



Exploateringskontoret

Stab och ekonomi

Jan Lind

Tfn 508 264 71

E-post: jan.lind@expl.stockholm.se

Dnr E2007-330-01922:1, E2007-330-01922:2

Stadsbyggnadskontoret

Strategiska avdelningen

Mats Bothén

Tfn 08-508 265 91

E-post: mats.bothen@sbk.stockholm.se

Dnr 2007-37133-32, 2007-37135-32

Trafikkontoret

Avdelningen för trafikplanering

Göran Westberg

Tfn 08-508 273 61

E-post: goran.westberg@trafik.stockholm.se

Dnr T2007-330-03772

Miljöförvaltningen

Plan och miljö

Anna Mroz

Tfn 08-508 289 17

E-post: anna.mroz@miljo.stockholm.se

Dnr 2007-006706-217, 2007-006709-217

Till

Exploateringsnämnden 2007-12-13

Stadsbyggnadsnämnden 2007-11-29

Trafik- och renhållningsnämnden 2007-12-18

Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2007-12-11

**Betänkandena Hamnstrategi - strategiska hamnoder i det svenska gods-
transportsystemet (SOU 2007:58) och**

**Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv
(SOU 2007:59)**

samt

**Banverkets rapport Ett strategiskt nät av kombiterminaler - intermodala noder i
det svenska godstransportsystemet
(Remisser från kommunstyrelsen)**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden
respektive miljö- och hälsoskyddsnämnden, överlämnar kontorens gemensamma
utlåtande till kommunstyrelsen som svar på rubricerade remisser.

Bilaga: Sammanfattning från det sammanhållna betänkandet SOU 2007:59

SOU 2007:58 kan i sin helhet läsas på <http://www.regeringen.se/content/1/c6/08/87/76/d4f9466b.pdf>

SOU 2007:59 kan i sin helhet läsas på <http://www.regeringen.se/content/1/c6/08/87/83/6220de17.pdf>

Banverkets rapport kan i sin helhet läsas på

http://banportalen.banverket.se/Banportalen/upload/2293/strategiskt_nat_2007-09-26.pdf

Krister Schultz
Exploateringsdirektör

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör

Magdalena Bosson
Trafikdirektör

Gunnar Söderholm
Miljödirektör

SAMMANFATTNING

Näringsdepartementet har remitterat tre utredningar rörande nationellt strategiska hamnar och godsnoder till staden för yttrande. Inom staden har dessa remitterats till exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB för yttrande senast den 5 december 2007. De fyra fackkontoren har gemensamt tagit fram föreliggande utlåtande.

Hamnstrategiutredningen föreslår att tio hamnar ska benämnas nationellt strategiska och prioriteras för framtida statliga infrastrukturinsatser, hamnarna i Gävle, Göteborg, Helsingborg, Karlshamn/Karlskrona, Luleå, Malmö, Norrköping, Stockholm/Kapellskär, Sundsvall och Trelleborg.

Kombiterminalutredningen pekar ut åtta orter som lämpliga att utveckla omlastningsmöjligheter vid; Göteborg, Hallsberg, Jönköping, Luleå, Malmö, Stockholm, Umeå och Älmhult. För de två nya terminalerna, Kombi Norr i Stockholm och Jönköping, föreslås att någon form av Offentlig Privat Samfinansiering (OPS) provas.

Kontoren anser att Norvik i Nynäshamn måste fogas till listan över vilka hamnar som ska benämnas som strategiskt viktiga. I olika strategiska beslut har staden såväl analyserat som tagit ställning till på vilka sätt en långsiktigt strategisk och hållbar godstransport lämpligen kan ske, i och för staden och regionen. Regionen mätt i täthet, produktivitet, konsumtion m m, belägen i en starkt växande Östersjömarknad liksom behovet av energi- och koldioxidsnåla logistiska lösningar, är några av de omständigheter som gör att Norvik utgör en strategiskt viktig hamn.

Kontoren ser positivt på tillkomsten av en ny strategisk kombiterminal även norr om Stockholm. Dock måste fördjupade studier göras hur en sådan kan förenas och optimeras med den existerande och planerade trafikstrukturen i övrigt.

ÄRENDET

Näringsdepartementet har, den 5 oktober i år, remitterat

- betänkandet Hamnstrategi - strategiska hamnnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58)
 - betänkandet Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv (SOU 2007:59)
 - Banverkets rapport Ett strategiskt nät av kombiterminaler - intermodala noder i det svenska godstransportsystemet
- till staden för yttrande senast den 14 december 2007.

Inom staden har kommunstyrelsen remitterat utredningarna till exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Hamn AB för yttrande senast den 5 december 2007. De fyra fackkontoren har gemensamt tagit fram föreliggande utlåtande. Till följd av den knappa remisstiden kan utlåtandet inte behandlas av samtliga nämnder inom den av ansvarigt departement angivna remisstiden.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Regeringen beslutade den 8 juni 2006 att tillkalla en förhandlingsman för att ge förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser kan nyttjas mer effektivt. Till förhandlingsman utsågs den 12 juni 2006 professor Bengt Owe Birgersson.

Regeringen beslutade den 8 juni 2006 även att uppdra åt Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler för vilka staten är beredd att ta ett särskilt ansvar.

De båda utredningarna har antagit namnen Hamnstrategiutredningen respektive Kombiterminalutredningen. I betänkandet 2007:58 redovisas de två utredningarnas förslag i ett sammanhang.

Sammanfattning av ärendena

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har haft i uppdrag att peka ut de hamnar respektive kombiterminaler¹ 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.

I det tredje betänkandet Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv, 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.

I det sistnämnda betänkandet konstateras att godstransportsystemet i Sverige är helt marknadsstyrt, till skillnad från persontransporterna. Statens uppgift sägs vara 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, anges det vara viktigt att prioritera de hamnar och kombiterminaler som är av störst betydelse för näringslivet.

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har, när man har pekat ut de hamnar och kombiterminaler som är särskilt viktiga för godstransporterna i framtiden, var för sig utgått från dels de stora godsstråken, dels den bedömning som kan göras av marknadens behov av godsnoder.

¹ En kombiterminal är en terminal där väg möter järnväg. Kombiterminalerna är öppna för flera trafikutövare. Där hanteras främst s.k. enhetsberett gods, dvs. sådant gods som är lastat i containrar, på växelflak eller i semi-trailrar.

Tio strategiska hamnnoder

Hamnstrategiutredningen föreslår följande tio hamnar som mest strategiska noder i det svenska godstransportsystemet. Med strategiska hamnar avses hamnar som ska prioriteras för framtida infrastrukturinsatser på land och till sjöss.

- Gävle (främst som industri- och energihamn)
- Göteborg (landets största hamn)
- Helsingborg (som brohamn (kombinerad passagerar- och godshamn))
- Karlshamn tillsammans med samverkanshamnen Karlskrona (främst som energi- brohamn i södra Östersjön)
- Luleå (främst som industrihamn)
- Malmö (som brohamn till Tyskland och som energihamn)
- Norrköping (som industri- och energihamn)
- Stockholm/Kapellskär (som brohamn främst till Finland och Baltikum)
- Sundsvall (industrihamn)
- Trelleborg (som brohamn till Tyskland)



Åtta strategiska kombiterminalorter

Kombiterminalutredningen föreslår att följande åtta orter pekas ut som lämpliga att förlägga eller ytterligare utveckla omlastningsmöjligheterna vid.

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

Kartbilden visar hur de utpekade strategiska hamnarna (röda) och kombiterminalerna (gröna) utgör naturliga slutpunkter på viktiga stråk samt, vad gäller terminalerna, på orter där de stora stråken möts. Genom att satsa särskilt på att dessa godsnoder ska fungera rationellt och effektivt sägs att staten på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt kan skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter och samtidigt hushålla med begränsade resurser.

Två nya terminaler föreslås ingå i nätet. Det är Kombi Norr i Stockholm (ej närmare preciserad) och Torsvik i Jönköping (båda i lila). För dessa två terminaler vill Banverket pröva förutsättningarna att tillämpa någon form av Offentlig Privat Samfinansiering (OPS).

Kontorens synpunkter

Kontoren anser att de aktuella utredningarna i hög grad berör Stockholm och Stockholm-Mälardalen. Kontoren vill fästa särskild uppmärksamhet vid utredningsförslaget om nationellt strategiska hamnar, d v s hamnar som ska prioriteras för framtida statliga infrastrukturinsatser till lands och till sjöss. Norvik i Nynäshamn bedöms inte, av utredaren, utgöra en sådan hamn.

Landets mest betydelsefulla region

OECD placerar Stockholm på plats 25 av 66 storstadsregioner i världen när det gäller konkurrenskraft och på plats 6 av 28 regioner inom EU. När 500 europeiska storstäder jämförs placerar sig Stockholm på 15:e plats över vilken stad det är bäst att lokalisera sitt företag till. Stockholm är också en av de regioner i Europa som har haft den snabbaste ekonomiska tillväxten. Den välutbildade arbetskraften och stora forsknings-satsningar har skapat starka och konkurrenskraftiga kluster inom tillväxtbranscher såsom informationsteknologi, biomedicin och finansmarknaden. Här finns Sveriges klart starkaste region med landets högsta bruttoregionalprodukt och mest välutbildade arbetskraft. I Stockholms län bor 21 % av Sveriges befolkning, men befolkningen i länet genererar 29 % av den totala produktionen. Stockholm är den enda regionen där bidraget till produktionen är betydligt högre än befolkningsandelen. Om hela Mälardalen räknas in bor här cirka 3 miljoner människor, det vill säga en tredjedel av befolkningen, som står för cirka 40 % av Sveriges produktion.

Sett till regionens storlek samt näringslivets utveckling och de allmänna tillgänglighetsaspekterna finner kontoren det märkligt att utredaren inte bedömt Norvik i Nynäshamn som en nationellt strategiskt hamn, i synnerhet då hamnutbyggnaden i Norvik, inte baseras på några särskilda ytterligare statliga investeringsmedel för sin funktion. Detta innebär bl a att närmaste strategiska godshamn ska ligga 20-talet mil från region-centra (Norrköping respektive Gävle).

Östersjöområdet – ett tillväxtområde med potential

Enligt utredningarna står landets östra delar redan idag för drygt 20 % av inkommande gods mätt i ton över kaj och för ca 20 % av det utgående godset. Regionen är också den mest utpräglade konsumtionsregionen i Sverige. Hit kommer stora mängder konsumtionsvaror från framför allt Väst- och Sydsverige. Samtidigt finns behov av råvarutransporter och transporter av insatsvaror till industrier i och utanför regionen. Enligt utredningarna är det således viktigt att försörjning av konsumtionsvaror säkras i regionen samtidigt som funktionella och effektiva transportlösningar finns för regionens nationellt viktiga exportindustrier.

Ovanstående rubrik, som är direkt hämtad ur utredningen om strategiska godsnoder, beskriver på ett belysande sätt den allt starkare utvecklingen i Östersjöområdet. Upplösningen av Sovjetunionen och utvidgningen av Europeiska unionen till 25 medlemsländer har skapat nya handels- och transportmönster vilket i sin tur innebär nya förutsättningar för svenska företag och transportaktörer. Östersjöområdet har också en högre tillväxt än Europa i övrigt och alla prognoser pekar på att tillväxten i Ryssland, de baltiska staterna och Polen fortsätter.

Kontoren bedömer att denna bild och utveckling är starka motiv för en väl och mer utvecklad godshantering i regionen.

Hållbar tillväxt och utveckling inom gods- och logistikområdet

Enligt underlag till utredarens förslag dominerades godstransporterna i Europa år 2000 av transporter på väg (43 %) och år 2010 beräknas denna andel vara uppe i 46 %. Samtidigt har järnvägen minskat sin andel av godstransporterna under lång tid. År 1970 svarade järnvägen för drygt 30 % men marknadsandelen är nu nere i 10 %. EU-

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.

Samtidigt kan kontoren konstatera att trafiksektorn är den enda samhällssektor som inte minskat sina utsläpp av koldioxid sedan 1990. En viktig anledning till detta är att lastbilstrafiken ökar kraftigt. Ur klimatpåverkansperspektiv är minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken därför särskilt angelägna och blir en alltmer betydelsefull faktor vid val av transportslag och logistiskt upplägg. Merparten av godset mellan hamnarna i södra och västra Sverige och Stockholm-Mälarenregionen går idag landvägen med tunga lastbilar. När en större andel av godset kan transporteras med järnväg eller med matarfartyg till Norvik kommer utsläppen av koldioxid minska väsentligt.

Klimatfrågan har inte på något nämnvärt sätt beaktats i utredningens förslag till hamnstrategi, trots att miljöbelastningen och klimatpåverkan från transportsektorn uppmärksammas alltmer sedan utredningen tillsattes, såväl nationellt som inom gemenskapen och globalt.

Sett från miljö- och klimatsynpunkt är det, enligt kontoren, angeläget att godsnoder förläggs i sjö- och järnvägsnära lägen. Norvik ligger ca 10 mil närmare Stockholm än den i utredningen utpekade hamnen i Norrköping. I Norvik finns också, till skillnad från hamnen i Kapellskär, en god järnvägskapacitet. Detta innebär, enligt kontoren, att också från ett långsiktigt strategisk miljöperspektiv kvalificerar sig Norvik som en strategiskt viktig hamn.

Kontoren delar vidare utredningens förslag att de strategiska hamnarna bör gå i bräsch för miljöarbetet och att en mer allmän tillämpning av miljödifferenterade hamnavgifter är en viktig strategi. Hamnar som frivilligt åtagit sig att tillämpa sådana får inte riskera att blir missgynnade.

Stadens hamnstrategi och vision "Ett Stockholm i världsklass – Vision 2030"

I juni 2006 beslutade kommunfullmäktige att anta en särskild hamnstrategi. Detta för att ha ett långsiktigt underlag för stadens beslut om hamnverksamheten, visa på sambanden mellan olika åtgärder, skapa framförhållning i den fysiska och ekonomiska planeringen samt precisera ansvaret för åtgärder för att säkra regionens varuförsörjning.

Stadens hamnstrategi utgår från att Stockholm-Mälarenregionen ska utvecklas till norra Europas ledande tillväxtregion. Ett sådant mål förutsätter en väl fungerande infrastruktur, inte minst vad gäller transportsystemet och hamnar. Vad avser den nuvarande containerverksamheten i Frihamnen anges en överflyttning till Nynäshamn och Norvik med en ny och stor containerhamn vara den bästa lösningen. Som motiv till detta anförts bl a att hamnar idag är stora logistikcentraler som ställer stora krav på hamnarna i sig men även på den omliggande infrastrukturen och miljön. Satsning på intermodalitet, d v s samverkan mellan de olika transportslagen, blir allt viktigare. Genom att sjöfart, järnväg och väg ofta sammanfaller i hamnarna har dessa utvecklats mot att bli en form av logistikcentra och noder i transportstråken där sjöfarten är en del i transportkedjan. Med sin närhet till Stockholm och sina mycket goda inseglings- och djupförhållanden är Nynäshamn ett mycket attraktivt område för en sådan ny hamn. Värtan/Frihamnen blir därmed en renodlad färje- och kryssningshamn för passagerartrafik och frigjorda ytor kan bebyggas med bostäder och kontor. Stockholms stora stadsutvecklingsområde i Hjorthagen/Husarviken/Värtahamnen/Frihamnen/Loudden kan härigenom realiseras.

I den av kommunfullmäktige nyligen antagna visionen för Stockholm, Ett Stockholm i världsklass - Vision 2030, beskrivs bl a stadens roll och karaktär som hamnstad på följande sätt.

I Stockholm år 2030 stöds företagandet av en högklassig infrastruktur..... med ett välfungerande väg- och järnvägsnät, utbyggda flygplatser och hamnar, tillförlitliga system för energiförsörjning och en IT-infrastruktur i världsklass. Stockholm är en självklar bas för turismen i Östersjöområdet med en omfattande färje- och kryssningstrafik. Genom satsningen på en ny kryssningsterminal i Frihamnen har fler rederier lockats att starta och avsluta sina kryssningar i Stockholm. Även utbyggnaden av containerhamnen i Norvik har förstärkt Stockholms ställning som en ledande hamnstad i Östersjön.

Kontorens sammanfattande bedömning beträffande strategiskt viktiga hamnar
Sjötransporter är det mest energieffektiva sättet att transportera gods, t o m effektivare än tågtransporter. Utgångspunkten vid valet av strategiska hamnar bör därför vara att dessa bör ligga så nära som möjligt befolknings- och handelsstarka områden samt i anslutning till bra järnvägsförbindelser.

I olika strategiska beslut har staden såväl analyserat som tagit ställning till på vilka sätt en långsiktigt strategisk och hållbar godstransport lämpligen kan ske, i och för staden och regionen. Kontoren finner det anmärkningsvärt att dessa överväganden och initiativ inte lämnat några närmare spår i de förslag som läggs av utredaren.

De fyra kontoren anser att Norvik måste anses utgöra en nationellt strategisk hamn.

Kontorens bedömning beträffande strategiskt viktiga kombiterminaler

I Banverkets förslag till strategiskt nät av kombiterminaler i Stockholmsområdet ingår, som tidigare nämnts, Stockholm Årsta och Stockholm Norr. Den senare skulle vara en helt ny terminal. Utpekandet av bl a Stockholm som en ort där en strategisk kombiterminal bör vara lokaliserad bygger på en mycket entydig bedömning av marknadens aktörer, d v s Banverkets regioner, Networks Logistics, Näringslivets transportråd, Transportindustriförbundet och tågoperatörerna.

Utredningen anger att den framtida utvecklingen av kombiterminalerna på de utpekade orterna får diskuteras med berörda parter och med beaktande av de investeringsbehov som den framtida trafiken kan föranleda.

Kontoren har i denna del ingen annan uppfattning än vad som föreslås och ser positivt på tillkomsten av en ny strategisk kombiterminal även norr om Stockholm. Dock saknar kontoren analyser och slutsatser avseende hur denna nya kombiterminal på bästa logistiska och hållbara sätt kan förenas med den existerande och planerade trafikstrukturen i övrigt. För en sådan terminals funktion krävs inte bara goda järnvägsförbindelser utan även närhet till Europavägnätet. En ökad kapacitet för spårbundna godstransporter bl a genom den nya Citybanan liksom Förbifart Stockholm är i detta sammanhang viktiga element liksom möjligheterna att inkludera flygfrakten på Arlanda. Kontoren menar att här behöver fördjupningar göras.

SLUT