborg	
		Uddevalla	
		Umeå	
		Vänerhamn ⁵	
		Västervik	
		Wallhamn	
		Åhus	
		Örnsköldsvik	

Källa: Bearbetning av statistik från Sveriges Hamnar/SCB.

Det finns en tydlig dominans av torrbulkhamnar i Sverige. Torrbulk lastas i regel i systemtrafik för särskilda industrier. Ett exempel på sådan systemtransport är stålföretaget Outokumpus flöden mellan Tornio–Avesta/Degerfors och Sheffield, benämnt Europa Link. Transportflödet går i dag med stålämnen från

⁴ I SCB:s statistik redovisas godsomsättningen för Västerås och Köpings hamnar tillsammans som Mälardammar.

⁵ I SCB:s statistik redovisas godsomsättningen för Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg, Gruvön, Skoghäll, Hälleklis och Trollhättan tillsammans som Vänerhamn.

Sheffield till hamnen i Immingham på järnväg, där sker omlastning till fartyg som går till Göteborg och sedan vidare med järnväg till Degerfors och Avesta. Från Tornio går metallrullar (eng. *coils*, exempelvis fjädrar och spolar) och stålämnen till Avesta och Nyby. Färdiga produkter går från Tornio till Sheffield, Avesta och Nyby. Till Terneuzen i Belgien fraktas i samma system färdigvaror från Göteborg till Gent och sedan med lastbil eller pråm vidare till Terneuzen. Från Terneuzen tar man även returlaster i form av skrot och övriga insatsvaror.

Ett annat exempel är SCA:s dotterbolag Transforests flöden. Transforest anlitas främst för att transportera SCA:s produkter till exportmarknader på kontinenten och Nordamerika. Från Holmsund (Umeå), Sundsvall, Husum och Iggesund transporteras skogsprodukter i systemtrafik med ro-ro-fartyg och containrar till Lübeck, Rotterdam, Tilbury, Göteborg, Helsingborg och Philadelphia. Trafiken går på tidtabell i slingor som bygger på anlöp vid samma tidpunkt varje vecka i hamnarna.

Stora Enso har också ett väl utvecklat transportsystem där sågade trävaror och pappersrullar lastas i särskilda containrar som är något större än gängse 45-fotscontainrar, s.k. SECU-boxar (*Stora Enso Cargo Units*). Feeder-rederier, exempelvis Transatlantic, hyrs in som befraktare och som i och med containeriseringen också kan lasta annat gods, dvs. samlastning. Transatlantic erbjuder dessutom "tredjepartskunder" samlastning till ca 40 procent av lastkapaciteten.

Exemplet med Stora Ensos SECU-boxar visar på två utvecklingstendenser – den allt större *containeriseringsgraden* av traditionella industriprodukter som i sin tur möjliggör *samlastning* i flödena.

3.1.5 Det finns en tydlig koncentration av godsflöde över kaj till ett fåtal hamnar

Tabellen nedan visar att godsflödet är koncentrerat till ett mindre antal större hamnar.

Tabell 3.2 Andel av total godsomsättning över kaj för den största svenska hamnen samt de 5, 10, 15, 20 respektive 25 största hamnarna, 2006

Antal hamnar	Andel total godsomsättning över kaj %
Den största	22
5 största	48
10 största	65
15 största	74
20 största	80
25 största	85

Källa: Bearbetning av statistik från SCB/SIKA.

3.2 Marknaden och stråken – var behövs hamnar?

Godstransporterna har ökat stadigt under de senaste decennierna och förväntas fortsätta öka i ungefär samma takt.⁶ SIKAs och trafikverkens prognos anger en mycket högre tillväxt av den transporterade godsmängden i värde (84 procent) än i vikt (17 procent) mellan 2001 och 2020. Om man antar en linjär tillväxt, så uppnåddes redan 2005 den prognostiserade volymen i ton. Avvikelsen mellan prognos och utfall är dock mycket mindre mätt i värde.

Av detta resonemang följer att den strukturomvandling mot ökad andel transporter av lättare högvärdiga varor som prognostiserats ännu inte inträffat. Den förväntade kraftiga importtillväxten har heller inte inträffat.

Trots detta är Sverige ett av världens mest handelsberoende länder. Vi måste för fortsatt välstånd i landet tillse att handelsvägarna till landets viktigaste handelspartners fungerar. Sveriges viktigaste handelspartners har under en längre tid varit Tyskland och de nordiska länderna. Särskilt dominerande är Tyskland för importvaror. Av de icke direkt angränsande länderna är USA störst. Kina, de baltiska länderna och Ryssland har fortfarande en relativt undanskymd position, även om tillväxten relativt sett är hög.

⁶ Källa hela avsnittet: VTI notat 11-2007 – Underlag till Hamnstrategiutredningen.

De transporter som förbinder Sverige med landets viktigaste handelspartners är till stor del färjetransporter från Sydsverige, Västsverige och Stockholmsområdet.

Tabell 3.3 Sveriges största exportmarknader i varuvärde, 2005 och 2006

Position		Land	Exportvärde miljarder kronor	Exportandel i %	Värdetförändring 2005–2006 i %
<i>2006</i>	<i>2005</i>				
1	2	Tyskland	107,9	9,9	7
2	1	USA	100,8	9,3	-2
3	3	Norge	99,0	9,1	18
4	4	Storbritannien	78,7	7,2	4
5	5	Danmark	77,9	7,2	17
6	6	Finland	68,8	6,3	17
7	7	Frankrike	53,9	5,0	15
8	8	Nederländerna	52,7	4,9	19
9	9	Belgien	49,9	4,6	20
10	10	Italien	36,9	3,4	13
11	11	Spanien	33,4	3,1	20
12	13	Polen	22,6	2,1	30
13	12	Kina	20,8	1,9	10
14	14	Ryssland	17,8	1,6	12
15	15	Japan	16,9	1,6	14

Källa: Kommerskollegium/SCB.

Tabell 3.4 Sveriges främsta leverantörländer i varuvärde, 2005 och 2006

Position		Land	Importvärde miljarder kronor	Importandel i %	Värdeförändring 2005–2006 i %
<i>2006</i>	<i>2005</i>				
1	2	Tyskland	168,7	18,0	12
2	1	Danmark	90,3	9,7	14
3	3	Norge	79,5	8,5	17
4	5	Nederländerna	59,3	6,3	8
5	4	Storbritannien	58,4	6,2	
6	6	Finland	55,3	5,9	11
7	7	Frankrike	44,2	4,7	4
8	8	Belgien	39,2	4,2	17
9	11	Ryssland	32,3	3,5	31
10	10	Italien	31,7	3,1	16
11	9	USA	31,5	3,4	12
12	12	Kina	29,0	3,1	29
13	13	Polen	25,5	2,7	25
14	14	Japan	18,1	1,9	4
15	15	Spanien	14,4	1,5	7

Källa: Kommerskollegium/SCB.

3.2.1 Befolkningsprognoser – var kommer konsumtionen ske i framtiden?

De konsumtionsvaror som transporteras via hamnarna kommer på ett eller annat sätt att förbrukas på en lokal marknad; de största volymerna där det bor mycket människor. De prognoser som finns för Sveriges befolkning, exempelvis Långtidsutredningen 2003/04,⁷ visar att den största befolkningstillväxten kommer att ske i storstadsregionerna och universitetsregioner. Tabellen nedan visar Långtidsutredningens prognos om befolkningsutvecklingen i ett antal lokala arbetsmarknadsregioner (LA).

⁷ Långtidsutredningen bygger sina prognoser bl.a. på NUTEK:s och SCB:s databas RAFS som tar LA-regioner som utgångspunkt.

Tabell 3.5 Befolkningsutveckling i LA-regioner 2003–2020

LA-region	2002	2020	2003–2020 (%/år)	Andel av Sveriges befolkning 2003 i %	Andel av Sveriges befolkning 2020 i %
Storstadsregioner	3 483 314	4 058 200	0,85	39,0	41,8
<i>Stockholm</i>	1 918 673	2 210 500	0,79	21,5	22,7
<i>Göteborg</i>	917 505	1 073 100	0,87	10,3	11,0
<i>Malmö</i>	647 136	774 600	1,00	7,2	8,0
Universitets- och högskoleregioner	1 513 291	1 672 100	0,56	16,9	17,2
Regionala centra	2 266 773	2 355 900	0,21	25,4	24,2
Sekundära centra	901 112	904 800	0,02	10,1	9,3
Småregioner – privat sysselsättning	341 194	317 100	-0,41	3,8	3,3
Småregioner – offentlig sysselsättning	435 104	408 700	-0,35	4,9	4,2
Riket totalt	8 940 788	9 716 800	0,46		

Källa: Bearbetning av material från Långtidsutredningen 2003/04.

Om man anlägger ett långt tidsperspektiv – från 1950 och framåt – kan man se att den regionala befolkningsutvecklingen har följt tämligen stabila mönster. Koncentrationen mot framför allt storstadsregioner samt universitets- och högskoleregioner har varit kraftig under de senaste 50 åren. En fortsatt storstadskoncentration av befolkningen kan alltså förväntas till 2020. Om man dessutom beaktar den regionförstoring som pågår, där allt fler kommuner knyts närmare storstäderna genom bättre kommunikationer och ökad pendling, blir den del av befolkningen som finns i storstadsregionerna ännu större. En vidgad Stockholmsregion som exempelvis inkluderar LA-regionerna Uppsala, Nyköping, Katrineholm, Eskilstuna och Västerås skulle 2020 omfatta nästan en tredjedel av Sveriges befolkning.

3.2.2 Näringslivets perspektiv – tre bidrag

Jag har tillfrågat ett antal näringslivsorganisationer och bett dem komma med bidrag till utredningen. Den enkla fråga de fått är hur de ser på Hamnstrategiutredningens uppdrag och vilka hamnar som utifrån respektive organisations perspektiv anses som mest stra-

tegiska. Vid dessa förfrågningar har ett klart mönster utkristalliserats där ett tiotal hamnar är de som av flertalet anses viktiga.

Jag redovisar i detta sammanhang de inspel där respektive organisation intagit ett helhetsperspektiv och tagit hela nationen i beaktande.

Tabell 3.6 Sammanställning av ett antal näringslivsorganisationers inspel till Hamnstrategiutredningen

Näringslivets transportråd			Skogsindustrins transportkommitté ⁸			Transportindustriförbundet
Interkontinental trafik	Feederhamnar containrar m.m.	Roro- hamnar	Nationellt intressanta	Nationellt och för skogs- industrin intressanta	För skogs- industrin intressanta	
Göteborg	Gävle	Göteborg	Helsingborg	Göteborg	Piteå	Göteborg
	Norrköping	Helsingborg	Malmö	Sundsvall	Mönsterås	Trelleborg
	Oxelösund	Malmö	Luleå	Trelleborg	Vänerhamnar	Helsingborg
	Södertälje	Trelleborg		Gävle	Varberg	Malmö
	Malmö	Ystad		Karlshamn	Hallstavik	Karlshamn
	Helsingborg	Karlshamn		Umeå	Husum	Stockholm
	Sundsvall	Stockholms Hamnar		Norrköping	Iggesund	Gävle
	Umeå					Norrköping
	Luleå					

Källa: Näringslivets transportråd, Skogsindustrins transportkommitté, Transportindustriförbundet.

3.2.3 Här behövs hamnar

Jag gör bedömningen att beträffande utvecklingen av transporter till och från Sverige kommer vi förmodligen att se ytterligare ökning av mängden transporterat gods i de befolkningstäta områdena i Mälardalen, Västsverige och Sydsverige. Förmodligen kommer även handeln med Öst- och Centraleuropa – men kanske framför allt Asien – öka. Sverige kommer alltså fortsättningsvis främst behöva ha behov av rationella transportnät i befolkningstäta områden där hamnen utgör en viktig knutpunkt – inte minst med

⁸ I tabellen redovisas de hamnar som Skogsindustrins transportkommitté pekat ut som strategiska ur både ett nationellt och ett skogsindustriellt perspektiv.

tanke på allt mer uppmärksammade krav på miljövänliga transporter.

Sammanfattningsvis kan konstateras att hamnar behövs dels där det finns varor som ska transporteras, dels där det finns folk som kan konsumera.

I Sveriges fall är de lämpligaste hamnlägena platser där viktiga industrier är lokaliserade och där människor bor. Detta innebär att storstadsregionerna tillsammans med olika industrilägen är strategiska. Resonemanget utvecklas i kapitel 5.

3.3 Hamnstrukturen i Sverige

Arbetsgivar- och branschorganisationen Sveriges Hamnar har alla allmänna hamnar i Sverige som medlemmar. Utöver detta finns ett antal viktiga industrihamnar som står för en betydande andel av godshanteringen över kaj i svenska hamnar. Dessa hamnar är etablerade för en särskild industris behov. Det finns inga formella skäl⁹ till att dessa hamnar inte är medlemmar i Sveriges Hamnar, utan orsaken till att många inte är med är att flera av dessa hamnar saknar kollektivavtal med Transportindustriförbundet. Dessa hamnar har ofta avtal med andra förbund; ett vanligt är Pappersarbetareförbundet.

Det finns dock industrihamnar som är med i Sveriges Hamnar. Exempelvis har Mönsterås Hamn, Södra Skogsägarnas industrihamn för hantering av skogsprodukter, nyligen blivit medlem.

3.3.1 Godshantering i svenska hamnar

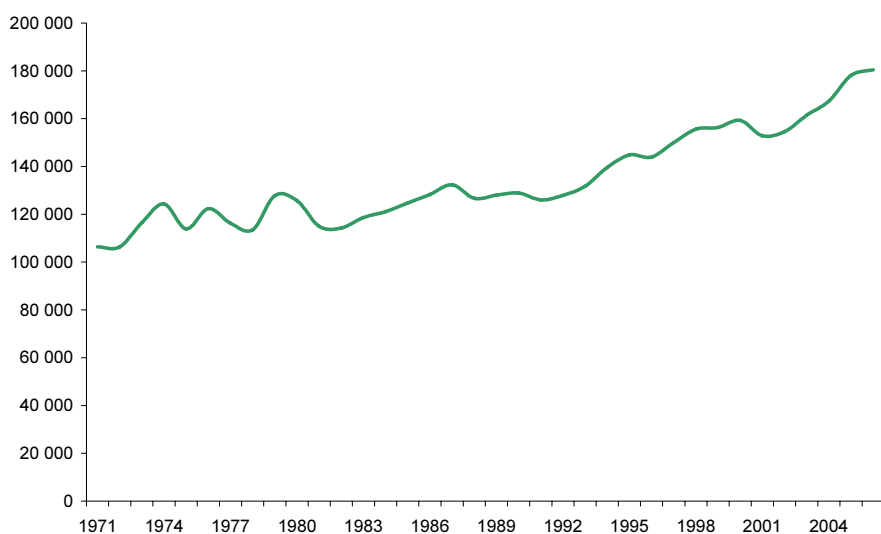
Totalt hanterades 180 487¹⁰ tusen ton gods över kaj i svenska hamnar 2006, varav 140 740 tusen ton hanterades i hamnar som är medlemmar i Sveriges Hamnar. Detta ska jämföras med Europas största hamn, Rotterdam, som 2006 hanterade 377 miljoner ton

⁹ Sveriges Hamnars stadgar § 2 anger följande: *Medlemskap i förbundet kan efter prövning av förbundets styrelse beviljas företag, som i Sverige bedriver hamngodshantering eller därmed likartad eller sammanhängande verksamhet. Medlem i förbundet är skyldig att samtidigt vara medlem i Svenskt Näringsliv samt att ställa sig till efterrättelse dess stadgar och de särskilda avtal, som träffas mellan Svenskt Näringsliv och förbundet.*

¹⁰ Statistikälla i hela avsnittet är SCB:s och SIKAs statistik som bygger på hamnarnas inrapporterade uppgifter.

gods, dvs. drygt dubbelt så mycket som hanteras över kaj i samtliga svenska hamnar.

Figur 3.2 Hanterat gods i svenska hamnar 1971–2006, ton



Källa: SIK/SCB.

Fördelning på godslag

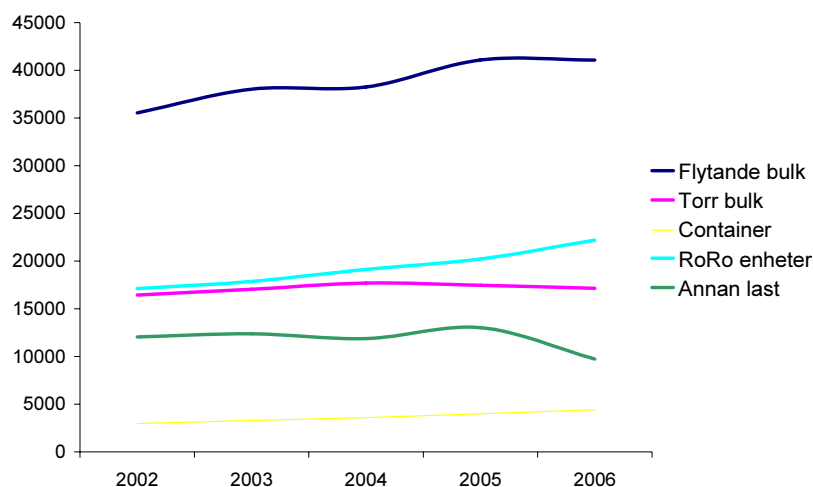
Enhetslaster hanteras nästan uteslutande i Sveriges Hamnars medlemsföretag (99,9 procent 2006). Gods som inte hanteras i medlemsföretagen är i stor utsträckning flytande bulk, exempelvis olika oljeprodukter och kemikalier, där 39,3 procent 2006 hanterades av olika industrihamnar som inte är medlemmar i Svenska Hamnar. Resterande 60,7 procent hanterades i Sveriges Hamnars medlemsföretag.

Även torrbulkprodukter hanteras utanför de allmänna hamnarna; 2006 hanterades 76,6 procent av Sveriges Hamnars medlemmar. Drygt hälften av resterande 23,4 procent (ca 40 miljoner ton) hanteras i raffinaderierna i Lysekil och petrokemiindustrin i Stenungsund. Andra industrihamnar med godsomsättning över 1 miljon ton är exempelvis kajer i Örnsköldsviksfjärden, Skärnäs terminal i Iggesund och Nynäshamns oljehamn.

Viktigt att betänka i detta sammanhang är att det bulk gods som hanteras i oljehamnarna lossas i hamnen, raffinerar på hamnområdet och lastas sedan på ett nytt fartyg för vidare transport. Därav följer att en stor del av godset räknas två gånger i statistiken. Samma process gäller för bilhanteringen i exempelvis Malmö och Wallhamn, där bilarna som transiteras till andra länder både lossas och lastas i samma hamn.

Figurerna nedan visar lastat och lossat gods i svenska hamnar 2002–2006. Total lastad godsvolym över kaj var 85 918 tusen ton, och lossad godsvolym var 95 469 tusen ton. I dessa volymer räknas även inrikestrafiken med, som 2006 utgjorde ca 11 miljoner ton.

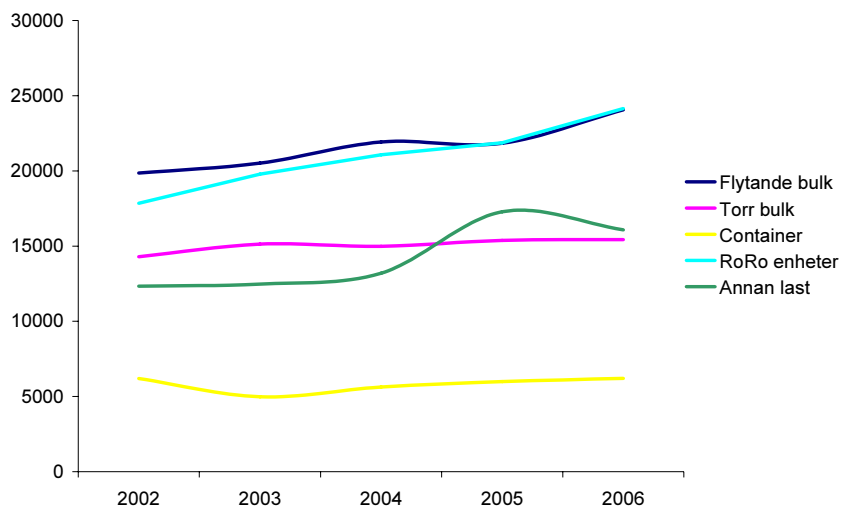
Figur 3.3 Lossade varor i svenska hamnar 2006 fördelade på lasttyp, ton



Källa: SCB/SIKA.¹¹

¹¹ År 2003 har vissa lastenheter klassats om från containrar till roro-enheter, vilket förklarar delar av minskningen av containervolymer och delar av ökningen av volymer i roro-enheter.

Figur 3.4 Lastade varor i svenska hamnar 2006 fördelade på lasttyp, ton

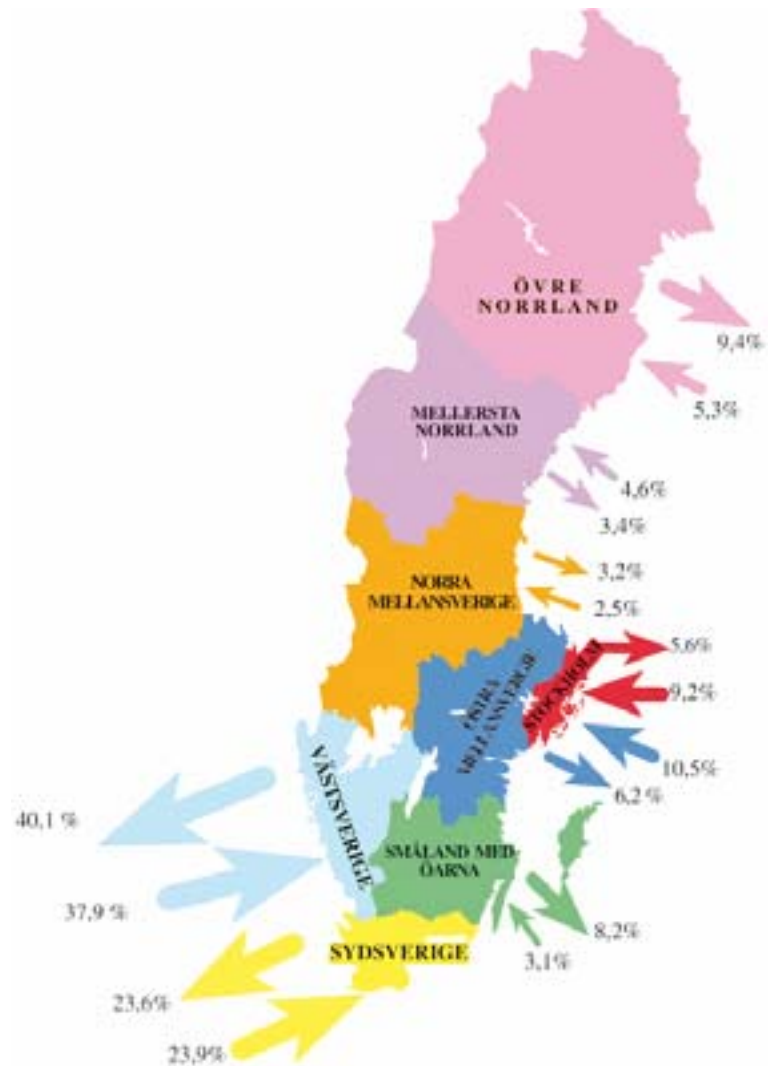


Källa: SCB/SIKA.

Figurerna ovan visar att flytande bulk har en större andel lossat gods än lastat. Övrigt gods utgörs till stor del av torrbulk. Torrbulk lastas i högre utsträckning än det lossas, och det exporteras mer än det importerar av denna typ av varor. Det lastas dessutom mer enhetsgodis än lossas.

För att visa dagens flöden i hamnarna redovisas flödena i relativa termer i kartan nedan (figur 3.5).

Figur 3.5 Del av total lastad godsvolym över kaj (85 918 tusen ton), och lossad godsvolym (95 469 tusen ton) i svenska hamnar per NUTS II-område¹² 2006



Källa: SCB/SIKA.

¹² Se ordlista.

3.3.2 Svenska hamnar har en för Europa unik organisationsstruktur

Organisationsformen i svenska hamnar är speciell, internationellt sett. Som kan utläsas i Hamnboken (bilaga 2) är de flesta hamnar i Sverige integrerade bolag som både bedriver stuveriverksamhet och äger infrastruktur. I de flesta europeiska hamnterminaler är terminalverksamheten separerad från hamnförvaltningen. Det stora kommunala inflytandet på hamnarna är också ovanligt. I andra länder är statens inflytande på hamnarna större.

Hamnbolagen

Ursprungligen ägdes nästan alla offentliga hamnar i Sverige av kommunerna och drevs som offentliga förvaltningar, s.k. förvaltningshamnar, medan godshantering drevs i företagsform, ofta som privata bolag. I dag är de flesta svenska hamnar kommunala integrerade bolag som bedriver både hamnförvaltning och godshantering. Detta har uppnåtts genom att verksamheterna inom den tidigare hamnmyndigheten respektive stuveribolaget har slagits samman.

De integrerade hamnbolagen omfattas av aktiebolagslagen och drivs efter normala affärsmässiga principer. De betalar skatt enligt skattereglerna i aktiebolagsreglerna, ger utdelning till sina ägare och publicerar sin egen årsredovisning. Om externa privata bolag bedriver verksamhet på hamnområdet publicerar dessa också sina egna årsredovisningar.

De flesta av de integrerade hamnbolagen ägs av respektive kommun, antingen helt eller delvis. Kommunen äger vanligen också infrastrukturen och tecknar marknadsanpassade avtal med hamnbolaget om nyttjanderätten. Sådana avtal tecknas vanligen på 5 till 20 års tid. Det finns dock hamnbolag som själva äger och förvaltar infrastrukturen, lagerlokalerna, kranarna osv.

Hamnförvaltningarna

Ett tiotal hamnar är förvaltningshamnar och organisatoriskt uppdelade på en hamnförvaltning och ett (vanligen privatägt) stuveribolag, som ansvarar för godshantering och hyr lagerlokaler osv. från hamnförvaltningen. Hamnförvaltningarna tillhör kommunens

förvaltning men publicerar normalt sin egen ekonomiska redovisning. De betalar ingen bolagsskatt. Flertalet av dem, men inte alla, levererar ett årligt överskott till kommunen.

I några offentliga hamnar har privatägda godsterminaler etablerats. Dessa är organisatoriskt helt åtskilda från hamnbolaget och hanterar i första hand eget gods. Sådana godsterminaler och parallella tjänsteleverantörer kompletterar, men kan även konkurrera med, den verksamhet som den allmänna hamnen bedriver. Om ett stuveribolag är verksamt i flera hamnar kan man inte alltid utläsa vilken verksamhet som bedrivs i varje enskild hamn.

Nya former av samarbete

Flera hamnar i Stockholmsregionen och i Vänerområdet har bildat samorganisationer med gemensam förvaltning. Det är fråga om ett hamnbolag med full service, som hyr infrastruktur av sina moderbolag.¹³ Det finns också exempel på sammanslagningar av stuveriföretag.

Sammanlagt har ett trettiotal av medlemmarna i organisationen Sveriges Hamnar gått samman till större enheter. En följd av dessa samgåenden är att antalet hamnbolag minskar långsamt, medan antalet aktiva hamnar förblir ungefär oförändrat.

Finansiering

Normalt används i Sverige inga skattemedel för finansiering av allmän infrastruktur i hamnen, utom när det gäller tillfarter till hamnen via landsväg och järnväg. Staten deltar inte heller i beslut om investeringar i hamnar eller finansiering av sådana investeringar, eftersom hamnarna förvaltas av kommunerna. Hamnen beslutar själv om eventuella investeringar och ansvarar för att hitta bästa möjliga finansiering. I de flesta fall fungerar kommunen som bank för hamnen, i den mån större infrastrukturella investeringar krävs. I princip gäller marknadsvillkor för de finansiella relationerna mellan ägaren till infrastrukturen och den som hyr denna infrastruktur.

Ansvar för och finansieringen av farleder till och från hamnen är uppdelat. Sjöfartsverket ansvarar normalt för farleder utanför hamnområdet och finansierar dessa via avgifter som tas ut av an-

¹³ Se vidare Hamnboken (bilaga 2) för ytterligare beskrivning.

vändarna, s.k. farledsavgifter. Inom hamnområdet svarar hamnbolaget eller kommunen för kostnaderna. Investeringar i rörliga tillgångar finansieras normalt av hamnbolaget eller stuveribolaget självt.

Investeringar i hamnar

Som nämnts inledningsvis i betänkandet (se avsnitt 1.1.) är en av Hamnstrategiutredningens utgångspunkter att verka för att statens investeringar allokeras effektivt. I den rationella hamnstruktur som eftersträvas minskar risken för överkapacitet och dubbelinvesteringar. Den mer rationella hamnstrukturen leder också till att hamnarna kan tillvarata sina möjligheter och stärka sin internationella konkurrenskraft.

Ett viktigt sätt att stärka konkurrenskraften för hamnarna är genom investeringar i hamnverksamheten. Sjöfartsverket gör en årlig undersökning om hamnarnas investeringar. Undersökningen är dock inte total eftersom alla hamnar inte svarar på enkäten. Materialet grundar sig också helt och hållet på hamnarnas uppgifter; Sjöfartsverket har alltså inte gjort någon värdering av de redovisade investeringsplanerna. Den senast genomförda undersökningen visar att hamnarnas totala planerade investeringsvolym för perioden 2006–2010 är drygt 10 miljarder kronor. Av dessa står hamnarna på Östersjökusten (Bergkvara–Norrtälje) för drygt 40 procent, Västkusten (Halmstad–Strömstad, inkl. Vänerhamnar) och Sydkusten (Helsingborg–Karlskrona) för dryga 25 procent var. Resterande knappa 10 procent av investeringarna planeras i hamnar längs Norrlandskusten (Gävle–Luleå).

3.3.3 Sammanfattning av ansvarsfördelning i svenska hamnar

Nedanstående tabell sammanfattar finansiering och prissättning i svenska allmänna hamnar. Tabellen är ett direkt citat från Sveriges Hamnar som har fyllt i nedanstående tabell som ett svar på en undersökning av *European Seaports' Organisation* (ESPO) om finansiering och prissättning av hamnarna i medlemsländerna.

Tabell 3.7 Sammanfattning av finansiering och prissättning i svenska hamnar (HO = hamnorganisationen)

SVERIGE	Investering	Underhåll	Anmärkning
Farled in till hamnområde slussar, kanaler)	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO.	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO.	Undantag förekommer där HO även svarar för investeringar utanför hamnen och staten för investeringar innanför hamnområdet.
Vågbrytare	HO	HO	Undantag förekommer där ursprungsinvesteringen görs av kommunen
Landanslutningar (järnvägar, landsvägar)	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO.	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO	Variationer förekommer: t.ex. att staten/kommunen betalar för järnväg/vägar inom hamnområdet.
Fyrrar, bojar, navigations-hjälpmedel	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO.	Utanför hamnområdet normalt staten. Innanför hamnområdet normalt HO.	Undantag förekommer. Radar och annan elektronisk utrustning betalas ibland av staten.
Kajer, dockor och pirar	HO	HO	
Byggnader i hamnområdet	HO eller annan ägare	HO eller annan ägare.	Undantag förekommer där investeringen görs av kommunen

Källa: Sveriges Hamnar.

4 Utredningens kriterier

Detta kapitel har utredningskriterierna¹ som utgångspunkt. Kriterierna beskrivs och jag visar även hur jag hanterar dem i urvalsprocessen av hamnarna.

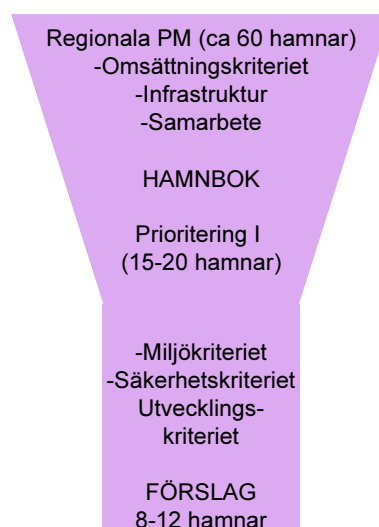
Kriterierna är följande: *Omsättningskriteriet* sammanväger hamnens godsomsättning och möjligheten till samlastning och intermodala transporter. *Infrastrukturkriteriet* handlar om standard på dagens infrastruktur till och från hamnen. *Miljökriteriet* tillsammans med *säkerhets- och skyddskriteriet* handlar om hamnens miljö, skydd och säkerhetsarbete. *Utvecklingskriteriet* handlar om hamnens utvecklingspotential och *Samarbetskriteriet* rör hamnens olika samarbeten med andra hamnar.

4.1 Utredningens förhållningssätt till kriterierna

Hamnstrategiutredningen har arbetat utifrån nedanstående ”trattmodell” vid urvalet av hamnar. Denna stegvisa prioritering kompletterar dels de resonemang som finns i kapitel 3 om var hamnar behövs, dels marknadsperspektivet.

¹ Den fullständiga beskrivningen av utredningskriterierna finns i utredningsdirektivet i bilaga 1.

Figur 4.1 Hamnstrategiutredningens förhållningssätt till utredningskriterierna



Steg 1 – en sammanvägd bedömning av omsättningskriteriet, infrastrukturkriteriet och samarbetskriteriet.

Steg 2 – Miljökriteriet, säkerhetskriteriet och skyddskriteriet.

Steg 3 – Utvecklingskriteriet, inklusive hamnens funktion i transportsystemet.

I detta kapitel redovisas urvalsprocessen i dessa olika steg. I kapitel 6 redovisas det slutliga urvalet av hamnar.

4.2 Samarbetskriteriet

Samarbetskriteriet är centralt. I GTD II:s slutbetänkande² anfördes att den förhandlingsman som delegationen förordade att regeringen skulle utse ska:

ta initiativ till att undersöka möjligheterna till både en bättre samsyn och mer ändamålsenlig rollfördelning mellan de olika hamnaktörerna och, om möjligt, skapa förutsättningar för ett ökat samarbete i olika former mellan aktörerna.

² SOU 2004:76.

Som tidigare anförts (avsnitt 1.2) är en utgångspunkt för Hamnstrategiutredningen att berörda parter först och främst bör diskutera och försöka ena sig om vilka åtgärder som behövs för samordning och specialisering och att trafikverken ska ta ett ökat ansvar i de regioner där de regionala aktörerna enats om samordning.

Hamnstrategiutredaren ska sålunda ta initiativ till samtal mellan aktörerna i regionen om möjligheterna att samverka och samarbeta så att den samhällsliga infrastrukturen nyttjas så effektivt som möjligt. Även en sådan samverkan bör emellertid ske i sådana former att inte valmöjligheterna för marknadsaktörerna minskar på ett omotiverat sätt.

Samverkanssamtal bör ske med sikte på att åstadkomma två resultat:

- ett effektivare nyttjande av dagens infrastruktur och minskat behov av ytterligare stora investeringar
- bättre kvalitet i utbudet till varuägarna i regionen, t.ex. i form av tätare frekvenser och säkrare tidhållning. En koncentration av flöden kan i vissa fall vara en metod för att erbjuda en bättre kvalitet.

I Hamnboken (bilaga 2) visas på olika hamnars samverkan. Som kan utläsas är samarbetet mer eller mindre formellt.

4.2.1 Hamnsamverkan i dag

De samarbeten som kommit längst är de där gemensamma bolag bildats för hamndrift i olika hamnar. Bolagskonstruktionerna ser något olika ut men gemensamt är att ett bolag direkt, eller via dotterbolag, bedriver verksamhet i flera geografiskt näraliggande hamnar. Följande exempel är värda att lyfta fram i detta sammanhang:

- Copenhagen Malmö Port (Malmö–Köpenhamn)
- Mälarhamnar (Köping–Västerås)
- Vänerhamnar (sju hamnar i Vänern)
- Stockholms Hamnar (tre hamnlägen i Stockholms län)
- Bottenvikens Stuveri (sköter stuveriverksamhet i fyra hamnar i Norrbotten och Västerbotten).

Jag vill också framhålla fem exempel på samverkan som nyligen tillkommit eller pågått en tid:

- West Sweden Seaports (Göteborg, Uddevalla, Varberg)
- North Sweden Seaports – Bottenvikshamnar i samverkan (Luleå, Piteå, Skellefteå)
- Blekingehamnar i samverkan (Karlshamn, Karlskrona)
- Hamnar i Västernorrland (Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsviksfjärdens hamnar)
- Mälaraxeln – Södertälje och Mälarhamnar i samverkan.

Vissa hamnar samverkar även med aktörer i andra länder. Jag har dock i detta sammanhang valt att bortse från denna typ av samverkan eftersom syftet med dessa samarbeten inte är att skapa en rationellare hamnstruktur i Sverige, dvs. Hamnstrategiutredningens uppdrag, utan att stärka olika transportkorridorer – vilket i och för sig är en nog så viktig orsak att samverka.

4.3 Godsomsättningskriteriet

När det gäller godsomsättningskriteriet finns det både tillgänglig och tillförlitlig statistik över en mängd variabler vad gäller godsomsättning mätt i ton över kaj.³ Dock finns ingen jämförbar statistik för godsets värde, utan de siffror som finns är uppskattningar från hamnarna själva. Denna osäkerhet beror på att det finns svårigheter att uppskatta värdet, särskilt på enhetslastat gods. Jag har visserligen fått uppgifter från flertalet hamnar om uppskattat värde på godset, dock är detta grova uppskattningar och därmed inte jämförbara. Jag har därför bortsett från värdet på godset över kaj i mina bedömningar.

Jag har också valt att inte ta hänsyn till antalet passagerare i urvalet av hamnar, eftersom det är hantering av gods som är utredningens perspektiv. Dessutom är färjetrafiken i flertalet hamnar dominerad av passagerartrafiken och den är också organiserad utifrån de villkor som gäller för denna, vilket ur ett godstransportperspektiv är mindre intressant. I dessa hamnar följer godset med färjorna.

³ Det finns två statistikkällor: SCB där källan är hamnarna och Sjöfartsverket där källan är skeppsmäklare. Utredningen har huvudsakligen använt SCB:s och SIKAs statistikmaterial.

Jag har gjort en första grovsällning genom att ta hänsyn till godsmängden över kaj. Hamnarnas olika karaktär och funktion i transportsystemet finns närmare beskrivna i kapitel 3 och 5. Därmed tar jag i detta steg inte hänsyn till huruvida hamnen lastar huvudsakligen bulkgoods eller enhetsgoods.

Vidare anger utredningsdirektivet att jag ska ta hänsyn till möjligheter till intermodala lösningar samt hamnens möjligheter att omhänderta och vidarebefordra goods.

4.4 Infrastrukturkriteriet

Infrastrukturkriteriet tar fasta på hög standard på befintlig infrastruktur, till och från hamnen samt på sjö- och landsidan samt tillgång till teknisk utrustning och hjälpmedel av hög kvalitet.

Vi har inte möjlighet att bedöma hamnens krankapacitet och kvalitet på annan utrustning i hamnen på annat sätt än att jag konstaterar att det enligt Sjöfartsverkets enkät som årligen skickas ut till hamnarna angående kommande investeringar finns en stor optimism angående ökad hantering i hamnarna.⁴ Jag förlitar mig på att hamnens bedömningar av nödvändig kapacitet och kvalitet på krankapacitet etc. för att möta kundernas krav och önskemål är tillfyllest.

Därav följer att jag koncentrerat mina bedömningar till den omkringliggande infrastrukturen på land och på sjösidan. Mina bedömningar har gjorts med grund i dagens infrastruktur tillsammans med näraliggande infrastrukturprojekt som förbättrar tillgängligheten till hamnen. Underlag till denna bedömning har jag fått av trafikverken och hamnarna.

Som infrastrukturkriteriet är formulerat i direktiven är det standarden på dagens infrastruktur som utgör grund för bedömningen, vilket gör att exempelvis hamnar nära tätbefolkade områden där trängselproblemen är påtagliga missgynnas. Samtidigt missgynnas hamnar dit infrastrukturen, särskilt när det gäller järnvägsinfrastruktur, är undermålig för att hamnen ligger långt ifrån de nationella stråken.

Sambandet mellan befolkningskoncentration och behov av hamnar finns beskrivet i avsnitt 3.2.

⁴ Hamninvesteringarna redovisas i avsnitt 3.3.2.

4.5 Godsomsättning, infrastruktur och samarbete i ett sammanhang

Som ett stöd i det första urvalet av hamnar har vi gjort en sammanvägd bedömning av godsomsättningskriteriet och infrastrukturkriteriet. I urvalet använt har följande variabler använts:

Godsomsättningskriteriet

- godsomsättning över kaj 2006
- hamnens möjlighet till hantering av intermodala transporter
- hamnens möjlighet till hantering av transitgods i hamnen.

Infrastrukturkriteriet

- infrastruktur på väg
- infrastruktur på järnväg
- infrastruktur på sjösidan.

Den sammanvägda bedömningen av godsomsättning och infrastrukturkriteriet, där godsomsättning, intermodalitet och transitmöjligheter bedömts tillsammans med standarden på infrastrukturen på land och sjösidan, resulterar i att följande hamnar är kvalificerade att betraktas som strategiska och därmed föremål för närmare överväganden:

- Gävle
- Göteborg
- Halmstad
- Helsingborg
- Karlshamn
- Karlskrona
- Luleå
- Mälarhamnar
- Malmö
- Norrköping
- Oskarshamn
- Oxelösund
- Södertälje
- Stockholm (Kapellskär och innerstadshamnarna)
- Sundsvall
- Trelleborg
- Umeå
- Vänerhamn
- Varberg
- Ystad.

Underlaget för bedömningen i sin helhet presenteras i bilaga 4.

Hamnar med stor godsomsättning som inte finns med i urvalet är exempelvis Brofjordens industrikaj nära Lysekil. Denna typ av hamn har visserligen en viktig roll för raffinaderiet på hamnområdet, men hamnen fungerar huvudsakligen som en transithamn där oljeprodukterna som bearbetas aldrig lämnar hamnområdet. Dessutom är Brofjorden ingen allmän hamn.

M'Reals industrihamn i Husum, med goda förutsättningar på infrastrukturensida och en hög godsomsättning, finns inte med i urvalet eftersom det är ett kriterium att hamnen ska vara allmän och därmed tillgänglig för olika kunder.

Av de hamnar som är uppräknade ovan deltar Göteborg, Karlshamn, Karlskrona, Luleå, Mälarhamnar, Malmö, Södertälje, Stockholm, Sundsvall, Vänerhamn och Varberg i mer eller mindre formella samarbeten där syftet är att skapa en rationell och effektiv hamnstruktur i respektive region. Till detta kommer att Oxelösunds och Norrköpings kommuner som delägare i respektive hamn till Hamnstrategiutredningen redovisat en avsikt att samverka i den fortsatta utvecklingen av hamnverksamheten. Göteborgs Hamn har dessutom gått in som delägare i det bolag som opererar kombiterminalen i hamnområdet i Gävle.

4.6 Miljökriteriet

Klimatförändringar och global uppvärmning har på senare tid fått ett ökat utrymme i den allmänna debatten. Detta påverkar hamnarnas verksamhet. Eftersom det av miljöskäl är önskvärt att längre transporter förs över till trafik med mindre miljöpåverkan har hamnarnas roll som intermodala knutpunkter accentuerats. Samtidigt har enskilda hamnar små möjligheter att påverka de utsläpp som har att göra med transporter till och från hamnen på annat sätt än att man ser till att det finns möjligheter till effektiv omlastning mellan olika trafikslag. I länsstyrelsernas behandling av miljötillstånd för hamnarna tas dessutom hänsyn till tillfartstrafiken till hamnarna.

I Hamnstrategiutredningens uppdrag, som det är utformat i direktivet, står hamnens egna miljöarbete i fokus. Därför är det endast hamnens arbete med den miljöpåverkan hamnen orsakar som beskrivs.

Det ställs stora miljö-, säkerhets- och skyddskrav på de svenska hamnföretagens verksamhet. Kraven styrs bl.a. av vilken hantering hamnen har och läget i förhållande till omgivningen. Hamnverksamheten regleras av den svenska miljöbalkens regelverk men också av internationella konventioner och regleringar, exempelvis:

- *International Maritime Organization* (IMO) bestämmer tekniska krav på fartyg och reglerar även sjöfarten när det gäller förorening av havet och säkerheten till sjöss inklusive sjöfartsskydd genom konventionerna MARPOL⁵ och SOLAS⁶.
- För miljön i Östersjön finns bestämmelser utfärdade av *Hel-singforskommissionen* (HELCOM).
- Inom *Europeiska unionen* finns ett antal direktiv och förordningar som sätter upp gemensamma miljöregler.

I tillägg till miljöbalken finns dessutom flera särskilda regler för hamnverksamhet och i arbetsmiljölagen har hamnverksamhet en egen föreskrift. Därtill finns lagen om farligt gods. I bilaga 5 finns en översikt över svenska och internationella regleringar som har betydelse för hamnarnas arbete inom miljö, skydd och säkerhet.

4.6.1 Lagstiftning på miljöområdet som berör hamnarna

Miljöbalken

Miljöbalken trädde ikraft den 1 januari 1999, och den innebär att alla hamnar med trafik av fartyg med större bruttodräktighet än 1 350 GT⁷ ska ha miljötillstånd för att bedriva sin verksamhet. Senast den 31 december 2007 ska ansökan om tillstånd vara inlämnad till respektive länsstyrelse och miljödomstol. Miljötillståndet är i regel inte tidsbegränsat; det är verksamhetens utveckling och om den väsentligen förändras som styr huruvida tillståndet måste omprövas. Det är enligt lagen krav på att *ansöka* om tillstånd, men inte att *inneha* ett tillstånd. De hamnar som har fått tillstånd finns uppräknade i tabell 4.1 nedan och i bilaga 5.

⁵ Se ordlista.

⁶ Se ordlista.

⁷ GT (*Gross Tonnage*) – ett sortlöst jämförelsemått på ett fartygs totala storlek.

Miljödifferenterade avgifter i hamnarna

I april 1996 träffades en överenskommelse mellan Sveriges Hamnar, Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening angående miljödifferenterade hamnavgifter. Motivet var att minska fartygens utsläpp av kväveoxid⁸ och svaveloxid med 75 procent till början av 2000-talet.

De hamnar som har miljödifferenterade avgifter redovisas i tabell 4.1 nedan. Utöver de lägre avgifterna som gäller fartyg som drivs med lågsvavligt bränsle och fartyg där kväveoxidreducerande åtgärder har vidtagits, ges rabatt även för tankfartyg med dubbelskrov. Om man sopsorterar ombord eller om avfallsmängderna minimeras kan detta också ge prislättnader.

Landansluten el

Landanslutning av el minskar fartygens miljöpåverkan genom att fartygets hjälpmotorer kan stängas av när fartyget ligger vid kaj. Avgasutsläppen och bullret minskar, även om det buller som alstras av eldrivna kylaggregat, fläktar, pumpar etc. kvarstår. Tekniken är under utveckling.

Effektbehoven är ofta stora och fartygen har olika elsystemspänning, frekvens, antal ledare och utformning av kontaktdon. Landanslutning kräver därför investeringar från både hamnens och rederiets sida och passar bäst för fartyg i linjetrafik, färjor som anlöper en hamn frekvent och fartyg som ligger längre tid vid kaj.

Landanslutning förekommer på USA:s västkust och i Sverige, det är sålunda en internationellt sett ovanlig företeelse. I Stockholm och Göteborg finns landström till färjor. I Piteå och Göteborg ansluts skogsindustrins systemfartyg. I Helsingborg ansluts Öresundsfärjorna när de ligger inne för natten.

Omhändertagande av buller, damm och gas

Buller kan innebära stora miljöproblem – i bulkhamnar vid t.ex. lossning och lastning av skrot, kol, malm, eller sten men också i hamnar med kryssningstrafik. Oftast görs regelbundna mätningar och diskussioner förs mellan hamn och rederier. Om inte buller-

⁸ Kväveoxider som bildas vid förbränning är en blandning av kvävemonoxid och kvävedioxid. Den kemiska benämningen är NOx.

nivåerna håller sig inom givna ramar kan fartygen tvingas ligga på redden eller på kajplatser längre bort från stadskärnan.

Damm är ett annat miljöproblem. I bulkhamnar vidtas olika åtgärder för att hålla flygdamm på en så låg nivå som möjligt. Mätningar och kontroller sker regelbundet och kajerna sopas och vattnas.

I utlastningshamnar för oljeprodukter finns gasåtervinningsanläggningar som tar hand om den bensingas som ventileras ut när ett tankfartyg lastas. Gasåtervinnningen minskar kolväteutsläppen betydligt som tidigare gick rakt ut i luften. Bensingasen suges in, kondenseras och förs i flytande form tillbaka till produktströmmen. Gasåtervinningsanläggningar för fartyg finns vid lastning i Göteborgs oljehamn och i Brofjorden.

Avfallsmottagning

Svenska hamnföretag tar sedan många år tillbaka emot avfall från fartyg. Det gäller fast avfall, oljehaltigt avfall (s.k. *sludge*) samt grå- och svartvatten (avloppsvatten). I över tjugo år har Sverige haft en lagstiftning om fartygens möjlighet att lämna avfall iland. Den svenska lagstiftningen baserar sig i första hand på den s.k. Östersjöstrategin⁹ som beslutats inom HELCOM, samt på EG-direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamnar.

⁹ Länderna runt Östersjön har utarbetat en gemensam strategi för att eliminera utsläppen av fartygsavfall. Detta har resulterat i ett antal HELCOM-rekommendationer som lagts till Helsingforskonventionen. Länderna har kommit överens om att införa gemensamma regler för att tillhandahålla anläggningar för mottagning av fartygsavfall i hamn, obligatorisk ilandlämning av avfall, tillämpning av ett harmoniserat avgiftssystem, upprättande av avfallsplaner m.m.. Ansvaret för att genomföra de internationella konventionerna åligger Sjöfartsverket.

En miljövänlig maskinpark

Den egna verksamheten med truckar, kranar och andra maskiner ger upphov till miljöpåverkan. Hamnföretagen satsar på ny miljövänlig utrustning och maskinerna drivs med miljövänligare bränsle, är utrustade med partikelfilter och bullrar mindre. Förarna tränas i energisnålt och kostnadsbesparande körsätt, s.k. *ecodriving*. Intern miljöutbildning för all personal är också en viktig insats.

Muddring och deponering av muddermassor

I samband med hamnverksamhet kan olika typer av vattenverksamheter, t.ex. muddring eller pålning, behöva utföras. För vattenverksamheter ska i regel tillstånd sökas hos miljödomstolen. För tippning av muddermassor i vatten krävs dispens av Naturvårdsverket enligt miljöbalken, oavsett om det är frågan om förorenade massor eller ej. Sveriges Hamnar arbetar med att få tydligare bedömningsgrunder för när dispens ska medges.

För närvarande finns inga riktlinjer sedan Naturvårdsverkets Allmänna råd 85:4 om muddring och muddermassor upphävdes 2002. Ny vägledning för muddring och dumpning utarbetas för närvarande. Naturvårdsverket beräknar att en ny handbok kan publiceras under 2008.

Miljöanpassade verksamhetssystem

Arbetet med miljöprovningarna har krävt mycket kraft och energi från hamnföretagens sida men har samtidigt skapat bra underlag för ett fortsatt eget miljöarbete. I dag är flera hamnföretag miljöcertifierade. Andra har valt att arbeta med miljöledningssystem utan extern certifiering. Många har integrerat miljöarbetet som en del av sitt verksamhetsstyrningssystem.

Hamnarnas arbetsmiljöarbete

Arbetsmiljön i hamnar regleras i en särskild föreskrift¹⁰ i arbetsmiljölagen, vilken började gälla den 1 januari 2003. Föreskriften innehåller förutom 49 paragrafer också allmänna råd om hur arbetet

¹⁰ AFS (2001:9).

för ett gott arbetarskydd ska bedrivas. Hamninnehavaren ska enligt föreskriften samordna arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall inom de områden denne rör över. Samordningsansvaret innebär dock inte att andra arbetsgivare inom det gemensamma arbetsstället kan ta ett minskat ansvar för sina arbetstagare.

Det finns möjlighet att certifiera sig enligt den internationella arbetsmiljöstandarden *OHSAS 18001*. Denna standard anger krav som rör ledningssystem för arbetsmiljö och möjliggör hantering av risker och förbättrad prestanda.

Hanteringen av farligt gods i hamn

Lagen om farligt gods¹¹ innehåller en särskild föreskrift om transport av farligt gods i hamn.¹² Föreskriften innehåller bl.a. en checklista för att man ska kunna systematisera kontrollen av fartygets säkerhet med avseende på farligt gods.

4.6.2 Sammanfattande kommentar – miljökriteriet

Hamnarnas miljöarbete är strikt lagreglerat och det finns starka kontrollmekanismer att lagar och regler efterlevs. Svenska hamnar har också större miljökrav än hamnarna i vissa grannländer, särskilt vad gäller avfallshantering.

Trots vissa skillnader i hamnarnas certifieringar och införande av miljödifferenterade avgifter går det inte att peka ut någon enskild hamn som mindre bra än andra på att uppfylla de krav som ställs. Av hänsyn till miljökriteriet är samtliga hamnar kvalificerade.

¹¹ Lag (2006:23) om transport av farligt gods.

¹² SJÖFS 1991:8.

4.7 Säkerhets- och skyddskriteriet

I detta avsnitt beskrivs hamnarnas arbete med säkerhets- och skyddsfrågor tillsammans med tillämplig lagstiftning.

4.7.1 Sjöfartsskydd – ISPS-koden

Sjöfartsskydd är ett samlat begrepp för de åtgärder som beslutats för att skydda sjöfarten mot olika former av yttre hot, vilka har ökat de senaste åren. Uttrycket *sjöfartsskydd* har uppkommit för att skilja dessa säkerhetsfrågor från vad som annars i regel menas med sjösäkerhet.

Det nya regelverket för sjöfartsskydd antogs av IMO i december 2002 och infördes genom den s.k. ISPS-koden för skydd av fartyg och hamnanläggningar. Skydd av kontaktytan mellan fartyg och hamn blev dessutom ett tillägg i den internationella SOLAS-konventionen.

Regelverket trädde i kraft i Sverige genom en EG-förordning den 1 juli 2004.¹³ Avgörande för vilka hamnar som omfattas av reglerna är huruvida hamnen har internationell trafik eller ej. Detta innebär att de flesta hamnar som är öppna för allmän trafik i Sverige omfattas. För hamnar med färjetrafik på korta resor med fasta ruttor finns dock möjlighet till alternativa avtal mellan stater.

För hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift kan det finnas möjlighet till andra skyddsarrangemang, exempelvis för terminaler vid fabriker eller kajer utan tät trafik. Sådana lösningar kräver dock att säkerhetsnivån inte blir lägre än IMO:s grundläggande regler. De får inte heller sänka skyddet för de fartyg som inte omfattas av speciallösningarna.

4.7.2 Hamnskydd

För att skydda hela hamnen och inte bara de delar som berör samverkan mellan fartyg och hamn (hamnanläggningen) finns ett EG-direktiv om ökat hamnskydd.¹⁴ Syftet är att skydda framför allt anläggningar för kemiska och petrokemiska produkter som ofta finns i hamnar i närheten av städer mot terroristattacker. Direktivet ska

¹³ Nr 752/2004.

¹⁴ 2005/65/EG.

vara införlivat i medlemsstaternas lagstiftning under 2007,¹⁵ och det har införts för att komplettera och påskynda resultatet av de icke rättsligt bindande rekommendationer som International Labour Organisation (ILO) och IMO utarbetat om skydd av hamnar.¹⁶ EG-direktivet gäller för alla hamnar där det finns en eller flera hamnanläggningar som omfattas av reglerna för sjöfartsskydd.

4.7.3 Servicetrappan och Stairsec

Servicetrappan är ett tullsystem som utvecklades av svenska Tullverket i början av 2000-talet i samarbete med näringsliv och branschorganisationer. Systemet ska stå för service, god kvalitet, effektivitet och säkerhet i tredjelandshandeln. Det finns två olika certifikat inom Servicetrappans ram:

- ett för kvalitetssäkring av tullrutiner – Servicetrappan
- ett för säkerhet och skydd – Stairsec.

4.7.4 Transportskydd (landtransport av farligt gods)

Mot bakgrund av det ökade terrorhotet i världen, och för att minimera risken för stöld eller obehörigt förfarande med farligt gods i samband med landtransport, har ett helt nytt kapitel som handlar om transportskydd införts i de svenska regelverken för farligt gods (ADR¹⁷ respektive RID¹⁸). Även i IMDG¹⁹-koden har skyddsbestämmelser införts.

Hamnar berörs genom att områden för mellanlagring och uppställningsplatser för fordon så långt möjligt ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och ej tillgängliga för allmänheten. När farligt gods hämtas i hamnen får det endast överlämnas för transport till transportörer vars identitet har fastställts på lämpligt sätt.

¹⁵ Den 1 januari 2007 (vissa delar den 15 juni 2007) trädde lag och förordning om hamnskydd ikraft. Den 1 februari 2007 trädde Sjöfartsverkets föreskrifter (2007:1) om hamnskydd ikraft – lag (2006:1209) om hamnskydd, förordning (2006:1213) om hamnskydd respektive SJÖFS (2007:1) om hamnskydd.

¹⁶ ILO and IMO Code of Practice on security in ports.

¹⁷ European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

¹⁸ Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

¹⁹ International Maritime Dangerous Goods Code.

Infrastrukturskydd

Europeiska rådet har uppdragit åt Europeiska kommissionen att utarbeta en övergripande strategi för infrastrukturskydd. Arbetet har fortskridit så långt att kommissionen lagt fram en grönbok,²⁰ som ger grundragen till de olika alternativen för ett europeiskt program för skydd av kritisk infrastruktur. Exempel på kritisk EU-infrastruktur är ny teknik (t.ex. Internet) samt avregleringen av marknader (t.ex. el- och gasleveranser), vilken har medfört att mycket infrastruktur blir en del i ett större nät.

4.7.5 Sammanvägd bedömning säkerhets- och skyddskriteriet

Synonymt med resonemanget kring miljökriteriet kan jag konstatera att säkerhet och skydd är viktiga delar av en hamns verksamhet. Eftersom den är strikt styrd av lagregleringar och internationella konventioner finns det samtidigt litet utrymme att göra en värdering av enskilda hamnars skyddsarbete, som i tillägg också till stora delar är konfidentiellt. Ingen bedömning görs därför här av enskilda hamnars säkerhets- och skyddsarbete.

²⁰ Grönbok om nytt europeiskt program för skydd av kritisk infrastruktur KOM (2005) 576, slutlig.

Tabell 4.1 Översikt av miljödifferenterade avgifter samt olika externa certifieringar i de utvalda hamnarna. Hamnarna är sorterade i fallande ordning utifrån antal anlöp enligt SCB:s statistik

	Miljö- tillstånd	SOx diff. avgift	NOx diff. avgift	Stairsec -cert.	Antal fartygs- anlöp	Procent av alla anlöp
Helsingborgs Hamn	²¹	X	X	X	45 007	46,90
Stockholms Hamnar	X ²²	X	X	-	8 989	9,37
Göteborgs Hamn		X	X	X	8 217	8,56
Trelleborg Hamn	X	X	X	X	5 526	5,76
Ystad ²³		-	-	-	3 379	3,52
Copenhagen Malmö Port	²⁴	X	X	X	2 790	2,91
Karlshamns Hamn		X	-	-	2 025	2,11
Terminal West (Varberg)	X ²⁵	X	X	X	1 241	1,29
Mälarhamnar	X	X	X	X	1 200	1,25
Halmstad	X	X	X	X	1 148	1,20
Norrköpings Hamn & Stuveri	X	X	X	X	996	1,04
Vänerhamn	X ²⁶	X	X	-	989	1,03
Gävle Hamn	X	X	X	-	974	1,01
Umeå Hamn	X	X	-	X	891	0,93
Oxelösunds Hamn	X	X	X	-	825	0,86
Karlskrona Hamn		X	X	-	706	0,74
Oskarshamns Hamn		X	X	-	673	0,70
Södertälje Hamn	X ²⁷	X	X	X	629	0,66
Sundsvalls Hamn	X	X	X	X	610	0,64
Luleå Hamn		X	X	-	602	0,63

Källa: Bearbetning av muntligt och skriftligt material från Sveriges Hamnar.

4.8 Utvecklingskriteriet

För det slutliga utpekandet av vilka hamnar som ska betraktas som strategiska är det viktigt att uppmärksamma inte endast dagens godsomsättning utan också utvecklingen av godsomsättningen över tid.

Figuren nedan visar den relativa tillväxten mellan åren 2000 och 2006 i det urval av hamnar som gjordes med utgångspunkt i godsomsättning, infrastruktur och samarbete i avsnitt 4.5. Totalt har

²¹ Enligt Helsingborgs Hamn AB kommer miljötillstånd att erhållas under hösten 2007.

²² Tillståndet gäller Kapellskär.

²³ Enligt Ystads Hamn och Logistik AB kommer miljödifferenterade hamnavgifter att införas under 2007.

²⁴ Enligt CMP kommer miljötillstånd att erhållas under hösten 2007.

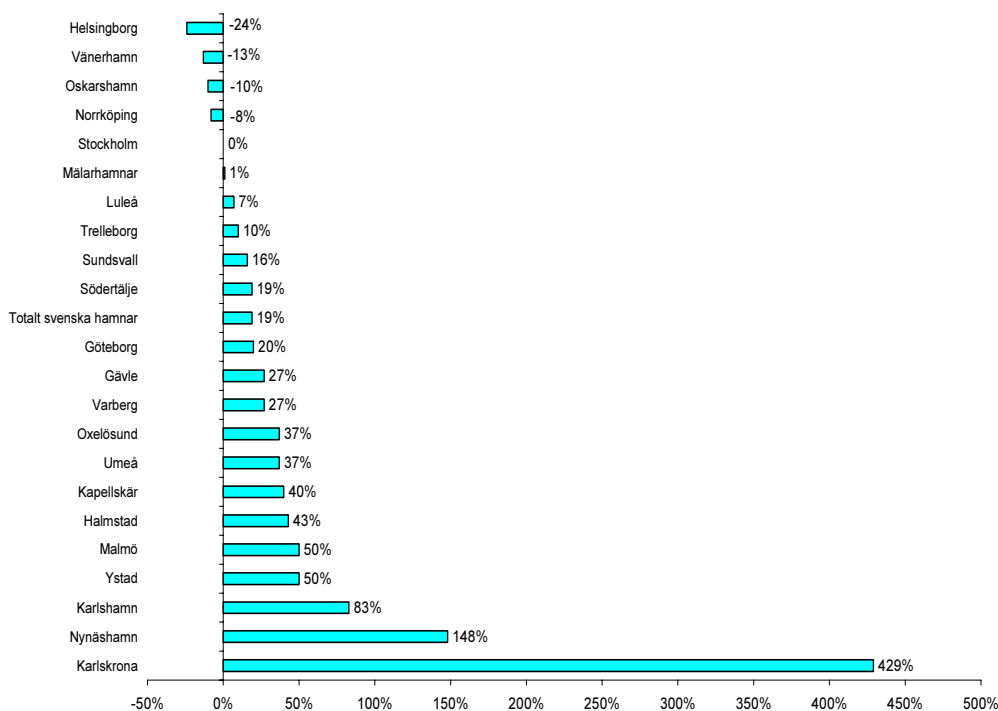
²⁵ Varbergs hamnförvaltning har tillståndet.

²⁶ Tillståndet gäller hamnen i Lidköping.

²⁷ Tillståndet gäller Sydhamnen.

godsmängden över kaj ökat med 19 procent i svenska hamnar under perioden.

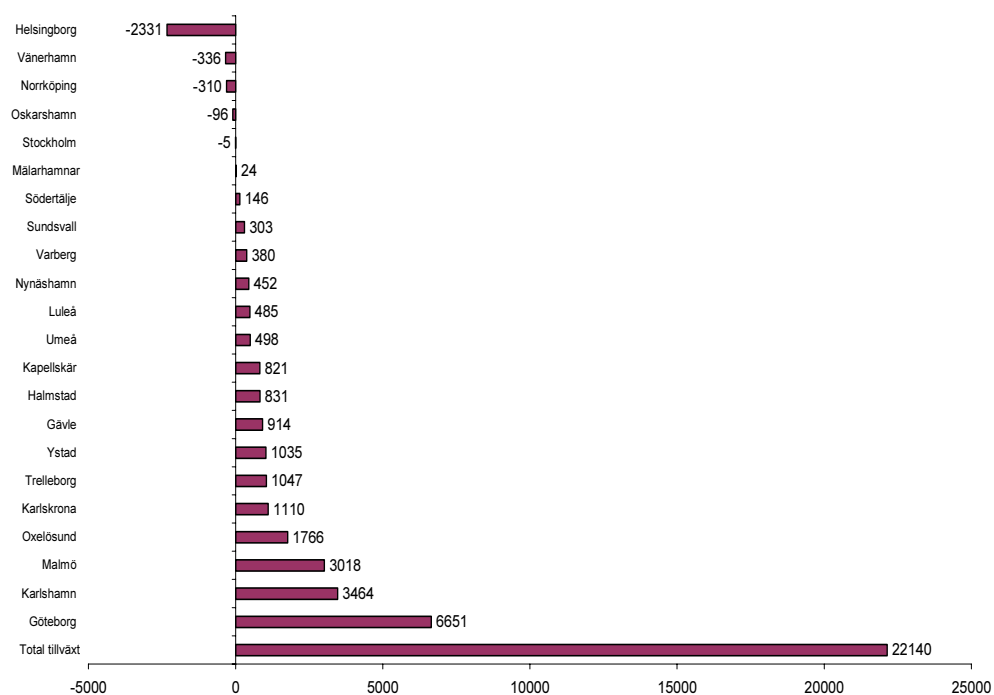
Figur 4.2 Relativ tillväxt i de utvalda hamnarna 2000 och 2006, procent



Källa: SCB/Sveriges hamnar.

Om vi i istället studerar den absoluta tillväxten blir resultatet enligt figuren nedan. Intressant att notera är att ca en tredjedel av ökningen i godshantering över kaj i svenska hamnar under perioden har tillfallit Göteborg. Göteborg har sålunda ökat sin andel av hanterat gods över kaj under 2000-talet jämfört med övriga hamnar. De utvalda hamnarna står också för ca 90 procent av den totala tillväxten i Sveriges Hamnars medlemsföretag under perioden. En koncentration av flödena till ett färre antal hamnar har således skett under perioden.

Figur 4.3 Absolut tillväxt i de utvalda hamnarna 2000 och 2006, (ton över kaj)



Källa: SCB/Sveriges hamnar.

Helsingborgs Hamns minskning under perioden kan till största delen tillskrivas Öresundsbronns tillkomst.

Vi har också tagit del av flertalet hamnars framtidsprognoser. Dessa visar på en stor optimism, inte minst beträffande intermodala transporter där flera hamnar har en betydande roll som intermodala knutpunkter med kombiterminaler på hamnområdet. Till detta kommer de hamnpendlar som på senare tid etablerats från ett antal hamnar där dessa fungerar som omlastningspunkter från sjötransport till järnvägstransport. Flera hamnpendlar går dessutom mellan hamnars kombiterminaler. Denna utveckling leder till att flertalet hamnföretag har betydande godshantering som aldrig går över kaj, utan hamnen är en intermodal knutpunkt för tre transportslag.

Det finns dessutom hamnar som även försöker integrera flygfrakt i transportkedjan. Dock torde utvecklingspotentialen för detta vara relativt begränsad eftersom snabba transporter av högvärdiga produkter är flygfrakts styrka medan järnväg och sjötransporter är volymberoende och varorna har relativt sett ett lägre värde.

I betänkandet *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv* (SOU 2007:59) diskuteras framtidsperspektivet för godstransporterna i Sverige.

5 Hamnars olika funktion i transportsystemet

Hamnar har sinsemellan olika funktion i det svenska transportsystemet. Som framgår av Hamnboken (bilaga 2) har hamnarnas funktioner under lång tid utmejslats beroende på huruvida det finns en viktig industri i närheten vars lokalisering beror på hamnens läge eller om hamnen är en viktig del av transportkedjan som transporterar konsumtionsprodukter till centrallager eller andra hubbar. Hamnarnas viktigaste uppgift utifrån Hamnstrategiutredningens perspektiv är att vara välfungerande noder för varuägarnas behov av transporter till och från Sverige. Hamnarnas funktion för passagerartrafik är alltså av mindre betydelse i detta sammanhang.

5.1 Hamnarnas olika funktioner i transportsystemet

I detta avsnitt kategoriseras hamnarna utifrån olika funktioner i transportsystemet.

Kategoriseringen är gjord utifrån följande funktioner:

- brohamnar för persontrafik och gods
- hamnar för industrivaror
- containerhamnar
- fordonshamnar
- energihamnar
- avlastningshamnar.

De hamnar som är kategoriserade är desamma som tidigare valts ut i urvalsprocessen (se avsnitt 4.5). Vissa hamnar finns med i flera kategorier utifrån ett transportpolitiskt funktionsperspektiv; dessa hamnar bedöms alltså ha en viktig funktion i flera kategorier.

Det finns även andra typer av hamnar med viktiga roller, t.ex. reservhamnar, reparationshamnar eller nödhamnar. Dessa hamnar ingår dock oftast inte i Sjöfartsverkets urval av hamnar med riksintresse¹ och har heller inget primärt transportpolitiskt intresse. Därför har jag valt att inte kategorisera dessa hamnar – även om det är av yttersta vikt, inte minst ur ett säkerhets- och serviceperspektiv, att det finns väl fungerande hamnar med dessa funktioner. Exempel på viktiga hamnar i detta avseende är Uddevalla Hamn och Slite Hamn som är nöd- och reservhamnar för Vänertrafiken respektive Gotlandstrafiken samt Falkenbergs Hamn som fungerar som reparationsvarv på Västkusten.

5.1.1 Brohamnar för persontrafik och gods

Jag har valt att kalla de hamnar där färjetrafiken är stor för *brohamnar* eftersom funktionen för dessa hamnar är just att utgöra en bro till ett fåtal fasta destinationer med hög frekvens på anlöpen.

De transporter som förbinder Sverige med våra viktigaste handelspartners är ofta färjetransporter via brohamnarna i södra, västra och östra Sverige. Därför är brohamnarna strategiska. Särskilt viktiga är förbindelserna med Tyskland och Finland. Det är också högst troligt att det finns flöden som går igenom Polen, Tyskland och Finland på sin väg till Sverige, där dessa länder därmed utgör transitländer. På samma sätt är Skåne, Blekinge och Stockholmsregionen transitregioner för flöden med slutdestination i andra delar av Sverige och Norge.²

De brohamnar i Sverige med mest passagerartrafik ligger nära stora befolkningsområden, men det finns också färjetrafik där godset dominerar. Ett sätt att visa denna skillnad är att jämföra antalet passagerare med godsmängden. Tabell 5.1 nedan jämför hanterat enhetsgods och antal passagerare i de viktigaste svenska brohamnarna. Beräkningen förutsätter att containrar, flak och kassetter huvudsakligen inte går med färjor. Det finns visserligen exempel på att detta är fallet, men den felräkning detta bedöms orsaka är försumbar.

¹ Se ordlista.

² Källa: Vägverket: *Godtransporter genom Skåne och Blekinge, publikation 2006:109* samt Chalmers tekniska högskola, Richard Stemmler: *Consequences of Poland's joining to the European Union for the ferry transport in the south Baltic Sea*, Magisteruppsats E2005:046 (2005).

Tabell 5.1 Godsmängd i ton på trailrar, lastfordon, släp och järnvägsvagnar per passagerare i de viktigaste svenska brohamnarna, 2006

Hamn	Passagerare	Godsmängd enhetsgods ton exkl. containrar, flak och kassetter	Jämförelsetal godsmängd ton/passagerare
Gotlands hamnar	1 472 260	552 000	0,37
Göteborg	2 187 787	10 944 000	5
Helsingborg	10 775 694	4 567 000	0,42
Kapellskär	1 381 798	2 854 000	2,07
Karlshamn	110 815	1 339 000	12,08
Karlskrona	413 463	1 113 000	2,69
Malmö	155 462	4 101 000	26,38
Nynäshamn	1 273 102	731 000	0,57
Oskarshamn	388 614	274 000	0,71
Stockholm	8 032 226	2 650 000	0,33
Strömstad	1 250 160	284 000	0,23
Trelleborg	1 696 646	11 204 000	6,60
Umeå	76 993	274 000	3,56
Varberg	170 332	604 000	3,55
Ystad	1 936 622	2 897 000	1,5

Källa: Sveriges hamnar/SCB.

Tabellen visar att Stockholms innerstadshamnar, Helsingborg, Strömstad, Nynäshamn, Oskarshamn och Gotlands hamnar är brohamn där passagerarna dominerar, medan Malmö, Trelleborg, Karlshamn och Göteborg är brohamn där godset dominerar. I Ystad dominerar Bornholmstrafiken passagerartrafiken (som inte har gods), godsmängden per passagerare på Ystads Polentrafik är troligen betydligt större än tabellen visar.

Krav på infrastruktur

För att brohamnarna ska fungera är det viktigt med bra infrastruktur även på land, eftersom det mesta som går via dessa hamnar ska transporteras vidare från hamnen. Persontransporternas slutmål ligger generellt sett relativt nära hamnen, medan godset transporteras längre sträckor. Eftersom det är relativt många persontransporter som ska försörja hamnen, där flödet inte är jämnt utan följer anlop och avgång av färjor, är det dessutom viktigt att persontransporterna kan ske med kollektiva färdmedel. Det är också

väsentligt för flödena i dessa hamnar, som till stor del utgörs av trailrar som transporteras vidare med lastbil, att anslutningsvägar klarar tunga transporter samtidigt som vägarna ska fungera även med ojämna flöden. För att det ska finnas förutsättningar för järnvägstransporter från dessa hamnar är det nödvändigt att det i hamnen finns omlastningsmöjligheter att lasta trailers till järnväg (järnvägsvagnar som går på färja är relativt ovanligt), samtidigt som det är nödvändigt med tillräckliga volymer för att möjliggöra järnvägstransporter.

När det gäller infrastrukturen på sjösidan kräver färjetrafiken inte så stort djupgående; däremot krävs infrastruktur i hamnen i form av ramper, terminaler och andra utrymmen för att ta emot passagerare.

I hamnar där tiden fartygen ligger förtöjda är lång, och där antal passagerare dominerar, är det av miljömässiga skäl mest angeläget att sätta in elanslutning till land (fler faciliteter drar ström i passagerarfärjor än i godsfärjor).

5.1.2 Hamnar för industriprodukter

Hamnar för industriprodukter är av vital vikt för svensk exportindustri. I flera av hamnarna finns redan i dag stora industriella intressen i form av ägande eller näraliggande stora tillverkningsenheter. Företagen har också byggt upp särskilda system för systemtransporter (se avsnitt 3.1.4).

Krav på infrastruktur

Till och från dessa hamnar går godset längre sträckor, både på sjö- och på landsidan. Transporterna är dessutom tunga, vilket ställer krav på omkringliggande infrastruktur så att transporterna klarar av stora mängder som ska gå långa sträckor. Dock är kravet på frekvens inte så stort, utan trafiken är snarare bunden till regelbundenhet och punktlighet.

Utvecklingen går mot ökad samlastning mellan olika företags systemtransporter. Om dessa samlastningsmöjligheter i framtiden nyttjas mer än i dag kommer det att innebära större fartyg, dock inte med samma utveckling som på containersidan. Därför är inte kraven på farlederna så stora i denna typ av hamn.

De storskaliga industrier som finns i dessa system ligger i regel i anslutning till hamnen; många gånger har hamnens verksamhet startat i och med industrietableringen. Det är i stället råvarorna som kräver långa transportsträckor på land. Konsolideringar på världsmarknaden, inte minst inom skogs- och stålbranscherna, har gjort att flödena numera ofta är globala, med råvaror från ett land samt tillverkning av olika delar i processen i olika länder – ibland t.o.m. i olika världsdelar. Andra transporter i denna hamnkategori är transporter av byggmaterial, t.ex. cement och sten, som också har stora volymer i svenska hamnar.

Exempel på hamnar för industriprodukter

Exempel på hamnar som främst lastar för industrier är Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå, Sundsvall, Karlshamn, Gotlands hamnar, Halmstad, Varberg, Oxelösund och Uddevalla.

5.1.3 Containerhamnar

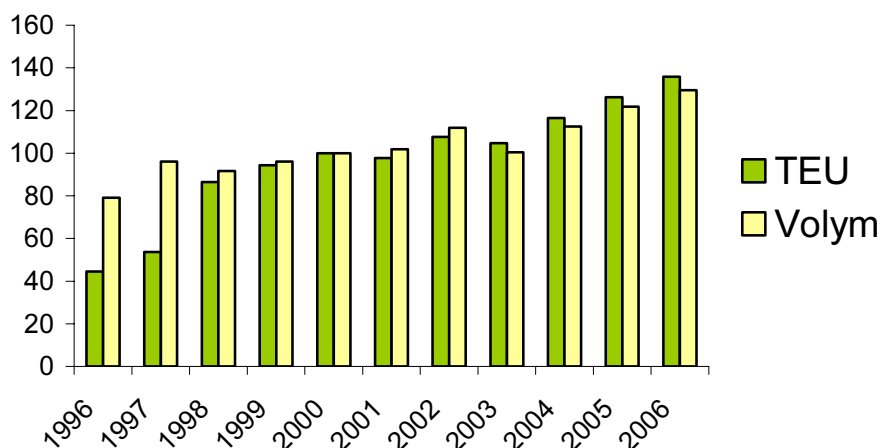
Containertransportsystemet är främst ett globalt transportnätverk för dörr-till-dörrtransporter av relativt högvärdigt gods. Samlastningsmöjligheterna är stora. Ökad handel med förädlade produkter samt en containerisering av allt fler varuslag har dessutom drivit på tillväxten av containertrafik; volymerna har i princip fördubblats vart tionde år sedan 1980-talet.

Parallellt med denna utveckling omstrukturerades containermarknaden pga. dålig lönsamhet och sjunkande priser. Denna effektivisering av marknaden, som inneburit gemensamma globala transportlösningar och högre resursnyttjande, har samtidigt lett till att konkurrensen minskat och det är i dag ett fåtal globala operatörer som styr marknaden. Detta visar sig också när det gäller landtransporterna, där prisskillnaden på en transport till en landterminal jämfört med priset till en särskild hamn är försumbar.

Operatörernas fraktpriser täcker således inte självkostnaden för landtransporten.

Containertrafiken i svenska hamnar har ökat, dock inte med de stora tillväxttal som förekommer globalt. År 2006 ökade containervolymen i antal TEU över kaj med 8 procent i svenska hamnar. Figur 5.1 nedan visar tillväxten 1997–2006.

Figur 5.1 Hanterade containrar över kaj i svenska hamnar 1997–2006, (index 2000 = 100)



Källa: SIK/SCB.

För containersystemen finns två slags hamnar – stora nav (*hubbar*³) med länkar (*feeder*) till lokala hamnar (*spokes*). Det är mellan dessa olika funktioner för containerhamnar i transportsystemet som dragkampen mellan svenska öst- och västkusten till stor del handlar om. Alternativa scenarier för containertransporter till svenska hamnar är följande:

Scenario I: Anlöp direkt från transocean destinationer förmodligen till Göteborg. Göteborg blir då en *hub* med *feeder* till andra hamnar och godstransporter via järnväg och lastbil till torrhamnar⁴ i inlandet.

Scenario II: Anlöp till *hubbar* på kontinenten som transporteras med *feeder* till svenska hamnar. Svenska hamnar blir i detta scenario *spokes* till de stora hubbarna på kontinenten.

Dagens situation är något mitt emellan de ovan beskrivna scenarierna. Göteborgs Hamn fungerar som transocean hub i en av

³ Se ordlista.

⁴ Se ordlista.

Maersks containerlinjer, samtidigt som man är Sveriges största *spoke* för *feeder* till hubbar på kontinenten (se tabell 5.2 nedan).

Tabell 5.2 Containertransporter mellan vissa svenska hamnar och hubbar på kontinenten i tusentals ton, 2005

Export	Göteborg	Helsingborg	Gävle	Västerås	Oxelösund	Malmö	Norrköping	Stockholm	Halmstad	Södertälje	Summa
Hamburg	695	122	347	44	1		29	2	3		1 244
Bremerhaven	421	210	3	7							641
Rotterdam	7										7
Antwerpen	179	86									265

Import	Göteborg	Helsingborg	Gävle	Västerås	Oxelösund	Malmö	Norrköping	Stockholm	Halmstad	Södertälje	Summa
Hamburg	637	23	4	2		4	7	24		72	773
Bremerhaven	619	69	4			19		163		2	877
Rotterdam	245			46			10				301
Antwerpen	122										122
SUMMA	2 925	510	358	99	1	23	46	189	3	74	4 230

Källa: Sjöfartsverkets farledsdatas, Lloyd's Register – Fairplay Register of Ships.

När man analyserar containerutvecklingen i hamnarna är det viktigt att ha i åtanke att varje container hanteras i genomsnitt tre gånger i globala transporter. Till detta kommer flöden av tomcontainerar. Därför räknas förmodligen samma container flera gånger i statistiken. I Sverige finns dessa obalanser främst i relationen konsumtionsområden och produktionsområden. Samma förhållande råder för övrigt även för andra typer av transportslag, t.ex. transporteras det mycket lastbilar och järnvägsvagnar. Det är huvudsakligen tomtransporter i containertrafiken som lastas över kaj, och därför ägnas särskild uppmärksamhet åt detta i detta sammanhang, även om det också finns viss tompositionering⁵ av containerar på järnväg.

⁵ Se ordlista.

Officiell statistik på tompositionering finns för kustområden men inte för enskilda hamnar. Därför görs en jämförelse mellan de största containerhamnarna i Sverige avseende skillnader i last per container i tabell 5.3 nedan.

Tabell 5.3 Lastning per TEU, svenska hamnar med >20 000 TEU i godsomsättning, 2006

Hamn	Antal TEU	Containrar ton	Lastat i ton/TEU
Gävle	67 136	579 000	8,62
Göteborg	811 843	6 625 000	8,16
Helsingborg	137 489	1 202 000	8,74
Malmö	37 851	342 000	9,04
Mälarhamnar	40 458	374 000	9,24
Stockholm	37 005	223 000	6,03
Södertälje	24 067	182 000	7,56
Varberg	21 565	139 000	6,45
Åhus	21 760	183 000	8,41

Källa: Bearbetning av statistik från Sveriges Hamnar/SCB.

Siffrorna ovan visar en lägre lastningsgrad i Stockholm och Varberg än i övriga hamnar, vilket kan tyda på en relativt stor tompositionering. En annan förklaring kan givetvis vara att godset som fraktas till hamnen är volymkrävande men inte väger så mycket.

Krav på infrastruktur

Det är i denna kategori hamnar den ökade fartygsstorleken kommer att ha störst konsekvenser med avseende på djupgående i farleden och möjlighet att framföra breda fartyg. Möjligheten att avsätta godset i inlandet har också stor betydelse för hamnens attraktivitet gentemot varuägare.

5.1.4 Fordonshamnar

Bilar transporteras bl.a. från Asien till den hamn som respektive bilföretag har avtal med. Detta leder till att bilar som ska till Skåne kan hamna i Södertälje eller Wallhamn eller vice versa. De hubbar som utvecklats i Sverige i dag har också en roll i bildistributionen till övriga Östersjöområdet.

Bilhantering leder ofta också till en omfattande PDI-verksamhet (*Pre-Delivery Inspection*) där särskilda PDI-företag tillser att bilen blir utformad enligt kundens önskemål. Kundenpassning av personbilar görs således i hamnen, medan kundenpassning av lastfordon oftast görs i fabriken.

De viktigaste fordonshamnarna i Sverige är Göteborg, Copenhagen Malmö Port, Wallhamn, Södertälje och Halmstad. Tabell 5.4 nedan visar vilka hamnar som 2006 omsatte fler än 30 000 fordon över kaj. Tabellen visar också skillnader mellan hamnarna.

I Halmstad och Södertälje lossas betydligt fler fordon än det lastas, medan Malmö och Wallhamn har en utpräglad hubbfunktion för omlastning, PDI och vidare distribution till slutdestinationen. Samma fordon kan därmed i statistiken räknas över kaj två gånger.

Tabell 5.4 Antal lastade och lossade motorfordon i hamnar med en omsättning som överstiger 30 000 fordon, 2006

Hamn	Lossade	Lastade	Total hantering
Göteborg	96 072	229 245	325 317
Halmstad	56 902	135	57 039
Malmö	241 665	100 592	342 257
Södertälje	53 134	18	53 152
Wallhamn	25 252	23 776	49 028

Källa: Bearbetning av statistik från Sveriges Hamnar/SCB.

Krav på infrastruktur

I hubbhamnarna omlastas fordon till andra fartyg i stor utsträckning. Därför är kravet på omkringliggande infrastruktur på land inte så stort. Till de fordonshamnarna som har avsättning för en del av fordonen inåt landet är det däremot viktigt att dessa transporter, företrädesvis järnvägstransporter, fungerar. Den andra typen av fordonshamnarna är då hamnen är belägen nära en fordonsindustri och hamnen utgör en viktig del i distributionen. I dessa hamnar är kravet på välfungerande infrastruktur till produktionsanläggningen stort.

Fartygen som används för transoceaniska transporter är stora och kräver relativt stort djupgående. Fordonshantering är också en utrymmeskrävande verksamhet. I Malmö upptar bilhanteringen ungefär hälften av hamnens yta men den står för en väsentligt mindre del av hamnens intäkter.

5.1.5 Energihamnar

Energihamnarna är viktiga för energiförsörjningen i Sverige. I dag dominerar oljetransporterna men i framtiden kommer förmodligen alternativa bränslen utgöra merparten av transporterna.

Redan i dag transporteras etanol från Brasilien till Europa. Detta lönar sig eftersom den brasilianska råvaran i form av sockerrör är överlägsen de europeiska sockerbetorna. Det går också att producera etanol från träråvara, vilket har gett underlag för etanolfabriker i såväl Norrköping som en planerad fabrik i Karlshamn.

En trend under senare år är att rysk olja transporteras till Sverige för mellanlagring, ofta i bergrum. Ägarna räknar i dessa fall med höjda råvarupriser och därför lagras oljan i väntan på bättre försäljningspriser. Oljan kallas därför transitolja.

Krav på infrastruktur

Till de kluster av polymerindustrier som framför allt finns på Västkusten transporteras stora mängder olja som insatsprodukt till tillverkningen. Transporterna internt mellan företagen sker ofta i pipelinesystem. Uttransporterna med färdiga produkter sker i huvudsak med lastbil. Det finns önskemål från industrin att i högre utsträckning transportera på järnväg men denna utveckling har ännu inte ägt rum, mycket på grund av otillräcklig järnvägskapacitet.

De stora oljeraffinaderierna på Västkusten raffinerar olja till olika slags drivmedel. Transporterna till och från dessa sker huvudsakligen med fartyg. Det går dock inte att använda samma typ av fartyg för in- respektive uttransporter, eftersom det inte går att använda samma fartyg för råvaror och raffinerade varor.

Det finns också en trend att hamnar som inte raffinerar oljeprodukter fungerar som omlastningshamnar för vidare transport med andra fartyg till slutdestination. Detta sker exempelvis i Södertälje för vidare distribution till Västerås.

Av detta följer att kraven på landtransporter inte är så stora för denna typ av produkter, eftersom sjötransporterna klarar mycket av de långa transporterna. Transporter till slutkund är dock starkt beroende av lastbilstransport med tankbil. Järnvägstransporter för denna typ av gods är ännu inte så vanliga.

Det är av yttersta vikt att dessa transporter framförs på ett säkert sätt, eftersom godset ofta som klassificeras som farligt gods.

Exempel på energihamnar

Exempel på energihamnar är Malmö (olja), Brofjorden/Lysekil (olja), Gävle (flygbränsle), Karlshamn (transitolja), Norrköping (olja och etanol), Oxelösund (olja och kol), Göteborg (olja) och Stenungsund (olja och kemiska produkter).

5.1.6 Avlastningshamnar

Sverige är det enda land i EU där insjöfarten minskar i volym. Från Rotterdams hamn går nära en tredjedel av det gods som inte är feeder-volymer i insjöfart. På kontinenten styrs utvecklingen av insjöfart dels att det finns behov av avlastning av väg- och järnvägsnäten, dels av miljöskäl.

Samma resonemang kan överföras till Sverige, och det finns en tydlig avlastningsroll för hamnar i insjöar som dessutom är miljömässigt fördelaktig.

De hamnar som har denna roll i det svenska transportsystemet är insjöhamnarna i Vänern och Mälaren. I dessa fall har dock hamnarna en klar nackdel i tillgängligheten på sjösidan i och med långa lotstider och krav på bredd och djupgående i samband med slussning.

Krav på infrastruktur

Sjöfartens utveckling går mot allt större fartyg, särskilt när det gäller containerfartyg. Om det ska vara möjligt för dessa fartyg att komma in i Mälaren och Vänern krävs bättre tillgänglighet i form av förbättrade slussar och större djupgående. Nyckelfrågan är huruvida det är transportpolitiskt fördelaktigt att göra dessa investeringar i förhållande till andra investeringar.

Klimat och sårbarhetsutredningen (M 2005:03) kommer i sitt slutbetänkande hösten 2007 att ta upp en diskussion om de miljömässiga avvägningar som behöver göras för möjligheten till avtappning.

Exempel på avlastningshamnar

De avlastningshamnar som finns i Sverige i dag är Mälarhamnar och Vänerhamn.

5.2 Hamnarnas funktion i transportsystemet

Tabellen 5.5 nedan visar en sammanställning av Hamnstrategiutredningens kategorisering av hamnarna som kvalificerat sig att kunna bli strategiska enligt kapitel 4.

Tabell 5.5 Kategorisering av hamnarna som kvalificerat sig att kunna bli strategiska

	Brohamn >35 000 trailrar	Industri- hamn	Containerhamn >20 000 TEU	Fordonshamn	Energihamn >1 000 ton olja eller likn.	Avlastnings- hamn
Göteborg	X	X	X	X	X	
Trelleborg	X					
Malmö			X	X	X	
Karlshamn	X	X			X	
Helsingborg	X		X			
Luleå		X				
Oxelösund		X			X	
Stockholm	X		X			
Gävle		X	X		X	
Norrköping		X			X	
Mälarhamnar			X			X
Ystad	X					
Halmstad		X				
Vänerhamn		X				X
Sundsvall		X				
Umeå		X				
Varberg	X	X	X			
Karlskrona	X					
Oskarshamn		X				
Södertälje			X	X		
<i>Totalt</i>	<i>8</i>	<i>12</i>	<i>8</i>	<i>3</i>	<i>6</i>	<i>2</i>

Källa: Hamnstrategiutredningen.

5.3 Konkurrens eller samarbete mellan hamnar

Som tidigare anförts är det en grannliga uppgift att balansera mellan strävan att skapa förutsättningar för en levande konkurrens mellan olika hamnar och behovet att ändå hushålla med gemensamma resurser och prioritera infrastrukturen kring de hamnar där den gör störst nytta både i dag och i framtiden.

Dessa avvägningar framstår i dag inte som särskilt komplicerade när det gäller *brohamnar*. Både de hamnar som domineras av färjetrafik med passagerare (ropax) och mer godsdominerade färjor finns i befolkningstäta delar av landet. Våra viktigaste brohamnar ur ett nationellt perspektiv är därför Kapellskär, Stockholm, Trelleborg, Helsingborg och Göteborg. Någon egentlig konkurrens mellan dessa finns det inte förutsättningar för.⁶

Det finns troligen inte heller någon allvarigare konkurrensytta mellan olika delar av Sverige när det gäller *industrihamnar*. Den systemtrafik som dominerar i industrihamnarna genereras av industriföretagen som ofta ligger nära en hamn.

Den konkurrens som kan iakttas finns när det gäller *containerhamnarna*. Konkurrensen finns i två avseenden – dels konkurrerar i någon mån hamnarna på ostkusten om marknadsandelar i feedertrafiken till Nordtyskland/Rotterdam, dels konkurrerar ostkusthamnarna med Göteborg om tillgängliga containervolymer.

För att garantera tillräckliga volymer för att motivera direktanlöp till Asien har Göteborgs Hamn byggt upp ett nät av hamnpendlar som inte bara omfattar inlandet utan också hamnar på ostkusten, t.ex. Sundsvall, Gävle, Norrköping och Karlshamn. Inom Mälardalsområdet finns hamnpendlar från Västerås och Södertälje. I dessa fall har konkurrensen mellan feeder-alternativet och direktanlöpen via Göteborg ersatts med ett samarbete mellan hamnarna.⁷

Det är svårt att bedöma hur relationerna mellan feedertrafiken på ostkusten och direktanlöpen i Göteborg kommer att utvecklas i ett längre perspektiv. Sverige är sannolikt en så liten marknad att bedömningar som görs av det begränsade antalet globalt verk samma containerrederier får stor betydelse. Naturligtvis spelar det även roll hur hamnkapaciteten i Nordeuropa utvecklas. Av be-

⁶ Dock kan det naturligtvis av klimatskäl bli en ändrad relation mellan trafik från kontinenten till och från Trelleborg och Mälardalen i framtiden. En del av den trailertrafik som går från Skåne/Blekinge till Mälardalen kan då komma att föras över till fartyg. Ett aktuellt exempel är Polferries linje mellan Gdansk och Nynäshamn.

⁷ Konkurrensen bevaras mellan översjörederiet och feeder-rederiet så länge de återstående volymer på ostkusten är tillräckliga för att motivera anlöp.

tydelse blir möjligen också hur handeln mellan Ryssland/Baltikum och Sverige utvecklas, även om en ökning där sannolikt i första hand kommer att ske inom roro-segmentet.

Sammanfattningsvis kan slutsatsen dras att de hamnar som finns på ostkusten enbart berörs av konkurrens med övriga hamnar inom containersegmentet. Samtidigt är det svårt att bedöma hur utvecklingen blir på detta område. Troligen finns det plats för alla befintliga alternativ på marknaden. Det är i varje fall inte en uppgift för staten att påverka konkurrensen mellan ostkusthamnar, skånska hamnar, Hallandshamnar och Göteborgs Hamn genom sina infrastrukturbeslut.

Volymutvecklingen av containertrafiken i Sverige har gått långsammare än containertrafiken i världen. Det kan finnas flera orsaker till detta. En orsak kan vara att handelsutbytet med länderna i Ostasien ännu inte är så stort, eftersom Sveriges naturliga handelspartners finns i Europa dvs. på ”traileravstånd”. Om detta stämmer kan man också vara pessimistisk beträffande framtida flöden.

En annan tolkning skulle kunna vara att Sverige helt enkelt ligger efter i utvecklingen och att den ökade omfattningen av containertrafik mellan Asien och USA kommer att följa även i Europa. Då blir slutsatsen i stället att det gäller att vara förberedd på ökade krav på hamnkapacitet.

Detta är sålunda ett område där det är svårt att i dag komma fram till några säkra förutsägelser. Det är därför viktigt att agera så att flexibiliteten och de framtida handlingsalternativen bevaras.

6 Förslag på strategiska hamnar i det svenska transportsystemet

Detta kapitel presenterar utredningens förslag på vilka hamnar som bör utses som strategiska.



Kartläggningen i Hamnboken (bilaga 2) beskriver hamnarna i det svenska transportsystemet tillsammans med länens/regionernas egna prioriteringar. Utifrån detta har utredningen kommit fram till en lista med 20 hamnar som är möjliga att betrakta som strategiska

med hänsyn till godsomsättning, omkringliggande infrastruktur, samarbete, miljö samt säkerhets- och skyddarbete (se vidare avsnitt 4.6 och 4.7). Det är endast dessa hamnar som kommenteras närmare i detta kapitel.

I det slutliga urvalet tas hänsyn till behovet av hamnar områdesvis (närmare presenterat i avsnitt 3.2) samt funktionen hos respektive hamn (närmare beskrivet i avsnitt 5.1). Presentationen av de strategiska hamnarna sker regionvis.

Det är viktigt att erinra om motiven bakom prioriteringen, dvs. att uppnå en effektiv användning av de resurser som kan avdelas för infrastrukturinvesteringar. Växelspelet mellan marknad och stat innebär att behov finns hos näringslivets olika aktörer av transporter av konsumtionsvaror, insatsvaror och exportvaror medan statens roll är att med begränsade resurser skapa bästa möjliga förutsättningar för dessa marknadsaktörer. Ett problem är tidsperspektivet, där infrastrukturinvesteringar med automatik måste vara långsiktiga samtidigt som näringslivet inte kan ha samma långsiktiga planeringshorisont.

Ur varuägarnas synvinkel är det av största vikt att handelsförbindelserna med Sveriges viktigaste handelspartners fungerar. Olika transport sätt används till olika handelspartners, och Sveriges största handelspartners finns på ett avstånd där det historiskt sett varit mest lönsamt och rationellt att använda trailertransporter på lastbil och järnväg. Sjötransporterna i dessa fall har bestått av färjetransporter via brohamnarna i främst södra och västra Sverige.

De olika behov av hamnar som finns i olika delar av landet beskrivs nedan tillsammans med den funktion som hamnen har i godstransportsystemet och karaktären på det gods som hanteras i hamnarna.

6.1 Icke-strategiska hamnar har en fortsatt viktig roll på transportmarknaden

I kapitel 2 diskuteras statens roll som förutsättningsskapare på en marknad där varuägare som har med gods att transportera står i centrum. Som konstateras där grundar sig den prioritering som görs inom ramen för Hamnstrategiutredningens uppdrag på att det inte finns tillräckliga resurser att täcka alla tänkbara behov.

Som jag också konstaterar i inledningen är det en svår balansgång att med dagens förutsättningar fatta rationella beslut som är

hållbara även i framtiden. Det finns dessutom ett intressant växel-
spel mellan de beslut om infrastruktur som fattas utifrån närings-
livets behov och den styrande effekt som investeringen får när be-
slutet väl är fattat och investeringen är genomförd. I den senare
fasen hänvisas marknaden till att nyttja den infrastruktur som till-
kommit som ett resultat av marknadsaktörernas bedömningar i den
tidigare utvecklingsfasen. Detta ömsesidiga beroende är ofrånkom-
ligt och manar till en politik som bevarar flexibiliteten inför fram-
tiden, så långt det är möjligt.

Det är därför viktigt att ha klart för sig att den prioritering av
hamnar som presenteras i detta avsnitt bygger på både dagens för-
utsättningar och antaganden som framstår troliga om den framtida
utvecklingen av handelsströmmarna. Den dynamik som finns i nä-
ringslivet, politiska förändringar som t.ex. EU:s utvidgning och ut-
vecklingen i Ryssland samt tillväxten i den globala handeln är
exempel på förutsättningar som är svåra att förutse i förväg. De
hamnar som inte utses som strategiska kan alltså sannolikt i några
fall få en sådan utveckling att det i framtiden framstår som naturligt
att se dem som strategiskt viktiga noder i transportsystemet. I
andra fall kommer de helt säkert att ha en viktig roll som är värd att
slå vakt om – inte minst för den industri och de kunder de betjänar
lokalt och regionalt. Det är därför nödvändigt att beakta behovet av
en fungerande infrastruktur även kring dessa hamnar även om de i
dagens läge inte utpekade som strategiska.

Som konstateras inledningsvis i betänkandet bör också en om-
prövning av utpekandet ske med jämna mellanrum. Det är viktigt
att noga följa marknadsutvecklingen i främst Asien och Östeuropa
och den implikation denna kan ha på varuflödena i Sverige. Inom
Sverige har det senaste decenniets utveckling, dvs. sedan GTD I
först utvecklade tankar om godsstråk, visat att huvudstråken är ro-
busta.¹ Efterfrågan på transporter är i dag – och kommer förmod-
ligen² även under överblickbar framtid att vara – koncentrerad till
länkar mellan storstadsområdena och i anslutning till stora in-
dustrier.

Samtidigt kan oförväntade förändringar ske som påverkar varu-
strömmarna. Stora investeringar utanför storstadsområdena som
kräver mycket varustransporter är en sådan, en annan är huruvida

¹ En uppdaterad stråkkarta presenteras i SOU 2007:59 – *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv*

² Befolkningsprognoser som brukar falla väl ut visar att storstadsområden samt universitets- och högskoleorter kommer att öka sin befolkning mest.

klimatfrågans nya tyngd i den allmänna debatten kommer att innebära förändringar av konsumtionsmönster som t.ex. leder till att konsumenterna efterfrågar fler lokala varor.

6.2 Västsverige – den dominerande svenska hamnregionen

Till Västsverige räknas i detta sammanhang Västra Götaland, Värmland och Halland. Tillsammans står hamnarna i detta område för drygt 40 procent av all utgående trafik och knappt 40 procent av inkommande trafik mätt i godsomsättning över kaj totalt i svenska hamnar 2006. Befolkningen i regionen utgör ca 23 procent av Sveriges totala. Regionen är sålunda den dominerande hamnregionen och här transiteras också betydande godsmängder.

Det är i de västsvenska hamnarna som det finns omfattande transoceaniska anslutningar. Samtidigt är dessa hamnar viktiga feederhamnar för trafik till de stora containerhamnarna på kontinenten.

Det finns också omfattande systemtrafik och färjelinjer till Storbritannien och Danmark från västsvenska hamnar.

Näringslivsstrukturen i Västsverige domineras av tillverkningsindustri som verkar på internationella marknader och därmed genererar internationella transporter av stor omfattning. Hamnpendlar och systemtrafik till och från Göteborgs Hamn genererar också stora godsvolymer med ursprung eller destination i andra delar av landet.

Hamnstrukturen i Västsverige visar på en stor dominans av Göteborgs Hamn, som har stora volymer av alla godsslag. Hamnen är dessutom den enda blandhamnen i Västsverige och det är den enda hamn i Sverige som fyller alla Hamnstrategiutredningens definierade hamnfunktioner.

Hantering i Varberg och Halmstad är mer dominerad av torrbulk och båda hamnarna är därtill industrihamnar för näraliggande skogsindustri. Varberg har utöver detta funktionen av brohamn till Danmark.

Förslagen från näringslivsorganisationerna ger vid handen att Göteborgs Hamn utpekats av samtliga parter som en nationellt strategisk och för industrier intressant hamn. Varberg och Vänerhamnar pekats för sin del ut av Skogsindustrins transportkommitté som av stort intresse för skogsindustrin men inte som nationellt strategiska.

Västra Götalandsregionen har på uppmaning av Hamnstrategiutredningen gjort ett särskilt inspel när det gäller regionens syn på hamnarnas prioritering i Västra Götaland. Regionen välkomnar i sitt yttrande att de nationellt viktigaste hamnarna pekas ut för att kunna bygga ut ett väl fungerande väg- och järnvägsnät som ansluter till de utpekade hamnarna. Det behövs, enligt yttrandet, ur kapacitetssynpunkt ingen utbyggnad av nya hamnar. Däremot kan det vara motiverat att hamnstrukturen har god geografisk täckning för att främja ett högt nyttjande av sjötransporter.

Regionen pekar också på framgången med Göteborgs Hamns *Railport-system*. Genom att detta koncept lyckats så väl kan det finnas mindre behov av en egen hamn på vissa platser i Sverige, menar man. Det konstateras också i yttrandet att de hamnar som finns i regionen redan är relativt nischade och att konkurrensen mellan hamnarna är liten. Någon särskild prioritering av enskilda hamnar görs inte på annat sätt än att man poängterar Göteborgs Hamns vikt för det svenska godstransportsystemet.

6.2.1 Strategiska hamnar i Västsverige

Göteborgs Hamn – strategisk hamn i Västsverige

Det är naturligt att i Västsverige peka ut Göteborgs Hamn som en strategisk hamn. Hamnen är Sveriges oomtvistligt största. Det är också den enda hamnen i Sverige som har direktanlöp från Asien med containertrafik. Hamnen är överlägset störst på containertrafik och man har också stor hantering av roro-trafik; efter Trelleborg har Göteborg störst hantering. Vidare har hamnen stor oljehantering tack vare raffinaderiet.

Hamnens etablering av s.k. hamnpendlar har också fallit mycket väl ut och expansionen har varit mycket stor sedan etableringen i början av 2000-talet. Det nära samarbete som utvecklats med Varberg och Uddevalla inom ramen för West Sweden Seaports, där hamnarna i internationella sammanhang marknadsför sig som en hamn med 17 terminaler, har därtill ökat effektiviteten och marknadsandelen för hamnarna. Därför utgör Varberg och Uddevalla viktiga samverkanshamnar till Göteborgs Hamn.

6.2.2 Övriga hamnar i Västsverige

Vänerhamnar har en rationell struktur

Väneröverenskommelsen från 2002 har inneburit en utveckling av verksamheten; framför allt har hamnföretaget etablerat en kostnadseffektiv struktur som betjänar kunderna på ett bra sätt. Vänerhamn AB utgör nu en modell för andra hamnar som önskar samverka.

Rollen som avlastningshamn är viktig, och nödvändiga satsningar bör göras så att Vänerhamnarna kan behålla denna viktiga roll. Godsomsättningen över kaj på Vänerhamnarna har minskat något under 2000-talet och därför är det framför allt viktigt att passagen i Göteborg fungerar rationellt.

Det kommer förmodligen att ställas högre krav på möjligheter att reglera vattennivån i Vänern i framtiden, och *Klimat och sårbarhetsutredningen* (M 2005:03) har en särskild arbetsgrupp som arbetar med översvämningsrisker i Vänern och Mälaren. Slutsatser från arbetsgruppens arbete kommer att redovisas i utredningens slutbetänkande hösten 2007. Större regleringsmöjligheter skulle kunna innebära en utbyggnad av slussarna och därmed större framkomlighet för fartyg på Vänern.

Den fortsatta utvecklingen av sjöfarten på de inre vattenvägarna inom EU kan också – tillsammans med förändringar i beskattningen, t.ex. kilometerskatt för lastbilar – leda till ytterligare intressanta transportlösningar mellan Vänern och inlandshamnar på den europeiska kontinenten.

Halmstad – intressanta nyetableringar

Halmstad Hamn är i en intressant utvecklingsfas, med flera företagsetableringar i Halmstad som innebär nya utmaningar för hamnen. Tillsammans med sin viktiga position som skogshamn och industrihamn har hamnen goda utvecklingsmöjligheter.

Godsomsättningen är i dagens läge relativt lokal. Dock blir det intressant att följa utvecklingen i hamnen efter det att de pågående företagsetableringarna fått full effekt för att se hur dessa kommer att påverka hamnens verksamhet.

Varberg – en del av West Sweden Seaports

Varbergs viktiga roll som brohamn till Jylland är obestridlig. Samarbetet inom West Sweden Seaports har också bidragit till en gynnsam utveckling för hamnen. Synonymt med Halmstad är dock avsättningen för godset till och från Varberg relativt lokal. I takt med ökad containerisering kan Varbergs stora godsomsättning på sågade trävaror dock innebära möjligheter till större containervolymer i framtiden. Varberg kan då få en utökad roll i olika logistiklösningar med större samlastningsmöjligheter.

Uddevalla – även det en del av West Sweden Seaports

Som tidigare nämnts kommenteras endast de 20 hamnar som kvalificerat sig för att kunna vara strategiska. Uddevalla är inte en av dessa 20 men erfordrar ändå att nämnas som en del av det väl utvecklade samarbetet inom West Sweden Seaports.

6.3 Sydsverige – viktiga förbindelser i södra Östersjöområdet

Sydsverige – i detta sammanhang Skåne och Blekinge – är Sveriges näst största hamnregion mätt i ton över kaj; nära en fjärdedel av omsättningen (både in och ut) över kaj i svenska hamnar går via sydsvenska hamnar. Regionen har direktförbindelser med två länder som Sveriges traditionellt har ett betydande handelsutbyte med – Tyskland och Danmark. Regionen har också förbindelser med växande marknader i södra Östersjöområdet. Omfattningen av dessa förbindelser har ökat under 2000-talet och alla prognoser pekar på att utvecklingen fortsätter.

Regionens andel av befolkningen i Sverige är ca 15 procent. Övervägande delen av de varor som transporteras via sydsvenska hamnar har sin slutdestination utanför regionens gränser, och regionen har en transitroll i det svenska godstransportsystemet. Eftersom trängselproblemen börjar bli tydliga särskilt i Skåne kan ett framtidsperspektiv vara transportlösningar som innebär en avlänkning av trafiken till alternativa godsstråk, för att på så sätt uppnå största möjliga effektivitet på befintlig infrastruktur.

Hamnstrukturen i Sydsverige präglas av en stor koncentration av flöden till Helsingborg, Karlshamn, Malmö och Trelleborg. Var och en av dessa fyra hamnar har helt olika roller i transportsystemet – Helsingborg som brohamn och containerhamn, Karlshamn som industrihamn, energihamn och brohamn, Malmö som fordonshamn, energihamn och med viss containerverksamhet samt Trelleborg som brohamn. Brohamnarna har en tydlig geografisk uppdelning – Helsingborg med förbindelser till Danmark, Trelleborg med förbindelser till Tyskland och Polen samt Karlshamn med förbindelser till Baltikum.

De förslag som utredningen fått från näringslivsorganisationerna visar att samtliga ovan nämnda hamnar prioriteras som nationellt intressanta.

Region Skåne har på uppmaning av Hamnstrategiutredningen gjort ett särskilt inspel när det gäller regionens syn på hamnarnas prioritering i Skåne. Regionen förordar för egen del att hela Skåne identifieras som en knutpunkt, där de fyra stora hamnarna Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad ingår. Åhus och Landskrona har däremot en mer utpräglad karaktär av industrihamnar, menar man. Vidare anför regionen att de fyra stora hamnarna redan i dag har välfungerande intermodala transporter som kan utvecklas ytterligare.

6.3.1 Strategiska hamnar i Sydsverige

Helsingborgs Hamn – strategisk container och brohamn

Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn och den tredje största brohamnen i hanterad godsmängd. Hamnen är också viktig för färskvarutransporter till Sydsverige och Mälardalen. Hamnen har stora tillväxtsiffror och är snart uppe i samma volymer som före invigningen av Öresundsbron. Dessa funktioner tillsammans gör Helsingborg till en nationellt strategisk hamn.

Malmö Hamn – strategisk energi och brohamn

Malmö Hamns samverkan med Köpenhamns Hamn i det gemensamma bolaget Copenhagen Malmö Port (CMP) är väl fungerade. Det har skett en specialisering av godsslag mellan hamnarna och ledningsfunktionerna går bokstavligt sett över gränserna. Malmö är

framför allt en viktig energihamn och brohamn för gods från Sveriges viktigaste handelspartner Tyskland. Dessa funktioner genererar, tillsammans med en stor godsomsättning, en plats som strategisk hamn. Däremot är den utrymmeskrävande bilhanteringen ur ett nationellt perspektiv av mindre strategiskt intresse, eftersom hamnen fungerar som omlastningshamn för vidare transport till andra delar av Östersjöområdet.

Trelleborgs Hamn – strategisk brohamn

Trelleborgs Hamn är den största brohamnen till Sveriges viktigaste handelspartner Tyskland. Volymerna är betydande. Hamnen har också utvecklat en stor intermodal verksamhet med stor utvecklingspotential. Detta är skäl som gör att Trelleborg för Sverige är en strategisk hamn.

Karlshamns Hamn tillsammans med Karlskrona Hamn– strategisk bro- och industrihamn

Karlshamns Hamn har haft stora tillväxtsiffror under de senaste åren. Karlshamn är en bulkhamn med ambitioner att i framtiden öka på enhetslaster. I takt med att handeln med framför allt Baltikum och Polen ökar ligger Karlshamn strategiskt väl till för att kunna ta marknadsandelar av gods i södra Östersjöområdet. Om det blir så att gods till och från Ryssland kommer att gå via exempelvis Klaipeda eller Kaliningrad – för att undvika trängseln i Finska viken – kan denna utveckling komma att också gynna Karlshamn.

Jag förordar att Karlshamn utpekas som strategisk brohamn mot destinationer i södra Östersjön, tillsammans med den redan i dag utvecklade rollen som industrihamn och i framtiden kanske även en containerhamn.

Karlskrona Hamn är viktig för trafiken till östra Polen; geografiskt ligger Karlskrona rätt för att färjorna ska kunna gå i dygns trafik. De senaste årens tillväxtsiffror och Stenarederiets offensiva framtidsplaner för Karlskrona visar också en stor optimism inför framtiden.

Karlskrona fungerar som brohamn för passagerare och godsflöden till och från östra Polen, i första skedet med fokus på färjetrafik med lastbilar.

Karlskrona och Karlshamn har tillsammans kommit överens om ett närmare samarbete med målet att bilda ett gemensamt marknadsbolag. I den överenskommelse som beslutats i respektive kommuns kommunstyrelsens arbetsutskott ska Karlskrona utveckla intermodala transporter medan Karlshamn ska utveckla sydöstra Sveriges största intermodala terminal. Karlshamn ska också utveckla storskalig konventionell containerhantering, vilket Karlskrona inte har några anspråk på. Samarbetsavtalet har en hög ambitionsnivå och det finns goda förutsättningar för en effektiv och rationell hamnstruktur i Blekinge.

Därför förordar jag att Blekingehamnar ses i ett sammanhang där Karlskrona utgör en viktig samverkanshamn till den strategiska hamnen i Karlshamn.

6.3.2 Övriga hamnar i Sydsverige

Ystad Hamn – ett viktigt komplement till Trelleborg

Ystad Hamn har en viktig roll som brohamn till Bornholm för passagerare. Beträffande Polentrafiken, som är den viktigaste gods-länken för Ystad, konkurrerar hamnen med Trelleborg. Ystad är dessutom den enda svenska hamnen med tågtrafik till och från Polen. Standarden på infrastrukturen på land är jämförbar, varför rederier med trafik mellan Sverige och Polen har två alternativ mycket nära varandra. Det är givetvis gynnsamt för rederierna att två hamnar så nära varandra konkurrerar om anlop, men det kan diskuteras om detta verkligen skapar en situation där den befintliga infrastrukturen nyttjas så effektivt som möjligt.

Från Hamnstrategiutredningens perspektiv är det naturligt att se hamnarna i Trelleborg och Ystad i ett sammanhang och att framtida överväganden rörande infrastrukturen i anslutning till hamnarna görs med beaktande av situationen vid båda hamnarna. Jag ser sålunda Ystad och Trelleborgs hamnar i ett sammanhang med funktionen att vara viktig brohamn till Polen. Vid framtida överväganden rörande infrastrukturen på land i anslutning till den strategiska hamnen i Trelleborg bör därför förhållandena i Ystad samtidigt vägas in i bedömningarna.

6.4 Östra Sverige – konsumtions- och industriområde

Östra Sverige är i detta sammanhang en hopslagning av NUTS II-områdena Småland med öarna, Östra Mellansverige samt Stockholm. Tillsammans står denna del av landet för drygt 20 procent av inkommande gods mätt i ton över kaj och för ca 20 procent av det utgående godset. Samtidigt står befolkningen i regionen för betydligt större del av Sveriges totala, ca 40 procent.

Regionen är således den mest utpräglade konsumtionsregionen i Sverige. Hit kommer stora mängder konsumtionsvaror från framför allt Väst- och Sydsverige. Samtidigt finns behov av råvarutransporter och transporter av insatsvaror till industrier i och utanför regionen. Det är därför angeläget att östra Sveriges hamnar tillsammans kan ge full service till de varuägare som behöver använda regionens infrastruktur. Det är alltså viktigt att försörjning av konsumtionsvaror säkras i regionen samtidigt som funktionella och effektiva transportlösningar finns för regionens nationellt viktiga exportindustrier.

Det har på framför allt länsnivå gjorts ett antal försök att skapa en effektivare regional hamnstruktur. De mest aktuella exemplen finns i Stockholms län och längs Smålandskusten. Tyvärr har dock bl.a. länsgränserna flera gånger satt stopp för fullföljande av de initiala tankegångarna kring olika samordningsprojekt.

Samtliga näringslivsorganisationer prioriterar Norrköping i sina förslag till utredningen. Stockholms Hamnar prioriteras av Näringslivets Transportråd och Transportindustriförbundet. Näringslivets Transportråd prioriterar dessutom Oxelösund och Södertälje. För egen del prioriterar Skogsindustrins transportkommitté industrihamnarna i Mönsterås och Hallstavik. Den samstämmighet i förslagen som finns i övriga delar av landet finns sålunda inte i östra Sverige.

Beträffande dominerade funktioner och godsslag i östra Sveriges hamnar är slutsatsen att Stockholms Hamnar präglas av enhetslaster, där funktionen är brohamnar. Norrköping och Mälarhamnar har däremot funktionen av industrihamnar i hamnverksamheten medan dessa i sin kombiterminalverksamhet, där godset aldrig går över kaj, har större och växande volymer enhetsgods. Oxelösund och Oskarshamn är utpräglade industrihamnar, där Oskarshamn också är brohamn och Oxelösund har en växande containertrafik.

Södertälje är en blandhamn med hantering av såväl energiprodukter som containerverksamhet.

6.4.1 Strategiska hamnar i östra Sverige

Stockholms Hamnar – strategisk brohamn i Kapellskär

Stockholms Hamnars olika delar har främst viktiga funktioner som brohamnar till för Sverige viktiga handelspartners. En annan viktig funktion för hamnarna är att försörja Storstockholm med konsumtionsvaror. Jag ser följande funktioner för Stockholm Hamnars olika hamnlägen:

- Kapellskär är en brohamn dominerad av gods.
- Stockholms innerstadshamnar är brohamnar dominerade av passagerartrafik. Frihamnen är containerhamn.
- Loudden är energihamn.
- Bergs oljehamn i Nacka är energihamn.
- Nynäshamn är en brohamn som domineras av passagerare.
- Norvik som är tänkt som dels en containerhamn, dels en brohamn dominerad av gods.

Den viktigaste brohamnen för gods när det gäller handelsutbytet med Finland och Baltikum är Kapellskär, som därför bör ges förutsättningar att utvecklas som en strategisk brohamn. Hamnen är en utpräglad roro-hamn som helt saknar järnvägsanslutning, men den bör trots detta betraktas som nationellt strategisk eftersom en betydande del av godsutbytet med främst Finland men också Baltikum sker med trailertrafik via Kapellskär. Trafiken i hamnen ligger i en mindre tätbefolkad omgivning, vilket gör det fördelaktigt ur miljösynpunkt att den omfattande transittrafiken med lastbil genom Sverige från Finland kan erbjudas goda villkor i Kapellskär för att därigenom minska belastningen på främst miljön i Stockholm.

När det gäller färjetrafiken med passagerare och gods är det nödvändigt att behålla och utveckla hamnarna i Stockholms innerstad och Värtan. Trafiksituationen kommer att förbättras i framtiden med Norra länken och övrig infrastruktur som kan bli aktuell.

Nynäshamns roll som brohamn till Gotland föranleder ingen kommentar. Dock bör det noteras att en fortsatt utveckling av

handelsutbytet mellan Ryssland/Baltikum och Mälardalen sannolikt kommer att ställa krav på utökad ro-ro-kapacitet i Nynäshamn.

Den planerade hamnen i Norvik kommer i första skedet att ersätta Frihamnens hantering av containrar för att ge utrymme för bostadsbyggande och etablering av det nya finanscentret i Frihamnen. Stockholms stad har beslutat att flytta dessa volymer till den nybyggda hamnen i Norvik så snart den är färdigställd. Norvik planeras för ett väsentligt större antal TEU än vad som i dag hanteras i Frihamnen. Det kommer därför, när hamnen i Norvik är färdigställd, att finnas hamnkapacitet för ökade godsmängder till Storstockholm men också för omlastning av gods som har som slutdestination olika hamnar i Finska viken.

I Stockholm Hamnars prognoser för marknadsutvecklingen för Norvik ingår bl.a. att Norvik planeras bli en *transshipment-hamn* för trafik till Finska viken. Trängsel är redan i dag ett stort problem i Finska viken, och Norvik skulle med denna typ av trafikupplägg vara en hamn där fartyg från kontinenten lastar av gods i väntan på plats i Finska viken. Transporten vidare till Finska viken ska ske med mindre fartyg. Det finns också möjligheter till returlaster i denna typ av trafikupplägg.

Sammantaget bör Kapellskär prioriteras som en nationellt strategisk brohamn för godsflöden mellan Sverige och Finland/Baltikum. Övriga hamnlägen behövs även fortsättningsvis i sina specifika roller som brohamn till Gotland respektive Finland och Baltikum för främst passagerare.

Norrköpings Hamn – strategisk industri- och energihamn

Statistiken för hanterad godsmängd över kaj visar en neråtgående trend för Norrköpings Hamns del samt att hamnens främsta inriktning ligger på torrbulk. Dock hanteras betydande volymer framför allt enhetsgoods aldrig över kaj utan endast i kombiterminalen. Hamnen har också stora utvecklingsplaner och ett starkt stöd från regionen; inte minst är överenskommelsen kring det s.k. Norrköpingspaketet ett tydligt bevis på en prioritering av hamnverksamheten i Norrköping. Omkringliggande infrastruktur på land är således förträfflig och de utbyggnadsplaner som finns kommer att ytterligare stärka infrastrukturen. På sjösidan har dock hamnen lite större bekymmer med nödvändiga muddringsarbeten.

Norrköpings Hamn är en viktig hamn för godsförsörjning till ett stort och växande konsumtionsområde, samtidigt som hamnen är viktig för åtskilliga omkringliggande industrier. Hamnens breda serviceutbud och stora utvecklingspotential med sin placering mitt i en starkt växande region gör hamnen intressant och strategisk även ur ett nationellt perspektiv.

6.4.2 Övriga hamnar i östra Sverige

Oxelösunds Hamn – ett hamnläge med stor potential

Oxelösunds Hamn har ett idealiskt läge med möjlighet att ta in fartyg med djupgående på Östersjömax, utmärkt järnvägsinfrastruktur till hamnen och en bra väg med kort anslutning till E4. Bulkgodset dominerar, även om hamnen nyligen med framgång har etablerat containertrafik. Det finns således stora möjligheter för hamnen att utvecklas mot en delvis ny roll i transportsystemet, nämligen att förse Storstockholm med konsumtionsvaror, vilket skulle avlasta ett redan ansträngt transportsystem. Vid flera tillfällen har hamnen också deltagit i diskussionerna om en rationell hamnstruktur i Mälardalsregionen.

Det har även tidigare förekommit diskussioner med Norrköpings Hamn om ett närmare samarbete. Till Hamnstrategiutredningen har kommunstyrelsens ordförande i respektive kommun framställt en viljeyttring om att återigen påbörja dessa samtal om samverkan.

Ur Hamnstrategiutredningens perspektiv finns det flera rationella skäl till att Oxelösund bör samverka med Norrköping – dels är konkurrensytan liten, dels kan hamnarna samverka genom att Oxelösund kan fungera som transshipment-hamn eftersom hamnen har möjlighet att ta emot större fartyg än Norrköping i dagsläget. Inseglingen är också betydligt kortare till Oxelösund.

Ett framtida närmare samarbete mellan den strategiskt utpekade hamnen i Norrköping och hamnen i Oxelösund skulle kunna ha alla förutsättningar att skapa ett effektivt och konkurrenskraftigt alternativ för varuförsörjningen till Storstockholm. Samtidigt skulle man kunna erbjuda näringslivet i denna dynamiska del av landet ett fullgott alternativ för export- och importverksamhet.

Mälaraxeln: Mälarhamnar och Södertälje i samverkan – ett komplement för avlastning av ansträngd landinfrastruktur

Med tanke på Mälardalsregionens storlek befolkningsmässigt är det rimligt att erbjuda samtliga varuägare – både importörer och exportörer – ett antal hamnalternativ i regionen. En del av flödena har dessutom orter längre in i landet som mål. Med tanke på belastningen på såväl väg- som järnvägsinvesteringarna i regionen kommer det sannolikt att vara intressant i framtiden att se hamnarna i Mälaren som avlastningshamnar till miljömässigt sämre trafiklösningar.

Ett problem för främst containertrafiken, men också i viss utsträckning för bulktrafiken till och från Mälaren, är att slussen i Södertälje är för liten för de fartyg som kommer att trafikera Östersjön i framtiden. Även farleden är för grund. Detta löser man i dag genom att delvis lossa lasten i Södertälje. Hur en framtida transportmodell skulle kunna se ut är beroende av vilka beslut som fattas för Södertälje sluss i kölvattnet av *Klimat och Sårbarhetsutredningens* (M 2005:03) slutbetänkande.

Det krävs också betydande insatser för muddring av farleden. Med hänsyn till intresset att skapa goda förutsättningar för en fortsatt trafik på Mälaren – inte minst för att av miljöskäl avlasta väg- och järnvägssystemen i Mälardalen – är det angeläget att förutsättningslöst pröva olika möjligheter att utveckla slussen och Södertälje kanal. Ett alternativ skulle kunna vara att redan i dag starta ny trafik med dagens förutsättningar för att inte riskera att flödena söker sig andra vägar som det senare – när slussfrågan fått en lösning – blir svårt att ändra på, även om de är sämre från klimat- och miljösynpunkt. Detta kräver dock ett närmare samarbete mellan Mälarhamnar och Södertälje.

Om de beslut som fattas innebär en minimilösning av utbyggnaden i Södertälje sluss och begränsar sig till att modernisera dagens sluss och skapa bättre förutsättningar för att klara översvämningsrisken i Mälaren, är det möjligt att välja en modell som innebär att Södertälje vid sidan av sin roll som fordons- och energihamn också får rollen som transshipment-hamn. Det innebär att fartygen lossar i Södertälje och att gods transporteras med mindre fartyg eller pråmar eller järnväg till en central kombiterminal i Västerås.

Utifrån detta resonemang ser jag varken Västerås, Köping eller Södertälje som nationellt strategiska hamnar var för sig. Däremot

bör Mälaxeln utvecklas, dvs. en samarbetsmodell som tar tillvara dagens infrastruktur på ett sätt som erbjuder varuägare – både exportörer och importörer – i den inre delen av Mälardalen samt Bergslagen ett konkurrenskraftigt alternativ för såväl enhetslastat gods som bulk. Mälaxeln borde ha förutsättningar att fungera i transportsystemet på ett sätt som motiverar att de hamnar som ingår i samarbetet får möjlighet att utveckla trafiken inom ramen för en överenskommelse som liknar den som slutits i Väneren i den s.k. Väneröverenskommelsen från år 2002.

Oskarshamns Hamn – en viktig hamn för Gotlandstrafiken och omkringliggande industri

Oskarshamns Hamn har en viktig lokal betydelse för näraliggande industrier. Landinfrastrukturen, särskilt på järnvägssidan, begränsar starkt expansionsmöjligheterna för hamnen. Hamnen ligger också långt från stora transportstråk och konsumtionsområden.

Samtidigt kan utvecklingen med de stora investeringar som tillkommit på senare tid i närheten, exempelvis det kinesiska företaget Fanerduns satsning i Kalmar, leda till större krav både på hamncapacitet och på infrastruktur på land. En framtida översyn av hamnstrukturen kan därför komma att ge Oskarshamn en högre prioritet än den som motiveras av dagens godsflöden.

6.5 Norrlandskustens hamnar – för svensk export-industri av vital vikt

Norrlandskustens hamnar är i detta sammanhang en sammanslagning av NUTS II-områdena Norra Mellansverige, Mellersta Norrland samt Övre Norrland. År 2006 stod hamnarna i regionen för drygt 12 procent av det inkommande godset över kaj i svenska hamnar och drygt 15 procent av det utgående godset.

Längs Norrlandskusten finns hamnar som är viktiga för stora exportföretag, främst inom skogsindustrin och stålindustrin. De är därmed utpräglade hamnar för gods till industrier. I GTD II:s slutbetänkande³ anförs att:

³ SOU 2004:76.

...det längs med Norrlandskusten finns ett antal hamnar som har en strategisk funktion, framförallt för det näringsliv som är baserat i norra Sverige. Rollfördelningen mellan dessa hamnar och de olika funktioner som de fyller fungerar enligt vår mening på ett tillfredsställande sätt sett i ett nationellt perspektiv.

Detta gäller fortfarande, och de stora hamnarna längs Norrlandskusten har ett adekvat avstånd mellan sig för att inte konkurrera om samma gods. Hamnstrukturen i regionen är tydligt inriktad på exportindustri inom främst skogs- och stålbranscherna. Den enda tydliga blandhamnen i regionen är Gävle, där det förutom bulkhantering också hanteras enhetsgodis i nämnvärd omfattning.

I näringslivsorganisationernas utpekande av regionens hamnar är dessa enstämmiga i prioriteringen av Gävle, Luleå, Sundsvall och Umeå utpekade av Näringslivets Transportråd och Skogsindustrins transportkommitté som nationellt strategiska. Skogsindustrins transportkommitté pekar dessutom ut Piteå, Husum och Iggesund som viktiga hamnar för skogsindustrin.

Det finns ett antal intressanta samverkansinitiativ i regionen. Särskilt intressant är Bottenvikshamnar i samverkan, med ett gemensamt stuveribolag och långt gående samverkan på en rad andra områden.

Lokala företrädare i regionen längs hela Norrlandskusten har förordat Luleå som strategisk hamn. Det råder också en samstämmighet i stöd för Sundsvall.

6.5.1 Strategiska hamnar efter Norrlandskusten

Gävle Hamn – en strategisk container-, industri- och energihamn

Gävle Hamn ökar stort på containersidan, och hamnen har *feedertrafik* till såväl Hamburg som Rotterdam. Hamnens containerterminal måste bedömas ha stor utvecklingspotential, vad gäller hantering av containrar över kaj men också som kombiterminal där mycket gods aldrig passerar kajkanten. Enligt min bedömning är samarbetet med Göteborgs Hamn är en viktig faktor.

Väginfrastrukturen till hamnen byggs för närvarande ut. Det kommer dock att krävas betydande insatser för muddring av farleden. Det är också angeläget att ytterligare stärka samverkan med omkringliggande metallindustri för att uppmuntra samlastning

mellan de näraliggande företagens laster, som i dag i stor utsträckning går med lastbil genom Sverige.

Gävle Hamn är också en viktig hamn för skogsindustrin i södra Norrland och norra Svealand. Genom Gävle Hamns stora bredd på service och goda tillväxt bör hamnen ingå i listan av strategiska hamnar.

Luleå Hamn – strategisk för viktig basindustri

Luleå Hamn är den ojämförligt största hamnen längs Norrlandskusten mätt i godsomsättning över kaj. Samtidigt är det viktigt att beakta att det gods som hanteras är mycket tungt. Den största delen av det gods som går från Luleå går en relativt kort sträcka; Brahestad i Finland är Luleå Hamns största exporthamn. Däremot kommer insatsvarorna långväga ifrån. Tillsammans med de övriga hamnarna i Bottenvikshamnar i samverkan har man kommit långt med olika former av samarbete.

Luleå Hamn är strategisk för stålindustrin, och Skellefteå och Piteå hamnar kompletterar Luleå med sin profil mot metallindustri respektive skogsindustrin. Var och en för sig har hamnarna ensartade profiler, men tillsammans utgör de en viktig resurs för Norrbotten och norra Västerbotten, dvs. en stor del av Sverige.

Det är däremot inte rimligt att prioritera infrastruktur till alla tre hamnarna, därtill har Piteå och Skellefteå alltför liten godsomsättning för att det inom överskådlig framtid skapas flaskhalsar i transportsystemet. Dessutom har hamnarna till Hamnstrategiutredningen gemensamt uttalat att Luleå ska vara den strategiska hamnen i denna del av Sverige. Jag menar därför att Luleå Hamn är en strategisk hamn för viktig svensk basindustri i det svenska transportsystemet. Det är också rimligt att det finns en strategisk hamn i denna vidsträckta del av Sverige.

Sundsvalls Hamn – strategisk industrihamn

Sundsvalls Hamns verksamhet är koncentrerad till hantering av skogsprodukter. Inom en begränsad radie från hamnområdet finns också en stor koncentration av skogsrelaterade verksamheter som är beroende av varandra.

Hamnläget är idealiskt från vägsynpunkt. Däremot behövs förbättringar på järnvägssidan både till hamnen och inne i centrala Sundsvall. Färdigställandet av Botniabanan kan underlätta detta. Det samarbete som inletts i Västernorrland kring hamnsamarbete är lovande. Inte minst är det av stor vikt att samla utvecklingskraft till en fullservicehamn på kuststräckan.

I direktiven för Hamnstrategiutredningen anges att hela Sverige ska tas i beaktande i prioriteringen. Eftersom Sundsvalls Hamn har en viktig roll för distribution av industriprodukter till södra Norrland pekar jag ut hamnen som strategisk. Dessutom har hamnen alla förutsättningar att i framtiden ytterligare stärka sin roll som hubb för distribution av konsumentprodukter norrut. Detta arbete kan ge hamnen en ny betydelse i transportsystemet.

6.5.2 Övriga hamnar längs Norrlandskusten

Umeå Hamn – expansiv skogshamn

Umeå Hamn är en expansiv hamn med en stor del av sin verksamhet koncentrerad på skogsprodukter. För näraliggande industrier som t.ex. SCA och Volvo är hamnen viktig. Hamnen har också stor linjetäckning med flera direktanlöp till och från flera kontinenter. Infrastrukturen till och från hamnen fungerar tillfredsställande, även om insatser behövs för att avlänka krantransporter till andra transportalternativ.

Umeå med omnejd har haft god befolkningstillväxt under en lång rad år och är en av få kommuner i Norrland som stadigt ökar sin befolkning. Det finns också intressanta utvecklingsmöjligheter inom ramen för Kvarkensamarbetet att etablera godsstråket längs E12 i Finland, Sverige och Norge och in i Ryssland.

Umeå Hamn har goda förutsättningar att utveckla sin verksamhet. Jag gör dock bedömningen att utifrån ett nationellt perspektiv är hamnen i dagsläget inte strategisk. Det är dock viktigt att följa hamnens utveckling – inte minst hur den nya kombiterminalen norr om Umeå utvecklas och påverkar hamnen. En annat intressant utvecklingsarbete för Umeå är hur Kvarkensamarbetet kommer att falla ut.

Piteå och Skellefteå –en del av Bottenvikshamnar i samverkan (North Sweden Seaports)

Som tidigare nämnts kommenteras endast de 20 hamnar som kvalificerat sig för att kunna vara strategiska. Piteå och Skellefteå ingår inte i dessa 20 men erfordrar ändå att nämnas som en del av det väl utvecklade samarbetet inom *Bottenvikshamnar i samverkan* (North Sweden Seaports).

6.6 Sammanfattning av förslaget

Min genomgång av de fyra hamnregionerna leder till en lista med tio hamnar som prioriteras som strategiska. Det utpekade hamnarna bör betraktas som strategiska vid framtida överväganden rörande omkringliggande infrastruktur. Utgångspunkten för urvalet är att var och en av regionerna får en hamnstruktur som är rationell utifrån regionens transportbehov samtidigt som vitala nationella intressen tillgodoses.

I urvalet har hela Sverige beaktats. Dessutom påvisas att ytterligare ett antal hamnar har en väsentlig funktion för transporter i närområdet – Halmstad och Oskarshamn – eller för exportindustrin främst vad gäller skogsprodukter – Umeå och Vänerhamn. Därutöver har Ystad Hamn en viktig funktion för bl.a. tågförbindelser med Polen. Det kommer att vara nödvändigt att försörja även dessa hamnar med en tillfredställande infrastruktur även om investeringar som gynnar dessa hamnar kommer längre ner på framtida prioriteringslistor.

Slutligen föreslår jag att regeringen tar initiativ för att pröva möjligheten att skapa en modern och effektiv transportlösning för västra Mälardalen och Bergslagen som kan erbjuda marknaden en möjlighet att också i framtiden av miljöskäl välja sjötransport under så stor del av transportsträckan som möjligt.

Följande hamnar föreslås sålunda som strategiska:

- *Gävle* – strategisk energi- och containerhamn
- *Göteborg* – strategisk hamn i samarbete med Varberg och Uddevalla
- *Helsingborg* – strategisk bro- och containerhamn
- *Karlshamn tillsammans med Karlskrona* – strategisk industri-, bro- och energihamn
- *Luleå* – strategisk industrihamn

- *Malmö* – strategisk energi- och brohamn
- *Norrköping* – strategisk industri- och energihamn
- *Stockholm (Kapellskär)* – strategisk brohamn
- *Sundsvall* – strategisk industrihamn
- *Trelleborg* – strategisk brohamn.

7 Ansvar för svenska farleder

I detta kapitel diskuteras problemställningar och förslag på hur ansvaret för farlederna ska regleras presenteras.

I mina direktiv står följande när det gäller ansvaret för farlederna:

För att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen ska förhandlaren se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I dessa överväganden skall alltså ingå både de farleder som går till och från de av förhandlaren prioriterade hamnarna samt övriga allmänna farleder.

I dag är detta ett oreglerat område där praxis har arbetats fram som inte skapar samma förutsättningar i hela landet.

7.1 Vad är en farled?

Farled är i sig ett något svårdefinierat begrepp, men i sjöfartssammanhang brukar man mena en vattenled, kanal, ränna eller markerad och utmärkt vattenled för olika, i första hand djupgående, fartyg. I Östersjön pågår ett gemensamt arbete mellan samtliga Östersjöländer med att kvalitetssäkra ett farledsnät av tungtrafikkorridorer – de s.k. HELCOM-lederna, som är uppkallade efter Helsingforskommissionen från år 2001. I Sverige går detta utvecklingsarbete under begreppet *Säkra sjövägar* (se figur 7.1 nedan).

En viktig del av farledsansvaret är sjömätning och annan kartering av bottenpografien, och för att kvalitetssäkra HELCOM-lederna och farlederna till övriga TEN-A-hamnar prioriterar Sjöfartsverket sjömätning i dessa stråk och farleder, så att de ska uppfylla den standard som anges av *International Hydrographic Organisation* (IHO).

Figur 7.1 Farleder och farledsstråk som ingår i konceptet *Säkra sjövägar*

Källa: Sjöfartsverket.

I bilden redovisas även gränsen för inre vatten, territorialvattengränsen, liksom gränsen för svensk ekonomisk zon. De ytor som täcks in av *Säkra sjövägar* utgör ca 40 procent av svensk ekonomisk zon.

7.2 Sjöfartens utveckling innebär större krav på farlederna

Sveriges geografiska läge och stora exportberoende ger sjöfarten en dominerande roll för landets godsförsörjning. Mellan 2002 och 2006 har de farledsavgiftsbelagda godsvolymer som passerar svenska hamnar ökat med ca 15,6 procent. Under samma period har antalet anlöp av lastfartyg minskat med ca 10 procent, medan

antalet färjeanlöp har ökat. Det är främst passagerartrafiken och trafiken med mindre torrlastfatyg som minskat sina anlöp – med 3 respektive 9 procent.

Under samma period ökade godsvolymererna på passagerarfartyg och järnvägsfärjor med totalt 47 procent och på lastfartygen med 8 procent. Under det sista av dessa år, mellan 2005 och 2006, var minskningen nästan 4 procent.

De största tankfartygen (över 200 000 dödviktston) har i stort sett slutat trafikera Sverige; endast ett anlöp av ett sådant fartyg registrerades 2006.

7.2.1 Större fartyg – större krav på farlederna

Lastkapacitet mätt i fartygens dödvikt har ökat med 13 procent 2002–2005, och medelstorleken på samtliga fartygskategorier har ökat med 31 procent 1998–2006. De flesta fartygskategorier har ökat, undantaget kylfartyg samt mindre oljetankfartyg och rorofartyg beroende på att trafiken med dessa har ändrat karaktär mot ökad frekvens och därmed mindre fartyg.

Under perioden 1998–2006 har medelbredden på fartyg i frekvent trafik på svenska hamnar ökat med i genomsnitt ca 2 meter och medellängden med 12 meter. Det är framför allt torrlast-, container- och kryssningsfartygen som blivit längre. De största containerfartygen har ökat i längd med i snitt 27 meter och kryssningsfartygen med 31 meter. Dessa kategorier fartyg är de enda som ökat i storlek mellan 2005 och 2006.

De allt större fartygsstorlekarna har dock inte inneburit någon ökning i djupgåendet i samma utsträckning som när det gäller längd och bredd. Det är endast de största fartygen som visar ett ökat medeldjupgående.

Den ökade fartygsstorleken innebär alltså större krav på farlederna vad gäller framkomlighet, samtidigt som nya regler om exempelvis dubbelskrov på större tankfartyg leder till ökad säkerhet. Sjöfartsverket ser en konflikt mellan marknadens krav på större fartyg och sjösäkerhetsaspekten genom att fartygen börjar närma sig de storlekar som farlederna kan klara av utan breddning och fördjupning. Det finns därmed en stor risk att kostnaderna för att sköta farlederna, som hittills varit relativt låga, kommer att öka. Större fartyg innebär också ökade krav på farledsförbättringar för trafiken på och inom vissa hamnar.

7.3 Sjöfartsverkets roll att hålla farleder

En av Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att hålla farleder. I detta ingår sjömätning, drift och underhåll av farleder (inklusive fyrar, bojar och prickar) samt isbrytning. Sjöfartsverket fattar beslut om att inrätta, utvidga och avlysa allmänna farleder och därtill hörande allmänna hamnar.

En allmän farled får enligt 1 § lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn inrättas om den är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln. En allmän farled får även inrättas om den är av väsentlig betydelse för fiskenäringen eller för trafiken med fritidsbåtar samt om det behövs med hänsyn till säkerheten i farleden. I Sjöfartsverkets beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1988:5) finns en förteckning över allmänna farleder och allmänna hamnar.

Sjöfartsverket svarar således för utveckling och underhåll av de farleder som enligt verket bör handhas av staten. Men allmänna farleder kan också helt eller delvis skötas av andra parter, t.ex. kommuner, industri eller hamnföretag. I inledningen av Sjöfartsverkets beslut anges att med begreppet ”svarar för” i regel anger den som initierat eller genomfört förbättringar i farleden, inte den som har det formella ansvaret.

När det gäller farlederna till de allmänna hamnarna ansvarar Sjöfartsverket normalt för farleden fram till hamnområdesgränsen medan hamnen svarar för farlederna inom hamnområdet. Det finns emellertid många undantag, vilka Sjöfartsverket redovisat i en rapport till Hamnstrategiutredningen – *Farleder till vissa större svenska hamnar* (2006-12-15). När det gäller industrihamnar är det vanligare att Sjöfartsverket ansvarar för farleden ända in till kaj.

Sjöfartsverket samverkar med Sjöfartsinspektionen när det gäller farledernas fysiska utformning, utmärkning och trafikrestriktioner. Respektive sjötrafikområdeschef deltar alltid i frågor som rör farlederna. Sjötrafikområdena hämtar i sin tur in synpunkter från lotsarna på respektive plats genom s.k. nautiska råd.

För samtliga farleder finns restriktioner för hur stora fartyg som tillåts i farleden. Dessa restriktioner är hårdare för fartyg som framför farlig last, t.ex. oljetankers. Det är också vanligt med restriktioner som träder i kraft vid exempelvis dåligt väder och mörker. Eventuella fartbegränsningar i farleden beslutas av länsstyrelsen i respektive län.

De restriktioner som gäller olika farleder har ofta utvecklats lokalt eller regionalt; en gemensam nationell värderingsmetod saknades länge. Detsamma gäller hamnområdesgränsen, som regleras av verkets tidigare nämnda beslut kring allmänna hamnar och farleder (SJÖFS 1988:5). Denna gränsdragning är gjord av hävd, och därför skiljer sig storleken och omfattningen på det område som hamnen respektive Sjöfartsverket ansvarar för i svenska hamnar.

Sjöfartsverket har för svensk räkning deltagit i ett internationellt standardiseringsarbete i syfte att ta fram gemensamma rekommendationer för farledsutformning. Arbetet har resulterat i de s.k. PIANC-rekommendationerna.¹ Dessa rekommendationer anger bl.a. inriktningen för verkets farledshållning. På ett flertal ställen i Sverige krävs farledsförbättringar för att dagens trafik ska vara helt i överensstämmelse med PIANC-rekommendationer.

7.3.1 Isbrytning – en del av farledshållningen

En viktig del av farledshållningen är isbrytningen, som innebär att man ”bygger” farleder under tider med isläggning. Isbrytningen kan ses som vinterväghållningen till sjöss.

Isbrytningen regleras av isbrytarförordningen (2001:1149), där det statliga ansvaret definieras från havet fram till det av drivis skyddat vatten. Innanför detta område är det hamnarnas ansvar att svara för isbrytningen. Därför är Sjöfartsverkets isbrytning en normal vinter mer att betrakta som havsisbrytning än farledsisbrytning.

Här kommer behovet av väl sjömätta områden även utanför farleden in, för ibland kan det vara bättre att bryta farleden utanför de vanliga farledsstråken.

Givetvis skiljer sig behovet av isbrytarassistans mycket åt mellan olika delar av landet. Det kan t.ex. konstateras att nästan hälften av alla fartyg som anlöpte Luleå Hamn under vintersäsongen 2005/2006 behövde isbrytarassistans, att knappt 40 procent behövde assistans när man anlöpte Haraholmen/Piteå Hamn men att över 80 procent av de fartyg som anlöpte kajer i Väneren under samma period behövde assistans.

¹ *Permanent International Association of Navigational Congresses.*

7.3.2 Sjömätning – en annan del av farledshållningen

Sjöfartsverket utför även sjömätning, där man prioriterar de för handelssjöfarten viktigaste trafikstråken samt inloppsfarleder till TEN-A-hamnar. Även det särskilda ruttsystemet enligt HELCOM-deklarationen från 2001 prioriteras. Sjömätning utförs av Sjöfartsverket eller annan entreprenör inom hamnområden på uppdrag av hamnarna eller andra avnämare mot ersättning. Flera privata företag, både svenska och utländska, utför sjömätning, och Sjöfartsverket avser att upphandla sjömätning externt.

7.3.3 Sjögeografisk information – ytterligare en del av farledshållningen

Sjögeografisk information innebär framställning och utgivning av sjökort – såväl papperssjökort som digitala sjökort (ENC) och andra seglingsbeskrivningar, t.ex. publikationen *Svensk Lots*. En viktig publikation är *Underrättelser för sjöfarande* (Ufs), som numera finns att tillgå på Sjöfartsverkets hemsida. Där kan man snabbt informera om förändringar som är av betydelse för sjösäkerheten i svenska farvatten. Det kan gälla t.ex. en fyr som slocknat, en varning om flytande föremål i vattnet eller tillfälliga trafikbegränsningar till följd av arbeten i farleden.

De viktigaste källorna till all sjögeografisk information är de båda databaser som Sjöfartsverket ansvarar för – djupdatabasen och sjökortsdatabasen. Verkets ambition är att göra dessa databaser så fullständiga som möjligt, bl.a. genom att få andra myndigheter och aktörer att lämna information av intresse till Sjöfartsverket.

7.4 Kvalitetssäkring av farlederna

Målet med den statliga farledshållningen är att farledssystemet ska vara kvalitetssäkrat. Syftet är att bibehålla en hög tillgänglighet och transportkvalitet samtidigt som sjösäkerheten säkerställs. Sjöfartsverket gör bedömningen att farleder och utmärkning kommer att behöva förbättras i framtiden genom prioriterade satsningar. Främsta orsaken är att säkerhetsmarginalerna minskar pga. allt större fartyg och ökad trafikfrekvens.

7.5 Klassificering av farleder

För närvarande arbetar Sjöfartsverket med att klassificera farlederna utifrån ett antal parametrar som beskriver respektive farleds:

- *tillgänglighet* – kvalitet på lotsservice och sjötrafikinformation
- *framkomlighet* – förekomst av sjösäkerhetsanordningar för navigation i mörker, vid nedsatt sikt m.m.
- *säkerhet* – farledsdimensioner, kontrollprogram m.m.

Klassificeringsarbetet ska bl.a. fungera som underlag för olika investeringar i förbättrade farleder. Förberedelser gjorts inför fas två av klassificeringsarbetet, där målet är att minska antalet farleder och se över kostnadsansvaret i dess helhet.

Utifrån analysen av de ovan beskrivna parametrarna kan sedan en klassificering göras enligt följande:

- *Klass I* – farleder till allmänna hamnar, dvs. hamnar av riksintresse och TEN-A-hamnar, samt farleder i övrigt som ingår i HELCOM-konceptet
- *Klass II* – farleder till övriga allmänna hamnar och större industrihamnar
- *Klass III* – farleder för yrkestrafik som inte betalar farledsavgift
- *Klass IV* – fritidsbåtsfarleder.

Sjöfartsverkets kostnad för att underhålla de farleder man ansvarar för är ca 300 miljoner kronor per år, inklusive sjömätning. Enligt en uppskattning från Sjöfartsverket kostar underhållet av klass IV-farleder, dvs. farleder för fritidsbåtar, ca 40 miljoner kronor per år. Verket får ett särskilt anslag från statsbudgeten för fritidsbåtändamål m.m. År 2005 uppgick detta anslag till 70,5 miljoner kronor. Detta anslag ska, förutom farledsverksamheten, även finansiera sjöräddningen för fritidsbåtssektorn. Enbart sjöräddningskostnaderna för fritidsbåtar beräknades för år 2005 till ca 130 miljoner kronor.

7.5.1 Stomfarleder – ett sätt att fastslå ansvarsfördelningen

I GTD I:s slutbetänkande² skisserades stomfarleder som ett möjligt sätt att fastslå ansvarsfördelningen när det gäller underhåll och utbyggnad av farleder. Detta resonemang tar som utgångspunkt GTD I:s stråkreselemang, vilket även GTD II utgick ifrån och som också Hamnstrategiutredningen tagit fasta på.

I GTD I diskuterades ett allmänt och genomgående farledsnät längs kusten och från detta skulle tillfartsleder förgrenas ut till hamnarna. Kostnaderna för stomfarledsnätet borde, enligt GTD I, fördelas lika mellan all sjöfart på Sverige i relation till någon lämplig avgiftsparameter.

7.6 Kostnader och intäkter för verksamheter med anknytning till farleder

Sjöfartsverkets intäkter och kostnader för olika verksamheter med anknytning till farleder 2005 redovisas i tabell 7.1 nedan. Alla angivna siffror är uttryckt i tusen kronor (tkr). De underskott som redovisas ska täckas av farledsavgifterna.

Tabell 7.1 Sjöfartsverkets intäkter och kostnader med anknytning till farleder 2005, (tkr)

	Rörelsens intäkter	Rörelsekostnader	Resultat (efter fördelning av indirekta rörelsekostnader respektive rörelseintäkter)
Farleder	110 874	262 437	-195 871
Isbrytning	31 653	187 674	-158 131
Sjögeografisk information	24 922	53 456	-43 304
Sjötrafikinformation	564	38 147	-50 242
Lotsning	365 348	429 330	-154 708
Sjöräddning	44 087	101 435	-65 787

Källa: Sjöfartsverket.

² SOU 2001:61.

År 1987 omvandlades Sjöfartsverket till affärsverk. Styrelsen för verket har beslutat att den resultatutjämningsfond som då uppstod dels kan användas för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre, dels till särskilda infrastrukturprojekt. Dessa medel bör exempelvis kunna användas till planerade projekt för farledsförbättringar till hamnarna i Gävle, Norrköping samt Stockholm (Horstensleden).

Under 2005 investerade verket 76 miljoner kronor i farleder, varav 44 miljoner kronor i farleden till Värmdö–Garpen i Stockholms skärgård.

7.7 Slutsatser och förslag

Utifrån ovanstående resonemang kan konstateras att fartygens ökade storlek och därmed skärpta säkerhetskrav ökar kraven på svenska farlederna från att dessa i princip varit underhållsfria till att de kommer att kräva större djupgående och bredd. I dag är Sjöfartsverkets kostnader för underhåll av farleder ca 300 miljoner kronor per år. Denna kostnad kommer förmodligen att öka eftersom kraven på farlederna börjar närma sig de dimensioner där naturen inte räcker till dvs. muddring och sprängningar måste göras för att underlätta framkomligheten och samtidigt garantera sjösäkerhet. Tabellen 7.2. nedan presenterar fakta kring farlederna till de hamnar som ansetts kunna vara strategiska enligt kapitel 4.

Tabell 7.2 Sammanställning – farledshållningen till hamnar som av utredningen anses kunna vara strategiska

Hamn	PIANC	Max leddjupgående (meter)	Normal lotsningstid (timmar)	Gräns för Sjöfartsverkets ansvar för utprickning
Luleå	Ja? ³	11,0	2 (isfritt)	Hamnområdesgränsen
Umeå	Ja?	10,2	knappt 1 (isfritt)	Hamnområdesgränsen
Sundsvall	Ja	13,0	Ca 1	Hamnområdesgränsen
Gävle	Nej, förbättringar i Holmsundsrännan behövs	10,1	1,5	Hamnområdesgränsen som inkluderar Holmsundsrännan
Kapellskår	Ja?	8,0	0,8	Hamnen betalar utprickning efter behov i Furusundsleden
Stockholm	Ja	11,0 (Sandhamnsleden) 9,0 (Furusundsleden)	3,8	Hamnområdesgränsen Förberedelser för MKB för Horstensleden
Södertälje	Ja?	9,0	3,5	Hamnen bekostar utprickning till farleden
Mälarhamnar	Nej	6,8	2,5–3 (Södertälje sluss +kanal)+ 5-7 i Mälaren	Hamnområdesgränsen
Nynäshamn	Ja?	13,0, vid särskild prövning 15,3 (Östersjömax)	knappt 2	Hamnen bekostar en del av utprickningen av infartsleden
Oxelösund	Hamnbassängen restriktion	15,3 (Östersjömax)	1,5	Hamnområdesgränsen
Norrköping	Fartyg överskrider PIANC rekommendationerna	12,6	4,5	Sjöfartsverket står för viss utprickning inom hamnområdet
Oskarshamn	Ja?	10,5	1	???
Karlskrona	Ja	10	1	???
Karlshamn	Ja	13,0	1	Hamnområdesgränsen
Trelleborg	Ja, fast på gränsen, farleden är grävd i ett för övrigt grunt område	7,5	1	Hamnområdesgränsen

³ Frågetecknen efter vissa hamnar innebär att det inte är fullt klarlagt att farleden uppfyller PIANC-bestämmelserna.

Hamn	PIANC	Max leddjuggående (meter)	Normal lotsningstid (timmar)	Gräns för Sjöfartsverkets ansvar för utprickning
Ystad	Ja	6,7	0,75	Hamnområdesgränsen
Malmö	Ja, rännan in till oljehamnen muddras under 2007	12,5, restriktioner vid stark ström		Hamnen betalar utprickning från öppen sjö
Helsingborg	Ja	12,3	0,5	Hamnen betalar utprickning från öppen sjö
Halmstad	har inte gjorts, Sjöfartsverkets bedömning är att farleden inte håller PIANC:s rekommendationer	11,5	ca 45 minuter	Hamnen betalar för alla sjösäkerhetsanordningar utom en prick
Göteborg	Ja	18,9	1,5	Hamnområdesgränsen
Vänerhamn	Nej	5,3	huvuddelen av Vänern kan navigeras utan lots	Sjöfartsverket står för utprickning i Vänern, hamnarna inom hamnområdet

Källa: Sjöfartsverket.

7.7.1 Mitt förslag på förtydligande av farledsansvar

Jag föreslår att 1 § förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket ska ändras i punkten 3, där det föreslagna tillägget står i kursiverad stil nedan.

Sjöfartsverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för sjöfarten. Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. ... Verkets huvuduppgifter är att

3. svara för farledshållning i *allmänna farleder fram till hamnområdesgränserna* och vid behov inrätta nya *allmänna* farleder.

Detta får konsekvenser för farledsunderhållet till vissa hamnar där underhållet i dag sköts och bekostas av hamnen även utanför hamnområdesgränsen.

De hamnar där mitt förslag innebär extra kostnader för Sjöfartsverket är Helsingborg, Malmö och Södertälje. I Norrköping underhåller Sjöfartsverket redan i dag vissa delar av farleden i hamnområdet.

Konsekvensen av mitt förslag att Sjöfartsverkets ansvar för de allmänna farlederna ska gå vid hamnområdesgränsen är en extra kostnad på ca 8 miljoner kronor per år. Samtidigt kommer de industrihamnar och andra hamnar, vars farleder hittills har skötts av Sjöfartsverket, att påföras ansvaret för underhåll av farlederna. Detta innebär en besparing för Sjöfartsverket på ca 4 miljoner kronor. Totalt innebär förslaget alltså en extra kostnad för Sjöfartsverket på ca 4 miljoner kronor. Konsekvensbeskrivningen i kapitel 8 visar kostnader för underhåll av farleder in till kaj till det strategiska hamnarna.

8 Förslag och konsekvenser för strategiska hamnar

I detta kapitel beskrivs hur statligt finansierad infrastruktur kan prioriteras på sjö- och landsidan kring de hamnar som jag föreslår som strategiska.

Det bör tillkomma en ny prioriteringsordning av vissa objekt som gynnar hamnverksamheten i strategiska hamnar. Nedan presenteras exempel på sådana objekt. Det görs emellertid ingen rangordning. Det är dock eftersträvansvärt att prioritera objekt där trafikverken tillsammans med regionerna och det lokala näringslivet gemensamt har förhandlat fram finansieringslösningar.

De förslag som presenteras i detta kapitel föreslås enbart komma de strategiska hamnarna till del. De samverkanshamnar som finns identifierade i kapitel 6 omfattas alltså inte med automatik av dessa förslag.

8.1 Konsekvenser av utpekande som strategisk hamn

Mitt förslag på strategiska hamnar kan jämföras utifrån godstyp och hamnkategori enligt uppställningen i tabell 8.1 nedan.

Tabell 8.1 Sammanställning över strategiska hamnars typgods och hamnfunktion tillsammans med godsomsättning 2006

Hamn	Typgods	Hamnfunktion	Godsomsättning 2006 (ton över kaj)
Luleå	Torrbulkhamn	Industrihamn	7 486
Sundsvall	Torrbulkhamn	Industrihamn	2 184
Gävle	Blandhamn	Industrihamn, container- hamn, energihamn	4 255
Kapellskär	Enhetsgodshamn	Brohamn till Finland och Baltikum	2 865
Norrköping	Torrbulkhamn	Industrihamn, energihamn	3 712
Karlshamn tillsammans med Karlskrona	Enhetsgodshamn/ blandhamn	Brohamn till Polen och Baltikum, industrihamn, energihamn	9 019
Trelleborg	Enhetsgodshamn	Brohamn till Tyskland och Polen	11 381
Malmö	Blandhamn	Containerhamn, fordonshamn, energihamn	9 003
Helsingborg	Enhetsgodshamn	Brohamn till Danmark	7 563
Göteborg	Blandhamn	Brohamn till Danmark, industrihamn, container- hamn, energihamn, fordonshamn	39 912
TOTALT			97 380

Källa: Hamnstrategiutredningen.

De strategiska hamnarna stod för ca 54 procent av den totala godsomsättningen över kaj i svenska hamnar 2006.

8.1.1 Olika möjligheter till infrastrukturförbättringar till och från strategiska hamnar

Utgångspunkten för Hamnstrategiutredningen är att förslagen ska innebära en prioritering av statligt finansierad infrastruktur till ett begränsat antal hamnar av särskilt strategisk betydelse för det svenska transportsystemet. Mitt förslag kommer således inte att innebära att olika önskemål från hamnar kommer att uppfyllas inom kort, utan prioriteringen måste ske i förhållande till andra viktiga infrastrukturinvesteringar. Som kan utläsas av Hamnboken (bilaga 2) inriktas de regionala prioriteringarna som görs av länen i olika planeringsdokument i större utsträckning mot ökade pendlingsmöjligheter och regionförstoring.

Banverket och Vägverket har för Hamnstrategiutredningens räkning tagit fram vad det skulle kosta att förbättra flaskhalsar av infrastrukturen på landsidan till hamnarna.¹ Sjöfartsverket har parallellt med detta tagit fram kostnader för sjösäkerhetsanordningar (utprickning av farleder och underhållsmuddring) till de strategiska hamnarna i det svenska transportsystemet.

I beskrivningen av åtgärder nedan har en uppdelning gjorts på infrastruktur till sjöss och på land – benämnt *Sjöpaketet* respektive *Landpaketet*.

8.2 Sjöpaket – förstärkning av infrastrukturen på sjösidan

Som beskrivs i kapitel 7 ansvarar Sjöfartsverket för farledshållningen till svenska hamnar. Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras med avgifter på handelssjöfarten, främst farledsavgifter och lotsavgifter.

Begreppet *farled* omfattar i sin vidaste betydelse de vattenområden som sjöfarten använder. I allmänhet menar man dock de vattenvägar som i sjökortet är markerade med heldragna svarta linjer. De svenska farlederna är inte systematiskt "kantmarkerade", förutom när det gäller särskilt viktiga farleder och kritiska avsnitt.

Utprickning av farleder är i allmänhet resultatet av en lång tids erfarenhet och baserad på de önskemål som framförts från främst lotsar men även sjöfarande och intressenter i övrigt. I underhållet av farleder ingår också att underhållsmuddra, vilket är särskilt nöd-

¹ En översikt över de objekt som Banverket och Vägverket identifierat finns i bilaga 5.

vändigt i s.k. flodhamnar där det behövs muddras ungefär vart femte år. Infrastrukturen på sjösidan till och från hamnarna skiljer sig därmed från infrastrukturen på landsidan på två avgörande punkter:

- dels är planeringsprocessen helt annorlunda för olika förbättringsprojekt
- dels finansieras förbättringar och underhållet normalt inte via statsbudgeten.

De stora projekt för farledsförbättringar till hamnar som för närvarande är aktuella gäller Gävle, Norrköping och Horstensleden till Stockholm. Under 2004 slutfördes ett stort projekt för farledsförbättring till Göteborgs Hamn.

8.2.1 Sjöfartsverket svarar för sjösäkerhetsanordningar ända in till kaj i strategiska hamnar

Sjöfartsverket har beräknat kostnaden för sjösäkerhetsanordningar (utprickning och underhåll av farleder inklusive underhållsmuddring) till och i de strategiska hamnarna. Eftersom det hittills inte varit klarlagt hur ansvaret sett ut har vissa hamnar stått för kostnader utanför hamnområdet, medan Sjöfartsverket har underhållit farlederna ända in till kaj i andra hamnar. En sammanställning finns i tabell 8.2 nedan.

Tabell 8.2 Sjösäkerhetsanordningar (inklusive underhållsmuddring) som hamnen betalar i nuläget (schablonkostnad) miljoner kronor

Hamn	Kostnad miljoner kronor
Luleå	2,0
Gävle	1,5
Sundsvall	1,0
Kapellskär	0,1
Norrköping	2,5
Karlshamn	1,0
Trelleborg	1,0
Malmö	4,0
Helsingborg	2,5
Göteborg	6,0
TOTALT	21,6

Källa: Sjöfartsverket.

Kostnaden för farledsunderhåll till hamnområdesgränsen innebär enligt mitt förslag i kapitel 7 en nettokostnad för Sjöfartsverket på ca 4 miljoner kronor.

Jag föreslår i kapitel 7 att Sjöfartsverket fortsättningsvis enbart ska ansvara för farledshållningen fram till hamnområdesgränserna. Dock bör undantag från denna avgränsning göras för hamnar som bedöms som strategiska; till dessa hamnar ska Sjöfartsverket stå för sjösäkerhetsanordningar ända in till kaj. Enligt tabellen ovan innebär detta förslag att Sjöfartsverket påförs en ytterligare kostnad på knappt 22 miljoner kronor. Tillsammans innebär alltså förslagen att Sjöfartsverket påförs en kostnad på ca 26 miljoner kronor.

8.2.2 Snabbare uppfyllelse av PIANC-bestämmelserna för farleder till de strategiska hamnarna

Jag föreslår att Sjöfartsverket prioriterar uppgradering av farleder till de strategiska hamnarna så att de uppfyller PIANC-bestämmelserna. De hamnar av de föreslagna strategiska som i dag inte uppfyller PIANC-bestämmelserna är Norrköping och Gävle. Nödvändiga förbättringar genomförs för närvarande i Malmö. I Norrköping och Gävle har Sjöfartsverket inlett dialog med respektive hamn om farledsförbättringsprojekt. Hamnarna bör ställa delfinansiering av dessa projekt till förfogande.

8.2.3 Förslag på högre servicegrad på lotsningstjänsten till strategiska hamnar

Det är rimligt att de strategiska hamnarna garanteras en hög servicegrad på lotsningen, t.ex. nedkortad väntetid. En rimlig nivå, enligt Sjöfartsverket, är att dagens garanterade väntetid på fem timmar kortas till tre i de strategiska hamnarna; denna högre servicegrad gäller alltså inte samverkanshamnarna. Detta innebär en ökad kostnad för Sjöfartsverket på ca 5 miljoner kronor genom nyanställning av fler lotsar. Förslaget innebär alltså ingen försämring för icke-prioriterade hamnar.

8.2.4 Särskild överenskommelse om Mälaren

I enlighet med tidigare resonemang om Mälarhusar i avsnitt 6.4 föreslås att alternativa trafiklösningar för Mälaren utreds i samverkan med Södertälje, Västerås och Köping samt staten i en särskild *Mäläröverenskommelse*. Jag föreslår att staten initierar överläggningar mellan Mälarhusar och Södertälje i syfte att åstadkomma en motsvarighet i Mälaren till den samverkansmodell som kommit till stånd med hjälp av en statlig förhandlingsman i den s.k. *Väneröverenskommelsen*.

8.3 Landpaket – hamnanslutningar och flaskhalsar längre bort

Infrastrukturplaneringen genomförs med en periodicitet som beslutas av regeringen. Efter att riksdagen tagit ställning till planeringsramens storlek och fördelning av olika åtgärder beslutar regeringen om direktiv för åtgärdsplaneringen. Denna är, vad gäller infrastrukturen, uppdelad i nationella planer (nationell banhållningsplan och nationell väghållningsplan) samt länsplaner för regional transportinfrastruktur. De nationella ban- och väghållningsplanerna fastställs av regeringen efter förslag från Banverket respektive Vägverket, medan länsplanerna fastställs av respektive län. Medel för genomförande av planerna förmedlas via anslagen till Banverket och Vägverket.

Vägverket och Banverket har angett ett antal objekt som flaskhalsar till de strategiska hamnarna och samverkanshamnarna. Det

behövs, enligt dessa beräkningar, investeringar i väg och järnväg för 800–1 500 miljoner kronor på kort sikt. Angelägna projekt som rör statliga vägar är ombyggnad av väg 77 kring Rösa, för att förbättra trafiksituationen till och från Kapellskär, samt en förbättring av E6 mellan Trelleborg och Vellinge för att förbättra trafiksituationen i Skåne.

I ett längre perspektiv finns det argument för ytterligare investeringar. Exempel på viktiga objekt på längre sikt är en järnvägsinvestering mellan Olofström och Karlshamn, den s.k. Sydostlänken, i Blekinge (1 500 miljoner kronor), förbättringar i terminalen och anslutningarna till Malmö Godsbangård (1 000 miljoner kronor) samt diverse trafiklösningar i Göteborg (>10 miljarder kronor).

8.3.1 Trafikverken uppdras att redovisa åtgärder för strategiska hamnar

I den omfattande process som planering av infrastruktur innebär är det viktigt att följa upp konsekvenser och olika omvärldsfaktorer utveckling. En viktig mekanism för att följa upp utpekandet av strategiska hamnar bör vara att Vägverket och Banverket i en årlig rapportering till regeringen anger de åtgärder som vidtagits för att förbättra landinfrastrukturen till de strategiska hamnarna.

8.3.2 Prioritering av objekt där regional enighet har nåtts

I planeringsprocessen involveras tjänstemän och politiker som har olika uppdrag och perspektiv med utgångspunkt på den nivå där de verkar. Som redovisats i inledningskapitlen av betänkandet genomsyras utredningens förslag av att staten uppmuntrar regionala överenskommelser, eftersom dessa förmodligen får bäst effekt genom att de tas med ett marknadsnära perspektiv. Därav följer att åtgärder bör prioriteras i de regioner där en överenskommelse kring angelägna infrastrukturåtgärder slutits mellan regionala aktörer i samverkan med trafikverken. I överenskommelserna kan såväl prioritering av enskilda objekt som finansieringsöverenskommelser ingå. De regionala aktörer som bör medverka i denna typ av processer vad gäller angelägna infrastrukturåtgärder för hamnarna är kommuner och regionförbund, hamnbolag

och/eller hamnförvaltningen, industrier som betjänas av hamnen samt övriga hamnintressenter.

8.4 Förslag på åtaganden för strategiska hamnar

I utredningsdirektiven fastställs att de åtaganden som föreslås gälla för utpekade hamnar ska anges.

8.4.1 Strategiska hamnar ska vara allmänna

Jag har, som tidigare anförts, valt att se endast allmänna hamnar som strategiska noder i det svenska godstransportsystemet. Ur ett nationellt perspektiv är det angeläget att de strategiska hamnarna är öppna för alla kunder, men eftersom godsslag och transportbärare har stor variation är det inte rimligt att alla hamnar måste skaffa sig utrustning för alla typer av godshantering. Det är t.ex. inte möjligt att med rimlig säkerhet ta in stora fartyg i vissa hamnar, och därför ska inte heller dessa hamnar behöva skaffa kranar och annat för att kunna lasta av fartyg som inte är avsedda för hamnen.

Det ska sålunda även vara möjligt för strategiska hamnar att inte ha all typ av hantering. Exempelvis är det inte rimligt att bygga ut järnvägskapacitet till den strategiska brohamnen Kapellskär inom överskådlig framtid. Inom varje nisch ska hamnen dock vara allmänt tillgänglig för olika kunder.

8.4.2 Strategiska hamnar ska vara tillgängliga dygnet runt

För att säkerställa att de strategiska hamnarna är tillgängliga bör hamnarna kunna tillgodose sina kunder med service dygnet runt, alla dagar i veckan. Anlöp och avgångar planeras noggrant av rederierna tillsammans med hamnarna, så hamnen inte ska behöva ha full bemanning, om det inte finns anlöp planerade. Ambitionen bör snarast vara att en strategisk hamn ska ha *beredskap* för ett ständigt öppethållande.

8.4.3 Strategiska hamnar ska medverka i regionala överenskommelser om sjö och landinfrastruktur

För att ta del av en högre prioritering av objekt av betydelse för hamnens verksamhet nära eller längre ifrån i transportsystemet bör hamnbolaget/hamnförvaltningen delta i överläggningar med regionala företrädare och trafikverken. Man bör också vara beredd att tillsammans med kommuner och/eller regionala organ ställa viss finansiering till förfogande, om så bedöms nödvändigt och möjligt.

8.4.4 Strategiska hamnar ska bedriva en ambitiös, aktiv miljöpolitik som begränsar miljöpåverkan från hamnen

I avsnitt 4.6 och bilaga 5 redovisas lagstiftning och relevanta – ofta internationella – överenskommelser som rör miljöfrågor i hamnarna. Miljöarbetet i enskilda hamnar föranleder ingen särskiljning i utredningens sammanhang. Eftersom miljötillståndsprocessen är relativt ny för hamnarna är det till dags dato svårt att förutse konsekvenserna den dag när flera hamnar når upp till och över den trafikvolym miljötillståndet ger. Redan i dag ligger t.ex. Kapellskär nära den nivå som stipuleras i miljötillståndet.

En annan viktig fråga är hur miljöpåverkan från transporterna till och från hamnen ska minimeras och hamnens roll i detta arbete.

De strategiska hamnarna bör gå i bräschen för miljöarbetet. Ett första krav är att samtliga strategiska hamnar inför miljödifferentierade avgifter för både svaveloxid och kväveoxid.

8.5 Uppföljning av förslagen

De strategiska hamnarna bör till Sjöfartsverket årligen avrapportera hamnens utveckling och framtidsplaner tillsammans med en redovisning av planerade investeringar i hamnen, miljöpolitik, eventuellt arbete med regionala infrastrukturöverenskommelser etc. Denna rapportering bör, tillsammans med offentlig statistik och andra källor, ligga till grund för regeringens prövningar av hamnarnas strategiska status.

8.6 Sammanfattning av förslagen

Hamnstrategiutredningens förslag på konsekvenser för utpekade strategiska hamnar är följande:

Strategiska hamnar ska till fullo få ta del av förslagen i *Sjöpaketet* och *Landpaketet*.

Sjöpaketet innehåller förslag om snabbare uppfyllelse av PIANC-bestämmelserna, där Sjöfartsverket står för sjösäkerhetsanordningar ända in till kaj, och där strategiska hamnar kan räkna med en ökad servicegrad på lotsningen.

Landpaketet innehåller två förslag på hur objekt som har betydelse för hamnverksamheten kan komma högre i prioritering i de nationella planeringsprocesserna. För det första föreslås att trafikverken åläggs att till regeringen rapportera hur olika åtgärder underlättar för de strategiska hamnarna. För det andra föreslås att prioritet, vid förhandlingar med trafikverken, ges till objekt där enighet nåtts regionalt om prioritering av infrastrukturinvesteringar för att underlätta hamnens verksamhet. I detta ingår också eventuell regional delfinansiering.

Strategiska hamnar föreslås få åtagande om att även fortsättningsvis vara allmänna och i möjligaste mån välkomna alla kunder, att hamnarna ska vara tillgängliga dygnet runt, sju dagar i veckan, att hamnarna ska medverka i regionala förhandlingar om omkringliggande sjö- och landinfrastruktur och eventuellt också medverka med delfinansiering av olika projekt.

Strategiska hamnar ska också bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik, där en första åtgärd är att hamnarna ska införa miljö-differentierade avgifter på såväl koloxid som svaveloxid.

En statlig förhandlingsman bör tillsättas för att nå en överenskommelse kring Mälarsjöfarten med modell från den överenskommelse som redan finns för Vänersjöfarten.

Kommittédirektiv



Hamnstrategi

Dir.
2006:61

Beslut vid regeringssammanträde den 8 juni 2006.

Sammanfattning av uppdraget

En statlig förhandlare tillkallas för att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas. Regeringen kommer efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt hur dessa kriterier kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Vidare skall förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras.

I förhandlarens uppdrag skall också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna, såväl farleder till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna som farleder till och från övriga hamnar.

Bakgrund

Den svenska hamnstrukturen har främst utvecklats och finansierats inom den kommunala sektorn. I Sverige finns i dag ca 50 allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart samt ett antal industri- och privathamnar vilka i första hand är knutna till industriföretag. EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, omfattar ett tjugotal svenska hamnar i kategori A, det vill säga där den årliga

godsvolymen uppgår till 1,5 miljoner ton eller det totala antalet passagerare per år är över 200 000.

De flesta av de allmänna hamnarna ägs av kommunerna men driftsformerna varierar. I de flesta hamnarna drivs verksamheten i aktiebolagsform och det förekommer att bolagen även äger hamnen. Aktiebolaget är ofta kommunalägt men kan i vissa fall ha blandat ägande där kommunen vanligtvis har majoritet. I några få hamnar drivs verksamheten av privata intressenter. Det finns även några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Det är därför viktigt att vid framtida insatser och i planeringsprocessen särskilt beakta infrastrukturen i dessa huvudstråk, både till lands och till sjöss. Ett utpekande är viktigt för att statens insatser i infrastruktur skall vara effektiva i ett längre tidsperspektiv.

De flesta allmänna hamnarna fungerar som nationellt, regionalt eller lokalt viktiga logistiknoder, dvs. hamnarna används av ett eller flera trafikslag för omlastning förutsättning för att få väl fungerande och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i framtiden skall vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta utveckling till effektiva och konkurrenskraftiga enheter. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de regioner där godstransportstråkens viktiga transportsystemens effektivitet.

I slutbetänkandet av Godstransportdelegationen 2002, SOU 2004:76 Godstransporter - noder och länkar i samspel, föreslås att tre strategiska hamnregioner utpekas för att möjliggöra både ett bättre utnyttjande av den totala hamninfrastrukturen och att statens investeringar i anslutande landtransportinfrastruktur nyttjas på effektivaste sätt. De tre strategiska geografiska regionerna är Västkusten, Skåne och mellersta Ostkusten från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhamnarna. I dessa geografiska regioner ligger de flesta av de godstransportstråk som identifierades i Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) rapport, *Stråk-analyser för godstransporter* (SIKA Rapport 2001:1), och som anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen. Godstransportdelegationen betonar att det är av stor vikt att den totala hamnstrukturen i nämnda hamnregioner nyttjas på effektivast möjliga sätt.

Delegationen anser dels att staten bör ta initiativ till att en diskussion påbörjas bland berörda parter hur regionerna skall kunna enas om vilka åtgärder som är nödvändiga för ökad samordning och specialisering och dels att staten aktivt medverkar i denna process. Delegationen var även av uppfattningen att staten genom trafikverken borde ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningar till hamnarna i de regioner där parterna kommit överens om hur hamnstrukturen skall kunna nyttjas effektivare.

Godstransportdelegationen föreslår att samtliga större investeringsprojekt inom Sjöfartsverkets ansvarsområde prövas och prioriteras såväl ur ett företagsekonomiskt som ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Sjöfartsverket är den myndighet som fattar beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och därtill hörande allmän hamn. Allmänna farleder och allmänna hamnar inrättas om detta är påkallat för den allmänna samfärdseln. Sjöfartsverket svarar även för utveckling och underhåll av de allmänna farleder som enligt Sjöfartsverkets bedömning bör handhas av staten. Allmänna farleder kan också helt eller delvis skötas av andra parter såsom kommuner och industri- eller hamnföretag. När det gäller anslutningsfarlederna till de allmänna hamnarna ansvarar Sjöfartsverket normalt för farleden fram till hamnområdesgränsen medan hamnen ansvarar för farlederna inom hamnområdet. Ett viktigt led i arbetet med att utveckla en effektiv hamnstruktur är att säkerställa att farledsanslutningarna till de kommande prioriterade hamnarna är funktionella, säkra och väl anpassade till de krav som bör ställas på dem.

Regeringen skall, i enlighet med proposition 2005/06:160 Moderna transporter, slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Prioriteringen av hamnarna skall inte betraktas som ett slutgiltigt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan förändras. Av denna anledning bör en återkommande översyn genomföras av vilka hamnar som skall vara prioriterade.

De hamnar som inte blir prioriterade kan även i framtiden utgöra en viktig del av transportsystemet. Därmed kommer också deras behov av anslutande infrastruktur att prövas på sedvanligt sätt i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen.

Uppdraget

Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas. Regeringen kommer efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning.

De utpekade hamnarna får en prioriterad ställning som noder i det svenska transportsystemet. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt lämna förslag till hur kriterierna kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Dessa kriteriers påverkan på övriga samhällssektorer bör också beaktas. Förhandlaren skall också föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras.

En prioriterad hamn skall förbinda sig att för en viss tid uppfylla vissa uppställda krav.

Förhandlaren skall ge förslag till åtgärder som sammantaget bör kunna bidra till ett mer rationellt utnyttjande av de utpekade hamnarnas samlade infrastruktur och resurser och på så sätt skapa förutsättningar för att uppnå än mer kostnadseffektiva godstransporter. I detta arbete ingår att ta initiativ till att undersöka möjligheterna både till en bättre samsyn och mer ändamålsenlig rollfördelning mellan de olika hamnaktörerna och, om möjligt, till att skapa förutsättningar för ett ökat samarbete i olika former mellan aktörerna.

Förhandlaren skall även samråda med representanter från näringslivet och berörda myndigheter samt lokala och regionala företrädare för att ta del av deras synpunkter när det bland annat gäller den framtida utvecklingen och behovet av godstransporter. I detta arbete skall förhandlaren särskilt samråda med Banverket i verkets arbete med att utveckla strategiska kombiterminaler.

I uppdraget ingår också att belysa hur en koncentration av statliga resurser till infrastrukturen i anslutning till de strategiska hamnarna leder till en effektivare allokering av samhällets resurser samt att redogöra för om och i så fall hur infrastrukturinvesteringar bättre skall kunna samordnas mellan trafikverken och övriga aktörer.

De kriterier som bör gälla för att en hamn skall få en prioriterad ställning i transportsystemet bör utvecklas. Kriterierna bör bland

annat avse godsomsättning, infrastruktur, miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete. Dessa kriterier bör helt eller delvis vara uppfyllda för att prioritet skall bli aktuell.

I *godsomsättningskriteriet* bör inte bara själva godsmängden ingå utan också godsets värde, antal lastenheter som hanteras, i vilken omfattning färjetrafik bedrivs i hamnen samt möjligheterna i hamnen att både erbjuda intermodala lösningar och omhänderta och vidarebefordra transitgods.

Infrastrukturkriteriet syftar främst på hög standard på befintlig infrastruktur till och från en hamn och då både från land- och sjösidan samt tillgång till teknisk utrustning och hjälpmedel av hög kvalitet.

Miljökriteriet kan till exempel vara att hamnavgifterna måste ha en miljödifferentierad prägel, att det i hamnen bedrivs ett aktivt internt miljöarbete samt att farleden in till hamnen även i ett långsiktigt perspektiv lämpar sig väl för fortsatt fartygstrafik.

Säkerhets- och skyddskriteriet syftar främst på att hamnen aktivt bedriver ett arbete som innefattar arbetsmiljö, trafiksäkerhet och att olika skyddsfrågor beaktas.

Utvecklingskriteriet bör innefatta krav på redovisning av en analys av utvecklingspotentialen och vilken kundtillströmning som är att vänta i hamnen men även hur hamnverksamheten i övrigt, både på kort och lång sikt, kan utvecklas när det gäller exempelvis markplanering.

Samarbetskriteriet bör innefatta olika samarbetsformer mellan olika hamnar samt, om förutsättningar kan föreligga, över regions- och nationsgränserna.

För att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen till och från en hamn skall förhandlaren se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I dessa överväganden skall alltså ingå både de farleder som går till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna samt övriga allmänna farleder. Förhandlaren skall även bedöma de regionala effekterna av ett eventuellt förändrat finansiellt ansvar för de allmänna farlederna.

Förhandlaren skall slutligen lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Särskilt skall miljöeffekterna av förhandlarens förslag belysas men även konsekvenserna för den regionala konkurrenskraften samt för näringslivet. I de fall föreslagna åtgärder inne-

bär ekonomiska åtaganden för staten skall finansieringsförslag lämnas.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 oktober 2007.

(Näringsdepartementet)

Hamnboken – en exposé över Hamnsverige

Innehåll

Norrlandskusten – Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Gävleborgs län.....	151
Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet...	151
Norrbottens län.....	151
Västerbottens län	151
Västernorrlands län.....	152
Gävleborgs län	153
Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet	154
Norrbottens län.....	154
Västerbottens län	154
Västernorrlands län.....	155
Gävleborgs län	156
Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet	157
Norrbottens län – exporthamnar	157
Västerbottens län – nya transportstråk i Kvarken-området	158
Västernorrlands län – etablering av Mittnordenkorridoren	158
Hamnar längs Norrlandskusten.....	160
Kalix hamn	160
Luleå Hamn	161
Piteå Hamn	162
Bottenvikens Stuveri AB.....	163
North Sweden Seaport – Bottenvikshamnar i samverkan	164
Rundvik	164
Rönnskär	165
Umeå Hamn, Holmsund	165
Skellefteå Hamn	166
Samverkan mellan hamnar i Västerbotten	167
Härnösands Hamn.....	167
Söråkers Hamn.....	168
Sundsvalls Hamn.....	169

Örnsköldsviksfjärdens hamnar.....	170
Samarbete mellan hamnarna i Sundsvallsområdet.....	171
Gävle Hamn	172
Fakta om hamnarna längs Norrlandskusten.....	173
Östra Sverige (Östergötland, Södermanland, Västmanland, Stockholms län, Uppsala län, Gotland och Kalmar län)	179
Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet.....	179
Östergötlands län	179
Södermanlands län.....	180
Västmanlands län.....	180
Stockholms län.....	182
Uppsala län	183
Gotlands län	183
Kalmar län.....	184
Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet.....	185
Östergötlands län	185
Södermanlands län.....	186
Västmanlands län.....	186
Stockholms län.....	187
Uppsala län	188
Gotlands län	188
Kalmar län.....	189
Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet.....	190
Östra Mellansverige – persontransporter dominerar.....	190
Hamnverksamhet på Gotland – en livsnerv för hela ön....	191
Smålandskustens hamnar – här behövs infrastruktur- förbättringar på land.....	191
Hamnar i östra Sverige	192
Hargshamn	193
Mälarhamnar.....	194
Norrköpings Hamn.....	195
Norrtälje hamn	197
Oxelösunds Hamn	197
Stockholms Hamnar	199
Södertälje Hamn	200
Samarbete mellan hamnarna i östra Mellansverige.....	201

Gotlands kommuns hamnar	202
Hamnsamarbete på Gotland.....	203
Bergkvara hamn.....	203
Kalmar Hamn	204
Mönsterås Hamn.....	205
Oskarshamns Hamn.....	206
Västerviks Hamn.....	207
Samarbete mellan hamnarna på Smålandskusten	207
Fakta om hamnarna i östra Sverige.....	209
Sydsverige (Blekinge och Skåne län).....	214
Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklings-	
arbetet	214
Blekinge län.....	214
Skåne län.....	215
Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet	216
Blekinge län.....	216
Skåne län.....	216
Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet	217
Blekinge län – flaskhalsar främst vad gäller järnvägs-	
anslutningar	217
Skåne – ett transitlän för transporter	218
Hamnar i Sydsverige	219
Karlshamns Hamn	219
Karlskrona Hamn.....	220
Sölvesborgs Hamn	221
Samarbete mellan hamnarna i Blekinge.....	222
Copenhagen Malmö Port (CMP).....	223
Helsingborgs Hamn	224
Landskrona Hamn	225
Trelleborgs Hamn.....	226
Ystad Hamn.....	227
Åhus Hamn.....	227
Samarbete mellan hamnarna i Skåne.....	228
Fakta om hamnarna i Sydsverige.....	229

Västsverige (Hallands Västra Götaland och Värmlands län).... 234

Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklings-	
arbetet.....	234
Hallands län.....	234
Västra Götalands län	235
Värmlands län.....	236
Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet.....	236
Hallands län.....	236
Västra Götalands län	237
Värmland.....	238
Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet.....	238
Hallands län – stora transportflöden inom länet.....	238
Västra Götaland och Värmland – industri- och	
transportregion	239
Hamnar i Västsverige	240
Falkenbergs Hamn	240
Halmstad Hamn	241
Varbergs Hamn.....	242
Samarbete mellan hamnarna i Halland.....	243
Brofjorden	244
Göteborgs Hamn.....	245
Lysekils Hamn	246
Stenungsund.....	247
Strömstad Hamn	247
Uddevalla Hamn.....	248
Vänerhamn	249
Wallhamn.....	250
Samarbete mellan hamnarna i Västra Götaland –	
Värmland.....	251
Fakta om hamnarna i Västsverige.....	252
Källor.....	257

Denna bilaga innehåller en kartläggning av hamnarna i Sverige.

Kartläggningen är helt och hållet grundad på det material som hamnarna själva tillhandahållit utredningen. Hamnarna har också alla haft möjlighet att granska fakta i kartläggningen. Det finns alltså ingen värdering eller analys av materialet i denna kartläggning.

De hamnar som finns upptagna i kartläggningen är huvudsakligen allmänna hamnar med två undantag – Brofjorden i Lysekil och Stenungsund. Dessa båda är de två största industrihamnarna i Sverige med en godsomsättning bland de tio största i Sverige. Andra industrihamnar, t.ex. Rönnskärsverken i Skellefteå, finns med under statistiken för Skellefteå. Andra viktiga industrihamnar, t.ex. hamnen i Husum utanför Örnsköldsvik, finns översiktligt beskrivna utifrån geografisk tillhörighet.

För att undersöka hamnverksamhetens prioritering i det regionala utvecklingsarbetet beskrivs även huvudpunkterna i de regionala utvecklingsprogrammen tillsammans med de delar som rör infrastruktur och hamnverksamhet. I de län där denna typ av program saknas har det regionala tillväxtprogrammet eller andra liknande dokument använts. Länstransportplaner och andra relevanta dokument har använts som underlag för att beskriva respektive läns prioriteringar av transporter. Viktigt att betona är att länstransportplanerna endast anger länens prioriteringar av de vägar som *inte* staten tillhandahåller; större vägar och järnvägsanslutningar ingår således *inte*¹. Inte heller har länen möjlighet att prioritera investeringar i hamnanläggningar. Länen har sålunda ett relativt litet handlingsutrymme i dessa planer.

I de fall när hamnverksamheten i länen inte särskilt nämns i olika dokument behöver inte detta betyda att länet inte anser att hamnen är viktig. Förmodligen är förhållandet i stället så att åtgärder för att stimulera hamnverksamheten inte anses behövas.

Kartläggningen har följande struktur:

Presentationen av respektive hamn inleds med en beskrivning av trafiken till och från hamnen. Efter det beskrivs infrastrukturen på land och till sjöss i och utanför hamnen. Kartläggningen avslutas med en beskrivning av hamnens organisationsstruktur. För att undvika att läsaren ska fastna i siffer- och statistikuppgifter finns siffror på omsättning över kaj etc. presenterade i tabellform i slutet av varje läns-/regionbeskrivning. Siffrorna är endast de som finns officiellt publicerade och därmed även officiellt inrapporterade på

¹ Det finns begränsade möjligheter för regionerna att i länsplanerna prioritera järnvägsinfrastruktur men det görs sällan.

samma sätt av alla hamnar. Hamnarnas egna siffror som avviker från den officiella statistiken har inte godtagits i kartläggningen. Kartläggningens syfte är att beskriva dagsläget, inte att beskriva hamnens egen bedömning av framtida marknadsutveckling av hamnen. Därför har denna typ av uppgifter helt utelämnats.

Kartläggningen fokuseras alltså på godsomsättning, omkringliggande infrastruktur samt samverkan med andra hamnar. Hamnarnas miljöarbete, säkerhets- och skyddsarbete samt utvecklingsmöjligheter diskuteras i betänkandes kapitel 3, 4 och 6.

Norrlandskusten – Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Gävleborgs län

Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet

Norrbottens län

Rika råvarutillgångar har alltid varit, och är fortfarande, en viktig tillgång för Norrbottens län. Skog, mineral och vatten från länet ger betydande bidrag till Sveriges exportinkomster. Basindustrin är motorn i länets ekonomi och utgör en viktig potential för vidareförädling.

Länets regionala utvecklingsprogram 2007–2013 anger följande tillväxtområden som en plattform för fortsatt näringslivsutveckling:

- test- och övningsverksamhet
- upplevelsenäring
- energi och miljöteknik
- basindustri – förädling
- kunskapsintensiva tjänstenärings.

Vidare nämns ökad tillgänglighet som en förutsättning för att utveckla ett attraktivt län. Denna tillgänglighet gäller god infrastruktur och bra transportmedel för både gods och människor.

Västerbottens län

I Västerbotten finns stora kontraster – Umeå är en av Sveriges mest expansiva kommuner, Skellefteå har en stark industritradition och i Lycksele finns många småföretag. De små och medelstora företagen dominerar i länet men det finns också stora tillverkningsenheter, t.ex. Volvo Lastvagnars hyttfabrik och Boliden Mineral.

I det regionala utvecklingsprogrammet 2007–2013 fastslås en vision att länets företag 2013 ska ha högst produktivitets- och

sysselsättningstillväxt av samtliga län i norra Sverige. Följande tillväxtområden anges inom ramen för utveckling av näringsliv och företagande:

- främja ett miljödrivet² företagande
- stärkt entreprenörskap, ökat nyföretagande och ett bättre företagsklimat
- fler investeringar och goda villkor för kapitalförsörjning genom marknadskompletterande finansieringslösningar
- kraftsamling kring forskning och andra utvecklingsinsatser inom strategiska kompetensområden
- offentlig sektor som drivkraft för hållbar tillväxt, beställare av varor och tjänster samt avknoppning och affärsidéer för att skapa företag och jobb i privatägda företag och den sociala ekonomin.

När det gäller infrastruktur nämns *tillgänglighet* som en viktig utvecklingsfaktor för länet. Genom ökad tillgänglighet, förbättrad infrastruktur och utvecklade person- och godstransporter är förhoppningen, som det uttrycks i visionen, att en tydlig regionförstoring har skett 2010 mellan länets kommuner och gentemot angränsande län år 2013.

Västernorrlands län

Precis som är fallet längs övriga Norrlandskusten är befolkningskoncentrationen stor kring kusten. Den övergripande visionen i det regionala utvecklingsprogrammet *Vision Västernorrland 2010* är: *Västernorrland ger möjligheter och mångfald*. Programmets innehåll preciseras sedan via handlingslinjer.

Det konstateras i programmet att länets traditionella basnäringar, skog och energi, fortfarande är viktiga för länet men att det skett en gradvis strukturomvandling mot en större tjänstesektor. Särskilt viktig är den indirekta sysselsättning som skapas från basnäringarna, exempelvis teknikkonsultverksamhet, service och underhåll samt transportverksamhet.

² Miljödrivna företag kan arbeta med en annan verksamhet än renodlade miljöteknikföretag men man bedriver ett aktivt miljöarbete eller arbetar med miljöanpassade processer och produkter (Länets definition).

I det regionala utvecklingsarbetet är ambitionen att främja tillväxten genom utveckling av kluster. Följande kluster finns nämnda i det regionala utvecklingsprogrammet:

- cellulos- och energirelaterad industri
- trävaruindustrin
- kvalificerade informationssystem
- arkivsektorn
- kris- och konflikthantering samt räddning
- besöksnäringen.

Man pekar också på förutsättningarna att etablera ett logistikkluster i Västernorrland genom att visa på länets centrala läge–mitt i Sverige i nord-sydlig riktning och mitt emellan Ryssland och Atlanten i öst-västlig riktning.

Gävleborgs län

I Gävleborgs län arbetar en partnerskapsorganisation, *Tillväxtrådet*, med det regionala tillväxtprogrammet. Ett genomgående tema i det regionala tillväxtprogrammet 2004–2007 är att länet ska bli fem procent bättre på allt, och i programmet finns visioner med tillhörande indikatorer på hur visionernas uppfyllelse ska följas upp. Visionerna handlar om ekonomisk tillväxt och sysselsättnings-tillväxt, nyföretagande, positivt näringslivsklimat och en ökad andel akademiskt utbildade av arbetskraften.

I programmet anges tre programområden med tillhörande insatsområden:

- regionförstoring
- kompetens och arbetskraft för tillväxt
- företagsutveckling och entreprenörskap.

Inom det programområde som handlar om regionförstoring finns ett insatsområde om kommunikationer och infrastruktur. Beskrivningen av detta insatsområde ger vid handen att Gävleborg är ett skogslän med stor andel tunga transporter som genererar stora transportbehov inom länet. Skogsnäringen och den därtill knutna förädlingsindustrin har tillsammans med stål- och verkstadsindustrin dominerat länet under lång tid och utgör en viktig bas för näringslivet. Åtgärder inom insatsområdet inriktas främst på att skapa förutsättningar för effektivare transporter för näringslivet,

för regionutvidgning av arbets- och utbildningsmarknader samt främjande av effektiv datakommunikation och nyttjande av IT-tjänster i regionen.

Att binda ihop Gävleregionen med Uppsalaregionen bedöms vara en av de mest strategiska åtgärderna. I tillväxtprogrammet anges Gävle Hamn som en av de viktigaste i landet och man planerar för investeringar i hamnen.

Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet

Norrbottnens län

Länsplanen för den regionala transportinfrastrukturen 2004–2014 har som utgångspunkt att transportinfrastrukturen visserligen har en mindre roll för tillväxten än tidigare och att detta i sin tur förutsätter att utbudet har en tillräckligt hög nivå. Länsstyrelsen bedömer att denna tillräckliga nivå i dag saknas i Norrbottens län.

När det gäller godstransporter ser man följande behov av infrastruktursatsningar:

- *Väg*: E4 och E10 ska bli mötesfria.
- *Järnväg*: Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland, Pitebanan och Haparandabanan behöver utökad kapacitet, lastprofil och fler funktionella mötesstationer och hållplatser, högre tågvikter, högre axellaster samt tekniksystem för spårviddsväxling i Haparanda/Torneå. Norrbottenabanan–Barents link bör färdigställas.
- *Sjöfart*: EU-finansiering föreslås för att bidra till Sjöfartsverkets kostnader för isbrytning.

Inga särskilda projekt finns för att specifikt främja hamnverksamhet.

Västerbottnens län

Den regionala transportplanen för 2004–2015 för Västerbottnens län handlar i huvudsak om åtgärder för en ökad trafiksäkerhet, bättre tillgänglighet och en bättre miljö.

När det gäller godstransporter ser man följande behov:

- *Väg*: E4 och E12 ska få ny sträckning runt Umeå centrum. Förbättringar behövs på vissa sträckor. Brister på väg 45 som främst gäller för snäva kurvor och dålig ytstandard.
- *Järnväg*: Stambanan norr om Vännäs håller bra standard men får kapacitetsbrist om trafikvolymen ökar. För inlandet är tvärförbindelsen Hällnäs-Storuman viktig, speciellt med tanke på att det finns mineralfyndigheter i området där transportbehoven ännu inte har kartlagts. Näringslivet har tidigare påpekat behovet av större tillåten axellast. Det största järnvägsprojektet är Botniabanan där trafikstart planeras till 2010. Den 19 mil långa nya banan mellan Umeå och Kramfors är en av de största infrastruktursatsningarna i Sverige i modern tid.
- *Sjöfart*: Kvarkestrafiken, dvs. förbindelsen mellan Umeå och Vasa, är viktig att bibehålla och utveckla, både avseende person- och godstransporter. Sedan *taxfree*försäljningen upphörde måste insatser göras för att säkerställa trafiken. Godsvolymererna bör därför öka.

De projekt som pekas ut för den omkringliggande infrastrukturen i anslutning till länets hamnar handlar om att räta ut en kurva på E12 vid Hillskär för att skapa förutsättningar för en bättre användning av hamnområdet i Umeå samt vägsträckningen mellan Skellefteå och Skelleftehamn. Detta sistnämnda projekt finns också projekterat i den regionala transportplanen.

Västernorrlands län

I länets inriktningsplanering för 2010–2019 anges Botniska korridoren som förbinder TEN-korridorerna NEW (Narvik–Boden–Finland–Ryssland) och Nordiska triangeln (Stockholm–Köpenhamn–Oslo) samt E4 genom Sundsvall som viktiga projekt att prioritera.

Länstransportplanen 2004–2015 tar avstamp i att det är viktigt att länets basnäringar, dvs. papper, massa och trävaror, får effektivare transporter. Brister i geometrisk standard för vägavsnitt med höga godsflöden bör därför åtgärdas. I planen benämns dessa avsnitt som *näringslivsvägar*. Enligt Handelskammarens godstransportundersökning finns det tre regionala vägar i Västernorrland

där mer än 800 000 ton transporterats per år. Samtliga dessa är av undermålig standard med framför allt otillräcklig vägbredd.

När det gäller godstransporter ser man följande behov:

- *Väg*: Vägnätet bör ha acceptabel ytstandard. Det behövs en uppgradering av E4-stråket med förbifarter runt länets tre största tätorter, Sundsvall, Härnösand och Örnsköldsvik, samt en upprustning av regionala och lokala stråk, så att dessa kan hållas öppna året om med full bärighet.
- *Järnväg*: En upprustning bör göras av Ådalsbanan (Långsele–Sundsvall), vilken är en oumbärlig länk mellan Botniabanan och Ostkustbanan. Mittbanestråket Sundsvall–Ånge–Östersund–Trondheim bör utvecklas och en utbyggnad ske av förbindelse-spår och omlastningsterminaler.
- *Sjöfart*: En utveckling bör ske av en öst-västlig godslänk från Nordosteuropa till den isfria hamnen i Trondheim via Jakobstad/Karleby och Härnösand/Timrå.

Inga särskilda projekt för att specifikt befrämja hamnverksamhet finns med i länsplanen.

Länet deltar aktivt i samarbetet North East Cargo Link (vidare beskrivet under rubriken *Samarbete mellan hamnarna i Sundsvallsområdet*).

Gävleborgs län

I länsplan för regional transportinfrastruktur för Gävleborgs län 2004–2015 är den angivna ramen 627 miljoner kronor för perioden. Två tredjedelar av planens medel satsas på trafiksäkerhetsåtgärder. Gävleborgs läns läge gör att transportsystemet har stor betydelse också för transportörer långt utanför länsgränsen. I princip all tung godstrafik till och från Norrland passerar länet.

Det finns tre järnvägsstråk som strålar samman i Gävle–Bergslagsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan.

Väg 67 och väg 68, som bägge går väster om E4 i nord-sydlig riktning, är tillsammans med E4 de viktigaste stråken för tung trafik. I öst-västlig riktning finns transportströmmar framför allt på vägarna 50, 80, 83 och 84.

I planen prognostiseras att godstransporter via Gävle Hamn kommer att öka kraftigt inom en snar framtid. Merparten av det

tillkommande godset prognostiseras att fraktas med tåg, men också transporter med lastbil antas öka. Av gods som transporteras via Gävle Hamn har endast 10–15 procent start- och målpunkt i Gävle kommun. Väg 80 upp till Bergslagen är ett vitalt stråk för gods-transporter.

Hamntillfarten är ett projekt som fått prioritet i länstransportplanen och är också i skrivande stund (våren 2007) genomfört; i länsplanen tilldelades projektet 37 miljoner kronor. I planen anges också att väg 80 i framtiden bör förbättras för att öka tillgängligheten till Gävle Hamn från Bergslagen.

Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet

Norrbottens län – exporthamnar

Under de senaste 40 åren har de fem stora bulkvarorna olja, oljeprodukter, kol, järnmalm och spannmål stått för 75 procent av det totala transportarbetet inom den globala sjöfarten. Under de senaste åren har bulksegmenten dock fått en relativt minskad betydelse globalt sett och en växande andel av transportarbetet sker i dag med container, ro-ro-fartyg (*roll on/roll off*) och styckegods. Givetvis påverkas hamnar av den typ som finns i Norrbotten, när deras relativa andel av transportarbetet minskar.

Det råder också en snedfördelning mellan import (stapelvaror) och export (bulk) i Norrbotten. Detta ger svårigheter att nyttja samma tonnage. Det finns därför en förhoppning hos marknadsaktörer i Norrbotten att man ska kunna nyttja möjligheten till ökad containerisering, vilket kan bidra till mer balanserade flöden eftersom man därmed kan använda samma lastbärare.

Under framför allt januari till mitten av april finns det is i Bottenviken och den ökande trafiken i Östersjön har accentuerat problemet med isbrytning. Det är dessutom dyrt att köpa in isklassade fartyg som kan bryta is, så kostnaderna har skenat under de senaste åren. Flertalet utredningar³ visar att effektiv isbrytning är avgörande för exportindustrins konkurrenskraft i norra Finland och Sverige, eftersom isbrytningen möjliggör sjötransporter året runt.

³ Bland annat *Breaking the Ice in the Baltic* (Mari Term, 2003).

Länsstyrelsen i Norrbottens län har i en hemställan till Näringsdepartementet (2004-09-27) föreslagit att isbrytarverksamheten delfinansieras av EU samt att isbrytarresurserna övergår från att vara nationella resurser till att bli en gemensam EU-resurs för hela Östersjöområdet.

Västerbottens län – nya transportstråk i Kvarkenområdet

I och med utbyggnaden av Botniabanan och etableringen av Öresundsbron finns det förhoppningar i Västerbotten om att ett nytt transportstråk ska etableras från Finland via Umeå ner till kontinenten via Öresundsbron. Denna omställning utreds för närvarande inom ramen för Kvarkensamarbetet. Oavsett om transportstråket blir verklighet eller inte finns stora förhoppningar om ökad godstrafik mellan Umeå och Vasa.

Två av hamnarna i Västerbotten, Umeå och Skellefteå, har också etablerat containertrafik för att möta nya marknader.

Västernorrlands län – etablering av Mittnordenkorridoren

I Västernorrlands län, liksom i Norrland i stort, råder en obalans i transportbehoven, dels eftersom exportvolymerna vida överstiger importen, dels genom att importprodukterna i form av konsumtionsvaror transporteras med lastbil eller järnväg till länet. En utveckling där konsumtionsvaror i högre utsträckning än i dag transporteras via sjöfart i stället för via lastbil från södra Sverige till Norrland är därför eftersträvansvärd, eftersom många containrar till norrländska hamnar i dag tompositioneras.

En stor del av hamnarnas transporter är uppbyggda kring företagspecifika systemtransporter, ofta i linjetrafik. Utvecklingen av effektiva system har drivits på av den geografiska belägenheten; det finns en klar konkurrensnackdel på det relativt lågvärdiga gods som transporteras från Västernorrlands hamnar i och med de långa transporterna. Företagen själva räknar med 300 kronor/m³ i kostnadsnackdel jämfört med kontinenten (försäljningspriset på massa är ca 4 500 kronor/m³).

Ur företagens perspektiv är den slutna systemtrafiken ett effektivt sätt transportera gods. Nackdelen är att volymerna är dimensionerade för företaget och det är svårt för en tredje part med mindre volymer att använda systemtrafiken. Dock har containeriseringen av industriprodukter inneburit att det blivit lönsamt för operatörer att kombinera last och att hitta returtransporter. Samma lastbärare kan alltså användas för såväl inkommande konsumtionsvaror som utgående industrivaror.

Inom ramen för samarbetet *North East Cargo Link Alliance* (NECLA) pekas på möjligheten att etablera Mittnorden som en avlastning för trafiken i främst norra Kontinentaleuropa. De åtgärder man inom samarbetet har tagit fram som prioriterade är främst en etablering av en godsfärja över Bottenhavet. De godsmängder som det finns underlag för beräknas till 490 000 ton. För att bli kommersiellt gångbart krävs ett godsunderlag på 260 000 ton enligt NECLA.

I Västernorrland finns 27 hamnar och lastageplatser, varav 22 i operationell drift. Fyra ger service som allmänna hamnar och dessa finns beskrivna i kartläggningen nedan. De större industrikajerna finns beskrivna i samband med det hamnområde de tillhör. Det gods som går över industrikajer är en betydande andel av godset i Västernorrlands hamnar – enligt Länsstyrelsen i Västernorrlands län hanteras 45 procent av godset i Västernorrlands hamnar i industrihamnar och 55 procent i allmänna hamnar.

Hamnar längs Norrlandskusten

Längs Norrlandskusten finns följande större hamnar:

Kalix	Hanterar skogsprodukter
Luleå	Sveriges största hamn för torrbulk
Piteå	Näst störst i landet för skogsprodukter
Rundvik	SCA-hamn med familjeägt stuveri som lastar och lossar
Rönnskärsverket	Bolidens industrihamn
Skellefteå Hamn	Viktig för norra länsdelens behov
Umeå	En del av Umeås logistik-centrum
Härnösand	Nära samöre med industrierna i Ådalen
Söråker	Privat driven hamn öppen för allmän trafik
Sundsvall	Sveriges största skogs-industrihamn
Örnsköldsviks-fjärdens hamnar	Sju hamnanläggningar som tillhandahåller service åt lokal industri
Gävle	En komplett hamn med kombiverksamhet

Kalix hamn

Kalix hamn har fram till nyligen bedrivit verksamhet mellan april och december. Alla transporter under övrig tid har gått till Piteå via systemtåg. Emellertid har ökade skeppningsvolymerna inneburit att hamnen var öppen vintern 2006/2007 och man planerar att fortsätta med året-runt-öppet även fortsättningsvis. Hamnen hanterar nästan uteslutande skogsprodukter som pappersmassa, säck- och kraftpapper, massaved, flis och sågade trävaror. Dominerande inkommande godsslag är vedråvara. De vanligaste destinationerna för de utgående godsslagen är Spanien, Frankrike och Storbritannien.

Hamnen har tre hamndelar – Axelsvik (oljehamn), industrihamnen vid Karlsborgs bruk och handelshamnen. I handelshamnen hanteras huvudsakligen rundvirke och flis. Djupgåendet i hamnen är 5,7 meter men det planeras för muddring ner till 8,5 meter.

Järnvägsspår finns inom fabriksområdet och till kajen. Dessa är anslutna till statens spåranläggning till Morjärv och Haparandabanen.

Bottenvikens Stuveri AB svarar för hanteringsverksamheten i hamnen och står för mobila kranar i hamnen.

Axelsvik och industrihamnen ägs av Billerud och handelshamnen av Kalix kommun.

Luleå Hamn

Luleå Hamn är en TEN-A-hamn och tillika en av de hamnar som har riksintresse enligt Sjöfartsverket. Hamnen har varit öppen för åretruntsjöfart sedan 1971. Luleå är Sveriges största bulkhamn vad gäller hantering av torrbulkgods, med järnmalm från LKAB som den absolut största godsslaget – ungefär 2/3 av den totala godsomsättningen och över 90 procent av det avgående godset. Ungefär hälften av järnmalmen som lastas över kaj går till Brahestad i Finland. Övriga destinationer är exempelvis Oxelösund, Kotka, Slite och Ventspils.

Annat bulkgods som hanteras i hamnen är stenkol, kalksten och koksgrus. Kolet kommer från Australien, Ryssland, USA och Venezuela. Förutom LKAB är SSAB:s stålverk i Luleå en stor kund till hamnen; främst levereras insatsvaror till stålverket via hamnen.

Hamnen har fem hamndelar. Kajdjupen varierar mellan 7,3 meter och 12 meter:

- Två allmänna kajer – Victoriahamnen för torrgods och Uddebo oljehamn för flytande produkter.
- Två industrikajer – Sandskär som är LKAB:s utlastningskaj för järnmalm samt Cementas anläggning för lossning av lös cement
- Svartön, som är både allmän kaj och industrikaj.

I Sandskärsterminalen sker all malmhantering. LKAB räknar med en ökning av malmhanteringen. Cementas industrikaj hanterar lös cement. I Uddebo oljehamn hanteras flytande produkter och i Victoriahamnen hanteras insatsvaror till gruv- och stålindustrin, främst kol, kalksten och kocks.

Den femte kajanläggningen, Svartön, är dels sommarhamn för statsisbrytarna, dels tilläggsplats för det ökande antalet kryssningsfartyg.

Kommunen ansvarar för vägen fram till hamnområdet. Det är 15 kilometer till närmaste TEN-väg, E4:an. Det finns industrispår till och inom hamnområdet, där hamnen ansvarar för huvuddelen samt LKAB och SSAB för en mindre del. Ett önskemål från

hamnen är att hela vägsträckan in till hamnen ska vara ett statligt ansvar och att staten även ska ansvara för huvudjärnvägsspåret till hamnen.

I Victoriahamnen utför Bottenvikens Stuveri AB sedvanliga stuveritjänster, medan hamnen äger och bemannar de fem spårbundna kranarna.

Verksamheten vid LKAB- och Cementakajerna bedrivs av respektive företag. Företagen äger även lagerbyggnader, skeppslastare och skeppsslossare samt övrig infrastruktur. Luleå Hamn äger kajerna och svarar för farlederna till hamnområdesgränsen. Hamnen drivs i förvaltningsform med egen styrelse och ingår i kommunens tekniska förvaltning.

Piteå Hamn

Piteå Hamn ingår i den grupp hamnar som Sjöfartsverket bedömt vara av riksintresse. Hamnen är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. Den hanterar till största delen papper för industrin i systemtrafik, sågade trävaror och insatsvaror till skogsindustrin. Hamnen ligger på Haraholmen, 12 kilometer söder om Piteå.

Av exporten av skogsindustriprodukter går ca 60 procent till Tyskland, Storbritannien och Nederländerna, ca 15 procent till Sydeuropa, ca 15 procent till Nordafrika och ca 5 procent till Danmark. Kappa Kraftliner, Sveaskog, SCA och SETRA är de största användarna av hamnen.

Det går systemfartyg från Piteå till tre europeiska destinationer (Terneuzen, Sheerness och Bremen) en gång i veckan per destination. Dessutom bedrivs fjortondagarsservice mellan Piteå, Kolding och Baltikum; fartygen lastar då trävaror i Piteå för lossning i Kolding, därefter går fartyget till Baltikum för lastning av massaved till Piteå.

Från Kappas fabrik i centrala Piteå transporteras alla produkter som ska skeppas ut med fartyg direkt från tillverkningsbandet med lastbil till Haraholmen i ett helt mekaniserat system som endast kräver bemanning av lastbilen. Lastningen sker som s.k. *stowable roro* (storo), dvs. lasten packas tätt som bulklast. Kappas kunder i Sverige, Danmark och inre Europa försörjs med järnvägstransporter.

Hamnen har två kajer för torrlast (två roro-lägen) och en oljekaj. Farledsdjup och kajdjup är 12,5 meter. Hamnen har två spårbundna kranar och tre separatlastare.

Staten ansvarar för vägen in till hamnområdet i Piteå. Avståndet till E4 är 12 kilometer. Kommunen äger det industrispår som leder till hamnen. Industrispåret är ca 9 kilometer från Banverkets spår ner till hamnen.

År 2003 bolagiserades hamnen i Haraholmen, och Piteå Hamn AB (PHAB) bildades som dotterbolag till PIKAB, Piteå kommunföretag AB.

Tidigare skötte Bottenvikens Stuveri AB förvaltningen av hamnen men efter ombildning till aktiebolag sköts förvaltningen direkt av Piteå Hamn AB. Lastning och lossning sköts dock fortfarande av Bottenvikens Stuveri.

Bottenvikens Stuveri AB

Bottenvikens Stuveri AB bedriver lastnings-, lossnings- och lagringstjänster vid hamnarna i Skellefteå, Piteå, Luleå och Kalix. I Piteå bedrivs även åkeriverksamhet från och till hamnen. I koncernen finns också två helägda dotterbolag – ett skeppsklaringsbolag och ett maskinentreprenadbolag. Samarbetet påbörjades 1968 i samband med fusion av stuveribolagen i Piteå och Luleå. Företaget har funnits sedan 1987 i alla de hamnar där man har verksamhet i dag.

År 2005 hade koncernen 172 anställda, varav 120 arbetar med stuveriverksamhet. Bolaget hanterar ca 1 000 anlop årligen i de ovan nämnda hamnarna. Ägare till bolaget är Luleå, Piteå och Skellefteå kommuner, Sveaskog Förvaltnings AB, Boliden Mineral AB, SCA Transforest och SSAB Tunnpå. I och med att bolaget betjänar flera distrikt finns också en flexibilitet genom att personal och utrustning med relativt kort varsel kan flyttas till den hamn där det behövs hjälp med att lossa och lasta.

Lastnings- och lossningsverksamheten, inklusive åkeriverksamheten, omsatte ca 145 miljoner kronor 2005.

North Sweden Seaport – Bottenvikshamnar i samverkan

Hamnarna i Luleå, Piteå och Skellefteå har tillsammans med Bottenvikens Stuveri AB tecknat ett samarbetsavtal. Hamnarna tillsammans klarar alla typer av godshantering. Ett nära samarbete sker också med hamnen i Kalix.

Syftet med avtalet är att stärka sjöfartens konkurrenskraft långsiktigt till nytta för varuägare och andra intressenter inom regionen samt att i förlängningen skapa ett mer fördjupat samarbete.

Inom följande områden avser hamnarna utöka samarbetet:

- gemensam marknadsföring
- isbrytning, farleder, bogserbåtsassistanser
- gemensamt deltagande i eventuella EU-projekt
- gemensamma inköp
- prestandamätning (s.k. *benchmarking*)
- nordligt alternativ för etablering av containertrafik eller linjetrafik.

Ett samarbetsavtal mellan ägarna för respektive bolag skrevs under i början av 2006.

Andra samarbetsprojekt är *Bothnia Cruise Port* – ett samverkansprojekt mellan Luleå, Umeå, Sundsvall och Hudiksvall i Sverige samt Raumo och Björneborg i Finland, i syfte att få igång kryssningstrafik till Bottenviken och Bottenhavet. Ett annat projekt är *Barents Port Forum*, som är en del av EU-projektet *Hållbara transporter i Barentsregionen*, där hamnar i Norge, Sverige, Finland och Ryssland samverkar.

Rundvik

Rundviks hamn är en industrihamn belägen i Nordmalings kommun i södra Västerbottens län. I hamnen hanteras uteslutande skogsprodukter. Dominerande inkommande godsslag är rundvirke till SCA Timber AB och utleveranserna består huvudsakligen av sågade trävaror; inkommande rundvirke kommer från Baltikum och utleveranserna av sågade trävaror går till kontinenten.

I hamnen finns en timmerterminal. Djupgåendet i hamnen varierar mellan 4,9 och 7,7 meter. Kajen är utformad som en mycket smal pir.

Järnvägsspår finns ännu inte ända ut till hamnen, en spåranslutning på ca två kilometer erfordras till den nya mötesstationen Rundvik på Botniabanan. Nordmalings kommun hoppas på möjligheten att ansluta industriområdet i Rundvik till Botniabanan och E4.

Det familjeägda Rundviks Stuveri AB svarar för hanteringsverksamheten i hamnen.

Nordmalings kommun ser gärna en utveckling av Rundviks hamn till en allmän hamn. De investeringar som i så fall behövs är en förlängd kaj och muddring i hamnen för att kunna ta emot större fartyg.

Rönnskär

Rönnskärs hamn är en ren industrihamn som ägs av Boliden Mineral AB. Rönnskärsverken är Bolidens smältverk och dessutom en av världens största anläggningar för återvinning. Från skrot och metallavfall återvinns basmetaller och ädelmetaller. Inleveranser till Rönnskärsverken sker dels från Bolidens egna gruvor med landtransport, dels via båt från Chile, Indonesien, Argentina eller Australien. De varuslag som transporteras är exempelvis skrot, koppar, svavelsyra, smältmaterial, kol och sand. För att säkra transporterna och samtidigt orsaka minsta möjliga miljöpåverkan har Boliden etablerat ett slutet system mellan lastning/lossning och tillverkning.

Eftersom hamnen ligger inom Skellefteå Hamns hamnområde hänvisas läsaren till beskrivningen av Skellefteå Hamn för övrig information om infrastruktur.

Umeå Hamn, Holmsund

Umeå Hamn är en TEN-A-hamn och ingår i den grupp hamnar som Sjöfartsverket bedömt vara av riksintresse. Hamnen är belägen i Holmsund strax söder om Umeå. Holmsund är utskeppningshamn för samtliga SCA:s kraftlinerprodukter och stora delar av sågverkens flöde från Piteå och Umeå. Ungefär hälften av det gods som hanteras i hamnen är skogsprodukter, exempelvis sågade trävaror, liner och returpapper. Det finns också viss omsättning av containrar, trailers, olja och övrig torrbulk. Con-

tainertrafiken från Umeå Hamn består av linjetrafik till Rotterdam och översjötrafik som betjänar huvuddelen av sågverken i Norrbotten och Västerbotten. Hamnen har även containervolymer till Hamburg.

Till följd av SCA:s stora verksamhet i hamnen har hamnen god linjetäckning, men även andelen SCA-externt gods har ökat kraftigt under senare år. Exempelvis tas huvuddelen av komponenterna till Volvos hyttfabrik i Umeå in via ro-ro-fartyg till Umeå Hamn. Verksamhet i form av förmontering och lagring har därför lokaliserats inom hamnområdet. I dag går SCA:s systemlinje till Rotterdam, Tilbury och Lübeck. Roro-trafik till Vasa går med RG Line. I övrigt går gods med jämna mellanrum till Irland, Nederländerna, Storbritannien, Spanien, Marocko, Tunisien, Egypten och Italien.

Hamnen har fjorton kajplatser, inklusive oljekaj och tre färjelägen samt åtta kranar. Vattendjupet varierar mellan 7 och 11 meter.

Staten ansvarar för vägen in till hamnområdet i Umeå; E12 och väg 531 går in till hamnen. Fungerande järnvägsanslutning finns, på vilken det transporteras ca 1 miljon ton gods årligen till och från hamnområdet. Det finns också stora förhoppningar till den nya kombiterminalen på andra sidan Umeå centrum samt på anslutning till Botniabanan.

Hamnens stuveri ägs av SCA Transforest AB.

Hamnområdet administreras av Umeå Hamn AB som ägs av Umeå kommun.

Skellefteå Hamn

Skellefteå Hamn är en TEN-A-hamn, och den ingår i den grupp av hamnar som Sjöfartsverket bedömt vara av riksintresse. Hamnen hanterar huvudsakligen bulkods, t.ex. skrot, stålämnen, flytande oljor och kemikalier, samt skogsprodukter, exempelvis massaved, sågtimmer, pellets och sågade trävaror. Det finns också utrustning för hantering av speciellaster och tunga lyft av exempelvis vindkraftverk. Hamnen har linjetrafik till kontinenten och Storbritannien. Man kan hantera containrar och har också möjlighet att stuffa och stripa containrar i hamnen. Huvuddelen av denna verksamhet sker emellertid i järnvägsterminalen och godset går inte över kaj.

Hamnen har fem kajer och två roro-lägen, en oljekaj och en kajplats för Cementas fartyg. Hamnen har fyra kranar, varav två spårbundna på industrikajen och två mobila hamnkranar på den allmänna hamndelen. Leddjupgåendet är 12 meter till industrikajen, 9,3 meter till oljekajen och 8,5 meter till handelshamnen.

Vägverket är väghållare för vägarna 372 och 827 som ansluter till E4 söderut. En intern industriväg har färdigställts mellan Rönnskärsverkens hamndel och kommunens allmänna hamndel. Hamnen bedriver terminalverksamhet på hamnområdet med omlastning till och från järnväg; bl.a. lossar man metallskrot och lastar färdigprodukter till och från Helsingborg. Industrispåren in till den allmänna hamndelen ligger i direkt anslutning till Banverkets rangerbangård i Skelleftehamn. Hamnen är spårägare på hamnområdet. Industrispåret in till Rönnskärsverkens område, ca 1 kilometer, ägs av Banverket. Spåranslutning till hamnen finns således.

Hamnen är en del av Skellefteå kommuns tekniska kontor.

Samverkan mellan hamnar i Västerbotten

Som närmare beskrivits ovan i avsnittet om Norrbotten finns ett etablerat samarbete mellan hamnarna i Luleå, Piteå, Skellefteå och Bottenvikens Stuveri AB som formaliserats genom ett samverkansavtal–*North Sweden Seaport*.

Hamnen i Umeå ingår i ett samarbete mellan Interforest-terminaler i Umeå, Sundsvall, Lübeck, Rotterdam och Tilbury. Umeå Hamn samverkar också med Vasa hamn i olika EU-projekt exempelvis Interreg och Marco Polo-projekt; bl.a. har man gjort förstudier inom ramen för konceptet *Transportnav Kvarken* tillsammans med Hamnverket i Vasa. Syftet är att etablera Kvarken-regionen som ett transportnav både i nord-sydlig och i öst-västlig riktning med kopplingar till Botniabanan.

Isbrytningen, som upplevs som ett stort problem i Norrbotten, är ett mer hanterligt problem i åtminstone Umeå hamn.

Härnösands Hamn

Härnösands Hamn har under lång tid haft ett nära samarbete med industrihamnarna i Ådalen, mycket tack vare sitt läge vid Ångermanälvens utlopp i Bottenhavet. Under en period skötte ett ge-

mensamt stuveribolag hanteringen i hamnarna, men numera går verksamheterna alltmer isär.

Huvudprodukten i Härnösands hamn är pellets från SCA (BioNorr), pelletsfabriken ligger i nära anslutning till hamnen. Hamnen hanterar också bulkvaror som t.ex. svavelsyra och olja samt sågade trävaror. Däremot hanterar man nästan inte alls några enhetslaster.

Hamnen har tre delar – Oljehamnen, Djuphamnen samt Skeppsbrokajen. Härnösands kommun äger kajanläggningen i Oljehamnen och rörledningarna till cisternerna. Här sker hantering av svavelsyra och olja samt pelletshanteringen.

Djuphamnen används främst till urlastning av sågade trävaror. Viss hantering av pappersmassa från Utansjö bruk sker också i hamnen. Bruket, som är beläget ett par mil norr om Härnösand, har även en egen industrikaj.

Skeppsbrokajen används inte alls för kommersiell godshantering.

De olika hamndelarna ligger mellan 500 meter och 1 kilometer från E4 och det finns en allmän anslutningsväg från hamnområdet till E4. Det finns anslutande järnvägsspår till både Oljehamnen och Djuphamnen. Vattendjupet är 10,5 meter i Oljehamnen och 8,2 meter i Djuphamnen.

För närvarande utreds en eventuell etablering av en etanolfabrik i anslutning till hamnen. Hamnen ser därför stora utvecklingsmöjligheter, bl.a. när det gäller hantering av biobränslen.

Norrlands Sjöentreprenad svarar för hanteringsverksamheten i hamnen.

Härnösands Hamn är en kommunal förvaltning.

Söråkers Hamn

Söråkers Hamn ligger vid Indalsälvens mynning i Timrå kommun (mellan Sundsvall och Härnösand) vid Söråkers industriområde. Hamnen är framför allt en bulkhamn med hantering av kalk, gödning och insatsvaror. Många av de ämnen som hanteras i hamnen är relativt hälsofarliga och kräver särskild utrustning.

Det sker också containerhantering i hamnen men inte så mycket går över kaj, utan det mesta går med tåg till Gävle.

Kajen har ett vattendjup på 6,1 meter. Hamnen ligger ca en kilometer från E4, en allmän väg ansluter. Det finns också industrispår

framdragna till hamnområdet och det hanteras mycket gods i hamnen som aldrig går över kaj.

Delta Terminal AB, ett helägt dotterbolag till Sundfrakt AB (ett åkeri i Sundsvall), ansvarar för hamn- och terminalverksamheten. Genom ett avtal med Timrå kommun är hamnen öppen för allmän godstrafik. Delta Terminal har också ett eget stuveri som utför såväl fartygsklarering, mäklari som ombordarbeten och isbrytning.

Sundsvalls Hamn

Sundsvalls Hamn är en TEN-A-hamn som ingår i den grupp hamnar som Sjöfartsverket bedömt vara av riksintresse. Hamnen är en viktig skogsindustrihamn. I Sundsvall har SCA ett väl utvecklat system med sågverk samt pellets- och massafabriker för att bearbeta skogsråvara. Ett antal reguljära linjer angör Sundsvalls hamn. Ro-ro-fartyg går till Lübeck, Tilbury och Rotterdam två gånger i veckan och en containerfeeder till Rotterdam har anlop varje vecka. I övrigt finns reguljära linjer med torrlastfartyg till fyra destinationer i USA, en i Spanien, en i Grekland och två i Italien. Frekvensen på dessa sistnämnda linjer skiljer sig mellan två gånger per månad till varannan månad.

Hamnen består av tre hamndelar – Tunadalshamnen, Oljehamnen samt en liten verksamhet i Mokajen (inre hamnen). Tunadalshamnens huvudverksamhet är att hantera skogsprodukter från SCA:s fabriker på uppdrag av SCA Transforest. Vattendjupet är 11,1 meter. Oljehamnen är centrum för hantering av petroleumprodukter för Mellannorrland, och här finns lagring i såväl cisterner som bergrum. Vattendjupet är ca 12 meter.

På Mokajen hanteras cement; Cementa tar emot och lagrar cement på kajen.

I hamnområdet finns dessutom ett sågverk med en industrikaj, gasollager samt en fabrik för tillverkning av insatsprodukter vid papperstillverkning. Det finns en spårbunden kran samt tre vikarmskranar i hamnen.

Tunadalshamnen ligger ca 3 kilometer från E4. Oljehamnen ligger i direkt anslutning till E4/E14, ca 300 meter från en industrigrind. Det går en kommunal väg till kajen ca 100 meter från E4.

Det finns industrispår inom alla tre hamnområdena. Tunadalshamnan ansluter hamnen med Ådalsbanan efter ca 4 kilometer.

Ådalsbanan i sin tur ansluter till Mittbanan och Ostkustbanan i Sundsvall.

För närvarande utreds förutsättningarna för utökad kombi-terminalverksamhet i Tunadalshamnen.

Sundsvalls Hamn AB står för drift och underhåll. Bolaget ägs av Sundsvalls kommun. Hamnbolaget förfogar även över en isbrytare som assisterar fartyg och svarar för lokal isbrytning.

Sundsvalls kommun äger de fasta anläggningarna.

Örnsköldsviksfjärdens hamnar

I Örnsköldsviksfjärden finns fem hamnanläggningar – Örnsköldsviks allmänna hamn, Domsjö Fabrikers kajer, Svenska Shells oljehamn, M'reals industrikaj i Husum samt lastageplatsen i Köpmanholmen.

Det kommunala hamnbolagets hamnverksamhet flyttade till Domsjö hamn 2006, där Framnäckskajen används till lossning av cement. Även Hörneborgskajen och Alfredshamnen ligger inom hamnområdet men ägs av Domsjö Fabriker AB. Här hanteras ved och pappersmassa. Kommunen har även etablerat en ny terminal vid den nedlagda kajen Köpmanholmen, främst för hantering av biobränslen.

Den största hamnen räknat i volym över kaj i området är industrikajen i Husum. Där hanteras papper och massa för pappersbruket M'real.

Det finns också en etanolfabrik etablerad i anslutning till Domsjöskajen.

Hamnen i Husum angörs av tre reguljära roro-linjer till Tilbury, Rotterdam, Lübeck och Gdynia. lolo-trafik (*lift on/lift off*) finns till Chatham, Vlissingen och Rouen. Inga reguljära linjer anlöper de kommunala anläggningarna. Hörneborgskajen har ett veckoanlop med destination Lübeck.

Vattendjupet i Husum är 10,5 meter. I de fyra kommunala anläggningarna varierar vattendjupet mellan 6 och 10,5 meter.

I Husum ansluter en tre kilometer allmän väg till E4. I och med etableringen av Botniabanan har ett industrispår byggts till hamnen. Beträffande anslutningar till de kommunala anläggningarna i Örnsköldsvik ligger kajerna 1–3 kilometer från E4 med allmänna vägar fram till hamnområdet. Det finns inga industrispår till hamnanläggningarna.

Svenska Shells anläggning ligger i anslutning till den större trafikleden Modovägen. Spåranslutning finns.

I Husum sköts lastning och lossning av fartyg av Örnsköldsviks Stuveri AB. I Örnsköldsvik sköts detta av Örnsköldsviks Hamn AB, ett helägt kommunalt bolag.

M'real äger hamnen och utrustningen i hamnen i Husum, medan Örnsköldsviks Hamn ägs av kommunen.

Samarbete mellan hamnarna i Sundsvallsområdet

Sedan 1996 pågår projektet *North East Cargo Link* (NECL), som under en period även fått Interreg-finansiering. Syftet med projektet är att utveckla och marknadsföra en väst-östlig godsled genom Mittnorden med anknytning till Storbritannien samt Ryssland och Asien. Mittnordenkorridorens komponenter är samtliga trafikslag.

Transportsamarbetet har nu, efter att Interreg-projektet tagit slut, fortsatt genom att man har bildat *North East Cargo Link Alliance* (NECLA). Medlemmar i föreningen är transportoperatörer, lastägare, kommuner och landsting i Sverige samt motsvarande organ i Norge och Finland.

Inför Hamnstrategiutredningens besök i december 2006 har de allmänna hamnarna i Västernorrland diskuterat olika samarbetsformer. Hamnägarna har i detta sammanhang preciserat områden där man avser att samverka, och en avsiktsförklaring finns formulerad i dokumentet *Samarbete mellan hamnarna i Sundsvall*. De områden man tänkt sig att börja samverka kring är följande:

- utbyte av erfarenheter och information om transportmarknaden i ett lokalt, regionalt och globalt perspektiv
- införlivande av hamnarnas behov av välfungerande infrastruktur i nationella transportsammanhang samt i lokala och regionala utvecklingsplaner
- miljöarbete och tillståndsärenden för hamnverksamhet
- säkerhetsfrågor enligt *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS).

I nästa steg är tanken att fördjupa samverkan och arbeta med gemensam marknadsföring och försäljning av hamntjänster.

Samverkan är således etablerad i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning.

Gävle Hamn

Gävle Hamn är en TEN-A-hamn och ingår i den grupp hamnar som enligt Sjöfartsverket har särskilt riksintresse. Hamnen har en lång historia; redan på 1700-talet fanns trafik från Gävle till Medelhavet. Hamnen hanterar mycket skogsprodukter och oljeprodukter men containertrafiken är det område som relativt sett ökade mest mellan 2005 och 2006.

Sedan 2006 lossar Gävle Hamn flygbränsle som ska till Arlanda. Efter lossningen lastas bränslet på särskilda tåg som går till Brista nära Sigtuna och därifrån transporteras till Arlanda via pipeline.

Hamnen har linjetrafik med containrar på två linjer – till Rotterdam-Raumo opererat av OOCL (veckoanlöp) samt till Hamburg-Stockholm, opererat av Teamlines (anlöp två gånger per vecka). Skogsprodukterna går till hamnar i Sverige, Baltikum och på kontinenten. Oljeprodukterna kommer från kontinenten och andra stora oljehamnar.

Hamnen har fem terminaler (hamndelar) – Containerterminalen, Kemikalieterminalen, Bulkterminalen, Oljeterminalen och Skogsproduktsterminalen.

I Fredrikskanshamnen hanteras oljeprodukter, bly och zinkslig som går i ett slutet system med inbyggda transportband med Boliden som kund. På Sydvästkajen hanteras lera till pappersindustrin samt rostfritt skrot som är en viktig råvara för metallindustrierna i närheten. På Södra kajen hanteras timmer, bränsleflis och pellets och på Östra kajen hanteras skrot, sågade trävaror, gummiklipp och leror.

Containerkajen invigdes 2006 och där finns två Wide Span Gantrykranar av typen Panmax. På Terminal Granudden hanteras papper åt Korsnäs och Stora Enso pappersbruk samt virke från Setra; här finns även ett roro-läge.

Maximalt vattendjup i hamnen är 10,7 meter, max djupgående i farleden är 10,1 meter (vattendjup 10,8 meter). Tillsammans med Sjöfartsverket och Länsstyrelsen planerar Gävle Hamn en mudring i farleden och hamnen. Tre alternativ är aktuella – djupgående 11,7 meter, 11,9 meter eller 12,2 meter – samt en bredd på upp till 40 meter. Muddermassorna ska användas till utvidgning av hamnen med ytterligare kajer och en ny kombiterminal.

År 2006 färdigställdes en ny hamnled med anslutning till E4. Det går också järnväg till hamnen, och det finns önskemål om dubbelspår på anslutningsspåret i framtiden. Hamnanslutningen

går till Bergslagsbanan, Ostkustbanan och den närbelägna Norra stambanan.

Gävle Hamn AB ägs av Gävle kommun. Bolaget upplåter ytor och magasin i hamnen till olika terminaler och verksamheter. Stuveriverksamheten sköts bl.a. av Gävle Stuveri AB – ett helt privatägt företag med speditörer och skogsbolag som ägare.

Fakta om hamnarna längs Norrlandskusten

Nedan presenteras i tabellform statistik om hamnarna längs Norrlandskusten. SCB och Sveriges Hamnar är statistikkälla om inget annat anges.

De största industrikajerna i Husum samt industrikajerna i Örn-sköldsvikstrakten finns angivna i tabellen om godsomsättning men inte i övriga tabeller.

Godsomsättning total (tusen ton) över kaj

Hamn	1998	2005	2006	% förändring 1998–2006	% förändring 2005–2006
Kalix	i.u.	i.u.	i.u.		
Luleå	7 000	7 723	7 486	6,9	-3
Piteå	1 170	1 816	1 527	30,5	-16
Rundvik	i.u.	i.u.	260 ⁴		
Skellefteå ⁵	1 100	1 921	1 832	66,5	-5
Umeå	1 500	1 807	1 850	23,3	2
Husum	i.u.	2 391	2 198		-8,1
Härnösands industrikajer	i.u.	i.u.	579 ⁶		
Härnösands allmänna hamn	i.u.	235	135	-	-43
Delta Terminal (Söråker)	i.u.	139	112		-20
Sundsvall	3 700	2 084	2 184	-41	5

⁴ Hamnens egna siffror, Sjöfartsverkets avgiftsuttag var ca 135 000 ton 2006.

⁵ Inklusivt godsomsättningen på Rönnskärsverken.

⁶ Statistik från Sjöfartsverket, avgiftspliktigt gods 2006.

Hamn	1998	2005	2006	% förändring 1998–2006	% förändring 2005–2006
Örnsköldsviks hamnar ⁷	i.u.	6 903	6 481		-6,1
Örnsköldsviks allmänna hamn	i.u.	321	388		21
Gävle	3 400	3 657	4 255	25,1	16

Godsomsättning olja (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Kalix				
Luleå	315	335	4,2	-6
Piteå	202	199	13,3	1
Rundvik				
Skellefteå	7	11	0,4	-31
Umeå	352	328	19	7
Härnösand				
Delta Terminal (Söråker)				
Sundsvall	519	561	23,8	-8
Örnsköldsviks allmänna hamn	62	51	16	20
Gävle	1 483	960	34,9	54

⁷ Samtliga hamnar i Örnsköldsviksområdet, inklusive industrikajer och den allmänna hamnen.

Godsomsättning containrar (antal TEU)

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Kalix			
Luleå	330	1 472	-78
Piteå	704	525	34
Rundvik			
Skellefteå	4 511	4 949	-9
Umeå	14 094	11 213	26
Härnösand			
Delta Terminal (Söråker)			
Sundsvall	974	3	3 147
Örnsköldsviks allmänna hamn			
Gävle	67 136	48 161	39

Godsomsättning enheter (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total goodsomsättning 2006	% förändring 005–2006
Kalix				
Luleå	4	10	0,05	-60
Piteå	8	7	0,5	22
Rundvik				
Skellefteå	30	34	1,6	-12
Umeå	361	296	19,5	22
Härnösand				
Delta Terminal (Söråker)				
Sundsvall	15		0,7	4 090
Örnsköldsviks allmänna hamn				
Gävle	582	502	13,7	16

Icke enhetsgods (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Kalix				
Luleå	7 482	7 712	99,95	-3
Piteå	1 519	1 810	99,5	-16
Rundvik				
Skellefteå	1 802	1 886	98,4	-4
Umeå	1 488	1 512	80,5	4
Härnösand	135	235	100	-43
Delta Terminal (Söråker)	112	139	100	-20
Sundsvall	2 169	2 084	99,3	10
Örnsköldsviks allmänna hamn	388	321	100	21
Gävle	3 673	3 155	86,3	16

Antal motorfordon export och import

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Kalix			
Luleå			
Piteå	75	8	838
Rundvik			
Skellefteå			
Umeå	92	182	-49
Härnösand			
Delta Terminal (Söråker)			
Sundsvall			
Örnsköldsviks allmänna hamn			
Gävle	51	83	-39

Antal anlöp

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Kalix			
Luleå	602	585	3
Piteå	336	397	-15
Rundvik	50 (2004)	90 (2003)	-44
Skellefteå	371	387	-4
Umeå	891	929	-4
Härnösand	41	61	-33
Delta Terminal (Söråker)	69	65	6
Sundsvall	610	626	-3
Örnsköldsviks allmänna hamn	112	86	30
Gävle	974	912	7

Nettoomsättning (tkr)

Hamn	2005	2006	% förändring 2005–2006
Kalix	i.u.	i.u.	
Luleå	65 060	61 612	-5,2
Piteå	25 544	22 682	-11,2
Rundvik	i.u.	i.u.	
Skellefteå	21 611	i.u.	
Umeå	44 229	46 107	4,2
Husum	40 900	42 600	4,2
Härnösand	i.u.	i.u.	
Delta Terminal (Söråker)	5 979	6 570	9,9
Sundsvall	140 874	i.u.	
Örnsköldsviks allmänna hamn	i.u.	i.u.	
Gävle	77 000	84 100	9,2

Omsättning per anställd i hamnen (tkr)

Hamn	2005	2006
Kalix		
Luleå	1 670	1 580
Piteå	25 544 ⁸	22 682
Rundvik		
Skellefteå		
Umeå		2 005
Husum	744	775
Härnösand	859	
Delta Terminal (Söråker)	1 196	1 314
Sundsvall		
Örnsköldsviks allmänna hamn		
Gävle	2 392	2 213

⁸ Bolaget har 1 anställd, därav den höga siffran för nettoomsättning.

Östra Sverige (Östergötland, Södermanland, Västmanland, Stockholms län, Uppsala län, Gotland och Kalmar län)

Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet

Östergötlands län

I det regionala utvecklingsprogrammet för Östergötland – *Östgötaregionen 2020* – anges visioner för Östergötland i åtta punkter.

De mål som ska uppfyllas med visionerna som grund är *långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling, en region i balans* och *goda livsvillkor för regionens invånare*.

Arbetet för att nå målen för regionens utveckling ska stödjas av sex utvecklingsstrategier, där målet är att:

- stärka Östergötlands attraktivitet, konkurrenskraft och position
- utveckla Östergötland till en flerkärnig stadsregion
- utveckla Östergötland till en region med balans mellan centrum och omland
- stärka Östergötland som innovationsmiljö och som region för uppbyggnad och utveckling av företag
- stärka invånarnas möjligheter till hög livskvalitet och personlig utveckling
- utveckla och öppna formerna för det politiska arbetet på regional nivå.

Dessa tvärssektoriella strategier kräver enligt programmet insatser från olika aktörer och politikområden.

Utveckling av infrastruktur är ett av fyra insatsområden där insatser för att förbättra väg- och järnvägsnät och hamnar identifieras. Norrköpings Hamn ska enligt det regionala utvecklingsprogrammet, vara en av statsmakterna utpekad hamn 2020, och till följd av detta ska både den och den omkringliggande infrastrukt-

turen ha byggts ut i samklang med hamnens utveckling. Hamnen ska härvidlag vara den modernaste Östersjöhamnen i landet.

Södermanlands län

Regionförbundet Sörmland tar för närvarande fram det nya regionala utvecklingsprogrammet *Sörmlandsstrategin*. Målet är att en övergripande strategi ska antas av regionfullmäktige i november 2007. Basen för Sörmlandsstrategin är: *Det ska vara enkelt att förverkliga sina ambitioner, idéer och framtidsplaner i Sörmland*. Detta slogs fast i maj 2006, efter diskussioner med olika aktörer runt om i länet. I visionen betonas vikten av närhet till möjligheter och omvärlden, vilket förutsätter väl fungerande kommunikationer – främst på spår men även på väg som komplement.

Det gällande tillväxtprogrammet (2004–2007) för Södermanland utgår från att tillväxt kan skapas på två sätt – man kan jobba mer eller jobba smartare, och man konstaterar att det senare är att föredra för hållbar tillväxt. Programmet innehåller fyra insatsområden:

- arbetskraftsförsörjning
- regionförstoring
- entreprenörskap
- innovationssystem och kluster.

Ett synsätt som genomsyrar programmet är att Södermanland är en del av Stockholmsregionen, och samverkan i den funktionella regionen över kommun- och länsgränser är nödvändig för att driva utvecklingsprojekt. Detta avspeglas i programmet genom att de kluster som anges som strategiskt viktiga är sådana som berör hela Stockholm och Mälarenregionen såsom Biotech Valley, Robotdalen, Fordonskomponent och Idea Plant (upplevelsenäringen).

Inom insatsområdet regionförstoring har ett material tagits fram om regionförstoringens möjligheter och konsekvenser. Där nämns ett transportsystem som skapar ökad tillgänglighet och arbetspendling som viktigt för länets utveckling.

Västmanlands län

I det regionala utvecklingsprogrammet för Västmanlands län 2007–2020 anges sex insatsområden, varav ett effektivt transportsystem är ett. Målet är att åstadkomma ett effektivt transport-

system som bidrar till en långsiktig hållbar regional utveckling. I programmet finns strategier och handlingsinriktning utarbetade för tre delområden:

- stöd att utveckla flerkärnighet i östra Mellansverige
- ett integrerat godstransportsystem
- ett säkert och tillgängligt transportsystem.

I strategin för ett integrerat godstransportsystem ingår en strävan att godsflödena ska ha hög effektivitet och goda kopplingar mellan trafikslagen. Effektiviteten bedöms utifrån den enskilde gods-kundens upplevelser. I handlingsinriktningen för strategin ingår att man vill satsa på Mälarsjöfarten, utveckla kombitrafiken samt ta tillvara Västmanlands strategiska läge i gränsen mellan ett konsumtions- och ett produktionsområde.

I programmet pekas ett antal strategiska kluster ut:

- *Automatik* med projektet Robotdalen som är en stor satsning på robotik inom områdena industrirobotik, fältrobotik, hälsorobotik samt teknik och kompetensspridning.
- *Fordon*, eftersom många företag i länet tillverkar fordonskomponenter till Volvo, Scania med flera eller producerar utrustning för fordon, järnvägsvagnar.
- *Elkraft*, vilket grundar sig i ABB:s tillverkning av elkraftanläggningar i Västerås och Ludvika.
- *Metall*, eftersom det finns många företag med sin bas i bl.a. Seco Tools och Kanthal. Därutöver finns projektet Triple Steelix – en regional utvecklingsinsats som ska göra stålindustrin i Bergslagen ännu starkare genom en effektiv samverkan mellan näringsliv, samhälle och forskning i regionen.
- *Hälso- och friskvård*.
- *Miljödrivna miljöteknikföretag*.

Västmanlands län drabbades hårt av industrineddragningar under de första åren under 1990-talet. Trots detta är tillverknings- och utvinningsindustrin den viktigaste näringsgrenen ur sysselsättnings-synpunkt län; 2004 utgjorde denna näringsgren 25 procent av länets arbetstillfällen, jämfört med 18 procent för riket som helhet.

Variationen är dock stor mellan kommunerna. Högst andelar industrisysselsatta hade Surahammar med 46 procent och Fagersta med 44 procent. Lägst andel hade Sala med 14 procent. För Västerås var andelen 20 procent.

Stockholms län

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, *RUFS 2001*, aktualitetsförklarades 2004. En ny utvecklingsplan har dock nu påbörjats genom att ett nytt program upprättades i maj 2006. Programmets vision – *Europas mest attraktiva storstadsregion* – konkretiseras i fyra övergripande mål:

- en öppen och tillgänglig region
- en ledande tillväxtregion
- en region med god livsmiljö
- en resurseffektiv region.

Stockholmsregionens höga tillväxt ställer höga krav på bl.a. bostadsbyggande och transportsystem. Näringslivet är i hög grad internationaliserat, kunskapsintensivt, innovativt och tjänstebaserat, även om också tunga industriföretag förekommer, t.ex. pappers- och fordonsindustri. Andelen offentlig verksamhet är förhållandevis låg.

I aktualitetsförklaringen har hanteringen av gods-, terminal- och hamnfrågor i *RUFS 2001* tagits upp som en väsentlig brist; dessa är några av de få frågor där *RUFS 2001* ansågs vara inaktuell, och frågorna ansågs vara otillräckligt hanterade. Regionplane- och trafiknämnden har därför angett att dessa frågor är prioriterade i arbetet med nästkommande *RUFS*.

Det konstateras i aktualitetsprövningen att beskrivningen av hamnarnas roll i regionen var tämligen begränsad och att det brast i kopplingen till den strukturförändring som EU:s utvidgning och förväntade förändrade transportstrukturer innebär.

Transportsystemet i *RUFS* handlar till stor del om transportsystemets funktion i en starkt växande region och om samspelet mellan transporter och bebyggelse. Den bärande strategin är en flerkärnig struktur, där transportsystemet ska bidra till flerkärnighet genom förbättrad tillgänglighet. Denna flerkärnighetsstrategi är också tillämplig på godstransporter.

Just brister i infrastrukturkapacitet är enligt OECD:s *Territorial Reviews* (maj 2006) den mest hämmande faktorn för Stockholmsregionens utveckling.

I *RUFS 2001* anges en strategi för Östersjöhamnarna, där specialisering och samarbete mellan hamnarna sägs vara nödvändigt för att ge hamnarna förutsättningar att lyckas. I planen anges att en hamnstrategi för Östersjöhamnarna bör utarbetas. Detta ska ske i

samverkan mellan intressenter i Stockholmsregionen och angränsande län. Mark bör reserveras för nya godsterminaler, särskilt gäller detta i norra regiondelen.

Uppsala län

I det regionala utvecklingsprogrammet *Upplands Drivkraft* som antogs av regionfullmäktige 2006, formuleras visionen för Uppsala län 2020 till att Uppsala län ska vara *välkänt i omvärlden, attraktivt för människor och företag* samt *förena en dynamisk utveckling och hållbar tillväxt med god livsqualität*.

Programmet pekar ut fem konkreta områden som prioriteras för att nå den gemensamma visionen:

- attraktiva boendemiljöer och goda livsvillkor
- ett allsidigt kunskapsintensivt och innovativt näringsliv
- en långsiktigt hållbar kompetensutveckling
- förbättrad tillgänglighet
- ett mer synligt län.

Inom dessa områden har visionen konkretiserats i tydliga strategier och handlingsinriktningar för en bra utveckling.

Förbättrad infrastruktur och en väl fungerande kollektivtrafik som ökar kollektivtrafikens andel av det totala resandet är målet för förbättrad tillgänglighet. Detta ska ske genom att de starka stråken genom länet utvecklas via väg- och järnvägsutbyggnader samt ett utvecklat och integrerat tågssystem i Stockholm – Mälardalen.

Tack vare ett allt större utbyte över nationsgränserna blir tillgängligheten till utländska marknader allt viktigare. Detta gör att hamnarna i länet blir av stor betydelse för näringslivets internationalisering. I programmet poängteras att hamnen i Hargshamn har goda utvecklingsmöjligheter genom sitt läge på Östkusten, med korta sjövägar mot Finland.

Gotlands län

Gotlands län är speciellt i sin struktur på så sätt att kommunen och länet omfattar samma geografiska område. Kommunen har också tagit över ansvaret för det regionala utvecklingsarbetet. På Gotland har kommunen därför ansvaret för framtagandet av en vision för

utvecklingen av Gotland som finns dokumenterad i *Vision Gotland 2010* (antagen av kommunfullmäktige år 1998).

I programmet anges följande branscher som viktiga tillväxtbranscher:

- gotländska kvalitetsprodukter/tillverkning och tjänster
- interaktiva media
- upplevelseturism.

Näringslivet på Gotland kännetecknas av många små företag samt ett fåtal större enheter inom livsmedels- och byggindustrin. Den största och helt dominerande arbetsgivaren är kommunen. Försvaret har dragit ner huvuddelen av sin verksamhet på Gotland.

För närvarande är arbetet i full gång med att ta fram en ny vision med perspektivet 2025. I arbetet med det nya regionala utvecklingsprogrammet har olika arbetsgrupper tagit fram visioner för olika samhällsområden. Beträffande näringslivsutveckling har man exempelvis tagit fram visioner om ett tillåtande och uppmuntrande företagsklimat, att Gotland ska vara ledande när det gäller idéutveckling, entreprenörskap och nyföretagande och att det ska råda en stimulerande mix av samarbete och konkurrens. Gotland ska därtill vara ett etablerat resmål och en naturlig mötesplats året om, såväl nationellt som internationellt. Gotländska varor och tjänster ska ha ett högt förädlingsvärde och vara kända för kvalitet och design. Varorna ska marknadsföras och säljas i olika delar av världen. Gotland ska också vara ett starkt varumärke.

Kalmar län

Kalmar län är ett av de mest industritäta länen i landet. I t.ex. Emmaboda kommun är över 50 procent av arbetskraften sysselsatta i tillverkningsindustrin. Länet har ett fåtal stora tillverkande företag, exempelvis Scania i Oskarshamn och Kährs i Nybro. Detta gör att sårbarheten i de lokala arbetsmarknaderna är stor.

Kalmar län har dessutom drabbats hårt av ett antal större företagsnedläggningar under senare år. I Kalmar har t.ex. både Volvo, Bombardier och Cloetta lagt ner stora fabriker och Västervik drabbades hårt när Electrolux lade ner sin verksamhet på orten för ett par år sedan.

Samtidigt präglas länet av småskalighet. Underleverantörsbranschen till tillverkningsindustri är relativt stor, länet är störst på

skogsproduktionen söder om Dalarna och mjölkproduktionen är näst störst i landet. Därav följer att jordbruk med kringverksamheter är en förhållandevis stor näringsgren i länet.

I Kalmar läns regionala utvecklingsprogram för 2006, *RUPEN IV*, är regionförstoring ett viktigt mål och därmed att antalet arbetsmarknadsregioner som berör länet ska minska från fem till två genom att den norra arbetsmarknadsregionen integreras med Linköping/Norrköping och den södra med Karlskrona/Växjö. Denna utmaning ställer stora krav på framför allt persontransporter för att nå rimliga pendlingsstider.

Nya tillväxtområden som anges i RUPEN IV är:

- vindkraft och bioenergi
- miljöteknik
- biotech
- handel
- besöksnäring
- träbyggnad
- hälsa.

Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet

Östergötlands län

Enligt länsplanen för Östergötlands regionala transportinfrastruktur 2004–2015 är den totala planeringsramen för infrastrukturinvesteringar 1,2 miljarder kronor under perioden. Ett viktigt projekt för hamnen är utbyggnad av förbifarten Svärtlinge på väg 51 mellan Örebro och Norrköping. Den totala kostnaden för detta projekt beräknas i transportplanen till 195 miljoner kronor och projektet ska enligt planen stå färdigt 2007.

Länstransportplanen tar avstamp i det arbete som initierades av Östsam 2002 – *Östgotapaketen 2002*. Syftet med detta var att belysa behovet av kommunikationer för regionens utveckling i ett sammanhang, där hänsyn tas till det regionala tillväxtarbetet och möjligheten att arbeta *transportslagsövergripande*.

Södermanlands län

Ramanslaget för Södermanlands länstransportplan 2004–2015 omfattar 733 miljoner kronor. I planen prioriteras fyra områden:

- effektiva trafiksäkerhetsåtgärder
- bättre tillgänglighet till västra Södermanland
- tillgänglighet för alla
- bättre samverkan mellan trafikverken.

På objektsnivå prioriteras utbyggnad av en större del av sträckan Katrineholm–Dunker på väg 55, väg 53 förbi Malmköping (även del av väg 55), Solberga–Klien på väg 55 tillsammans med ny tillfart till Skavsta flygplats, samt ombyggnad av del av väg 230 väster om Eskilstuna. En utbyggnad av väg 55 prioriteras på längre sikt.

Inga särskilda projekt som särskilt befrämjar hamntillfarter nämns i planen.

Regionförbundet stödjer den positiva utvecklingen av de logistikprojekt som pågår i länet, inte minst Oxelösunds Hamn och Folkesta kombiterminal i Eskilstuna.

Västmanlands län

I Västmanlands läns länstransportplan 2004–2015 har urvalet av prioriterade projekt skett utifrån att de ska vara riktade trafiksäkerhetsåtgärder. Hög prioritet har också getts till åtgärder som gynnar näringslivets utveckling och regional utveckling. God miljö och jämställdhet, i form av olika gruppers tillgänglighet och helhetssyn på transportsystemet, är en viktig grund för urvalet av projekt.

Av dryga tjugotalet namngivna projekt i länstransportplanen syftar drygt hälften till förbättrad trafiksäkerhet, knappt hälften till nybyggnad och ett par projekt till att förbättra kollektivtrafiken.

Inga särskilda projekt för att förbättra hamnverksamheten finns angivna i länsplanen. Dock pekar den regionala utvecklingsplanen för Västmanlands län på vikten av att slussen i Södertälje byggs ut för att säkerställa Mälarsjöfarten genom att större fartyg kan komma in.

Viktiga investeringar i transportnätet som ingår i trafikverkens nationella planer är ombyggnad av E18 till motorväg på sträckorna Västjädra (Eskilstunaavfaren)–Västerås samt Sagån–Enköping. Även riksväg 70/67, förbifart Sala, byggstartades under 2006.

Under hösten 2007 mittsepareras den sista delen av E20 mellan Arboga och Kungsör.

Stockholms län

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram ett eget underlag för inriktningsplaneringen. Underlaget färdigställdes i juni 2007.

Målet för kommunikationerna är enligt planen att stärka Stockholmsregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft genom väl fungerande kommunikationer i Stockholmsregionen. Planen betonar kapacitetsförbättringar och utbyggnad av felande länkar. Tillgängliga medel för infrastruktursatsningar i Stockholmsregionen under planperioden 2004–2015 är 15,5 miljarder kronor för väginvesteringar och 12 miljarder kronor för järnvägsinvesteringar.

Inom den s.k. Stockholmsförhandlingen ska en överenskommelse om infrastrukturinvesteringar tas fram och finansieringslösningar föreslås, bl.a. för Citybanan och andra infrastrukturinvesteringar i länet, exempelvis *Förbifart Stockholm*. Infrastrukturinvesteringar av betydelse för länets hamnar är också motiverade utifrån behovet av kapacitet för persontrafik och trafiksäkerhet. Därmed finns det förhoppningar om att de angelägna behov som motiveras av persontransporter också kommer att lösa godstransporterna.

Viktiga förbättringar som anges i RUFSS 2001 är kapacitets- och trafiksäkerhetsförbättringar på väg 73 mellan Fors och Nynäshamn, E18 på sträckan Rosenkälla–Söderhall, ombyggnad av väg 77 norrut från Kapellskär med ny förbifart vid Rimbo samt vissa förbättringar kring vägar på Södertörn till gagn för Nynäshamn. Utbyggnaden av väg 77 finns dock inte i befintlig investeringsplan.

I planen ingår vissa mindre förbättringar av väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje.

Utbyggnaden av Norra länken inleddes våren 2007. Regeringen har dessutom beslutat att spårkapaciteten över Saltsjö–Mälarsnittet ska tillgodoses genom färdigställande av Citybanan. Infrastruktur av betydelse för Nynäshamn är väg 73 som är påbörjad och Södertörnsleden som ingår i Vägverkets investeringsplan med byggstart 2009.

En partiell utbyggnad för att minska störningarna på Nynäsbanan genomförs inom planperioden. Därefter behöver inga ytterligare utbyggnader utifrån persontrafikens behov. Den planerade utbyggnaden skapar också tåglägen för godstransporter.

Det finns även planer på förbättrad infrastruktur på sträckan Södertälje–Södertälje Hamn. Denna investering omfattar ombyggnad och uppgradering av bangård, ställverk och pendeltågsstation samt nyinvestering i planskild korsning och dubbelspår. Investeringen skapar förutsättningar för mer rationell tågdrift till Södertälje Hamn genom att korsande tågvägar byggs bort.

Uppsala län

I länsplanen för regional transportinfrastruktur för Uppsala län är den totala planeringsramen för åren 2004–2015 drygt 1,2 miljarder kronor. Ett viktigt projekt i planen är en ombyggnad av väg 288 mellan Uppsala och Östhammar. Utöver de nationella vägarna har väg 288 och väg 55 störst betydelse för den regionala utvecklingen. För Östhammars kommun är väg 288 det viktigaste pendlingsstråket in mot Uppsala men också ett betydelsefullt stråk för näringslivets transporter. Väg 288 och väg 292 förbinder Hargshamn med Uppsala och Mälardalen.

Gotlands län

I Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2004–2015 är utgångspunkten att transportsystemen som förbinder Gotland med omvärlden är avgörande för tillväxt och utveckling på Gotland.

Många av de åtgärder som återfinns i planen har direkt bäring på infrastrukturen i och omkring Visby Hamn. Av 155 miljoner kronor som är ramen för planen har nästan 34 miljoner kronor använts för investeringar i hamnen, 15 miljoner kronor har använts för bättre bagagehantering och ombyggnad av terminalen i hamnen och 3,4 miljoner kronor för anslutning till hamnen. Således är nästan hälften av planeringsramen direkt allokerad till hamnverksamheten i Visby.

Kalmar län

Den eftersträvade regionförstoringen uttrycks i *Regional transportplan för Kalmar län år 2004–2015* som att länet ska bli en del av Sveriges fjärde såväl som femte storstadsregion. Minskning av antalet arbetsmarknadsregioner ska minska länets sårbarhet. I transportplanen prioriteras ett antal åtgärdsområden som hörnstenar i transportsystemet. Viktigt i detta sammanhang är att förverkliga visionen om *Östersjöstråket*, dvs. ett sammanhållet transportstråk för väg och järnväg mellan Kalmar centralort och regioncentrum i Östergötland.

Banverket lämnade i augusti 2006, på regeringens uppdrag, in en förstudie för upprustning av Tjustbanan (sträckan Västervik–Linköping) som en första etapp i förbättringsarbetet. I förstudien tas även hänsyn till den framtida utvecklingen av godstrafiken.

I transportplanen nämns hamnstrukturen som en trång sektor, där marknaderna för de mindre hamnarna på ostkusten i regel är lokal. Det som transporteras via hamnarna har, enligt planen, varit ett begränsat antal lågvärdiga godsslag. Hamnarna själva uppger dock att denna utgångspunkt är felaktig; i stället går utvecklingen mot mer varierande och högvärdiga godsslag.

Det arbete som hittills genomförts i Kalmar län vad gäller en ny planeringsperiod för väg- och järnvägsinvesteringar 2010–2019 tyder på att inriktningen från RUPEN IV kvarstår, dvs. att man med goda kommunikationer vill minska antalet lokala arbetsmarknader som berör länet. Detta sätter fokus på ett antal vägar och järnvägar som är viktiga för såväl person- som godstrafik:

- Östersjöbanesystemet (Blekinge kustbana, Bockabanan, Kusttill-kustbanan, Stångådalsbanan och Tjustbanan)
- E22
- vägarna 23, 25, 31, 33, 34, 127 och 136 (prioriterat vägnät för gods- och persontrafik).

De aktuella vägarna och järnvägarna kan grupperas i tre stråk – ett stråk utmed Smålandskusten som sammanfaller med E22, ett stråk som förbinder Kalmar, Karlskrona och Växjö samt ett stråk med målpunkter i Kalmar, Oskarshamn och Västervik på den ena sidan och Jönköping och Linköping på den andra. Det sistnämnda stråket är av särskilt intresse för godsflödena till och från Smålandskustens hamnar.

Annars är den åtgärd som har störst prioritet E22 för gods- och persontrafik, där målstandard i länet är mötesfri väg.

De viktigaste hindren för att utveckla gods- och persontrafiken på järnväg är att banorna har enkelspår med bristande möteskapacitet, saknar modern fjärrblockering, har en generellt låg hastighetsstandard samt i stor utsträckning inte är elektrifierade. För att råda bot på de akuta bristerna har samtliga kommuner i länet kommit överens om att erbjuda staten ett samlat paket för förskottering av de högst prioriterade väg- och järnvägsobjekten – totalt 1,5–2,5 miljarder kronor. I samverkan med Sydsvenska Industri- och handelskammaren, Region Skåne, Region Blekinge och Regionförbundet Östsam har Regionförbundet i Kalmar län bildat bolaget E22 AB, som syftar till att arbeta för en OPS-lösning (offentlig-privat samverkan) för en samordnad upprustning av hela den svenska delen av E22.

Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet

Östra Mellansverige – persontransporter dominerar

Karaktäristiskt för östra Mellansverige är persontransporternas dominerande ställning, vilken medför en kapacitetsbrist på landinfrastrukturen.

Till detta kommer att Stockholms län är det mest utpräglade konsumtionsområdet i Sverige – dels pga. en stor och växande befolkning, dels för att produktionen i området till stor del består av tjänster. Angränsande län, t.ex. Bergslagen och delar av Västmanland, är däremot tydliga produktionsområden, där varuproduktionen överstiger konsumtionen. Detta avspeglas genom att varuflöden av exportvaror går genom östra Mellansverige.

Sålunda präglas hamnstrukturen i östra Mellansverige av stora obalanser med en stor import och förhållandevis små volymer transittrafik genom regionen för exportvaror, vilka i sin tur ofta går med systemtransporter. Detta leder till en uppenbar nackdel för nyttjandet av volymerberoende transportmedel som sjöfart och järnväg. Det är helt enkelt svårt att fylla transporter i bägge riktningar i östra Mellansverige.

Det finns, och har funnits, försök med transporter via tågslingor där tanken är att varor samlas på tåg som går i särskilda slingor

med stor flexibilitet att lasta och lossa på ett flertal ställen. Det som hittills har stoppat dessa försök är dålig effektivitet och lönsamhet.

Hamnstrukturen i östra Mellansverige består framför allt av hamnar med funktionen brohamnar, dvs. hamnar som huvudsakligen transporterar passagerare och gods på färjor; i vissa av dessa hamnar dominerar godset medan passagerartrafiken dominerar i andra. I de hamnar där passagerare dominerar ställs särskilda krav på transporterarna i form av möjligheter till omloppstider på dygnet och möjligheter till anlop i centrala lägen.

Hamnverksamhet på Gotland – en livsnerv för hela ön

Eftersom Gotland saknar landförbindelser med fastlandet och ön är relativt liten är det svårt att sträva efter regionförstoring för ökad sysselsättning och tillväxt på samma sätt som på fastlandet.

Inför Hamnstrategiutredningens besök har Gotlands kommun brevlades slagit fast ett antal ståndpunkter av vikt för att neutralisera det man kallar *Gotlands transport- och konkurrensmässiga lägesnackdel*. Man lämnar även ett antal ståndpunkter för hur den framtida färjetrafiken bör vara utformad. Det rör sig exempelvis om att kostnaderna för färjetrafiken inte ska överstiga motsvarande sträcka på landsväg samt att det ska finnas trafik till två fastlandshamnar med två dubbelturer per dygn på den norra linjen och en dubbeltur på den södra linjen.

När det gäller mål och strategier för hamninfrastrukturen framförs ett antal förbättringsområden för respektive hamn. I Visby är det av största vikt att trygga linjetrafiken genom ändamålsenliga terminaler och kajer, anlägga elanslutningar till färjorna och bygga en ny kryssningskaj och inseglingränna för att kunna ta emot större fartyg. Slite hamn bör vara både nöd- och reservhamn till Visby; här bör man även etablera passagerartrafik österut. Härvidlag är en muddring nödvändig, tillsammans med förbättringar av kajerna. För Klintehamn handlar de nödvändiga åtgärderna om en fördjupad inseglingränna.

Smålandskustens hamnar – här behövs infrastrukturförbättringar på land

SydSam är en nätverksorganisation för kommunförbund, landsting och regioner i Jönköpings, Hallands, Kronobergs, Skåne, Blekinge

och Kalmar län. Denna organisation har under 2005 och 2006 arbetat med transportfrågor i en programberedning för infrastrukturfrågor. Beredningen har arbetat fram en gemensam rangordning av transportstråken i södra Sverige. De stråk som lyfts fram är kategoriserade i två kategorier, varav E22 är det stråk i kategori 1 som berör Kalmar län.

Kalmar län har ett perifert läge ur ett nationellt transportstråkperspektiv. Hamnarna betjänar huvudsakligen lokala och regionala marknader. Förbättrade öst-västliga förbindelser kan föra utvecklingen framåt. I den regionala transportplanen såväl som i Sydsams programberedning prioriteras en etablering av öst-västliga förbindelser. En möjlig utveckling är att den befintliga hamnpendeln från Göteborg till Nässjö kan förlängas till Oskarshamn.

Ett antal nyinvesteringar i länet kan komma att få stor påverkan på godshanteringen i länet. Bland dessa utmärker sig IKEA:s etablering av ett varuhus i Kalmar och det kinesiska företaget Fanerdun Group AB:s etablering i Kalmar. Inom ramen för den senare öppnas under hösten 2007 en utställningshall för 1 100 utställare i Kalmar, där ett krav är att varje utställare måste ha en container med sina varor placerad i Kalmar. Detta ställer krav på effektiva transportlösningar.

Hamnar i östra Sverige

Hargshamn	Bulkhamn i Uppland
Mälarhamnar	Industri-, energi- och containerhamn med två hamnlägen
Norrköping	Komplett hamn med kombiverksamhet
Norrtälje	Liten bulkhamn nära Kapellskär
Oxelösund	Stålhamn
Stockholms hamnar	Tre hamnlägen i ett bolag, fullservicehamn, färjhamn och lolo-trafik
Södertälje	Container- och bilhamn
Gotlands hamnar	Handels- och fiskehamnar i Gotlands kommun
Bergkvara	Nod för utbyggnad och service kring vindkraft

Kalmar	Skogs-, bulk- och oljehamn
Mönsterås	Industrihamn för Södras skogskombinat (massa- och trävaror)
Oskarshamn	Skogs-, bulk- och containerhamn samt Gotlandstrafik
Västervik	Helhetslösningar fartyg–hamn–järnväg

Hargshamn

Hargshamns historia härrör från 1600-talet när hamnen fungerade som utlastningshamn för stångjärn från Hargs Bruk och för malm från Dannemora gruvor. Malmexporten pågick ända till 1992–1993 då gruvan lades ner. Nu finns dock långt gångna planer på att åter öppna gruvan och årligen skeppa ut 1,5 miljoner ton.

I dagens Hargshamn hanteras främst fasta bränslen som t.ex. energived för flisning, träflis, träpellets, torvbriketter, kol och avfallsbränsle. Dessutom hanteras sågtimmer, skrot, gatsten, vägsalt, projektlaster m.m. Hamnen är alltså en utpräglad torrbulkhamn.

Åren 1989–1997 hade hamnen linjetrafik på Finland med nya personbilar, lastbilar, trailers och järnvägsvagnar, och därför är hamnen utrustad med en modern roro-anläggning för lastbilar och tåg.

I hamnen finns fyra kajer–Stora kajen, Lilla kajen, Malmkajen samt ett roro- och tågfärjeläger. Maximalt djupgående är 8,5 meter; den tidigare malmleden medgav 10,4 meter. Hamnen har sökt tillstånd att muddra i farleden för ytterligare djupgående.

Det finns för närvarande två bangårdar och möjligheter till omlastning till och från järnväg. Exempelvis transporteras torvbriketter i containrar på tåg från hamnen till värmeverket i Uppsala.

Hamnen har genom en ny detaljplan skapat förutsättningar för en expansion med upp till 100 hektar. Hamnen utför all godshantering via underentreprenörer inom främst kranhantering, maskin och bemanning.

Hamnområde, kajer, lagerhallar m.m. ägs av Hargs Hamn AB som i sin tur ägs av Östhammars kommun (78 procent), Hargs Egendom AB (11 procent) samt MLT AB (11 procent).

Mälarhamnar

Mälarhamnar är en TEN-A-hamn och av Sjöfartsverket utsedd till riksintresse. Mälarhamnar omfattar hamnverksamhet i Västerås och Köping. I Västerås hanteras containrar, torrbulk och olja. På senare år har dessutom hantering av biobränslen blivit ett viktigt komplement till den omfattande kolimporten. Exempelvis försörjer Västerås hamn Västerås fjärrvärmeverk med allt importerat bränsle.

Köpings hamn tar in och mellanlagrar allt importerat biobränsle till Eskilstunas och Örebros fjärrvärmeverk. Bägge hamnarna hanterar jordbruksprodukter och har siloanläggningar. I Köping hanteras framför allt bulkprodukter. Största kund är Yara, en avknoppning till Norsk Hydro. Företaget har nyligen beslutat att ändra inriktning på företagets stora tillverkningsenhet i Köping från mineralgödsel till tekniska mineraler och man har investerat 150 miljoner för omställningen. Vidare hanteras trävaror och flytande kemikalier till pappersindustrin. Köpings hamn har också en oljehamn där hantering nyligen återupptagits efter att ha legat nere några år. För närvarande hanteras transitvolymmer samt biologisk diesel.

De importerade trävarorna kommer huvudsakligen från Baltikum medan oljeprodukterna kommer från raffinaderier på Västkusten och kontinenten. Transatlantic opererar sex regelbundna containerlinjer med Mälarhamnar, t.ex. containerfeeder till Bremerhaven/Hamburg två gånger per vecka. Samma rederi opererar också en *Short Sea Shipping*-linje mellan Västerås och engelska Goole med två anlöp per vecka. Därtill går Jönsson Novaline i regelbunden linjetrafik till Västerås med bulkfartyg och ett mindre antal containrar. För samtliga linjer är destinationerna nästan uteslutande europeiska.

Infrastrukturen på landsidan är relativt god med nära anslutningar till E18 i bägge hamnarna. I Västerås färdigställdes 2006 en kombiterminal som drivs av Mälarhamnar. Kombiterminalen är belägen ca 300 meter utanför hamnområdet, eftersom det inte fanns plats på hamnområdet. Dock är det små volymer som går direkt från sjö till järnväg så enligt hamnen har det liten betydelse att terminalen inte finns på hamnområdet.

På vägsidan finns några utvecklingsprojekt kring ett koncept som benämns *Räta linjen*. Detta koncept består i förbättringar av väginfrastrukturen mellan Norrköping och Gävle via Västerås och

Sala. Vissa förbättringsåtgärder är redan genomförda och andra är planerade.

Den viktigaste infrastrukturförbättringen för Mälarhamnar finns på sjösidan med utbyggnaden av Södertälje sluss och ökat djupgående i Mälarleden, vilket i dagsläget begränsar den fartygsstorlek som är möjlig att ta in via hamnarna. Sjöfartsverket har gjort kostnadsberäkningar på denna investering.

Till detta kommer att Sjöfartsverket av säsäkerhetsskäl ha infört ytterligare restriktioner i djupgåendet – från 7,0 till 6,8 meter. Efter bl.a. påtryckningar från Mälarhamnar applicerar Sjöfartsverket för närvarande mätutrustning på ett tankfartyg som går i kontinuerlig trafik till Köping för att erhålla verkliga data hur stora marginalerna är mellan fartygsbotten och sjöbotten efter hela Mälarleden.

Mälarhamnar AB ägs sedan den 31 december 2000 av Västerås stad (55 procent) till och Köpings kommun (45 procent). Koncernen Mälarhamnar består av moderbolaget Mälarhamnar AB och det helägda dotterbolaget Mälarhamnar Försäljnings AB. Mälarhamnar AB:s verksamhet består av hamnverksamhet inklusive godshantering medan Mälarhamnar Försäljnings AB:s verksamhet består av marknadsföring och försäljning på uppdrag av moderbolaget. Därutöver bedrivs sedan 2003 uthyrningsverksamhet till kunder i Köping.

Norrköpings Hamn

Norrköpings Hamn är en TEN–A-hamn som av Sjöfartsverket bedöms ha riksintresse. Hamnens historia härrör sig från 1600-talet och bergsbrukets uppkomst som viktig industri för Norrköping. I dagens hamn hanteras såväl icke enhetsgods som enhetsgods. Huvuddelen av det gods som hanteras över kaj består av skogsprodukter, petroleumprodukter, jordbrusprodukter samt projektlaster. Därtill hanteras etanol och produkter av rapsmetylester (RME). För närvarande byggs befintlig etanolfabrik ut, och samtidigt har bygget av en biodieselfabrik påbörjats i direkt anslutning till hamnområdet. I hamnen finns också hantering av återvinningsbara produkter från elektronik och metall. Här finns dessutom en av Europas största anläggningar för spannmålsexport.

Hamnen har en omfattande linjetrafik med 60-talet destinationer i ca 40 länder som regelbundet anlöper Norrköping.

Trafiken omfattar såväl transoceaniska direktanlöp som feedertrafik. Feedertrafiken omfattar två anlöp per vecka med Teamlines med destination Hamburg/Bremerhaven och ett anlöp med Teamlines med destination Rotterdam. Den transoceaniska trafiken från Norrköping når destinationer i Nordamerika, Asien, Medelhavsländerna, Afrika och på brittiska öarna.

Norrköpings hamn består av fem hamndelar:

- *Inre hamnen* som främst används för lossning av råvaror till skogsindustrin och annan torrbulk samt projektlaster av exempelvis turbiner från Siemens i Finspång och ABB i Ludvika. För att klara dessa laster ställs stora krav på lyftkapacitet i hamnen.
- *Öhmansterminalen*, där containerhamnen finns med en kombiterminal.
- *Pampushamnen*, Norrköpings djuphamn, där sågade trävaror, papper och petroleumprodukter hanteras. I Pampushamnen finns tre oljepirar.
- *Braviken* vid Bråvikens norra strand, där hamnen har hand om Holmen Papers utsklippning från sin produktionsanläggning.
- *Djurön*, där Svenska Lantmännen driver en stor anläggning för spannmålsexport.

Eftersom hamnen planerar för kraftig expansion, inte minst på intermodala transporter som aldrig går över kaj, ställs nya krav på omkringliggande infrastruktur. För att möta dessa krav har Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Regionförbundet Östsam, Norrköpings kommun, Norrköpings Hamn och Stuveri AB samt Norrköpings Transportcentrum AB tillsammans arbetat fram en långsiktig och hållbar infrastruktursatsning med namnet *Norrköpingspaketet*. Konkreta åtgärder i Norrköpingspaketet är breddning och fördjupning av farleden samt järnvägsanslutning med direktaccess från Pampushamnen till Södra stambanan. Parallellt med investeringarna inom ramen för Norrköpingspaketet har hamnen investerat i utbyggnad av Pampuskajen och i en integrerad kombiterminal i Pampushamnen. Dessa utbyggnader har nyligen invigts.

Beträffande förbättring av farleden har Sjöfartsverket inlett ett samarbete med hamnintressenter i Norrköping. I dag är det maximala leddjupet i farleden 11,8 alternativt 12,6 meter, i hamnen är det maximala djupgåendet 12,4 meter. Den planerade fördjup-

ningen av farleden innebär ett maximalt leddjupgående på 13,5 meter och ett farledsdjup på 14,9 meter.

Norrköpings Hamn och Stuveri AB driver hamnverksamheten. Bolaget ägs av Norrköpings kommun (40 procent), Svenska Lantmännen ek för (27,4 procent), Holmen AB (27,0 procent), Unér Shipping AB (2,8 procent) och Jönsson Novabolagen AB (2,8 procent). Norrköpings kommun kom dock i augusti 2007 överens med de privata delägarna om att förvärva deras andelar. Om förvärvet godkänns övergår ägandet till kommunen i oktober. Avsikten är att Norrköpings Rådhus AB, kommunens koncernbolag, senare ska överta hamnbolaget. Bolaget arrenderar hamnområdet av Norrköpings kommun.

Norrköpings Hamn och Stuveri AB äger också speditorsbolaget Europa Transport AB och tillsammans med Norrköpings kommun Transportcentrum AB – ett utvecklingsbolag för företagande och kompetens inom logistik och transport.

Norrtälje hamn

Norrtälje hamn ligger ca 12 sjömil från farleden i Kapellskär. Hamnen grundades på 1600-talet.

När det gäller godstrafik trafikeras hamnen i dag av ett 60-tal handelsfartyg för import av biobränsle, ved och lättklinker. Från hamnen skeppas spannmål, virke och styckegods. Sommartid brukar det finnas en turbot för charter och skärgårdsturer. Även ångfartyget Blidösund trafikerar Norrtälje hamn sommartid. I hamnen finns dessutom en färjeterminal kvar sen den tiden när Ålandsbåtarna trafikerade Norrtälje. Den båttrafiken upphörde dock i mitten av 1970-talet.

Vattendjupet i hamnen är maximalt 5,65 meter. Det finns ingen järnvägsanslutning till hamnen.

Tekniska kontoret i Norrtälje kommun förvaltar och driver hamnen.

Oxelösunds Hamn

Oxelösunds Hamn är en TEN-A-hamn som av Sjöfartsverket bedöms ha riksintresse. Hamnens utveckling tog fart i slutet på 1800-talet när järnvägen till Bergslagen blev klar. Etableringen av Oxelö-

sunds Järnverk 1913 och byggnationen av järnverket 1960 bidrog också till underlaget för hamnen. Hamnen har sålunda en stark tradition som stål- och trähamn.

Malm, stål och kol/koks tillsammans med olja dominerar hanteringen i hamnen i dag, men en stark utveckling sker inom bulk-gods och containrar i kustgående tonnage. SSAB är den största kunden och står för ca 60 procent av hamnens intäkter. Trafiken av godset går till och från hamnar i såväl Sverige som Östersjön, Nordsjön, USA, Sydamerika och Australien. År 2004 formulerade hamnens ledning och styrelse ett mer offensivt uppdrag för hamnen vad gäller tunga godsflöden. Som en följd av detta har hamnen ökat sin omsättning och SSAB minskat sin dominans.

Sedan två år tillbaka finns även containerhantering i hamnen. Trafiken opereras av Transatlantic och destinationen är Hamburg/Bremerhaven. Oxelösunds Hamn positionerar också containrar från Norrköping och Mälarhamnar. Tack vare sitt stora djupgående fungerar hamnen som *transshipment*-hamn, dvs. man tar emot stora fartyg vars last delas upp på flera mindre för vidare transport, exempelvis av kol till Finland eller olja från Ryssland, för vidare transport ut på världsmarknaden.

Hamnen har för närvarande 13 kajer fördelade på fyra verksamhetsområden:

- bulkgoods i oceangående tonnage
- flytande bulk
- bulkgoods och containrar i kustgående tonnage
- stålprodukter.

År 2006 invigdes en ny vipparmskran och 2008 planeras för ytterligare kraninvesteringar för torrbulkhantering från Kina. Hamnen har också två ro-ro-lägen som används för ro-ro-hantering av bulk-gods.

Hamnens landinfrastruktur är god. Den ligger 150 meter från riksväg 53 som har motorvägsstandard och som förbinder hamnen med E4. Den stora godsmängd som hanteras via järnväg använder både Östra stambanan och TGOJ-banan till Bergslagen. Järnvägspår i hamnområdet och på kajerna används för vagnar som lastas och lossas till magasin eller kajer.

Oxelösunds Hamn är en av få hamnar i landet som kan ta emot bulkgoods i bottentömmande vagnar för lagring på upplag och utlastning till fartyg eller bil.

Hamnen planerar för expansion till det näraliggande Stegeluddsområdet. Djupet i farled och hamn är s.k. Östersjömax, vilket innebär att man klarar djupgående på 15,5 meter. Vattendjupet är 16,5 meter.

Hamnen vill behålla järnvägsanslutningarna till Norrköping, Stockholm och Hallsberg för att klara hanteringen av containrar och annat järnvägsburet gods. Samtidigt planeras Ostlänken i området, och hamnen är angelägen om att denna inte tar i anspråk befintlig kapacitet på sträckan Oxelösund–Norrköping.

Oxelösunds Hamn AB var från början helägd av Trafikaktiebolaget Grängesberg Oxelösund AB. I samband med att SSAB bildades överfördes dock ägandet till SSAB Oxelösund AB. År 1981 inbjöds Oxelösunds kommun som ägare och kommunen förvärvade 50 procent av hamnbolaget.

Utrustningen på SSAB:s industrikaj i hamnen ägs av SSAB medan Oxelösunds Hamn AB äger övrig infrastruktur. Bolaget sköter all godshantering i hamnen och på SSAB:s kaj. Hamnen samverkar med Nyköpings och Oxelösunds kommuner i näringslivsbolaget Onyx.

Stockholms Hamnar

I koncernen Stockholms Hamnar ingår hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Samtliga hamnar är TEN–A-hamnar och har riksintresse enligt Sjöfartsverket. Hamnarna i Stockholm (Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen) är centralhamnar för gods och för passagerare till och från Finland och de baltiska länderna. Kapellskär är en färjehamn med trafik till Finland och Estland. Hamnen ingår också i den nordiska triangeln (TEN-T).

Stockholms Hamnar är en fullservicehamn med containerhantering, oljehantering och stycke-godshantering. Passagerartrafiken till Finland och Baltikum är omfattande. I Nynäshamn går trafik till Gotland, Polen och Litauen.

Av totalt 10 176 anlöp 2006 var 9 020 färjor och ro-ro-fartyg. En annan viktig del av Stockholms Hamnars verksamhet är kryssningstrafik.

Containerhanteringen sker för närvarande i Frihamnen men en flytt av denna är planerad till nytt hamnläge i Nynäshamn (Norvik) 2011. Oljehanteringen i Loudden planeras att på sikt avvecklas, för-

modligen med start 2011. Dock saknas ännu lösningar för framtiden.

Eftersom kajerna ligger relativt långt från varandra skiljer sig omkringliggande infrastruktur. I Kapellskär går endast roro-trafik och det saknas järnvägsanslutning. I Stockholm finns järnvägsspår till hamnen, den s.k. Värtabanan. Till kajerna i Nynäshamn finns järnvägsspår men dessa används i ringa utsträckning till godstrafik. Problemet med väginfrastrukturen särskilt till Stockholms innerstadshamnar och Nynäshamn är att kapaciteten är otillräcklig under persontrafikens högtrafiktid.

Maximalt djupgående i farlederna till Kapellskär, Stockholm respektive Nynäshamn är 8 meter, 8 alternativt 11 meter samt 10 alternativt 15,3 meter.

Koncernen Stockholms Hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB med fyra dotterbolag—Nynäshamns Hamn AB, Roslagshamnar AB (Kapellskärs Hamn), Stockholms Hamnentreprenad AB och Stockholms Frihamns AB. Stockholms Hamn AB är ett helägt dotterbolag till Stockholms Stadshus AB. Roslagshamnar ägs till 91 procent, övriga är helägda bolag. Stockholms Hamn AB äger dessutom 50 procent i Nynäshamns Mark AB. Bolaget ingår inte i koncernkonsolideringen.

Koncernen i dess nuvarande form har funnits sedan i början av 1990-talet. Stuveriverksamheten sköts av oberoende stuveribolag i respektive hamn.

Södertälje Hamn

Södertälje Hamn har enligt Sjöfartsverket särskilt riksintresse. Hamnen har sina kunder huvudsakligen i Mellansverige. Även Södertälje är en importhamn med ca 65 procent import och 35 export och huvudsakligen hanteras konsumentprodukter. Bilhantering är en stor del av hamnens verksamhet; allt sedan 1950-talet har hamnen varit en viktig hamn för bilimport. Det går också tåg med bilar mellan Göteborg, Södertälje och Malmö. I anslutning till hamnen finns flera anläggningar för *Pre-Delivery Inspections* (PDI).

Containertrafiken har växt på senare år i Södertälje. Hamnen har linjetrafik med veckoservice på fyra linjer samt ytterligare en linje som anlöper mer sällan. Linjerna opereras av AML-Line, Containerships Oy, OOCL, PAL-line samt Teamlines. Totalt anlöper

sex containerfartyg i veckan hamnen. Containertåg går sex dagar i veckan till och från Gävle, Västerås, Norrköping och Göteborg. De bulkklaster som hanteras i hamnen har huvudsakligen fjärrvärmeverket som slutdestination och hanteras i en särskild hamndel. Hamnen har också en färjeterminal som byggdes 2001 inför etablering av färjetrafik till och från Rostock. Denna nyttjas dock inte alls i dag.

Hamnen består av fyra delar, varav den ena är den ovan nämnda färjeterminalen:

- I *Sydhamnen* hanteras bilar, containrar och rullande gods
- I *Igelstahamnen* hanteras enbart Söderenergis fasta bränslen
- *Uthamnen* är en äldre hamndel som enbart används för mindre bulkklaster.

Hamnen har två containerkajer, tre roro-kajer samt en färjekaj. Det pågår också en tillståndsprocess för fortsatt hamnverksamhet i dels Oljehamnen, dels Uthamnen samt lagligförklaring av äldre kajer i dessa hamndelar. För närvarande förlängs containerkajen samtidigt som man muddrar till 10 meter för att förbättra kapaciteten. Det maximala vattendjupet i dag är 9,8 meter.

Tillgänglighet till vägnätet är god genom närheten till E4/E20 (ca 1 km) och till järnvägsnätet i form av Södra och Västra stambanan samt Svealandsbanan (ungefär 1 km).

Södertälje hamn AB ägs av Telge AB, ett koncernbolag för alla kommunala bolag i Södertälje kommun. Hamnbolaget sköter stuveriverksamheten i hamnen.

Samarbete mellan hamnarna i östra Mellansverige

De senaste tjugo åren har det tagits ett antal initiativ i regionen för att skapa en samsyn kring hamnfrågor och transportsystem. År 1996 enades hamndirektörerna i Stockholms, Södertälje, Oxelösund, Hargshamn, Västerås och Köpings hamnar om att verka för en samverkan inom ramen för en gemensam koncern – Ostkusthamnar AB. Enligt den skriftliga överenskommelsen är drivkraften bakom samordningen att stärka konkurrenskraften. Av olika skäl godkändes dock inte överenskommelsen av ägarna.

Nya försök till samverkan har tagits under årens lopp, varav ett av de senare var *Hamnstrategi för Stockholm* som Bo Malmsten, den förre direktören för Regionplane- och Trafikkontoret, ansvarade

för. Uppdraget kom från Stockholms stad och deltagare från övriga hamnar i regionen inbjöds att delta i diskussioner om hamnstrategin. Slutrapporten presenterades i augusti 2005.

För närvarande pågår ett antal projekt och initiativ som diskuterar regionens hamninfrastruktur. Exempel på detta är *En bättre sats* – en formering av politiker i syfte att nå större beslutskraft om infrastrukturinvesteringar i Mälarenregionen samt att stå starkare i trafikverkens planeringsprocesser när det gäller infrastruktur genom en enad front gentemot staten. Regionplane- och Trafikkontoret och Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram en *Hamnstrategi för Stockholms län* som färdigställts sommaren 2007.

För närvarande är ett regionalt godstransportråd för Mälarenregionen under bildande. Syftet med detta råd är att etablera en part med företrädare för näringslivet för att utveckla en dialog med trafikverken om investeringar och logistikfrågor. Rådet ska styras av deltagande näringslivsorganisationer.

Gotlands kommuns hamnar

Gotlands kommuns hamnar är ett samlingsnamn för de handels- och fiskehamnar som förvaltas av Gotlands kommuns tekniska nämnd.

Hamnen har fem kajer där det hanteras gods – Visby, Slite, Ronehamn, Klintehamn och Kappelshamn. Visby hamn tillhör TEN-A-hamnarna och är en hamn som av Sjöfartsverket bedöms ha riksintresse.

Till Visby kommer olja, träavfall, flis och grus, och från Visby går spannmål och massaved. Gotlandstrafiken hanterar även trailer-gods. I Visby angör också kryssningsfartyg och i Slite hamn hanteras gödning, flis, pellets och stengods.

Slite har avtal med Kustbevakningen om att vara hemmahamn för Kustbevakningen i Östersjön. I Slite har också Cementa en stor anläggning med tillhörande industrikaj som skeppar ut cement, bl.a. direkt till Florida.

I Klintehamn hanteras jordbruksprodukter, massaved och såg-timmer, i Ronehamn hanteras gödning och i Kappelshamn grus.

Djupgåendet i Visby hamn är 8 meter. Djupgåendet begränsar möjligheten för stora kryssningsfartyg att angöra Visby så fartygen får i stället ligga på redden. År 2006 anlöpte ungefär lika många kryssningsfartyg redden som till kaj.

I trafikavtalet med staten anges Kappelshamn som nödhamn. I praktiken är det dock svårt att ha denna hamn som nödhamn eftersom djupgåendet inte räcker till. Däremot har Slite bättre naturliga förutsättningar att bli nöd- och reservhamn, men då behövs en upprustning av kajen med bl.a. en roro-ramp och kajförbättring.

I Klintehamn finns önskemål om utvidgning av kajkapacitet och förbättringsarbete på inseglingsträddan.

För Gotlands hamnar är infrastrukturen på fastlandet nästan lika viktig som den på Gotland. Ungefär 65 procent av godset på färjorna går till Oskarshamn och 35 procent till Nynäshamn. Jämfört med det gods som går till Nynäshamn färdas godset till Oskarshamn längre sträckor på fastlandet. Det är också en större andel av passagerarna som har bil med sig till och från Oskarshamn än till och från Nynäshamn. Som nämns tidigare är väganslutning till hamnen i framför allt Visby en prioriterad åtgärd. Det finns ingen järnväg på Gotland.

Hamnavdelningen, som är en del av Gotlands kommuns tekniska förvaltning, sköter all hantering i Gotlands kommuns hamnar.

Hamnsamarbete på Gotland

Gotlands hamnar har ett samarbete med Kustbevakningen. Överenskommelsen är att Slite hamn ska vara centrum för bevakning av östra Östersjön. Denna överenskommelse kan, tillsammans med samverkan med Cementa och andra industrier, underlätta att förbättringar av Slite hamn kommer till stånd.

Visby och hamnen samverkar med 18 andra städer med hamnar i Östersjöområdet om gemensam marknadsföring som kryssningsdestinationer inom ramen för projektet *Cruise Baltic*. Projektet delfinansieras av EU-programmet Interreg.

Bergkvara hamn

Bergkvara hamn har funnits i ungefär ett decennium. Hamnen har sitt ursprung i att sågverken i området gick samman och etablerade hamnen tillsammans med kommunen för import av sågtimmer, främst från Ryssland. Kunderna är fortfarande huvudsakligen de

stora sågverken i närheten. Stormfällningarna i början av 2005 innebar att hamnen fick skeppa ut en hel del sågtimmer till Norrland.

Under senare år har importvolymerna av sågtimmer gått ner, eftersom Södra Skogsägarna har köpt upp sågverk och förser dessa med inhemskt timmer. Hamnen satsar därför, tillsammans med kommunen, på att bli en transportnod för utbyggnad och underhåll av vindkraftverk i Kalmarsund.

Hamnen har tre kajer:

- *Norra kajen* används för service och underhåll av vindkraftsparkerna i havet utanför hamnen
- *Mellankajen* används för hantering av gödning
- *Södra kajen* används för timmertransporter.

Maxdjup för anlöpande fartyg är 5,5 meter.

E22 ligger i närheten av hamnen men den undermåliga kapaciteten på vägvagnsnittet kring Torsås och Bergkvara gör situationen problematisk. Det är också relativt dålig vägkapacitet på inlandsanslutningarna. Hamnen saknar helt järnvägsanslutning.

Bergkvara Hamn & Stuveri i Torsås, som ägs av Torsås kommun, sköter lastning och lossning i hamnen.

Kalmar Hamn

Kalmar Hamn ligger centralt i Kalmar tätort, vilket gör att det finns konkurrerande anspråk på attraktiva markområden nära vattenet för bostadsbyggande. Hamnen har nyligen fått kommunledningens uppdrag att titta på förutsättningarna att expandera verksamheten ytterligare, vilket innefattar möjligheten att ta ny mark i anspråk genom utfyllnader i Kalmarsund.

Kalmar Hamn har specialiserat sin verksamhet på det man har goda förutsättningar för, nämligen skogsprodukter, jordbruksprodukter, petroleum och bulkprodukter. Upptagnings- och avsättningsområdet för varorna över kaj är både lokalt och regionalt, och varor kommer såväl från Danmark som från Mälardalen. Sågade trävaror kommer i regel från sågverk inom en radie av 20 mil.

Hamnen bedriver också kryssningstrafik. Det är visserligen en liten del av verksamheten men den har ett viktigt symbolvärde. Godset som hanteras i hamnen transporteras till och från Nord-

europa och brittiska öarna. Ett antal företag finns etablerade i hamnen, däribland petroleumföretag och Lantmännen.

Hamnen har åtta kajer, varav ett roro-läge och en oljekaj. Det maximala vattendjupet är åtta meter. Hamnen förfogar över sju mobilkranar.

Anslutningen till det övriga vägnätet går genom Kalmar tätort via Södra vägen ca 3 kilometer från hamnen; uppskattningsvis går ca 90 procent av godset denna väg. Det finns järnvägsspår till hamnen och dessa ansluter till järnvägsnätet vid Kalmar Centralstation, knappt en kilometer från hamnen.

Kalmar hamn och Kalmar Stufveri AB gick samman den 1 juli 2007. Det nya bolaget – Kalmar Hamn AB – är helägt av Kalmar kommun.

Mönsterås Hamn

Mönsterås Hamn ligger i anslutning till Mönsterås Skogskombinat strax norr om Mönsterås tätort. Kombinatet består av Södra Cells pappersmassafabrik och Södra Timbers sågverk. Hamnen är en industrihamn, och den fungerar som en viktig del av Södra Skogsägarnas distributionssystem. Hamnen hanterar främst import av timmer och export av pappersmassa och sågade trävaror. Det inkommande godset kommer från Ryssland och Baltikum och det utgående godset går till Tyskland, Nederländerna och Hamburg. Godset till Hamburg går i containrar.

På senare tid har hamnen öppnat upp verksamheten även för andra kunder än Södra – inte minst för att kunna uppnå en bättre balans i transportflödena – eftersom många fartyg går tomma ut från Mönsterås.

Hamnen är etablerad på ett industriområde och har två kajer. Maximalt djupgående på anlöpande fartyg är 8,2 meter. Det finns sju kranar.

Infrastrukturbristerna till hamnen beror främst på att hamnen ligger i ett industriområde. Det är därför svårt för andra industrier att nyttja hamnen. Anslutningsvägen till E22 är i dag en enskild väg som ägs av Södra Skogsägarna. I dag körs två tågset varje dag till och från bruket, främst för uttransport av pappersmassa. Södra Skogsägarna investerar för närvarande i järnvägsnätet på industriområdet för att kunna transportera mer på järnväg i framtiden.

Dock hindras denna utveckling av att det för närvarande saknas möjlighet att transportera tungt gods norrut på Stångådalsbanan.

Södra Skogsägarna äger hamnen och företaget sköter också alla byggnader och all godshantering i hamnen.

Oskarshamns Hamn

Oskarshamns Hamn är en TEN-A-hamn som har pekats ut som riksintresse av Sjöfartsverket. Hamnen ligger inne i tätorten Oskarshamn. Kunderna finns i ett relativt stort upptagningsområde, upp mot 200 kilometer från hamnen. Trävaruföretag och pappersmasseproducenter är de största kunderna i hamnen, och flera företag finns etablerade i nära anslutning till hamnen.

Intransporter av massaved och sågtimmer kommer från Baltikum och export av sågade trävaror går till Irland, Spanien, Mellanöstern och Egypten. Det pågår även planering av en pendel mellan Ventspils, Oskarshamn och Göteborg. Det finns en fast containerlinje med ett anlop per vecka till Hamburg/Bremerhaven sedan början av 2007. Hamnen tar också emot en pendel från USA en gång per månad. I Östersjön angör denna pendel Bremerhaven, Köpenhamn, Oskarshamn, Norrköping och Sundsvall. Den viktigaste pendeln är annars Gotlandstrafiken som också transporterar gods, främst med trailers och lastfordon.

En annan viktig faktor för utvecklingen av Oskarshamns hamn är huruvida slutförvaret av kärnavfall kommer att hamna i Oskarshamn eller Östhammar. Ett system för hantering av bentonit i ett slutet system är därför planlagt.

Hamnen har sex kajer, tre roro-lägen och en oljekaj. Det maximala vattendjupet för angörande fartyg är 11 meter. Det finns också kranar som kan hantera containrar.

Anslutningen till E22 ligger ca en kilometer från hamnen och går i kringfartsled runt tätorten. Standarden på E22 kring Oskarshamn är godtagbar men länkar i öst-västlig riktning behöver rustas upp. En fast tågförbindelse finns mellan Boxholm och Oskarshamn två gånger i veckan med Rörvik/BK Tåg som kunder. Godståg trafikerar sträckan fem dagar i veckan.

Oskarshamns Hamn AB bedriver lastning och lossning, bogsering, terminalhantering etc. Bolaget är majoritetsägt av Oskarshamns kommun. Sedan 2002 äger Hultsfreds kommun resterande andel av bolaget.

Oskarshamns kommun äger de fasta hamnanläggningarna.

Västerviks Hamn

Västerviks Hamns hantering domineras av stål, pappersmassa och massavedråvara. Hamnen har regelbunden trafik med Finland, de baltiska länderna, Ryssland, Vitryssland och Polen. Olja tas i huvudsak in från Brofjorden och Göteborg. OKQ8 har en modern oljedepå i Västervik.

Mellan 2001 och 2003 gick en godsfärja från Västervik till Lettland och Estland. Dock fick denna lägga ner 2003 av andra skäl än lönsamhetsproblem. Det finns förhoppningar om återetablering av godsfärjetrafik till Västervik.

Det finns fem kajer i hamnen, varav två roro-lägen och en oljekaj. Det finns tre stationära kranar i hamnen. Maximalt djupgående på angörande fartyg är 8,7 meter.

De ökande oljetransporterna ställer högre krav på god vägstandard till och från hamnen. Västerviks kommun planerar därför en ny direktavfart till hamnen för att få en mer skyddad väganlutning till hamnen. Järnvägen går ända ut till hamnen.

Kommunen driver också projekt för att underlätta intermodala transporter, bl.a. triangelspår för järnvägstransporter till och från hamnen. Banverket har även beslutat att upprusta Tjustbanan för att öka godskapaciteten på banan.

Sedan 2001 hyr Västerviks Logistik Industri AB (VLI), ett helägt dotterbolag till Österströms Rederi, hamnen av kommunen. VLI tillhandahåller hela transportkedjan.

Västerviks kommun äger hamnen.

Samarbete mellan hamnarna på Smålandskusten

Smålandshamnar var ett bolag som på entreprenad bedrev hamn- och godshanteringsverksamhet i Oskarshamn, Västervik och Gamleby. Målet var att övriga hamnar på kuststräckan skulle delta i samarbetet. I och med att Västervik Logistik Industri AB vann den

offentliga upphandlingen om hamnhantering upphörde bolaget sin verksamhet 2001.

Inom ramen för Interreg-projektet *Baltic Tangent* har Smålandskustens hamnars gemensamma intressen identifierats. Det övergripande målet med projektet är att åstadkomma stärkta förbindelser för deltagande regioner med de huvudstråk som identifieras i EU:s TEN-program. Projektpartners är kommuner, län och regioner från hela södra Östersjöområdet. Genom detta samarbete har en speciell arbetsgrupp bestående av hamnföreträdare för hamnarna i Kalmar län börjat diskutera olika former för samverkan, och man har tagit fram en gemensam konsultrapport som identifierar gemensamma intressen.

För närvarande förbereds nästa steg i samarbetet i form av en ny ansökan till Interreg-programmet 2007–2013. I enlighet med nedan nämnda ansökan till Europeiska sjömotorvägsprogrammet⁹ kommer denna ansökan att fokusera på etablering av en länk mellan Ventspils och Oskarshamn inklusive anslutande landtransporter.

Ansökan till Europeiska sjömotorvägsprogrammet som lämnades in i januari 2007 syftar till att etablera godstransportlänken mellan Ventspils och Oskarshamn tillsammans med omgivande landtransporter. På svenska sidan rör det sig om järnvägsanslutningar och omlastningsmöjligheter järnväg–väg i triangeln Oskarshamn–Kalmar–Nässjö. Den kinesiska etableringen Fanerdun i Kalmar ligger bakom det ökade transportbehovet.

⁹ Se ordlista.

Fakta om hamnarna i östra Sverige

Nedan presenteras i tabellform statistik om hamnarna i östra Sverige. SCB och Sveriges Hamnar är statistikkälla om inget annat anges.

Godsomsättning total över kaj (tusen ton)

Hamn	1998	2005	2006	% förändring 1998–2006	% förändring 2005–2006
Hargshamn	i.u.	399	401		1
Mälarhamnar	3 700	3 368	3 338	-9,8	-1
Norrköping	4 300	3 836	3 712	-13,7	-3
Norrtälje	i.u.	56	45		-19
Oxelösund	3 900	6 903	6 481	66,2	-6
Stockholms hamnar	7 700	8 307	8 690	12,9	4,6
Södertälje	i.u.	891	914		3
Gotlands hamnar	1 100	959	888	-19,3	-7
Bergkvara	i.u.	226	59		-74
Kalmar	i.u.	992	957		-4
Mönsterås	i.u.	1 730	976		-44
Oskarshamn	i.u.	887	888		0
Västervik	1 000 ¹⁰	233	288		24

¹⁰ Smålandshamnar år 1998.

Godsomsättning olja (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Hargshamn				
Mälarhamnar	524	519	15,7	1
Norrköping	1 361	1 210	36,7	12
Norrtälje				
Oxelösund	1 960	1 210	30,2	62
Stockholms hamnar	906	1 012	11,6	-10
Södertälje	323	340	37,2	-5
Gotlands hamnar	66	54	7,4	22
Bergkvara				
Kalmar	283	265	29,6	7
Mönsterås				
Oskarshamn	164	110	18,5	50
Västervik	123	106	42,7	15

Godsomsättning containrar (antal TEU)

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Hargshamn			
Mälarhamnar	40 458	33 454	21
Norrköping	13 540	13 338	2
Norrtälje			
Oxelösund	9 492	2 363	302
Stockholms hamnar	37 005	38 123	-3
Södertälje	24 067	18 261	32
Gotlands hamnar			
Bergkvara			
Kalmar			
Mönsterås	288	4 639	-94
Oskarshamn ¹¹			
Västervik			

¹¹ Containerhantering sker åter i Oskarshamn från 2007.

Godsomsättning enhetsgods (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Hargshamn				
Mälardammar	374	348	11,2	8
Norrköping	117	114	3,2	3
Norrtälje				
Oxelösund	110	48	1,7	131
Stockholms hamnar	6 458	6 155	74,3	4,9
Södertälje	182	142	19,9	28
Gotlands hamnar	552	561	62,2	-2
Bergkvara	0			
Kalmar				
Mönsterås	3	28	0,3	-89
Oskarshamn	274	263	30,9	4
Västervik				

Icke enhetsgods (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Hargshamn	401	398	100	1
Mälardammar	2 964	3 020	88,8	-2
Norrköping	3 595	3 723	96,8	-3
Norrtälje	45	56	100	-19
Oxelösund	6 371	6 856	98,3	-7
Stockholms hamnar	2 234	2 150	25,7	3,9
Södertälje	732	749	80,1	-2
Gotlands hamnar	336	398	37,8	-16
Bergkvara	59	226	100	-74
Kalmar	957	992	100	-4
Mönsterås	973	1 702	99,7	-43
Oskarshamn	614	624	69,1	-2
Västervik	288	233	100	23

Antal motorfordon export och import

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Hargshamn			
Mälarhamnar			
Norrköping	269		
Norrtälje			
Oxelösund			
Stockholms hamnar	22 452	31 883	-30
Södertälje	53 152	62 180	-15
Gotlands hamnar			
Bergkvara			
Kalmar			
Mönsterås			
Oskarshamn			
Västervik			

Antal anlöp

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Hargshamn	164	157	4
Mälarhamnar	1 200	1 198	0
Norrköping	996	1 120	-11
Norrtälje	19	29	-34
Oxelösund	825	889	-7
Stockholms hamnar	8 989	8 896	1
Södertälje	629	609	3
Gotlands hamnar	1 640	1 674	-2
Bergkvara	24	82	-71
Kalmar	389	417	-7
Mönsterås	326	592	-45
Oskarshamn	673	685	-2
Västervik	93	76	22

Nettoomsättning (tkr)

Hamn	2005	2006	% förändring 2005–2006
Hargshamn	i.u	i.u	
Mälardammar	113 900	126 800	11,3
Norrköping	151 000	203 000	34,4
Norrtälje	i.u	i.u	
Oxelösund	211 234	213 680	11,6
Stockholms hamnar	616 700	638 600	3,6
Södertälje	72 717	i.u	
Gotlands hamnar	49 601	45 705	-7,8
Bergkvara	i.u	i.u	
Kalmar	42 888	42 011	-2,0
Mönsterås	57 300	31 800	-44,5
Oskarshamn	62 335	62 430	0
Västervik	20 682	18 451	-10,8

Omsättning per anställd i hamnen (tkr)

Hamn	2005	2006
Hargshamn		
Mälardammar	999	1 122
Norrköping	1 063	1 353
Norrtälje		
Oxelösund	969	1 042
Stockholms hamnar	2 400	2 790
Södertälje	1 346	
Gotlands hamnar		
Bergkvara		
Kalmar	1 716	1 680
Mönsterås	2 865	1 590
Oskarshamn	1 022	991
Västervik	2 954	2 635

Sydsverige (Blekinge och Skåne län)

Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet

Blekinge län

Blekinge har traditionellt varit, och är fortfarande, en industri-region även om antalet sysselsatta inom industrin har minskat. Tappet har delvis ersatts med företagstjänster – till stor del bemanningsföretag som hyr ut personal till industrin. I samtliga kommuner i Blekinge står en större andel än riksgenomsnittet utanför arbetsmarknaden (SCB:s definition), mer än var femte person i åldern 20–64 år. Riksgenomsnittet är ca 18 procent.

Samtidigt finns det positiva utvecklingstendenser. Bland annat har utbildningsnivån ökat sedan 1980-talet, mycket tack vare högskolans etablering. Länet uppvisar också relativt goda förutsättningar att klara strukturomvandlingar.

Svensk Handel har gjort en rankning genom att jämföra olika läns prestationer på ett antal områden, bl.a. globalisering, ny teknik och dynamik i näringslivet. Blekinge rankas i detta sammanhang efter storstadsregionerna och Östergötland men långt före grannlänerna.

Samtidigt är Blekinge en sårbar region. Av de tre lokala arbetsmarknadsregioner som finns i Blekinge klassificeras samtliga som sårbara enligt NUTEK:s underlag till *Långtidsutredningen* 2003, där en sårbar region kännetecknas av en stor andel sysselsatta i företag med fler än 250 anställda samt en låg utbildningsnivå.

Det regionala utvecklingsprogrammet för Blekinge – *Blekingestrategin 2006–2013* – har som övergripande vision att man ska *Må gott i Blekinge*. I programmet identifieras ett antal s.k. symboliska kartbilder som stakar ut inriktningen. Dessa kartbilder handlar om hållbar utveckling, samverkan, innovation, tillgänglighet och attraktivitet.

Tillväxtområden för näringslivet är enligt programmet knutna till Högskolans kärnkompetenser samt till Industriellt Utvecklingscentrum (IUC) i Olofström. Programmet ställer också vissa förhoppningar till framsynsstudiers möjligheter att hitta nya

tillväxtområden inom exempelvis hälso- och sjukvården och andra delar av offentlig sektor samt i gränssnitten mellan upplevelser, kultur, turism och informationsteknik.

I Blekingestrategins kartbilder om *det tillgängliga Blekinge* nämns hamnarna, särskilt färjetrafiken med Polen och Baltikum, som viktiga för regionens utveckling. Framför allt med tanke på den eftersträlvade regionförstoringen. Samtidigt ställer detta, enligt programmet, nya krav på den anslutande landinfrastrukturen.

Skåne län

I det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne som antogs 1999 av Region Skånes fullmäktige uttrycks visionen för länets utveckling att Skåne ska vara *ett livskraftigt län*. Skåne har under det senaste decenniet växt i mycket snabb takt, åtminstone i vissa delar av länet. Befolkning, arbetstillfällen och service är dock tydligt koncentrerade till de södra och västra delarna av Skåne. Skåne har också växt samman – från sexton arbetsmarknadsregioner 1970 till två 2002.

De mål som ska uppnås för att visionen ska förverkligas är enligt programmet tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Ett antal verksamhetsområden har också identifierats där målsättningar formuleras för varje verksamhetsområde. Vad gäller näringsliv eftersträvas exempelvis ett mer mångfacetterat näringsliv än tidigare, vilket ska uppnås genom högre nyföretagande och växande spetsföretag inom bioteknik, livsmedel, IT och miljöföretag. Stöd till kluster och internationalisering samt till näringslivet i östra Skåne är andra åtgärder som prioriteras.

Ett antal indikatorer har utvecklats som presenteras i en årlig skrift om utvecklingen i Skåne. Denna skrift diskuteras på den årliga s.k. *Skånska Utvecklingsdagen* som samlar utvecklingsaktörer i länet. Dagen syftar till att utbyta erfarenheter och få inspiration till nya utvecklingsinsatser.

Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet

Blekinge län

I länsplanen för regional transportinfrastruktur i Blekinge 2004–2015 har Blekinge fått 433 miljoner kronor för perioden. Precis som i grannlänerna ställs stora förhoppningar på utvecklingen i södra Östersjöområdet. Blekinge hoppas i detta sammanhang på att nya transportkorridorer ska etableras som sammanbinder Ryssland med de brittiska öarna via Blekinge. Transportplanen visar också olika Blekingeaktörers stora engagemang i utvecklingen av transportinfrastrukturen i Polen och Baltikum. Det finns även förhoppningar om att Blekinge ska bli ett transitlän för transnationella godstransporter.

De prioriteringar som görs i transportplanen med utgångspunkt i den tilldelade ramen är följande:

- *Väg*: En utbyggnad av E22 till fyrfältsväg.
- *Järnväg*: En rätning samt elektrifiering av Blekinge kustbana mellan Ronneby och Karlshamn samt en utbyggnad av Diagonalen i Skåne. Utbyggnad av Sydostlänken, gods-terminaler och förbättrade järnvägsanslutningar till hamnarna.

Utöver detta vill man enligt transportplanen åstadkomma förbättringar i väginfrastrukturen på riks- och länsvägar genom Blekinge upp i Småland, bl.a. riksvägarna 28 och 30 som ansluter till hamnarna och den s.k. Tvärleden som går från Karlshamn till Halmstad.

Beträffande hamnarna i Blekinge uttalar programmet stora förhoppningar om stora trafikökningar, vilket prognoser såväl som den faktiska trafikutvecklingen visar. Hamnarna har därmed förutsättningar att få en större nationell och internationell betydelse än i dag. Det är länets ambition att stödja denna utveckling.

Skåne län

I *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004–2015* anges att det satsas sammanlagt ca 36 miljarder kronor på väg och järnväg i Skåne under planperioden. I denna summa ingår de nationella planerna för väg- och järnvägsinvesteringar. Den skånska

länsplanen innehåller huvudsakligen planer för förbättrad väginfrastruktur.

Länsplanen har en tydlig inriktning mot ökad tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet, bättre förutsättningar för kollektivtrafiken och förbättrade lokala trafikmiljöer.

De viktigaste enskilda objekten är Citytunneln i Malmö och dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan inklusive Hallandsåstunneln.

Inga specifika projekt för att förbättra infrastruktur för hamnarna finns identifierade i länsplanen.

I samband med regeringens direktiv till berörda statliga myndigheter om att utarbeta inriktningsunderlag senast den 27 juni 2007 erbjöds Region Skåne att inkomma med ett sammanhållet regionalt underlag som ska beaktas av de statliga verken. Detta erbjudande har även gått till Västra Götalandsregionen. Region Skåne har i detta sammanhang sammanställt ett underlag – *Infrastrukturplanering i Skåne 2010–2019 – inriktningsdialog* – som gick ut på remiss den 22 mars 2007. Där anges att utvecklingsprogrammets målsättningar för godstransporter är att dessa ska vara effektiva och miljövänliga samt att järnvägens andel av godstransporterna ska öka.

Region Skåne har också tagit fram en särskild strategi för godstransporter. Syftet är att öka kunskapen samt att hitta en gemensam referensram och hållning bland inblandade aktörer. Detta arbete resulterade i en bred uppslutning bakom visionen *En grön godstransportregion som stärker Skånes attraktionskraft*. Åtgärderna som ska förverkliga visionen består i att Skånes roll som knutpunkt vidareutvecklas samtidigt som det sker en miljöanpassning av transportsystemen och ökad säkerhet i trafiken.

Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet

Blekinge län – flaskhalsar främst vad gäller järnvägsanslutningar

Som nämns i avsnittet om Kalmar län har SydSam arbetat med transportfrågor i en programberedning för infrastrukturfrågor under 2005 och 2006. I en rapport från beredningen prioriteras transportstråk utifrån två kategorier. I kategori ett är E22 det transportstråk som rör Blekinge och i kategori två finns Blekinge

kustbana (järnväg), Tvärleden (väg), Kust-till-Kustbanan (järnväg) samt riksväg 27.

Vägverkets analys av godstransporter i Skåne och Blekinge, som publicerades hösten 2006, visar att Blekinge, vad gäller vägnätet, till stora delar är ett transitlän. Flödena från Karlshamn går till stora delar åt väst och nordväst medan flödena från Karlskrona nästan uteslutande går norrut. Inom ramen för det tidigare nämnda Interreg-projektet Baltic Gateway har underlagsmaterial tagits fram som pekar på möjliga visioner. Bland annat har visionen *Intermodal strategi för Sydost 2020* tagits fram.

I detta arbete prioriteras att lösa ett antal flaskhalsar på väg och järnväg, t.ex. sträckor på E22, anslutningar till Södra stambanan via Emmaboda respektive Älmhult samt genom en utbyggnad av en kombiterminal i hamnarna i Karlskrona och Karlshamn.

Skåne – ett transitlän för transporter

Bilden av Skåne som transitlän för godstransporter bekräftas av flertalet utredningar. I projektet *Strategier för godstransporter* beräknades t.ex. fördelningen av transportarbetet 2002 till 24 procent inom Skåne, 32 procent till och från Skåne och 43 procent genom Skåne. Det finns en stark koncentration till E6, E4 och Södra stambanan.

I arbetet med *Sydsams programberedning för infrastruktur* prioriteras E22, E6/Södra stambanan inklusive Godsstråket genom Skåne och E4/Södra stambanan inklusive Citytunneln i Malmö som kategori ett. Som kategori två prioriteras t.ex. E65/Ystadbanan, riksväg 19 (förbindelse Ystad–Kristianstad och norrut), riksväg 21 (tvärförbindelse Kristianstad–Helsingborg) samt riksväg 23 (Lund–Växjö).

Hamnar i Sydsverige

Karlshamn	Sydöstra Sveriges största hamn
Karlskrona	Största svenska hamnen på passagerartrafik till Polen
Sölvesborg	Viktig hamn för Volvo Olofström och för Stora Enso
Copenhagen Malmö Port	Nordens största distributionsnav för bilar
Helsingborg	Brohamn och Sveriges näst största containerhamn
Landskrona	Viktig industrihamn för bulkhantering och Ventrafik
Trelleborg	Färjetrafik med Polen och Tyskland
Ystad	Nod mot Polen och Bornholm
Åhus	Hamn med livsmedelsprofil

Karlshamns Hamn

Karlshamns Hamn är klassad som TEN—A-hamn och ingår i Sjöfartsverkets grupp av riksintressen. Hamnen är belägen strax väster om tätorten Karlshamn. Flytten från stadskärnan skedde 1970. Hamnen är huvudsakligen en bulk- och oljehamn men den hanterar också containrar och styckegods. Hamnen hanterar även inkommande skogsprodukter i form av lövmassaved och i normala fall även sågtimmer. Som en följd av stormen Gudrun 2005 har hamnen de senaste två åren i stället exporterat massaved och sågtimmer. Stenprodukter hanteras också i hamnen.

Både stenprodukterna och de stora volymerna massaved och sågtimmer kommer i framtiden minska kraftigt och det behövs beredskap att möta denna utveckling.

Vidare hanteras stora mängder oljeprodukter och kemikalier. Karlshamn har under senare år blivit en betydande hamn för transitlagring av olja och det planeras en etanolfabrik i nära anslutning till hamnen. Karlshamn har vidare tre ropax-linjer (*roro and passengers*) till Ventspils, Kaliningrad och Klaipeda. DFDS Torlines och Scandlines opererar linjerna.

Hamnen har fyra kajer för styckegods och bulk, en kaj för container- och roro-hantering och fyra kajer för olje-, gas- och kemikaliehantering. Maxdjup för anlöpande fartyg är 14 meter. Hamnarna i Ronneby och Elleholm ingår i Karlshamns Hamn.

E22 ligger i närheten av Karlshamns Hamn och anslutningen fungerar tillfredsställande. Planerna på tvärleden från Karlshamn till Halmstad underlättar också flödena från hamnen. Triangelspår är nyligen färdigställda för järnvägstransporter direkt från Blekinge kustbana. I september 2007 startar en tågpendel till Göteborg inom Railport-konceptet.

Banverket utreder för närvarande en ny anslutning från Blekinge kustbana till Södra stambanan i sträckningen Karlshamn–Olofström, en sträcka på 12 kilometer. Detta skulle innebära två avlänkningsmöjligheter till Södra stambanan från Karlshamn – dels via Blekinge kustbana och Hässleholm, dels via Älmhult–Alvesta.

Karlshamns Hamn är ett helägt dotterbolag till Stadsvapnet i Karlshamn AB, som i sin tur är helägt av Karlshamns kommun. Enligt ägardirektiven från 2005 ska Karlshamns Hamn AB vara kommunstyrelsen behjälplig i näringspolitiska frågor kopplade till hamnverksamheten.

Karlshamns Hamn AB har fem resultatenheter – sjöterminal, ro-ro, oljeterminal, hamnservice och underhållsservice. Sjöterminalenheten svarar bl.a. för stuveri- och terminalverksamhet.

Karlskrona Hamn

Karlskrona Hamn är klassad som TEN-A-hamn och som riksintresse enligt Sjöfartsverket. Färjetrafiken har flyttat ut till en ny terminal på Verkö, ca 5 kilometer från tätorten. Oljehantering sker fortfarande i handelshamnen på Trossö i centrala Karlskrona, men denna trafik kommer att övertas av Karlshamns Hamn från 2009.

Hamnen i Karlskrona hanterar huvudsakligen enhetsgoods som går med ropax-färjor mellan Karlskrona och Gdynia. Stena Line har tre dagliga avgångar från Karlskrona, sex dagar i veckan. På lördagar avgår två färjor till Polen. Det östliga läget är i detta sammanhang en fördel, eftersom färjorna hinner vända på ett dygn vilket inte hade fungerat till någon annan svensk destination.

Hamnen hanterar också containergods och styckegods, och det förs en diskussion med Södra Skogsägarna om containerhantering i Karlskrona Hamn.

Hamnen har ett färjeläge och ytterligare två kajer för övrigt gods på Verkö, Handelshamnen har en kaj. Max djupgående för fartyg på Verkö är 9 meter och på Trossö 7,3 meter. På Trossö

finns också Marinens örlogshamn och Kustbevakningens centrala och regionala ledning.

Eftersom Karlskrona stad är belägen på öar 5 kilometer från fastlandet finns endast en större väg ut från centrala Karlskrona. Anslutningen från Verkö till E22 är betydligt kortare. Kommunen äger järnvägsanslutningen från Gullberna till hamnen på Verkö. I anslutning till hamnen i Verkö planeras en kombiterminal med anslutning till Blekinge kustbana och Kust-till-kustbanan till Göteborg.

Karlskrona är en del av kommunens tekniska förvaltning. Färjetrafiken hanteras i ett av kommunen helägt bolag med åtta anställda, medan godshanteringen i färjehamnen och övrig trafik i Verköhamnen utförs av ett av kommunen helägt stuveribolag, Karlskrona Stuveri AB, med elva anställda.

Sölvesborgs Hamn

Sölvesborgs Hamn ligger i Sölvesborgs tätort och är huvudsakligen en bulkhamn där det hanteras timmer, plåt, kemikalier, skrot och kalk. Viss containerverksamhet finns också i hamnen. Hamnens största kund är Volvo i Olofström; en tredjedel av godset som hanteras i hamnen är Volvorelaterat. Hamnen håller dessutom lager till Volvo på hamnområdet. Den andra tredjedelen gods går till Nymölla pappersbruk – en Stora Enso-ägd massafabrik nära hamnområdet. Var tionde dag kommer dessutom laster med osläckt kalk från Dunkerque till Sölvesborg.

Nästan allt gods som hanteras i Sölvesborg och som inte är Volvorelaterat stannar i närområdet. Även Sölvesborg hanterade under 2005 utskeppning av sågtimmer efter stormen Gudruns framfart i södra Sverige. Denna hantering har fortsatt under 2006–2007.

Hamnen har en yttre hamndel och en inre hamndel, och det finns ett roro-läge i den yttre hamnen. Maximalt djupgående är 7,7 meter och hamnen är utrustad med fyra kranar, varav två med möjlighet att hantera containrar. Hamnen har anslutning till E22 och det finns järnvägsspår till yttre hamnen. Det går dagliga tågpendlar från Sölvesborg med plåt till Torslandaverken/Gent med omlastning i Älmhult. Transporterna till och från Olofström från hamnen går med lastbil (35 kilometer), dygnet runt med *just in time*-leveranser. Hamnen har också terminalverksamhet.

Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB ägs av Sölvesborgs kommun (35 procent) och Sölvesborg Shipping AB (ca 40 procent). Övriga ägare, där ingen har en ägarandel större än 10 procent, är Svenska Lantmännen, Stora Enso Nymölla, Volvo Personvagnar och ett antal övriga minoritetsägare.

Hamnbolaget bedriver också skeppsmäkleri och stuveriverksamhet genom det helägda Sölvesborgs Skeppsmäkleri & Spedition AB.

Samarbete mellan hamnarna i Blekinge

Det finns en samstämmighet i Blekinge om att man önskar att ta tillvara den förväntade ökade efterfrågan från länderna på andra sidan Östersjön. Hamnarna är en viktig länk i dessa ambitioner. Det finns stora förhoppningar om att Blekinge ska kunna utgöra en länk mellan hamnarna i södra Östersjön i den ena änden och Göteborgs hamn/Oslo och i förlängningen de brittiska öarna i den andra. I kölvattnet av dessa ambitioner har ett antal projekt som fått medfinansiering från EU påbörjats. Ett projekt heter *Baltic Link* och visar ett antal åtgärder som bör göras för att åstadkomma nya transportlänkar. I detta projekt samverkar Karlskrona kommun med ett antal projektpartners i Sverige, Polen, Litauen och Kaliningrad. På den svenska sidan samarbetar Karlskrona Hamn med Göteborgs Hamn för att etablera en godspendel med järnväg även till Karlskrona.

Ungefär samma tankegångar, dvs. att sätta södra Östersjön i fokus, har Interreg-projektet *Baltic Gateway*. Detta projekt har partners i Blekinge, Skåne, norra Polen och norra Tyskland samt de baltiska länderna, och projektet prioriterar ett antal transportstråk som behöver komma till stånd för att åstadkomma största möjliga effekt på integrationen i regionen. I projektet nämns Karlskrona Hamn och Karlshamns Hamn som intermodala hubbar som behöver förbättrad infrastruktur i omkringliggande infrastruktur.

Karlskrona Hamn har också ett samarbetsavtal med Bergkvara Hamn och Stuveri AB avseende stuveritjänster.

Karlskrona Hamn och Karlshamns Hamn har tillsatt en gemensam arbetsgrupp som har utrett samverkansmöjligheter. Arbetsgruppen föreslår ett gemensamt marknadsbolag för hamnarna, som ska ta tillvara marknadspotentialen på ett effektivt sätt.

Både Karlskrona och Karlshamn har lämnat in varsin ansökan till Europeiska sjömotorvägsprogrammet. Karlshamns ansökan tillsammans med Klaipeda syftar till att öka de intermodala transporterna i omkringliggande infrastruktur samt att öka kapaciteten på färjelinjen. Karlskronas ansökan ansluter till tankegångarna i det tidigare nämna Baltic Link-projektet som syftar till att stärka korridoren från Adriatiska havet via Katowice och Gdynia i Polen till Karlskrona och Göteborg i Sverige. Ansökan pekar ut väg 27 via Växjö till Borås samt Kust-till-kustbanan till Göteborg som angelägna.

Copenhagen Malmö Port (CMP)

Malmödelen av CMP är en TEN-A-hamn som av Sjöfartsverket anses ha särskilt riksintresse. Hamnbolagets affärsidé är att sälja hamn-, terminal- och transporttjänster. Hamnen har möjlighet att hantera de flesta typer av gods för lossning, lastning, omlastning och magasinering. Hamnen hanterar såväl containrar, och styckegods som torrbulk och flytande bulk. CMP disponerar också Danmarks enda frihamn.

Bolaget har, förutom stabsenheter för ledning, personalfrågor mm. sex resultatenheter uppdelat efter trafikslag – kryssning och färjetrafik, bilar, containrar, roro och logistik samt olja och bulkprodukter. Resultatenheter har verksamhet i bägge hamnarna.

Verksamheterna i Malmö respektive Köpenhamn skiljer sig något åt. Köpenhamn är en stor hamn för kryssningsfartyg med över 300 anlöp per år. Samtidigt hanteras såväl containrar som styckegods i hamnen.

Det finns ett antal roro-lägen och kajplatser för tankfartyg i såväl Malmö som Köpenhamn. Det som tillkommit under senare år är hantering av bilar som blivit en stor verksamhet för CMP, där de största volymerna hanteras i Malmö. Även Köpenhamnsdelen hanterar bilar. Toyota har slutit ett 25-årsavtal med CMP för hantering av bilgruppens bilar till Norden och Ryssland. För att uppfylla kraven i avtalet har hamnen genomfört investeringar i uppställningsplatser m.m. Denna etablering har bl.a. medfört att det finns tre PDI-företag verksamma i hamnen.

Torrbulk hanteras såväl i Köpenhamn som i Malmö vid ett antal terminaler som är utspridda över respektive hamnområde. När det

gäller färjetrafik finns en linje till Travemünde från Malmö och två linjer till Oslo respektive Swinoujscie från Köpenhamn.

Både hamnen i Köpenhamn och hamnen i Malmö är belägna relativt centralt i respektive tätort. För att underlätta hanteringen i respektive hamn samt att frigöra mark kommer den planerade expansionen av respektive hamndel ske så att stadskärnan frigörs. Särskilt Köpenhamnsdelen har dålig infrastruktur till och från hamnen.

I Malmö planeras en expansion norrut så att den mark frigörs som kan säljas, vilket därmed kan delfinansiera flytten av hamnen. Beträffande väganslutning till hamnen i Malmö finns planer på en ny infart till hamnen så att godstrafik kan separeras i en rondell. Det planeras också för utbyggnad av befintlig kombiterminal och anslutningar till Södra stambanan. Citytunneln under Malmö som för närvarande färdigställs kommer huvudsakligen underlätta för persontrafik. Det maximala djupgåendet är 12,3 meter. För närvarande görs farledsförbättringar till oljehamnen.

CMP bildades den 1 januari 2001 och bolaget bedriver hamnverksamhet i respektive hamn. Bolaget ägs till hälften vardera av Köpenhamns Hamn A/S och Malmö Hamn AB. Köpenhamns Hamn A/S är ett av danska staten helägt bolag medan Malmö Hamn AB ägs till drygt hälften av Malmö kommun. Resten av hamnen ägs av Lantmännen, Norra Vallgatan-gruppen, Scandlines samt ett antal mindre privata ägare.

Stadsplanering av hamnområdena, arealdisponering och nyttjande av hamnarnas möjligheter för rekreation ombesörjs av Köpenhamns Hamn A/S och Malmö kommun.

Helsingborgs Hamn

Helsingborgs Hamn är en TEN-A-hamn och ingår i Sjöfartsverkets lista över hamnar av riksintresse. Helsingborg har ett unikt läge i och med att två Europavägar, E6 och E4, möts här. För Helsingborgs Hamn har Öresundsbron inneburit ett tapp i trafiken men trots detta står färjetrafiken fortfarande för en stor del av verksamheten. Ungefär en tredjedel av omsättningen härrör till färjetrafiken. I övrigt är hantering av enhetsgods, inklusive kombiterminalverksamhet, viktig för hamnen. Exempelvis är hamnen landets största på frukthantering. Den bulkhantering som sker i dag betjänar den lokala marknaden. Oljehamnen kommer att av-

vecklas på sikt och den lagerverksamhet och styckegodshantering som finns utgör endast en liten del av verksamheten.

Helsingborg är en stor feeder-hamn för containrar till Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Rotterdam och brittiska öarna. Hamnen har också anlöp från Baltikum, Polen och Ryssland flera gånger i veckan.

Hamnen har en stor färjeterminal, en kryssningsterminal, fem roro-lägen och en containerterminal. Hamnen planerar för ytterligare investeringar i en ny containerkran. En ny mobil kran levererades 2006. Det maximala djupgåendet i hamnen är 12,3 meter.

Det finns en kombiterminal inne i hamnen med sex spår och ambitionen är att bygga ut och förbättra kombiterminalen ytterligare så att terminalens andel av hamnens omsättning ökar. I detta syfte har hamnen etablerat tågpendlar till Stockholm, Gävle, Luleå, Umeå, Göteborg, Älmhult, Borlänge, Norrköping, Södertälje, Skellefteå och Nässjö. Sammanlagt går 52 godståg i veckan från och till Helsingborg.

Helsingborgs Hamn AB ägs av Helsingborgs stad. Bolaget ansvarar för administration, stuveri och byggnationer och underhåll av hamnfaciliteterna.

Landskrona Hamn

I och med Öresundsbronns etablerande försvann färjetrafiken till Danmark från Landskrona Hamn, men trafiken till Ven, som bedrivs i ett särskilt kommunalt bolag, går fortfarande från Landskrona. I slutet av 1990-talet lade Supra, som då stod för 96 procent av hamnens omsättning, ner nästan hela sin produktion av konstgödsel, och hamnen är numera huvudsakligen en industrihamn där avsättningen av godset till 90–95 procent finns inom en tiomilsradie från Landskrona.

I hamnen hanteras huvudsakligen bulkgoods i form av timmer, cement, skrot och kalk. Destinationer är hamnar i Östersjön och i Danmark. En ny verksamhet har precis etablerats i hamnområdet – en mottagningsstation för flygaska som hanteras i ett slutet system. Det finns också varvsverksamhet i hamnen; en kaj är destinerad för ett skeppsvarv.

Hamnen har sex kajer för bulkhantering, skeppsvarv och annan godshantering. Det maximala vattendjupet är 10,1 meter.

Det finns järnväg till hamnen. Bland annat går tåg med metanol från Perstorp till Landskrona. Väganslutningarna är tillfredsställande.

Den 1 januari 1998 bildades Landskrona Hamn AB som ägs av Landskrona kommun (50 procent) och gödseltillverkningsföretaget Yara (50 procent). Stuveriverksamheten sköts av ett privat stuveriföretag.

Trelleborgs Hamn

Trelleborgs Hamn är en TEN-A-hamn och den har riksintresse enligt Sjöfartsverket. Trelleborg är Sveriges största färjehamn med trafik till flera destinationer; Travemünde, Rostock och Sassnitz i Tyskland och Swinoujscie i Polen. Tretton ropax-färjor trafikerar regelbundet Trelleborg med ca 36 dagliga förbindelser, dvs. 18 avgångar respektive ankomster per dygn. Färjerederierna TT-lines, Scandines och Unity-lines trafikerar de olika linjerna. Inriktningen på färjor gör att det huvudsakligen hanteras enhetsgods i hamnen. Viss hantering sker dock även av oljeprodukter, kemikalier, spannmål och gödning.

Hamnbolaget har etablerat ett spårbundet logistikcentrum i anslutning till hamnen. Här sker lagring, omlastning och tredjepartslogistik bl.a. för skogsindustrins räkning.

Hamnen har tio färjelägen, varav tre spåranslutna. Det går järnvägsfärjor till Sassnitz och Rostock. Hamnbolaget driver i egen regi en kombiterminal för omlastning av trailrar och containrar till och från järnvägsvagnar. I utcheckningsområdet för lastbilar från hamnen finns även en nykterhetsbom, kallad Albin. Maximalt djupgående är 7,5 meter.

Trelleborgs Hamn AB ägs sedan den 5 januari 2005 av Trelleborgs kommun. Samma år köpte bolaget ut marken med tillhörande fastigheter. Hamnen har etablerat samverkan med de boende i Trelleborg genom Hamnfront, och hamnen har bl.a. renoverat byggnader som även allmänheten har tillgång till, exempelvis terminal, restaurang och turistbyrå.

Ystad Hamn

Ystad hamn är en TEN-A-hamn och den är utsedd av Sjöfartsverket att ha riksintresse. Hamnen har en lång tradition av färjetrafik för väg- och järnvägsförbindelser med Polen, och Kungliga Majestätet fastställer i ett brev daterat den 30 mars 1973 att Ystad ska vara svensk hamn för järnvägstrafik med Polen med hänvisning till avtalet mellan Statens Järnvägar och de polska statsjärnvägarna daterat den 5 maj 1972.

I dag finns fyra dagliga förbindelser med Swinoujcie i Polen. Det danska järnvägsbolaget DSB kör all passagerartrafik till Rönne på Bornholm via Ystad. Varje dag anlöper fem snabbfärjor och två konventionella färjor från Bornholm. Godset från och till Bornholm går dels direkt till Køge i Danmark, dels via den fasta förbindelsen över Öresund via Ystad. IKEA får stora volymer importvaror från Polen via Ystad och Scania använder hamnen för försörjning av insatsvaror till monteringsfabriken av bussar i Slupsk.

Det finns också planer för containerlinje på sträckan Klaipeda-Tyskland-Ystad. De nödvändiga volymerna saknas dock för tillfället för att etableringen ska komma till stånd.

Hamnen har fyra ro-ro-lägen och två färjeterminaler. Ett av färjelägena har dessutom spåranslutning och betjänar den internationella järnvägstrafiken som för närvarande har två dagliga anlöp. Hamnen garanterar 7,2 meters djupgående.

Järnvägs- och väsanslutningarna till hamnen är tillfredsställande, E65 går direkt till Malmö och det finns också möjlighet att ta sig till E4 via östra Skåne. Godstrafiken på järnväg störs ringa av persontrafiken till Ystad, det är snarast kapacitetsbrist mellan Lund och Malmö.

Ystad Hamn Logistik AB är en sammanslagning av hamnförvaltningen och Ystads stuveri AB. Bolaget ingår i koncernen Ytorner AB, som ägs av Ystads kommun. Hamnbolaget arrenderar marken av kommunen och en viss del av överskottet avsätts i en särskild hamnfond.

Åhus Hamn

Åhus Hamn är en bulkhamn som också hanterar containrar och hyr ut magasin. Bulkhantering står för ca 60 procent av den totala hanterade volymen. Inom hamnområdet finns flera företag etab-

lerade, bl.a. The Absolut Company, Svenska Lantmännen, Knauf Danogips, Svenska Foder, Nordic Bulk AB och Kristianstads-ortens Lagerhusförening. Inom en sjuårsperiod planerar Absolut att fördubbla sin produktion i Åhus. Med tanke på att ca 80 procent av dessa volymer transporteras med sjötransport kommer detta att innebära ökade volymer i hamnen. Hamnen har en reguljär containerlinje till Hamburg/Bremerhaven med anlop två gånger per vecka. Linjen opereras av Teamlines.

Hamnens kaj är ca 1,6 kilometer. Maximalt vattendjup är 8,2 meter.

Järnvägen mellan Åhus och Kristianstad håller dålig kvalitet, vilket begränsar hamnens möjligheter till järnvägstransporter. Dock går det blocktåg mellan Åhus och Göteborg.

Hamnbolaget Åhus Hamn och Stuveri AB ägs av Kristianstad kommun (54 procent) och privata intressenter (46 procent).

Samarbete mellan hamnarna i Skåne

Det finns inget formaliserat samarbete mellan hamnarna i Skåne.

Hamnarna deltar via sin branschorganisation Sveriges Hamnar i arbetet i Regionala Godstransportrådet för Skåne och Blekinge. Målsättningen med godstransportrådet är att utveckla dialogen med industri, speditörer och godstransportköpare för att hitta gemensamma plattformar och skapa effektivare transportlösningar med olika trafikslag. I ledningsgruppen ingår förutom hamnrepresentanter även representanter för trafikverken, Transportindustriförbundet samt företag från Skåne och Blekinge.

CMP, Helsingborgs hamn, Trelleborgs hamn och Ystad Hamn har alla lämnat in ansökningar till Europeiska sjömotorvägsprogrammet:

- CMP:s ansökan handlar om utbyggnad av den norra hamndelen. Transnationella partners i projektet är Stadt Lübeck och Köpenhamns kommun.
- Helsingborgs Hamns ansökan handlar om planer för förbättrade landanslutningar till hamnen. Ingen transnationell partner finns dock i ansökan pga. för kort beredningstid.
- Trelleborgs Hamns ansökan handlar om investeringar i hamnen med hinterlandanslutningar till Trelleborg och Sassnitz. Transnationella partners är hamnen i Sassnitz och trafikministerierna i Mecklenburg-Vorpommern.

- Ystad Hamns ansökan handlar om utbyggnad i hamnen och i hinterland i Ystad och Swinoujscie. Transnationella partners i ansökan är Swinoujscie hamn tillsammans med Polferries och Unity lines, dvs. de två färjerederier som opererar på linjen Swinoujscie–Ystad.

Slutligt beslut om vilka projekt den svenska regeringen kommer att stödja kommer tidigast i december 2007. Beredningsprocessen pågår med Sjöfartsverket som ansvarig myndighet.

Fakta om hamnarna i Sydsverige

Nedan presenteras i tabellform statistik om hamnarna i Sydsverige. SCB och Sveriges Hamnar är statistikkälla om inget annat anges.

Godsomsättning total över kaj (tusen ton)

Hamn	1998	2005	2006	% förändring 1998–2006	% förändring 2005–2006
Karlshamn	4 500	7 287	7 650	70	5
Karlskrona		1 202	1 369		14
Sölvesborg	605	976	941	61	-4
Malmö	6 700	8 072	9 003	34,4	12
Helsingborg	9 900	6 975	7 563	-23,6	8
Landskrona	i.u.	671	629		-6
Trelleborg	7 800	10 684	11 381	45,9	7
Ystad	1 400	2 633	3 086	120	17
Åhus	i.u.	840	782		-7

Godsomsättning olja (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Karlshamn	2 894	2 258	37,8	28
Karlskrona	13	12	0,9	4
Sölvesborg				
Malmö	2 920	2 889	32,4	1
Helsingborg	498	430	6,6	16
Landskrona				
Trelleborg	123	105	1,1	17
Ystad				
Åhus		3		-100

Godsomsättning containrar (antal TEU)

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Karlshamn		28	-100
Karlskrona	182	84	117
Sölvesborg	2 841	7 233	-61
Malmö	37 851	35 009	8
Helsingborg	137 489	107 475	28
Landskrona			
Trelleborg			
Ystad			
Åhus	21 760	18 715	16

Godsomsättning enheter (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Karlshamn	1 339	1 154	17,5	16
Karlskrona	1 116	962	81,5	16
Sölvesborg	31	58	3,2	-47
Malmö	4 443	3 784	49,4	17
Helsingborg	5 769	5 461	76,3	6
Landskrona				
Trelleborg	11 204	10 542	98,4	6
Ystad	2 897	2 459	93,9	18
Åhus	183	153	23,4	20

Icke enhetsgods (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Karlshamn	6 311	6 133	82,5	3
Karlskrona	252	240	18,5	5
Sölvesborg	911	918	93,3	-1
Malmö	4 561	4 288	50,7	6
Helsingborg	1 795	1 514	23,7	19
Landskrona	629	671	100	-6
Trelleborg	177	142	1,6	24
Ystad	188	174	6,1	8
Åhus	599	686	76,6	-13

Antal motorfordon export och import

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Karlshamn	1 925	2 026	-5
Karlskrona	1 039	941	10
Sölvesborg			
Malmö	342 257	261 496	31
Helsingborg			
Landskrona			
Trelleborg	420	10 173	-96
Ystad			
Åhus			

Antal anlöp

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Karlshamn	2 025	2 110	-4
Karlskrona	706	701	1
Sölvesborg	437	487	-10
Malmö	2 790	3 217	-13
Helsingborg	45 007	45 383	-1
Landskrona	329	333	-1
Trelleborg	5 526	5 533	0
Ystad	3 379	3 244	4
Åhus	355	392	-9

Nettoomsättning (tkr)

Hamn	2005	2006	% förändring 2005–2006
Karlshamn	142 171	138 198	-2,7
Karlskrona	36 348	40 411	11,2
Sölvesborg	74 526	77 209	4
CMP	602 911	649 118	8,7
Helsingborg	283 544	318 300	12,3
Landskrona	i.u.	i.u.	
Trelleborg	149 589	159 322	6,5
Ystad	81 000	89 000	10
Åhus	66 563	63 056	

Omsättning per anställd i hamnen (tkr)

Hamn	2005	2006
Karlshamn	1 597	1 518
Karlskrona	914 ¹²	932 ¹³
Sölvesborg	1 910	1 883
CMP	1 302	1 378
Helsingborg	1 153	1 248
Landskrona	1 496	1 569
Trelleborg	2 455	2 700
Ystad	1 664	1 617

¹² avser stuveribolaget.

¹³ avser stuveribolaget.

Västsverige (Halland, Västra Götaland och Värmlands län)

Viktiga utvecklingsområden i det regionala utvecklingsarbetet

Hallands län

Hallands län ligger mellan tätbefolkade områden såväl i söder som i norr. Länet har också haft en konstant befolkningsökning under en lång period. Befolkningsökningen är koncentrerad till kustområdet medan de inre delarna har haft en sämre utveckling.

Hallands näringsliv är mycket mångfacetterat, länet är inte beroende av vare sig någon särskild bransch eller något storföretag. Detta avspeglas i att Halland ligger på tredje plats i landet vad gäller småföretagens andel av den totala sysselsättningen. Den spridda näringslivsstrukturen innebär därtill att utvecklingen är stabil och att Halland sällan drabbas av strukturerkriser och stora företagsnedläggningar.

Samtidigt är småföretagen inte alltid så kunskapsintensiva och utbildningsnivån på arbetskraften i länets näringsliv ligger under riksgenomsnittet. Emellertid består stora delar av den stora inflyttningen till Halland av välutbildad arbetskraft, vilket kan balansera utvecklingen.

För att möta framtida utmaningar formulerar det regionala tillväxtprogrammet för Halland 2004–2007 behovet av koncentration av insatser. Tre insatsområden prioriteras:

- arbetskraftsförsörjning
- entreprenörskap
- tillväxtområdena hälsoteknik, upplevelsenäring och livsmedel.

Samtliga tre tillväxtområden bygger på de specialkompetenser och tillgångar som finns i Halland. Exempel på detta är kustmiljöer för upplevelsenäringen, kulturtillgångar i form av kurortstradition för hälsoteknik och möjligheter att utveckla näringslivsstruktur i livsmedelsbranschen genom att satsa på företagande som förädlar

livsmedel. I dag finns nämligen en stor livsmedelsproduktion i Halland men få företag som förädlar denna.

Västra Götalands län

Vision Västra Götaland – Det goda livet utgör grunden till det fortsatta utvecklingsarbetet i länet. Visionen antogs av Västra Götalandsregionens regionfullmäktige i april 2005. Visionen består av tre delar:

- hållbar utveckling
- fyra generella perspektiv
- fem fokusområden.

Hållbar utveckling handlar om ekonomi, sociala frågor och miljö, och alla beslut som tas i regionen ska beakta samtliga dessa dimensioner. De fyra generella perspektiv som ska genomsyra allt handlar om den gemensamma regionen, jämställdhet, integration och internationalisering.

Huvuddelen av utvecklingsarbetet kommer att inriktas på de fem fokusområden som definieras i visionen:

- ett livskraftigt och hållbart näringsliv
- ledande i kompetens och kunskapsutveckling
- infrastruktur och kommunikationer med hög standard
- en ledande kulturregion
- en god hälsa.

Genomförandet av visionen utförs av den aktör som har ansvar för det aktuella området. Mål, strategier och åtgärder följs upp av oberoende utvärderare och uppföljning sker årligen.

Beträffande fokusområdet som handlar om infrastruktur och kommunikationer handlar formuleringarna om att Västra Götaland är Nordens främsta transportregion och att investeringar i infrastruktur har avgörande betydelse – inte bara för regionens näringsliv utan även för näringslivet i nationen som helhet. Effektiva och säkra godstransporter tillsammans med snabb och säker kollektivtrafik har stor betydelse för tillväxt och utveckling.

Länet eftersträvar att vara ett internationellt transportnav och att infrastrukturutbyggnaden ska bidra till hållbar tillväxt och konkurrenskraft för länet.

Värmlands län

Det regionala tillväxtprogrammet för Värmlands län 2004–2007 – *Hållbar värmländsk växtkraft* – pekar på att ett gott ledarskap är en förutsättning för att fler mer välutbildade värmlänningar bidrar till en kompetensdriven tillväxt inom näringslivet. Fem insatsområden identifieras i tillväxtprogrammet:

- ledarskapet
- kompetensen
- rörligheten
- näringslivet
- livsmiljön.

Kompetensen utgör navet i tillväxtarbetet.

Dessa fem insatsområden bygger i sin tur på ett femtontal strategier, och man har även identifierat ca 200 åtgärder och projekt. Det finns dock inte resurser att genomföra allt, därför måste en prioritering ske och denna sker utifrån ett antal ledstjärnor:

- partnerskap för tillväxt
- innovativa kluster
- höjd utbildningsnivå
- bygg ihop Värmland
- tillväxtstråket Oslo–Stockholm.

Infrastrukturfrågor i det regionala utvecklingsarbetet

Hallands län

I länstransportplanen för Hallands län 2004–2015 pekas minskade pendlingstider ut som en central åtgärd. Hallands län är ett pendlingslän med stora flöden, inte minst från Kungsbacka i norra länsdelen till Göteborg. Transportplanen innehåller regionala prioriteringar enligt följande:

- Utbyggnaderna i huvudstråket längs kusten måste fullföljas genom ett snabbare färdigställande av Västkustbanan för gods och persontransporter.
- De öst-västliga stråken mellan kust och inland måste utvecklas. De kompletterar huvudstråket längs kusten.

- Trafikeringen måste utvecklas. Detta gäller kollektivtrafik såväl som godstrafik på järnväg.
- Tillgängligheten till Stockholm inklusive Arlanda måste förbättras, dels genom att flygplatskapaciteten i Stockholm anpassas till efterfrågan, dels genom mer direkt järnvägstrafik via främst Varberg och Borås.

Den ekonomiska planeringsramen för perioden i Hallands län är 990 miljoner kronor.

De nord-sydliga kommunikationerna på vägsidan i Hallands län är utomordentliga med E6 som viktigaste transportlänk. Beräknade förbättringar av kommunikationer i öst-västlig inriktning med anknytning till hamnarna är följande projekt värda att nämna:

- Halmstad Hamn – vägarna 26, 25 och 117 (den s.k. tvärleden Halmstad–Markaryd–Karlshamn)
- Falkenbergs hamn – vägarna 154 och 150, förbifart i Torup
- Varbergs hamn – vägarna 41 och 153. Ombyggnad av riksväg 41 med en ny sträckning förbi Veddige påbörjas 2008, vilket förbättrar tillgängligheten för tung trafik.

Färdigställande av utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår är en förutsättning för att uppnå de regionala prioriteringarna. För närvarande färdigställs etappen genom Falkenberg, medan etappen genom Varberg kvarstår. Därefter är dubbelspåret komplett.

Västra Götalands län

Den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland 2004–2015 beslutades av regionfullmäktige för Västra Götalandsregionen i maj 2004. Den totala planeringsramen för perioden är ca 4,1 miljarder kronor. Av dessa är ca 3,3 miljarder avsatta till väginvesteringar i 38 projekt. Förutom de transportpolitiska målen har utgångspunkterna för urvalet varit att:

- tillgängligheten till Göteborgs Hamn och Landvetters flygplats säkerställs
- vägförbindelser som binder samman och vidgar större arbetsmarknadsregioner kommer till stånd
- angelägna investeringar är exempelvis vägar med hög trafikbelastning i kombination med låg standard.

Det finns inga särskilda prioriterade projekt som har hamnens behov i fokus. Flera viktiga projekt finns däremot i de nationella planerna Dessutom kommer exempelvis den beslutade Partihallsförbindelsen och utbyggnaden av väg 155 bidra till förbättrad framkomlighet i vägtransportnätet som helhet, vilket i sin tur kommer att öka tillgängligheten till Göteborgs Hamn.

Värmland

Den ekonomiska ramen som finns angiven i *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmlands län för perioden 2004–2015* är 581 miljoner kronor. I planen anges viktiga stråk för länet, där järnvägarna Stockholm–Oslo samt Karlstad–Göteborg pekas ut tillsammans med vägarna E18 samt vägarna 26 och 45. Dessa genomgående kommunikationsstråk anser man vara allra viktigast för Värmland.

Viktiga är också de större vägar som utgår ifrån Karlstad. Anknypningen till Vänern där det finns potential för ökning av miljövänliga godstransporter direkt ut i Europa finns också angivna i planen.

I planen nämns den särskilda överenskommelse som gjorts med hjälp av en statlig förhandlingsman för Vänersjöfarten. Det finns förhoppningar i länsplanen att överenskommelsen ska bidra till förbättrade konkurrensvillkor för sjöfarten och att arbetet i det nya näringslivsrådet för Vänerområdet ska sträva efter samverkan mellan järnvägs- och vägtransporter.

I planen anges en ny ringväg runt Karlstad som ett önskvärt projekt men det finns inte med i planen. Denna ringväg skulle avlasta och underlätta tillgängligheten till hamnen.

Gemensamma utgångspunkter för hamnverksamhet

Hallands län – stora transportflöden inom länet

Halland är en transportintensiv region, i och med läget mellan två stora befolkningskoncentrationer. Omfattande genomfartstrafik och närheten till stora marknader medför en snabb utveckling av transportarbetet. Därför är transportnäringen en växande bransch, och flera företag har på senare tid etablerat centrallagerverksamhet i Halland. Vad som är viktigt att betänka i dessa sammanhang är att

Halland är ett utsatt område för bl.a. försurning och övergödning. Därför måste transportexpansionen ske hand i hand med miljöförbättrande åtgärder.

Enligt rapporten *Godsflöden i Halland*¹⁴ finns en bild att mycket av transportarbetet i länet är transittrafik. Detta är delvis felaktigt, menar man i rapporten, eftersom inomlänstrafiken uttryckt i totalt transportarbete är dubbelt så stor som transittrafiken. Samtidigt kommer det mer gods till Halland än vad som går från Halland.

Intressant att konstatera är att flödena till och från Skåne och Västra Götaland är procentuellt sett större av länens totala flöden jämfört med flödena från och till Kronobergs och Jönköpings län. Skåne och Västra Götaland är således mer beroende av Hallands infrastruktur än Kronobergs och Jönköpings län.

Även Halland har haft representation i SydSams programberedning för infrastruktur. De stråk som rör Halland i denna utredning är E6/Västkustbanan samt ett antal öst-västliga tvärförbindelser, bl.a. Tvärleden mellan Halmstad och Blekinge.

Västra Götaland och Värmland – industri- och transportregion

Västra Götalands och Värmlands näringslivsstruktur ställer tydliga krav på väl fungerande och kostnadseffektiva godsflöden. Av naturliga skäl är godstransportflödena i regionen i hög grad koncentrerade till Göteborgs Hamn; här finns också den största trängselproblematiken. Det finns också en önskan om att förstärka transportstråk väster om Vänern för transporter till och från Bergslagen för att avlasta infrastrukturen kring Göteborg.

Västra Götalandsregionen har till regeringen lämnat ett sammanhållet regionalt underlag för infrastrukturen inför infrastrukturplaneringen 2010–2019. I detta underlag anges att ett effektivt, tillgängligt transportsystem är viktigt för regionens utveckling som transport- och industriregion. Tillgängligheten till Göteborgs Hamn är angelägen.

¹⁴ Network Logistics, 2007.

Hamnar i Västsverige

Falkenberg	I hamnområdet finns det enda reparationsvarvet på västkusten
Halmstad	Viktig trähamn med expansionsplaner på containermarknaden
Varberg	Ingår i West Sweden Seaports, störst i landet på hantering av sågade trävaror
Brofjorden	Nordens näst största hamn mätt i godshantering över kaj
Göteborg	Norra Europas godsnav
Lysekil	Sveriges västligaste hamn
Stenungsund	Petroindustrins hamnar, tredje störst på godshantering över kaj i Norden
Strömstad	Två färjelinjer till Norge
Uddevalla	Ingår i West Sweden Seaports; hanterar bulkprodukter
Vänerhamn	Sju kajer i ett bolag
Wallhamn	Bilhantering

Falkenbergs Hamn

Falkenbergs Hamn ligger vid utloppet av Ätran. Inom hamnområdet finns terminal- och hamnverksamhet, varvsindustri samt lagring och distribution av jordbruksprodukter. De större verksamheterna i hamnen är Lantmännen som importerar foder från egen kaj i hamnen, IMERYS som importerar bulkvaror till pappersindustrin och Falkvarv som är ett reparationsvarv. IMERYS och Lantmännen har stora fabriker i Falkenberg.

Även Green Cargo har verksamhet på hamnområdet och omlastar drycker från Carlsbergs bryggeri i Falkenberg till tåg; över 70 procent av godsomsättningen i hamnens kombiterminal är relaterad till Carlsberg.

Verksamheten ligger mitt i centrala Falkenberg. Godset som hanteras över kaj består mestadels av jordbruks- och skogsbruksprodukter, sågade trävaror samt stål- och mineralprodukter. Upp-tagningsområdet omfattar närområdet, Hallands inland och västra delarna av Småland.

Det finns planer för en vindkraftspark i havet utanför Falkenberg, vilket kommer att innebära transporter över kaj i hamnen.

Lantmännen och IMERYS har egna industrikajer i hamnen. Falkenbergs Terminal AB arrenderar en kaj med roro-ramp men Lantmännens kaj används också vid behov.

Reparationsvarvet har verksamhet i hamnen. Det finns ett behov av att omstrukturera hamnen och det finns förslag på att omlokalisera reparationsvarvet för att förbättra hanteringen. Reparationsvarvet kan inte ta emot större fartyg än vad som görs i dag, och det finns därmed begränsade möjligheter att utvecklas.

På hamnområdet finns 700 meter järnvägsspår med koppling till Väst kustbanan. Önskade anslutningar till hamnen utgörs av ett triangelspår och en ny sträckning av industrispåret norr om hamnen och ny rangerbangård. Väganslutningen till E6, E20 och vägar mot inre Halland fungerar tillfredsställande. Det finns stora behov av förbättringar på sjösidan, mest för att reparationsvarvet ska kunna ta in större fartyg. Det finns därför behov av att förbättra och bredda hamninlopp, farled och vändplats. Även vid en flytt av reparationsvarvet behövs farledsförbättringar.

Privatägda Falkenbergs Terminal AB bedriver hamnverksamhet och tredjepartslogistik i Falkenbergs Hamn. Stuveri- och terminalverksamheten har bedrivits i privat regi sedan 2002, och investeringar i kranar och annat som gjorts av företaget har effektiviserat hanteringen i hamnen.

Halmstad Hamn

Halmstad Hamn är klassad som TEN-A-hamn och som riksintresse av Sjöfartsverket. Hamnen är belägen i Nissans utlopp, utanför Halmstad tätort.

Under senare år har ett antal företagsetableringar inneburit större underlag för hamnen. Exempel på viktiga nyetableringar är en maltfabrik som i dag producerar närmare 200 000 ton huvudsakligen på export samt Biltemas centrallager avseende varor från Asien till den nordiska marknaden. Biltema planerar dessutom att bygga ytterligare två lager inom hamnområdet – ett för bilvårdsprodukter och ett för varor som importerats från Europa.

Hamnen är en fullservicehamn som hanterar såväl containrar, rullande enheter, oljor, stål och bilar som traditionellt stycke gods och bulk.

I övrigt är Halmstad Hamn huvudsakligen en trähamn, Vida Timber kör 20 järnvägsvagnar till hamnen varje dag och en översjötransport till USA angör Halmstad var tredje vecka. Hamnen hanterar 2–3 containeranlöp per vecka. Fullt utbyggd kommer hamnen att hantera varor till Biltema motsvarande 7 000 TEU. Bland annat går containertrafik med Biltemas varor till Norge.

Hamnen har fyra roro-rampor och ett antal kranar för att hantera lolo-gods. Det maximala vattendjupet är 12 meter.

I hamnen finns stora terminalytor med rangerbangård och E6/E20 i nära anslutning (3 kilometer). Kommunen planerar också en ny direkt anslutning från E6, den s.k. Södra infarten. Arbetet med detaljplan pågår. Till Västkustbanan ansluter industrispår till kaj – anslutningen är ca 1 kilometer. Järnvägen inåt landet, Halmstad–Nässjö-banan, är enkelspårig och icke elektrifierad. Banverket har i dag inga planer på att elektrifiera banan före 2015.

Halmstad hamn drivs av ett bolag, Halmstad Hamn och Stuveri AB som ägs av Halmstad kommun (82 procent) och i övrigt av näringslivet.

Varbergs Hamn

Varbergs Hamn är en TEN–A-hamn som är utsedd till riksintresse enligt Sjöfartsverket. Hamnen har en färjeterminal som opereras av Stena Line. Färjorna går till Grenå och med färjorna kommer ca 30 procent av det gods som går över kaj i hamnen.

Hamnen har sin bas inom skogs- och stålindustrin med skogsrelaterade godsslag, huvudsakligen sågade trävaror, pappersmassa, massaved och sågtimmer. Hamnen är störst i landet på hantering av sågade trävaror. Det huvudsakliga flödet av skogsprodukter kommer från Södra Cell Värö som ägs av Södra Skogsägarna och Vida-koncernens sågverk i Småland. Delvis går dessa transporter via järnväg.

Det finns också containerhantering i hamnen; för närvarande består denna av två linjeanlöp i veckan.

Hamnen har en färjekaj med roro-rampor. Man hanterar stycke gods och olja på separata kajer. Maximalt djupgående är 11 meter men man har planer på muddring ner till 13 meter.

Anslutningarna till hamnen är hyggliga, med E6 i närheten. Väg 153 som går i västlig riktning in i Småland är däremot bristfällig. Hamnen planerar att bygga en kombiterminal på hamnområdet. Det finns även planer på en ny godsbangård i Varberg, där anslutningen ska gå via en järnvägstunnel under centrala Varberg.

Anslutningen till Västkustbanan är tillfredsställande, däremot finns det mycket att göra på Viskadalsbanan med sträckning från Varberg till Borås. Bland önskade åtgärder är möjlighet till högre axeltryck. Banverket har prioriterat banan som en möjlig sträckning för avledningstrafik från Västra stambanan och Västkustbanan.

Hamnområdet förvaltas av den kommunala förvaltningen. Terminal West AB, som ägs av Varbergs kommun (100 procent) via moderbolaget Varbergs Stadshus AB, hyr större delen av anläggningen genom förvaltningsavtal. Stena Line hyr också en mindre del av anläggningen av kommunen för sin färjetrafik.

Samarbete mellan hamnarna i Halland

I Halland konkurrerar hamnarna ofta om samma gods på en lokal marknad. Mellan Hallandshamnarna finns därför inte något etablerat samarbete i dagsläget. Jämfört med de stora hamnkonzentrationerna i Västra Götaland och Skåne är godsomsättningen i Hallandshamnarna relativt blygsam. Dock är avstånden så korta att om man betraktar Halland som ett hamnområde omsätter hamnarna tillsammans mer gods än Norrköpings Hamn.¹⁵

Det geografiska läget gör att Halmstad söker sig söderut för samarbete och Varberg norrut. Varbergs Hamn samverkar således med Göteborgs och Uddevalla hamnar inom ramen för West Sweden Seaport-avtalet. Avtalet slöts 1999 och tanken bakom var att skapa ett komplett västsvenskt hamnkoncept som kan klara allt typer av gods.

I praktiken har varje hamn specialiserat sig på en egen nisch i förhållande till de andra samarbetshamnarna. Göteborg har till följd därav koncentrerat sig på containerhantering medan Varberg och Uddevalla tar hand om torrbulk och styckegods. Enligt uppgift från Terminal West har detta bidragit till en volymökning för hamnen med 10–20 procent. Samarbetet omfattar också möjlighet att

¹⁵ *Godsflöden i Halland*, Network Logistics, 2007.

låna ut personal mellan hamnarna för att hantera arbetstoppar. Halmstad Hamn har ännu inte på samma sätt något etablerat samarbetsavtal.

Brofjorden

Lysekil är en TEN-A-hamn som är utsedd av Sjöfartsverket att ha särskilt riksintresse. Industrikajen Brofjorden är Sveriges största oljehamn. I Brofjorden hanteras så gott som enbart olja. De stora råoljetankfartygen lossar sina laster från de olika oljeproducerande delarna av världen och efter raffineringen skickas de färdiga oljeprodukterna ut i produkttankfartyg. Under 2005 kom 48 procent av oljan till Preemraffs raffinaderier i Göteborg och Lysekil från Nordsjön, 47 procent från Ryssland och ca 4 från Mellanöstern. Övriga länder står för 1 procent. Ungefär 61 procent av den olja som producerades i raffinaderiet 2005 exporterades.

Den mängd drivmedel som är möjlig att raffinera i Preemraff Lysekil begränsas av tillstånd enligt miljöbalken till 11,4 miljoner ton. Raffinaderiet har nyligen expanderat med 30 procent i ökad produktionskapacitet. Det planeras också för en större investering på över fem miljarder kronor i en s.k. *cocker* för uppgradering av tyngre eldningsolja till fordonsbränsle (diesel). Detta kommer att innebära en ökning av fartygstransporter till och från raffinaderiet samt mer transport av produkter till och från Stenungsund.

I Stenungsund finns ett kluster av petrokemisk industri som är beroende av leveranser av oljeprodukter från Brofjorden (se vidare beskrivning av Stenungsund).

Alla kajanläggningar ägs av Preemraff Lysekil men farleden och vattenområdet är en del av Lysekils allmänna hamn. I januari 2005 fusionerades raffinaderibolagen Preemraff Lysekil och Preemraff Göteborg med Preem Petroleum. (För information om omkringliggande infrastruktur hänvisas till beskrivningen av Lysekils hamn.)

Göteborgs Hamn

Göteborgs Hamn är utsedd TEN-A-hamn och har riksintresse enligt Sjöfartsverket. Hamnen hanterar containerberett gods, ro-ro, olja, fordon och passagerare. I hamnen finns också logistik- och lagerverksamhet samt järnvägsverksamhet.

Hamnen har regelbunden linjetrafik till ett antal europeiska destinationer och är framför allt den enda hamnen i Sverige med transoceana anlöp av containerfartyg. Denna trafik fraktar containrar från Asien.

Samtidigt är Göteborg en stor omlastningshamn för transitgods som varken har Sverige som start- eller slutdestination. Ett exempel på denna nya roll är att Göteborgs Hamn från 2005 fungerar som omlastningshamn för Stora Ensos SECU-boxar (specialbyggda containrar) från Finland; hamnen hanterade tidigare mest svenska boxar som kom med båt eller tåg till Göteborg för omlastning. I Göteborg lastas boxarna om till större fartyg som fortsätter i en slinga till Zeebrugge i Belgien och Tibury eller Immingham i Storbritannien.

Hamnen har åtta hamndelar – Arendalshamnen, Skandiahamnen, Älvsborgshamnen, Torshamnen, Skarvikshamnen, Ryahamnen, Innerhamnarna och Cityvarvet som tillsammans har 151 kajer. Vid oljekajerna är det maximala vattendjupet 20,5 meter och i container/ro-ro-hamnarna 14,2 meter. I den inre hamnen är det maximala vattendjupet 8 meter.

Tillsammans med Sjöfartsverket har Göteborgs Hamn genomfört betydande farledsförbättringar och muddringsarbeten. Sjöfartsverket har bidragit med 72 procent och Göteborgs Hamn med 28 procent av den totala investeringsvolymen på 750 miljoner kronor. Arbetet stod färdigt 2004.

Hamnen har etablerat 22 järnvägspendlar till orter i Sverige och Norge, enligt konceptet kallat RailPort. Denna verksamhet expanderar oavbrutet och planen är att inom kort ha etablerat 31 pendlar, varav två till Norge och resten till orter i Sverige. Det är huvudsakligen containrar som transporteras på dessa pendlar. För att åstadkomma detta har en bangård anlagts i hamnen och elektrifiering av hamnbanan har skett, till en del finansierat av hamnen.

Angelägna förbättringsområden just nu är väg 155 och nära anslutningar ut till hamnen samt en ny kombiterminal utanför hamnområdet. Det finns även behov att förbättra trafiksituationen i Göteborgsområdet som helhet och därmed också tillgängligheten

till hamnen. Exempel på vägar som behöver förbättras är E6, E20 samt riksvägarna 40 och 45.

Göteborgs Hamn är ett aktiebolag sedan 1985. Bolaget äger hamnterminalernas mark och delar av marken där logistikcentrum finns. Bolaget ägs Göteborgs stad (100 procent), och bolaget äger i sin tur 20 procent i Gävle Containerterminal AB.

Lysekils Hamn

Lysekils Hamn är en TEN-A-hamn och är utsedd till riksintresse av Sjöfartsverket. Hamnen är också reservhamn för Vänertrafiken vid hinder i Göta Älv. Från hamnen transporteras främst skogsprodukter, och virket kommer till största delen från Värmland och Dalarna. Sammanlagt tar Lysekil emot virke från 69 orter i Norge och Sverige.

Av exporten är ca två tredjedelar papper, ca en tredjedel virke och en liten andel övrigt. Importen via hamnen är pappersmassa, krita och diverse produkter.

Balansen i flödena över kaj är drygt 300 000 ton ut och drygt 100 000 ton in. Hamnen hanterar såväl containrar som bulk. Hamnen har linjetrafik som dellastas i Norge med destinationer i Irland och Spanien. Dessa linjer opereras av DFDS Torline. Samskip opererar en linje mellan Lysekil och tyska hamnar, Thun går från Lysekil till Medelhavet och Stavangerske går till Norge. Krita kommer från Danmark och massalossning m.m. kommer från olika ursprungshamn runt om i världen. Många gånger utgörs dessa diverselaster av projektlaster för Preems räkning.

Hamnen har tre hamndelar – produkthamnen, handelshamnen och råoljehamnen. Det planeras en utfyllnad vid kajerna på Grötö och Grötö rev i handelshamnen. Farleden in till hamnen har ett minsta djup på 11,5 meter.

De två vägar som ansluter till Lysekil, väg 161 och väg 162, är bitvis dåliga och smala och inte anpassade för tunga transporter. Elanslutningen till järnvägen kommer att förbättras 2007 vilket är nödvändigt, eftersom det hittills varit ett stort problem. Järnvägsslingan från Lysekil som ansluter till Bohusbanan i Uddevalla trafikeras endast av godståg.

Hamnförvaltningen, som är en del av Lysekils kommun, sköter Handelshamnen, småbåtshamnarna samt ett rederi. Stuveribolaget,

Lysekils Stuveri AB, som sköter lastning och lossning i hamnen ägs av 34 aktieägare, Lysekils kommun äger 12,5 procent.

Stenungsund

Petrokemiindustrin har ett antal hamnar i Stenungsund. I det petrokemiska centrumet i Stenungsund finns sju produktionsanläggningar etablerade av sex företag inom en radie av tre kilometer. Anläggningarna är sammanbundna i ett komplext system med pipelines och företagen är därmed beroende av varandras produktion. Det planeras för nya satsningar för utökad produktion, teknik och miljöanpassningar i anläggningarna.

I hamnen finns för närvarande fyra industrikajer. Prognosen är att såväl antalet anlöp som mängden gods över kaj i det närmaste kommer att fördubblas till 2010. Därför planeras en ny pir i hamnen som beräknas vara klar 2009/2010.

Nästa utmaning blir att anlägga en godsterminal. Det går i dag en järnvägspendel om dagen till Göteborg men trots detta går huvudsakligen inkommande och utgående gods via lastbil. Företagen i petrokemiklustret efterfrågar förbättrad järnvägs- och farledsinfrastruktur för att säkra klustrets framtida utveckling. Redan i dag är kostnaderna för transporterna för höga i förhållande till andra anläggningar. Företagen efterlyser därför investeringsstöd för järnvägsinvesteringar.

Strömstad Hamn

Strömstad hamn är en TEN-A-hamn och tillika utsedd av Sjöfartsverket till riksintresse. Hamnen är främst en passagerarhamn med trafik till Kosteröarna och Norge. För närvarande drivs den sistnämnda trafiken av två operatörer. Ropax-färjorna till Norge lastar även bussar, personbilar och lastbilar.

Den ena operatören, Colorline, går med två färjor från Strömstad till Sandefjord i Norge. Den andra operatören, Kystlink, startade sin verksamhet hösten 2006. Kystlink går till Langesund i Norge och Hirtshals i Danmark.

I Strömstad Hamn hanteras också en viss mängd olja. Oljehamnen är en industrikaj som ägs av Philips Conoco JET. Den huvudsakliga hanteringen är bensin för lagring i bergrum.

Strömstad Hamn har tre hamndelar:

- Norra hamnen där all passagerartrafik utgår
- Torskolmen som har ropax-trafiken
- Oljehamnen.

Kommunen planerar för närvarande en utbyggnad av hamnen söder om nuvarande färjeläge. Här kommer anslutningar till väg, järnväg och industriområden att byggas. Denna utveckling av hamnen finns angiven i kommunens översiktsplan och har också förprojekterats. Det finns också utvecklingsmöjligheter i Kålvik, som är ett djuphamnsläge norr om Strömstad.

Hamnen drivs i förvaltningsform under Tekniska nämnden i Strömstads kommun.

Uddevalla Hamn

Uddevalla Hamn är utsedd av Sjöfartsverket som riksintresse. Hamnen hanterar huvudsakligen bulkprodukter, styckegods och skogsprodukter. Hamnen är också reservhamn för Vänern och används regelbundet för trafik vid slussreparationer och isproblem i Vänern. Destinationer för godset över kaj är såväl Latinamerika och Nordamerika som Irland. Hamnen har direktanlöp från flera transocean destinationer.

Hamnen har sex kajer med två roro-lägen, järnvägsspår på två kajer och elva kranar, varav två mobila. Maximalt djupgående varierar mellan 7,4 och 11 meter. Det finns också omfattande lagringsmöjligheter på hamnområdet. Planer finns att öka djupgåendet med 0,5 meter. Ökningen av djupgåendet motsvarar en möjlighet att ta emot fartyg som tar ytterligare 2 000 ton eller 60 lastbilar.

Vägnätet till hamnen kommer att bli bättre än i dag när E6 blir klar norrut, efter raset i Munkedal. Det är motorväg till Trollhättan och relativt god standard vidare till E20. Beträffande järnväg går heltåg från Uddevalla till Trollhättan för vidare transport till Göteborg eller Kil. En av Göteborgs Hamns etablerade hamnpendlar inom RailPort-konceptet går till Uddevalla. Det finns också planer från Banverket på att förbättra banprofilen så att en alternativ väg skapas för Stora Ensos SECU-boxar, så att dessa slipper passera Marieholmsbron i Göteborg. Landterminalverksamheten i hamnen är annars den som ökar mest.

Uddevalla Hamnterminal AB är ett dotterbolag till Uddevalla Utvecklings AB, ägt av Uddevalla kommun. Det sistnämnda bolaget äger 54 procent av Uddevalla Hamnterminal AB och Broström Ship Agency Network, helägt av Broström AB, äger 40 procent. Övriga 6 procent ägs av olika privata intressenter.

Swanfalk Shipping AB bedriver mäklari- och speditorsverksamhet i hamnen och arrenderar hela det använda landområdet i handelshamnen av Uddevalla kommun. Swanfalk Shipping AB är ett helägt bolag till Uddevalla Hamnterminal AB.

Vänerhamn

Vänerhamn är utsedd TEN-A-hamn och utsedd av Sjöfartsverket till riksintresse. I Vänern finns elva hamnar, varav sex ingår i Vänerhamn AB. Det gods som transporteras på Vänern är främst massaved, petroleumprodukter, sågat virke, massa och papper, kol och koks, zinkslig, fodervaror, gödning, salt och spannmål. I norra Vänern hanteras huvudsakligen massaved, virke, petroleumprodukter, massa och papper medan man i den södra delen av sjön hanterar bulk gods som t.ex. foder, gödning, salt, legeringar och koks.

Vänerhamn bedriver såväl internationell som nationell trafik. Destinationerna utomlands är Storbritannien, Tyskland, Medelhavet, Norge, Holland och Frankrike.

Slussarna i Trollhättan bestämmer hur stora fartyg som kan gå in i Vänern. Den maximala storleken på fartyg har ett djupgående på maximalt 5,4 meter. Lotsningstiden är lång; under stränga vintar behövs också isbrytning för de flesta fartyg på Vänern.

Vänersjöfarten har under årens lopp fått bistånd av statsmakten med diverse utredningar och också varit föremål för statliga förhandlingsuppdrag. I den överenskommelse för Vänersjöfarten som slöts i september 2002 konstateras att syftet är att utveckla Vänersjöfarten och förhållandena för verksamheten. Parterna är också överens om Vänersjöfartens nationella vikt och omistliga betydelse för näringslivet i Vänerregionen.

Statens förhandlingsman i frågan, Jörgen Andersson, konstaterar i sin avrapportering till regeringen att överenskommelsen om Vänersjöfarten enligt hans mening inte i första hand är en transportpolitisk fråga utan en fråga om näringslivs- och regionalpolitik för en livskraftig utveckling av hela Vänerregionen.

Väneröverenskommelsen innebar bl.a. stora rationaliseringskrav på Vänerhamn AB. Hela överenskommelsen var genomförd i alla punkter 2005.

Vänerhamn AB bildades 1994. Bolaget bedriver hamn-, stuveri-, terminal-, bogserbåts- och isbrytningsverksamhet i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping, Vänersborg och Trollhättan. Dessutom bedrivs speditjons- och klareringsverksamhet i Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg.

Vänerhamn AB ägs av Karlstad kommun (29,6 procent), Lidköpings kommun (19,4 procent), Kristinehamns kommun (16,8 procent), Gullspångs kommun (13,1 procent), Vänersborgs kommun (8,1 procent), Svenska Lantmännen Ek. förening (8,0 procent), Billerud AB (4,0 procent) samt Åmåls kommun (1 procent).

Wallhamn

Wallhamns huvudsakliga verksamhetsområde har sedan starten 1962 varit hantering av fordon. Denna inriktning består än i dag. Verksamheten i hamnen koncentreras till fyra områden:

- hantering av bilar och fordon
- ro-ro-trafik
- containerhantering
- reparation och lagring av containrar.

Vidare utförs *Pre-Delivery Inspections* (PDI) i hamnen; det är under PDI-fasen fordonet anpassas efter den individuella kundens krav.

Wallhamn har ett kontrakt med Kia/Hyundai för hantering och PDI av hela försäljningsvolymen till de skandinaviska, baltiska, ryska och finska marknaderna. Hamnen hanterar också GM:s och SAAB:s utskeppade leveranser och färdigställer specialfordon för service. Tre gånger i veckan har Wallhamn utskeppningar till Kina.

Bolaget bedriver hamn- och stuveriverksamhet, leveransbehandling av importbilar och bilar till slutkund (PDI-verksamhet) samt påbyggnadsverksamhet (Bilbyggarna).

Hamnen har fem kajer med två ro-ro-lägen. Det maximala tillåtna djupgåendet är 10 meter.

Wallhamn förvärvades av privata intressenter den 31 december 2004 från Tjörns kommun. Intressenterna äger även marken i hamnen, och därmed är Wallhamn den enda allmänna hamn i Sverige

som är helt privatägd. Wallhamn AB ägs av Wallhamn Holding AB, som i sin tur ägs i lika delar av Grimaldi Maritime Agencies Sweden, Grimaldi Compagnia, Eukor Car Carriers samt Sweden Transport and Logistic Holding AB.

Samarbete mellan hamnarna i Västra Götaland – Värmland

West Sweden Seaports är ett väl utvecklat samarbete mellan hamnarna i Göteborg, Uddevalla och Varberg. Tillsammans presenterar sig hamnarna, särskilt i internationella sammanhang, som en hamn med 17 terminaler på svenska västkusten. Grunden till samarbetet hänförs till strukturförändringar i transportbranschen på 1990-talet med nya logistiklösningar. Vidare såg man en utmaning i den pågående utvecklingen att det var lönsamt och möjligt att packa fler och fler varor i containrar.

Samarbetet började 1999 – målet med samverkan är att effektivisera verksamheten, skapa kundnytta, ta tillvara skalfördelar samt fokusera verksamheten i respektive hamn. I huvuddrag har fokuseringen i respektive hamn inneburit att Göteborg investerar i containerhantering medan Uddevalla och Varberg hanterar bulk och containrar i mindre utsträckning. Rent formellt är samarbetet ett samarbetsavtal som inte innebär några större förpliktelser gentemot övriga parter. Grupperingen träffas regelbundet.

I och med att E6 i Munkedal rasade i januari utvecklades ett samarbete mellan Uddevallas och Lysekils hamnar. Under en period av fem veckor anlöpte de fartyg som skulle till Lysekil i stället Uddevalla. Fartygen togs dock emot av Lysekils personal som arbetade i Uddevalla hamn med lastning och lossning. Vissa maskiner och kranar hade man med sig, medan andra lånades ut av Uddevalla.

Railport-systemet som Göteborgs Hamn har initierat har också inneburit att hamnarna i västra Sverige har utvecklat ett samarbete kring tågpendlar. De terminaler i västra Sverige som i dag har en tågförbindelse i form av regelbundna pendlar med Göteborgs Hamn är Karlstad, Kristinehamn, Åmål och Uddevalla.

Fakta om hamnarna i Västsverige

Nedan presenteras i tabellform statistik om hamnarna i västra Sverige. SCB och Sveriges Hamnar är statistikkälla om inget annat anges.

Godsomsättning total över kaj (tusen ton)

Hamn	1998	2005	2006	% förändring 1998–2006	% förändring 2005–2006
Falkenberg	i.u.	768	492		-36
Halmstad	2 100	3 210	2 751	31	-14
Varberg	1 200	2 205	1 809	51	-18
Brofjorden	15 000	19 221	18 591	23,9	-3,2
Göteborg	30 700	36 479	39 912	30	9
Lysekil	i.u.	432	418		-3
Stenungsund	i.u.	3 712	3 305		-11
Strömstad	i.u.	343	321		-7
Uddevalla	1 600	1 059	1 068	-33	1
Vänerhamn	3 000	2 349	2 226	-25,8	-5
Wallhamn	i.u.	379	400		6

Godsomsättning olja (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total goodsomsättning 2006	% förändring 2005–2006
Falkenberg	9		1,8	100
Halmstad	431	464	15,7	-7
Varberg				
Brofjorden	18 591		100	
Göteborg	20 908	19 640	52,4	6
Lysekil				
Stenungsund				
Strömstad	36	46	11,2	-21
Uddevalla	62	46	5,8	35
Vänerhamn	211	287	9,5	-27
Wallhamn				

Godsomsättning containrar (antal TEU)

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Falkenberg			
Halmstad	11 508	21 864	-47
Varberg	21 565	14 051	53
Brofjorden			
Göteborg	811 843	771 679	5
Lysekil	6 368	7 221	-12
Stenungsund		-	
Strömstad			
Uddevalla	305	300	2
Vänerhamn	24	131	-82
Wallhamn	14 444	18 449	-22

Godsomsättning enheter (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Falkenberg				
Halmstad	98	236	3,6	-59
Varberg	743	733	41,1	1
Brofjorden				
Göteborg	17 569	15 764	44	11
Lysekil	44	51	10,6	-13
Stenungsund				
Strömstad	284	298	88,5	-4
Uddevalla	5	34	0,4	-84
Vänerhamn	0	3	0	-96
Wallhamn	183	164	45,8	12

Icke enhetsgods (tusen ton)

Hamn	2006	2005	% av total gods- omsättning 2006	% förändring 2005–2006
Falkenberg	492	768	100	-36
Halmstad	2 653	2 973	96,4	-7
Varberg	1 066	1 472	58,9	-28
Brofjorden				
Göteborg	22 343	20 714	56	8
Lysekil	373	380	89,4	-2
Stenungsund				
Strömstad	36	46	11,5	-21
Uddevalla	1 053	1 025	98,6	3
Vänerhamn	2 226	2 345	100	-5
Wallhamn	217	215	54,2	1

Antal motorfordon export och import

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Falkenberg			
Halmstad	57 039	49 339	16
Varberg			
Brofjorden			
Göteborg	325 317	313 667	4
Lysekil			
Stenungsund			
Strömstad			
Uddevalla	574	28	2000
Vänerhamn			
Wallhamn	49 028	45 268	8

Antal anlöp

Hamn	2006	2005	% förändring 2005–2006
Falkenberg	267	369	-28
Halmstad	1 148	1 317	-13
Varberg	1 241	1 363	-9
Brofjorden	i.u.	i.u.	
Göteborg	8 217	7 886	4
Lysekil	304	310	-2
Stenungsund	661 ¹⁶	i.u.	
Strömstad	2 126	2 099	1
Uddevalla	396	350	13
Vänerhamn	989	1 108	-11
Wallhamn	148	173	-14

Nettoomsättning (tkr)

Hamn	2005	2006	% förändring 2005–2006
Falkenberg	44 690		
Halmstad	120 767	111 000	-8,1
Varberg	91 075 ¹⁷	110 000 ¹⁸	
Brofjorden	i.u.	i.u.	
Göteborg	1 325 291	1 503 000	13,4
Lysekils handelshamn	12 195	i.u.	
Lysekils stuveri	22 787	i.u.	
Stenungsund	i.u.	i.u.	
Strömstad	18 700	21 916	17
Uddevalla	99 283	i.u.	
Vänerhamn	161 621	161 941	
Wallhamn	98 505	i.u.	

¹⁶ Uppgift från Stenungsund bygger på industrin egna uppgifter.

¹⁷ avser endast Terminal West.

¹⁸ avser Terminal West tillsammans med Varbergs Hamn.

Omsättning per anställd i hamnen (tkr)

Hamn	2005	2006
Falkenberg	1 039	
Halmstad	1 196	1 200
Varberg	979	1 200
Brofjorden		
Göteborg	1 175	1 282
Lysekils handelshamn		1 427 (hela hamnverksamheten)
Lysekils stuveri		600
Stenungsund		
Strömstad		
Uddevalla		1 056
Vänerhamn	1 085	1 109
Wallhamn		1 005

Källor

- Att hamna rätt* – Bo Malmsten, 2006
Avsiktsförklaring West Sweden Seaports (1999)
Baltic Gateway rapport – *Promoting Maritime Related Intermodal Transport in the South Baltic Sea Area* (2006)
Baltic Gateway rapport – *The Sea Transport Infrastructure* (MariTerm och Lloyds Register Fairplay Research 2006)
Baltic Gateway Webbsida och rapporter
Baltic Link – hemsida och slutrapport från SEN translink (2005)
Baltic Tangent Newsletter
Baltic Tangent Webbsida och rapporter
Effektivare nyttjande av infrastruktur och transportmedel med ett bashamnskoncept i Östra Svealand, TFK 2006:2
Europeiska sjömotorvägar: ansökningar (Ystad, Malmö, Trelleborg, Karlshamn, Karlskrona)
Godsflöden i Halland (Baltic Tangent/Network Logistics, 2007)
Godstransporter genom Skåne och Blekinge (Vägverket, 2006)
Hamnar och Hamnterminaler i Västernorrland samt kombitrafik i Sundsvallsområdet, (december 2006)
Hamnarnas presentationsmaterial *Hållbar utveckling i Västra Götaland–utveckling–utvecklingsarbete–framtid* Regionrapport 2006
Informationsmaterial Vänerregionens Näringslivsråd
Inriktningsunderlag för transportsektorn, Västernorrland, Stockholm, Skåne och Västra Götaland, 2007
Länsplaner för regional transportinfrastruktur
North Sweden Seaport – rapport och samverkansavtal
Omvärldsanalys för Gotland, EuroFutures AB 2006
Petroindustrins presentationsmaterial och hemsidor
Prioriterade Sydsvenska transportstråk, Rapport från programberedningen för infrastruktur, Sydsam 2006
Regional utvecklingsplan för kombiterminaler Hallands, Värmlands och Västra Götalands län (Banverket 2005)
Regionala Godstransportrådet för Skåne och Blekinge – presentationer och arbetsmaterial
Regionala infrastruktur och transportplaner

Regionala tillväxtprogram
Regionala utvecklingsprogram för respektive län
Riksintresserapporter: Oxelösunds hamn, Ystad hamn m.fl.
RTK – Regionplane och Trafikkontoret i Stockholm: rapporter och arbetsmaterial
Samarbete mellan hamnarna i Sundsvallsområdet, (Länsstyrelsen i Västernorrlands län m fl. december 2006)
Sjöfartssamarbete i Bottenviken – en förstudie, (MariTerm AB 2003)
Smålandskustens hamnar – potential för framtida samverkan (Infra-plan, 2005)
Statistik från Sjöfartsverket och SCB/SIKA
Strategi för North East Cargo Link (oktober, 2006)
Strategier för godstransporter i Skåne (Trafikverken, kommuner, Länsstyrelse, Region Skåne, 2004)
VISION Gotland 2010
Vänersjöfarten kan förbättras om alla bidrar, Jörgen Andersson 2002-08-12
Väneröverenskommelsen
Årsrapport för Gotlands kommuns hamnar 2006
Årsredovisningar/Årsrapporter för hamnarna

Typgodsuppdelning av svenska hamnar

Total godsomsättning över kaj i tusen ton 2006 uppdelat på godstyper i Sveriges Hamnars medlemsföretag kompletterat med Brofjorden, Stenungsund, Husum och Nynäshamns oljehamn.

Hamn	Total godsomsättning över kaj 2006 (tusen ton)	Andel enhetsgods (%)	Flytande bulk (%)	Torrbulk (%)
Bergkvara	59	0	0	100
Brofjorden	18 591	0	100	0
Delta Terminal, Söråker	112	0	0	100
Falkenberg	492	0	1,8	98,2
Gotlands hamnar	888	62,2	7,4	30,4
Gävle	4 255	13,7	44,3	42,0
Göteborg	39 912	44,0	52,5	3,5
Halmstad	2 751	3,6	15,6	80,8
Hargshamn	401	0	0	100
Helsingborg	7 563	76,3	12,9	10,8
Husum	2 198	0	0	100
Härnösand	135	0	14,1	85,9
Kalmar	957	0	43,9	56,1
Kapellskär	2 865	99,6	0	0,4
Karlshamn	7 650	17,5	38,3	44,2
Karlskrona	1 369	81,5	1,0	17,5
Landskrona	629	0	5,7	94,3
Luleå	7 486	0	4,7	95,3
Lyseki	418	10,5	0	89,5
Malmö	9 003	49,4	32,9	17,7

Hamn	Total godsomsättning över kaj 2006 (tusen ton)	Andel enhetsgods (%)	Flytande bulk (%)	Torrbulk (%)
Mälarhamnar	3 338	11,2	23,2	65,6
Mönsterås	976	0,4	4,0	95,6
Norrköping	3 712	3,1	40,5	56,4
Norrtälje	45	0	0	100
Nynäshamn	758	96,3	0	3,7
Nynäshamns oljehamn	2 074	0	100	0
Oskarshamn	888	30,8	18,5	50,7
Oxelösund	6 481	1,7	30,9	67,4
Piteå	1 527	0,5	13,7	85,8
Skellefteå	1 832	1,6	30,9	67,5
Skärnäs terminal, Iggesund	1 056	1,9	5,1	93,0
Stenungsund	3 305	0	100	0
Stockholm	5 067	56,7	18,9	24,4
Strömstad	321	88,8	11,2	0
Sundsvall	2 184	0,7	24,1	75,2
Söderhamn	477	0	22,2	77,8
Södertälje	914	19,9	45,6	34,5
Sölvesborg	941	3,3	7,1	89,6
Trelleborg	11 381	98,4	1,1	0,5
Uddevalla	1 068	0,5	13,3	86,2
Umeå	1 850	19,5	19,4	61,1
Varberg	1 809	41,1	1,1	57,8
Vänerhamn	2 226	0	10,9	89,1
Västervik	288	0	42,7	57,3
Wallhamn	400	46,0	0	54,0
Ystad	3 086	93,9	0	6,1
Åhus	782	23,4	0	76,6
Örnsköldsvik	388	0	22,2	77,8

Källa: Bearbetning av statistik från SCB/Sveriges Hamnar.

Sammanställning av underlag för bedömning av godsomsättning, infrastruktur och samarbete avsnitt 4.5

	Gods- mängd ton över kaj 2006 tusen ton	Inter- modali- tet	Transit- gods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Bergkvara	59	nej	nej	Anslutningsväg ej avpassad för tung trafik	Finns ej	Bra	Nej
Brofjorden	18 591	Nej	Nej	Hamnen en transshipmenthamn med bearbetning på hamnområdet	Finns ej	Bra	Nej
Delta Terminal, Söråker	112	Ja	Ja	Bra	Behöver rustas upp	Bra	Nej
Falkenberg	492	Ja	Ja	Bra	Behöver rustas upp	Muddring behövs	Nej
Gotlands hamnar	888	Nej	Nej	Mindre vägar	Finns ej	Bra	Nej
Gävle	4 255	Ja	Ja	Pågående förbättringar av anslutningsvägar	Ny kombiterminal på hamnområdet	Muddringsprojekt med bl a SjöV	Nej

	Gods- mängd ton över kaj 2006 tusen ton	Inter- modali- tet	Transit- gods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Göteborg	39 912	Ja	Ja	Trängsel	Trängsel	Bra	Ja, West Sweden Seaports
Halmstad	2 751	Ja	Ja	Ny väganslutning planerad till E6	Bra till Västkustbanan, mindre bra inåt landet	Bra	Nej
Hargshamn	401	Ja	Nej	Bra	Bra	Muddring behövs	Nej
Helsingborg	7 563	Ja	Ja	Bra	Kapacitetsökning behövs på lång sikt	Bra	Nej
Husum	2 198	Ja	Nej, industri- hamn	Bra	Ny anslutning till Botniabanan	Bra	Nej
Härnösand	135	Ja	Nej	Bra	Bra	Bra	Nej
Kalmar	957	Ja	Ja	Bra	Tillfredsställande anslutning väster- ut, norrut under- målig	Bra	Nej
Kapellskär	2 865	Nej	Nej	Förbättringar behövs kring trafikplats Rösa	Finns ej	Bra	Ja, gemensamt hamnbolag

	Godsmängd ton över kaj 2006 tusen ton	Intermodalitet	Transitgods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Karlshamn	7 650	Ja	Ja	Bra	Nytt triangelspår underlättar.	Bra	Ja, Blekingehamnar i samverkan
Karlskrona	1 369	Nej	Nej	Bra	Oelektrifierat industrispår finns men används ej	Bra	Ja, Blekingehamnar i samverkan
Landskrona	629	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Nej
Luleå	7 486	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Ja, North Sweden Seaports
Lysekil	418	Ja	Ja	Anslutningsvägar ej anpassat för tunga transporter	Finns men elanslutning behöver förbättras	Bra	Nej
Malmö	9 003	Ja	Ja	Ny anslutning till E6 planeras	Ny kombiterminal planeras på hamnområdet	Muddringsarbeten sker f.n.	Ja (CMP)
Mälarhamnar (V-ås, Köping)	3 338	Ja (V-ås)	Ja (V-ås)	Bra	Bra	Utredning pågår om muddring i Mälaren	Ja, gemensamt hamnbolag. Förhandlingar med Södertälje

	Gods- mängd ton över kaj 2006 tusen ton	Inter- modali- tet	Transit- gods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Mönsterås	976	Nej	Nej	Anslutningen enskild väg	Förbättringsar- beten sker på hamnområdet men anslutningen norrut är undermålig	Bra	Nej
Norrköping	3 712	Ja	Ja	Ny anslutningsväg planeras inom ramen för Norrköpingspaketet	Ny kombiterminal i anslutning till hamnområdet	Projekt med bl a Sjöv om förbättringar	Nej
Norrtälje	45	Nej	Nej	Bra	Finns ej	Bra	Nej
Nynäshamn	758	Nej	Nej	Trängsel in mot Stockholm	Godskapacitet finns främst nattetid	Bra	Ja, gemensamt hamnbolag
Oskarshamn	888	Ja	Ja	Bra i norr-sydlig riktning, sämre västerut	Förbättringar behövs för att kunna köra tung godstrafik på järnväg	Bra	Nej
Oxelösund	6 481	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Nej
Piteå	1 527	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Ja, Ja, North Sweden Seaports

	Gods- mängd ton över kaj 2006 tusen ton	Inter- modali- tet	Transit- gods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Skellefteå	1 832	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Ja, North Sweden Seaports
Stenungsun- d	3 305	Nej	Nej	Bra	Kombiterminal efterfrågas av petrokemiindustrin	Bra	Nej
Stockholm	5 067	Ja	Ja	Trängsel i Stockholm, Norra länken kommer att underlätta	Bra, men trängsel med persontåg	Bra	Ja, gemensamt hamnbolag
Strömstad	321	Nej	Nej	Nytt hamnlägeplaneras med nya anslutningar	Nytt hamnlägeplaneras med nya anslutningar	Nytt hamnlägeplaneras med nya anslutningar	Nej
Sundsvall	2 184	Ja	Ja	Bra	Behöver förbättras med anslutning söderifrån	Bra	Nej
Södertälje	914	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Ja, förhandlingar med Mälarhusen
Sölvesborg	941	Ja	Ja	Bra	Finns ej	Bra	Nej
Trelleborg	11 381	Ja	Ja	Ny ringled planeras för bättre anslutning till hamnen	Bra, dock kapacitetsproblem längre norrut	Bra	Nej

	Gods- mängd ton över kaj 2006 tusen ton	Inter- modali- tet	Transit- gods	Infrastruktur			Formaliserat samarbete för effektivare hamnstruktur
				Väg	Järnväg	Sjö	
Uddevalla	1 068	Ja	Ja	Förbättringsarbeten pågår	Bra, hamnpendel till Göteborg	Bra	Ja, West Sweden Seaports
Umeå	1 850	Ja	Ja	Bra	Bra	Bra	Nej
Varberg	1 809	Ja	Ja	Bra	Järnvägarna österut bristfälliga	Bra	Ja, West Sweden Seaports
Vänerhamn	2 226	Ja	Ja	Bra	Järnvägen konkurrerar med hamnarnas verksamhet	Bra	Ja, gemensamt hamnbolag
Västervik	288	Ja	Ja	Ny anslutningsväg till E22 planeras	Tjustbanan behöver rustas upp	Bra	Nej
Wallhamn	400	Nej	Nej	Svårt med tunga transporter	Finns ej	Bra	Nej
Ystad	3 086	Ja	Ja	Bra	Bra, hamnen tar emot järnvägsfärjor från Polen	Bra	Nej
Åhus	782	Ja	Ja	Bra	Sträckan Åhus Kristianstad dålig	Bra	Nej
Örnsköldsvik	388 000	Ja	Ja	Bra	Ytterligare förbättringar med Botniabanan	Bra	Nej

Lagstiftning och andra regleringar som styr hamnarnas arbete med miljöfrågor och säkerhets- och skyddsfrågor

Denna bilaga är en faktagenomgång av olika regleringar som berör hamnverksamhet.

Miljöbalken

Enligt miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva hamnverksamhet, oavsett hur länge verksamheten funnits på platsen, till skillnad från den tidigare miljöskyddslagen som bara omfattade ny hamnverksamhet. Miljöprövningen innebär dels att en ansökan om tillstånd ska lämnas in, dels att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska göras. I tillståndet anges villkor och krav på hamnföretaget för att detta ska få bedriva sin verksamhet. Tillståndsvillkoren kan t.ex. handla om:

- risk- och säkerhetsarbete inom hamnområdet
- egenkontroll av verksamheten
- hantering av produkter och avfall
- städning av kajer
- utsläpp till luft
- minskad miljöpåverkan från den egna maskinparken
- utsläpp till vatten.

Ett miljötillstånd är som regel inte tidsbegränsat, utan det är verksamhetens utveckling och om verksamheten väsentligen förändras som styr huruvida tillståndet måste omprövas.

Det är enligt lagen krav på att ansöka om tillstånd men inte på att inneha ett tillstånd. För det tjugotal svenska hamnverksamhetsutövare som hittills fått tillstånd har tillståndsprocessen tagit

mellan ett och fem år. Det är respektive länsstyrelse som ger miljö-tillstånd för hamnverksamhet; var och en av de 21 svenska länsstyrelsernas har helt fristående miljöprövningsdelegationer. Tillståndprocessen är ständigt pågående i många hamnföretag och innebär ett löpande arbete med att t.ex. förbättra definitionen av de satta villkoren och hitta system för arbetet med att uppfylla dem.

Eftersom tillståndsprövning för drift av hamnar var något helt nytt i och med miljöbalken efterfrågade både hamnföretag och myndigheter vägledningsmaterial. Därför har Naturvårdsverket tagit fram en handbok för hamnars tillståndsprövning, den enda i sitt slag i Sverige. Handboken publicerades i november 2003.

I och med miljöbalken trädde även bestämmelser om miljö-kvalitetsnormer ikraft. Med norm menas en högsta halt som antingen får förekomma eller ska eftersträvas i utomhusluft. Antalet ämnen som normer anges för utökas kontinuerligt och finns för närvarande för bly, svaveldioxid, kolmonoxid, partiklar, kväveoxider, bensen och ozon.¹ Tillstånd till nya verksamheter som medverkar till att en norm överskrids får enligt miljöbalken inte meddelas. Om normer överskrids är det Naturvårdsverket uppgift att undersöka behovet av ett åtgärdsprogram. Om ett sådant behövs ska verket rapportera detta till regeringen samt ange vem som bör ta fram åtgärdsprogrammet. Därför kan det ta mycket lång tid att få miljö-tillstånd för hamnföretag i Stockholm, Göteborg och västra Skåne, där normerna för kväveoxid redan är överskridna på grund av andra utsläpp – framför allt trafikutsläpp och luftföroreningar från utlandet.

Miljödifferenterade avgifter i hamnarna

I april 1996 träffades en överenskommelse mellan Sveriges Hamnar, Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening angående miljödifferenterade hamnavgifter. Målet var att fartygens utsläpp av kväveoxid och svaveloxid skulle minska med 75 procent till början av 2000-talet. De åtgärder som omfattades av trepartsöverenskommelsen handlade huvudsakligen om minskning av kväveoxid och svavelutsläpp. Det mest effektiva sättet att avsevärt minska kväveoxidutsläppen (NO_x) är att installera katalytisk avgasrening, medan en motsvarande kraftig minskning av svavel-

¹ Normer för bensen och ozon träder i kraft 2010.

utsläppen (SO_x) förutsätter att bränsle med svavelhalt understigande 0,5 procent används.

Sjöfartsverkets åtagande var dels att farledsavgifterna rabatterades med avseende på miljön, dels att rederier fick bidrag till installation av kvävereducerande åtgärder. Överenskommelsen gäller fortfarande men installationsbidraget, den s.k. restitutionen, har numera upphört.

Fartygens utsläpp av kväve och svavel

Den största andelen utsläpp från verksamhet som förknippas med hamnverksamhet kommer från fartygens kväve- och svavelutsläpp, framför allt från den trafik som regelbundet anlöper hamnarna. När det gäller svaveldioxid (SO₂) överstiger fartygens utsläpp de mängder som landbaserade utsläppskällor, inklusive trafik, avger. Även för kväveoxider (NO_x) förutses fartygens utsläpp överstiga de landbaserade utsläppskällorna inom en snar framtid.

De fartyg som anlöper de svenska hamnarna blir allt större och deras energiförbrukning blir allt högre. Äldre, mindre färjor byts ut mot nya, mycket stora fartyg. Generellt sett brukar större fartyg vara mer bränslereffektiva, men vissa nya större färjor har starka maskiner som i relation till fartygens transportkapacitet ger en lägre energieffektivitet än tidigare modeller²

De tekniska och miljömässiga kraven på fartyg regleras av FN-organet International Maritime Organization (IMO) samt EG:s rättsakter.

Fartygens miljöpåverkan när de ligger vid kaj anses enligt miljöbalken inte utgöra en del av hamnens verksamhet. Detta påverkar därmed ett hamnföretags möjligheter att ställa villkor på att rederier vidtar åtgärder som förbättrar miljön. Många hamnföretag försöker dock ändå påverka sina kunder och uppmuntra dessa att minska utsläppen.

Den 19 maj 2006 trädde nya EU-regler om tillåtna svavelhalter i bränsle till sjöfart i Östersjöområdet i kraft. Samma regler kommer att gälla även Nordsjön och Engelska kanalen från den 11 augusti 2007. De innebär bl.a. att inget bränsle med högre svavelhalt än 1,5 procent får användas på svenskt vatten. För vissa bränslen, s.k. marin gasolja, får halten inte överstiga 0,2 procent. Från 2008 sänks gränsen till 0,1 procent.

² *Konsekvensanalys av emissionskrav på fartyg* (Naturvårdsverket, 2007).

Från 2010 träder ytterligare en regel i kraft om att inget marint bränsle får ha högre svavelhalt än 0,1 procent om det används i hamn inom EU. Regeln gäller om liggtiden i hamn understiger två timmar.

El-anlutning till land

Landanslutning av el minskar fartygens miljöpåverkan genom att fartygets hjälpmotorer kan stängas av när fartygen ligger vid kaj. Avgasutsläppen och bullret minskar, även om det buller som alstras av eldrivna kylaggregat, fläktar, pumpar etc. kvarstår. Tekniken är under utveckling. Effektbehoven är oftast stora och fartygen har olika elsystemspänning, frekvens, antal ledare och utformning av kontaktdon.

Landanslutning kräver investeringar från både hamnens och rederiets sida och passar bäst för fartyg i linjetrafik, färjor som anlöper en hamn frekvent och för fartyg som ligger längre tid vid kaj.

Omhändertagande av buller, damm och gas

Buller kan innebära stora miljöproblem – i bulkhamnar vid t.ex. lossning och lastning av skrot, kol, malm eller sten men också i hamnar med kryssningstrafik. Oftast görs regelbundna mätningar och diskussioner förs mellan hamn och rederier. Om inte bullernivåerna håller sig inom givna ramar kan fartygen tvingas ligga på redan eller på kajplatser längre bort från stadskärnan.

Damm är ett annat miljöproblem. I bulkhamnar arbetas hårt med olika åtgärder för att hålla flygdamm på en så låg nivå som möjligt. Där mäts samt kontrolleras dammet och kajerna sopas och vattnas regelbundet.

I utlastningshamnar för oljeprodukter finns gasåtervinningsanläggningar som tar hand om den bensingas som ventileras ut när ett tankfartyg lastas. Denna gasåtervinning tar nästan helt bort de kolväteutsläpp som tidigare gick rakt ut i friska luften. Bensingasen suges in, kondenseras och förs i flytande form tillbaka till produktströmmen. Gasåtervinningsanläggningar för fartyg finns vid lastning i Göteborgs oljehamn och i Brofjorden.

Avfallsmottagning

Svenska hamnföretag tar sedan många år tillbaka emot avfall från fartyg. Det gäller fast avfall, oljehaltigt avfall (s.k. sludge) samt grå- och svartvatten (avloppsvatten). I över tjugo år har Sverige haft en lagstiftning om fartygens möjlighet att lämna avfall iland. Den svenska lagstiftningen baserar sig i första hand på den s.k. *Östersjöstrategin*³ som beslutats inom Helsingforskommissionen (HELCOM), samt på EG-direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamnar.

Östersjöstrategin går längre än EG-direktivet på två punkter:

- För det första måste alla fartyg som anlöper en hamn i dessa länder lämna i land oljehaltigt avfall om fartygets uppsamlingstank är fylld med än till 25 procent. Enligt EG-direktivet tillåts fartyget gå till nästa hamn, bara det finns utrymme för det oljehaltiga avfall som genereras under resan.
- För det andra tillåter inte Östersjöstrategin att hamnföretag debiterar det enskilda fartyget i relation till den mängd avfall som lämnas utan debiteringsprincipen måste vara mer generell.⁴ Enligt EG-direktivet kan två tredjedelar av avgiften baseras på lämnad mängd avfall.

Det svenska regelverket tillåter inga som helst undantag från hamnens skyldighet att ta emot allt avfall fartyget har genererat, oavsett när avfallet uppstått. Inte ens om fartyget brustit i sin skyldighet att lämna avfall i föregående hamnar kan hamnen vägra att ta emot fartygets avfall, även om mängden vida överskrider den mängd som genererats sedan närmast föregående hamn.

Östersjöstrategin har resulterat i färre oljeutsläpp till havs. Enligt HELCOM har antalet illegala oljeutsläpp minskat i Östersjön. Under perioden 1999–2005 minskade oljeutsläppen till havs från

³ Länderna runt Östersjön har utarbetat en gemensam strategi för att eliminera utsläppen av fartygsavfall. Detta har resulterat i ett antal HELCOM-rekommendationer som lagts till Helsingforskonventionen. Länderna har kommit överens om att införa gemensamma regler för att tillhandahålla anläggningar för mottagning av fartygsavfall i hamn, obligatorisk ilandlämning av avfall, tillämpning av ett harmoniserat avgiftssystem, upprättande av avfallsplaner m.m.. Ansvaret för att genomföra de internationella konventionerna åligger Sjöfartsverket.

⁴ En bärande tanke i regelverket är att avgift för avfallsmottagning aldrig får tas ut av ett enskilt fartyg i direkt form, den s.k. *no special fee*-principen. Några smärre undantag finns för merkostnader som fartyget orsakar. Det innebär att fartyget aldrig får debiteras avgift baserat på hur stor mängd avfall (m³ eller kilo) som fartyget lämnar. Däremot är det tillåtet att ett fartyg debiteras en generell avfallsavgift, som även debiteras alla fartyg som anlöper hamnen, oavsett om och i vilken mängd fartyget lämnar avfall.

488 till 224 ton. Troligtvis beror minskningen på ökad flygövervakning och ökad medvetenhet ombord men också på att tekniken ombord på fartygen har förbättrats.

Ett problem för de svenska hamnföretagen är dock att reglerna inom HELCOM inte efterlevs i alla länder runt Östersjön, vilket innebär att fartyg lämnar avfallet där det kostar minst, t.ex. i Sverige.

En miljövänlig maskinpark

Den egna verksamheten med truckar, kranar och andra maskiner ger upphov till miljöpåverkan. Hamnföretagen satsar på ny miljövänlig utrustning och maskinerna drivs på miljövänligare bränsle, är utrustade med partikelfiltren och bullrar mindre. Förarna tränas i energisnålt och kostnadsbesparande körsätt, s.k. ecodriving. Intern miljöutbildning för all personal är också en viktig insats.

Muddring och deponering av muddermassor

I samband med hamnverksamhet kan olika typer av vattenverksamheter, t.ex. muddring eller pålning, behöva utföras. För vattenverksamheter ska i regel tillstånd sökas hos miljödomstolen. För tippning av muddermassor i vatten krävs dispens av Naturvårdsverket enligt miljöbalken, oavsett om det är frågan om förorenade massor eller inte.

Miljöanpassade verksamhetssystem

Arbetet med miljöprovningarna har krävt mycket kraft och energi från hamnföretagens sida, men det har samtidigt skapat bra underlag för ett fortsatt eget miljöarbete. I dag är flera hamnföretag miljöcertifierade. Andra har valt att arbeta med miljöledningssystem utan extern certifiering. Många arbetar med miljöarbetet som en integrerad del av sina verksamhetsstyrningssystem.

ISO 9000 – ett kvalitetsledningssystem

Standarden ISO 9000 är en serie bestående av ett antal delar, och som beskriver principer för ledningssystem för kvalitet och definierar tillhörande termer. ISO 9001 beskriver kraven för ett ledningssystem där själva organisationen visar sin förmåga att tillhandahålla produkter som uppfyller kundens krav och tillämpliga författningskrav, och den syftar till ökad kundtillfredsställelse. En vägledning till standarden finns i ISO 9004.

Att ha ett ledningssystem för kvalitet innebär enligt *Institutet för kvalitetsutveckling (SIQ)* att företaget har en uppbyggd struktur från ledningen och nedåt för hur man arbetar med kvalitetsfrågor. Vidare har man fasta rutiner för verksamheten som dokumenteras i en kvalitetsmanual.

ISO 14000 – ett miljöledningssystem

ISO 14000 är den miljöledningsstandard som i dag dominerar marknaden. Den kan sägas vara en utökning av standarden för kvalitetssäkring (ISO 9000) till att omfatta även miljöfrågor, och den syftar till att kontinuerligt minska verksamhetens totala miljöbelastning och ge god kontroll över miljöarbetets utveckling när det gäller både resultat och kostnader.

Hamnarnas arbetsmiljöarbete

Arbetsmiljön i hamnar regleras i en särskild föreskrift⁵ i arbetsmiljölagen som började gälla den 1 januari 2003. Föreskriften innehåller förutom 49 paragrafer också allmänna råd om hur arbetet ska bedrivas för ett gott arbetarskydd.

Hamninnehavaren ska enligt föreskriften samordna arbetet med att förebygga risker för ohälsa och olycksfall inom de områden denna rör över. Samordningsansvaret innebär dock inte att andra arbetsgivare inom det gemensamma arbetsstället kan ta ett minskat ansvar för sina arbetstagare.

Föreskriften gäller följande områden:

- lastning, lossning, förtöjning, losskastning och bunkring av fartyg

⁵ AFS (2001:9).

- därmed direkt sammanhängande godshantering eller annat terminalarbete
- hantering av fartygets förråd och utrustning.

Exempel på arbete som regleras i föreskriften är uppläggning av gods på kaj, arbete med luckor, arbete med fordon t.ex. järnvägsvagnar, stuvning, stapling samt hantering av olika slags lastbärare t.ex. containrar. Arbetsmiljölagen gäller sedan den 21 juli 2003 även när ett fartyg är under lastning och lossning i en svensk hamn.

Hanteringen av farligt gods i hamn

Utöver arbetsmiljölagen innehåller även lagen om farligt gods⁶ en särskild föreskrift om transport av farligt gods i hamn.⁷ Föreskriften innehåller bl.a. en checklista för att systematisera kontrollen av fartygets säkerhet med avseende på farligt gods.

Hamnarnas säkerhets- och skyddsarbete

ISPS-koden

Det nya regelverket för sjöfartsskydd, *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS), antogs i IMO i december 2002 och infördes genom den s.k. ISPS-koden för skydd av fartyg och hamnanläggningar. Skydd av kontaktytan mellan fartyg och hamn blev ett tillägg i den internationella SOLAS-konventionen.⁸

Regelverket trädde i kraft i Sverige genom en EG-förordning den 1 juli 2004.⁹ Utgångspunkten för vilka hamnar som omfattas av reglerna är huruvida hamnen har internationell trafik eller ej. Detta innebär att de flesta hamnar som är öppna för allmän trafik i Sverige omfattas. För hamnar med färjetrafik på korta resor med fasta ruttor finns dock möjlighet till alternativa avtal mellan stater, och för hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift kan finnas möjlighet till andra skyddsarrangemang, exempelvis för terminaler vid fabriker eller kajer utan tät trafik. Sådana lösningar

⁶ Lag (2006:23) om transport av farligt gods.

⁷ SJOFS 1991:8.

⁸ SOLAS – *International Convention for the Safety of Life at Sea*.

⁹ Nr 752/2004.

kräver dock att säkerhetsnivån inte blir lägre än IMO:s grundläggande regler eller att det sänker skyddet för fartyg som inte omfattas av speciallösningarna.

Reglerna innebär att tre grundläggande åtgärder ska vidtas i hamnarna:

- En skyddsutredning ska utföras av staten eller av denna utsedd erkänd skyddsorganisation.
- En skyddsplan ska utarbetas för tre nivåer med skyddsutredningen som utgångspunkt. Planerna ska godkännas av staten.
- Hamnen ska utse en person som skyddschef med ansvar för utförandet av skyddsplanerna, träning av personal och för att hålla kontakt med motsvarande personer på fartygen m.m.

Skyddsutredningen ska identifiera fyra fundamentala områden:

- tillgångar och infrastrukturer som är viktiga att skydda
- tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att dessa inträffar
- motåtgärder och procedurförändringar som minskar sårbarheten
- svagheter som t.ex. mänskliga faktorer och procedurer.

Följderna av ovanstående åtgärder är att det någonstans i hamnen ska finnas en gräns som hindrar att okontrollerade personer och okontrollerat gods kommer ombord. Det är inte hamnen i sig som ska skyddas utan de delar som utgör kontaktytan mellan hamn och fartyg.

Hamnskydd

För att skydda hela hamnen och inte bara de delar som berör samverkan mellan fartyg och hamn (hamnanläggningen) finns ett EG-direktiv om ökat hamnskydd.¹⁰ Syftet är att skydda framför allt de anläggningar för kemiska och petrokemiska produkter som ofta finns i hamnar i närheten av städer mot terroristattacker. Direktivet ska vara implementerat i medlemsstaterna under 2007.¹¹ Det har in-

¹⁰ 2005/65/EG.

¹¹ Den 1 januari 2007 trädde lag (vissa delar 15 juni 2007) och förordning om hamnskydd ikraft. Den 1 februari 2007 trädde Sjöfartsverkets föreskrifter (2007:1) om hamnskydd ikraft. Lag (2006:1209) om hamnskydd, Förordning (2006:1213) om hamnskydd, SjöFMS (2007:1) om hamnskydd.

förts för att komplettera och påskynda resultatet av de icke rättsligt bindande rekommendationer som *International Labour Organisation* (ILO) och IMO utarbetat om skydd av hamnar.¹²

EG-direktivet gäller alla hamnar där det finns en eller flera hamnanläggningar som omfattas av reglerna för sjöfartsskydd.

Hamnskyddet har samma struktur som sjöfartsskyddet, dvs. att en hamnskyddsbedömning ska utarbetas och skyddsplaner upprättas med utgångspunkt från bedömningen. Det finns tre skyddsnivåer, och en hamnskyddschef ska utses för varje hamn. Samtliga åtgärder som vidtas inom hamnskyddet ska samordnas med de åtgärder som gjorts inom sjöfartsskyddet. Enligt den svenska lagen ska hamninnehavaren utses till hamnskyddsmyndighet/-organ och utföra skyddsutredning och utarbeta skyddsplaner. Vid utarbetandet av skyddsplanen ska hamnen samråda med kommun eller länsstyrelse, beroende på ägarförhållande.

En viktig del av hamnskyddsorganets uppgifter är enligt förslaget att i skyddsplanen identifiera hamnens geografiska gränser. Gränserna behöver nödvändigtvis inte följa gränser satta i andra sammanhang, exempelvis i planläggningsbeslut, utan det väsentliga är att alla områden som är av betydelse för hamnskyddet ingår.

Sveriges Hamnar har framfört kritik mot den svenska tolkningen av EG-direktivet, eftersom man menar att hamnar som utses till "hamnskyddsorgan" för andra hamnanläggningar än sina egna kommer att få problem med rådighetsförhållanden, gränsdragningar, kostnader m.m. om lagförslaget går igenom.

Förbättrat skydd i försörjningskedjan

Europeiska kommissionen har lämnat ett förslag till nytt regelsystem för skydd i försörjningskedjan för landtransporter i Europa.¹³ Alla aktörer i en försörjningskedja av gods – från produktionsplatsen via transport och befordran till lagring eller verksamhet vid inlandsterminal – ska ha möjlighet att bevisa att de uppfyller vissa minimiskyddskrav. Om de gör det kan de klassas som s.k. säkra aktörer.

Systemet kommer att vara frivilligt, men de företag som har klassats som säkra aktörer ska ges förmåner i form av lättnader och förenklingar när det gäller säkerhetskontroller ("påskyndat för-

¹² ILO and IMO Code of Practice on security in ports.

¹³ Meddelande 2006/0025 (COD).

farande”). Det kan exempelvis gälla när ett fordon från ett säkert transportföretag ska lämna gods i en hamn.

Enligt kommissionens förslag ska medlemsstaterna inrätta ett system för klassificering av aktörer inom försörjningskedjan som säkra aktörer inom 18 månader från förordningens antagande.

Service-trappan

Service-trappan är ett tullsystem som utvecklades av det svenska Tullverket i början av 2000-talet i samarbete med näringsliv och branschorganisationer för kvalitetssäkring av tullrutiner. Systemet står för service, god kvalitet, effektivitet och säkerhet i tredjelandshandeln. Genom att certifiera företagets rutiner i Service-trappan får man tillgång till förenklingar och fördelar som minskar kostnaderna för tullhanteringen och ger säkra och effektiva godsflöden. För att en operatör ska bli certifierad i Service-trappan ska denna:

- lämna sina tulldeklarationer i elektronisk form
- ha dokumenterad god tullkompetens
- ha dokumenterat de tullrutiner som kvalitetssäkrats
- upprätta tulldeklarationer av god kvalitet
- ha tecknat en överenskommelse med Tullverket om samverkan kring kvalitet i och förenkling av operatörens tullrutiner.

Ett företag som blivit certifierat i Service-trappan ansvarar för att förutsättningarna för certifieringen hålls aktuella och integrerade samt att dessa efterföljs i verksamheten. Företaget ska meddela Tullverket om det sker förändringar i den verksamhet som genomgått kvalitetssäkring.

Stairsec

Stairsec är ett certifikat inom Service-trappans ram som handlar om säkerhet och skydd. Stairsec utvecklades efter attacken mot World Trade Center i USA den 11 september 2001. I USA infördes då det s.k. *Container Security Initiative* (CSI) med krav på att gods som tas emot i amerikanska hamnar redan ska vara exportkontrollerat. Kontrollen ska i de flesta fall göras i den sista hamnen innan godset exporteras till USA. Göteborgs Hamn blev CSI-certifierad 2003.

Som ett komplement till CSI utvecklades modulen Stairsec, vilken ska ge goda förutsättningar att bedriva en så effektiv utrikeshandel som möjligt även med hänsyn till de ökade internationella kraven på säkerhet i handelsflödet. Kvalitetssäkringsarbetet fokuserar på varan och på varuflödet, till skillnad från ISPS-koden som fokuserar på skydd av ett visst område.

Arbetet med Stairsec syftar till att förebygga risken att hotövare infiltrerar ett företags godsflöde. För att minimera risken identifieras eventuella riskpunkter i företagets verksamhet. De risker som identifierats ska sedan åtgärdas. I kvalitetssäkringsarbetet ska företaget även dokumentera sitt tillvägagångssätt och rutiner för verksamheten.

Systemet är kompatibelt med det amerikanska säkerhetsprogrammet *Customs and Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT) och till vissa delar även med ISPS-koden.

Stairsec är öppet för alla aktörer som kan vara en del av en logistikkedja och som deltar i den internationella handeln. En sådan aktör kan t.ex. vara en exportör, importör, ombud, transportör eller terminal. Ett villkor för att bli certifierad i Stairsec är att förekommande tullrutiner kvalitetssäkras i Servicetrappan. Undantaget är företag som inte har några tullrutiner.

Authorised Economic Operator (AEO) ersätter Stairsec

AEO är ett godkännande av ekonomiska aktörer – importörer, exportörer, transportörer m.fl. – som uppfyller ett antal villkor kopplade till tullverksamhet. Att vara AEO, dvs. godkänd ekonomisk aktör, ger en särskild status i alla medlemsländer i EU, innebär mindre risk att utsättas för kontroller och ger möjlighet till lättnader och förenklingar. AEO införs inom EU den 1 januari 2008. Dagens krav för certifiering i Servicetrappan är väl harmoniserade med de kommande riktlinjerna för att få AEO-status. Enligt Tullverket kommer auktoriseringen enligt AEO-reglerna i framtiden att ersätta certifieringen enligt Stairsec i Sverige.

Transportskydd (landtransport av farligt gods)

Mot bakgrund av det ökade terrorhotet i världen, och för att minimera risken för stöld eller obehörigt förfarande med farligt gods i samband med landtransport, har ett helt nytt kapitel om transportskydd införts i de svenska regelverket för farligt gods (ADR-regelverket¹⁴ och RID-regelverket¹⁵). Även i IMDG-koden¹⁶ har skyddsbestämmelser införts.

Införandet av reglerna trädde ikraft den 1 juli 2006 i Sverige och Räddningsverket utsågs till tillsynsmyndighet.

Hamnar berörs genom att områden för mellanlagring och uppställningsplatser för fordon ska vara ordentligt skyddade, väl belysta och ej tillgängliga för allmänheten, så långt som möjligt och lämpligt. När farligt gods hämtas i hamnen får det endast överlämnas för transport till transportörer vars identitet fastställts på lämpligt sätt.

Infrastrukturskydd

Europeiska rådet har bett kommissionen att utarbeta en övergripande strategi för infrastrukturskydd. Arbetet har fortskridit så långt att kommissionen lagt fram en grönbok¹⁷ som ger grundragen till de olika alternativen för ett europeiskt program för skydd av kritisk infrastruktur.

Exempel på kritisk EU-infrastruktur är ny teknik (t.ex. Internet) och avregleringen av marknader (t.ex. el- och gasleveranser) som har medfört att mycket infrastruktur blir en del i ett större nät. I en sådan situation är skyddsåtgärderna inte effektivare än sin svagaste länk. Detta innebär att en gemensam skyddsnivå kan vara nödvändig.

Inom programmet ryms även *Maritime Critical Infrastructure Protection* (MCIP), som berör hamnar. Visserligen är ökat hamnskydd under införande, men hamnens betydelse för den europeiska ekonomin kan kräva ytterligare skyddsåtgärder. Åtgärderna kan

¹⁴ ADR – *European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*.

¹⁵ RID – *Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses*.

¹⁶ IMDG – *International Maritime Dangerous Goods Code*.

¹⁷ Grönbok om nytt europeiskt program för skydd av kritisk infrastruktur KOM (2005) 576 slutlig.

även vara att skydda mot naturkatastrofer, inte enbart terrorist-attacker.

Föreslagna kriterier för en hamns betydelse är:

- total trafikvolym (möjlighet att exkludera korta sjöresor och passagerarvolym)
- ursprunglig och slutgiltig destination för en bestämd procentsats av gods som strömmar utanför det land där hamnen är belägen
- lokalisering av alternativa hamnar som har kapacitet att hantera motsvarande volymer inom ett fastslaget avstånd från hamnen.

Tabell B5.1 Översikt av vilka allmänna hamnar som har miljötillstånd, miljödifferentierade avgifter samt olika externa certifieringar. Hamnarna är sorterade i fallande ordning utifrån antal anlöp enligt SCB:s statistik

	Miljö- tillstånd	ISO 9001	ISO 14001	SOx diff. avgift	NOx diff. avgift	Stairsec cert.	Arbets- miljö OHSA S18001	Antal fartygs- anlöp	Procent av alla anlöp
Helsingborgs Hamn	¹⁸	X	X	X	X	X		45 007	46,90
Stockholms Hamnar	X ¹⁹	X	X	X	X			8 989	9,37
Göteborgs Hamn		X	X	X	X	X	X ²⁰	8 217	8,56
Trelleborg Hamn	X		X	X	X	X		5 526	5,76
Ystad ²¹								3 379	3,52
Copenhagen Malmö Port	²²	X	X	X	X	X		2 790	2,91
Strömstads Hamn				X				2 126	2,22
Karlshamns Hamn				X				2 025	2,11
Gotlands Hamnar				X	X			1 640	1,71
Terminal West	X ²³	X	X	X	X	X		1 241	1,29
Mälarhamnar	X	X	X	X	X	X		1 200	1,25
Halmstad	X		X	X	X	X		1 148	1,20
Norrköpings Hamn & Stuveri	X			X	X	X		996	1,04
Vänerhamn	X ²⁴			X	X			989	1,03
Gävle Hamn	X		X ²⁵	X	X	X ²⁶		974	1,01
Umeå Hamn	X			X		X		891	0,93
Oxelösunds Hamn	X	X		X	X			825	0,86

¹⁸ Enligt Helsingborgs Hamn AB kommer miljötillstånd att erhållas under hösten 2007.

¹⁹ Tillståndet gäller Kapellskär.

²⁰ Certifieringen gäller oljehamnen.

²¹ Enligt Ystads Hamn och Logistik AB kommer miljödifferentierade avgifter att införas 2007.

²² Enligt CMP kommer miljötillstånd att erhållas under hösten 2007.

²³ Det är Varbergs hamnförvaltning som har tillståndet.

²⁴ Tillståndet gäller hamnen i Lidköping.

²⁵ Kommer att införas 2008.

²⁶ Gäller containerhamnen.

	Miljö- tillstånd	ISO 9001	ISO 14001	SOx diff. avgift	NOx diff. avgift	Stairsec cert.	Arbets- miljö OHSA S18001	Antal fartygs- anlöp	Procent av alla anlöp
Karlskrona			X	X	X			706	0,74
Oskarshamns Hamn		X	X	X	X			673	0,70
Södertälje Hamn	X ²⁷	X	X	X	X	X	X	629	0,66
Sundsvalls Hamn	X			X	X	X		610	0,64
Luleå Hamn	²⁸			X	X			602	0,63
Skärnäs	X					X		439	0,46
Sölvesborgs Stuveri & Hamn		X		X	X	X		437	0,46
Uddevalla Hamnterminal	X	X		X		X		396	0,41
Kalmar Hamn	X ²⁹	X	X	X				389	0,41
Skellefteå	X							371	0,39
Åhus Hamn & Stuveri		X	X	X	X	X		355	0,37
Piteå Hamn				X	X			336	0,35
Landskrona	³⁰	X	X	X	X			329	0,34
Mönsterås								326	0,34
Lysekil								304	0,32
Falkenbergs Terminal				X				267	0,28
Hargs Hamn	X			X				164	0,17
Söderhamn	X ³¹							162	0,17
Wallhamn	X ³²	X	X	X	X			148	0,15
Örnsköldsvik								112	0,12
Västervik	X		X	X	X			93	0,10
Delta	X	X						69	0,07
Härnösands Hamn				X				41	0,04
Bergkvara	X							24	0,03
Norrälje Hamn	X			X	X			19	0,02
Totalt	23	16	17	33	25	16	2	95 964	100,00

Källa: Bearbetning av muntligt och skriftligt material från Sveriges Hamnar.

²⁷ Tillståndet gäller Sydhamnen.

²⁸ I Luleå, Piteå och Skellefteå bedrivs stuveriverksamheten av Bottenvikens Stuveri som är certifierat enligt ISO 90001 och ISO 14001.

²⁹ Tillståndet gäller oljehamnen.

³⁰ Enligt Landskrona Hamn AB förväntas miljötillståndet erhållas hösten 2007.

³¹ I Söderhamn finns det tillstånd för tre olika delar.

³² Både Wallhamnbolagen och Wallhamn AB är tillståndsinnehavare.

Författningar som berör hamnverksamhet inom miljö, arbetsmiljö och säkerhet – sammanställning av ett urval

Miljöbalken med tillhörande förordningar

- Miljöbalk (1998:808)
- Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd
- Förordning (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll
- Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar
- Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet m.m.
- Förordning (1998:1473) om miljöskadeförsäkring och saneringsförsäkring
- Förordning (2001:527) om miljökvalitetsnormer förutomhusluft
- Avfallsförordning (2001:1063)

Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd

- NFS (2001:2) allmänna råd om egenkontroll
- NFS (2003:18) allmänna råd om tillståndsprovning av hamnar
- NFS (2004:14) allmänna råd till avfallsförordningen (2001:1063) avseende farligt avfall
- NFS (2005:3) om transport av avfall
- NFS (2006:9) om miljörapport

Naturvårdsverkets handböcker

- Handbok (2001:2) om miljörapport
- Handbok (2001:3) om egenkontroll – en fortlöpande process
- Handbok (2003:5) om tillståndsprovning och anmälan avseende miljöfarlig verksamhet
- Handbok (2003:7) om hamnars hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprovning m.m.
- Handbok (2003:8) om farligt avfall enligt avfallsförordningen
- Handbok (2003:9) Natura 2000

Arbetsmiljö

- Arbetsmiljölagen (1977:1160)
- Arbetsmiljöförordningen (1977:1166)
- AFS (1986:24) Truckar
- AFS (2001:1) Systematiskt arbetsmiljöarbete
- AFS (2001:9) Hamnarbete
- AFS (2003:6) Besiktning av lyftanordningar och vissa andra tekniska anordningar
- AFS (2005:15) Vibrationer
- AFS (2006:4) Användning av arbetsutrustning
- AFS (2006:5) Användning av truckar
- AFS (2006:6) Användning av lyftanordningar och lyftredskap
- AFS (2006:7) Tillfälliga personlyft med kranar och truckar
- Fartygssäkerhetslag (2003:364)
- Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)
- SJÖFVS (2006:33) om samverkan mellan Sjöfartsinspektionen och Arbetsmiljöverket
- Checklista för skyddsron d och kartläggning av arbetsmiljö, hamnar allmänt
- Checklista för skyddsron d och kartläggning av arbetsmiljö, containerhantering
- Vibrationsguiden, hjälpmedlen för kartläggning och bedömning av risker vid helkroppsvibrationer samt hand- och armvibrationer
- Blankett ”Körtillstånd för truck” (TYA)
- Blankett ”Körtillstånd för lyftanordningar” (TYA)
- Blankett ”Dokumentation av praktiska och teoretiska kunskaper för truck och lyftanordningar” (TYA)

Skydd mot olyckor

- Lag (2003:778) om skydd mot olyckor
- Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor
- SRVFS (2003:10) om skriftlig redogörelse för brandskyddet
- SRVFS (2004:3) allmänna råd och kommentarer om systematiskt brandskyddsarbete
- SRVFS (2004:4) allmänna råd och kommentarer om skriftlig redogörelse för brandskyddet
- bilaga till SRVFS (2004:4)

- SRVFS (2004:8) allmänna råd och kommentarer om skyldigheter vid farlig verksamhet

Seveso-lagstiftning (storskaliga kemikalieolyckor)

- Lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
- Förordning (1999:382) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
- SRVFS (2005:2) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor
- AFS (2005:19) Förebyggande av allvarliga kemikalieolyckor
- AFS (2005:22) om ändring i AFS (2005:19)

Brandfarliga och explosiva varor

- Lag (1988:868) om brandfarliga och explosiv varor
- Förordning (1988:1145) om brandfarliga och explosiv varor
- SÄIFS (1990:2) om hantering av brandfarliga gaser och vätskor i anslutning till vissa transportmedel
- SÄIFS (1995:3) om tillstånd till hantering av brandfarliga gaser och vätskor
- SÄIFS (1996:3) Förbuds- och varningsanslag samt märkning av rörledning vid hantering av brandfarliga och explosiva varor
- SÄIFS (1997:9) om öppna cisterner och rörledningar m.m. för brandfarliga vätskor
- SÄIFS (2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor
- AFS (2003:3) Arbeta i explosionsfarlig miljö
- SRVFS (2004:7) om explosionsfarlig miljö vid hantering av brandfarliga gaser och vätskor

Farligt gods

- Lag (2006:263) om transport av farligt gods
- Förordning (2006:311) om transport av farligt gods
- SRVFS (2006:9) om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods
- SRVFS (2006:7) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

- SRVFS (2006:8) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)
- SJÖFS (2005:15) om transport till sjöss av förpackat farligt gods
- IMDG-koden, band 1 (ver 32-04)
- IMDG-koden, band 2 (ver 32-04)
- SJÖFS (1991:8) om transport av farligt gods i hamn
- SJÖFS (2005:21) om ändring i SJÖFS (1991:8)
- SJÖFS (2005:19) om anmälningsplikt, informations- och rapporteringsskyldighet i vissa fall
- SJÖFS (2006:22) om ändring i SJÖFS (2005:19)
- SJÖFS (2005:16) om transport av förpackat farligt gods på ro-rofartyg i Östersjön (Östersjöavtalet)

Avfallsmottagning från fartyg

- EG-direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester
- Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
- Förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg
- SJÖFS (2006:40) och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg
- SJÖFS (2001:12) och allmänna råd om mottagning av avfall från fartyg
- Sjöfartsverkets handbok ”Mottagning av fartygsavfall i hamn”
- Förordning (1983:140) om statsbidrag för omhändertagande av oljeavfall m.m. från fartyg
- SJÖFS (1983:62) om statsbidrag för omhändertagande av oljeavfall m.m. från fartyg

Lastning och lossning av torrbulkfartyg

- EG-direktiv 2001/96/EG om lastning och lossning av bulkfartyg
- IMO:s resolution A.862(20), BLU-koden
- Lag (2003:367) om lastning och lossning av bulkfartyg
- Förordning (2003:439) om lastning och lossning av bulkfartyg
- SJÖFS (2003:10) om lastning och lossning av bulkfartyg

Sjöfartsskydd

- EG-förordning 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (innehåller även ISPS-koden i bilagorna)
- Lag (2004:487) om sjöfartsskydd
- Förordning (2004:283) om sjöfartsskydd
- SJÖFS (2004:13) om sjöfartsskydd
- SJÖFS (2004:14) om Kustbevakningens uppgifter enligt förordningen (2004:238) om sjöfartsskydd
- SJÖFS (2005:29) om ändring i (1999:17) om tillsyn av fartyg och rederiers säkerhetsorganisation
- SJÖFS (2005:3) om ändring i SJÖFS (2004:13) om sjöfartsskydd
- Checklista för intern kontroll av hamnanläggningens skyddsaktiviteter

Hamnskydd

- EG-direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd
- Lag (2006:1209) om hamnskydd
- Förordning (2006:1213) om hamnskydd
- SJÖFS (2007:1) om hamnskydd

Fartygsrapporteringsystem (FRS)

- EG-direktiv 2002/59 om ett övervaknings- och informationssystem för sjöfarten
- SJÖFS (2005:19) om anmälningsplikt, informations- och rapporteringsskyldighet i vissa fall
- SJÖFS (2006:22) om ändring i SJÖFS (2005:19)

Sammanställning över Vägverkets och Banverkets underlag som identifierar flaskhalsar i transportsystemet för hamnarna

I uppräknigen finns även hamnarna som föreslås få en särskild uppgörelse med staten i en Mälaröverenskommelse (Västerås, Köping och Södertälje) samt Karlskrona som i detta sammanhang ses i ett sammanhang med den strategiska hamnen i Karlshamn.

Hamn	Objekt	Väghållare	Skick	Upprustningsbehov
Helsingborg	E4	Kommunen väg hållare för anslutande vägen till E4	Behov av ny infart till hamnen, den bör koncentreras till en huvudanslutning av säkerhetsskäl	Uppskattad kostnad c:a 75 Mkr
Gävle	E4 , samt väg 563, 583	Allmän väg, kommunal, (8km från E4)	Brister i säkerhet, framkomlighet och miljö för boende	Ny tillfartsväg till hamnen, samt upprustning av väg 563, 74 Mkr

Hamn	Objekt	Väghållare	Skick	Upprustningsbehov
Göteborg	E6/E20, lv 155	Staten	Brister i framkomlighet Leda godstrafik till hamnen via Angeredsbron och Hisingeleden	E6/E20 Ytterhamnsmotet Klarebergsmotet (1300 mkr) E6/E20 Klarebergsmotet-Mellby (600 mkr) lv 155/E6/E20 ny förbindelse till hamnen
	E6/E20, rv 40, lv 155	Staten	Leda godstrafik till hamnen via söder-österleden	E6/E20 Åbromotet-Bräckemotet (1000 mkr) Vädermotet (i.u.) lv 155 Vädermotet-Sörredsmotet (550 mkr)
	Lv 549, rv 40	Staten	Leda godstrafiken österifrån	lv 549 östlig tvärförbindelse E20-rv 40 (400 mkr) lv 54 Slambymotet (75 mkr) rv 40 Lackarebäckleden (1000 mkr)
	E6/E20, E45	Staten	Kapacitetsförstärkning, (sekundärt)	Partihallsförbindelse (1280 mkr), Marieholmsförbindelse (2700 mkr), Eriksbergsmotet-Ringö-motet (1500 mkr) Agnesberg-Marieholm-Falutorget (850 mkr)

Hamn	Objekt	Väghållare	Skick	Upprustningsbehov
Kapellskär	E18, samt väg 77	Staten	Brister i framkomlighet från E4 till Rösa	Breddning och rätning av väg 77 från C-länsgrens till E18 inkl. trafikplats på E18. Beräknad kostnad 680 Mkr
Karlshamn	väg 557,558, samt väg 29	Staten	Smärre förbättringsbehov	50 Mkr på lång sikt
Karlskrona	E22, kommunal väg till hamnen på Verkö	Kommunal väg		Förbättring av korsningar. Utbyggnad av Bengtsaleden ca 50 Mkr
Luleå	E4, samt väg 595 till hamnen	Kommunen fram till hamnområdet	Bra framkomlighet	Inga åtgärder identifierade i länstransportplanen, hamnanslutningen bör övergå till staten
Malmö	E6 01	Staten och kommunen delar väghållning	Kapacitetsproblem i cirkulationen, med behov av ombyggnad till trafikplats, samt flaskhalsar på hamnområdet	Ombyggnad till trafikplats c:a 200 Mkr, varav staten 50 Mkr.

Hamn	Objekt	Väghållare	Skick	Upprustningsbehov
Norrköping	E4, E22, samt väg till Händelö.	Kommunen	Brister i framkomlighet och kapacitet, med hastighetsbegränsningar 50-70 km/tim	Anslutning E22 till Händelö, Händelö- till E4. Norrleden uppskattas till 2,0 Mdkr
Sundsvall	E12, väg 86, väg 631	E12 statlig väg till Tunadals- hamnen, övriga kommunala	Kapacitetsbrist	Breddning av väg 86 och väg 631 (kostnad: i.u)
Södertälje	E4/E20	Staten	Anslutning i trafikplats Kolpenäs Kapacitetsbrist E4	Åtgärder i trafikplats Kolpenäs för förbättrad tillgänglighet. Kostnad ej framtagen. Ev. breddning av E4 med ytterligare körfält, kostnad 4,2 Mdkr

Av Banverket identifierade järnväganslutningar som utgör flaskhalsar för transporter till de strategiska hamnarna.

I uppräknningen finns även hamnarna som föreslås få en särskild uppgörelse med staten i en Målaröverenskommelse (Västerås, Köping och Södertälje) samt Karlskrona som i detta sammanhang ses i ett sammanhang med den strategiska hamnen i Karlshamn

Hamn	Objekt	Upprustningsbehov
Helsingborg	Spårförbindelsen mellan hamnen och godsbangården är oelektrifierad. Helsingborg-Åstorp	Kort sikt: Elektrifiering 10-15 milj kr. Kapacitetshöjande åtgärder 60-120 milj kr
Gävle	Hamnbanan oelektrifierad, för kort bangård	Elektrifiering, nya direktanslutningar till Bergslagsbanan 70-200 milj kr
Göteborg	Överlämningsbangård underdimensionerad. Kapacitetsproblem på hamnbanan.	Kort sikt: Förtätade signalsträckor, fler spår på godsbangård 200 milj kr Lång sikt: Partiellt dubbelspår 80-150 milj kr. Marieholmsbron 500 milj kr.
Kapellskär	Järnväg saknas	Inga
Karlshamn	Elektrifiering av nya triangelspåret. Överlämningsbangård behöver byggas ut	Kort sikt: Elektrifiering, kapacitetshöjande åtgärder 60-200 milj kr Lång sikt: Sydostlänken: 1,5 miljarder kr
Karlskrona	Kommunala industrispåret låg standard	Karlskrona: RoRo hamn för lastbilstrafik, inga prioriteringar för järnväg

Hamn	Objekt	Upprustningsbehov
Luleå	Inga akuta brister	
Malmö	Kapacitetsbrist Malmö Godsbangård. Spåranslutning Norra hamnen och Södra stambanan	Kort sikt: ankomst och utdragspår 150-300 milj kr. Lång sikt: anslutning till Södra stambanan 500-1 000 milj kr.
Norrköping	Anslutning till ny kombiterminal på Händelö	Anslutning norrut till Södra stambanan. Kostnad 360-670 milj kr
Sundsvall	Tunadalshamnens anslutning till järnvägen inskränker sig till ett enkelspår där godståget måste backas in från Timrå station, 7 km. Angöring till hamnen är endast möjlig norrifrån.	Spåransläggning, ankomst och avgångsbangård 100-150 mkr. Anslutningsspår till Ådalsbanan söderut, 60-120 mkr.
Södertälje	Korsande pendeltågstrafik.	Ej utrett
Västerås och Köping	Köping: Bärighetsproblem på delar av gamla hamnen. Västerås rangerbangård kräver bemanning	Geoteknisk undersökning behövs i Köping. Ny anslutning till hamnen i Västerås som inte går över rangeringen.
Trelleborg	Persontågstrafik planeras med Malmö	Ökad kapacitet behövs, ökad kraftförsörjning 40-500 milj kr.