

*Till Stockholm Hamn AB:s styrelse*

## Remiss av Hamnstrategiutredningen samt Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet (SOU 2007:58 och SOU 2007:59)

### Bakgrund

#### *Hamnstrategiutredningen*

Direktiven för Hamnstrategiutredningen innebär ett uppdrag till en statlig förhandlare att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Hela Sverige ska beaktas. Regeringen kommer efter att Hamnstrategiutredningens lämnats och remitterats att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning.

#### *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - Kombiterminalutredningen*

Uppdraget i utredningen innebär att ett förslag skall föreläggas om vilka kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät och vilka villkor som bör gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Utredaren ska bland annat se över i vilka former Banverket kan ta ansvar för investeringar, drift och underhåll samt för fördelning av spårkapacitet i terminalerna. Förslag skall lämnas om lämplig princip för ändamålsenlig och effektiv prissättning av kapacitet i terminalerna.

#### *Remissinstanser och remisstid*

Kommunstyrelsen har utsänt Hamnstrategiutredningen och remiss om Strategiska godsnoder i det svenska godstransportsystemet för yttrande senast 2007-12-05. Remissinstanser är samtliga länsstyrelser, kommuner och kommunalförbund, trafikverken, andra berörda statliga myndigheter samt olika intresseorganisationer.

#### *Kommittédirektiv jämte sammanfattning av utredningarna om strategiska hamnar respektive strategiska godsnoder*

Se bilaga 4, 5 respektive 6.

### Utredningarnas förslag

#### *Hamnstrategiutredningen*

Som strategiska hamnar föreslås Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn i samverkan med Karlskrona, Norrköping, Kapellskär, Gävle, Sundsvall och Luleå.

Konsekvensförslaget för de strategiska hamnarna innefattar ett sjöpaket och ett landpaket; Sjöfartsverket ska svara för sjösäkerhetsanordningar för prioriterade

hamnar, ett snabbare uppfyllande av PIANC-bestämmelserna samt bättre service på lotstjänster och trafikverken ska i högre grad prioritera hamnanslutningar och flaskhalsar till de prioriterade hamnarna. Särskild prioritering ska ske där regional enighet uppnåtts och där det finns en överenskommelse om gemensam finansiering. Kommittén har i utredningsarbetet utgått från sex kriterier; godsomsättning, infrastruktur, miljöarbete, säkerhets- och skyddsarbete, utvecklingspotential och samarbete med andra hamnaktörer.

#### *Strategiska godsnode i det svenska transportsystemet - Kombiterminalutredningen*

Föreslagna kombiterminaler är Göteborg, Hallsberg, Jönköping, Luleå, Malmö, Stockholm, Umeå och Älmhult. En ny kombiterminal föreslås i Stockholm Norr. Utredaren tar inte ställning till var den nya terminalen ska lokaliseras.

Utredningen pekar ut orter för ett strategiskt nät med 8 kombiterminaler i Sverige och konstaterar att utgångspunkten för urvalet av dessa noder är att:

- Noderna ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden
- Noderna ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk
- Noderna ska ligga i strategiska lägen, dvs. där de stora stråken möts
- Noderna ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden till olika destinationer

#### *Bilagor*

I *bilaga 1* redovisas Stockholms Hamns synpunkter på innehållet i de olika avsnitten i Hamnstrategiutredningen.

I *bilaga 2* presenteras Stockholmsregionen i Östersjöperspektiv: fakta, dagsläge och utvecklingsmöjligheter i ett omvärldsperspektiv.

I *bilaga 3* redovisas Stockholms Hamns syn på behovet av järnvägskapacitet på Nynäsbanan utifrån person- och godstrafikens krav.

I *bilaga 4* framgår direktiven för Hamnutredningen och utredningen om Strategiska godsnode i det svenska transportsystemet

I *bilaga 5* ges en sammanfattning av hamnutredningens förslag.

I *bilaga 6* ges en sammanfattning av utredningen om strategiska godsnode i det svenska transportsystemet

## Stockholms Hamn AB:s synpunkter på Hamnstrategiutredningen

Stockholms Hamn AB anser att utredaren i stora delar har gjort ett förtjänstfullt arbete med att redovisa sakläge och utvecklingsplaner för hamnar i olika delar av Sverige, som grund för identifiering av strategiska hamnar. Trots ett ambitiöst kartläggnings- och analysarbete av hamnstrukturen i hela landet måste Stockholms Hamnar konstatera att förhållandena i Stockholm – Mälardalsregionen inte hanterats på ett tillfredställande sätt. Det grundläggande synsätt som utredaren valt fångar inte storstadsregionens specifika varuförsörjnings- och miljöfrågor. Dessutom är beskrivningen av dagsläge och utvecklingsplaner för Stockholms Hamnar alltför summarisk och i vissa delar ofullständig.

Utredningen behöver kompletteras för att kunna ligga till grund för beslut om en samlad nationell hamnstrategi för Sverige. Stockholms Hamn AB förutsätter att erforderlig komplettering och breddning av beslutsunderlaget sker inför den av regeringen aviserade infrastrukturpropositionen, våren 2008. Stockholms Hamn AB är beredd att medverka med kompletterande underlag utöver de remissynpunkter och det sakunderlag som lämnas i ovan angivna bilagor.

Sammanfattningsvis vill vi uttrycka vår förhoppning att regeringen, om den nu ska påbörja en statlig hamnpolitik, låter komplettera betänkandet med korrekta uppgifter vad avser Stockholms hamnar och lyfter fram den nationella betydelsen av deras strategiska roll i storstadsregionens varu- och trafikförsörjningsstruktur.

### *Sammanfattning*

Hamnstrategiutredningen har i ytterst begränsad utsträckning beaktat behovet av strategisk hamnkapacitet i huvudstadsregionen, utan valt att bortse från en av Sveriges största hamnar liksom regionens behov och särskilda roll. Detta är olyckligt särskilt mot bakgrund av utvecklingen mot en vidgad funktionell region och de krav som denna utveckling ställer på strategiska hamnoder i det regionala godstransportsystemet. Stockholms Hamnar utgör tillsammans med industrihamnarna Nynäs Refinery, Bergs oljehamn och AB Fortums energihamn en funktionell enhet för hela Stockholmsregionens industri- och varuförsörjning. Den beslutade och pågående hamnutvecklingen och omstruktureringen av regionens hamnfunktioner spelar en avgörande roll för möjligheterna att utveckla en långsiktigt hållbar struktur för storstadsregionens varuförsörjning i enlighet med aktuella europeiska, nationella och regionala transport- och miljöpolitiska mål.

Det är mot bakgrund av rådande utvecklingstendenser alltför begränsat att i utredningen enbart föreslå Kapellskär som en strategisk hamn i Stockholmsregionen. Stockholms Hamn AB finner det därför anmärkningsvärt att utredningsmannen inte pekar ut samtliga av de hamnar som ingår i den funktionella och starkt samarbetande enheten Stockholms hamnar som strategiska ur ett nationellt perspektiv. Denna funktionella enhet bör klassificeras som en av de 10 strategiska hamnarna i Sverige som ges prioritet när det gäller statligt finansierad infrastruktur. Samtliga i Stockholms Hamnar ingående hamnar bör få del av de av Hamnstrategiutredningen föreslagna sjöpaketet och landpaketet. Stockholmsregionens hamnområden blir en allt viktigare strategisk resurs som behöver värnas när befolkning, ekonomi och arbetsmarknad växer. Det är utomordentligt viktigt att de större hamnlägena inom storstadsområdet, och i dess omedelbara närhet, pekas ut som nationellt strategiska, i linje med tidigare fastställda riksintressen, och ur ett europeiskt perspektiv.

De sex kriterier som Hamnstrategiutredningen utgått från i sina direktiv är snävt tolkade av utredaren och har inte särskilt beaktat olika hamnars geografiska läge i förhållande till strategiska konsumtions- och produktionsområden. Med den pågående och förväntade befolkningsökningen i Stockholm - Mälarenregionen och i synnerhet i Stockholms län, är varuförsörjningen till hela denna konsumtionsregion av central betydelse. Stockholmregionen som storstads- och huvudstadsregion har dessutom ett strategiskt läge i Östersjöområdet och i stadsnätverket runt Finska Viken och Ålands hav. Stockholm - Mälardalen, och kringliggande storstadsregioner i Östersjöområdet har alla en lång gemensam historia av ömsesidigt utbyte och konkurrens. Storstadsregionerna har idag, och kommer även i framtiden att ha ett stort utbyte av varor och resenärer. Hamnarna kommer även i framtiden att vara viktiga för storstadsregionernas ekonomiska och sociala utveckling

Kommunfullmäktige antog med stor majoritet ett långsiktigt inriktningsbeslut i juni 2006 för Stockholms långsiktiga hamnutveckling. Beslutet baserades på stadens egen hamnstrategiutredning. I denna preciserades även ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning. Som en följd av stadens egen hamnstrategiutredning beslöt kommunfullmäktige i mars 2007 om genomförandet av en utbyggnad av hamnen Nynäshamn/Norvik samt att godkänna investeringskostnader omfattande 1,7 miljarder kr. Beslut togs även om investeringar i Värtahamnen på 1,2 miljarder samt i Kapellskär omfattande 400 mkr. Innehållet i dessa beslutade utbyggnadsplaner är endast knapphändigt redovisade av utredaren.

Miljö- och klimataspekter behandlas enbart i snäv bemärkelse. Endast hamnarnas arbete med verksamhetens egen miljöpåverkan beskrivs. Sedan Hamnstrategiutredningen tillsattes i juni 2006 har miljö- och klimataffekterna, särskilt utsläppen av växthusgaser inom transportsektorn, uppmärksammats alltmer. EU kommissionen har lyft fram betydelsen av att avlasta landtransportsystemet, miljöanpassa godstransporterna och samtidigt främja handel och tillväxt genom att utveckla nya och mer effektiva system för frakt och logistik som innebär att land- och sjötransporter kombineras.

Detta har inte beaktats i Hamnstrategiutredningens förslag till strategiska hamnar.

Stockholms Hamn AB har även erhållit utredningen ”Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet” på remiss. Behovet av en ökad terminalkapacitet i Norra Stockholms län är stora och det är angeläget att en sådan kapacitet tillkommer. Stockholms Hamn AB tillstyrker också utredningens förslag att någon form av OPS-lösning bör prövas.

#### *Konsumtions- och produktionsområden bör utgöra ett kriterium*

I direktiven för Hamnstrategiutredningen sägs att kriterierna som de är formulerade bör utvecklas av utredningen och att de också bör utökas i omfattning. En sådan bearbetning av direktiven har dock inte skett. Stockholms Hamn AB anser att detta har medfört att ett antal strategiska och grundläggande kriterier för utvärderingen saknas.

Strategiska konsumtions- och produktionsområden i Sverige ingår inte enligt utredningen som ett viktigt urvalskriterium. Mot bakgrund av att Stockholms län är den region som kommer att ha den största befolkningstillväxten i landet till år 2030, 500 000- 600 000 personer, samt en hög ekonomisk tillväxt med ökad sysselsättningsgrad och betydande reallöneökningar, är det uppseendeväckande att Stockholm som ett strategiskt konsumtionsområde inte har värderats i urvalsprocessen.

De statliga trafikverken, länsstyrelser och tidigare även godstransportdelegationen har konsekvent haft konsumtions- och produktionsområde som ett viktigt kriterium gällande terminal- och hamnfrågor i rapporter och utredningar. Detta är också en central utgångspunkt för kombiterminalutredningen. I utredningen "Riksintresset Stockholms hamn" (Rapport 2005:17) har de statliga trafikverken, tillsammans med länsstyrelsen i Stockholms län, uttryckt detta på följande sätt:

"Stockholmsområdet är ett viktigt konsumtionscentrum och har därmed stor lokal distributionstrafik av gods. För sådana transporter är korta ledtider för transporter viktiga och det är Stockholms hamns centrala läge som innebär en möjlighet att utnyttja sjöfart för denna typ av transporter. Kombinationen ro/ro-godstrafik och passagerare i Stockholm har också visat sig viktig för att skapa ekonomi och konkurrenskraft."

#### *Passagerartrafiken bör utgöra ett kriterium*

Ett annat strategiskt kriterium som saknas i utredningen är passagerartrafiken. Utredaren påstår utan närmare motivering att han valt att "helt bortse från passagerares behov". I kategoriseringen av hamnars olika funktion i transportsystemet används dock begreppet "brohamn" som en hamn där både gods- och passagerare hanteras. För att bli kvalificerad som brohamn krävs endast att mer än 35 000 trailers hanteras. Däremot anges inget om antalet passagerare.

Stockholms innerstadshamnar hade 2006 totalt 11 miljoner passagerare via färjor, kryssningsfartyg och närsjöfart (närsjöfarten utgör 2,5 miljoner), vilket innebär att Stockholms innerstadshamnar tillsammans utgör den största passagerarhamnen i Sverige och Östersjön. Inräknas passagerarantalet i Kapellskär och Nynäshamn blir antalet passagerare år 2006 nästan 14 miljoner.

Stockholms Hamnar kan inte se att det skulle vara någon nackdel att man hanterat både ett stort antal passagerare och en stor mängd gods i samma verksamhet. Hamnen i Varberg uppfyller enligt utredningen kvalificeringskravet som brohamn, lika väl som Stockholm, fast man år 2006 endast hade 170 000 passagerare, vilket motsvarar cirka 1,5 % av antalet i Stockholm. Tack vare det så redovisas bland annat Varberg, genom låga passagerarsiffror, som en utpräglad brohamn med gods (600 000 ton) medan Stockholm presenteras som en hamn där passagerarna dominerar, trots en stor mängd gods (2 650 000 ton och 151 000 trailers/långträdare).

Färjetrafiken, där både gods och passagerare hanteras, är starkt beroende av en fungerande infrastruktur för både godshantering och passagerartrafik. En kombination av passagerare och gods på färjorna leder till hög frekvens och därmed en hög servicenivå för både passagerare och godstransportörer. Den gemensamma transporten leder också till delade transportkostnader, bl a till godo för gods-transporterna. Konkurrenskraften bygger på attraktiva avgångs- och ankomsttider, hög turtäthet samt en attraktiv prissättning. Därutöver är det viktigt för passagerar- och kryssningstrafiken med väl fungerande hamnanslutningar för den omfattande privatbilismen via färjorna, samt att passagerarterminaler, farleder och lotstjänster håller hög standard. Passagerartrafiken har därför en grundläggande betydelse för färjetrafikens konkurrenskraft. Att helt bortse från passagerartrafiken som ett viktigt kriterium visar på nödvändigheten av att en kompletterande studie genomförs av färjetrafikens funktion och förutsättningar.

*”Infrastrukturkriteriet” bör omfatta alla beslutade investeringar*

Utredaren konstaterar att infrastrukturkriteriet är formulerat så att det är standarden på dagens infrastruktur som utgör grund för bedömningen. Det bidrar till att hamnar nära tätbefolkade områden med trängselproblem ”missgynnas i urvalsprocessen”(sid 63). Utredaren har återigen gjort en snäv tolkning av direktiven och väljer å sin sida att göra utvärderingen av hamnarnas infrastruktur utifrån befintlig och närliggande infrastruktur. Stockholms Hamnar anser att det är mer rimligt att ta hänsyn till samtliga infrastrukturprojekt som är beslutade och finansierade - även om projekten inte är färdigställda de närmaste åren. Norra länken har nyligen påbörjats men har inte tillgodoräknats Stockholm i utvärderingen i urvalsprocessen då den inte är klar inom en nära framtid. Norra länken kommer år 2015 helt att lösa framkomlighetsproblemen till och från Värtahamnen, Energihamnen (Fortum), Frihamnen och Loudden.

Genom olika infrastrukturåtgärder skapas förutsättningar för en effektiv och funktionell multimodal transportstruktur. Givetvis måste investeringar i hamnarna grundas på olika bedömningar av handelsutvecklingen på lång sikt. Även om alla prognoser är behäftade med osäkerheter pekar de flesta på en kraftigt ökad sjöfart. I detta perspektiv har Stockholms hamnar beslutat om utbyggnaden av Nynäshamns hamn. För att kunna anpassa investeringarna till utvecklingen kommer utbyggnaden att ske i olika etapper. Vi är övertygade att samtliga hamndelar som ingår i Stockholms hamnar på ett transport-, miljö-, samhällsekonomiskt sätt kommer att svara mot högt ställda krav.

*Miljökriteriet bör utvecklas*

Stockholms Hamnar konstaterar att utredaren inte tillräckligt har analyserat de utvärderingar som finns av hamnarnas miljöarbete. Stockholms Hamnar tillhör en av de fåtal hamnar som kan visa utvärderingar med goda resultat av systemet med miljödifferenterade hamnavgifter. Det har resulterat i att kväveoxidemissionerna från linjetrafiken minskat med 40 procent och svavelemmissionerna har minskat med 60 procent mellan åren 1995 och 2006. Drygt 90 procent av alla anlöp i linjetrafiken till Stockholm sker med fartyg som uppfyller ett eller flera av villkoren med reduktion av emissioner.

Stockholms Hamn anser att hamnarna har möjligheter att påverka miljöfrågorna i sitt arbete och i sina investeringsplaner samt att utredningen inte tillräckligt grundligt har värderat hamnarnas miljöarbete. En utveckling av transport- och distributionssystemen i de svenska storstadsregionerna är avgörande för att antagna klimat- och miljömål på nationell nivå ska kunna uppnås. Utifrån behovet av effektiva transporter och ökade miljökrav är det angeläget med ett sammanhållet transportsystem i Stockholmsregionen, där förutsättningar skapas för ökad andel väg-, järnvägs- och sjötransporter i olika kombinationer till och från Stockholms Hamnar, utifrån såväl behovet av effektiva transporter som ökade miljökrav.

Merparten av godset från hamnarna i södra och västra Sverige går idag med tunga lastbilar landvägen till och från Stockholm - Mälardalsregionen. När en större andel av godset kan transporteras med järnväg eller med feeder till Nynäshamn/Norvik kommer utsläppen av koldioxid minska väsentligt. Minskningen kommer att vara mellan 10-15 kg CO<sub>2</sub> per ton transporterat gods för transporter med fartyg och lastbil Hamburg – Nynäshamn/Norvik – Stockholm, än vad den är med samma trafikslag för sträckan Hamburg-Göteborg-Stockholm.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> NTM:s och Green Cargos miljöalkyler

### *Stockholms hamnar med tre hamnar utgör en enhet*

Utredningen uppmärksammar inte utbyggnaden av Nynäshamn som ett faktum och Nynäshamn ingår inte som alternativ i utpekandet av strategiska hamnar. Stockholms Hamnar menar att hela Stockholms hamnars område från Kapellskär i norr till Nynäshamn i söder bör ingå i begreppet strategisk hamn. Det skulle bli konsekvent med utredarens metod att redovisa hamnarna i Blekinge, Vänerhamnar respektive Mälardammar, var och en som en enhet.

Det har under lång tid funnits en strävan från Stockholms hamnars sida att tillskapa en funktionell och sammanhållen hamnstruktur i Stockholms län, i vilken de allmänna hamnarna Stockholms hamn, Nynäshamn och Kapellskär ingår. En funktions- och arbetsfördelning utifrån ett helhetsperspektiv har skett mellan dessa hamnområden. Genom utbyggnaden av hamnen i Nynäshamn möjliggörs en utflyttning av containertrafiken som idag bedrivs i Frihamnen. Expansionen innebär en standardförbättring och en anpassning till modern sjöfart samt möjliggör också hantering av de godsmängder som en snabbt växande Stockholm – Mälardammarregion ställer krav på.

Det är ur ett hamnstrategiskt perspektiv viktigt att Bergs oljehamn, Fortums energihamn och Nynäs Refinery, som ligger invid Stockholms Hamnars anläggningar, men har andra huvudmän, ses som en integrerad del av sjöfartens infrastruktur i Stockholm/Nynäshamn. Dessa hamnar har i utredningen inte värderats som strategiska energihamnar för Stockholmsregionen vilket är beklagligt.

Ett samarbete har inletts för att säkerställa att samtliga hamnverksamheter inom Stockholms Hamnar uppmärksammas ur ett nationellt strategiskt perspektiv.

### *Av internationell och nationell betydelse att Stockholms Hamnar får en prioriterad ställning*

Stockholms Hamn AB finner att många utmaningar för godstransporter som identifierats på europeisk nivå också är viktiga för Stockholmsregionen.

EU-kommissionen betonar att villkoren för trafiken i Europa har förändrats betydligt under de senaste fem åren. I en utvidgad union måste man se till trafiken på hela kontinenten. Globaliseringen har ökat ytterligare, vilket innebär att transporternas effektivitet och pålitlighet är avgörande faktorer för konkurrenskraften.

Slutligen har oljepriserna, koldioxidutsläppen och den globala uppvärmningen blivit utmaningar av en helt ny omfattning, som innebär att vi måste arbeta för hållbara, energisnåla och miljövänliga transporter. Detta är också en prioriterad fråga i EU:s klimatarbete för hållbara transporter. Kommissionen pekar på behovet av att främja teknisk innovation, omställning till energisnåla och mindre förorenande transportsätt, framför allt på långa sträckor och i städer, och sist men inte minst, främja sam-modalitet, det vill säga en optimal kombination av olika transportsätt i transportkedjan. Valfungerande godstransporter på vatten är energieffektivt i sig och ger samtidigt plats för ökat kollektivtrafikresande på väg och järnväg i landets mest folkrika region

Stockholms Hamnar anser att det är viktigt att miljöbelastningen för transporter av gods till Stockholmsregionen sker på ett så miljövänligt sätt som möjligt. När betydelsen av att begränsa koldioxidutsläppen från transportsektorn ökar är det viktigt att minska lastbilstransporterna genom Sverige, till förmån för större andel järnvägs och sjöfartstransporter.

Klimatfrågan har inte beaktats i Hamnstrategiutredningens förslag till hamnstrategi, trots att miljöbelastningen och klimatpåverkan från transportsektorn uppmärksammats alltmer sedan utredningen tillsattes.

I Stockholm finns särskilda frågor av nationell betydelse och synsättet på sjötransporternas villkor i Stockholmsregionen behöver därför hanteras med andra utgångspunkter än de som utredaren valt.

I stora delar av Sverige präglas godstransporter och hamnverksamhet av industriella behov och av växande transitflöden. Dessa mönster är inte lika dominerande i Stockholms hamnar.

Stockholm/Mälarenregionen är en kraftigt växande företags- och konsumtionsregion som förutsätter en väl fungerande hamn- och terminalinfrastruktur i god samverkan.

Sveriges huvudstad och ledande konsumtionsområde förutsätter att en analys genomförs av regionens strategiska hamnbehov ur krisberedskaps- och försörjningssynpunkt.

Stockholms geografiska läge med många och folkrika grannländer med växande ekonomier runt Östersjön leder till ett ökat handelsutbyte mellan östersjöländerna. Det ökade handelsutbytet avser både växande flöden av konsumtionsvaror som många gånger samordnas med passagerartrafiken.

Den omfattande och växande färjetrafiken erbjuder en hög standard och frekvens av transportlägen för näringsliv och människor till/från Stockholm.

Det finns en tydlig, politiskt väl förankrad, beslutad och finansierad hamnstrategi med utvecklingsplan för Stockholms framtida hamnverksamhet. Stockholm är väl förberett och tar ansvar för sina hamnars nationella och strategiska roll för gods och passagerartrafik.

Stockholms Hamnar är idag Sveriges fjärde största hamnverksamhet avseende gods och är Sveriges, liksom Östersjöns största passagerarhamn, med näst flest fartygsanlöp i landet.

Verksamheten fungerar effektivt i ett sammanhållet, funktionellt samarbete för hamninfrastruktur med hamnarna Kapellskär, Nynäshamn/Norvik och Stockholm och ett väl fungerande samarbete med Bergs Oljehamn, Fortums Energihamn samt Nynäs Refinery.

Det är således av både nationella och internationella skäl av stor betydelse att Stockholm av regeringen utpekas som hamn av strategisk betydelse i enlighet med sin faktiska roll och funktion idag.

Förslag till beslut

Att besvara remissen i enlighet med ovanstående

Christel Wiman



## Stockholms Hamnars synpunkter på Hamnutredningens olika delar

### Avsnitt 1.1

Här anför utredare att: *"i direktiven anges ett antal kriterier som bör gälla för att hamn skall få en prioriterad ställning"*. Detta framställs i utredningen som om utredaren snävt måste utgå från dessa kriterier, som de är formulerade. Av direktiven, se bilaga 6, framgår istället att kriterierna av utredaren bör utvecklas samt utökas i omfattning. Detta har dock inte skett vilket gör det svårt för utredning att uppnå en helhetssyn kring hamnarnas funktion och betydelse.

### Avsnitt 3.1.1

Här påstås att *"Troligt är också att det görs en bedömning i länen/regionerna att hamnarna fungerar bra och att det finns de erforderliga landanslutningar"*. Detta stämmer inte för hur de regionala planeringsorganen i Stockholms län (Länsstyrelsen i Stockholms län och Region och Trafikplanekontoret) ser på denna fråga. I olika rapporter, och senaste i ett underlag från juni 2007, ställs följande krav: *"Bygg ut anslutande väg- och järnvägsnät till kombiterminaler och hamnar. Detta möjliggör ökade godstransporter till sjöss och på järnväg, samt en avlastning av de nationella godsstråken mot Stockholmsregionen"*. (Inriktning av åtgärder i infrastrukturen i Stockholms län under planeringsperioden 2010-2019, juni 2007)

### Avsnitt 3.3.1

Uppdelningen i s.k. NUTS II- område i utredningen framställer Stockholms län som en egen statistisk enhet ur transport- och varuförsörjningssynpunkt. I själva verket utgör Stockholm/Mälardalen en sådan enhet vilket resulterar i att de export- och importsiffror som nu redovisas för Stockholm ger en missvisande bild. Med en redovisning av export och import för hela Östra Mellansverige, i likhet med hur SCB och SIKA redovisar sådana transportflöden, skulle bilden av denna region som ett strategiskt konsumtionsområde också framgå på ett mer verklighetsförankrat sätt.

### Avsnitt 3.2.2

Näringslivets transportråd redovisar i sitt enkätsvar till utredningen att Stockholms Hamnar ses som en enhet, vilket också är den uppfattning Stockholms Hamnar AB har.

### Avsnitt 4.2.1

Här anges att Stockholms hamnar består av *"tre hamnlägen"*. Här bör tydliggöras att det är tre hamnar, Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn som ingår i samma moderbolag. Beskrivningen av hamnarna är rapsodisk i jämförelse med många andra hamnar.

### Avsnitt 4.4

Utredningen konstaterar att infrastrukturkriteriet är formulerat så att det är standarden på dagens infrastruktur som skall utgöra grund för bedömningen om vilka hamnar som är strategiska för framtiden. Här bör naturligtvis kriteriet utvecklas så att *all* infrastruktur som är *beslutad* och *finansierad* utgör en grund för denna bedömning.

### Avsnitt 4.5

Här redovisas både Vänerhamnar (7 hamnar) och Mälarhamnar (2 hamnar) som en respektive hamnenhet medan Stockholms hamnar (3 hamnar) här endast redovisas som *Stockholm* och *Kapellskär*. Nynäshamn är borttaget ur kvalificeringsprocessen. Detta trots att det är rimligt att även Nynäshamn ingår i urvalet i enlighet med den redovisningsprincip som utredaren valt för Vänerhamnar och Mälarhamnar. Dessutom

uppfyller Nynäshamn på egna meriter väl godsomsättnings- och infrastrukturkriteriet som i detta avsnitt används i urvalsprocessen. Nynäshamn får inom kort klart Väg 73 till hamnen vilket ökar konkurrenskraften avsevärt. Likaså är en förstärkt järnvägskapacitet beslutad och uppgraderingen påbörjad. Detta har dock i urvalsprocessen inte tillgodoräknats Nynäshamn då dessa investeringar idag inte är färdigställda. Därutöver har Nynäshamn en större godsmängd än flera av de hamnar som utredaren har kvalificerat under denna del.

Här påstås även att Oxelösund och Norrköping avser att samarbeta i den fortsatta utvecklingen av hamnverksamheten. Detta är dock enligt mediauppgifter inte korrekt.

#### Avsnitt 4.6

Utredningen menar att man inte kan se de att olika hamnarnas miljöarbete skiljer sig åt i någon större utsträckning. Miljökriteriet saknar därför betydelse i utvärderingen vilket är beklagligt. Det vore rimligt att de utvärderingar som finns av hamnarnas miljöarbete hade analyserats och att även hamnarnas investeringsplaner/beslut och dess effekter för bland annat klimatfrågan hade värderats. Detta har dock inte skett.

#### Avsnitt 4.7.5

Här noteras felaktigt att Stockholms hamnar inte har Stairsec-avtal med tullen. Som kriterium saknas livsmedelsverkets kontrollstationer för livsmedel från tredje land.

#### Avsnitt 4.8

För utvecklingskriteriet, d.v.s. vilken utvecklingspotential som hamnarna har, har utredningen som en viktig del gjort en värdering av godsomsättningen över *historisk* tid, d.v.s. vad som har hänt i hamnarna mellan år 2000-2006. Här beskrivs att Stockholms inre hamnars absoluta tillväxt under perioden har minskat med 5 ton utan att en förklaring till detta har givits. I Stockholm har en minskning av oljekonsumtionen inneburit att Loudden successivt har minskat sina oljevolymer, i slutet av 2006 flyttades också flygbränslet till Gävle. Stockholm har de senaste åren haft ökade volymer av färjagodset. En mycket kraftig expansion har också skett på passagerarsidan.

#### Avsnitt 5.1.1

Här presenteras Stockholm som en så kallad brohamn med en profil av "passagerarhamn". Andra hamnar, även sådana med relativt sett betydligt mindre mängd gods än Stockholm, presenteras här som "godshamn". Beskrivningen under detta avsnitt ger intrycket av att hamnen i Stockholm inte bedriver en omfattande godshantering. Utredaren har angivit att han beslutat att bortse från färjeverksamheten, där stora godsmängder transporteras tillsammans med passagerare, med förklaringen att godset transporteras på passagerarnas villkor. (sid 62)

Under rubriken krav på infrastruktur finns endast en förenklad beskrivning av de krav som passagerartrafiken ställer på hamnens infrastruktur. Orsaken till detta är uppenbarligen utredarens val "*att helt bortse från passagerarnas behov*". Därmed saknas också en korrekt beskrivning av hur färjepassagerarnas verkliga start- och målpunkter ser ut för Stockholms hamn. Bra infrastruktur för hantering av passagerare, privatfordon, etc är av strategisk betydelse för alla "brohamnar". Att som utredaren gör exkludera ropaxfärjornas behov av väl fungerande infrastruktur för sin verksamhet är orimligt.

Stockholms inre hamnar är både Sveriges och Östersjöns största hamn för passagerartrafik med sammanlagt 11 miljoner passagerare från färjor, kryssningsfartyg och närsjöfart. Stockholms inre hamnar var under 2006 Sveriges 8:e största hamn i godston räknat. (Stockholms Hamnar har plats 4). När det gäller Ro-Ro och fordon är Stockholm den 6:e största och när det gäller bulk den 10:e största.

Avsnitt 5.1.5 och 5.5

Utredningen har gjort en ofullständig beskrivning av Stockholm när man inte räknar Loudden, Bergs oljehamn och Fortums energihamn som en strategisk enhet ur energiförsörjningssynpunkt. Dessa närliggande hamndelar, med sammanlagt över 2 miljoner ton bränslen, tillgodoräknas inte Stockholm i utvärderingen. En gräns har satts för att en hamn skall definieras som "energihamn" till en omsättningsvolym om minst 1000 ton olja eller motsvarande. Trots att utredningen konstaterar att energihamnarna är viktiga för energiförsörjningen så ses inte dessa mycket viktiga energihamnar som en funktionell enhet för Stockholms energiförsörjning. Sammanlagt hanteras i dessa hamnterminaler 2 187 000 ton olja eller motsvarande, vilket är betydligt mer än vad flera av de hamnar som i utredningen utpekats vara energihamnar.

Loudden, Fortum och Bergs oljehamn hanterade oljeprodukter år 2006 i en omfattning som placerar Stockholms inre energihamnar på en 6:e plats. Stockholms tillgänglighet och strategiska betydelse för energitransporter via sjöfarten har utredningen undervärderat vilket bidragit till att Stockholm har missgynnats i utvärderingen även på denna punkt.

Med hänsyn till att hamnarna har olika huvudmän redovisas inte de sammantagna volymerna. Behovet av en fungerande infrastruktur sammanfaller varför ett samarbete mellan Stockholms Hamnar och Nynäshamns Petroleum och Bergs oljehamn har inletts.

<b>Fartygstrafik i Stockholms Hamnar år 2006 (Stockholm inkl. Bergs oljehamn, Kapellskär och Nynäshamn)</b>					
<i>Trafiktyp</i>	<i>Antal anlop</i>	<i>Godsmängd, 1 000 ton</i>	<i>Placering i Sverige</i>	<i>Antal 1 000 passagerare</i>	<i>Placering i Sverige</i>
Energibulk inkl. Bergs oljehamn & Nynäs Refinery	623	4187	4:e plats		
Övrig bulk	733	1306	10:e plats		
Container	114	230	6:e plats		
Färjor inkl reguljär int. Passagerartrafik och närsjöfart	8474	6442	3:e plats	13 230	1:a plats
Kryssningsfartyg	252			545	1:a plats
<i>Summa</i>	<i>9896</i>	<i>12165</i>	<i>2:a plats</i>	<i>11 275</i>	<i>2:a plats</i>
<b>TOTALT</b>	<b>9896</b>	<b>12165</b>	<b>2:a plats</b>	<b>13 775</b>	<b>1:a plats</b>

#### Avsnitt 6.1

Utredningen påstår att ”den prioritering av hamnar som presenteras i detta avsnitt bygger på dagens förutsättningar och antaganden som framstår som troliga om den framtida utvecklingen av handelsströmmarna”. Stockholms Hamn AB anser de förutsättningar som angivits i utredningen till betydande delar missgynnat Stockholm (se ovan) och att utredningens antaganden om framtida handelsströmmar inte tagit hänsyn till Stockholm som ett betydande och kraftigt växande konsumtionsområde. De omfattande investeringsbeslut som Stockholm har tagit för Nynäshamn/Norvik, Stockholm och Kapellskär finns inte analyserade och har ej heller tillgodoräknats Stockholm i utvärderingen. De beslutade investeringarna i dessa hamndelar kommer rimligtvis att påverka transportströmmarna i olika avseenden.

#### Avsnitt 6.4

Fakta om innebörden av beslutade investeringar och statusen på olika infrastrukturprojekt med hamnanknytning är bristfälligt redovisade. Istället har utredaren valt att med allmänna och ibland värdeladdade ord beskriva olika hamnars funktion och förutsättningar. Vissa hamnar beskrivs som ”förträffliga” med ”stora utvecklingsplaner” och ”ett starkt lokalt stöd”. Andra hamnar beskrivs mer neutralt.

Under avsnittet nämns slussar och bedömningen av dessa utifrån Klimat och Sårbarhetsutredningens förslag. Stockholms Hamnar vill här tydliggöra att Mälarens reglering i huvudsak sker via Slussarna i gamla stan. Idag sker vid högvatten över 90 % av vattenregleringen via Slussarna i Gamla stan. När Slussen vid Gamla Stan är ombyggd i enlighet med gällande planer kommer kapaciteten att öka från dagens 800m<sup>3</sup>/s till cirka 1500 m<sup>3</sup>/s vid högvatten.

#### Avsnitt 8

Ingen analys har skett vad konsekvenserna blir om Sveriges största passagerarhamn med näst flest anlöp av fartyg i Sverige *inte* får ta del av föreslaget sjö- och landpaket.

## Stockholms hamnar – utvecklingsmöjligheter ur ett omvärldsperspektiv

Globaliseringen är mycket väl påtaglig i vår närhet, Östersjöregionen, som utgör Europas mest dynamiska tillväxtområde. Den starka tillväxten i dessa regioner är kapacitetsdrivande för logistiksystemen i Europa.

### *Globalisering medför nya förutsättningar och utmaningar*

Den växande globaliseringen är en färdriktning mot fri handel, fria marknader och fria människor. En stor del av världens befolkning kommer under lång tid framöver att ta del av ett ökat välbefinnande, som man länge saknat. Avtryck av detta märks i den globala containertrafiken, som under senare år vuxit 2-3 gånger snabbare än den globala handeln. Varorna transporteras över längre avstånd än tidigare. Globaliseringen kan emellertid inte endast lokaliseras till Kina och Sydostasien, även om Kina under de senaste 20 åren representerat världens snabbast växande ekonomi. År 2006 redovisade man ett handelsöverskott på hela 10,7%.

Fartygen blir allt fler och större för att möta efterfrågan i växande produktions- och konsumtionsmarknader. Hamnkapaciteten byggs ut för att möta den ökande fartygsflottan. Trängseln ökar på landinfrastrukturen och effektiva logistiksystem efterfrågas som frikopplar miljöbelastningens och energiförbrukningens negativa effekter från transportsystemen. Fartygens möjligheter att anlöpa hamnar nära stora godsstråk och konsumtions- och produktionsmarknader utgör en central strategi för att flytta gods från väg till sjö, och därmed kraftfullt bidra till åtgärder för att begränsa klimatpåverkan.

Prognoser i Baltic Maritime Outlook 2006 pekar på att tillväxten, mätt som ton för handelsflöden inom Östersjöregionen fram till 2020, motsvarar Sveriges samlade sjötransporter år 2004. Läger man därtill Östersjöregionens export och import med marknader utanför regionen förväntas tillväxten bli omkring två och en halv gånger större än Sveriges samlade Sjötransporter 2004.

### *Tillväxt Stockholms hamnar*

Tillväxtstakten gör också avtryck i Stockholms hamnars volymutveckling. Prognosen för 2007 visar exempelvis att tillväxten jämfört med 2006 är:

- 20 % för containertrafiken i Stockholm
- 14 % för ro-ro-trafiken i Kapellskär
- 83 % för ro-ro-trafiken Nynäshamn - Polen

I prognoser framtagna av Transek redovisas bland annat att Stockholm Hamn AB:s utbyggnad av Nynäshamns hamn på Norvikudden kan komma att minska transportarbetet på Svenska vägar motsvarande 2,5 miljarder tonkilometer, exklusive ro-ro-trafiken. Utöver detta pågår arbete med att skapa ett regionalt distributionssystem på järnväg i Stockholm – Mälardalsregionen, med avsikt att skapa bästa tänkbara förutsättningar för ekonomisk tillväxt och minskad miljöbelastning.

### *Europeiska mål för transportpolitiken*

I ett utvidgat Europa behöver trafiken hanteras ur ett helhetsperspektiv. Transportmedlens effektivitet och pålitlighet är avgörande faktorer för en regions konkurrenskraft, samtidigt som förmågan till miljöanpassning är central. I EU-kommissionens halvtidsuppföljning av utvecklingen inom transportområdet år 2006 ”Hållbara transporter för ett rörligt Europa (Mid-term review of the White Paper on Transport – Keep Europe Moving) betonas att villkoren för trafiken i Europa har

förändrats betydligt under de senaste fem åren. Kommissionen pekar på behovet av att främja teknisk innovation, att arbeta för en omställning till energisnåla och mindre förorenade transportsätt för långa transporter och för transporter i städer samt på behovet av att främja sam-modalitet. Det bedöms vara framtidens lösning när det gäller godstransporter. Bland de utpekade insatsområdena återfinns exempelvis:

- mer effektiva och konkurrenskraftiga sjö- och järnvägstransporter för längre förflyttningar som också erbjuder alternativ till trängseldrabbade transportkorridorer
- tjänster som syftar till att främja samverkan mellan transportslag i syfte att uppnå ett optimalt och hållbart nyttjande av resurser
- korridorer som är särskilt väl lämpade för järnvägs- och sjötransporter och som utgör förlängningar av det trans-europeiska transportnätet i det utvidgade Europa och i EUs grannländer
- diversifierade och differentierade lösningar som ger utrymme för lokala, regionala och nationella lösningar samtidigt som de tillgodoser kravet på en Europatäckande inre transportmarknad
- innovativa intelligenta transportsystem
- stimulera förbättrade och mer energieffektiva och diversifierade försörjningslösningar i kombination med policy för att påverka efterfrågan
- policy gentemot partner i Europas grannländer med betoning på gradvis utvidgning av den inre transportmarknaden till dessa länder och ökande efterfrågan på internationella transporttjänster till och från framväxande marknader

I kommissionens handlingsplan för frakt och logistik som publicerades den 23 oktober 2007 betonas vikten av konkreta åtgärder för att främja optimala kombinationer av olika transportsätt ytterligare. Åtgärdsprogrammet inkluderar exempelvis utveckling av innovativa koncept som ”e-frakt”, ”gröna transportkorridorer” och nya miljöanpassade lösningar för att hantera godstransporter och varudistribution i storstadsregioner

#### *Fokus på storstadsregioner*

Banverket har belyst produktionsanläggningars lokalisering i Sverige (Järnvägens roll i transportförsörjningen) och konstaterar bland annat att tillverkningsindustrin är koncentrerad till storstadstriangeln Stockholm, Göteborg och Malmö. Man konstaterar också att dessa storstadsregioner utgör stora godstyngdpunkter i Sverige. Matchar man tillgänglig hamnkapacitet mot dessa godstyngdpunkter så uppstår en tydlig kapacitetsbrist i Stockholmsregionen. Detta underskott får påtagligt negativa konsekvenser för såväl klimatpåverkan, transportekonomi, det regionala näringslivets konkurrenskraft som kostnaden på konsumtionsvaror. Redan i Godtransport-delegationen (SOU 2001:61) konstaterades att Svenska logistikkostnader utgör ca 18 % av Svensk BNP. I EU ligger motsvarande siffra på ca 12 %.

#### *Stockholm – Mälardalsregionen växer*

Stockholm - Mälardalsregionen genererar idag ca 40 % av Svensk BNP och en tredjedel av landets befolkning bor här. Stockholms län ensamt har landets största och snabbast växande befolkning och ekonomi. Befolkningen i länet har de senaste 15 åren vuxit motsvarande Malmö stad. Fram till 2019 har Stockholms län samma befolkningsstillväxt och kommer att behöva ny infrastruktur för motsvarande ytterligare en stad av Malmös storlek. Det kommer att ställa stora krav på transportsystemen i en region som kännetecknas av snabb regionförstoring och en växande handel och resande i ett stort omland i Sverige och Östersjöområdet.

## Behov av järnvägskapacitet på Nynäsbanan

Stockholms Hamn AB har tillsammans med Nynäshamns kommun under många år vidtagit förberedelser för en utbyggnad av Nynäshamns hamn. Våren 2007 beslöt Stockholms stadsfullmäktige att godkänna genomförandet av utbyggnaden av Stockholm – Nynäshamns hamn och anvisade finansiering för projektet.

### *Pågående och planerad kapacitetsförstärkning*

Under många år har en upprustning av Nynäsbanan diskuterats för att förbättra förutsättningarna för pendeltågtrafiken, som idag drabbas av betydande förseningar genom den bristande spårkapaciteten. Nynäsbanan, som sträcker sig mellan Nynäshamn och Älvsjö, är i dag enkelspårig på sträckan Västerhaninge – Nynäshamn.

För en upprustning av Nynäsbanan finns 520 miljoner kronor upptagna i Banverkets framtidsplan för perioden 2010-2015. I syfte att tidigarelägga upprustningen har Stockholms läns landsting och Banverket den 16 augusti 2006 slutit ett avtal där landstinget förskotterar 250 miljoner kronor till projektet.

Kapacitetsförstärkningen omfattar förlängning av plattformar och dubbelspår från Västerhaninge mot Hemfosa samt nya mötesstationer i Segersäng, Björsta och Nynäsgård. Efter framställning från Banverket har regeringen den 2 mars 2006 beslutat att avstå från att pröva tillåtligheten av järnväg från enkelspår till dubbelspår längs med den befintliga bansträckningen på Nynäsbanan, delen Västerhaninge - Hemfosa.

Detaljprojekteringen för utbyggandet påbörjades våren 2006 och består av tre etapper. Den första etappen av upprustningen, plattformsförlängningarna, beräknas vara klar i augusti 2008. Därmed kan sträckan trafikeras med fullånga tåg. Den andra etappen, som omfattar nya mötesspår vid Segersäng och i Hemfosa, skall vara färdigställd under hösten 2009. Genom dessa investeringar kan tåg mötas eller köras om på berörd sträcka. Den sista etappen innebär en förlängning av dubbelspåret söderut från Västerhaninge och som minst till Tungelsta. Exakt geografisk slutpunkt är däremot inte fastställd. Arbetet beräknas vara klart hösten 2009.

### *Betydelse för både person- och godstransporter*

Ovan nämnda kapacitetsförstärkningar av Nynäsbanan är främst motiverade utifrån kollektivtrafikens behov. Regeringen har uppdragit till Banverket att, förutom att utreda konsekvenser och behov av åtgärder som är nödvändiga för att åstadkomma effektiva pendlingsmöjligheter längs Nynäsbanan, även belysa åtgärder som tillgodoser behoven för utökad godstrafik. Uppdraget redovisades av Banverket i oktober 2006<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Nynäsbanan. Konsekvenser för järnvägssystemet av en framtida hamn i Norvik

Som utgångspunkt i studien av konsekvenserna av godstrafik på Nynäsbanan har Banverket haft Stockholms hamnars prognoser. På basis av dessa har Banverket genomfört en godsflödesanalys för att kunna bedöma vilka godsflöden som en utbyggd hamn i Nynäshamn och Norvik skulle kunna generera.

Banverket har i sin rapport analyserat ett antal scenarier för att visa ungefärligt antal tåg som kan tänkas trafikera Nynäsbanan. Scenarierna visar att godstransporterna i ett initialt skede, innan verksamheten i hamnen kommit igång i full skala, kommer att begränsas till 1 – 4 tåg per dygn och riktning. Om volymutvecklingen i hamnen kommer att ske i enlighet med Stockholm hamnars bedömningar kommer antalet godståg på Nynäsbanan bli 5-12 per dygn och riktning.

### *Trafikering – en fråga om mindre åtgärder eller dubbelspår*

Det är framför allt Stockholm och övriga Mälardalen som är målpunkter för gods till och från Nynäshamn. Stockholms hamnar bedömer att ca 15 % av transportererna kan komma att ske på järnväg. Det gäller då främst långväga gods som passerar Nynäshamn. I rapporten konstateras att om marknadsandelen skall bli högre än 15 % krävs antingen att järnvägstrafikens konkurrenskraft stärks gentemot vägtrafiken, och/eller att den andel av containertrafiken till och från Nynäshamn som har start- och målpunkter utanför Mälardalen blir större än vad som gäller idag för containerhamnen i Värtan. Vidare understryks att för att järnvägstransporter ska kunna öka sin konkurrenskraft gentemot lastbilstransporter behöver hanteringstider och hanteringskostnader minska i terminaler och hamnar. En effektiv utformning och administration av hamnen kan möjliggöra detta. Det måste även finnas flexibilitet i järnvägstransporterna och dessa måste kunna ske på attraktiva tider.

Under förutsättning att den nu planerade och påbörjade utbyggnaden är klar bör det enligt rapporten vara möjligt att med endast åtgärder för kraftförsörjningen och andra mindre åtgärder som bullerskydd kunna trafikera Nynäsbanan nattetid med några godståg. Genom att köra godståg nattetid kan man hantera de volymer som till en början kommer att hanteras i Nynäshamn. Om Nynäsbanan skall trafikeras med godståg under dagtid krävs, utöver kraftförsörjningsåtgärder och bullerskydd, att dubbelspår byggs på hela sträckan mellan Tungelsta och Hemfosa. Kostnaderna för dessa åtgärder beräknas till 200 - 370 miljoner kronor.

För att godstågen skall kunna köras dygnet runt utan att negativt påverka pendeltågstrafiken krävs en utbyggnad med dubbelspår och bullerskyddsåtgärder mellan Tungelsta och Nynäsgård. Vidare behövs förbigångsspår i Jordbro, ny utfart vid Älvsjö godsbangård och en mindre ombyggnad av Älvsjö bangård. Kostnaderna för dessa åtgärder beräknas till 1 200 – 2 400 miljoner kronor. Vissa bullerskyddsåtgärder på sträckan Tungelsta - Älvsjö kan även bli aktuella för en kostnad upp mot 250 miljoner kronor.

### *Kommentar*

Det kan sålunda konstateras att en utbyggnad av kapaciteten på Nynäsbanan pågår och att arbetena beräknas vara klara 2009. Dessa åtgärder, som främst är betingade av kollektivtrafiken, medger godstrafik, i första hand under nattetid mellan kl 22:00 – 06:00. De första åren efter hamnens utbyggnad beräknas antalet godståg till 4 per dygn och riktning under nattetid. Skulle Banverket bygga dubbelspår fram till Hemfosa, kan ytterligare 6 godståg trafikera Nynäsbanan dagtid.



Stockholms Hamn AB arbetar, utifrån en befintlig spårkapacitet om 4 tåg i vardera riktning nattetid, på ett distributionssystem i Mälardalen som har potential att transportera ca 80 000 containrar (TEU) på järnväg. Det motsvarar ca 80 % av de prognostiserade containervolymer vid Norvikuddens öppnande.

Eftersom Nynäshamns hamn bidrar till att skapa förutsättningar för ökade sjötransporter, som är miljövänliga i förhållande till långväga vägtransporter, bör även landanslutningarna vara ett viktigt intresse för samhället. Inte minst ur miljösynpunkt och på grund av den ökande oron för klimatfrågorna torde ökade satsningar på järnvägar genomföras.

## Kommittédirektiv för Hamnutredningen och utredningen om Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet

*Hamnstrategi Dir. 2006:61*

Beslut vid regeringssammanträde 8 juni 2006

### *Sammanfattning av uppdraget*

En statlig förhandlare tillkallas för att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas.

Regeringen kommer efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt hur dessa kriterier kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Vidare skall förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. I förhandlarens uppdrag skall också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna, såväl farleder till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna som farleder till och från övriga hamnar.

### *Bakgrund*

Den svenska hamnstrukturen har främst utvecklats och finansierats inom den kommunala sektorn. I Sverige finns i dag ca 50 allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart samt ett antal industri- och privathamnar vilka i första hand är knutna till industriföretag.

EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, omfattar ett tjugotal svenska hamnar i kategori A, det vill säga där den årliga godsvolymen uppgår till 1,5 miljoner ton eller det totala antalet passagerare per år är över 200 000.

De flesta av de allmänna hamnarna ägs av kommunerna men driftsformerna varierar. I de flesta hamnarna drivs verksamheten i aktiebolagsform och det förekommer att bolagen även äger hamnen. Aktiebolaget är ofta kommunalägt men kan i vissa fall ha blandat ägande där kommunen vanligtvis har majoritet. I några få hamnar drivs verksamheten av privata intressenter. Det finns även några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen. Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Det är därför viktigt att vid framtida insatser och i planeringsprocessen särskilt beakta infrastrukturen i dessa huvudstråk, både till lands och till sjöss. Ett utpekande är viktigt för att statens insatser i infrastruktur skall vara effektiva i ett längre tidsperspektiv.

De flesta allmänna hamnarna fungerar som nationellt, regionalt eller lokalt viktiga logistiknoder, dvs. hamnarna används av ett eller flera trafikslag för omlastning och lagring. Funktionell intermodalitet är en nödvändig förutsättning för att få väl fungerande och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i framtiden skall vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta

utveckling till effektiva och konkurrenskraftiga enheter. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de regioner där godstransportstråkens viktigaste intermodala noder finns för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet.

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

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

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

Regeringen skall, i enlighet med proposition 2005/06:160 Moderna transporter, slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Prioriteringen av hamnarna skall inte betraktas som ett slutgiltigt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan förändras. Av denna anledning bör en återkommande översyn genomföras av vilka hamnar som skall vara prioriterade. De hamnar som inte blir prioriterade kan även i framtiden utgöra en viktig del av transportsystemet. Därmed kommer också deras behov av anslutande infrastruktur att prövas på sedvanligt sätt i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen.

### *Uppdraget*

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

efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning.

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

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

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

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

De kriterier som bör gälla för att en hamn skall få en prioriterad ställning i transportsystemet bör utvecklas. Kriterierna bör bland annat avse godsomsättning, infrastruktur, miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete. Dessa kriterier bör helt eller delvis vara uppfyllda för att prioritet skall bli aktuell.

- I godsomsättningskriteriet bör inte bara själva godsmängden ingå utan också godsets värde, antal lastenheter som hanteras, i vilken omfattning färjetrafik bedrivs i hamnen samt möjligheterna i hamnen att både erbjuda intermodala lösningar och omhändertata och vidarebefordra transitgods.
- Infrastrukturkriteriet syftar främst på hög standard på befintlig infrastruktur till och från en hamn och då både från land- och sjösidan samt tillgång till teknisk utrustning och hjälpmedel av hög kvalitet.
- Miljökriteriet kan till exempel vara att hamnavgifterna måste ha en miljödifferenterad prägel, att det i hamnen bedrivs ett aktivt internt miljöarbete samt att farleden in till hamnen även i ett långsiktigt perspektiv lämpar sig väl för fortsatt fartygstrafik.
- Säkerhets- och skyddskriteriet syftar främst på att hamnen aktivt bedriver ett arbete som innefattar arbetsmiljö, trafiksäkerhet och att olika skyddsfrågor beaktas.
- Utvecklingskriteriet bör innefatta krav på redovisning av en analys av utvecklingspotentialen och vilken kundtillströmning som är att vänta i hamnen men även hur hamnverksamheten i övrigt, både på kort och på lång sikt, kan utvecklas när det gäller exempelvis markplanering.
- Samarbetskriteriet bör innefatta olika samarbetsformer mellan olika hamnar samt, om förutsättningar kan föreligga, över region- och nationsgränserna.

För att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen till och från en hamn skall förhandlaren se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I dessa överväganden skall alltså ingå både de farleder som går till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna samt övriga allmänna farleder. Förhandlaren skall även bedöma de regionala effekterna av ett eventuellt förändrat finansiellt ansvar för de allmänna farlederna. Förhandlaren skall slutligen lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Särskilt skall miljöeffekterna av förhandlarens förslag belysas men även konsekvenserna för den regionala konkurrenskraften samt för näringslivet. I de fall föreslagna åtgärder innebär ekonomiska åtaganden för staten skall finansieringsförslag lämnas.

### *Redovisning av uppdraget*

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 oktober 2007.

(Näringsdepartementet)

### Sammanfattning av Hamnutredningen

#### *Uppdraget*

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

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

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

- godsomsättning – godsmängd, godsets värde, antal lastenheter, färjetrafik samt möjligheter att erbjuda intermodala lösningar
- infrastruktur – befintlig infrastruktur till och från samt inom hamnen
- miljö – miljödifferenterade hamnavgifter, aktivt miljöarbete i hamnen
- säkerhet och skydd – arbetsmiljö, trafiksäkerhet och skyddsarbete i hamnen
- utveckling – utvecklingspotentialen för hamnen
- samarbete – huruvida hamnen i olika former samverkar med andra hamnaktörer i och utanför regionen eller nationen.

#### *Urvalsprocessen*

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

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

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

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

### *Hamnar har olika roller i transportsystemet*

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

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

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

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

att kraftigt utöka sin containerhantering genom nybyggnation av en containerhamn i Nynäshamn (Norvik). Fordonsindustrin har länge varit en viktig industri för Sverige. Hamnarna har en viktig roll i fordonsindustriernas transportkedjor; Göteborg, Sölvesborg, Södertälje och Umeå är exempel på denna typ av hamnar. En ny trend för det som i utredningen benämns fordonshamnar är att hamnarna är s.k. transshipmenthamnar, där hamnarna fungerar som lager för bilar som tillverkas på andra kontinenter, främst Asien. Särskilda översjöfartyg transporterar fordonen till hamnen där de ställs upp och färdigställs för leverans när slutordern kommer. Efter färdigställandet (Pre Delivery Inspection, PDI) transporteras fordonen vidare. Malmö och Wallhamn har denna funktion.

Till skillnad från andra EU-länder minskar insjöfarten i Sverige. Det finns därför anledning att ytterligare fundera på insjöfartens roll i godstransportsystemet. I utredningen benämns insjöhamnarna som avlastningshamnar, eftersom de fyller en viktig funktion för att avlasta ansträngd infrastruktur på land. Avlastningshamnar av betydelse finns i Väneren och Mälaren. I både Väneren och Mälaren har gemensamma hamnbolag bildats – Vänerhamn respektive Mälarenhamnar. En och samma hamn kan dessutom ha flera funktioner i godstransportsystemet. Exempelvis är Göteborg både industrihamn, brohamn, energihamn, containerhamn och fordonshamn. Göteborg är den enda svenska hamn som fyller samtliga dessa funktioner. Övriga svenska hamnar kan kategoriseras till en, två eller högst tre kategorier.

## *Hamnar som kvalificerar sig att kunna vara strategiska*

Kartläggningen ligger till grund för utredningens sammanvägda bedömning av godsomsättning, infrastruktur och samverkan. Gruppen hamnar som i det första urvalssteget utsetts vara kvalificerade att vara strategiska består av Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Karlshamn, Karlskrona, Luleå, Malmö, Målarhamnar

(Västerås och Köping), Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stockholm (Kapellskär, Stockholms innerstad), Sundsvall, Södertälje, Trelleborg, Umeå, Varberg, Vänerhamn (sju hamnar i Vänern) och Ystad.

## *Var behövs hamnar?*

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

Vidare behövs hamnar där människor bor och konsumerar varor samt där viktiga industrier har sin verksamhet. Hamnstrategiutredningen har som viktig utgångspunkt att det är varuägarna – dvs. de som har något att transportera – och deras behov av transporter av gods som står i centrum. Utredningen har därför begärt in och fått förslag från ett antal olika organisationer som representerar olika delar av näringslivet på de viktigaste hamnarna för det svenska godstransportsystemet.

## *Förslag på strategiska hamnar i det svenska godstransportsystemet*

Med stöd i ovanstående perspektiv har ett slutligt urval skett av hamnar som föreslås som strategiska. Som strategiska hamnar föreslås Göteborg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Karlshamn i samverkan med Karlskrona, Norrköping, Stockholm (Kapellskär), Gävle, Sundsvall och Luleå. De utvalda hamnarna har olika roller i godstransportsystemet:

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



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

### *Förslag på preciserat ansvar för farledshållning*

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

Allt större fartyg ställer högre krav på farlederna in till hamnarna, och det finns därför en risk att Sjöfartsverkets hittills låga kostnader för farledshållning kommer att öka. Därtill är gränsen för var ansvaret ligger när det gäller farledsunderhållet (isbrytning, sjömätning samt sjögeografisk information) inte lagreglerad, eftersom lagen (1983:293) om allmänna hamnar och farleder inte preciserar gränsen för statens ansvar gentemot hamnens. Det är Sjöfartsverket som beslutar om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och därtill hörande allmän hamn. I beslutet (SJÖFS 1988:5) ingår en förteckning av allmänna farleder och allmänna hamnar. I dag är ca 50 hamnar och tillhörande farleder allmänna. Beslutet om allmän hamn eller farled kan föregås av en ansökan från hamnen.

Farledsutförning bestäms av hävd, ofta beroende av regionala och lokala traditioner. Det finns dock ett internationellt standardiseringsarbete kallat Permanent International Association of Navigational Congress (PIANC) som syftar till att ta fram gemensamma internationella rekommendationer för farledsutförning. Vissa farleder sköts och bekostas av hamnarna själva även utanför hamnområdesgränsen (Malmö och Helsingborg) medan Sjöfartsverket i andra hamnar sköter farledsunderhållet in till kaj. För att komma tillrätta med dessa oklarheter föreslår Hamnstrategiutredningen ett tillägg i förordningen med instruktion till Sjöfartsverket (1995:589) som innebär att Sjöfartsverket åläggs att svara för farledshållning i allmänna farleder fram till hamnområdesgränserna och vid behov inrätta nya allmänna farleder. Om förslaget genomförs innebär det en extra kostnad för Sjöfartsverkets farledsunderhåll utanför hamnområdesgränsen (som hittills skötts av hamnar) på ca 8 miljoner kronor. Samtidigt sker en besparing på ca 4 miljoner, eftersom vissa industrihamnar får ta ansvar för farlederna på det egna hamnområdet. I dessa fall har Sjöfartsverket hittills stått för kostnaden.

### *Sjöpaketet och landpaketet*

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

- Förslaget på Sjöpaketet innebär att Sjöfartsverket ska svara för sjösäkerhetsanordningar (farledsunderhåll inklusive underhållsmuddring) ända in till kaj. Sjöpaketet innebär också förslag på snabbare uppfyllande av

PIANC-bestämmelserna, bättre service på lotstjänster (nedkortad väntetid från dagens fem timmar till tre) samt förslag på en särskild överenskommelse om sjötrafik på Mälaren med modell från Väneröverenskommelsen.

- Förslaget på Landpaket handlar om att hamnanslutningar och flaskhalsar som är vitala för de strategiska hamnarna ska identifieras och prioriteras högre i trafikverkens inriktningsplanering. Trafikverken bör åläggas att årligen rapportera till regeringen hur man avser att avhjälpa flaskhalsar till de strategiska hamnarna. Vidare föreslås en prioritering av de infrastrukturobjekt där regional enighet nåtts och där det finns en finansieringsöverenskommelse om gemensam finansiering. De strategiska hamnarna föreslås åta sig vissa förpliktelser, bl.a. att hamnarna ska vara allmänna och ta emot alla kunder samt vara dygnet runt-öppna. Vidare förutsätts att de strategiska hamnarna ska medverka i regionala överenskommelser om finansiering av sjö- och landinfrastruktur. Strategiska hamnar ska också bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik.

### Sammanfattning av Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har haft i uppdrag att peka ut de hamnar och kombiterminaler i Sverige som har störst strategisk betydelse för att skapa förutsättningar för rationella och effektiva transporter i näringslivets tjänst. Uppdragen syftar till att den samlade infrastrukturen och resurserna ska nyttjas mer effektivt. Utredningarna har presenterat respektive arbete i var sin rapport.

Godstransportsystemet i Sverige är helt marknadsstyrt, till skillnad från persontransporterna. Statens uppgift är att skapa de förutsättningar som krävs för att marknadens aktörer, varuägare och transportörer, tillsammans ska kunna forma de logistiklösningar som bäst tjänar deras behov. Eftersom resurserna är begränsade – och kommer att vara så också i framtiden i förhållande till behov och efterfrågan – är det viktigt att prioritera de hamnar och de kombiterminaler som är av störst betydelse för näringslivet. I detta betänkande redovisas de två utredningarnas förslag i ett sammanhang utifrån utvecklingen på transportområdet globalt och i Sveriges närområde. Syftet är att beskriva hur viktiga hamnar och kombiterminaler genom sin placering och sina funktioner utgör delar av ett gemensamt nät av viktiga godsstråk inom landet med förbindelse till de länder som är viktigast för svensk utrikeshandel.

#### *Utveckling av godstransporterna*

De förändringar i den globala handeln som skapas av minskade tullar, utvecklingen i stora länder som Kina och Indien m.fl. och som ofta beskrivs under begreppet globalisering, leder till en närmast dramatisk ökning av transporterna på global nivå. I ett längre perspektiv (sedan 1950-talet) har tillväxten av transportarbetet i världen nära följt BNP-utvecklingen, men sedan millennieskiftet har detta samband förändrats och handeln mellan länderna har uttryckt i värde ökat väsentligt snabbare än den globala BNP:n. På europeisk nivå gäller dock fortfarande det traditionella sambandet mellan tillväxt och transportvolym. Åren 1995–2004 ökade

godsvolymerna med 2,8 procent per år samtidigt som tillväxten var 2,3 procent per år. Europeiska kommissionen prognostiserar att BNP inom EU kommer att öka med 52 procent och godstransporterna med 50 procent fram till 2020.

Vägtrafiken dominerade godstransporterna i Europa 2000 med sina 43 procent, och 2010 beräknas andelen vara uppe i 46 procent. Järnvägen har minskat sin andel av godstransporterna under lång tid. År 1970 svarade järnvägen för drygt 30 procent men nu är marknadsandelen nere i 10 procent. Det innebär att järnvägen i stort sett behållit sin transportvolym men inte ökat i takt med den allmänna tillväxten. Europeiska kommissionen gör prognosen att järnvägens kräftgång kommer att fortsätta under perioden fram till 2020, om än i långsammare takt och trots olika initiativ för att stärka järnvägen i Europa.

Globalt är det sjötransporter som dominerar. Den internationella sjöburna godstrafiken ökade med 3,8 procent under 2005 och omfattade 7,1 miljarder ton. Åren 1985–2004 var den genomsnittliga årliga tillväxten för sjöburet gods 3,4 procent mätt i ton. Även om containertrafiken ökar snabbast i dag så dominerar fortfarande bulktransporterna. I Europas hamnar svarar bulkgodset för 85 procent och containergodset för 10 procent. Ökar gör också ro-ro-trafiken med antingen färjor med både passagerare och gods (s.k. ropax) eller renodlade godsfärjor. Östersjön, Nordsjön och Medelhavet är områden med omfattande ro-ro-trafik.

Containertrafiken växer snabbast av sjöfartens olika segment. Detta är ett resultat dels av den globala handelns utveckling med strida godsströmmar från lågprisländer i Asien till USA och Europa, dels möjligheterna att skapa intermodala transportkedjor med standardiserade enhetslastbärare som lätt kan hanteras på både allt större fartyg och i rationell och automatiserad hantering i allt fler hamnar. Allt fler godsslag blir dessutom möjliga att lasta i containrar och denna ökade containerisering ökar möjligheterna att skapa globala intermodala transportkedjor. Den totala containertrafiken i volym i världen ökade med 11 procent 2001–2006.

Den ökade containertrafiken har främst inneburit att den tidigare styckegodstrafiken minskat betydligt. I dag transporteras obetydliga mängder styckegods i översjötrafiken, dvs. i den långväga trafiken mellan olika kontinenter. En redovisning av godstransporterna på global nivå är inte fullständig utan en kommentar om flygfrakten, vilken har ökat med i genomsnitt 6,6 procent åren 1985–2005. Flygfrakten har under den tiden också ändrat karaktär – från att i första hand vara ett alternativ för akuta transporter av värdefullt gods, t.ex. reservdelar till anläggningar i främmande länder, till att bli den normala distributionslösningen för värdefullt gods. Flygfrakten svarar i dag för 28 procent av den totala flygmarknaden mätt i andel av total transportlängd med flyg.

### *Östersjön – ett tillväxtområde med potential*

För transportererna i Sverige är utvecklingen i Östersjöområdet av stor betydelse. Upplösningen av Sovjetunionen och utvidgningen av Europeiska unionen till 25 medlemsländer skapar nya handels- och transportmönster som i sin tur innebär nya förutsättningar för svenska företag och transportaktörer. Östersjöområdet har en högre tillväxt än Europa i övrigt och alla prognoser pekar på att tillväxten i Ryssland, de baltiska staterna och Polen fortsätter också fram till 2020.

Sveriges viktigaste handelspartners finns i norra Europa och USA, både vad gäller export och import. När det gäller importen dominerar den tyska marknaden. Exporten är jämnare fördelad, men även här har Tyskland en dominerande ställning. Tillväxtmarknader i Asien och östra Europa har goda tillväxtsiffror i svensk utrikeshandel men siffrorna utgår från låga nivåer. Det kommer därför att dröja innan dessa länder eventuellt kommer att dominera svensk utrikeshandel.

De jämförelsevis korta och medellånga avstånden i Östersjöområdet och till Europa gör att en betydande del av godset transporteras med ro-ro-fartyg och bulkfartyg på fasta rutter mellan Östersjöhamnar och hamnar på kontinenten. Containertrafiken går antingen direkt till Göteborg från andra kontinenter eller lastas om i Hamburg, Bremerhaven eller någon av hamnarna i Nederländerna eller Belgien för att sedan gå med feeder-fartyg till svensk hamn.

Göteborg har en särställning när det gäller containertrafiken. Göteborg är den enda hamnen i Sverige med direkta anlop av översjötrafik med containrar från Asien. Samtidigt är Göteborg den särklassigt största feeder-hamnen i landet med stor trafik till bl.a. Hamburg. Andra stora containerhamnar är Helsingborg och Gävle.

### *Godstransporternas utveckling i Sverige*

Godstransporterna har under senare år ökat snabbare i Sverige än vad som prognostiserats av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i samarbete med trafikverken. Denna prognos sträcker sig fram till 2020. Analysen bygger på de

förutsättningar som långtidsutredningen 2003/04 definierade i form av tillväxt och befolkningsmönster.

Eftersom BNP-tillväxten varit snabbare än långtidsutredningens bedömning har också tillväxten av godstrafiken blivit större; den nivå som beräknades för 2020 uppnåddes i princip redan 2005. En viktig anledning till denna utveckling är att utrikeshandeln har ökat snabbare än vad som förutsågs. Exempelvis har handeln med andra länder ökat med 17 procent de senaste fem åren (2000–2004), vilket ska jämföras med en tillväxt på totalt 55 procent de senaste 25 åren. Den snabbare ökningen beror i sin tur på den stora internationella efterfrågan på traditionella svenska exportvaror som malm, stålprodukter, papper och massa.

Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till åtta godstransportstråk. Dessa beskrevs första gången av den första Godstransportdelegationen (GTD I) i samarbete med SIKA i slutet av 1990-talet och beskrivningen har därefter uppdaterats vid två tillfällen.

Stråken går mellan de tätbefolkade områdena i Väst-, Syd- och Mellansverige samt genom Norrland från Luleå via Bergslagen ner till Göteborg. Stråken slutar i de områden där godset till andra länder lämnar landet.

För att godsflödet i en region ska betraktas som ett stråk enligt GTD:s och SIKA:s definition måste flödet överstiga 8 miljoner ton och/eller 200 miljarder kronor i värde under ett år. De olika stråken är mycket robusta – trots de stora förändringar som inträffat i Sveriges närområde går godsströmmarna samma vägar som tidigare. Den enda förändring som kan noteras är att handeln med Centraleuropa, främst Polen och Baltikum, nu ger utslag i ett stråk som volymmässigt överstiger viktkriteriet för Blekinges hamnar.

Trafiken i de tunga godsstråken sker både med långväga lastbilstrafik och med järnväg. Det dominerande godsslaget på järnväg är malmtrafiken som 2003 transporterade ca 44 procent av den totala järnvägsvolymen. Malmtrafiken är ett slag systemtåg. Andra viktiga systemtåg är transporter för främst enskilda företag som SSAB (Stålpendeln mellan Luleå och Borlänge) och Stora Enso (det s.k. baseport-systemet med särskilda containrar). Systemtåg som inte är malmtrafik representerade 22 procent av järnvägstrafiken med gods 2003, medan traditionell vagnlasttrafik svarade för ca 24 procent samma år. Snabbast växer den tredje järnvägsprodukten, kombitågen, vars andel 2003 var 10 procent. På kombitågen transporteras enhetslastbärare – containrar, växelflak och lastbilstrailer – mellan särskilda kombiterminaler.

De stora flygplatser som dominerar när det gäller passagerartrafiken är i dag också viktiga noder för flygfrakten till och från Sverige. De största flygfraktvolymer finns på Arlanda och Landvetter. Övriga stora flygfraktsfält är Skavsta, Sturup och Örebro. Under de senaste trettio åren har det skett en tredubbling av de fraktvolymer som hanteras på svenska flygplatser, vilket motsvarar en ökning med ca 4,5 procent per år.

### *Framtida godsflöden och godsnoder i Sverige*

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har var för sig utgått från dels de stora godsstråken, dels den bedömning som kan göras av marknadens behov av godsnoder, när man har pekat ut de hamnar och kombiterminaler som kan bedömas vara särskilt viktiga för godstransporterna i framtiden. Hamnstrategiutredningens förslag bygger på en studie av samtliga svenska hamnar och vilken roll de har förutsättningar att spela i framtiden. Utredningen identifierar sex olika hamnfunktioner:

- Brohamnar för persontrafik och gods – har funktionen av en bro till Sverige näraliggande handelspartners.
- Industrihamnar – hamnar för industrivaror, vilka är inrättade för en särskild industris behov.
- Containerhamnar – dessa hamnar hanterar enhetslaster främst i form av containrar.
- Fordonshamnar – hanterar fordon, fungerar som transshipmenthamnar för Östersjömarknaden.
- Energihamnar – hanterar olja och andra bränslen.
- Avlastningshamnar – hamnar som avlastar ansträngd landinfrastruktur; i Sverige har hamnarna i Väneren och Mälaren denna funktion.

Med hänsyn till karaktären på utrikeshandeln och transportbehoven i olika delar av landet föreslår utredningen att följande hamnar ska prioriteras för framtida infrastrukturinsatser på land och till sjöss:

- Göteborg – en nationellt strategisk hamn med den ojämförligt största godsomsättningen och därmed också största utbudet på hamntjänster
- Helsingborg – en nationellt strategisk brohamn till Danmark samt efter Göteborg den ledande containerhamnen
- Malmö – har nationellt strategisk betydelse som brohamn till Tyskland samt som energihamn för stora mängder oljeprodukter och andra bränslen
- Trelleborg – en nationellt strategisk brohamn för trafik till Tyskland
- Karlshamn (tillsammans med samverkanshamnen Karlskrona) – en nationellt strategisk brohamn för transporter till södra Östersjöområdet samt energihamn för bränsletransporter
- Norrköping – en nationellt strategisk industri- och energihamn
- Kapellskär – en nationellt strategisk brohamn till Sveriges viktiga handelspartner i Finland och Baltikum
- Gävle – en hamn med växande containerverksamhet och en nationellt strategisk industri- och energihamn (exempelvis flygbränsle till Arlanda)
- Sundsvall – en nationellt strategisk industrihamn för skogsindustrin
- Luleå – en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter

Kombiterminalutredningen utgick för sin del från följande principer vid urvalet av vilka kombiterminaler som bör ses som strategiska i ett samlat nät för kombitrafik inrikes och i kontakt med hamnar för import- och exportgoods:

- Noder ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden
- Noder ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk
- Noder ska ligga i strategiska lägen – dvs. där de stora stråken möts
- Noder ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden till olika destinationer

Med utgångspunkt i dessa principer föreslår Kombiterminalutredningen att följande orter pekas ut som lämpliga att förlägga eller ytterligare utveckla omlastningsmöjligheterna för enhetslastbärare (växelflak, containrar och trailrar):

- Göteborg
- Hallsberg
- Jönköping
- Luleå
- Malmö
- Stockholm
- Umeå
- Älmhult

Nedanstående figur visar hur de utvalda hamnarna och kombiterminalerna ligger strategiskt placerade i de tunga robusta godsstråk som GTD I och SIKA ursprungligen identifierade och som uppdaterats av Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) för Hamnstrategiutredningens räkning.



Kartbilden visar tydligt hur de utvalda orterna utgör naturliga slutpunkter på stråken samt – vad gäller terminalerna – på orter där de stora stråken möts. Genom att satsa särskilt på att dessa godsnoder ska fungera rationellt och effektivt kan staten på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter och samtidigt hushålla med begränsade resurser. Genom att bedöma hamnar och kombiterminaler i ett sammanhang blir sambanden mellan hamnarna och övriga delar av det nationella transportsystemet mer tydliga. Detta bör i sin tur skapa goda förutsättningar att bedöma vilka investeringsbehov som finns, även om det finns en lista med ett antal prioriterade hamnar och kombiterminaler.

Kopplingen till de robusta stråken bör också minska risken för att prioriteringslistan ska bli omodern i takt med den globala och europeiska utvecklingen av godstransporter.