

NAVIGARE NECESSE EST

DET GÄLLER DOCK

ATT HAMNA RÄTT

Innehåll

Inledning	3	Oljeförbrukningen i dag och i framtiden i Stockholms län	41
Uppdraget	5	Befintliga oljedepåer.....	41
Sammanfattning av förslaget	6	Framtida oljehantering.....	42
Pågående parallella aktiviteter	9	Loudden	42
Hamnarnas uppgifter i transportsystemet	11	Bergs oljehamn.....	43
Hamnutveckling.....	11	Oljedepån i Södertälje hamn	44
Utvecklingen av sjötransporterna	14	Nynäshamn	44
Internationellt hamnsamarbete	16	Fortums depå (Värtan).....	44
Stockholms hamnar	17	Tidigare utredningar – Per Gunnarsson.....	45
Allmänna hamnar i Stockholms län.....	17	"Louddengruppen"	45
Stockholms Hamnar AB	17	Viika alternativ finns till Loudden och eventuellt Berg.....	46
Stockholms hamnars miljösatningar	18	Förslag: Kort sikt	47
Sjösäkerhet.....	19	Förslag: Lång sikt	47
Sjöfartsskydd	20	Stora Höggarn	47
Sjöräddning	20	Bunkring	47
Hamnstrukturen	21	Sammanfattning – oljehantering.....	48
Stockholms hamn	21	Hamninfrastruktur för den framtida färje- och kryssningstrafiken	49
Centrala hamndelarna	23	Färje- och kryssningshamnar	49
Värtahamnen	23	Färje- och kryssningsrederier i Stockholms hamnar	50
Frihamnen.....	23	Passagerar- och godstransporterna fördelade på länder	50
Loudden	23	Taxfree	50
Användningen av innerstadskajerna	24	Internationell kryssningstrafik.....	51
Kapellskär	25	Gemensam marknadsföring	51
Nynäshamn	26	Framtiden för färje- och kryssningstrafiken.....	52
Skärgårdstrafiken och båttrafiken på de inre vattenvägarna	28	Övrig hamnanknuten infrastruktur	53
Hur skall Stockholm i framtiden använda sina hamnar och hamnområden	30	Vägar	53
Möjligheter och restriktioner för markanvändningen.....	30	Järnvägar.....	54
Vision 2015.....	32	Citybanan	54
Fortsatt arbete med visionen	33	Nynäsbanan	54
Riksidresset	34	Värtabanan	55
Hamninfrastruktur för den framtida godshanteringen	36	Farleder	56
Utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut	37	Övriga hamnar på Ostkusten	57
Tillväxttal som prognosen baseras på.....	38	Gävle hamn	57
Nynäshamns marknadsandel av containertransporterna till Mälardalen.....	39	Hargshamn	57
Faktorer som påverkar trailertillväxten	39	Mälarhamnar AB.....	57
Hamninfrastruktur för den framtida energiförsörjningen och oljehantering	40	Norrköpings hamn.....	58
Energiförsörjningen	40	Oxelösunds hamn	58
Oljehantering	41	Södertälje	58
		Hamnarnas avstånd från Stockholm	58
		Ägare till hamnarna	59
		Ostkusthamnar i samverkan	60
		Tidigare och nuvarande samverkan mellan hamnarna.....	60
		Förkortningar och definitioner	62
		Källor	63
		Muntliga källor	63
		Skriftliga källor	63

Inledning

Stadsdirektör Bosse Sundling

Föreliggande förslag till en regional hamnstrategi har utarbetats i samverkan med ett stort antal personer med olika anknytningar till hamnverksamheterna. Jag är skyldig dem alla ett stort tack för att de så beredvilligt och konstruktivt ställt upp.

En rad viktiga planeringsfrågor i Stockholm är beroende av hur hamnfrågorna löses. Därför är det av stor vikt att stadshuset inom den närmaste framtiden tar ställning till hur den framtida hamnstrukturen och verksamheten skall utformas.

Min bedömning är att det i Stockholmsregionen finns en betydande samsyn om den framtida hamnverksamheten. Det utesluter inte skilda uppfattningar i en del fall. Parallellt med ambitionerna på en satsning på hamnverksamheterna finns också andra målsättningar som staden vill förverkliga, till exempel inom bostadsförsörjningen. Det blir fråga om avvägningar mellan olika krav, vilka ytterst är politiska ställningstaganden.

Förslaget till hamnstrategi bygger på ett omfattande underlagsmaterial i form av utredningar och ett stort antal intervjuer. För att inte tynga framställningen har jag valt att endast undantagsvis ha några fotnoter. Det samlade underlaget framgår av bilagda källförteckning.

Av naturliga skäl är en strategi övergripande och huvudsakligen av principiell karaktär. Det är sålunda inte ett detaljerat handlingsprogram utan skall närmast ses som ett förslag till möjliga riktlinjer inom ett antal områden som berör hamnarna. Fördjupade studier krävs inom respektive område innan konkreta beslut kan fattas. Det innebär också att en hel del beslut måste tas allteftersom processen fortskrider. Det viktiga är att beslutsfattarna har en medveten övergripande inriktning och prioritering som styr det fortsatta handlandet.

Det är också viktigt att frågorna inte dras i "långbänk". Ett antal ställningstaganden krävs inom en nära framtid. Det gäller bland annat att ta fram alternativ till oljehanteringen på Loudden, utbyggnaden av Nynäshamns hamn, ett fördjupat samarbete mellan ostkusthamnarna samt fortsatt konkretisering av "Vision 2015". Inom dessa områden har arbeten igångsatts och arbetsgrupper konstituerats för att föra projekten framåt. Nyligen har riksintresset för hamnverksamheterna fastställts.

Hamnfrågorna, liksom andra större infrastrukturfrågor, kan inte baseras på kortsiktiga mandatperiodvisa politiska majoriteter utan måste i stor utsträckning vara långsiktiga och stabila. Detta för att ge omvärlden, medborgarna och inte minst näringslivet, klara besked om vad som gäller framöver.

Stockholm 050831

Bo Malmsten

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Enligt den tidigare nämnda rapporten från 2007 är det viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen. Detta innebär att det är viktigt att ha en tydlig och konsekvent politik för att kunna hantera de utmaningar som ställs inför av den globala klimatförändringen.

Uppdraget

I kommunfullmäktiges beslut att utarbeta en strategi för att tillgodose regionens behov av hamnkapacitet ges kommunstyrelsen i uppdrag att "i samråd med berörda kommuner och aktörer, ta fram en strategi för Stockholm". (utlåtande 2004:31).

Stockholm stads motiv för en hamnstrategi framgår endast delvis av direktiven.

Följande motiveringar kan anföras för behovet av en hamnstrategi:

Den skall kunna

1. utgöra ett långsiktigt underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten,
2. visa på sambanden mellan olika åtgärder,
3. skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen samt
4. precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning.

En fråga är vilket geografiskt område strategin skall omfatta. Gäller det de hamnar som ingår Stockholms Hamnar AB, d v s Stockholms Hamnar, Kapellskär och Nynäshamn. Eller är det de fyra allmänna hamnar som finns i Stockholms län. Då tillkommer Södertälje hamn. Ett ännu större regionalt perspektiv utgör det som Godstransportdelegation anlägger när man talar om ostkusthamnarna som en hamnregion. Jag har i huvudsak koncentrerat mig på Stockholms län, men i åtskilliga sammanhang vidgat perspektivet till att omfatta även den större Mälardalsregionen.

Sammanfattning av förslaget

I olika dokument slås fast att Stockholm-Mälardals-regionen skall utvecklas till Sveriges och norra Europas ledande tillväxtregion. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs) förutsägs att regionen även framöver skall få en snabb befolkningsökning och en god ekonomisk tillväxt. Regionen har goda förutsättningar för en positiv utveckling. Men det kräver en väl fungerande infrastruktur, inte minst vad gäller transportsystemet. En viktig del i den totala infrastrukturen utgör hamnarna.

En central utgångspunkt i strategiförslaget är målsättningen att Stockholm även framöver skall vara en dynamisk hamnstad. Det råder en bred politisk konsensus i Stadshuset om detta. Men vad innebär det konkret? Vilken typ av sjöfart skall man ha i de olika hamnarna. Vilken roll skall Stockholms hamnar ha i ett nationellt och regionalt perspektiv? Vid konflikter med andra intressen, vad prioriterar man då? Dessa frågeställningar skall diskuteras fortsättningsvis i denna rapport.

I arbetet med strategiförslaget har försök gjorts att belysa ett antal övergripande frågeställningar. Det har gällt:

- a. Hur skall Stockholm-Mälardalsregionens försörjning av gods- och persontransporter kunna tillgodoses med speciell hänsyn tagen till sjötransporternas roll.
- b. Vilken roll har Stockholms hamnar i ett nationellt och regionalt perspektiv. Hur kan samverkan mellan berörda hamnar utformas.
- c. Vilka investeringar krävs dels i hamnarna, dels i anslutande landtransportinfrastruktur för att skapa ett välutvecklat transportsystem.
- d. Hur kan marken i hamnarna utnyttjas.

Sammanfattningsvis bör följande huvudpunkter kunna ingå i en hamnstrategi för Stockholm.

1. Stockholms Hamnar AB (SH) skall framöver stärka sin ställning såväl vad gäller godstransporter som passagerartrafik. Koncernen bör liksom hittills drivas på affärsmässiga villkor utan några subventioner.
2. Efter det gemensamma utredningsarbete som nu pågår mellan ostkusthamnarna bör Stockholms Hamnar överväga att ingå i ett närmare samarbete med övriga eller vissa av ostkusthamnarna. Diskussioner förs redan nu mellan ett par av hamnarna om att tillskapa ett gemensamt marknadsföringsbolag.

I den arbetsgrupp som tillsatts för att undersöka möjligheterna till ett fördjupat samarbete mellan ostkusthamnarna ingår Stockholms hamnar, Gävle hamn, Hargshamn, Södertälje hamn samt Mälarhamnar. Oxelösunds hamn och Norrköpings hamn har valt att stå utanför. Gruppen har påbörjat sitt arbete under februari månad 2005.

3. Stockholms Hamnar bör undersöka förutsättningarna för att förvärva Södertälje hamn. Stockholm stad bör inleda förhandlingar med Södertälje kommun.
4. "Vision 2015" för Stockholms hamn, som tagits fram av hamnen och förankrats hos stadsbyggnadskontoret samt gatu- och fastighetskontoret bör föras vidare och konkretiseras. Den innebär att containerhanteringen (lo/lo, dvs lastning med hjälp av kranar och annan lyftutrustning) flyttas från Frihamnen och oljehanteringen läggs ner på Loudden. Värtan-Frihamnen blir därmed en renodlad färje- och kryssningshamn. De markområden som frigöres, kan användas till bostäder och kontor, under förutsättning att framförallt bullerfrågorna kan lösas. Kollektivtrafikförsörjningen vid Masthamnen och Värtan-Frihamnen bör snarast byggas ut med spårbundna förbindelser (snabbspårväg). Den arbetsgrupp som bildats av hamnen, stadsbyggnadskontoret, markkontoret och trafikkontoret bör nu konkretisera förslagen i visionen. Det är angeläget att staden inom en snar

framtid fattar nödvändiga beslut om inriktningen på infrastrukturfrågorna. Inte minst för utbyggnaden av Värtan, Frihamnen och Norra Stationsområdet är tidig klarhet i planeringsförutsättningarna ytterst väsentliga. En principöverenskommelse mellan staden och staten i dessa frågor är därför angelägen.

Den framtida markanvändningen måste självfallet föregås av och prövas inom ramen för detaljplanering enligt PBL.

Tidigare har det rått delade meningar mellan Stockholms hamn och stadsbyggnadskontoret samt gatue- och fastighetskontoret om den framtida markanvändningen i Värtan-Frihamnen-Louddenområdena. I och med förslagen i "Vision 2015" synes en samsyn ha nåtts om huvuddragen i förslaget.

5. Varuförsörjningen till Stockholm-Mälardalsregionen är ett riksintresse. Stockholm stad och Stockholms hamnar har ytterst ansvaret för att trygga den långsiktiga varuförsörjningen till och från regionen.

Det nuvarande området för containerhantering i Stockholms hamn, Frihamnen, är otillräckligt för att möta framtidens krav på ökad kapacitet för containerhantering. Därför har Stockholms hamnar beslutat att påbörja förberedelserna för en utbyggnad av Nynäshamns hamn till en modern och rationell containerhamn samt ro-ro-hamn (Lastning och lossning genom att godset körs på och av fartyget med lastbil eller truckar). Nynäshamns kommun ställer sig helt bakom planerna. Stockholms hamnar bör snarast undersöka möjligheterna till samverkan med starka aktörer inom sjöfartsnäringen för genomförandet av projektet.

Utbyggnaden av väg 73 till motorväg, som påbörjas i september 2005, och färdigställandet av Södertörnsleden mellan Jordbro och Fittja vid E 4:an samt ökad spårkapacitet på Nynäsbanan mellan Nynäshamn och Västerhaninge ger Nynäshamn goda landförbindelser. I förening med de ytterst gynnsamma inseglings- och djupförhållandena ("Östersjömax") kan Nynäshamn bli en mycket attraktiv hamn.

Stockholm stad bör tillsammans med Nynäshamns kommun, Haninge kommun, Landstinget/SL, Länsstyrelsen och Banverket samt eventuellt övriga intressenter uppvakta regeringen för att få tillstånd en tidigareläggning av byggandet av dubbelspår på Nynäsbanan. En del av dessa åtgärder bör ingå i det "Nynäshamnspaket" som regeringen förväntas lägga fram med anledning av de problem som Nynäs-

hamns kommun åsamkats på grund av nedläggningen av Musköbasen samt Ericssons avveckling av företaget i Nynäshamn.

6. Med en utflyttning av containerverksamheten och nerläggning av oljehantering på Loudden kommer Värtabanan, som idag utgör en del av riksintresset Stockholms hamn, i framtiden framförallt att betjäna tågfarjetrafiken mellan Stockholm och Åbo. Det har under arbetet med strategin översiktligt övervägts att flytta tågfarjetrafiken till Nynäshamn. Därmed skulle Värtabanan kunna läggas ner, vilket innebär att överbyggnader av banan i det kommande Norra Stationsområdet och vid utbyggnaden av Norra Länken kan undvikas. Rederiet Silja Line, som är huvudägare av tågfarjerna, har under våren 2005 meddelat att rederiet har ingått ett intentionsavtal om byggandet av två nya färjor, med ett delvis annat koncept än för de nuvarande tågfarjerna. Det innebär att andelen passagerare kommer att bli större på de nya färjorna. Bland annat av detta skäl anser Silja att det är nödvändigt att färjorna anlöper Värtahamnen.

Vidare har Fortum Värme framfört att man har behov av Värtabanan för det planerade biobränsleldade kraftvärmeverket i Värtan.

En arbetsgrupp har tillsatts av stadsdirektören med uppgift att skyndsamt analysera behovet av Värtabanan. I gruppen ingår representanter för stadsledningskontoret, Stockholms hamnar, Vägverket, Banverket och markkontoret i Stockholm stad.

7. Oljehantering på Loudden, som i dagsläget utgör ett riksintresse, skall enligt kommunfullmäktiges beslut avvecklas 2011, då också löptiden för oljebolagens arrendeavtal löper ut. Avtalet för Bergs oljedepå i Nacka löper ut 2019.

Möjliga alternativ för den framtida oljehantering bör fastläggas i samverkan med berörda intressenter. En permanent lösning av oljehantering för Stockholmsregionen kan troligtvis inte vara klar till 2011. Ett långsiktigt alternativ bör inkludera en ersättning av såväl Loudden som Berg. Under tiden 2011-2020 bör Bergs oljedepå kunna ta hand om en del av den oljehantering som finns på Loudden samt Södertälje och/eller Nynäshamn en del. En långsiktig lösning för den södra regiondelen kan vara att ha en depå i Södertälje och/eller Nynäshamn. För den mellersta och norra regiondelen kan ett långsiktigt alternativ vara att ta in oljeprodukterna med fartyg till Gävle hamn och därifrån forsla dem med tåg till någon

depå i mellersta – norra regiondelen. Detta förutsätter dock att någon kommun i denna regiondel är beredd att inom sina gränser hysa en sådan oljedepå. Den så kallade Louddengruppen, som består av representanter för Stockholms hamnar, intressenterna på Loudden samt Svenska Petroleuminstitutet (SPI), kommer fram till 2006 att ta fram ett mer detaljerat underlag för att bedöma möjliga alternativ.

Avvecklingen av oljehantering på Loudden till år 2011, enligt fullmäktiges beslut, har inte mötts av någon större entusiasm hos de berörda oljebolagen. Men i den arbetsgrupp som tillsatts för att studera alternativ och konsekvenser av en flyttning av oljehantering från Loudden ingår representanter för såväl Stockholms hamn som oljebolagen. Överläggningar bör upptas med Nacka, Nynäshamn, Södertälje och Gävle kommuner samt övriga intressenter om hur oljehantering skall kunna ordnas på ett långsiktigt hållbart sätt.

8. En kortare, rakare och säkrare farled in till Stockholm via Sandhamn bör tillskapas genom en utbyggnad av den så kallade Horstensleden. Därmed ges också mindre miljöpåverkan. Sjöfartsverket och Stockholms hamnar har påbörjat ett utredningsarbete med denna inriktning. Horstensleden beräknas kunna färdigställas till år 2008. Farleden vid Garpen kommer att byggas ut 2005-2006.

Genom åren har tillkomsten av den så kallade Horstensleden (tidigare Rödkobbsleden), framkallat en del protester. Bland andra har Värmdö kommun protesterat mot projektet och utnyttjat sitt "kommunala veto". Detta är dock nu borttaget. Sjöfartsstyrelsen och Stockholms hamn har slutit ett avtal om att fortsätta planeringsarbetet.

9. Ur säkerhetssynpunkt är det vidare av största vikt att det finns en effektiv räddningsorganisation om någon fartygsolycka skulle inträffa. Inte minst Estoniakatastrofen belyste detta. En viktig del i säkerhetsorganisationen har utgjorts av Helikopterbataljonen på Berga. Denna har nu flyttats till andra delar av landet, vilket innebär att landets huvudstadsregion med sin omfattande sjöfart, inte minst vad gäller passagerartrafik, har fått en avsevärd försämrad helikopterservice. Statsmakterna och berörda myndigheter bör snarast redovisa hur man avser att tillgodose en effektiv räddningsorganisation för Stockholmsområdet. Sjöräddningsorganisationen måste givetvis även baseras på ett intimt samarbete med de övriga Östersjöstaterna.

10. En ny kryssningsterminal bör uppföras i Frihamnen. Nynäshamn har genom åren också fått en viktig roll för kryssningsverksamheten, speciellt för de större kryssningsfartygen. Dessutom finns behov av en kombinerad kryssnings- och färjeterminal vid Masthamnen i Stadsgården. Stadsbyggnadskontoret har gjort en principskiss som baseras på att en kontorshus/terminalskärm uppföres längs med Vikingterminalen ca 20 meter in från kajkant från Erstaklippans östra spets till Fåfångans västra spets. Bakom denna kan cirka 800 bostäder uppföras på en däckkonstruktion som utöver hamnområdet även täcker en del av Londonviaduktens/Folkungagatans trafikytor. Genom förslaget kan Vikingaterminalen byggas om samtidigt som Masthamnen reserveras för kryssningstrafiken och inte bebyggs. Närmast kommer främst de stadsbils- och miljömässiga konsekvenserna att analyseras. Därefter kommer projektet att prövas på sedvanligt sätt enligt PBL.

11. Kapellskärs hamn har under senare år genomgått en snabb utveckling. Betydande investeringar har gjorts i hamnen för att öka kapaciteten såväl för passagerar- som godstrafiken. Fortsatt utökning planeras genom att de två äldsta färjelägena byggs om. En utbyggnad /uppgradering av Väg 77 är nödvändig för att Kapellskär ska kunna fylla rollen som hamn för regionens norra delar.

12. Sjötransporterna är en del i en logistisk kedja där hamnar kopplas samman med landanknytningar i form av väg- och järnvägstransporter. Ett stort antal planerade, men ännu ej genomförda järnvägs- och väginvesteringar har stor betydelse för hamnstrukturen och ytterst för att skapa ett rationellt transportsystem i hela Stockholm-Mälarenregionen.

En snabb utbyggnad av Mälartunneln är ytterst betydelsefullt inte bara för Stockholm-Mälardalen utan för hela Sveriges järnvägssystem. Förbifart Stockholm, mellan Kungens kurva och Häggvik, är nödvändig för att binda samman de norra och södra delarna av Stockholmsregionen. Utbyggnad av spårkapaciteten på Nynäsbanan krävs för såväl kollektivtrafiken som godstransporterna mellan Nynäshamn – Västerhaninge och vidare. Väg 73, som påbörjas hösten 2005, kommer att betyda mycket för kommunikationerna till Nynäshamn och för hamnverksamheten där. Resterande delar av Väg 259 (Södertörnsleden), som sträcker sig från Väg 73 vid Jordbro till E4:an vid Fittja, bör om möjligt tidigare läggas i förhållande till nuvarande vägplaner. En annan viktig väginvestering för hamnverksamheten

i Stockholm är fullbordandet av Ringen. Bygget av Norra länken startas hösten 2005. Därefter bör så snart som möjligt bygget av en östlig förbindelse (Österleden) påbörjas. Även förbättringar av Väg 77 mellan Kapellskär till E4 vid Knivsta och Väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje är angelägna projekt ur allmän transportsynpunkt men inte minst för hamnarna. Inför den kommande planeringsomgången för väg- och järnvägsinvesteringar är det viktigt att länen i hela Mälardalen enas kring en samlad uppfattning om nödvändiga infrastruktur-satsningar. Regionen bör också fortsätta att kraftfullt verka för att få en större andel av de statliga infrastrukturanslagen. Det gäller även att få större anslag från EU till transportinfrastrukturen.

Det har på goda grunder ifrågasatts om de långdragna och omständliga planeringsprocesser som idag gäller för olika projekt är nödvändiga för att tillgodose kraven på hög kvalitet på beslutsunderlag och medborgerligt inflytande. En översyn av Plan- och bygglagen (PBL) pågår.

13. Stockholms hamnar har under lång tid målmedvetet arbetat för att förbättra miljön i hamnområdena, men också för att minska den miljöpåverkan som sjöfarten och transportsektorn i stort åstadkommer. Stockholms hamnar använder främst ekonomiska incitament för att stödja och uppmuntra rederierna till att själva aktivt verka för en minskad miljöpåverkan. Hamnen bör tillsammans med övriga hamnar och rederier och i internationella organ kraftfullt agera för olika former av överenskommelser för att skapa bättre miljöförhållanden med anknytning till sjöfarten.
14. Stockholmsregionen, och i vissa fall hela Mälardalenregionen, utgör en i flera avseenden funktionell region. Hamnfrågorna är, liksom energifrågorna, av regional karaktär och kan inte lösas utifrån rent lokala perspektiv. Till skillnad från en del andra storstadsregioner saknar Stockholms län ett regionalt organ med kompetens och legitimitet att fatta nödvändiga beslut av regional räckvidd. Varken länsstyrelsen, landstinget eller Mälardalsrådet har i dag denna ställning. De politiska partierna i regionen bör påbörja överläggningar för att få till stånd ett auktoritativt regionalt organ.

Pågående parallella aktiviteter

Under arbetet med strategin har ett antal initiativ tagits som har betydelse för den framtida hamnstrukturen och verksamheten. Det gäller bland annat arbetet med "Vision 2015", där hamnen redovisat hur man ser på den framtida hamnverksamheten och bebyggelsen i Värtan, Frihamnen och Loudden.

Under 2004 har länsstyrelsen i Stockholms län och landstingets regionplane- och trafikkontor inlett ett samarbete med syfte att ta fram ett gemensamt planeringsunderlag som innehåller en helhetssyn på hamnverksamhet och transportinfrastruktur i länet. Projektet avser att skapa en gemensam syn på hamnstrukturens utveckling som delas av en bred krets av aktörer. I detta arbete ingår att identifiera de strategiskt viktiga frågorna för hamnarnas utveckling och att analysera konsekvenserna av olika tänkbara framtider.

Underlaget avses användas vid samordning av kort- och långsiktig planering av infrastruktur samt vid bebyggelse och vid olika tillståndsprövningar. Vid framtagandet av föreliggande förslag till hamnstrategi har ett nära samarbete förekommit med denna arbetsgrupp och ledningsgruppen. I ledningsgruppen ingår representanter för länsstyrelsen samt regionplane- och trafikkontoret.

Under sommaren 2005 har länsstyrelsen, Sjöfartsverket, Vägverket och Banverket publicerat rapporten "Riksintresset Stockholms hamn", som beskriver de funktioner som ingår i riksintresset samt preciserar dess innebörd och konsekvenser.

Vidare har finansborgarrådet Annika Billström i november 2004 tagit initiativ till en arbetsgrupp med representanter för hamnarna på ostkusten med uppgift att undersöka förutsättningarna för en fördjupad samverkan mellan berörda hamnar.

Ett underlag för bedömning av samverkansmöjligheterna har presenterats i augusti månad 2005 av konsulten Sven-Gunnar Ericsson.

Inför utbyggnaden av Nynäshamns hamn i Norviksudd har Stockholms hamnar initierat flera utredningar för att få underlag inför kommande miljöprövningar mm.

Under hösten 2004 inlämnade Kristina Axén Olin (m), Sten Nordin (m) och Ulla Hamilton (m) en motion till fullmäktige, vari föreslås att en snabbutredning skall göras av Norviks hamn.

För att undersöka möjliga alternativ för oljehanteringen, när denna verksamhet läggs ner på Loudden, har

Loudden bildat en arbetsgrupp, den så kallade Loudden-gruppen.

En översiktlig studie har påbörjats för att bedöma om Värtabanan behövs i framtiden när oljehantering och containerverksamheten flyttas från Värtan-Frihamnen-Loudden och tågfärjeförbindelsen eventuellt kan förläggas till Nynäshamn.

Den av regeringen aviserade transportpolitiska propositionen, som enligt planerna skulle ha avlämnats till riksdagen i maj månad 2005, kommer enligt uppgift att framläggas först i höst. Jag har därför inte kunnat ta hänsyn till eventuella förslag i propositionen som berör hamnverksamheterna.

Hamnarnas uppgifter i transportsystemet

Hamnutveckling

Över 90 procent av det transporterade godset till och ifrån Sverige passerar över svenska hamnar.

Hamnarnas betydelse för export och import till Stockholms- Mälardalsregionen betonas i alla de dokument som behandlar den framtida utvecklingen. Det gäller till exempel RUFS, översiktsplanen för Stockholm stad, Östersjöpaletten och i Stockholmsberedningens betänkande. En väl utbyggd hamnstruktur är en viktig förutsättning för en fungerande Stockholm-Mälardalsregion. Stockholmsregionen har stora möjligheter att bli Sveriges logistikcentrum i Östersjön med sin geografiska placering och närheten till de stora godsstråken.

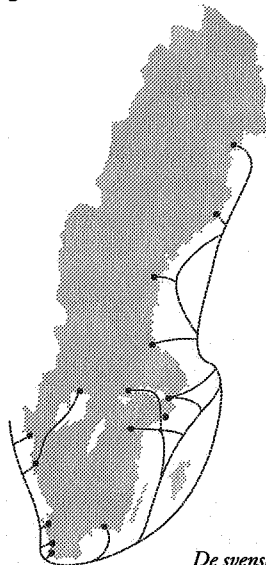
En grov uppdelning av sjöfarten kan göras i dels gods-transporter, dels passagerartrafik. Dessutom finns kombinationen mellan gods- och passagerartransporter, så kallad ro-pax-trafik. Passagerartransporterna sker genom den linjebundna färjetrafiken och kryssningstrafiken, vilken har stor betydelse för besöksnäringen.

Hamnarna är dels fullservicehamnar med goda land- och farledsförbindelser, dels olika specialhamnar för bulk- och systemtrafik, ofta knutna direkt till en industri. Till hamnarna kommer godset antingen genom ro-ro-fartyg eller lo/lo-fartyg. Containergodset kan transporteras antingen genom direktanlöp eller via feederfartyg. Utvecklingen går mot att de oceangående fartygen blir allt större. Ett fåtal mycket stora hamnar kan ha en omlastande funktion av gods och containers från ett fartyg till ett annat, s.k. feedertrafik. Det innebär att godset till och från hamnarna i Östersjön går med mindre fartyg efter omlastning i oceanhamnarna, till exempel i Hamburg och Rotterdam. Feedertrafiken är idag mycket expansiv och förväntas fortsätta att växa kraftigt framöver.

Satsning på intermodalitet, dvs samverkan mellan de olika transportslagen, blir allt viktigare. En effektiv terminalhantering krävs för byten mellan transportslagen.

En rationell hamninfrastruktur, liksom säkra farleder och ett sjösäkert fartygsbestånd, är nödvändiga betingelser för en framgångsrik sjöfart. Många östersjöhamnar har

relativt goda utvecklingsförutsättningar, men det krävs ökade investeringar såväl i hamnar och landanslutningar till dessa, som förbättring av farlederna. Flera av regionens hamnar planerar att utöka sin kapacitet och att modernisera anläggningarna. I Stockholmsregionen kan nämnas utbyggnaden av hamnen i Nynäshamn kopplat till betydande investeringar i såväl väg- som järnvägsanslutningarna.



De svenska stomfarlederna.

Hamnen tar stora markområden i anspråk och hamnverksamheten genererar ofta miljöstörningar och tung trafik. Hamnars utbyggnad betyder storskaliga investeringar i infrastruktur. Dessa investeringar innebär både risker och affärsmöjligheter. Storskaligheten kräver ofta partnerskap mellan många aktörer från såväl den offentliga som den privata sektorn och förutsätter därmed stora ekonomiska och politiska åtaganden.

Ett antal faktorer avgör hamnens "marknad", vilken i sin tur kan skifta över tiden beroende på olika behov av transporter. Avgörande är konkurrensförhållanden inte bara mellan de olika hamnarna utan även mellan olika transportslag. Det finns inte en marknad för sjöfart och hamnar utan ett stort antal delmarknader med olika kommersiella och strategiska förutsättningar.

För såväl sjöfartsintressena som för hamnägarna kan en specialisering av serviceutbudet mellan hamnarna vara en fördel. Därmed kan respektive hamn koncentrera sig på den "nisch" som är bäst för hamnens kunder och hamnen kan göra de investeringar som är mest optimala. Detta leder också till en bättre såväl företags- som samhällsekonomisk effektivitet.

Genom att sjöfart, järnväg och väg ofta sammanstrålar i hamnarna har dessa utvecklats mot att bli en form av logistikföretag och noder i transportstråken. Hamnar som intermodala centra får ökad betydelse, både för överföring av gods mellan sjö- och landtransport, men även för omlastning av gods från järnväg till vägtransport. Ett exempel på detta är Södertälje hamn. Hit kommer personbilar förutom med fartyg även på järnvägsvagnar från Göteborg, varefter omlastning sker till lastbilar för vidare befordran ut i landet.

Sjötransporten är bara en del i transportkedjan. Det gäller att säkerställa långsiktigt hållbara totala logistiksystem för regionens varu- och bränsleförsörjning som inkluderar såväl sjö- som landtransporter. De anslutande landtransporterna måste utformas på ett sådant sätt att hela transporten fram till slutkunden blir så optimal som möjlig.

Hamnarna skall tillhandahålla den infrastruktur och de tjänster som behövs för en effektiv koppling mellan land- och sjötransporterna. Hamnen ansvarar för att fartyg säkert kan ta sig till och från hamnen, till och från kaj, dess förtöjning samt nödvändiga arrangemang för dess lastning/lossning. Ett effektivt utnyttjande av fartygen, det vill säga förutsättningar för effektiva anlöp genom tillgång till anordningar för snabb och rationell lastning och lossning, måste tillgodoses av hamnen. Hamnverksamheten bedrivs i regel oberoende av tid på dygnet. Varje onödig timme i hamn för ett fartyg medför stora kostnader.

Hamnens uppgift är att ge service till de fartyg som anlöper hamnen. Med service avses inte bara att tillhandahålla utrustning för att lasta och lossa gods och anordningar för att embarkera och debarkera passagerarna. Det ingår också i hamnens uppgifter att tillgodose vissa möjligheter till lagerhållning.

Olika slag av kringtjänster, t ex mottagning av fartygs-genererat avfall, möjligheter till bränsleförsörjning och elförsörjning måste också tillhandahållas av hamnen. Hamnverksamhet kräver också i allmänhet att ett antal funktioner ges möjlighet att finnas i hamnen eller dess omedelbara närhet. Det gäller polis, tull, lots, bogserbolag, speditörer, skeppsmäklare, stuverier med flera.

Till olika hamnars komparativa fördelar hör hamnens tillgänglighet (farled, hamnfaciliteter och landförbindelser) och säkerhet. Hamnens geografiska läge är givetvis betydelsefullt. Det gäller inte minst läge i förhållande till marknaden och den anslutande landinfrastrukturen. Inseglingsförhållandena bör vara snabba och säkra.

Till skillnad från vad som gäller för vägarna, järnvägarna och flyget har Sverige ingen statlig hamnpolitik. Hamnverksamheten är decentraliserad och marknadsorienterad och utan någon statlig styrning. De allmänna hamnarna i Sverige ägs i huvudsak av kommunerna och i en del fall gemensamt av kommunen och privata intressen. Staten ansvarar för den nationella transportinfrastrukturen till lands och till sjöss. Ansvaret för planering av hamnarna och de investeringar som rör hamnverksamheterna åvilar helt hamnarna själva.

I 1998 års transportpolitiska proposition, som riksdagen ställde sig bakom, fastslogs att det ankommer på respektive hamnägare att fatta beslut om hamnverksamheten. Godstransportdelegationen, vars betänkande publicerades under 2004, föreslår att staten i framtiden skall ha en mer aktiv roll vad gäller hamnverksamheterna. Det är i skrivande stund osäkert om någon statlig hamnpolitik kommer att presenteras från regeringens sida i den transportpolitiska proposition, som väntas under hösten 2005.

Ytterst är det marknadens många olika aktörer och intressenter samt det komplexa samspelet dem emellan som avgör vilka transportlösningar som väljes och som bestämmer efterfrågans inriktning och omfattning vad gäller hamncapacitet. Men samhället kan genom olika regelverk, inte minst genom att styra infrastrukturinvesteringarna i anslutande vägar och järnvägar, påverka de logistiska villkoren. Genom effektiva intermodala transportlösningar i strategiska lägen kan goda samhällsekonomiska, företagsekonomiska och miljömässiga förutsättningar skapas.

Det är inte möjligt att på lång sikt förutse vad marknaden vill. Här får man använda sig av olika scenarier och tillgängliga informationssystem. Det är av yttersta vikt att det sker ett kontinuerligt informationsutbyte mellan hamnen och dess olika kunder, det vill säga rederierna, varuägarna och övriga involverade i transportförsörjningen.

Näringslivet och samhället har sedan lång tid tillbaka karakteriserats av olika former av strukturrationaliseringar. För hamnarnas del har strukturförändringarna varit mindre omfattande. Det är möjligt att antalet hamnar i framtiden kommer att bli färre. De hamnar som har bäst förutsättningar att fortleva är de som har ett strategiskt

läge i förhållande till de stora godsstråken. Även rena industrihamnar kommer att behövas.

Men hamnsektorn har under det senaste decenniet ändå genomgått stora förändringar genom den marknadsorientering, kommersialisering och bolagisering som skett. Hamnarna är numera genomgående affärsinriktade. Hamnarnas konkurrenskraft baseras på en ökad kundorientering, intermodalt tänkande och insikt om betydelsen av en infrastruktur av hög kvalitet för att tillgodose kraven på kostnadseffektiva och pålitliga transporter.

Den kommersiella grundinställningen skiljer sig i allmänhet från övrig kommunal verksamhet. I en del fall råder också olika uppfattningar mellan hamnen och den kommunala förvaltningen om hur hamnområdena skall användas, till exempel om delar av marken kan användas till andra ändamål än hamnverksamhet, såsom för bostäder och kontor.

Stuveriverksamheten, dvs hanteringen av ankommande och avgående gods, kan ingå som en del i hamnbolaget eller vara en fristående privat verksamhet. Det finns exempel på olika kombinationer. I Sverige har de tidigare kommunala hamnförvaltningarna genom samgående med stuveribolagen bildat s.k. integrerade hamnbolag, som nu är den helt dominerande organisationsformen. Men hamnar i Sverige har inget rättsligt eller faktiskt monopol på stuveriverksamheten. Rederierna har frihet att anlita någon annan för sådana tjänster eller bedriva dem i egen regi.

Formerna för bedrivandet av hamnverksamhet kan komma att ändras i framtiden. Så kallade integrerade hamnar kan komma att ersättas av en modell som innebär att stuveriverksamheten bryts ut ur hamnförvaltningen och bedrivs fristående på en öppen marknad.

Enligt ett förslag till EU-direktiv, som dock ännu inte antagits, skall hamnägaren svara för upphandling av terminaloperatörer och stuverier inom hamnområdet. En annan möjlighet är att hamnen upplåter terminal åt ett eller flera redier. Rederiet/erna väljer sedan själva stuveri. Det är oklart hur direktivet kommer att utformas.

Sverige och en del andra länder har varit tveksamma.

Utvecklingen av sjötransporterna

Viktiga utgångspunkter vid en bedömning av den framtida utvecklingen av sjötransporterna är dels marknadens preferenser dels statsmakternas och EU:s transportpolitiska mål.

Fördelen med sjötransporter är att de, förutom att vara ekonomiskt konkurrenskraftiga, också är miljövänliga och energieffektiva i förhållande till transportarbetet. Transporterna förutses i framtiden bli billigare, snabbare och miljövänligare. När det gäller de olika transportslagens marknadsandelar är målsättningen att mer gods skall transporteras på järnväg och fartyg.

För att få en bild av fördelningen av de framtida gods-transporterna på olika transportslag görs bedömningar och scenarier av organisationer och myndigheter. Enligt analyser som SIKa (Statens institut för kommunikationsanalys) gjort hösten 2004 beräknas det totala transportarbetet i Sverige att öka med närmare 30 procent mellan 2002 och 2020. Fördelat på de olika transportslagen beräknas lastbilstransporterna få den starkaste tillväxten med en ökning på 42 procent. För sjöfartens del räknar man med en ökning av transportarbetet med 23 procent, vilket innebär en årlig tillväxt på cirka en procent.

I EU:s vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 ("Vägval inför framtiden") görs bedömningen att sjöfartens betydelse kommer att öka och i allt större utsträckning integreras i det europeiska transportnätet. Intermodala transporter, dvs samverkan mellan järnväg, lastbil och sjöfart, kommer att möjliggöra ett mer optimalt resursutnyttjande.

Flera faktorer avgör den framtida efterfrågan på sjöfart och hamnkapacitet. Utrikeshandels och handelsmönstrens utveckling är av avgörande betydelse. Ytterst är det den ekonomiska utvecklingen i omvärlden och i Sverige som bestämmer efterfrågan.

Den tilltagande globaliseringen av ekonomi och näringsliv har givetvis stor betydelse för utvecklingen av transportnäringslivet. För Sveriges del innebär medlemskapet i EU och den utvidgning som skett av Unionen att Sverige ingår i en gemensam marknad med bortåt 400 miljoner invånare.



Hamnar i Stockholmsregionen

Sveriges export och import har sedan 1980 värdemässigt ökat ungefär dubbelt så snabbt som BNP. Mängden gods som hanteras i svenska hamnar, räknat i ton, har dock i stort sett följt BNP-utvecklingen. Godsvolymerna via svenska hamnar har ökat med i genomsnitt ca 1,6 % per år under perioden 1982-2003.

Handelsmönstren i världen förändras ständigt. Under senare år har det skett en ökad tillväxt av framför allt handeln i öst-västlig riktning. Asien, som är motorn i denna utveckling, svarade för 23 % av världens BNP år 2002 och över en fjärdedel av världens totala export det året kom från Asien. Regionen svarade för knappt en fjärdedel av världens totala import under samma år.

Japans ekonomi intar fortfarande en särställning i Asien, men denna är nu, enligt många bedömare, på väg att tas över av Kina, som har den största tillväxten globalt sett. Japans andel av världens export har minskat från drygt 9 % i början av 1990-talet till 6,5 % 2002, medan Kinas andel har mer än fördubblats på ett decennium. Tillväxten i Kinas BNP ökade under 2003 med 9,1 %, medan motsvarande utveckling i Japan låg på 2,7 %.

Sveriges import fördelar sig huvudsakligen på tre stora områden, Västeuropa (34 %) Östersjöregionen (30 %) samt övriga Skandinavien (17 %). En växande andel kommer från Asien, som med sina 9 % av importen utgör den fjärde största importmarknaden.

Västeuropa intar en central roll i Sveriges export med en dryg tredjedel av handeln. Östersjöregionen ligger på andra plats och svarar för 20 % av exportvärdet från Sverige, medan övriga Skandinavien och Nordamerika svarar för en ungefär en sjättedel var. Asiens andel av exporten utgör 9 %.

Sveriges export är i större utsträckning än EU-genomsnittet inriktad på Asien. Av den totala svenska varuexporten år 2003 gick 8,5 % till Asien. Kina, Japan och Indien är Sveriges största exportmarknader i regionen. För Sveriges del växte exporten till Kina med 13 % under 2003 och landet gick i fjol om Japan som Sveriges största handelspartner i Asien.

Möjligheterna till ett ökat utbyte mellan Östersjöländerna förändrades radikalt genom Sovjetunionens upplösning 1989. Avskaffandet av järnridån har medfört en kraftig ekonomisk utveckling och ett dramatiskt uppsving av såväl handelsutbytet som personkontakterna. En föutsättning härför är goda kommunikationsmöjligheter, det vill säga bra sjö- och flygförbindelser mellan de olika länderna. Den befintliga transportinfrastrukturen är kvalitets- och kapacitetsmässigt otillräcklig och stora satsningar måste göras inom både land- och sjötransportsystemen.

Östersjöområdet är Europas mest dynamiska och expansiva region och förutses bli en av de starkaste tillväxtregionerna i världen under det närmaste decenniet. En statlig utredning (Östersjöprogram för framtiden, Ds 2002:46) konstaterar "att det finns en potential för att Östersjöregionen ska bli en av världens mest dynamiska regioner under kommande decennier."

Vad menas då med "Östersjöregionen"? Det finns inte någon entydig definition. I detta sammanhang inkluderas Danmark, Finland, Sverige, Norge, Estland, Lettland, Litauen, Polen, de norra delarna av Tyskland (Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern och Schleswig-Holstein) samt de västra delarna av Ryssland (Kaliningrad, Leningradregionen och S:t Petersburg). Om man räknar in de områden i dessa länder som på olika sätt har en direkt Östersjöanknytning omfattar den en befolkning på cirka 110 miljoner människor.

I Östersjöregionen är Tyskland Sveriges största handelspartner och Finland den näst största. Trenden är en ökande tillväxt både värdemässigt och räknat i antal ton.

För de övriga marknaderna kan ingen signifikant ökning urskiljas, med undantag för Ryssland. Där kan en ökad tillväxt i Sveriges export konstateras.

Volymtillväxten för gods via Stockholms hamnar bedöms komma att öka snabbare de närmaste åren, beroende på Baltikums EU-inträde men även på att transittrafiken till/från Fjärran Östern via Ryssland väntas öka. Vid höga oljepriser kan Transsibiriska järnvägen vara konkurrenskraftig gentemot sjötransporter. Det kan leda till dels ökad intresse för feedertrafik mellan Stockholm och kontinentens hamnar, dels ett ökat intresse för landförbindelser från ostkusten till kontinentens hamnar och till Göteborgs hamn.

EU:s inre marknad har medfört att såväl import som export kommer att få större inslag av förädlade produkter. I förlängningen innebär det att bulklastfartygen kommer att spela en relativt sett mindre roll för transporter som räknat i värde, även om de transporterade godsmängderna räknat i ton fortsätter att öka.

Styckegodstrafiken på Östersjön bedrivs i dag med container- och ro-ro-fartyg, dels som ren godstrafik, dels som kombinerade gods- och passagerartransporter med färjor, s.k. ropaxfartyg. Växande volymer lastbilsburet gods, samt växande krav på frekvens och regularitet, talar för att ro-ro trafiken kommer att fortsätta att växa i Östersjön. Andelen gods i utrikeshandeln som transporteras på färja har ökat från 22% 1992 till 25% 2001 och även mängden gods som transporteras i containers har ökat.

Högvärdigt transoceaniskt gods som inte är bulk transporteras normalt med containers. Förändrade logistiklösningar och skalfördelar har gjort att container- och trailervolymer har ökat mycket snabbt. Containervolymer har ökat nästan fyra gånger så snabbt som BNP sedan 1990. De 20 största containerrederierna kontrollerar 76 % av världens containerflotta.

Det oceangående containertonnaget kan numera av ekonomiska och logistiska skäl inte gå in i Östersjön, varför godset måste gå med mindre feederbåtar till och från hamnarna på mellersta ostkusten till de stora transoceaniska Nordsjöhamnarna i Hamburg, Rotterdam och Antwerpen, där godset byter båt. Alternativt går godset över Göteborg och på tåg eller lastbil mellan Göteborg och Östra Mellansverige. Prognoser tyder på att containertransporterna med feederfartyg från norra Europa till Stockholm-Mälardalen kommer att öka i betydelse.

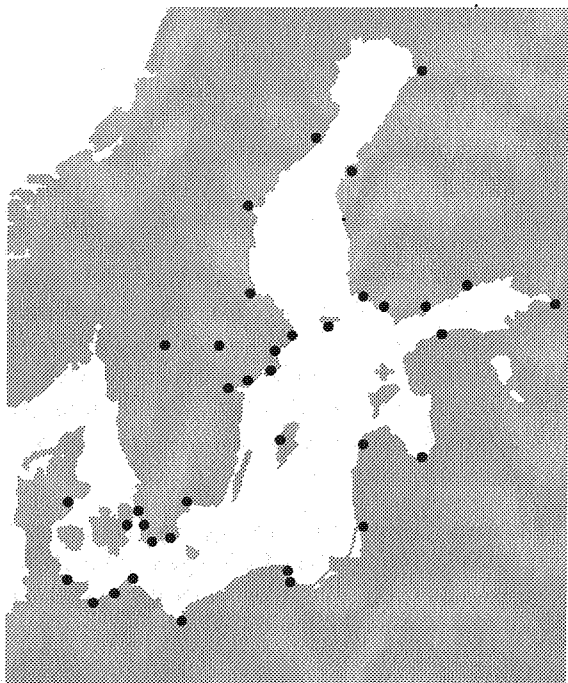
Kraven på ett mer miljövänligt energisystem innebär att användningen av mer volymkrävande biobränslen ökar. Detta genererar mer sjötrafik och behov av hamnutrymmen.

Internationellt hamnsamarbete

Ett betydande internationellt samarbete förekommer mellan hamnarna.

För att tillgodose Östersjöhamnarnas gemensamma intressen och marknadsföring har berörda hamnar bildat Baltic Ports Organisation (BPO).

I denna intresseorganisation ingår 50 medlemmar från de nio länderna kring Östersjön. BPO startades 1991 i samband med att Tysklands enande och Sovjetblockets upplösning. Sedan 2002 finns BPO:s kansli i Stockholms Hamnars kontor i Stockholm. Christel Wiman, VD för Stockholms Hamnar, är ordförande i organisationen.



De 50 medlemshamnarna i BPO.

Stockholms hamnar ingår i den så kallade Nordiska Triangeln, som är en multimodal korridor mellan Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. De hamnar, väg- och järnvägsförbindelser samt flygplatser som förbinder dessa städer ingår i samarbetsprojektet. Syftet med samverkan i projektet är att förbättra kommunikationerna mellan huvudstadsregionerna.

Ett nära samarbete förekommer mellan Stockholms hamnar och Arlanda samt Bromma flygplatser för att marknadsföra Stockholm som en "gateway" i Östersjön. Genom samarbetet vill man verka för en ökad förståelse för transporternas betydelse. En utgångspunkt är att Stockholmsregionens tillväxt kan stimuleras genom en förbättrad transportinfrastruktur och tillgängligheten till regionen ökas genom ett väl fungerande nationellt och internationellt transportsystem. Förutom marknadsföringsaktiviteter arbetar man med att skapa nära relationer till andra stadsregioner och utför även systematiska "benchmarkingstudier" i förhållande till dessa. Hittills har ett par seminarier hållits för olika företrädare för Stockholmsregionen.

Stockholms hamnar ingår också i ett flertal andra internationella organisationer, t ex ESPO, FEPORT och IAPH.

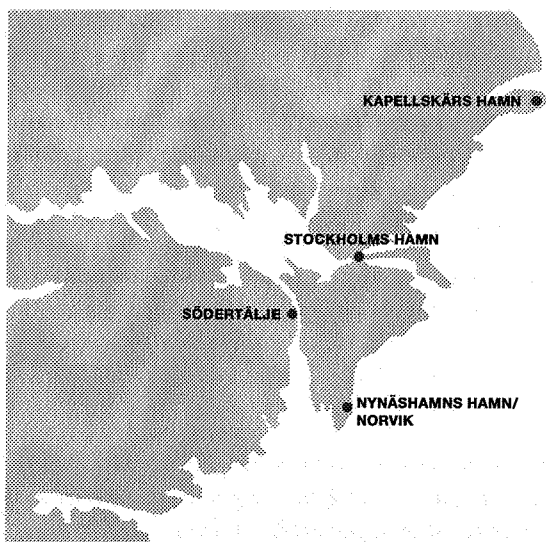
Ett samarbetsprojekt med syfte att stärka sjöfarten i det Europeiska transportsystemet är "Motorways of the Sea". Projektet är prioriterat inom TEN-T, och omfattar fyra olika regioner, Östersjön, Atlanten/Nordsjön, samt västra och östra Medelhavet. Stockholms hamnar förbereder en ansökan tillsammans med hamnarna i Bremen, Åbo, Nädendal och Kristiansand om medel för utvecklande av sjötrafiksystemet inom den Nordiska Triangeln.

Stockholms hamnar

Allmänna hamnar i Stockholms län

I Stockholms län finns fyra allmänna hamnar: Stockholm, Södertälje, Nynäshamn och Kapellskär. Med allmän hamn avses att hamnen är skyldig att ta emot de fartyg som önskar anlöpa hamnen om utrymme finns och vissa säkerhetskrav är uppfyllda. Samtliga hamnar är av riksintresse. (se vidare länsstyrelsens rapport 2005:17). Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär är klassade som TEN-hamnar.

Med undantag för Södertälje hamn ingår de övriga allmänna hamnarna i Stockholms län i Stockholms Hamnar AB. Frågan kan ställas varför inte Södertälje hamn ingår i koncernen. Södertälje kommun har i olika sammanhang visat intresse att diskutera en förändrad ägarbild för hamnen.



Stockholms Hamnar AB

Närmast skall en beskrivning göras av de hamnar som ingår i koncernen Stockholms Hamnar AB. Längre fram kommer även övriga hamnar på ostkusten att redovisas.

Stockholms hamnar består av centralhamnarna Värthamnen, Frihamnen, Loudden, Stadsgården, Mastham-

nen och Skeppsbron, övriga centrala hamnområden samt uthamnarna Nynäshamn och Kapellskär.

Stockholms hamnar har en unik situation med en hamn i norr, Kapellskär, en hamn centralt samt Nynäshamns hamn i söder. Stockholms hamnar har därigenom möjligheter att erbjuda sina kunder en lösning som passar just för deras behov.

Koncernen Stockholms Hamnar AB ägs till 91 procent av Stockholms Stadshus AB och resterande nio procent av staden. I koncernen ingår moderbolaget Stockholms Hamn AB med dotterbolagen Nynäshamns Hamn AB, Roslagshamnar AB, Stockholms Frihamns AB och Stockholms Hamnentreprenad AB. Koncernen äger samtliga aktier i dotterbolagen med undantag för Roslagshamnar AB, där Norrtälje kommun innehar nio procent av aktierna.

Samtliga hamnar som ingår i Stockholms Hamnar AB har egenägda stuverier. I Kapellskär har Viking Line dessutom en egen stuveriverksamhet.

År 2001 avvecklades hamnstyrelsen och gatu- och fastighetsnämnden övertog hamnstyrelsens roll. Det innebär att det finns dels en hamnstyrelse (gatu- och fastighetsnämnden) och dels en bolagsstyrelse.

Målsättningen för Stockholms Hamnar AB är att

1. Främja regionens utveckling genom att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och Mälardalens varuförsörjning.
2. Erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster för i första hand kombifärjor, ro/ro-, kryssnings-, container-, tank- och bulkfartyg.
3. Stärka Stockholms kvaliteter för turism och boende genom att vårda och utveckla stadens innerstadskajer samt främja skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik.

Stockholms hamn arrenderar marken av staden. Byggnader och anläggningar inom området ägs av bolaget. Hamnen har rätt att genom underupplåtelser upplåta

nyttjanderätter inom de aktuella områdena. Till staden skall bolaget årligen erlägga nyttjanderättsavgift (ca 34 miljoner kronor år 2005). Samtidigt skall staden till hamnen betala ett årligt schablonbidrag som ersättning för bl a underhåll, upprustning och utveckling av innerstadskajerna (ca 23 miljoner för 2005).

En bedömning av hamnarnas ekonomiska betydelse kan avse de enskilda hamnarna, respektive kommun eller bedömas ur ett regionalt och ett nationellt perspektiv. Kunskaperna om hamnverksamhetens samhällsekonomiska effekter är begränsade. Bristen på officiell statistik gör att det saknas möjligheter att med större säkerhet kvantifiera hamnarnas betydelse för den regionala ekonomin.

Stockholms hamnars intäkter kommer dels från själva hamnverksamheten, dels från uthyrningsverksamhet av mark. I genomsnitt har Stockholms hamnar de senaste sju åren redovisat ett överskott på cirka 50 miljoner kronor. År 2004 var koncernens omsättning 568 Mkr. Av omsättningen svarade färjetrafiken för 44 procent, den konventionella hamnverksamheten för 25 procent och lokaluthyrning för 31 procent. Enligt 2004 års bokslut blev Stockholms Hamnar AB:s finansnetto 68 miljoner kronor, vilket innebär att vinstmarginalen var tio procent. För detta år lämnade hamnen ett koncernbidrag till moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 62 Mkr. Enligt den strategiska planen förväntas hamnen för åren 2005-2007 bidra med 78/65/65 miljoner kronor.

Stockholms hamnars miljösatningar

Naturmiljön i Östersjöns havs- och kustområden är mycket känslig. Den allvarliga miljösituationen för Östersjön har uppmärksammats på olika sätt under senare år.

Decennier av ekologisk överbelastning, genom utsläpp och avfall från jordbruk, fiske, industri och transporter har skapat en miljömässig svår situation.

Kväve- och fosforutsläpp från jordbruket och avloppen är en av de viktigaste skälen till miljöföroreningarna, men även sjöfarten bidrar till problemen. Utsläppen från fartygen och förbränningen av fossila bränslen till följd av fartygstransporter har en negativ inverkan på vattenkvaliteten och djurlivet.

I en nyligen publicerad promemoria från Miljövärdsberedningen (2005:1) skisseras två tänkbara scenarier för Östersjöns framtid.

Det ena ger en positiv bild av möjligheterna att rädda Östersjön, men det kräver att mycket kraftfulla åtgärder vidtas för att framförallt minska övergödningen.

Det pessimistiska scenariet utgår ifrån att det är för sent att göra något åt miljöförstöringen. Det har redan gått för långt och inte ens kraftfulla åtgärder räcker för att rädda ekosystemet.

Vilket scenario som är det mest troliga kan inte vetenskapligt beläggas idag. Oavsett detta är det en skyldighet för alla att på olika sätt bidra till att miljösituationen i Östersjön förbättras.

Det gäller givetvis även inom hamn- och sjöfarten. Östersjöländerna måste genom en samfällad strategi och samarbete se till att Östersjön successivt får en väsentligt förbättrad miljömässig och biologisk standard.

Stockholms hamnar har som mål att vara ledande på miljöområdet och har under lång tid målmedvetet arbetat för att förbättra miljön i hamnområdena, men också för att minska den miljöpåverkan som sjöfarten och transportsektorn i stort åstadkommer. Stockholms hamnar använder främst ekonomiska incitament för att stödja och uppmuntra rederierna till att själva aktivt verka för en minskad miljöpåverkan.

Sedan mitten av 1980-talet har Stockholms hamnar verkat för att reducera fartygens utsläpp av svavel- och kväveoxider genom el-anslutning till fartygen och differentierade hamnavgifter. Fartyg som använder bunkerolja med låg svavelhalt liksom fartyg med katalytisk avgasrening erhåller rabatt. Från 1995 till i dag har utsläppen av kväveoxider från färjor och containertrafiken minskat med närmare 50 procent. Samtliga fartyg i rederierna Viking Line och Silja Line använder lågsvavligt bränsle och nästan alla Helsingforsfärjorna har dessutom katalytisk avgasrening.

Redan 1990 träffade hamnen en överenskommelse med färjerederierna om att dessa skulle använda bunkerolja med låg svavelhalt. För att stimulera användandet av tankfartyg med dubbelskrov infördes 1994 rabatter för sådana fartyg.

Det finns även differentierade avgifter för att förbättra hanteringen av avfall från fartygen. Stockholms Hamnar har byggt ut anläggningar för att kunna ta emot svart- och gråvatten i färjelägena. (Svartvatten är avloppsvatten från toaletter och grovkök. Gråvatten är avloppsvatten från handtvätt och disk). Även en effektiv avfallshantering och källsortering från fartygen ingår som viktiga miljöåtgärder från hamnens sida.

Viking Lines färjor Cinderella och Mariella som ligger vid kaj över dagen i Masthamnen är dessutom elanslutna. Vid terminalen i Frihamnen har ett utjämningsmagasin



Kryssningsfartyget Jewel of the Seas använder lågsvavligt bränsle, det vill säga att svavelhalten i bränslet inte övergår 0,5 procent. Detta innebär att de kan nyttja Stockholms Hamns rabatterade hamnavgifter.

byggts för att kunna ta emot färjornas avloppsvatten direkt till reningsverken i land, i stället för att pumpa det i land via tankbilar.

För fartyg som anlöper Stockholms hamnar finns i dag förutom den vanliga hamnavgiften för gods, passagerare och fordon även en miljörelaterad tilläggsavgift respektive avdragsavgift. I de miljörelaterade avgifterna ingår förutom allt fartygsgenererat avfall även mängden av svavelutsläpp och kväveoxidemission.

Fartyg i den dagliga färjetrafiken till Finland och de Baltiska länderna har anpassat sina fartyg för de miljökrav som Stockholms hamn kräver. Det gäller däremot inte de kryssningsfartyg som besöker Östersjön under sommarsäsongen. Dessa fartyg drabbas därmed i högre grad av Stockholms hamns miljöavgifter. Inom EU finns i inga enhetliga miljökrav när det gäller kryssningstrafik, men fr o m maj månad 2006 måste alla fartyg i Östersjön ha ett bränsle med högst 1,5 procent svavelinnehåll. Under 2004 fick Stockholms hamnar ta emot ett miljödiplom från EU för sitt framgångsrika arbete med att minska utsläppen från fartyg. EU-kommissionens nya miljöpris, "European Clean Marine Award 2004", är en satsning för att skapa en renare sjöfart i Europa. Miljöpriset syftar

till att uppmärksamma det miljöansvar som rederier, fartyg och hamnar har för att minska emissioner. Det syftar också till att stödja sjöfarten som ett miljömedvetet transportalternativ.

Hamnen delar också själv årligen ut ett särskilt miljöpris, "Miljöbojen", till någon som bidragit till betydande miljöförbättringar inom sjöfarten.

På det internationella området verkar hamnen i olika sammanhang för att föra fram miljöfrågorna på agendan. Det gäller till exempel inom Baltic Ports Organisation (BPO) och ESPO:s miljökommitté, liksom i olika EU-projekt.

Sjösäkerhet

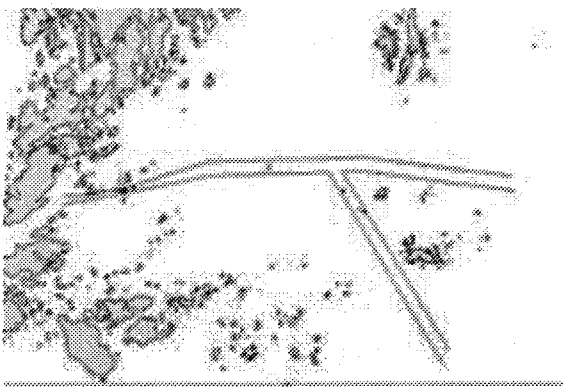
Det är viktigt att farlederna medger att fartygen kan säkert gå in i till Stockholms hamn. Två projekt med syfte att förbättra farlederna är aktuella för genomförande, dels Värmdö Garpen, dels Horstensleden.

Värmdö Garpen kommer genom en farledsutvidgning att höja säkerheten och medge möten genom farledsseparation. Muddringsarbetena påbörjas i september 2005.

Frågan om en rakare och därmed säkrare och mer miljövänlig farled genom Stockholms skärgård har länge diskuterats. Ett tidigare alternativ, Rödkobbsleden, stoppades genom att Värmdö kommun hotade att använda sitt kommunala veto. Det kommunala vetot har numera avskaffats.

Horstensleden är en ny farledssträckning norr om Sandhamn. Den nuvarande farleden, Sandhamnsleden, är en trång passage med stora säkerhetsproblem. Större fartyg måste vid hårt väder i stället använda den erosionskänsliga Furusundsleden.

Styrelsen för Stockholms hamn beslöt i november 2004 att ställa sig bakom planerna för en Horstensled. Kostnaden för Horstensleden har beräknats till cirka 150 miljoner kronor. Merparten av denna skall Sjöfartsverket stå för, men Stockholms hamnar skall även bidra med en del. Processen fram till färdigställandet av leden innebär att Sjöfartsverket nu skall färdigställa en miljökonsekvensbeskrivning. Därefter skall regeringen ta ställning till Sjöfartsverkets ansökan. Leden beräknas kunna stå klar 2008.



Horstensleden.

Horstensleden, behövs för att avlasta de befintliga Sandhamns- och Furusundslederna, vilket kommer att medverka till ökad tillgänglighet, förbättrad sjösäkerhet och mindre skador på stränderna i skärgården.

Sjöfartsskydd

FN:s sjöfartsorgan IMO (International Maritime Organisation) beslutade under 2003 om att införa ett regelverk för att motverka terrorism och piratdåd. Tre skyddsnivåer till havs och i hamnarna infördes med den s k ISPS-koden (International Ship & Portfacility Security Code). Regelverket infördes inom EU den 1 juli 2004 och blev därmed också en del i den svenska lagstiftningen (lagen om sjöfartsskydd 2004:487).

Säkerhetsreglerna gäller både för rederier och hamnanläggningar. De säkerhetshöjande åtgärderna innebär att tillträdet till fartygen inskränks samt att leveranser och besök till fartygen måste föransökas till både fartyg och hamnmyndighet. Lagen innebär också ökad kontroll och övervakning av passagerare och bagage, samt utökade avspärningar i hamnar och ombord på fartyg. Säkerhetskraven är internationella och gäller för samtliga allmänna hamnar i Sverige med internationell trafik.

De olika skyddsnivåerna (MARSEC 1-3) bestäms på nationell nivå, i Sverige är det Rikspolisstyrelsen i samråd med Sjöfartsverket, SÄPO m fl som fattar besluten. I grova drag innebär nivå 1 verksamhet som vanligt, nivå 2 är verksamhet med vissa svårigheter, förseningar m m. I nivå 3 ligger i stort sett all hamnverksamhet nere.

Ett omfattande arbete till stora kostnader har genomförts i hamnarna för att motsvara kraven, såsom inhägnad av hamnområdena och utökade säkerhetsrutiner. En allmän restriktion i lagen har samtidigt lags på hamnförvaltningarna som innebär att skyddsverksamheten skall vara kostnadsneutral för rederierna. I princip har detta medfört att kostnaderna för att bedriva hamnverksamhet blivit högre samtidigt som möjligheterna att få betalt för fördyringen minskat.

För den promenerande allmänheten har lagen inneburit att den stängs ute från stora delar av hamnområdet.

Sjöräddning

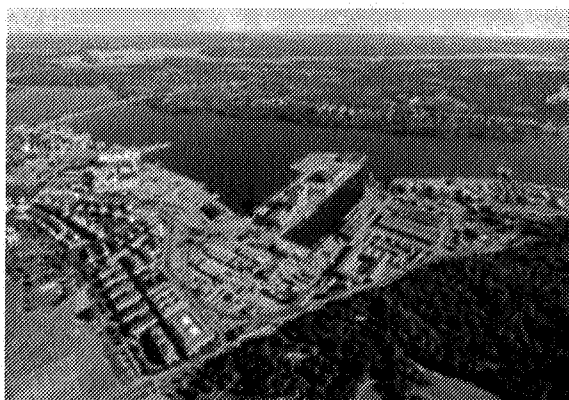
Ur både sjösäkerhets- och sjöfartssynpunkt är det av största vikt att det finns en effektiv räddningsorganisation om någon fartygsolycka eller sabotage skulle inträffa. Sjunkande och inte minst brinnande fartyg utgör mycket svåra objekt ur räddningssynpunkt, vilket både Estonia och Scandinavian Star är illustrativa exempel på.

En viktig del i säkerhetsorganisationen har utgjorts av Helikopterbataljonen på Berga. Denna har nu flyttats till andra delar av landet, vilket innebär att landets huvudstadsregion med sin omfattande sjöfart, inte minst vad gäller passagerartrafik, har fått en avsevärd försämrad helikopterservice.

Hamnstrukturen

Stockholms hamn

Stockholms hamn är den största hamnen på ostkusten. Den har en strategisk betydelse för Stockholm-Mälardalens försörjning i vid bemärkelse. Hamnen har så kallad TEN-status, och utgör därmed en särskild viktig hamn i det Transeuropeiska transportnätet och uppfyller kriterierna för sk TEN-T klass A. Kategori A omfattar hamnar vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller har 200.000



Värtahamnen, Frihamnen och Loudden.

passagerare i internationell sjöfart per år och som har intermodala förbindelser med andra TEN-T hamnar.

Hamnen i Stockholm utgörs av de hamnanläggningar och vattenområden vars gränser fastställts av Sjöfartsverket den 9 december 1987. Hamnens vattenområde omfattar ca 1.500 hektar och dess markområde 115 hektar. Tillsammans har dessa hamnområden 54 kajer med en total längd på 16.000 meter. Det finns två kajplatser för containerfartyg med två containerkranar med en kapacitet på 42 ton. I Stockholm finns dessutom två styckegodskranar samt en pontonkran med en lyftkapacitet på 260 ton. Hamnen har även möjlighet att disponera mobila kranar. I hamnen ryms nio Ro-Ro-lägen med ett vattendjup på 7,7-9,5 meter.

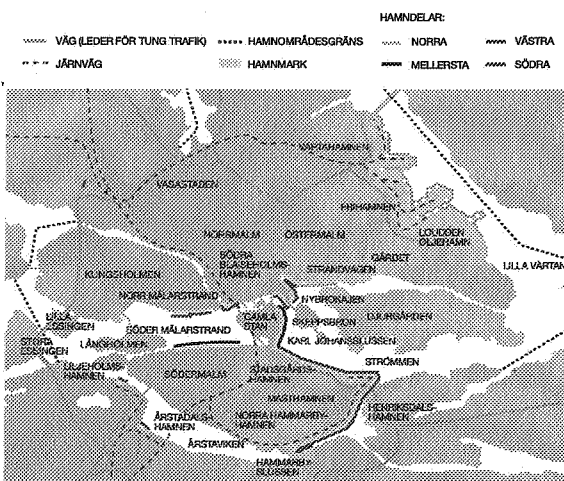
Upplagsytorna på kajerna utgör cirka 500.000 kvm och magasinsytorna i hamnen är på totalt 60.000 kvm. Ytan i containerterminalen är cirka 80.000 kvm. I hamnen finns fem passagerarterminaler för färjetrafiken samt

en mindre terminal i Frihamnen för kryssningsfartyg. Tillfartsområdena och uppställningsytorna för ankommande och avgående fordon i färjeterminalerna är cirka 300.000 kvm.

Ett flertal hamndelar ingår i Stockholms hamn; Värtahamnen, Frihamnen och Loudden samt Stadsgården med Masthamnen. Den egentliga sjöfarten begränsas i dag till Värtan, Stadsgården och Skeppsbron. Skärgårdstrafiken utnyttjar Blasieholmen och Nybroviken. Mälartrafiken utgår från Stadshuskajen. Regelbunden frakttrafik förekommer vid Liljeholmen (cement), i Ulvsunda (spannmål till Carlsberg) och Hässelby (bränslen till värmeverket. Vidare förekommer viss trafik med sand från sandtag i Mälaren till mottagningsanläggningar i staden.

I hamnområdena hanteras såväl ro-ro som lo-lo gods. De har en betydande passagerartrafik på Finland och de bal-

STOCKHOLMS HAMNOMRÅDE



tiska länderna. Bulkprodukter som sand, cement, kol och träpellets når staden via hamnarna. Loudden är regionens största oljedepå för införsel av bensen, brännolja och flygfotogen. Allt importerat bulk gods används i Stockholmsregionen. Flygfotogen från Loudden går vidare till Arlanda och Bromma flygplatser. Brännolja går till

Stockholms län. Bensinen går också till regionen och den övervägande delen, ca 80 %, till närområdet.

Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen är centralhamnar för gods och passagerare till och från Finland och de baltiska länderna. Hanteringen av gods från bulk- och containerfartyg sker via Frihamnen och Värtahamnen. Från anläggningarna i Värtahamnen och Stadsgården avgår färjetrafik till Helsingfors, Åbo och Mariehamn och från Värtahamnen även järnvägsfärjor. Från Frihamnen avgår färjorna till Tallinn och Riga. Färjetrafiken är inte bara avsedd för passagerare utan transporterar även stora mängder gods. Största delen av den internationella kryssningstrafiken anlöper några av hamnarna i Stockholm.

Feederlinjer på Hamburg och Bremerhaven ger förbindelser med de transoceana linjenäten. Som en av ostkustens största hamnar spelar Stockholms hamn en stor roll i fartygstrafiken över Östersjön. En omfattande expansion av sjötrafiken i Östersjöregionen kan förväntas de närmaste årtiondena, såväl vad gäller passagerare som gods.

Stockholmsområdet är ett viktigt konsumtionscentrum och Stockholms hamn har en strategisk funktion för stadens och regionens försörjning. Varje år anländer stora mängder gods till Stockholms hamn. Godstransporterna till Stockholmsområdet är till stor del konsumtionsvaror och högvärdiga produkter. Det gods som anländer med

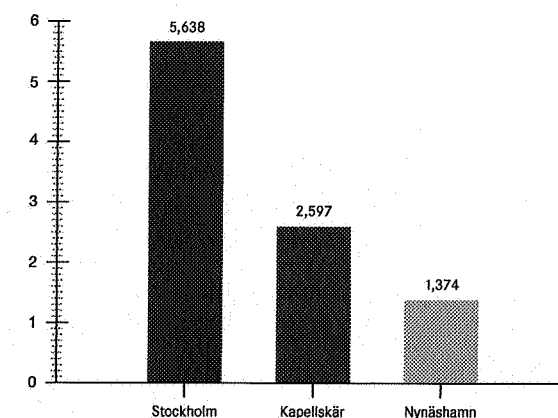
fartyg transporteras sedan vidare med långtradare och järnväg.

Lastbilarna, som idag framförallt utnyttjar Valhallavägen och Lidingövägen, kommer när Norra Länken är färdigställd 2011 i stället använda sig av denna led. Värtabanan, som förbinder hamnen med stambanan, rustades upp av Banverket 2003.

Under år 2004 anlöpdes hamnarna av totalt 9.609 fartyg (passagerarfartyg i skärgårds- och målartrafik oräknade) fördelade enligt nedan:

Antal anlöp 2004

tusental



Centrala hamndelarna

Värtahamnen

Värtahamnen är dels en bulkhamn för flytande bulk, grus och kol, dels en ro-ro-hamn för färjor samt järnvägsfärjor. I hamnen anlöper även vissa kryssningsfartyg.

I Värtahamnen ankommer/avgår dagligen kombinerade gods- och passagerarfärjor samt järnvägsfärjor, som även transporterar vägfordon och passagerare. Under år 2004 hade Värtahamnen cirka 1.570 färjeanlöp med totalt 2.764.000 passagerare, 196.000 personbilar, 53.000 lastbilar och bussar samt 24.000 trailers. I Värtahamnen hanterades vidare 335.000 ton oljeprodukter. Antalet anlöp av tankfartyg var 78. Järnvägsfärjorna transporterade 13.000 järnvägsvagnar, som var lastade med 248.000 ton importgods och 234.000 exportgods.

I anslutning till Norra Värtahamnen finns produktionsanläggningar för fjärrvärme och elström samt fjärrkyla. I Hjorthagen, norr om Värtahamnen, finns även ett gasverk, som framställer stadsgas av nafta och även en smörjoljefabrik, som tar in basoljor sjövägen. Antalet anlöp av tankfartyg uppgick 2004 till 61 med en total last av 250.000 ton oljeprodukter.

I Norra Värtahamnen finns en betongstation, som försörjs sjövägen med sand. Under 2004 transporterade 151 mindre fartyg totalt 59.000 ton sand till betongstationen.

Frihamnen

I Frihamnen hanteras framförallt ro-ro-gods och containers. Färjor går till Tallinn och Riga. Till hamnen anlöper även bulkfartyg och kryssningsfartyg.

Containerhamnen i Frihamnen är en av de större terminalerna på ostkusten, men i ett internationellt perspektiv är verksamheten relativt måttlig. Här hanterades under 2004 totalt 33.000 TEU. Hamnen erbjuder endast i begränsad omfattning brytning av importcontainrar, varför flertalet enheter transporteras vidare med bil eller järnväg till mottagarna i Stockholmsregionen eller till olika godsterminaler. På motsvarande sätt anländer flertalet av exportcontainrarna färdiglastade till hamnen. I containerhamnen lagras såväl lastade som tomma containrar.

Dagligen ankommer och avgår färjor från Frihamnen till Tallinn och varannan dag till Riga. Antalet färjeanlöp uppgick under 2004 till totalt 514 med 615.000 passagerare, 32.500 personbilar, 21.000 lastbilar och bussar samt 6.500 trailers.

Internationella kryssningsfartyg anlöper Södra kajen och Frihamnsbassängen. Stockholm tog år 2004 emot 204 kryssningsfartyg med sammanlagt 220.000 passagerare. För 2005 beräknas 259 kryssningsfartyg anlöpa Stockholms hamnar.

Loudden

Loudden är regionens största oljedepå. Här hanteras bensin, flygfotogen, diesel och brännoljor samt smörjoljor. Merparten av de oljeprodukter som lossas i hamnen skall till närregionen. Oljehantering sker förutom på Loudden (916.000 ton 2004) också i Värtahamnen (227.639 ton 2004) samt i begränsad omfattning i Södra Hammarbyhamnen.

På Loudden finns 10 kajplatser och ett hundratal cisterner med en lagringskapacitet om 332.000 kubikmeter. Under jord finns tre bergtrum för lagring av petroleumprodukter med en kapacitet om totalt 624.000 kubikmeter. Det finns ytterligare ett bergtrum, som numera används såsom recipient för oljehaltigt vatten. Varje vardag lastas cirka 120 lastbilar för vidare distribution ut i regionen.

Stadsgårds- och Masthamnen domineras av färjetrafik till och från Finland och Åland. Dessutom förtöjer kryssningsfartyg och örlogsfartyg vid kajerna. Det finns ett antal ro-ro-rampor och två passagerarterminaler, Viking-terminalen och Stadsgårdsterminalen. Stadsgårdsterminalen byggdes under 2004 om till en modern terminal för det ökade antalet resenärer som förväntas komma med det nya fartyget Birka Paradise. Vidare finns uppställningsytor för fordon och gods. Ingen lagring av gods sker inom hamnområdet. År 2004 gjordes 1.799 anlöp med 4.200.000 passagerare, 210.000 personbilar, 42.000 lastbilar och bussar samt 18.000 trailers. Möjligheten att

kombinera hamnverksamheten med annan exploatering av området övervägs.

Skeppsbron används i dag av passagerarfartyg till Åland, skärgården, Djurgården och Fjäderholmarna samt ibland av kryssningsfartyg och örlogsfartyg. Under år 2004 omfattade kryssningstrafiken på Marichamn cirka 214.000 passagerare. Olika förslag har genom åren lanserats för att göra Skeppsbron "mer levande".

Bland annat har Stenbecks-koncernen presenterat ett koncept med denna inriktning. En förändring av utformningen av Skeppsbron kräver speciella hänsyn till kulturmiljön i Gamla stan.

I Södra Hammarbyhamnen gjordes 99 anlöp under 2004 med 114.000 ton sand och grus samt 12 anlöp med 23.000 ton flytande biobränslen till Hammarby värmeverk. Hamndelen är också förtöjningsplats för de hamnbogserare, som assisterar fartyg i Stockholm.

Norra Hammarbyhamnen används i huvudsak för förtöjning av skutor. Sedan ett antal år används kajen också för den turlistebundna passagerartrafiken till och från Hammarby sjöstad.

Vid Lövholmen förekommer idag endast trafik till Cementas depåanläggning. Under 2004 hanterades 289.000 ton cement i hamndelen och 83 anlöp gjordes.

Nybrokajen trafikeras bland annat av kryssningsfartyg/turistfartyg, örlogsfartyg och skolfartyg.

Norr-Söder- och Klara Mälarstrand och Munkbroholmen används huvudsakligen som förtöjningsplatser för skutor, flytande restauranger, hotell och husbåtar. Viss lokal- och chartertrafik på Mälaren använder också kajerna.

För Strömkajen/Nybroviken/Strandvägen dominerar kryssningstrafik samt lokal- och chartertrafik till skärgården användningen av kajerna. Längs Strandvägen finns ett stort antal skutor förtöjda.

Användningen av innerstadskajerna

Stockholm är en sjö- och hamnstad, där möjligheterna att kunna utnyttja sitt unika läge med den nära vattenkontakten och de milslånga kajerna bättre borde kunna utnyttjas. Stockholmsprofilen kan stärkas genom att skapa strandpromenader som ger en än mer tydlig inramning av staden som en sjöstad och som också utvecklar stadens ansikte utåt. Att använda delar av kajerna till rekreationsområden ger både Stockholms innevånare och stadens turister nya mötesplatser och också en mer promenadvänlig stad. Under våren 2005 presenterade Stockholms hamnar ett förslag hur innerstadskajerna skall kunna användas för att ge mer liv åt dessa områden.



Stockholms innerstadskajer kommer att få en sammanhållen identitet och funktionalitet.

Kapellskär

Kapellskärs hamn är belägen 90 km från Stockholm. Stockholms Hamnar AB äger 91 procent och Norrtälje kommun nio procent av Roslagshamnar AB:s aktier.

Hamnen är en renodlad ro-ro hamn med trafik till Finlands fastland, Åland och Estland. Den stora utvecklingen och tillväxten i hamnen startade i slutet av 90-talet med att FinnLink flyttade hela sin trafik på den svenska sidan till Kapellskär. Det dominerande rederiet är fortfarande FinnLink med tre dagliga avgångar till Nådendal i Finland. Lasten utgörs huvudsakligen av lastbilar med egna chaufförer. Endast en mindre del av lasten är trailers som dras ombord av hamnens personal. Tallink har motsvarande trafik till och från Estland med två dagliga avgångar. Under perioden september till maj trafikerar Silja Line hamnen med sitt största fartyg Silja Europa. Sommarmånaderna trafikerar Silja Europa Stockholm. VikingLine har flera dagliga avgångar till Mariehamn på Åland. Under sommaren 2005 har ytterligare ett rederi, Baltic Scandinavian Line, startat ny trafik till Estland.

Med sin korta inseglingssled och goda vägförbindelser är Kapellskär en viktig hamn för såväl gods- som passagerartrafik till Finland och norra Balticum eftersom seglacionstiden är så kort att man kan lägga turlistor med fasta avgångstider. Hamnen har anknytning till E8, men har ingen järnvägsförbindelse. En utbyggnad/uppgadering av väg 77 är önskvärd för att Kapellskär ska kunna fylla rollen som fortsatt viktig hamn för regionens norra delar.

Årligen reser cirka 1,5 miljoner färjepassagerare till och från Kapellskär. För att anpassa hamnen till de större fartygen har hamnfaciliteterna byggts ut och förbättrats. Terminalen har utökats med ca 50 procent större yta och moderniserats för ökad passagerartrafik. Terminalen är också anpassad för trafik till länder utanför Schengenområdet.

Det finns idag fyra färjelägen med tillhörande uppställningsytor för fordon som ska gå med fartygen. De två äldsta färjelägena är slitna och underdimensionerade redan för dagens trafik. Hamnen anser också att det är nödvändigt att öka kapaciteten i Kapellskär för att klara förväntade trafikökningar. I samband med tillståndspröv-



ningen av hamnverksamheten har Stockholms Hamnar därför ansökt hos miljödomstolen om vattendom för att bygga om och renovera dessa två lägen. Projektet innehåller också en fördjupning av hamnen för att kunna ta emot större fartyg.

Hamnen har ett eget avloppsreningsverk som planeras att byggas om för utökad kapacitet. Detta skulle ge hamnen möjlighet att ta emot avloppsvatten från fartyg som besöker hamnen. Diskussioner pågår också med Norrtälje kommun om att dra fram kommunalt vatten till hamnen. Sammantaget planeras investeringar i hamnen för mellan 200 och 300 miljoner kronor.

Nynäshamn

Nynäshamns hamn är en modern ro-ro hamn, 60 km söder om Stockholm. Hamnen ligger väl skyddad av öar och har samtidigt goda inseglingsförhållanden. Hamnen ägs till 100 procent av Stockholm Hamnar AB. Marken på vilken verksamheten bedrivs arrenderas av Stockholms hamnar av Nynäshamns Mark AB, vilket är ett av Stockholms hamn AB och Nynäshamns kommun hälftenägt bolag.

Hamnen är en renodlad färjehamn med trafik på Gotland, Polen och Lettland. Den har två ro-ro-lägen, men utbyggnadsmöjligheter finns för ytterligare kapacitet. Hamnanläggningarna består av tre färjelägen med ramper, kajer och terminalbyggnad. Hamnanläggningarna har direkt anslutning till järnvägen.

År 2000 blev Nynäshamn en ny destination för en del av den internationella kryssningstrafiken. Det är främst de större kryssningsfartygen, som på grund av gällande farledsrestriktioner inte har möjlighet att gå in till Stockholm, som anlöper Nynäshamn. Under 2004 anlöpte 15 kryssningsfartyg Nynäshamn.

Rederiet Destination Gotland bedriver färjetrafik från Nynäshamn till Visby. Polferries trafikerar Gdansk i Polen med kombinerade bil- och passagerarfärjor och Scandlines har en linje för godstransporter till Ventspils i Lettland. Under 2003 satte Destination Gotland in två nya snabbfärjor i trafik mellan Nynäshamn och Visby.

Drygt 1,5 miljoner passagerare reste 2004 till eller från Nynäshamn med färjorna eller kryssningsfartygen. Dessutom hanterades 550.000 ton gods. Under år 2004 uppfördes en ny kaj för att möta behovet av en växande Östersjötrafik.

I samband med att med att Stockholms Hamn 1992 förvärvade Nynäshamns Hamn AB inköptes också ett markområde om cirka 500.000 kvadratmeter inom Norviks udd. Detta område avses nu att byggas ut till en ny modern hamn.

Med sin närhet till Stockholm och sina mycket goda inseglings- och djupförhållanden bör Nynäshamn kunna vara ett mycket attraktivt alternativ för sjöfarten. Det



förutsätter att landinfrastrukturen snarast byggs ut. Under de kommande åren kommer denna att avsevärt förbättras. År 2005 kommer byggandet av en motorvägsförbindelse mellan Nynäshamn och Fors i Västerhaninge att påbörjas (väg 73). Södertörnsleden, en tvärförbindelse mellan Jordbro och E4 vid Fittja, är delvis utbyggd, och övriga delar skall enligt Vägverkets planer färdigställas 2014/15.

För järnvägen gäller enligt Banverkets järnvägsplan att utökad kapacitet skall tillskapas på Nynäsbanan, sträckan Nynäshamn-Västerhaninge, åren efter 2010. Banan är idag enkelspårig. I den förstudie som Banverket tagit fram presenteras olika alternativ för en kapacitetsförstärkning. Förutom Banverket, som banhållare, finns ett stort antal aktörer som har ett intresse av att en utbyggnad av spårkapaciteten på Nynäsbanan snarast kommer till stånd.

Då järnvägen är en strategisk förutsättning för utbyggnaden av Nynäshamns hamn måste olika möjligheter undersökas för att tidigarelägga utbyggnaden. En sådan kapacitetsförstärkning är också en nödvändighet för pendeltågstrafiken. Störningar på denna sträcka orsakar stora problem för kollektivtrafiken ända upp till Bålsta. För landstinget, som ansvarig kollektivtrafikhuvudman, är en utbyggnad av spårkapaciteten ytterst angelägen.

Möjligheten att tidigare lägga kapacitetsutbyggnaden mellan Nynäshamn och Västerhaninge undersöks av Nynäshamns kommun, Haninge kommun och landstinget/SL.

En utbyggd Södertörnsled är en annan nödvändig infrastruktursatsning. Däremot är den tidigare diskuterade sk E4-syd, som skulle binda samman Nynäshamn med E4 via Himmerfjärden över Mörkö, inget realistiskt projekt under överskådlig tid.

I en motion, daterad den 15 september 2004, föreslår Kristina Olin (m), Sten Nordin (m) och Ulla Hamilton (m) att en snabbutredning skall göras angående Norviks hamn. Motionärerna anser att fullmäktige skall besluta "att utöver den miljöutredning som pågår även utreda de marknadsmässiga förutsättningarna och sondera näringslivets intresse av att vara delaktiga för att bygga djuphamn i Norvik samt att utreda hur området omkring Norviks hamn kan utvecklas."

Stockholms hamnar för fortlopande diskussioner med Nynäshamns kommun och privata intressenter för att undersöka möjligheterna till en helhetslösning för området. Det gäller även användningen av de markområden som ansluter till Norvik, och som ägs av privata intressenter. Ett progressivt alternativ för hela området kan vara ett "joint venture project".



Som underlag för vidare bedömningar av utbyggnaden av Nynäshamns hamn har Stockholms hamnar beställt en marknadsanalys. En sådan presenterades under våren 2005, "Marknadsanalys Stockholm/Nynäshamn", som utarbetats av konsultföretaget Transek. (Se vidare under avsnittet: "Utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut").

Skärgårdstrafiken och båttrafiken på de inre vattenvägarna

Sjöfarten är också en viktig del av kollektivtrafiken i skärgården och inne i Stockholm. Skärgårdstrafiken är en förutsättning för att kunna behålla en bofast befolkning i delar av skärgården. Denna trafik sköts framförallt av Waxholmsbolaget, men också andra rederier såsom Strömmakoncernen med Cinderellabåtarna, Stockholm sightseeing och Strömma kanalbolag trafikerar skärgården eller Stockholms inre vatten. Även på Mälarsidan förekommer en begränsad linjetrafik.

Waxholmsbolaget, som ägs av Stockholms läns landsting, transporterade år 2004 1.671.000 passagerare i skärgårdstrafiken och 2.026.000 passagerare i hamntrafiken.

Förutom den betydelse den lokala fartygstrafiken har för den bofasta befolkningens kommunikationer utgör fartygstrafiken en viktig förutsättning för den omfattande turismen i skärgården och i Mälaren.

Under åren har olika utredningar gjorts om möjligheterna att i större utsträckning använda båttrafik på Stockholms inre vattenvägar. Regionplane- och trafikkontoret tog 1999 fram en studie i vilken föreslogs att ett par båtlinjer borde bli föremål för fördjupade analyser.

År 2002 beslutade landstingsfullmäktige att utreda pendelbåtstrafik från Nacka, Hammarbyhamnen, Lidingö och på Mälarsidan. RTK publicerade år 2004 rapporten "Båtpendling på inre vattenvägar" (2005:3) i vilken redovisas de samhällsekonomiska förutsättningarna för olika alternativ. Utredningens slutsats är att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att utveckla båttrafik för arbetsresor på de antaganden som gäller i RUFS 2015 och att möjligheterna att utveckla båttrafik på de centrala vattenvägarna sannolikt är avhängigt fritids- och besöksresandet.

I studien har fyra trafiklösningar studerats:

1. En färja från Lidingö via Nacka Strand och Nackas utbyggnadsområden vid Saltsjön till Nybroviken.
2. En färja som utgår från Huvudsta och som på sin rutt till Gamla Stan anlöper bryggor vid Traneberg, Hornsberg, Alvik, Stora Essingen, Lilla Essingen, Gröndal och Stadshuskajen.
3. En bussfärja som sammanbinder Danviken och Djurgården och som kombineras med en busslinje mellan Orminge och Östra station.
4. En färja mellan Hammarby Sjöstad och Nybroviken.

Den linje som var mest samhällsekonomiskt motiverad, Lidingö-Nacka –Nybroviken, erhöll endast 0,18 i nyttokostnadskvot.

Regionplane- och trafiknämnden gjorde följande ställningstagande i samband med att rapporten överlämnades till landstingsstyrelsen:

"Möjligheterna att utveckla båttrafik på de centrala vattenvägarna är sannolikt avhängig samordning med fritids- och besöksresandet. Det är inte samhällsekonomiskt motiverat att utveckla båttrafik enbart för arbetsresor baserat på antaganden i RUFS 2015. Det senare kan förändras beroende på hur stora bebyggelsestillskott som kan realiserats i sjönära stadsdelar. Det finns därför skäl att i SL:s och WÅAB:s utbudsplanering överväga möjligheterna till båttrafik i takt med att ny bebyggelse tillkommer. En ökad båttrafik på de inre vattenvägarna skulle bidra till Stockholmsregionens attraktionskraft.

Det kan alltså finnas fler faktorer än de rent samhälls-ekonomiska att ta ställning till i det här ärendet och det finns anledning att vara mer flexibel i synen på kollektivtrafik till sjöss. Tvärbanan ansågs tidigare som samhälls-ekonomiskt tveksam, men har visat sig bli en populär och omtyckt trafikform som har gett positiva effekter för kollektivresenärerna i Stockholms län. Rapporten

kommer att vara ett av underlagen till hur landstinget tar ställning i frågan i framtiden.

Enligt Kollektivtrafikkommittén SOU 2003:67 framstår kollektivtrafik ofta som olönsam i en samhällsekonomisk kalkyl. Kommittén förordar en kompletterande utvärderingsmetod som kallas Multikriterianalys, MCA (som är en metod att på ett systematiskt sätt utvärdera projekt där alla relevanta effekter kan beaktas)."

I det s k Sjöbussprojektet, som drivs av Stockholm stad m fl, har ett linjeförslag utretts för biogasbåtar på sträckan Lidingö-Nacka-Nybroviken. Vidare har den politiska majoriteten i Stockholm stad enats om att biogasfärjor på Stockholms vattenvägar ska introduceras som ett pilotprojekt enligt "sjöbusskonceptet". Finansieringen skall ske genom den s k miljömiljarden. Lidingö och Nacka kommuner utreder tillsammans möjligheterna att inrätta en färja för bil och buss mellan kommunerna. Ett problem är att hitta ett lämpligt färjeläge i Nacka.

För fartygen som trafikerar skärgården och de inre vattenvägarna, men även för andra fartyg, är det viktigt att det finns varvsresurser inom rimligt avstånd. Det finns ett antal mindre varv i Stockholms närhet som kan svara för även ganska omfattande reparationer. Sedan Örlogsvarvet 1969 flyttade till Muskö och Finnboda varv lades ner 1981 är det endast varvet på Beckholmen som kan ta in fartyg i docka (Gustav V:s docka).



Hur skall Stockholm i framtiden använda sina hamnar och hamnområden

Möjligheter och restriktioner för markanvändningen

Stockholm stad är i besittning av betydande områden för hamnverksamhet. Frågan är hur hamnarna och de hamnnära markområdena i framtiden skall kunna utnyttjas på ett optimalt sätt. Denna frågeställning har behandlats i olika dokument, såsom i översiktsplanen för Stockholm, i promemorian om riksintresset, i "Vision 2015" samt i RUFS.

All hamnmark i Stockholm ägs av staden och disponeras av Stockholms hamn.

Inom hamnområdet Värtan-Frihamnen-Loudden finns ett mycket stort antal arbetsställen, varav en del har direkt anknytning till hamnverksamheten. Hamnområdet fungerar i realiteten som ett arbetsplatsområde med många olika slags verksamheter.

Övergripande avvägningar om markanvändningen sker i kommunens översiktsplan. Översiktsplanen kan överprövas av länsstyrelsen och regeringen. Kommunfullmäktige i Stockholm har 1999 antagit en ny översiktsplan. Vidare har landstingsfullmäktige 2003 antagit en regionplan för länet, den regionala utvecklingsplanen (RUFS). Översiktsplanen och den regionala utvecklingsplanen utgör riktlinjer för den framtida utvecklingen av Stockholms hamn och därmed sammanhängande markområden.

I Stockholms stads översiktsplan (ÖP 99) redovisas Värtan-Frihamnen som ett stadsutvecklingsområde som framöver skall kunna innehålla såväl en fortsatt hamnverksamhet som möjlighet till en successiv omvandling av området. I planen är riksintresset Stockholms hamn definierat som hamndelarna Värtan-Frihamnen och Stadsgårdshamnen-Tegelvikshamnen/Masthamnen. Det betonas i översiktsplanen att hamnverksamheten i Värtan – Frihamnen är strategiskt viktig.

Området rymmer regionens enda fullservicehamn och har stor betydelse för regionens näringsliv. Men samtidigt sägs att det kan finnas möjligheter att etablera olika typer av verksamheter inom delar av hamnområdet, t ex bostäder, kontor eller logistikcentrum. Vidare att förut-

sättningar för hamnverksamheten måste finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.

En övergripande målsättning är att Stockholm även fortsättningsvis skall utvecklas till en dynamisk hamnregion och kunna erbjuda den hamnservice som marknaden efterfrågar. Men en omstrukturering och specialisering mellan de olika hamnar som ingår i Stockholms hamnar kan bli nödvändig. Även användandet av marken i anslutning till hamnarna måste bli föremål för bedömningar. Behövs inte marken för direkta hamnändamål måste givetvis alternativa användningsområden övervägas, under förutsättning att detta inte negativt påverkar möjligheterna att bedriva hamnverksamheten. Det är inte ovanligt att det i kommunerna kan förekomma intressekonflikter mellan hamnens ambitioner och kommunens intentioner vad gäller markanvändningen. Marken är ofta centralt belägen och läget vid vattnet gör att området är mycket attraktivt, dvs marken har en högt värderad alternativ användning för olika ändamål såsom bostäder eller kontor.

Hamnens påverkan på omgivande områden bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, dels av restriktioner till följd av miljöstörningar. Flera miljöstörningar är förknippade med hamnverksamhet. Det gäller buller, luftföroreningar och vibrationer. Buller genereras vid lastning och lossning. Även tåg- och trucktrafik samt fartyg i hamn skapar buller. Det lågfrekventa ljudet från fartygen, när de ligger i hamn, kan vara mer eller mindre dominerande. Detta alstras i huvudsak från fartygens hjälpmaskiner för produktion av fartygens elbehov. Att ansluta fartygen till elkraft i hamnen eliminerar inte helt bullret, då själva fläktaggregaten medför buller. Slagljud förekommer frekvent vid lastning/lossning och kan uppgå till höga impulsjud. Ett särskilt problem utgör buller och oljud från kryssningsfartygen.

Enligt miljöbalken erfordras tillstånd såväl för att anlägga en ny hamn som för driften av en befintlig hamn. Prövningsmyndigheter är Länsstyrelsen eller Miljödömsstolen. Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd.

För att skapa acceptabla miljöförhållanden måste vid överväganden om ny bebyggelse i anslutning till befintlig hamnverksamhet bullerförhållanden och luftkvalitet anpassas genom skyddsavstånd m.m. Bland annat måste Naturvårdsverkets riktvärden och Boverkets rekommendationer för acceptabel bullernivå för bostäder m.m. iakttas. Det gäller såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och den väg- och järnvägstrafik som betjänar de olika hamndelarna. Dessutom måste risk- och säkerhetsaspekter kopplade till hamnverksamheten och transporter till och från hamnen och de störningszoner som kan finnas längs dessa transportvägar beaktas.

De områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skall enligt 3 kap. 8§ miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan "påtagligt försvåra" tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Om område som är utpekad som riksintresse skall tas i anspråk för annat ändamål krävs att ett godtagbart hamnalternativ utpekats och miljöprövats.

Under år 2001 utarbetades ett program för planering av området Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen och Loudden. Programmet behandlar översiktligt frågor kring markanvändning och försörjningssystem. Avsikten med programmet är att visa de olika områdenas potential när hamnen, Värtaverket och gasverket, ska förenas med nya verksamheter. Programmet innehåller 10 000 bostäder och 700 000 kvm lokaler med plats för 30 000 arbetsplatser.

Området från Gasverksområdet till Loudden ingår i stadens översiktsplan som ett stadsutvecklingsområde avsett för blandad stadsbebyggelse tillsammans med hamnverksamhet och energianläggningar. Enligt programmet ska hamnverksamhet och energiproduktion finnas kvar och ett nytt stadsbyggande tillkomma på mark som inte längre behövs för hamnverksamheten och energiproduktionen. Tillkommande bebyggelse ska vara kompatibel med dessa verksamheter.

Efter framläggandet av programmet har ett antal utredningar påbörjats för att få underlag för fortsatt planering av de olika områdena, bland annat en studie för att belysa problemet med bostäder och buller från hamnverksamheten.

Programmet har varit föremål för samråd och remiss under 2002. Länsstyrelsen påtalade i sitt remissvar att programområdet berör områden av riksintresse för hamn, väg och järnväg. Vidare berörs Nationalstadsparken vilken är riksintresse enligt miljöbalken. Inom programområdet finns miljöer som har kulturhistoriskt intresse.

Här finns också verksamheter som innebär störningar för omgivningen från miljö-, hälso- och säkerhetssynpunkt.

Vidare säger länsstyrelsen i sitt yttrande: "I programmet prövas huruvida en kombination av bostäder och hamnverksamhet är möjlig inom det aktuella området. Länsstyrelsen finner att en sådan kombination inte torde vara möjlig utan att hamnen som riksintresse hotas att påtagligt skadas. Många av de konflikter som uppkommer vid en kombination av hamnverksamhet och bostadsbebyggelse är inte tillräckligt belysta och programmet lämnar många frågor olösta. En viktig fråga för regionens utveckling, som inte hanteras i programmet, är hur de hamnverksamheter som inte ska finnas kvar i hamnområdet, exempelvis oljehantering, ska ersättas. Länsstyrelsen anser att intill en fullgod lösning presenterats för regionens oljehantering omfattar riksintresse Stockholms hamn även oljehantering i Loudden. Länsstyrelsen bedömer mot denna bakgrund att förslaget till program för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden påtagligt kan skada riksintresset Stockholms hamn."

Staden däremot håller inte med om att det skulle finnas någon konflikt mellan programförslaget och hamnen som riksintresse. Vilka hänsyn som riksintressena kräver i praktiken kan prövas först med konkreta bebyggelseplaner. (Länsstyrelsen har nyligen prövat två detaljplaner, som underkänts med hänvisning till oförenligheten med riksintresset).

Förekomsten av en mängd outredda förutsättningar och frågeställningar borde enligt länsstyrelsen leda till att staden borde överväga att utarbeta en fördjupad översiktsplan för området i stället för att gå vidare med detaljplaner för delar därav. Detta avvisades dock av stadsbyggnadsnämnden och planeringen fortsätter nu med detaljplaneutredningar för områdets olika delar. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 12 juni 2003 att gå vidare med programarbetet för Hjorthagen och södra Värtan och att avvakta utredningen om hamnområdet.

Vision 2015

Ett förslag till framtida hamnverksamhet och markanvändning i Värtan, Frihamnen och Loudden, "Vision 2015", har tagits fram av Stockholms hamnar och förankrats i berörda förvaltningar i Stockholm stad. Visionen presenterades hösten 2004. Utgångspunkten är att Stockholms hamnars ledande roll såväl vad gäller person- som godstransporter i Östersjöområdet skall bestå och utvecklas, men fördelas mellan olika hamnar.

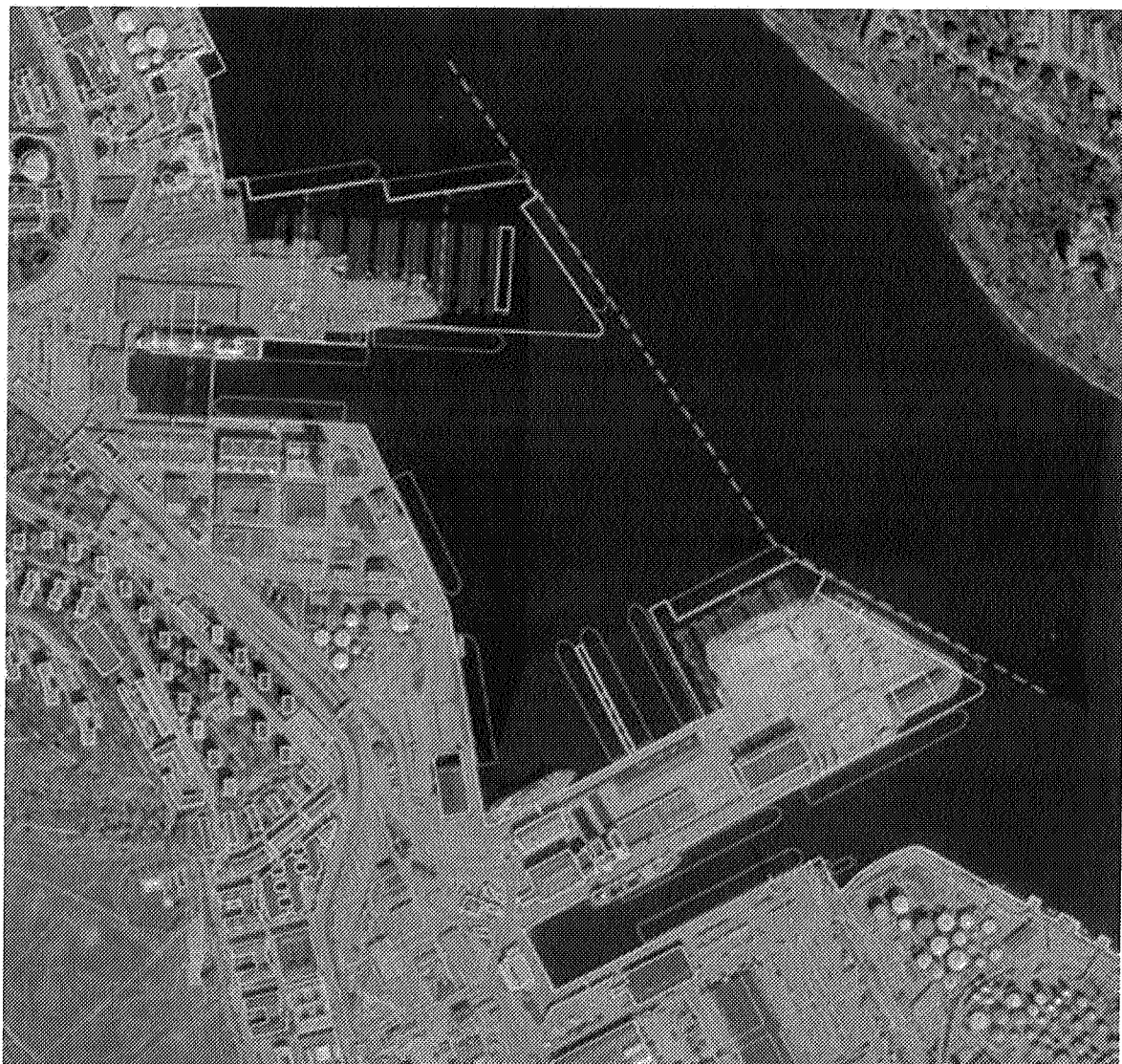
Förslaget innebär att Värtahamnen och Frihamnen skall utvecklas och renodlas till en modern färje- och kryssningshamn. Nynäshamns hamn byggs ut för i första hand container- och ro-ro-trafik och oljehantering på Loudden läggs ner.

De markytor som friställs föreslås användas till bostäder och kontor. Den nya markanvändningen skall gå att för-

ena med den framtida hamnverksamheten, så att denna inte riskerar att begränsas i olika avseenden.

Hamnverksamheten är mycket ytintensiv. För hantering av gods, passagerare, uppställningsytor, depåer, m m krävs stora ytor. Buller ifrån fartyg, truckar och järnväg gör att delar av hamnverksamheten är svår att förena med annan bebyggelse som t ex bostäder. Det krävs därför betryggande avstånd från hamnverksamheten till annan bebyggelse.

I Värtan/Frihamnen möts tre transportslag: fartyg, lastbil och järnväg. I området hanteras dels containrar i Frihamnen, dels trailers till och från färjorna. Det dominerande inslaget i hamnen är färjetrafiken. Området är beläget i anslutning till innerstaden. Det förhållandevis centrala läget innebär att terminalverksamheten och trafiken till och från hamnen kan verka störande på omgivande bo-



stadsområden. I anslutning till hamnen ligger Nationalstadsparken.

Idag omfattar hamnområdet Värtan-Frihamnen 827.000 kvadrater, exklusive energihamnen. Den nya hamnen kommer enligt visionen att bestå av ca 445.200 kvadrater. En förutsättning för detta är att befintliga pirer byggs ut med ca 100.000 kvadrater.

I visionen uppskattas antalet färje- och kryssningspassagerare år 2015 uppgå till 10 miljoner och godsomsättningen omfatta 10 miljoner ton per år. Internationella kryssningsanlöp bedöms bli 240 och kortkryssningar i Östersjön 104 per år. Antalet dagliga avgångar till Åbo antas bli fyra, till Helsingfors, Riga, S:t Petersburg och Tallin två samt tre avgångar med järnvägsfärjor till Åbo.

Färjorna, som är ro-pax-fartyg, transporterar gods, personbilar, bussar och passagerare. Fartygen kan ta upp till ca 2.900 passagerare och 2.500 löpmeter fordon. Godset transporteras per lastbil (ledsagade fordon) och trailers, lastas och lossas av stuveriet och för trailers med hjälp av truckar. Trailers används framförallt för transporter till stora centrallager, medan lastbilar svarar för "just in time delivery", d v s destinationen är direkt till slutmålet. På- och avlastning av fartygen måste ske snabbt, vilket ställer krav på tillräckligt med ytor inom hamnområdet.

Järnvägsfärjorna transporterar järnvägsvagnar, personbilar, lastbilar och trailers. Ankomst och avgångstider är helt beroende av järnvägens logistiska planering. Fartygen går med vändande trafik, där lastning och lossning måste ske snabbt. Kajtiden för järnvägsfärjor får sällan överstiga en timme. Tillräcklig plats för rangering är en förutsättning, där 700 meters tågset monteras/demonteras inför lastning och lossning.

Kryssningstrafiken föreslås koncentreras till Frihamnsbassängen med södra kajen som reservområde. Tre fartyg skall kunna vara förtöjda vid kajerna samtidigt. Kryssningsfartygen tenderar att bli allt större och fartygen kan vara upp till 300 meter långa och ha 2.600 passagerare.

Enligt visionen skall Finlandstrafiken inklusive järnvägsfärjor samt två reguljära kryssningsfartyg hanteras i Värtahamnen. Värtabassängen fylls ut för att skapa ny mark. Värtapiren byggs ut genom utfyllnad i vattnet. Två ro-ro fartyg skall kunna anlöpa/avgå inom kort tidsintervall (1 timme). För att säkerställa flödena finns 12.000 löpmeter uppställningsplats för personbilar/bussar/lastbilar/trailers. Den planerade spårvägen passerar området, vilket ger en bra anslutning till Stockholms kollektivtrafik. Spåren till järnvägsfärjorna flyttas mot Lidingövägen och Energihamnen för att minimera konflikter med övrig trafik.

Frihamnen skall enligt visionen hantera trafiken på Balticum och Ryssland. Flöden för ro-ro-trafiken är samma som för Värtan, dvs ankomst/avgång av två fartyg inom en kort tidsintervall. Ny mark skapas genom utfyllnad av Frihamnspiren. För att ge plats åt parkering och uppställningsytor rivs magasin 4, 8 och 9. Frihamnsterminalen placeras i Magasin 6, vilket även inrymmer parkering och en internationell kryssningsterminal.

Hamnterminalerna hanterar mycket stora flöden av passagerare vid ankomst och avgång. Det ställer stora krav på den logistiska planeringen. Terminalerna måste innehålla ett stort antal funktioner för biljettköp, information etc. I anslutning till terminalbyggnaderna skall finnas stora ytor för bussar, taxi, parkering och långtidsparkering. Terminalerna skall ha god tillgång till kollektivtrafik.

Lastfartyg av lo-lo-typ, där lasthantering sker med hjälp av hamnens eller fartygens egna kranar, kommer endast undantagsvis att anlöpa Värtan – Frihamnen. Dessa fartyg kommer företrädesvis att svara för Fortum Värme behov av fasta bränslen till energihamnen i Värtan.

Fortsatt arbete med visionen

Förslagen i visionen kommer att bearbetas och konkretiseras av en arbetsgrupp som bildats med företrädare för hamnen, trafik-, mark- och stadsbyggnadskontoren. Det fortsatta arbetet inriktas på att ta fram underlag för vidare detaljplanering och kommer att inkludera fördjupade konsekvensanalyser, inte minst inför kommande miljöprövningar. Det är viktigt att även näringslivet, t ex genom Handelskammaren, får möjlighet att delta i det fortsatta arbetet.

Riksintresset

Sjöfartsverket förklarade den 22 oktober 2001 att Stockholms hamn är av riksintresse för sjöfarten enligt miljöbalkens 3 kap. 8 §. Det innebär att de mark- och vattenområden som utgör riksintresse skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av berörda anläggningar. Bestämmelserna avser både planering enligt plan- och bygglagen och tillståndsprövning enligt mark- och vattenlagstiftningen.

För att betraktas som ett riksintresse skall hamnen uppfylla kriteriet för TENT-T kategori A. Det innebär att trafiken skall överstiga 1,5 miljoner ton eller ha 200.000 passagerare i internationell sjöfart per år och ha intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

Beskrivning och avgränsning av riksintresset skall enligt miljöbalken ske i samverkan mellan statliga myndigheter och berörd kommun. Kommunen skall i sin översiktsplan redovisa hur den avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen skall ta de initiativ som behövs och verka för att riksintressena tas till vara. Om länsstyrelsen anser att översiktsplanen inte tillgodoser ett riksintresse skall detta framgå av länsstyrelsens granskningsyttrande under utställningen av översiktsplanen.

Av Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 framgår inte den närmare avgränsningen av vilka hamndelar som omfattas av riksintresset. En precisering har sedermera skett i en av Sjöfartsverket, Banverket, Vägverket och Länsstyrelsen gemensamt framtagna PM: "Riksintresse Stockholms hamn 2004-04-19", och som under år 2004 varit ute på remiss.

En anledning till att promemorian tagits fram är stadens planer för den framtida utvecklingen inom områdena Hjorthagen, Värtan, Frihamnen och Loudden. En oro för att en utbyggnad av framförallt bostäder skulle kunna försvåra hamnverksamheten och därmed riksintresset finns mer eller mindre uttalat. Men även risk- och säkerhetsaspekter vid en förändring av markanvändningen är en anledning till preciseringen.

Riksintressepromemorian är en bred beskrivning av hamnverksamheter, transporter till och från hamnen

samt miljö-, risk- och säkerhetsfrågor. Det övergripande syftet med rapporten är att tjäna som ett kunskapsunderlag för stadens fysiska planering och vid tillståndsprövning samt för att skapa en gemensam syn mellan berörda myndigheter hur riksintresset Stockholms hamn skall beskrivas och preciseras. Beskrivningarna skall även vara ett underlag för andra myndigheters tillståndsprövningar och tillsyn. Det är kommunens ansvar att riksintresset beaktas i såväl översiktsplaneringen som detaljplaneringen. Men även länsstyrelsen skall se till att riksintresset iakttas i olika planer.

Alla Stockholms hamndelar ingår inte i riksintresset. Detta begränsas till följande områden: Stadsgården, Masthamnen, Skeppsbron, Värtahamnen, Frihamnen, Containerterminalen och Loudden. Riksintresset omfattar även anslutande befintlig och planerad väg- och järnvägsinfrastruktur. De hamndelar som inte inkluderas i riksintresset är Hammarby sluss, Hammarbyhamnen, Norr Mälarstrand, Söder Mälarstrand, Klara Mälarstrand, Munkbrohamnen, Strömkajen, Nybroviken och Strandvägen.

I sitt yttrande över promemorian understryker Stockholm stad att det är av stor vikt att Stockholms hamnverksamhet värnas så att andra verksamheter inte inskränker på nödvändiga funktioner i hamnen, exempelvis genom att bullerstörningar i närbelägna, nybyggda bostäder förhindrar nödvändig hamnverksamhet. Samtidigt framhåller staden att beskrivningen av riksintresset inte får uppfattas som statiskt. En dynamisk utveckling av hamnverksamheten, sett i ett regionalt perspektiv, är en förutsättning för en region i utveckling, men också för en sjöfart i utveckling.

Den nuvarande hamnverksamheten inom Värtan-Frihamnen med väg och järnväg medför miljöpåverkan för den befintliga täta stadsbebyggelsen utanför hamnområdet. Det gäller särskilt bullerstörningar, försämrad luftkvalitet, hantering av farligt gods m.m. För att minimera påverkan på stadsmiljön bör snarlik verksamhet koncentreras till en och samma hamndel och på så sätt nyttja tillgänglig mark mer effektivt. Anläggandet av nya

pirar kan ge utrymme för både nya funktioner och fler fartyslägen.

En omlokalisering av vissa hamnfunktioner till andra hamnlägen i regionen torde för t ex Värtan-Frihamnen resultera i att dagens hamnområde kan nyttjas mer effektivt och utvecklas till att bli en mer integrerad del av staden, där både stadens och hamnens intressen tillgodoses.

Stockholm stad anser vidare att förslaget till den geografiska definitionen av riksintresset är alltför omfattande och ifrågasätter om Skeppsbron bör ingå i riksintresset. Eftersom Strömkajen och Nybrokajen med sin omfattande båttrafik inte ingår i riksintresset Stockholms hamn bör inte heller Skeppsbron enligt staden inkluderas.

Det bör framöver mer konkret redovisas vilken omgivningspåverkan som olika aktiviteter ger upphov till och vilka konsekvenser hamnens verksamhet medför vad gäller buller, luft- och riskpåverkan. Även de anslutande väg- och järnvägsfunktionerna som försörjer hamnen bör beskrivas. När det gäller bullerfrågorna bör i det fortsatta planeringsarbetet gränssnittet mellan industri- och trafikbuller förtydligas.

Det finns enligt staden behov av en fördjupad dialog mellan staden och berörda statliga myndigheter kring hamnverksamheten i regionen och kring riksintressets omfattning och relation till andra väsentliga samhällsintressen. Staden hänvisar också till att fullmäktige i mars 2004 givit kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en hamnstrategi för Stockholm. En regional hamnstruktur bör klarläggas innan slutlig avgränsning av riksintresset sker. Under arbetet med hamnstrategin har kontakter förekommit mellan representanter för länsstyrelsen och hamnutredaren angående riksintresset.

Promemorian "Riksintresset Stockholms hamn" har varit ute på remiss under tiden april – oktober 2004. Efter sammanställning och bedömning av remissynpunkterna har vissa revideringar gjorts. Den slutliga versionen har undertecknats i juni 2005 av företrädare för Sjöfartverket, Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket (Rapport 2005:17, Länsstyrelsen i Stockholms län).

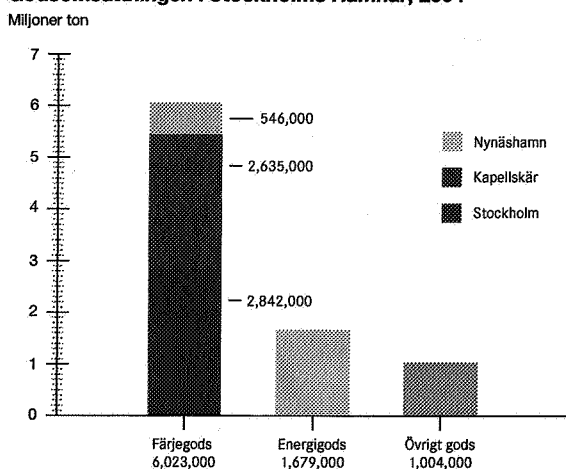
I den reviderade promemorian sägs att man inte delar stadens uppfattning att riksintresset inte bör avgränsas i nuläget utan att i stället pågående utredningar bör avvakta. Först när en ny lokalisering av verksamheten är tillståndsprövad och kommit till stånd kan en omprövning av riksintresset ske. Vidare har vissa av kriterierna och beskrivningarna gjorts mer tydliga. Stadens synpunkt att Skeppsbron inte bör ingå i riksintresset avvisas med hänvisning till att Skeppsbron ingår i samma hamndel som Stadsgårdshamnen/Masthamnen och har därför bedömts vara av riksintresse. Slutligen har antalet viktiga regionala hamnar utökats med Södra Hammarbyhamnen och Strömkajen/Nybroviken.

Hamninфраstruktur för den framtida godshanteringen

Temaplan har kartlagt Mälardalens export och import. Kartläggningen visar att av Mälardalens totala import och export, totalmängd 12 miljoner ton under 2002, hanteras 5,5 miljoner ton (46%) i Stockholms län. Mätt i varuvärde omfattar exporten och importen i Stockholms län 54 procent (103 miljarder kronor) av Mälardalens export och import (189 miljarder kronor).

Godsomsättningen i Stockholms hamnar var år 2004 totalt 8.706.000 ton fördelat enligt nedan:

Godsomsättningen i Stockholms Hamnar, 2004



Under 2004 var godsomsättningen i Stockholms hamn 5.525.000 ton. Den största delen av den sk ro/ro-trafiken som angör Stockholms hamn utgörs av kombifärjor som transporterar både passagerare och rullande gods. Kombinationen ro/ro-godstrafik och passagerare i Stockholm är viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft. Cirka hälften av godset (2,5 miljoner ton) i de trailers och långträdare som anländer har slutdestination i Stockholms- och Mälardalsregionen.

Feederfartygen transporterar containrar som lossas av containerkranar i Containerterminalen i Frihamnen (lo-lo). Containergodset består till 99 procent av transocean gods som kommer från något land utanför Europa. Det kommer cirka 150 containerfartyg till Stockholm på ett år. Under 2004 hanterades 33.500 TEU i Containerterminalen i Stockholms hamn.

Stockholms hamn är huvudsakligen en importhamn för containertrafiken till Stockholmsområdet. Andelen lastat gods i Stockholms hamn är cirka 30 procent och andelen lossat gods cirka 70 procent. För ro-ro-trafiken råder balans mellan import- och exportflöden.

Färjorna transporterar nästan 70 procent av det gods som omsätts i Stockholms hamnar. Den totala godsomsättningen under 2004 var 8,7 miljoner ton, varav färjorna transporterade drygt 6 miljoner ton.

För bulkvaror och containergods skall närmare 90 procent av produkterna till Stockholms län. Exporten av containergods från Stockholm kommer främst från Stockholms län. Färjegodset som exporteras eller importeras via Stockholm har mellan 40-50 procent av sin destination eller produktionsplats i Stockholms län.

Av de drygt fem miljoner ton gods som hanterades i hamnen under 2004 hanterades cirka 3,9 miljoner ton i hamndelarna Värtahamnen-Frihamnen-Loudden och 820.000 ton i hamndelarna Skeppsbron – Stadsgården-Masthamnen. För färjetrafiken har Värtahamnen och Masthamnen varit dominerande, men med tillväxten i trafiken till och från Baltikum har Frihamnens betydelse för färjetrafiken ökat. I Frihamnen finns även en siloanläggning för export av spannmål samt Containerhamnen.

Bulk är gods som fraktas oförpackat i mycket stora volymer. Totalt hanterades 2,5 miljoner ton bulkgoods (inkl olja) under 2003. Stockholms hamn är den enda i regionen med tillräckligt vattendjup för att kunna ta emot större bulkfartyg.

Det bulkgoods som kommer till hamnen har en lokal och regional marknad och består av bränslen till fjärrvärmeanläggningar (kol och pellets), byggmaterial (sand och cement) samt salt och råvaror till livsmedelsindustri (spannmål). Kolet går till Fortums anläggning i Värtahamnen och biobränslen till Hässelby kraftvärmeverk.

Under 2003 omsatte oljehamnen på Loudden och Värtahamnen ca 1,2 miljon ton petroleumprodukter och 234.000 ton kol. Den största delen av petroleumpro-

dukterna kom från raffinaderierna på Västkusten och i Finland. Fortum svarar för cirka 30 procent av importen.

Bulkgodset som exporteras från Stockholms hamn är spannmål från Stockholms, Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län. Vanligtvis anländer spannmålen med lastbil, men ibland med mindre fartyg från lastageplatser i Mälardalen för att därefter lastas i större fartyg.

Utgående godsflöden över Stockholms innerhamnar består till stora delar av förädlade produkter. 95 procent av godsmängderna lämnar Stockholm med färja eller i container.

Färjetrafiken i Värtahamnen och Frihamnen medförde under 2004 cirka 65.000 lastbilar och 31.000 trailers, 9.000 bussar och ca 229.000 personbilar.

Hamnen är en terminalpunkt i regionen där riksvägnätet och stambanenätet har möjlighet att direkt nå sjötransportsystemet. Värtabanan förbinder hamnen med stambanan och har en viktig funktion som järnvägslink mot Finland, Ryssland och Baltikum. Den ingår i det Transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Under 2003 har Värtabanan rustats och uppgraderats av Banverket. Godsströmmarna på Värtabanan är störst i relation till Värtan – Älvsjö – Hallsberg och trafiken består idag främst av vagnslast- och containertåg.

Utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut

Under senare år har planering för utbyggnad av Nynäshamns hamn norrut i Norviksområdet pågått. I samband med att Stockholms Hamn 1992 förvärvade Nynäshamns Hamn AB inköptes också ett markområde om cirka 500.000 kvadratmeter inom Norviks udd.

Avsikten är att här anlägga en ny container-, ro-ro- samt bulkhamn. I det miljöprövningsarbete, som Stockholms hamnar för närvarande genomför, ingår att göra en övergripande marknadsanalys. Här inkluderas prognoser för marknaden för olika slag av sjötransporter. Analyserna skall visa vilken trafik och vilka flöden som kan bli aktuella för Nynäshamn. Miljöprövningsarbetet kommer att omfatta de olika slag av undersökningar som föreskrivs i Miljöbalken.

Stockholm stad har genom Stockholms hamnar ansvaret att säkerställa varuförsörjningen till Stockholmsregionen. Detta är ett riksintresse. Det nuvarande området för containerhantering i Stockholms hamn är otillräckligt för att möta framtidens kraftiga efterfrågeökning. En ökning av antalet containers och trailers kommer att öka trängseln på gatunätet och tillfarterna till Stockholms stad.

Containerfartygen blir också allt större och den långa farleden in till Stockholm begränsar möjligheten att ta emot större fartyg i containerterminalen i Frihamnen. Stockholms hamnars intentioner är därför att flytta den nuvarande containerhanteringen från Frihamnen till Nynäshamns hamn så fort nödvändiga investeringar är gjorda. Genom att containertrafiken flyttas från Frihamnen till Nynäshamn minskar fartygstrafiken genom skärgården. Containerhanteringen i Frihamnen är i dag relativt begränsad.

I dag tar Stockholms hamn in cirka 33.000 TEU i Frihamnen. Nynäshamn kommer att ha en kapacitet på 300.000 TEU. Förutom containers kommer Nynäshamn att hantera trailers och energiråvara i form av flis och pellets.

I mars 2005 presenterade ordföranden i Stockholms hamnar, Malte Sigemalm, tillsammans med kommunstyrelsens ordförande i Nynäshamn, Ilija Batljan, en skiss över det planerade hamnområdet och en tidplan för genomförandet av utbyggnaden. Ambitionen är att utbyggnaden av hamnen skall påbörjas 2007 och att den skall stå klar 2010. Kostnaden för investeringar i olika hamnfaciliteter uppskattas till cirka 1,5 – 2 miljarder kronor. (Beloppet kan jämföras med kostnaden för ett nytt kryssningsfartyg, som ligger kring 1,2 miljarder kronor).

Containertrafiken kommer enligt alla prognoser att kraftigt öka inte minst genom den positiva ekonomiska utvecklingen i Baltikum, Polen och Ryssland. Därmed skulle Nynäshamn kunna få en betydande trafik i framtiden. Med sin närhet till Stockholm och sina mycket goda inseglings- och djupförhållanden bör Nynäshamn kunna vara ett mycket attraktivt alternativ för sjöfarten. Det förutsätter att landinfrastrukturen snarast byggs ut. Denna kommer att avsevärt förbättras under de kommande åren. 2005 kommer byggandet av en motorvägsförbindelse mellan Nynäshamn och Fors i Västerhaninge att påbörjas (väg 73). Södertörnsleden, en tvärförbindelse



mellan Jordbro och E4 vid Fittja, är delvis utbyggd, och övriga delar skall enligt Vägverkets planer färdigställas 2014/15.

Med den nya motorvägen (73), Södertörnsleden och utökad kapacitet på Nynäsbanan kommer godset via Nynäshamn-Norvik att nå näringslivet och tre miljoner konsumenter i Stockholm-Mälardalsregionen på ett snabbt och effektivt sätt.

Stockholms hamnar för fortloppande diskussioner med Nynäshamns kommun och privata intressenter för att undersöka möjligheterna till en helhetslösning för området. Det gäller även användningen av de markområden som ansluter till Norvik, och som ägs av privata intressenter. Ett progressivt alternativ för hela området kan vara ett "joint venture project".

Som underlag för vidare bedömningar av utbyggnaden av Nynäshamns hamn har Stockholms hamnar beställt en marknadsanalys. En sådan presenterades under våren 2005, "Marknadsanalys Stockholm/Nynäshamn", som utarbetats av konsultföretaget Transek. Rapporten redovisar en omvärldsanalys med sammanställning av de faktorer som påverkar en hamnutbyggnad i Mälardalsregionen. I analysen görs en beräkning av tänkbara godsvolymer för en utbyggd hamn i Nynäshamn.

Transek har i sin studie använt tre scenarier med olika antaganden om vilken marknadsandel Nynäshamn skulle kunna få. Scenarierna bygger på Stockholms Hamns bedömningar, vilka i sin tur bl a baseras på kontakter med olika aktörer. Prognosen görs väsentligen genom trendframskrivningar av container- och trailervolymer till och från Mälardalen. Vilken "marknadsandel" av Mälardalens totala transportvolymer Nynäshamn kan förväntas få är svårare att prognostisera. Det beror framför allt på att transporterna till stor del styrs av ett fåtal dominerande aktörer, vars beslut spelar mycket stor roll för hur transporterna fördelas på olika hamnar.

Tillväxtfaktorer – containertrafik	1995-2003	2004-2010	2011-2020	2021-2030
Tillväxt av Sveriges varu- export/import i ton	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
Relativ bef-tillväxt Sthlm-regionen (över landet)	0,30%	0,53%	0,53%	0,53%
Ökad containerisering	3,9%	4,9%	3,9%	2,9%
Sammanlagd TEU-tillväxt	5,8%	7,0%	6,0%	5,0%

Godsvolymer till och från Stockholm och Mälardalen antas öka något snabbare än volymer till och från riket, eftersom befolkningen och den ekonomiska aktiviteten förväntas fortsätta att öka snabbare i Stockholm och Mälardalen än i riket som helhet.

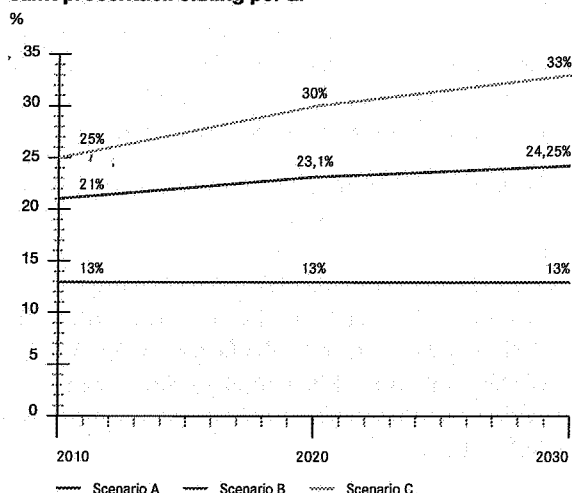
Tillväxttal som prognosen baseras på

De exakta godsvolymer till och från Mälardalen är inte kända, men containertrafiken till och från Mälardalen bedöms till ca 300 000 TEU per år.

En utbyggd hamn i Nynäshamn förväntas få en betydligt större andel av Mälardalens container- och trailertrafik bl a på grund av att en ny hamn kan erbjuda en mer kostnadseffektiv service, beroende framförallt på de logistiska fördelarna kopplade till hamnens läge. Genom kortare inseglingstider och det sydliga läget kan fartygs-linjer mellan kontinenten och Mälardalen minska sina omloppstider väsentligt. Kombinationen med modern hanteringsutrustning och goda infrastrukturförbindelser på land gör också att hanteringstiden i hamnen förbättras och att tillgängligheten till den primära marknaden ökar.

Transek konstaterar att godsströmmarna till Mälardalsområdet sannolikt kommer att öka. Tre alternativa scenarier har beräknats. Scenario A är ett försiktigt scenario: Stockholms hamnar antas behålla sin marknadsandel av antalet containrar till Mälardalen från perioden 1995-2003, och marknadsandelen antas förbli konstant även framöver. Scenario B är mera optimistiskt vad avser den nya hamnens attraktionsförmåga: Stockholms hamnar antas öka sin marknadsandel i Mälardalen från 13 % till 21 % i och med den nya hamnens öppnande (eller strax därefter), och marknadsandelen antas också öka med

Marknadsandelar vid öppnandet 2010, samt procentuell ökning per år



tiden. Scenario C är ett än mer tillväxtorienterat scenario: marknadsandelen antas öka till 25 % i och med den nya hamnen och tillväxten av marknadsandelen är något starkare än i scenario B. Antagandena sammanfattas i tabellen nedan.

Nynäshamns marknadsandel av containertransporterna till Mälardalen

I det lägsta scenariot (A) får Nynäshamn drygt 60 000 TEUs strax efter öppnandet 2010 och drygt 110 000 TEUs 2020. Taket på ca 300 000 TEUs nås inte inom prognosperioden. I det medelhöga scenariot (B) får hamnen ca 100 000 TEUs strax efter öppnandet, omkring 200 000 TEUs 2020, och taket på ca 300 000 TEUs nås omkring 2027. I det höga scenariot (C) får hamnen ca 120 000 TEUs strax efter öppnandet, drygt 260 000 TEUs 2020, och taket nås omkring 2022.

I prognosen beräknas containerhanteringen uppgå till 101 000 TEU år 2010 i scenario B. Av dessa antas 46 % utgöra containertrafik som flyttas över från Frihamnen. Resterande 54 % antas flytta över från större hamnar i södra och västra Sverige samt i viss utsträckning från hamnar i Mälardalsområdet (enligt marknadsbedömningar gjorda av Stockholms hamnar vid diskussioner med aktörer på marknaden). År 2028 beräknas Nynäshamn ha en containerhantering på 310 000 TEU. Av dessa beräknas 29 % vara gods som skulle ha gått via Frihamnen om Nynäshamn inte byggts, och resterande 71 % utgör gods som skulle ha gått via hamnar i Syd-sverige, Västsverige och Mälardalen.

Inga scenarier har tagits fram av Transek för trailertrafiken. För riket som helhet förväntas denna öka cirka 7 procentenheter snabbare än den allmänna godsvolymsökningen (vilken bedömts till 1,6 % per år). Trailertrafiken till och från Mälardalen omfattar idag omkring 350 000 fordon per år.

Trafiken till Mälardalen ökar med ytterligare 0,5 procentenheter beroende på befolkningsökningen i regionen. Dessutom sker en ökning i Östersjöregionen på grund av de nya staternas inträde i EU samt den ekonomiska tillväxten i Ryssland. Sammanlagt ger det en ökning av trailertrafiken till och från Mälardalen på drygt 11 % 2004-2010, drygt 10 % 2011-2020 och drygt 10 % 2021-2030. Dessa antaganden summeras i tabellen nedan.

Tillväxtfaktorer	2004- 2010	2011- 2020	2021- 2030
Tillväxt av Sveriges varu- export/import i ton	1,6%	1,6%	1,6%
Relativ bef-tillväxt Stlms-regionen (över landet)	0,53%	0,53%	0,53%
Ytterligare trailertillväxt	7%	7%	7%
Ökande tillväxt Östersjön, pga EU	2%	1%	1%
Sammanlagd trailerökning	11,1%	10,1%	10,1%

Faktorer som påverkar trailertillväxten

Andelen av Mälardalens trailertrafik som går via Nynäshamn bedöms till 6 % vid öppnandet 2010, vilket ger en trailervolym på omkring 43 000 fordon första året. Efter 2010 bedöms marknadsandelen öka med 1 % per år, vilket ger en marknadsandel på 6,6 % 2020 (124 000 fordon) och 7,3 % 2030 (360 000 fordon). Denna ligger långt över kapacitetstaket på 300 000 fordon, vilket skulle uppnås under 2028. Den prognosticerade ökade marknadsandelen baseras på att en ny hamn är effektivare, har högre servicenivåer samt bättre infrastruktur på samma sätt som för containerhanteringen.

En utbyggnad av hamnen i Nynäshamn innebär sannolikt att en del av de godsvolymer som i dag transporteras till och från Mälardalsregionen via andra kanaler än Stockholms Hamn flyttas över till Nynäshamn. Att i detalj bedöma varifrån dessa volymer skulle komma är svårt, men de fyra stora container- och trailerhamnarna i södra Sverige (Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Göteborg) kommer troligtvis att svara för den största delen av dessa omfördelade volymer. Omfördelningen av godsvolymer till Nynäshamn från hamnar belägna längre från Mälardalen medför betydande minskningar av godstransporterna som går med lastbil från hamnarna till godsets slutdestinationer. I scenariot med överflyttning av gods från andra hamnar förväntas andelen gods som transporteras på lastbilar minska. Istället kommer godset transporteras till Stockholm via Ro-Ro eller Lo-Lo fartyg. De minskade lastbilsvolymer och därmed trafikarbetet minskar de utsläpp, bullerstörningar och trafikolyckor som lastbilstrafiken orsakar.

De samhällsekonomiska effekterna är beräknade för dels 2010, då den nya hamndelen planeras att öppna och antalet TEU beräknas till 100 000 per år, dels för 2028 då hamnen enligt prognosen beräknas nå sitt kapacitetstak på omkring 300 000 TEU. Det finns en osäkerhet framför allt när exakt dessa volymer kommer att uppnås, eftersom det är avhängigt konjunkturycklarna.

År 2010 beräknas den samhällsekonomiska vinsten vid en överflyttning till Nynäshamn uppgå till 140 miljoner kronor per år. För år 2028 beräknas vinsten uppgå till 590 miljoner kronor per år.

Hamninфраstruktur för den framtida energiförsörjningen och oljehanteringen

Energiförsörjningen

En viktig utgångspunkt när det gäller att ta ställning till den framtida hamnstrukturen är bedömningar av hur energiförsörjningen kommer att se ut på 20-30 års sikt. Olika slag av bränslen utgör idag en stor del av de godsvolymer som hanteras i hamnarna. För att kunna bedöma ytbehov, lokalisering av energihamnar och landtransporter på längre sikt krävs ett underlag som visar hur sammansättningen av energiprodukter kan påverka behovet av hamnkapacitet samt vilka transportproblem som kan behöva lösas.

Fossila bränslen som olja och kol innebär en betydande belastning på miljön, främst genom utsläpp av växthusgaser. Trots att såväl internationella som nationella mål utgår från en minskad användning av fossila bränslen, till förmån för andra energikällor, ökar användningen av fossila bränslen.

Ett uthålligt resursutnyttjande förutsätter ökat inslag av förnybar energi och effektivare energianvändning. Att producera värme och el i kraftvärmeanläggningar innebär att såväl resursanvändning som miljöbelastning avsevärt kan begränsas. I Stockholmsregionen finns i dag tre separata större fjärrvärmesystem. Dessa system kommer med stor sannolikhet att i framtiden kopplas samman till ett sammanhängande fjärrvärmesystem. Fortum Värme planerar för en sammankoppling av fjärrvärmesystemet i centrala Stockholm med det i södra Stockholm via en ledning under Riddarfjärden. Kapaciteten i det södra systemet är ansträngt samtidigt som Stockholmsregionen växer och värmebehovet ökar. Därför planerar såväl Fortum Värme som Söderenergi byggandet av nya kraftvärmeverk.

Ur hamnsynpunkt är det av betydelse var produktionsanläggningarna lokaliseras och vilka produkter som kommer att användas. Bränslet till kraftvärmeverken kommer i framtiden i allt större utsträckning att bestå av bio-bränsle såsom torv, flis, pellets, sopor etc. Den övergång till biobränslen som nu sker, i stället för eldningsolja, kommer att innebära betydligt större transportvolymer. Användning av biobränslen i större skala kommer att

medföra ökade krav på hamnkapacitet och inte minst kräva stora ytor för mellanlagring.

Bränslen som bulk lämpar sig väl att transporteras med fartyg. Kraftvärmeverken bör därför ligga vid hamn eller lastageplatser, dit bränslet kan forslas med fartyg. En del av dessa transporter kan gå direkt till lastageplatser vid värmeverken och behöver alltså inte omlastas vid någon hamn. Även järnvägstransporter kan bli aktuella. Däremot bör lastbilstransporter så långt möjligt begränsas av miljö- och säkerhetsskäl.



Energiförsörjningen.

Förutsättningarna för nya kraftvärmeverk i Stockholm studeras av Fortum Värme och Söderenergi tillsammans med respektive kommuner. För Söderenergis del är Igelsta utpekad som lokalisering, medan Fortum Värme anser att den bästa lokaliseringen för den nu aktuella anläggningen är en utbyggnad vid Värtan. Tänkbara alternativ till Värtan är Brista, Lövsta, Hammarby, Högdalen, Skarpnäck och Västberga. Fortum Värme har gjort en formell framställan till stadsbyggnadsnämnden om planändring som gör det möjligt att anlägga ett nytt kraftvärmeverk i Värtan. En sådan lokalisering är förenad med en omfattande miljöprövning. En start-PM för planarbetet förväntas behandlas av stadsbyggnadsnämnden under hösten 2005.

Regionplane- och trafikkontoret kommer under hösten 2005 att presentera en utredning om utvecklingsmöjligheterna för fjärrvärmemarknaden i regionen. Ett förslag till energiplan för Stockholm beräknas bli klart i slutet av år 2005.

Fortum Värme ambition är att under kommande år ersätta dagens stadsgas med biogas eller naturgas eller kombinationer av dessa. Därmed försvinner nuvarande stadsgasproduktion i Hjorthagen. En konvertering från stadsgas till naturgas beräknas minska utsläppen av växthusgaser motsvarande 30 000 ton koldioxid per år.

Till effekt är naturgas och biogas likvärdiga. Förbränning av naturgas ger inga utsläpp av svavel eller tungmetaller och jämfört med olja innebär förbränning av naturgas närmare 40 procent lägre kväveoxidutsläpp och 25 procent lägre koldioxidutsläpp. Under en övergångsperiod kan olika kombinationer av stadsgas, naturgas och biogas bli aktuellt.

Under år 2004 har Fortum undersökt två alternativ till gasförsörjning med LNG (Liquefied Natural Gas), dels med s.k. kryocontainers via containerterminal dels med LNG-fartyg (bulk). Fortum har beslutat att gå vidare med det senare alternativet. Lossning av fartygen är tänkt att ske vid en tillbyggd kaj i energihamnen. Tillståndsansökan för LNG-verksamhet har under år 2005 inlämnats av Fortum Värme.

En tillståndsprövning pågår för en anläggning för flytande naturgas i energihamnen. Med import av flytande naturgas kan det nuvarande spaltgasverket i Värtan avvecklas och ersättas av en betydligt mindre anläggning, en terminal enbart för lossning, bearbetning och vidaredistribution till kunderna. Det rör sig om högst 10 fartygsanlöp per år för det behov som ersätter nuvarande spaltgasverk.

Stockholm omfattas inte av naturgasnätet inom Sverige. Läget vid Östersjön skapar goda förutsättningar för import sjövägen av naturgas i flytande form. Genom att gasen vid källan kyls ned till -162°C ökar koncentrationen och energiinnehållet mer än 600 gånger, vilket gör den mycket lätt och effektiv att transportera.

Ren naturgas har mycket högt bränslevärde, vilket gör den mycket attraktiv för kraftvärmeproduktion i framtiden. Bedömningarna om eller när naturgas kommer att introduceras i Stockholmsregionen varierar. Det gäller även varifrån gasen i så fall skulle komma. Den kan komma österifrån ("Ryssröret") eller söderifrån. I båda fallen kan Nynäshamn bli en strategisk plats för att ta emot gasen för vidarebefordran in i regionen. Den nationella energipolitiken sätter de ekonomiska spelreglerna för en eventuell introduktion i större skala.

Oljehantering

Oljeförbrukningen i dag och i framtiden i Stockholms län

Enligt de prognoser som Energimyndigheten och Naturvårdsverket tagit fram räknar man med en nästan hundra procentig ökning av dieselförbrukningen, medan användningen av eldningsolja kommer att minska med 65 %. Bensinförbrukningen beräknas öka med 20 % och flygbränslet med 25 %.

De faktorer som påverkar den framtida efterfrågan är bland andra förändringar av invånarantalet, bilnehavet, formerna för bostadsuppvärmning och flygtrafikens utveckling.

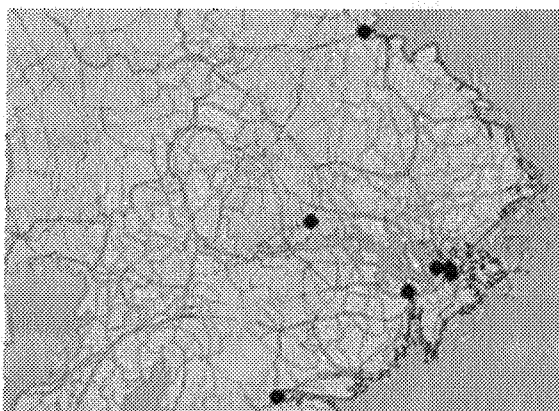
Större delen av petroleumprodukterna används som drivmedel. Möjligheterna att substituera bensin och diesel skulle kunna ge stora miljöeffekter men kan samtidigt ge upphov till nya problem. Etanol har lägre energivärde än bensin. Biogas provas för närvarande av SL i ett fullskaleförsök. Produktionen är dock begränsad.

Befintliga oljedepåer

Det finns i dag fyra oljedepåer i Stockholms län: Louden, Bergs oljehamn i Nacka, Värtan samt Södertälje hamn. Utanför länet, men ingående i Stockholm-Mälardalsregionens oljeförsörjningsområde, ingår dessutom oljehamnarna i Gävle, Västerås och Norrköping.

De sju depåerna försörjer gemensamt östra Mellansverige och vissa delar av södra Norrland. Totalt hanterades via dessa depåer 5,4 miljoner kubikmeter oljeprodukter år 2003.

En oljedepå har två huvudsakliga funktioner, dels att fungera som en omlastningsplats för distribution av produkterna till slutanvändaren och dels som lagringsut-



Befintliga oljedepåer.

rymme för det lagstadgade kravet om beredskapslagring. Oljeprodukterna, som består av såväl bränsle som drivmedel, fraktas med fartyg till depåerna och därifrån med lastbil till slutanvändarna. På depåerna blandas i regel oljeprodukterna med olika tillsatser innan distribution sker till slutkunderna.

Framtida oljehantering

Sedan slutet av 1990-talet har i stadsfullmäktige och i andra politiska organ i Stadshuset uttalats att oljehanteringen på Loudden skall avvecklas.

I den finanspolitiska treårsplanen för åren 2000-2002 sägs: "Under perioden skall förberedas en avveckling av oljehanteringen i Loudden, vilken skall vara genomförd så snart det är praktiskt möjligt."

I de utvecklingsdirektiv som Stockholms Stadshus AB gett till Stockholms Hamn AB för åren 2005-2007 uttalas:

"Arbetet med att avveckla oljeverksamheten vid Loudden till förmån för en alternativ lokalisering fortsätter. Arbetet skall inriktas på långsiktiga och miljömässigt hållbara lösningar som inte äventyrar stadens tillgångar eller regionens försörjning avseende oljeprodukter. Miljöförbättrande åtgärder samt säkerhetsåtgärder i området är nödvändiga inslag till dess att alternativa lokaliseringar kan realiseras. Det är av största vikt att arbetet bedrivs skyndsamt och med en helhetslösning som mål."

Avsikten är sålunda att Loudden skall avvecklas som oljehamn, lagrings- och distributionscentral. Enligt stadsfullmäktiges beslut skall oljehanteringen upphöra 2011.

Ett första steg i avvecklingen har tagits genom att han-

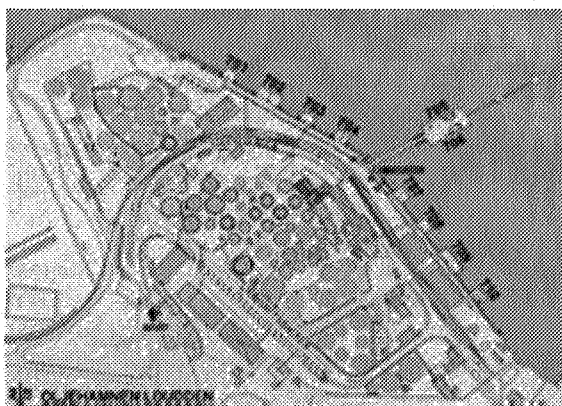
teringen av flygbränsle år 2006 kommer att flyttas från Loudden till Brista-Arlanda. Därigenom kommer de hanterade totala petroleumvolymerna på Loudden att minska med 40 procent.

De motiv som anförs för en nerläggning av oljehanteringen på Loudden är att därigenom skall oljetransporterna på Valhallavägen försvinna och man slipper stora oljefartyg som går genom Stockholms skärgård. En nerläggning ger också möjligheter till en annan markanvändning på den friställda marken, d v s det skapas förutsättningar för att bygga bostäder och kontor på området.

Loudden

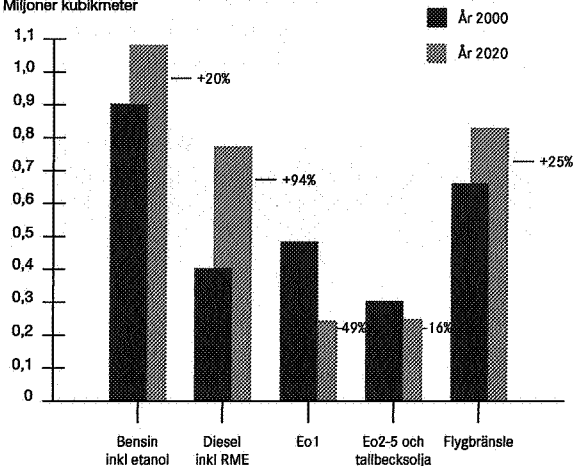
Louddens oljehamn, som tillkom 1927, är regionens största oljedepå för införsel av bensin, olika typer av oljor samt flygbränsle. Flygbränslet transporteras vidare till i huvudsak Arlanda och Bromma flygplatser, oljorna distribueras över Stockholms län. Detsamma gäller bensinen, där dock den övervägande delen, upp emot 80 procent går till närområdet. Under år 2003 hanterades på Loudden cirka 905.000 kubikmeter petroleumprodukter.

I genomsnitt anlöper tre tankbåtar i veckan (ca 150 per år) Loudden med olika oljeprodukter, inklusive råvaror till smörjoljetillverkningen. Leveranser till bensinstationer, villakunder, flygplatser och industrier i regionen sker med tankbil. Dessutom sker leverans av bensin till skärgården med bunkerbåtar.



Efterfrågan på oljeprodukter

Milljoner kubikmeter



För förvaring av oljeprodukterna finns ovan jord 90 tankar med en lagringskapacitet på 330.000 kubikmeter, under jord finns en kapacitet på 624.000 kubikmeter. I bergutrymmena förvaras bara bensin. Bergutrymmena ägs gemensamt av Djurgårdsbergs AB, som består av de oljebolag som hanterar bensin på Loudden. Dessutom finns ytterligare ett antal bergrumsanläggningar som är tagna ur drift.

I dag har följande oljebolag arrendekontrakt på Loudden:

1. Preem Petroleum AB
2. AB Svenska Shell
3. Norsk Hydro Olje AB
4. OK-Q8 AB
5. Univar AB (distributör av kemikalier)
6. Petrolia AB (smörjoljefabrik)

Dessutom arrenderar Reci Industri AB i andra hand ett område av Norsk Hydro. Reci är ett företag som tar hand om restprodukter (oljespill mm) och farligt avfall.

Arrendeavtalen mellan Stockholms hamn och oljebolagen på Loudden sades upp år 2003. Nya avtal slöts 2004 och gäller till 2008, med möjlighet till förlängning till 2011. Avtalet för Djurgårdsberg (bensinbergrummet) löper till och med 2011. En del av avtalen innehåller indirekt besittningsskydd, medan för andra besittningsskyddet har skrivits bort. Vissa arrendeområden omfattas av sk indirekt besittningsskydd, vilket innebär att bolagen på dessa områden kan kräva "likvärdiga" möjligheter för sin verksamhet efter avflyttning. I de nya avtalen har införts en klausul om att oljebolagen under avtalstiden skall medverka i en arbetsgrupp för att utarbeta lösningar för regionens oljeförsörjning, så att Loudden kan avvecklas senast vid avtalstidens utgång. En sådan arbetsgrupp, "Louddengruppen", har bildats och börjat arbeta i slutet av 2004.

Vid avflyttningen från Loudden är arrendatorerna skyldiga att på egen bekostnad demontera och forsla bort sina anläggningar samt att sanera marken. Dessutom kommer förmodligen hamnen/staden att drabbas av kostnader för slutsanering av området. Sanering måste även ske av bergrummen, vilket kommer att ta en ganska avsevärd tid.

Cirka 25.000 tankbilsleveranser sker årligen från Loudden. Dessa motsvarar ca fyra procent av de tunga fordonen på Valhallavägen. Huvuddelen av leveranserna av oljeprodukterna sker till kunder inom Storstockholm. Lastbilarna färdas från Loudden på Tegelvägen, Lindarängsvägen samt Valhallavägen, dvs i områden med omkringliggande tät bebyggelse, tunnelbanedgångar och där många människor vistas. När Norra länken är byggd 2011/12 kommer den tunga trafiken att färdas på denna väg.

Olycksrisker med petrokemiska produkter är större på vägarna än i farlederna. Det gäller framförallt vid läckage

och därav följande risk för föroreningar av grundvattnet och dricksvattentäkter. Olyckor i samband med transporter av farligt gods är sällsynta i Sverige och olyckor med större konsekvenser är mycket sällsynta. Detta gäller även för oljetransporter på fartyg i Stockholms skärgård. Samtliga oljefartyg skall i dag ha dubbla skrov eller dubbel botten.

Från och med hösten 2006 skall hanteringen av flygfotogen på Loudden upphöra. I stället skall flygfotogenet fraktas med fartyg till Gävle, varifrån det transporteras med järnväg till Brista kraftvärmeverk, söder om Märsta. Därifrån pumpas sedan bränslet via en rörledning till flygbränsledepån söder om Arlanda flygplats. Lossningsplatsen, som ligger i direkt anslutning till stambanan, är en kombinerad lossningsplats för flygbränsle och fastbränsle till kraftvärmeverket, som drivs av Fortum. Genom att flytta flygbränslehanteringen från Loudden och Bergs oljehamn kommer årligen ca 12.000 tankbils-transporter att försvinna (ca 8.000 från Loudden och ca 4.000 från Bergs). Totalt överförs en årlig hantering av 600.000 kubikmeter flygfotogen per år till Brista (ca 400.000 från Loudden och ca 200.000 från Bergs). Framöver kommer Berg att hantera ca 70.000 kubikmeter flygfotogen huvudsakligen avsedd för Bromma och Skavsta.

De enda produkter som transporteras på Värtabanan från Loudden är de som tillverkas i Petrolia smörjolje-anläggning, såsom motorolja, spolarvätska mm. Spåret används i huvudsak för transporter och distribution av containergoods och annan godstrafik från Värtahamnen och Frihamnen.

Bergs, oljehamn

I Bergs oljehamn hanteras bensin, diesel, eldningsolja och JetA1. Lagringen sker i ovanjordcisterner och i berg-rum. Marken ägs av Nacka kommun, som har upplåtit den till oljebolaget Statoil genom tomträttsavtal. Statoil äger och driver depåanläggningen med tillhörande kajer och tankbilsutlastning. Avtalet mellan kommunen och Statoil tecknades 1959 och löper till och med 2019. Uppsägningstiden är fem år. I sitt remissyttrande över riksintressepromemorian uttalar kommunen "att arrendet för Bergs oljehamn löper ut 2019. Området planeras för bostads- och verksamhetsområde och att oljehanteringen sannolikt kommer att behöva flyttas till en annan hamn."

Tillförseln till anläggningen sker med tankfartyg och leveranserna till kunderna sker med tankbil. Dessutom sker lastning vid depån av bunkerbåtar för distribution av bunkerbränsle samt EoI och diesel till skärgården.

Utöver Statoil lastar fyra andra oljebolag produkter från depån. En del av kapaciteten på Berg hyr Statoil ut till bland andra Preem och Shell.

Under år 2003 ankom 120 tankfartyg till Berg. Cirka 40 tankbilar har Bergs oljehamn som sin huvudsakliga lastningsdepå. Intill oljehamnen ligger bostadsområdet Jarlaberg. De boende där störs i viss mån av lastbilstrafiken samt av vissa luktproblem. De kan dock inte rubriceras som sanitär olägenhet. Statoil planerar att vidta olika åtgärder för att begränsa buller- och luktproblemen.

Enligt företrädare för Statoil kan Bergs oljehamn ta hand om delar av den oljehantering som i dag sker på Loud- den om oljehanteringen där skulle läggas ner. Det skulle kunna vara ett alternativ att en del av oljan från Loud- den förs över till Berg fram till 2019. Överslagsmässigt skulle Berg kunna överta 40-50 procent av den oljehantering som återstår på Loud- den, sedan hanteringen av flyg- fotogenet upphört. Om detta inte är möjligt inom ramen för de befintliga tillstånden måste en ny miljöprövning göras. Men att långsiktigt behålla Berg skulle innebära att oljefartyg även framöver skulle behöva gå långt in i Stockholms skärgård och att oljelastbilar kommer att trafikera Stockholms innerstad. Om Berg endast skulle betjäna de södra delarna skulle dock, genom Bergs anslutning till E4 och E20, transporterna ej belasta Stockholms innerstad.

Oljedepån i Södertälje hamn

I depån i Södertälje hamn sker lossning, lagring och lastning av drivmedel och uppvärmningsbränslen. Lagringen sker i ovanjordcisterner. Det finns idag två operatörer, Shell och Vopak. Shell har tillstånd att hantera 350.000 ton petroleumprodukter, men har sökt om tillstånd för 650.000 ton (800.000 kubikmeter). Några större nyin- vesteringar härför krävs inte. Genomslaget bedöms få en ungefärlig fördelning av 350.000 ton bensin och 300.000 ton destillat (diesel och eldningsolja) per år. Vopaks verksamhet omfattar i dag huvudsakligen bitumen och lösningsmedel, men har kapacitet för hantering av såväl bensin som olja både ovan jord och i bergum.

Oljedepån i Södertälje har mycket bra väg- och järnvägs- förbindelser. Inseglingsförhållandena är dock inte lika gynnsamma som för Nynäshamn.

Shell gör bedömningen att i framtiden kan oljeproduk- terna till depån i Södertälje ske såväl med fartyg som med tåg (från Göteborg). Med tre tåg i veckan om 18 vagnar kan 4.000 kubikmeter veckovis transporteras via järnvägen.

Nynäshamn

I direkt anslutning till Nynäshamns hamn ligger Nynäs oljehamn som ägs av Nynäs Refining AB. Vid raffinade- riet hanteras olja som används till bitumentillverkning. Från raffinaderiet skeppas bitumen och mindre kvantite- ter lättare oljor.

Nynäs oljehamn skulle kunna användas för införsel av olika oljeprodukter. Men det finns ingen cisternkapacitet för ytterligare oljehantering. Inom området finns ytor där en ny cisternpark skulle kunna anläggas. Skulle i fram- tiden ytterligare oljehantering ske i anslutning till olje- hamnen krävs därför en utbyggnad av cisternkapaciteten. Nynäs Refining AB utgår i så fall att berörda oljebolag är beredda att svara för investeringarna. Kostnaderna för en ny anläggning skulle uppskattningsvis kunna uppgå till omkring 500 mkr. Det är inte troligt att det finns någon intressent för ett sådant projekt.

Fortums depå (Värtan)

I Fortums hamn hanteras alla bränslen som används i Värtaverket, men även en stor del övriga flytande bränslen som används i Fortum Värms anläggningar i Stockholmsområdet. Dessutom lossas nafta till gasverket för produktion av stadsgas.

En utveckling av Energihamnen planeras ske genom dels uppförande av en LNG-anläggning som ersättning för befintligt gasverk och dels mottagning, lossning och lagring av betydande mängder biobränsle för att försörja det planerade nya kraftvärmeverket. Parallellt med dessa nya verksamheter skall dagens verksamhet fungera i stort på samma sätt som idag.

Idag hanteras ca 300.000 ton kol, motsvarande 30- 35 fartyg per år, ca 80.000 kubikmeter eldningsolja, motsvarande 8 fartyg per år, 100.000 kubikmeter biolja, motsvarande 30 fartyg per år samt ca 40.000 kubikmeter nafta, motsvarande 5 fartyg per år.

I framtiden tillkommer fasta biobränslen till det planera- de kraftvärmeverket med ca 10.000 kubikmeter per dygn, motsvarande 1 fartyg per dygn. Övriga bränslevolymer kommer då att minska något. Dagens naftatransporter ersätts av LNG-transporter.

Verksamheterna berörs inte av de pågående diskussioner- na om en avveckling av oljehanteringen på Loud- den. Det bör dock prövas om hanteringen av bunkerolja i framtiden skulle kunna ske inom ramen för anläggningen.

Tidigare utredningar – Per Gunnarsson

Per Gunnarsson har på kommunstyrelsens uppdrag i slutet av 1990-talet förberett avvecklingen av oljehanteringen på Loudden genom att gå igenom de juridiska, ekonomiska och praktiska förutsättningarna. Han har redovisat sitt arbete i olika promemorior, bland andra "Loudden-Stockholms oljehamn: Utgångsläge och framtid" (1999-II-08).

Gunnarssons uppdrag var att klarlägga förutsättningarna för en stängning av Loudden och att föreslå en handlingsplan. I sitt arbete träffade Gunnarsson representanter för berörda intressenter på Loudden.

Per Gunnarsson konstaterar i sin PM att oljebolagen är överens om

- att Loudden är det bästa oljehamnsalternativet nu och i framtiden miljömässigt, transporteffektivitetsmässigt och från säkerhetssynpunkt,
- att politiska beslut om stängning av Loudden självklart respekteras förutsatt att avvecklingen förbereds och sker på ett planmässigt sätt och under så lång tid
- att kapitalförstöringen minimeras (en tioårig avvecklingsperiod har framförts som ett tänkbart alternativ).
- att Stockholm stad medverkar i den fortsatta processen bl a vad gäller att klarlägga alternativa lösningar och dess konsekvenser.

Vidare noterar Gunnarsson att "den politiska viljan att få en så kort avvecklingsperiod som möjligt är klart uttalad. Arrendatorernas uppfattning om tidsperspektivet är i princip den motsatta."

"Loddengruppen"

I samband med att nya arrendeavtal undertecknades för Loudden år 2004 tillsattes en gemensam arbetsgrupp för att utreda möjliga alternativa lägen när oljehanteringen på Loudden läggs ner 2011. I gruppen ingår representanter för Stockholms hamn och intressenterna på Loudden samt Svenska Petroleuminstitutet (SPI). Loddengruppens arbete kommer att inriktas på att ta fram förslag till en ny infrastruktur för att ta in oljeprodukter för vidare distribution i regionen. Avsikten är att projektet, som skall vara avslutat senast under år 2006, skall utmynna i en rekommendation om en framtida struktur för regionens oljeförsörjning och förslag om lokalisering av oljedepåer samt en beskrivning av vilka förändrade distributionsmönster som följer av förslagen.

Enligt den av projektgruppen antagna arbetsplanen skall följande aktiviteter genomföras:

1. Inventering och kartläggning av befintliga anläggningar och distributionssystem. Genomgång av hittills gjorda utredningar, eventuellt kompletterande studier. Belysning av utvecklingen på energiområdet i stort samt bedömning av framtida produkter och produktvolym.

I mars 2005 presenterades rapporten "Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning. Etapp 1". Rapporten har tagits fram av konsultföretaget Transek på uppdrag av Loddengruppen. I denna första etapp har gjorts en inventering av nuvarande användning av oljeprodukter samt en kartläggning av befintliga anläggningar och distributionssystem.

2. Framtagande av tänkbara alternativ samt en översiktlig bedömning av dessa utifrån miljömässiga, tekniska, säkerhetsmässiga och ekonomiska aspekter. Belysning av infrastrukturella förutsättningar för införsel, distribution och övriga transporter.
3. Fördjupade konsekvensanalyser av de lokaliseringar som man valt att gå vidare med. Rekommendation om framtida struktur för regionens oljeförsörjning.

Gruppen har enats om följande kriterier för utvärdering av alternativa försörjningsmönster i regionen:

1. Djup i hamnen, inseglingstrännans djup och andra egenskaper
2. Investeringsbehov i nya hamnanläggningar och depåer
3. Tillgängliga markområden och närhet till bebyggelse
4. Riskbedömningar för nya depå- och hamnlägen
5. Möjlighet att få nödvändiga detaljplaneändringar, bygglov och miljötillstånd
6. Påverkan på transportarbetet, miljö, risk och ekonomi
7. Vagnätets beskaffenhet, investeringsbehov
8. Järnvägsnätets beskaffenhet, investeringsbehov
9. Befintliga miljötillstånd och möjlighet att få tillstånd till utökad verksamhet
10. Beredskapslagringsbehovet måste tillgodoses.

Projektorganisationen utgörs av en styrgrupp och en projektgrupp.

I styrgruppen ingår stadsjurist Roland Strömgren, ordförande, hamndirektör Christel Wiman samt vd Tommy Nordin, SPI.

Projektgruppen består av Kjell Karlsson, SH (ordförande), Gun Rudeberg, SH, Leif Ljung, SPI, Johan Welanders, OKQ8, Hans Hägglund, Preem samt Håkan Svanberg, Statoil.

Varje etapp av projektet kommer att avrapporteras till en intressentgrupp som består av representanter för samtliga oljebolag, styrelsen för Stockholms hamnar, företag verksamma på Loudden samt övriga intressenter (berörda kommuner, länsstyrelser och trafikverken) samt andra företag (t ex energiföretag och transportföretag), som på olika sätt berörs av omstruktureringen av oljeförsörjningen i regionen.

Vilka alternativ finns till Loudden och eventuellt Berg

Det har inte ingått i uppdraget att ta fram en hamnstrategi att pröva huruvida oljehanteringens skall vara kvar på Lo-uddens. Som förutsättning har gällt kommunfullmäktiges beslut att verksamheten skall läggas ner 2011. För Berg gäller att avtalet mellan Nacka kommun och Statoil går ut 2019.

Miljömässiga, samhällsekonomiska och företagsekonomiska bedömningar måste vägas samman i den fortsatta processen. Utgångspunkten bör givetvis vara att oljebolagen och de olika samhälleliga organen skall kunna komma överens om hur oljehanteringens och distributionsen skall kunna ordnas på ett för alla parter tillfredsställande sätt.

En analys bör dock göras av vad som skulle kunna hända om man inte kommer överens. T ex vad har Stockholms kommun respektive oljebolagen för juridiskt ansvar att ta fram ett alternativ för Loudden. Även om Stockholm stad inte har någon juridisk skyldighet bör staden på olika sätt medverka till en lösning. En annan frågeställning är vad som händer om oljebolagen inte ställer upp på något alternativ, som från exempelvis miljösynpunkt är det bästa. Louddengruppen kommer att i etapp II översiktligt försöka bedöma konsekvenserna av ändrade transportmönster avseende miljö, ekonomi och risker för de olika alternativen.

Vad finns då för alternativ för lokalisering av oljehanteringens när verksamheten på Lo-uddens läggs ner? Alternativen kan behöva diskuteras med utgångspunkt utifrån två tidshorisonter: Kort respektive lång sikt. Kort sikt kan vara åren 2011-2020 och lång sikt en permanent lösning från 2020.

En ersättningsdepå för Loudden kan utgöras antingen av en annan befintlig depå, där överskottskapacitet finns eller kapacitet kan tillskapas genom utbyggnad, eller genom en nyinvestering i något nytt läge.

Frågeställningen rymmer ett antal logistiska komponenter. Möjliga omland för en depå för den södra respektive mellersta och norra regiondelen måste klargöras.

Vad först gäller den direkta mottagningen av oljeprodukterna från fartygen finns i den södra regiondelen hamnarna i Nynäshamn och Södertälje och i den norra delen hamnarna Kapellskär, Hargshamn och Gävle.

Oljeprodukterna kan transporteras till slutkunden antingen direkt med lastbil från hamnen eller med järnväg eller pipeline till en mellandepå och ifrån denna med lastbil vidare till slutkunden. Idag utgör Loudden, Berg och Södertälje såväl införselhamnar som distributionsdepåer.

Ett problem med att forsla oljeprodukterna i en pipeline från hamnen till en mellandepå är att det rör sig om ett stort antal olika produkter som skall distribueras i de olika rören (det kan vara upp till tio olika produktslag). Huvudmannaskapet för ett pipelinesystem och finansieringen av detta är en annan svår fråga att lösa. Från oljebolagen har uttalats att man inte är intresserade att engagera sig i utbyggnaden av pipelines. Varje omlastning av produkterna medför också ökade kostnader.

Tidigare beräkningar har visat att trafikarbetet ökar med 10-30 procent vid en förändring av depåstrukturen. Dessutom kommer den att medföra en ökad trängsel i såväl Stockholms innerstad som i de omkringliggande kommunerna. Med det ökade trafikarbetet följer ökade belastningar på miljön, framförallt närmiljön. Louddengruppen kommer att presentera närmare beräkningar i etapp II i sitt fortsatta utredningsarbete.

Förslag: Kort sikt

Tidsmässigt kan det bli svårt att få fram ett acceptabelt långsiktigt alternativ till Loudden till år 2011 med hänsyn till det komplicerade utredningsarbetet och den i allmänhet långa handläggningstiden för olika tillstånd. Därför bör ett kortsiktigt alternativ diskuteras, det vill säga en lösning som kan gälla från 2011 till 2020.

Det skulle kunna innebära att för den norra och mellersta regiondelen skulle anläggningen i Berg kunna ta hand om en del av de oljeprodukter som annars hantearas på Loudden. Detta förutsätter givetvis samtycke av ägaren av Berg liksom av kommunen samt att nödvändiga tillstånd ges av myndigheterna. Distribution från Berg till norra och mellersta delarna av regionen innebär nackdelen att transporterarna måste ske genom Saltsjö-Mälarsnittet.

För den södra regiondelen finns två möjliga alternativ: Södertälje och Nynäshamn. Ägaren till oljedepån i Södertälje har lämnat in en ansökan till miljödomstolen om tillstånd för en fördubbling av oljehantering. Ökningen av hanteringen bedöms kunna ske inom ramen för den lagringskapacitet som i dag finns i depån.

Förslag: Lång sikt

En permanent långsiktig lösning för den mellersta och norra delen av Stockholmsregionen kräver bland annat ett hamnläge för mottagandet av oljeprodukterna. Något bra hamnalternativ finns inte inom ett geografiskt nära håll. Gävle ligger cirka 16 mil från Stockholm. Hargshamn har inte någon bra väg- eller järnvägsförbindelse. Kapellskär saknar järnvägsförbindelse och har inga utbyggnadsmöjligheter för oljehantering i hamnområdet.

En lösning för den norra/mellersta delen av Stockholmsregionen skulle kunna vara en mellandepå i denna regiondel. I detta alternativ skulle oljeprodukterna tas in via Gävle hamn och sedan forslas med tåg till denna depå, varifrån de transporteras vidare till slutkonsumenterna med lastbil. Att transportera oljan direkt till slutkonsumenterna med lastbil från Gävle hamn skulle innebära mycket långa landsvägstransporter och därmed ökade miljöproblem och olycksrisker. I sin tidigare utredning förordade Gunnarsson en depå i Rosersberg i Sigtuna. Denna skulle ligga i ett industriområde med direkt access till såväl E4-an som järnväg. Kommunen avvisade dock detta förslag.

Vid kontakt med kommunstyrelsens ordförande Anders Johansson i maj 2005 klargjorde han att det finns en politisk enighet i Sigtuna kommun att säga nej till en oljedepå inom kommunen. Kommunen anser att den har tagit sitt regionala ansvar genom att acceptera tillkomsten av omlastningsanläggningen för flygbränsle i Brista. Huruvida någon annan kommun är beredd att lokalisera en oljedepå inom sina gränser måste bli föremål för vidare diskussioner och förhandlingar med tänkbara kommuner. Men om ingen kommun är beredd att ställa upp, vad är då alternativet? Att ta in alla oljeprodukter via Södertälje och/eller Nynäshamn för vidarebefordran till hela Stockholmsregionen skulle medföra mycket långa lastbilstransporter. Det är ur miljö- och säkerhetssynpunkter ett mycket ofördelaktigt alternativ, i varje fall så länge Förbifart Stockholm inte är byggd.

Stora Höggarn

Ett alternativ som förts fram under senare år är ön Stora Höggarn, belägen 1 km öster om Lidingö. Ön, som är industriklassad, ägs av Fastighetsbolaget Stora Höggarn AB (Frantisek Zvrskovec).

Bolaget har presenterat ett förslag som går ut på att oljan skall tas emot från fartygen på Stora Höggarn och därifrån transporteras med pipeline till någon eller några depåer i centrala och norra Stockholmsregionen. Konsortiet har också erbjudit sig att med pipeline transportera flygfotogen från ön till Arlanda, där bl a Käppalattunneln (avloppstunnel för norra Storstockholm) nyttjas för ledningsdragnings.

Stora Höggarnalternativet har under arbetet med strategin inte vunnit något större gehör. Lidingö kommun är direkt negativt. Argument mot Stora Höggarn är bland annat att med detta alternativ löser man inte problemet med att oljefartygen måste gå genom skärgården. Dessutom kräver alternativet utlastningsdepåer ute i regionen. Konsortiet har inte redovisat var dessa skulle kunna lokaliseras.

Bunkring

En annan fråga som måste lösas på såväl kort som lång sikt är bunkringsmöjligheterna för färjorna och skärgårdstrafiken. Leverans av bunkerbränslen till fartyg som anlöper Stockholms hamnar sker genom bunkerbåtar, men även genom lastbilar som går direkt till fartygen vid kaj. Efter stängningen av Finnberget i Nacka 1998 sker

större delen av bunkerleveranserna i finska hamnar. Till fartyg i Stockholms hamn levereras i dag cirka 65.000 kubikmeter från Loudden. Oljeprodukter till bensinstationerna i skärgården sker också med bunkerbåtar.

En möjlighet skulle kunna vara att i framtiden förlägga bunkringsplatsen till Stora Höggarn, som ligger centralt placerad invid farlederna till och från Stockholm. Kontakt bör tas med ägaren till Stora Höggarn, Lidingö kommun och berörda rederier för att efterhöra deras synpunkter. Ett annat alternativ kan vara en flytande oljedepå i lämpligt läge eller möjligen Fortums energiamn.

Sammanfattning - oljehantering

Sammanfattningsvis kan konstateras att det även på lång sikt kommer att finnas behov av anläggningar för att ta hand om flytande drivmedel och uppvärmningsbränsle för distribution till näringsliv och befolkning i regionen. Sammansättningen av produkterna kan givetvis förändras.

Under förutsättning att oljehantering läggs ner på Loudden 2011 och utvecklas i Bergs oljedepå 2019, kan följande alternativ finnas för oljehantering i Stockholmsregionen på kort respektive lång sikt. I likhet med andra bedömare, t ex Transek (2004:1), vill jag understryka att "det i dagsläget inte finns något realistiskt alternativ som är bättre ur transport- trafik- och miljöhänsyn än dagens försörjningsstruktur med de befintliga depåerna."

Men min utgångspunkt är att fullmäktiges beslut skall genomföras och att det gäller att hitta alternativ till Loudden. Med denna förutsättning har jag skisserat möjliga lösningar på kort respektive lång sikt.

På kort sikt (2011-2019) kan Bergs oljedepå svara för oljehantering för mellersta och norra Stockholmsregionen. Södertälje och/eller Nynäshamn är möjliga alternativ vad gäller försörjningen av södra Stockholmsregionen. Även Västerås är ett möjligt alternativ. OKQ8 har nyligen ansökt om tillstånd att fördubbla genomslagsvolymen i Västerås. Att belasta befintliga vägar med mer oljetransporter är inte tillfredsställande från miljö- och säkerhetssynpunkt. Med tillkomsten av väg 73, Södertörnsleden och Förbifart Stockholm kommer dock förutsättningarna för oljetransporter på väg att förbättras.

Det alternativ som kan ge en tillfredsställande lösning ur miljö- och säkerhetssynpunkt på lång sikt (2020-) är att en oljedepå lokaliseras i norra/mellersta Stockholmsregionen, dit oljan forslas med tåg från hamnen i Gävle. Svårigheten kan vara att hitta någon kommun som är beredd att hysa en oljedepå inom sina gränser. Att transportera oljan med lastbil direkt från hamnen i Gävle är givetvis ett alternativ, men är ofördelaktigt ur miljö- och säkerhetssynpunkt. För försörjningen av den södra regiondelen är alternativ med oljedepåer i Södertälje och/eller Nynäshamn en möjlig långsiktig lösning. Det skulle troligen vara en fördel om långsiktiga ersättningsalternativ till såväl Loudden som Berg kunde erbjudas samtidigt.

En arbetsgrupp med representanter för Stockholms hamnar, oljebolagen på Loudden samt SPI arbetar för att ta fram möjliga alternativ till Loudden. Gruppen avser att 2006 presentera sina resultat.

Alternativ för bunkring bör även fastläggas. Möjligheten att använda Stora Höggarn för detta ändamål bör studeras vidare och även alternativet energiamnen i Värtan.

Liksom hamnfrågorna kräver en lösning av den framtida oljeförsörjningen och energiförsörjningen ett regionalt helhetsgrepp. Men vilket regionalt organ har politiskt och kompetensmässigt möjligheter att svara för dessa frågor? Till skillnad från Skåne och Västra Götaland, saknar Stockholmsregionen ett sådant organ. Tillskapandet av ett effektivt och auktoritativt regionalt organ bör initieras av de politiska partierna i Stockholmsregionen.

Hamninфраstruktur för den framtida färje- och kryssningstrafiken

Turismen utgör i alla Östersjöländerna en växande näringsgren med betydande utvecklingsmöjligheter. Enligt Världsturistorganisationen kommer turismen i Östersjöregionen inom 20 år att öka mest av alla europeiska regioner.

Ett stort antal företeelser, såväl vad gäller kultur som natur, gör regionen attraktiv för turism.

Sovjets upplösning och därmed öppna gränser i Ryssland, Balticum och Polen har skapat helt nya förutsättningar för besöksutbytet mellan invånarna i Östersjöstaterna. Sedan början av 1990-talet är Östersjön åter ett öppet hav.

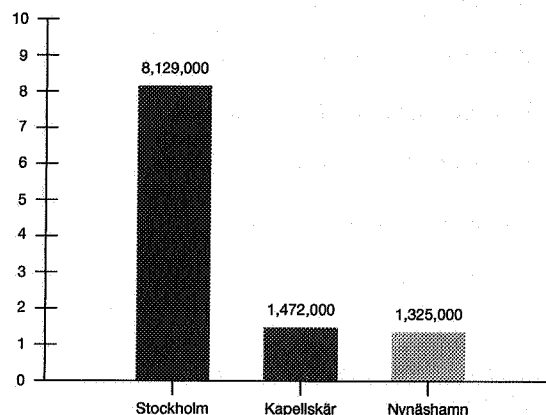


En viktig del av turismen och besöksnäringen i Stockholm utgörs av färje- och kryssningstrafiken. Passagerartrafiken till Stockholms hamnar består av såväl linjebunden färjetrafik som kryssningstrafik.

En betydande ökning av färje- och kryssningstrafiken har skett under senare år. 2004 reste närmare 11 miljoner passagerare med färjorna och kryssningsfartygen till Stockholms hamnar. Ett ökat utbud av resor, nya linjer och helt nya fartyg som tagits i trafik är bakgrunden till de nya rekordsiffrorna. Samma år transporterade färjorna 6 miljoner ton gods.

Antalet passagerare som reste via Stockholms hamnar uppgick år 2004 till totalt 10.926.000 med följande fördelning mellan de tre hamnarna:

Antal passagerare som reste via Stockholms Hamnar, 2004
Miljoner passagerare



Passagerartrafiken har en stor ekonomisk betydelse för såväl Stockholm stad som Stockholms län. Enligt en rapport som konsultföretaget Transek presenterade i april 2005 ("Regionalekonomiska effekter av färjeresenärer i Stockholm") utgjorde färjeresenärernas totala konsumtion år 2004 2,9 miljarder kronor, vilket innebär 15 procent av besöksnäringens omsättning i Stockholms län och 25 procent räknat på omsättningen i Stockholms stad. (I denna siffra ingår inte kostnaden för färjebiljetten, konsumtion ombord eller sysselsättningseffekter inom turistnäringen m.m).

Färje- och kryssningshamnar

Färjetrafiken liksom kryssningstrafiken är lokaliserad till Värtahamnen, Frihamnen, Stadsgården och Skeppsbron. Färjetrafik finns dessutom i Kappelskär och i Nynäshamn. Alla dessa hamnar tillhör Stockholms Hamnar AB. En del kryssningsfartyg ankrar även på redan vid Nynäshamn.

Färje- och kryssningsrederier i Stockholms hamnar

Ett stort antal rederier bedriver färje- och kryssningstrafik till och från Stockholms hamnar. Nedan redovisas kortfattat rederierna och de linjer som trafikerar.

Silja Line: Helsingfors, Åbo, Tallinn, Mariehamn och Visby.

Viking Line: Åland och Baltikum.

Birka Cruises: Helsingfors, Mariehamn och Tallinn.

Tallink: Tallinn och Paldiski. (Stockholm–Tallinn och Kapellskär–Paldiski.

Ånedinlinjen: Mariehamn.

Polferrys: Nynäshamn–Gdansk.

Destination Gotland: Nynäshamn – Visby.

Oy Finnlink: Kapellskär – Nädendal.

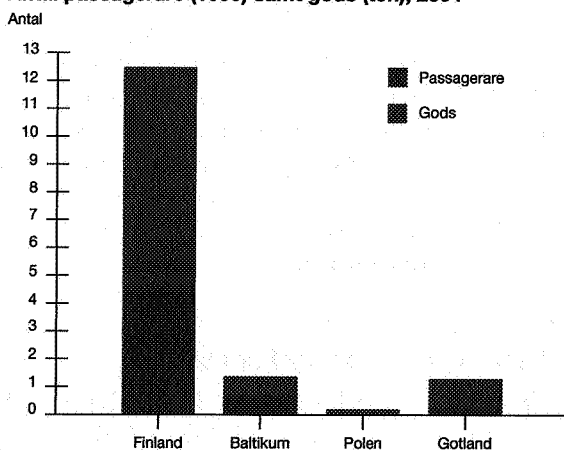
Scandlines Amber Line: Nynäshamn – Ventspils.

Riga Sea Line: Riga.

Passagerar- och godstransporterna fördelade på länder

Nedan framgår passagerar- och godsfordelningen per land:

Antal passagerare (1000) samt gods (ton), 2004



Frågan om färje- och kryssningstrafik mellan Stockholm och S:t Petersburg har länge diskuterats, men ännu finns inget konkret förslag. Som skäl till att ingen trafik kommit igång anges bland annat höga hamnavgifter, visumhanteringen, vissa serviceproblem i hamnarna och osäkerhet om den ryska passagerarmarknaden. Dessutom utgör tidsfaktorn (19 timmars överfart) en nackdel.

Flertalet av de färjor som trafikerar Stockholms hamnar är så kallade kombifärjor, ro/pax. Dessa fartyg transporterar både passagerare och rullande gods, som lastbilar och trailers samt personbilar och bussar. Färjorna svarar för nästan hälften av det gods som omsätts i Stockholms hamnar.

Med moderna färjor har restiden minskat. Det tar idag 10 timmar mellan Åbo och Stockholm, 14 timmar mellan Stockholm och Helsingfors/Tallinn, 17 timmar från Stockholm till Riga och 19 timmar från Stockholm till S:t Petersburg. Restiden från Helsingfors till Tallinn är 3,5 timmar, med snabbfärja 1,5 timme.

Varje vecka fraktar järnvägsfärjor (Seawind Line) hela tågset mellan Stockholm och Åbo. I Åbo sker omaxling så att tågen kan klara de skilda spårvidderna i Sverige och Finland. Tågfärjorna transporterar även lastbilar, personbilar och passagerare. Tågen har vidare samband med Transsibiriska järnvägen och de baltiska länderna.

Taxfree

Taxfreeförsäljningen har varit en av färjerederiernas största intäktskälla. Cirka 1/3 av intäkterna har kommit från denna. Taxfree innebär att det är lagligt att sälja varor skattefritt, dvs utan att moms eller punktskatter har lagts på priset.

I och med att taxfreeförsäljningen avskaffades mellan länder inom EU den 30 juni 1999 förändrades också ett starkt ekonomiskt incitament i färjetrafikens verksamhet, taxfreeshopping. Men permanenta undantag gjordes för vissa områden i Europa, bland annat blev Åland en taxfreezon. Detta innebär att rederierna numera går in i Åländsk hamn i båda färdriktningarna för att kunna fortsätta med taxfreehandeln ombord på fartygen. Trots att taxfreemarknaden är vikande fortsätter den dock vara en viktig inkomstkälla ombord, liksom restaurangverksamheten.

Internationell kryssningstrafik

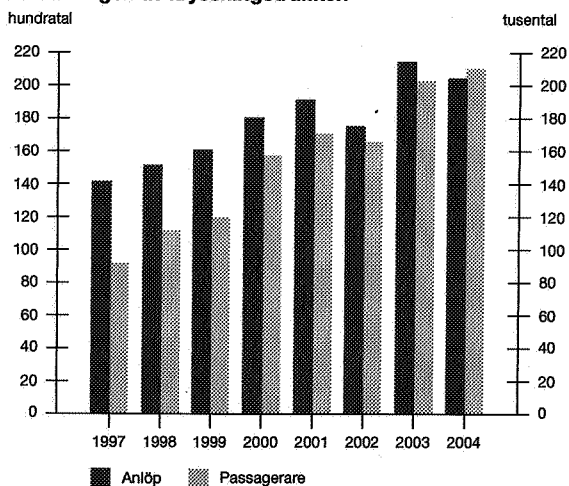
Kryssningstrafiken består av fartyg som seglar efter en på förhand offentliggjord plan. Fartygen skall utöver avgångshamnen anlöpa minst två hamnar och kryssningen skall omfatta minst tre dygn.

Den internationella kryssningstrafiken har expanderat kraftigt under en följd av år. Ett stort antal nya fartyg har levererats och utbudet av kryssningar i Östersjön har ökat. Nynäshamn är sedan några år tillbaka en ny destination för en del av den internationella kryssningstrafiken. Det gäller framför allt de kryssningsfartyg som är så stora att de måste ha speciell dispens för att få komma in till Stockholm.

År 2004 gjordes 204 kryssningsanlöp till Stockholms hamnar. Av dessa gick 17 till Nynäshamn. Fartygen medförde totalt 210.000 passagerare.

Utvecklingen av kryssningstrafiken framgår av nedanstående tabell:

Utvecklingen av kryssningstrafiken



För år 2005 har cirka 260 anlöp aviserats.

Stockholms hamn är en så kallad turn-around-hamn, dvs många passagerare påbörjar eller avslutar sin kryssning i Stockholm. Inte minst turn-around-passagerarna är ekonomiskt betydelsefulla för näringslivet och kommunen. Flera av dessa passagerare passar på att besöka Stockholm några dagar före eller efter själva kryssningen. År 2003 avslutade cirka 12 000 passagerare sin kryssning i Stockholm, medan 11 000 påbörjade sin kryssning här. Övriga kryssningspassagerare tillbringar som regel endast några timmar i Stockholm.

Städer och hamnar konkurrerar om kryssningstrafiken. I Östersjöområdet är det i dag framförallt S:t Petersburg, Köpenhamn, Stockholm, Tallinn, Helsingfors, Rostock och Visby som utgör kryssningshamnar. Intresset för kryssningar i Östersjön har ökat under senare år. Enligt olika bedömningar kommer denna trend att fortsätta. Bidragande härtill är regionens sevärdheter, en intressant historia, många kulturella inslag och en gynnsam prisbild. Hög nivå på miljö, service och säkerhet är även viktiga konkurrensmedel.

Gemensam marknadsföring

I syfte att öka kryssningstrafiken har 18 hamnstäder runt Östersjön tillskapat projektet "Baltic Cruise Project". Detta initierades av Stockholm och Köpenhamn 2000. Sedan 2004 får projektet stöd från EU och nu marknadsförs hela regionen som ett enhetligt kryssningsområde med hamnar i Ryssland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tyskland, Danmark och Sverige. Från Sverige deltar förutom Stockholm även Kalmar, Visby, Karlskrona, Helsingborg och Malmö hamn.

Med en gemensam servicenivå och marknadsföringsstrategi skall destinationerna utvecklas. Målsättningen är att under en treårsperiod öka antalet passagerare med 20 procent, att öka områdets marknadsandel med 4 procent samt att få 30 procent av passagerarna att återkomma.

Stockholms hamnar är också en del i nätverket Cruise Europé. I detta samverkar idag 90 hamnar i syfte att stimulera fler kryssningsfartyg att anlöpa hamnar i norra och västra Europa. Cruise Europé har också kontakt med rederierna när det gäller utvecklingsfrågor som rör hamnar, säkerhet på fartygen och miljöfrågor.

Kryssningsprojektet "Stockholm Cruising Capital Network" är ett nätverk bestående av Stockholm Visitors Board, Stockholms Hamnar, SAS, Arlanda International Airport, hotell, hamnagenter, turoperatörer, hotell, med flera.

Projektet har som mål att gemensamt marknadsföra Stockholm som den självklara kryssningsdestinationen i Östersjön riktad till kryssningsrederier, resebyråer och internationella media främst i USA och Europa. Målet är att varje år öka antalet anlöp med 5 procent, öka antalet passagerare med 8 procent och antalet turnaroundpassagerare med 5 procent.

Ett nära samarbete förekommer vidare mellan Stockholms hamnar och Arlanda samt Bromma flygplatser för att marknadsföra Stockholm som en "gateway" i Östersjön. Genom samarbetet vill man verka för en ökad förståelse för transporternas betydelse. En utgångspunkt är att Stockholmsregionens tillväxt kan stimuleras genom en förbättrad transportinfrastruktur och tillgängligheten till regionen ökas genom ett väl fungerande nationellt och internationellt transportsystem.

Framtiden för färje- och kryssningstrafiken

Under senare år har det skett en kraftig uppgång i resandet med färjor och kryssningsfartyg. Flera nya och större fartyg har införskaffats. Men samtidigt finns inom branschen en viss oro för en överetablering. Den internationella konkurrensen har också hårdnat. Inom de närmaste åren är det inte omöjligt att vissa omstruktureringar kommer att ske i branschen.

Flera färjerederier utvecklar sina resor mot mer kryssningar, där upplevelsen ombord, förutom destinationsupplevelsen, är ett starkt incitament för passageraren. Konferenser på färjorna förändras i takt med att konjunkturen förändras. En ökad samverkan mellan rederierna och de turistansvariga på de olika destinationerna kan ge ett ökat utbud inom turismen.

En tydlig trend kan iakttas mot allt större kryssningsfartyg. Kryssningsturismen utvecklas också från en exklusiv form av resande till mer av folkturism. Men säsongen för denna form av turism är begränsad till perioden juni till augusti. En säsongförlängning vore önskvärd.

Nya rederier från de Baltiska länderna etablerar sig i Östersjön och på den svenska marknaden. På grund av låga totala driftskostnader och en växande kompetens kommer de i allt större utsträckning kunna driva trafiken från sina egna länder.

Övrig hamnanknuten infrastruktur

Sjötransporterna är en del i en logistisk kedja där hamnar kopplas samman med landanknytningar i form av väg- och järnvägstransporter. Ett stort antal planerade, men ännu ej genomförda järnvägs- och väginvesteringar har stor betydelse för hamnstrukturen och ytterst för att skapa ett rationellt transportsystem i hela Stockholm-Mälarenregionen.

Vägar

När det gäller vägsystemet kan konstateras att trängseln i regionens centrala delar, framför allt på Essingeleden och på de viktigare infarterna, innebär svårigheter att planera för transporter till och från regionens hamnar och terminaler vid rusningstid, då riskerna för förseningar är stora. Det leder även till en uppdelning av regionen i två delar och extra behov av godsterminaler. Trängseln på det övergripande vägnätet är som störst vardagar mellan kl 06.30-09.00 och 16-18, vilket sammanfaller med en del av färjornas avgångar och ankomster.

Under det kommande decenniet kommer ett antal statliga vägar med direkt och indirekt anknytning till hamnarna att påbörjas eller färdigställas. Det gäller:

Byggplats	Byggstart	Öppnas för trafik
Norrortsleden	Pågår	2008
Väg 73	2005/06	2009
Södertörnsleden	2010	2014/15
Södra länken		2004
Norra länken	2008	2012
Österleden	Ingår ej i de statliga vägplanerna. Förberedande studier pågår.	
Väg 77	Ingår ej i de statliga vägplanerna. Eventuellt.	

Norrortsleden sträcker sig mellan E4 (Häggvik) och E 18 (Rosenkälla). Bygget av resterande del av leden, Täby kyrkby – Rosenkälla, påbörjas under 2005. Öppnas för trafik 2008.

Väg 73 kommer att byggas ut till motorväg på sträckan Nynäshamn till Fors i Jordbro. Den fastställda arbetsplanen är överklagad och ärendet skall avgöras av reger-

ingen. Byggstarten är planerad till hösten 2005 och vägen beräknas vara färdig 2009.

Väg 259 (Södertörnsleden) sträcker sig från väg 73 vid Jordbro till E 4:an vid Fittja. Delar av leden är delvis utbyggd. Byggstart för resterande del, sträckan Gladö kvarn – Fittja, är planerad till 2010, men kan komma att tidigare läggas.

Väg 225 mellan Nynäshamn och Södertälje är i behov av upprustning. Projektet finns dock inte med i de nuvarande vägplanerna.

Södra Länken, som sträcker sig från Essingeleden till Värmdöleden, togs i bruk hösten 2004.

Genom tillkomsten av *Norra Länken*, en motorvägstunnel mellan Norrtull och Värtan, ges Värtan-Frihamnen en direktanknytning till E20. Trafikbelastningen på Valhallavägen och Lidingövägen kommer kraftigt att minska. Stockholm stads detaljplan för Norrtull – Roslagstull antogs i mars 2004. Vägverkets arbetsplan för den nu aktuella delen av projektet fastställdes av Vägverket i december 2000. Båda planerna överklagades, liksom länsstyrelsens beslut att avvisa överklagandet av detaljplanen. Samtliga överklaganden ligger nu för prövning hos regeringen. Regeringen förväntas behandla dem under 2005.

En förstudie om en *östlig förbindelse (tidigare benämnd Österleden)* som skall binda samman Södra Länken och Norra Länken via en tunnel under Saltsjön och Djurgården, har påbörjats av Vägverket under 2004. Studien beräknas vara klar under år 2005. Syftet med projektet är bl a att knyta samman stadsdelarna norr och söder om Saltsjön och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta gatunätet i Stockholms innerstad.

Väg 77 sträcker sig mellan Kapellskär till E 4 vid Knivsta. En upprustning av vägen är nödvändig för att tillgodose den ökande trafiken till och från Kapellskärs hamn. Vägen ingår i länsplanens alternativa finansiella ram.

Nord- sydliga förbindelser (tidigare benämnd Förfart Stockholm), mellan Kungens kurva och Häggvik, finns

inte med i vägplanen fram till 2015. Diskussioner pågår emellertid om att finansiera vägbygget med vägavgifter, vilket skulle kunna innebära att vägen kan börja byggas tidigast 2008. Tre alternativ redovisas i den vägutredning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, som tagits fram och som nu ställs ut till och med mitten av september 2005. Två av dessa alternativ är rena vägalternativ och ett är ett kombinerat väg-spåralternativ.

Järnvägar

Stockholm är en viktig nod i det svenska järnvägssystemet. Här sammanstrålar bland annat Södra Stambanan från Malmö och Norrköping. Västra Stambanan från Göteborg och Hallsberg, Ostkustbanan från Sundsvall och Gävle, Mälarbanan från Hallsberg och Västerås samt Nynäsbanan från Nynäshamn. Av dessa banor har Västra Stambanan störst betydelse för godstransporter till och från Stockholmsregionen. På Svealandsbanan, Mälarbanan och Nynäsbanan är omfattningen av godstrafiken begränsad och persontågstrafiken dominerar.

Södra och Västra Stambanorna är i huvudsak dubbelspåriga, men mellan Järna och Älvsjö finns fyra spår. Mellan Älvsjö och Stockholms central finns i dagsläget endast dubbelspår, vilket innebär en mycket stor kapacitetsbrist. Ostkustbanan har fyra spår eller fler mellan Stockholms central och Arlandabanans avgrening norr om Upplands Väsby. I övrigt är Norra Stambanan i huvudsak dubbelspårig upp till Gävle. Mälarbanan är dubbelspårig från avgreningen vid Tomtebodan norr om Stockholm till Kolbäck väster om Västerås och därefter i huvudsak enkelspårig.

Citybanan

Den så kallade getingmidjan, dvs järnvägsinfarten från Årsta till centralen, har under lång tid varit en flaskhals för såväl fjärrtåg som regional- och pendeltågen. Ett antal olika alternativ har diskuterats genom åren. Det alternativ, som nu skall genomföras, är en sex kilometer dubbelspårig järnvägstunnel för pendeltåg under centrala Stockholm, den sk Citybanan. Järnvägsplan och detaljplan ställs ut i december 2005. Prövning av vattenverkssamheten pågår löpande under 2005 och 2006.

Byggnadsarbetena på Citytunneln mellan Södra station och Tomtebodan avses att påbörjas i slutet av 2005. De nya spåren och stationerna beräknas vara klara för trafik 2011. När banan öppnas för trafik har järnvägskapaciteten genom Stockholm fördubblats.

Den nya järnvägsbron parallellt med den gamla Årsta- bron färdigställdes under 2005. Den gamla bron skall därefter renoveras, vilket innebär att det kommer att dröja en tid innan den totala kapaciteten ökar.

Nynäsbanan

Nynäsbanan på sträckan Nynäshamn – Västerhaninge är enkelspårig. I Banhållningsplanen är kapacitetsförstärkning upptagen efter år 2010. Banverket har gjort en förstudie över banan 2005-07-15 och har beslutat att gå vidare med ett alternativ som innebär förlängning av plattformar, förlängning av dubbelspår från Västerhaninge mot Hemfosa samt nya mötesstationer i Segersång, Björsta och Nynäsgård. Banan dimensioneras för godstrafik. 520 miljoner kronor är upptagna för utbyggnaden under perioden 2010-2015.

Banverkets bedömning är att utbyggnadsalternativet inte behöver tillåtlighetsprövas enligt 17 kap 2§ Miljöbalken. Under förutsättning att regeringen beslutar att avstå från tillåtlighetsprövning kommer det fortsatta planeringsarbetet att bedrivas direkt i en järnvägsplan utan föregående järnvägsutredning.

Ur kollektivtrafikens synpunkt är en utbyggd kapacitet på Nynäsbanan av stor vikt. Förutom Banverket, som banhållare, finns ett stort antal aktörer som har ett intresse av att en utbyggnad av spårkapaciteten på Nynäsbanan snarast kommer till stånd. Det gäller Stockholms läns landsting/SL som ansvarig för pendeltågstrafiken. Stockholm stad och Stockholms hamnar som ägare av Nynäshamns hamn och för den kommande utvecklingen av hamnen. Även Nynäshamn och Haninge kommuner har givetvis ett stort intresse av en kapacitetsutbyggnad.

Då frågan om en fortsatt användning av Värtabanan och en utbyggnad av Nynäsbanan hänger ihop har initiativ tagits av stadsdirektören för att få tillstånd en diskussion med berörda aktörer om möjliga handlingsalternativ. Många av de projekt som är involverade är tidsmässigt beroende av vilka alternativ som väljes.

Värtabanan

Värtahamnen ingår i järnvägens stomnät och är utpekad som riksintresse. Banan förbinder Värtahamnen med stambanan och har en viktig funktion som järnvägslink mot Finland och Ryssland/Baltikum. Den ingår därför i det Transeuropeiska nätverket, TEN-T.

Värtabanan sträcker sig från Stockholm Norra till Värtan. Spåret ansluter norr om Karlberg och har en koppling till Tomtebodas bangård. Banan förbinder alltså Stockholms hamn med det övriga järnvägsnätet. Genom Värtabanan möjliggörs transporter av gods som anlöper och avgår från hamnen i Värtan.

Banan är elektrifierad fram till Värtans bangård, medan hamnspår och anslutande spår i industriområdena är oelektrifierade. De områden som berörs av Värtabanan är Norra station, Värtan-Frihamnen, Loudden och Husareviken.

Kopplingen och närheten mellan Åbo och Värtahamnen har stor betydelse för godstransporterna på järnväg öster ut, dvs förutom till Finland även till Ryssland och Baltikum. Järnvägsfärjor går mellan Sverige och Finland med ca två avgångar per dag från Värtahamnen. I Åbo hamn finns en av få omaxlingsstationer för järnvägsvagnar. Där genomförs de byte av hjulaxlar på järnvägsvagnarna som krävs, eftersom järnvägsnäten i Sverige och Finland inte har samma spårvidd.

Under 2003 har Banverket rustat upp järnvägen mellan Norra station och Värtahamnen. Banan har signalreglerats och brobyte och spårupprustning har genomförts. Upprustningen innebär att kapaciteten har fördubblats från fyra till åtta tåg per timme och medger att hastigheten kan öka från tidigare 40 km/h till 70 km/h. Längre tågset kommer att kunna hanteras på banan.

Ett planeringsarbete pågår för Norra stationsområdet med inriktning på att här tillskapa en blandning av arbetsplatser, bostäder och service. I detta arbete samverkar Stockholm stad, Solna stad, Karolinska institutet, Karolinska sjukhuset och Locum. Inom området finns expansionsmöjligheter för Karolinska institutet, KTH och Stockholms universitet. En exploatering av Norra stationsområdet förutsätter en överdäckning av järnvägsspåren på Norra station liksom vid utbyggnaden av Norra länken, som påbörjas hösten 2005. De totala kostnaderna för överdäckningen av Värtabanan har uppskattats till 900 mkr. En nerläggning av Värtabanan ger besparingar inte bara för Norra Station och Norra Länken. En grov uppskattning visar att cirka 100 mkr skulle kunna göras i besparingar vid exploateringen i Värtan.

Om såväl oljehantering som containerverksamheten flyttas kan frågan ställas om det är nödvändigt att behålla Värtabanan för hamnverksamheten eller om banan kan läggas ner. En verksamhet som skulle bli kvar, och som kräver spåranslutning, är de järnvägsfärjor som trafikerar linjen Stockholm-Åbo. Dessa färjor, som fraktar järnvägs-gods, trailers och passagerare, har 10 avgångar i veckan. Sea Wind Line, som svarar för trafiken, förväntar sig en betydande volymökning i framtiden.

Men behöver denna trafik utgå från Värtahamnen eller finns det något fullgott alternativ? En överslagsmässig beräkning visar att seglotionstiden såväl från Värtan till Åbo som från Nynäshamn till Åbo utgör cirka 10 timmar.

En förflyttning av tågfarjetrafiken till Nynäshamn skulle förutsätta att kapaciteten på Nynäsbanan utökades med dubbelspår. I Banverkets planer finns en utökad kapacitet på Nynäsbanan upptagen för åren 2010-2015. En tidigareläggning skulle i så fall bli nödvändig och kräva någon form av förskottering och finansiell medverkan av olika aktörer.

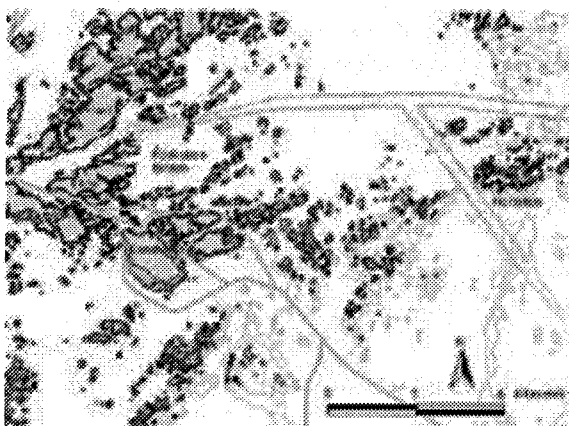
Den färja som idag trafikerar routen, Sea Wind, transporterar såväl järnvägsvagnar som lastbilar och personbilar. Ett mindre antal passagerare kan även erbjudas plats på fartyget. Sea Wind Line ägs av Silja Line. Man förväntar sig en betydande volymökning i framtiden. Från idag cirka 10.000 järnvägsvagnar beräknas antalet 2010 uppgå till 15.000. Antalet transporterade lastbilar var 30.600 år 2004 och beräknas 2010 uppgå till 46.500. Sea Rail, som svarar för järnvägstransporterna, ägs till en tredjedel vardera av Finska järnvägen, Silja Line och Green Cargo.

Frågan om en eventuell flyttning av tågfarjorna från Värtan till Nynäshamn har dock fått en annan vändning under våren 2005. Rederiet Silja-line, som är huvudägare av tågfarjorna, har under våren 2005 meddelat att rederiet har ingått ett intentionsavtal om byggandet av två nya färjor, med ett delvis annat koncept än för de nuvarande tågfarjorna. Det innebär att andelen passagerare kommer att bli större på de nya färjorna. Bland annat av detta skäl anser Silja att det är nödvändigt att färjorna anlöper Värtahamnen.

Vidare har Fortum Värme framfört att man har behov av Värtabanan för det planerade biobränsleledade kraftvärmeverket i Värtan. En del av biobränslet beräknas komma med tåg motsvarande ett tågset per dygn. Vidare studeras möjligheten att föra över ytterligare transporter till och från Värtaverket från bil till tåg, bland annat asktransporter.

En minskning av antalet växlingsspar både vid Norra Station och Värtan skulle leda till betydande ekonomiska besparingar. Om Värtabanan skall behållas bör därför dessa möjligheter övervägas.

Stadsdirektör Bosse Sundling har tillsatt en arbetsgrupp för att skyndsamt se över frågan om Värtabanans framtid.



Farleder

Sjötrafiken till och från Stockholms hamn använder sig i dag av två allmänna farleder, Furusundsleden norrifrån och Sandhamnsleden från öster. Farlederna till Stockholms hamn är av riksintresse och har TEN-T-status. Inseglingsförhållandena är besvärliga beroende på att farledssträckorna är långa och särskilt i Sandhamnsleden bitvis smala och krokiga.

Mellan Furusund-Stockholm och Sandön-Stockholm är högsta fart normalt 12 knop (basfart), Norr om Furusund och öster om Sandhamn gäller normalt fri fart, med vissa undantag. Andra undantag från basfarten gäller för fartyg i reguljär trafik mellan Stockholm och Åbo/Nådendal som får framföras i högre fart på vissa kortare sträckor om färjorna med hänsyn till andra fartbegränsningar hinner gå tur och retur Sverige-Finland på 24 timmar, inklusive liggtime i hamn. Dessutom är alla fartyg som uteslutande går i turlistebunden linjefart mellan platser inom Stockholms län undantagna från fartbegränsningen till 12 knop.

Sjöfartsverket planerar tillsammans med Stockholms Hamnar AB en uppgradering av inseglingslederna till Stockholm, det så kallade INMISJÖ-projektet, som dels består av en farledsseparering vid Värmdö-Garpen, dels en ny farled som ersättning för den yttre delen av Sandhamnsleden, den så kallade Horstensleden.

Vad gäller Horstensleden pågår ett arbete med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning som underlag för en ansökan om tillåtelse enligt Miljöbalken. Denna fråga avgörs av regeringen. För en farledsförbättring vid Värmdö-Garpen har miljödomstolen i juni 2004 givit tillstånd för en utvidgning. Arbetena påbörjades 2005.

Övriga hamnar på Ostkusten

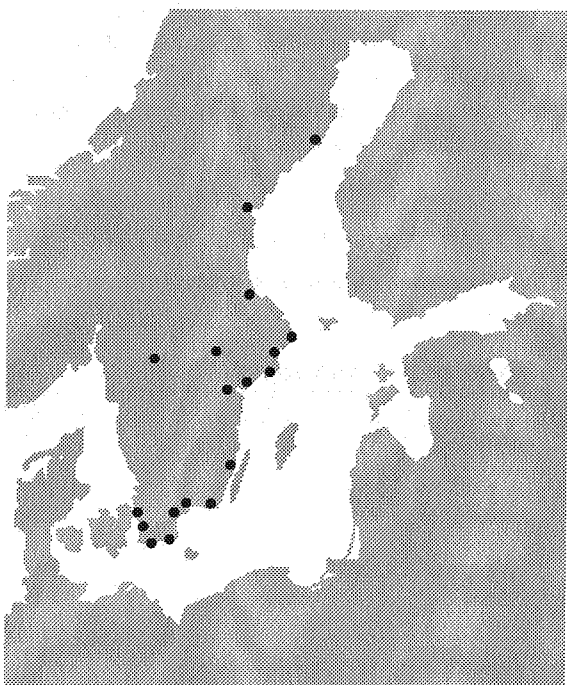
Nedan görs en översiktlig beskrivning av de hamnar som ingår i ostkustens hamnregion.

Gävle hamn

Hamnen är belägen 17 mil från Stockholm. Den hanterar framförallt skogsprodukter och olja. Hamnen har också en ganska omfattande containerhantering (2004: 47.000 TEU).

Gävle hamn AB ägs av Gävle kommun. Stuveriverksamheten sköts av Gävle Stuveri AB, som till största delen ägs av Korsnäs och Stora Enso samt Sören Thyr AB. Under våren 2005 köpte Göteborgs hamn 20 procent av aktierna i Gävle Containerterminal.

Från och med 2006 kommer flygfotogen fraktas via Gävle hamn för vidare transport med järnväg till Arlanda flygplats. Hittills har flygfotogenen tagits in till Loudden och därifrån förts med lastbilar till Arlanda.



Större svenska hamnar.

Landanknytningarna består av koppling till E 4 och järnvägsanslutning till Ostkustbanan och Norra Stambanan.

2004 presenterade hamnen planer på stora satsningar. En ny containerterminal skall byggas och en ny 300 meter lång kaj anläggas. Vidare finns planer på att 2006 öppna en ny färjelinje Gävle-Mariehamn-Åbo. Inom ramen för ett åtgärds paket för södra Norrlandskusten kommer regeringen att satsa 55 miljoner kronor på förbättrade vägförbindelser till Gävle hamn. Dessutom skall regeringen i samverkan med berörda regionala aktörer klarlägga hamninfrastrukturens utvecklings- och finansieringsförutsättningar.

Hargshamn

Hargshamns hamn är belägen i Östhammars kommun, 13 mil från Stockholm. Hamnen ägs till 89 procent av Östhammars kommun och till 11 procent av privata intressen.

Hamnen är en utpräglad hamn för torrbulk, främst olika bränslen till värmeverk såsom ved, flis, bark, träpellets, torv och kol. Övriga produkter är skrot, salt, gatsten, sågade trävaror, bergkross mm.

En ny kaj har nyligen anlagts och hamnen har erhållit miljötillstånd för en ökning av godshanteringen och för en fördjupning av farleden till 10,5 meter.

Järnvägen Hallstavik- Hargshamn -Örbyhus ansluter till stambanan. Vagnätet har koppling till E 4:an.

Mälarhamnar AB

I Mälarhamnar AB ingår Västerås hamn och Köpings hamn. Bolaget ägs till 55 procent av Västerås kommun och till 45 procent av Köpings kommun. 63 procent av intäkterna i Mälarhamnar AB kommer från stuveriverksamheten. De stora produkterna utgörs av bulk och styckegods, men man har även en betydande containerhantering.

Inseglingstiden från Landsort är 7-9 timmar. För att nå Västerås och Köpings hamnar måste fartygen passera slussen i Södertälje, som är en flaskhals. Under senare år har förslag om en ny sluss aktualiserats. Den nuvarande slussen, som byggdes 1924, motsvarar inte nutida och framtida krav bland annat beroende på större fartyg. Kostnaden för en ny sluss har beräknats till cirka 700 Mkr. Enligt en av Sjöfartsverket utförd netto-nuvarandes-beräkning utgör samhällsnyttan 0,2 – 0,6.

Västerås hamn ligger 10 mil från Stockholm. Hamnen hanterar olja (550.000 ton per år), bulk gods samt containers (2004: 36.000 TEU). Västerås har anknytning till E 18 och järnvägsanslutning till Mälarbanan.

Köpings hamn, som är en industrihamn, är belägen 15 mil från Stockholm. Hanteringen domineras av råvaror såsom konstgödsel, cement och virke, men även containers (ca 5.000 TEU per år). Köpings hamn har koppling till E 18 och järnvägsanslutning till Mälarbanan.

Norrköpings hamn

Norrköpings hamn, som är belägen 16 mil från Stockholm, ägs gemensamt av näringslivsintressen och Norrköpings kommun. Norrköpings Hamn och Stuveri AB sköter hamn-, stuveri- och terminalverksamheten. Hamnen är en fullservicehamn. Skogs- petroleum- och jordbruksprodukter dominerar hanteringen. Containerhanteringen uppgick 2004 till 18.000 TEU.

Intentionerna är att hamnen skall bli en intermodal transportknotpunkt, där olika transportslag kan samverka. Stora investeringar har gjorts med bland annat nya kajer och ett nytt ro-ro-läge. Landinfrastrukturen är väl tillgodosedd med E 4 och E 22, som passerar igenom Norrköping, men även andra riksvägar har anknytning till hamnen. Hamnen har också järnvägsanslutning till Södra Stambanan.

Oxelösunds hamn

Oxelösunds Hamn AB ägs gemensamt av Oxelösunds kommun (50 %) och SSAB, Oxelösunds AB (50 %). Hamnverksamheten inkluderar även stuveriverksamhet.

Hamnen, som ligger 110 km från Stockholm, har en kort inseglingsled från havet och har ett vattendjup mellan 8 och 16,5 meter. Hamnområdet omfattar en yta på ca 130 ha, varav 92 ha utgör landområde. I hamnen finns 11 kajer med en sammanlagd längd av 1.140 meter. I nära anslutning finns SSAB:s lastageplats för utskeppning av stålprodukter med 300 meter kaj.

Under 2004 lossades och lastades 6 miljoner ton gods över kaj, varav containers utgjorde 2.000 TEU. Ca 900 godsfartyg anlöpte hamnen.

Hamnen hanterar bulk såsom kol och järnmalm, men även olja, kemikalier, spannmål, vägsalt, flis, skrot och cement mm. Bolaget bemannar SSAB:s kaj för utlastning av stål. Viss stålutlastning sker även på egna kajer. Hittills har endast blygsamma volymer av gods på containers och trailers hanterats, men ambitionerna är att dessa skall öka.

Södertälje

Södertälje hamn ligger 36 km från Stockholm. Södertälje Hamn AB ägs till 100 procent av Södertälje kommun. Hamnen är en konventionell handelshamn med en omfattande ro-ro-trafik, styckegods- och containerhantering, en mindre bulkhamn samt en oljehamn. Containerhanteringen uppgick 2004 till 16.500 TEU över kaj och 11.500 TEU via järnväg. Vidare finns en passagerarterminal anpassad för RoPaxtrafik.

Inseglingsleden till Södertälje hamn är relativt lång genom Himmerfjärden och Södertäljeviken och är begränsad till 9 meters djupgående. Sjöfartsverket undersöker för närvarande en alternativ sträckning, som skulle minska lotstiden in till Södertälje med 30 minuter.

I Södertälje hamn finns en kombiterminal. Hamnen och kombiterminalen har ett bra läge ur transportsynpunkt. Södertälje hamn är den enda hamn på ostkusten som tar emot bilar. Det har lett till att hamnverksamheten kommit att domineras av bilimporten. En betydande del av godshanteringen inom hamnområdet består av omlastning mellan järnväg och lastbil.

Hamnarnas avstånd från Stockholm

De olika hamnarnas avstånd från Stockholm framgår nedan:

Hamnarnas avstånd från Stockholm

Gävle	170 km
Hargshamn	130 km
Kapellskär	90 km
Nynäshamn	60 km
Södertälje	36 km
Västerås	100 km
Köping	150 km
Oxelösund	110 km
Norrköping	160 km

Ägare till hamnarna

Hamnarna på ostkusten ägs antingen av kommunerna eller av kommunen och privata intressenter tillsammans. Marken ägs av kommunen eller hamnen. Marken i Nynäshamns hamn ägs gemensamt av Stockholms hamn och Nynäshamns kommun.

Ägarbilden är följande:

Ägarbild

Hamn	Äger marken	Äger hamnverksamheten
Gävle	Kommunen	Kommunen
Hälsjöhamn	Kommunen	Östhammars Kommun 89% Privat 11%
Norrtälje	Kommunen	Kommunen
Stockholm	Kommunen	Kommunen
Kapellskär	Stockholms Hamnar AB 91% Norrtälje Kommun 9%	Stockholms Hamnar AB 91% Norrtälje Kommun 9%
Nynäshamn	Stockholms Hamnar AB 50% Nynäshamn Kommun 50%	Stockholms Hamnar AB
Södertälje	Kommunen	Kommunen
Oxelösund	Hamnen	Kommunen 50%, Privat 50%
Norrköping	Kommunen	Kommunen 40%, Privat 60%
Västerås	Kommunen	Västerås 55%, Köping 45%
Köping	Kommunen	Västerås 55%, Köping 45%

Grisslehamn, som är en fiske- och färjehamn, är belägen i Norrtälje kommun. Hamnen är privatägd. Eckerölinjen har färjetrafik till Eckerö på Åland. År 2000 gjordes 1.163 färjeanlöp med 769.000 passagerare, 147.300 personbilar och 2.000 lastbilar.

Lastageplatsen Stora Vika är belägen i Fällnäsaviken nära Himmerfjärden i Nynäshamns kommun. Den ägs av TallOil Stora Vika Biobränsle AB och hanterar bio-bränslen.

Kajen vid Hässelby värmeverk ingår i Stockholms hamn-område. Kajen betjänar värmeverket. Under 2004 skedde 111 anlöp och hanteringen uppgick till 226.000 ton bränslepellets. Allt bränsle till verket kommer med fartyg antingen via Hammarbyleden eller Södertälje kanal.

Bålsta industrihamn svarar för hamntjänster för Gyprocs gipsfabrik och Cementas cementfabrik.

Mindre hamnar och lastageplatser i Stockholms län

Hallstaviks industrihamn ligger i Norrtälje kommun i anslutning till Hallstaviks pappersbruk. Den ägs av Holmen och hanterar framförallt skogsprodukter.

Under år 2000 lossades 275.000 ton gods i hamnen, varav 165.000 ton massaved, 55.000 ton lera och 39.000 ton bark och flis. Samma år lastades 423.000 ton papper.

Norrtälje hamn som ägs av Norrtälje kommun, används för bland annat spannmåls- och gödningsprodukter samt andra bulkvaror. Under de senaste åren har hamnens betydelse ifrågasatts. En annan markanvändning med inriktning mot bostäder, handels- och arbetsplatser, kommer att prövas inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för kommunen.

Ostkusthamnar i samverkan

Ett regionalt perspektiv är en central utgångspunkt i arbetet med att ta fram en hamnstrategi för Stockholm. Det krävs en övergripande helhetssyn för hamnarna på ostkusten. För att få fram en sådan behövs ett närmare samarbete mellan berörda hamnar.

Godstransportdelegationen har i sitt betänkande "Godstransporter – noder och länkar i samspel" (SOU 2004:76), som avlämnades sommaren 2004, pekat ut tre strategiska hamnregioner: Mellersta ostkusten, Väst-sverige och Skåne. Mellersta ostkusten består av hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder inklusive Mälarhamnarna, dvs: Gävle, Hargshamn, Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn, Södertälje, Mälarhamnar (Västerås och Köping), Oxelösund och Norrköping.

Ett utpekande och en rollfördelning mellan hamnarna i de tre hamnregionerna skulle enligt Godstransportdelegationen leda till att för samhället kostsamma dubbelinvesteringar kan undvikas samt att en rationellare hamnstruktur kan skapas där de olika hamnarna kan tillvarata sina möjligheter bättre.

Genom en specialisering kan hamnarna utnyttja potentiella stordriftsfördelar, vilket i sin tur kan leda till bättre internationell konkurrenskraft. En effektivare hamnstruktur gör också att hamnverksamheten kan bidra till mer kostnadseffektiva transporter.

Enligt delegationen bör berörda parter, inom var och en av regionerna, sinsemellan diskutera och försöka enas om exempelvis åtgärder för ökad samordning och specialisering. Delegationen föreslår att regeringen tar initiativ till och medverkar i sådana överläggningar med parterna om vilka roller de olika hamnarna inom respektive område kan och bör ta. Staten skall därefter ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till hamnarna. Staten kan indirekt påverka förutsättningarna för hamnverksamheterna genom sin anslagspolitik för anslutande väg- och järnvägsinvesteringar.

Statens medel att uppnå en sådan struktur skulle sålunda vara att i förhandlingarna med övriga aktörer kunna

utlova följdinvesteringar i de landförbindelser som krävs för de hamnar som skall expandera.

I sitt remissyttrande över Godstransportdelegationens betänkande stödjer länsstyrelserna och kommunalförbunden i Mälardalen liksom Mälardalsrådet och Stockholms läns landstings regionplane- och trafiknämnd delegationens förslag.

Tidigare och nuvarande samverkan mellan hamnarna

Genom åren har olika diskussioner förts om en närmare samverkan mellan hamnarna på ostkusten. 1996 enades hamndirektörerna i Stockholms, Södertälje, Oxelösunds, Hargshamns, Södertälje och Köpings hamnar att man skulle verka för en samverkan inom ramen för en gemensam koncern, Ostkusthamnar AB (OKAB).

I överenskommelsen sägs: "I syfte att stärka konkurrenskraften för regionens hamnar bör en samordning komma till stånd. Detta kan ske genom att det bildas ett nytt aktiebolag, förslagsvis benämnt Ostkusthamnar AB, som en första etapp förvärvas aktierna i följande hamnbolag: Hargshamn AB, Stockholms hamn AB med dotterbolag, Södertälje hamn AB, Västerås hamn AB samt Mälarterminalen Köping AB. De nuvarande ägarna i dessa hamnbolag skall gemensamt utgöra ägarna i den nya koncernen." Av olika anledningar godkändes aldrig överenskommelsen av ägarna.

Under senare år har ett informellt samarbete förekommit mellan hamndirektörerna i Stockholms hamnar, Mälarhamnar, Södertälje hamn och Oxelösunds hamn. Vid gemensamma träffar har man diskuterat aktuella hamnfrågor. Det har bland annat gällt möjligheterna att utveckla marknaden för regionens hamnar.

Under arbetet med förslag till regional hamnstrategi har frågan om ett eventuellt fördjupat samarbete diskuterats med direktörerna för hamnarna i Stockholm, Gävle, Södertälje, Hargshamn, Oxelösund, Norrköping samt Västerås och Köping. Därvid har framkommit ett intresse för att närmare undersöka möjligheterna till en

ökad samverkan. Oxelösunds hamn och Norrköpings hamn har sedermera meddelat att man ej önskar delta i samarbetet.

Vid ett sammanträde i Stockholms stadshus den 23 november 2004, till vilket finansborgarrådet Annika Billström hade inbjudit representanter för samtliga ostkusthamnar, enades man om att tillsätta en arbetsgrupp med en företrädare för varje hamn med uppgift att ta fram underlag för att bedöma möjligheterna till en fördjupad samverkan mellan hamnarna.

Arbetsgruppens utgångspunkt är att man genom samverkan kan skapa en hamnstruktur som säkerställer regionens växtkraft på marknadens villkor.

De argument som anförs för en fördjupad samverkan är att man därigenom kan

1. utnyttja befintliga anläggningar bättre (anläggningar, maskiner, personal)
2. undvika dubbelinvesteringar
3. stordriftsfördelar
4. slagkraftigare marknadsposition
5. starkare ekonomisk plattform
6. ökad konkurrenskraft

Förkortningar och definitioner

ALLMÄN HAMN: Hamn som är skyldig att ta emot de fartyg som önskar anlöpa hamnen och utrymme finns och vissa säkerhetskrav är uppfyllda.

ALLMÄN FARLED: Led som enligt Sjöfartsverket fyller ett samfärdselbehov och som i görligaste mån bör hållas fria från nöjesfart.

BPO: Baltic Ports Organization – medlemsorganisation för hamnar runt Östersjön.

BULKGODS: Oemballerad last, t ex kol, olja och spannmål. Delas in i flytande bulk och torrbulk.

GATEWAY STOCKHOLM: Samarbetsforum startat av Stockholms Hamnar och Stockholm Arlanda.

GENOMSLAG: Årligt hanterad volym petroleumprodukter i en oljedepå.

HORSTENSLEDEN: Ny inseglingsled till Stockholm genom skärgården.

IMO: International Maritime Organization.

INMISJÖ: Projekt mellan Sjöfartsverket och Stockholms Hamnar kring säkrare inseglingsled i Stockholm.

INTERNATIONELL KRYSSNINGSTRAFIK: Kryssningsfartyg som besöker Stockholm under sommarsäsongen maj-september.

LAG OM SJÖFARTSSKYDD: Ny lag från 2004 om skydd för hamnar och fartyg.

LASTAGEPLATS: Hamn, som inte är allmän. Ägs och nyttjas oftast av ett enskilt industriföretag.

LASTBÄRARE: Anordning för att bära och sammanhålla gods under t ex transport.

LO-LO: Lift on, Lift off. Lastning med hjälp av kranar och annan lyftutrustning, t ex containers.

MÄLARHAMNAR: Hamnarna i Köping och Västerås.

REGULJÄR KRYSSNINGSTRAFIK: Kryssningsfartyg som går mellan främst Stockholm och Mariehamn på Åland, till exempel M/S Birka Paradise och M/S Viking Cinderella.

RME: Rapsmetylester.

RO-RO: Roll-on, Roll-off. Lastning och lossning genom att godset körs ombord på fartyget. Kan ske med lastbil som kör på och av fartyget eller med truckar som rullar på och av fartyget flak, kassetter, trailers eller släp och som sedan hämtas av lastbilar för vidare transport.

ROPAX: Kombinerad gods- och passagerarfärja.

STYCKEGODS: Gods som skeppas i mindre partier, exempelvis i lådor, balar, kartonger etc direkt i fartyg eller samlas i containers eller andra lastbärare.

TEU: Twentyfoot Equivalent Unit. Beskriver mängden gods i en container. En TEU = en 20-fots standardcontainer (ca 6 meter). Finns även 40-fotscontainer, vilket motsvarar två TEU.

TRANSPORTSLAG: Gods t ex på fartyg, lastbil eller järnväg.

Källor

Muntliga källor

Ett stort antal intervjuer och samtal har genomförts med olika aktörer med anknytning till hamnverksamheterna.

Skriftliga källor

Alternativa Godsvägar Sverige – Finland, Transek, 1992

Containertransporterna, Globalt och regionalt, strukturer och tendenser, SAI, 2003

Economic Focus- Estonia, Latvia, Lithuania, Russia 2004. Föreningssparbanken.

Energy in focus. BP Statistical Review of World Energy June 2004

Förslag till program för planering av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden. Gatu- och fastighetskontoret samt stadsbyggnadskontoret. November 2001.

Förstudie – Nynäsbanan. Kapacitetsförstärkning på sträckan Nynäshamn – Västerhaninge. Banverket. Slutrapport oktober 2004.

Godstransporter – noder och länkar i samspel. Godstransportdelegationens slutbetänkande. (SOU 2004:76).

Hamnar i Stockholmsregionen – ett ekonomiskt perspektiv. Regionplane- och trafikkontoret.

Hamndirektivet. Näringsdepartementet. 2004/05:FPM

INMI/SJÖ. Inseglingslederna till Stockholm ur ett miljö- och sjösäkerhetsperspektiv. Ny farled- Horsstensleden. Miljökonsekvensbeskrivning. Slutligt utkast. April 2004.

Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm – Mälardalsregionen. Delbetänkande av Stockholmsberedningen. (SOU 2002:11).

Marknadsanalys Stockholm/Nynäshamn. Transek 2005.

Marknadsplats Östersjön-Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Ukraina, Exportrådet, 2003.

Modellanalyser av godsflöden i Östra Mellansverige. SIKA rapport 2005:2.

Mälardalens export och import, Temaplan 2003.

Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Sammanfattning av vägutredning. Vägverket. Juni 2005.

Norra Stations-, KI- och KS-området. Stadsutveckling i gränslandet mellan Stockholm och Solna. Gemensamma planeringsförutsättningar. White. November 2004.

Nyhetsbrev, FIN-S Marknad & kommunikation, Martin Ahlberg, aug. 2004.

Oljans värld – från källa till konsument. Svenska Petroleuminstitutet.

Oljehantering i Stockholmsregionen. Regionplane- och trafikkontoret 2003:4.

Ostkustens hamnar. SGE transport adviser Hb. Augusti 2005. (Otryckt).

Passagerartrafiken i Stockholms hamnar 2003/2004. Nulägesbeskrivning och omvärldsanalys. Ingela Ling. Studentarbete KY Storstadsturism. September 2004.

På spåret. Lönsamma kollektivtrafiksatsningar i Stockholm. Stockholms Handelskammare. Rapport 2005:1.

Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUF 2001). Regionplan för Stockholms län. Antagen av landstingsfullmäktige den 14 maj 2002, Regionplane- och trafikkontoret (2002:2).

Riksintresset Stockholms hamn. Remisshandling. 19 april 2004.

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

Sjöfartens betydelse för Stockholmsregionen. Stockholms Handelskammare. 1997:3.

Sjöfartsskydd. Näringsdepartementet. 2003/04:FPM02.

Statistical Analyses of the Baltic Maritime Traffic, VTT Finland, 2002.

Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning. Etapp 1. Inventering av nuvarande användning av oljeprodukter samt kartläggning av befintliga anläggningar och distributionssystem. Transek 2005.

Sverige idag. Framtida utmaningar. Svenskt näringsliv. Agnes Palinski (red.). December 2004.

Sveriges Handel 2002, Kommerskollegium.

The China Challenge, SAI Nyhetsbrev, 2004.

The Sea Transport Infrastructure, A Baltic Gateway report, Work Package 1, October 2004.

Varuffödesundersökningen, SIKA 2001.

Vilken soppa! En studie av processen bakom det politiska beslutet om avveckling av Loudden och frågan om den framtida oljeförsörjningen i regionen. Uppsats av Anna Lindquist vid Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet. (2005).

"Vision 2015". Stockholms hamn – Värtan – Frihamnen. Planutredning augusti 2004, White.

Vision and strategies around the Baltic sea 2010, VASAB 2010 +.

Årsredovisning 2004: Stockholms hamnar.

Östersjöpaletten – en färgstark region. Slutrapport maj 2000.

Östersjöperspektivet. RUFS 2000. Regionplane- och trafikkontoret. (2000:7).

Östra Mellansveriges hamnkapacitet. Kartläggning och analys. MariTerm AB och Sjöfartens Analys Institut. (2001).

Översiktsplan för Stockholm (ÖP 99).

Dessutom har ett antal protokoll och handlingar genomgått.

