

Sammanfattning

Uppdraget

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

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

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

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

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

Urvalsprocessen

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

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

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

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

Hamnar har olika roller i transportsystemet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Förslag på strategiska hamnar i det svenska godstransportsystemet

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

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

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

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

Förslag på preciserat ansvar för farledshållning

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

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

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

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

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

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

Sjöpaket och landpaket

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

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

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

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

Sammanfattning

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.¹ Utredningarnas uppdrag redovisas i sin helhet i bilaga 1 respektive 2.

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

¹ Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) samt Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet.

närmast dramatisk ökning av transporter 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 godsvolymererna 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 transporterna 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 roro-fartyg och bulkfartyg på fasta ruttor 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 anlöp av över-sjötrafik med containerar 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 ut-

slag i ett stråk som volymmässigt överstiger viktkriteriet för Blekinges hamnar.

Trafiken i de tunga godsstråken sker både med långväga lastbils- trafik 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 transshipment-hamnar för Östersjömarknaden.
- *Energihamnar* – hanterar olja och andra bränslen.
- *Avlastningshamnar* – hamnar som avlastar ansträngd landinfrastruktur; i Sverige har hamnarna i Vänern 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 exportgods:

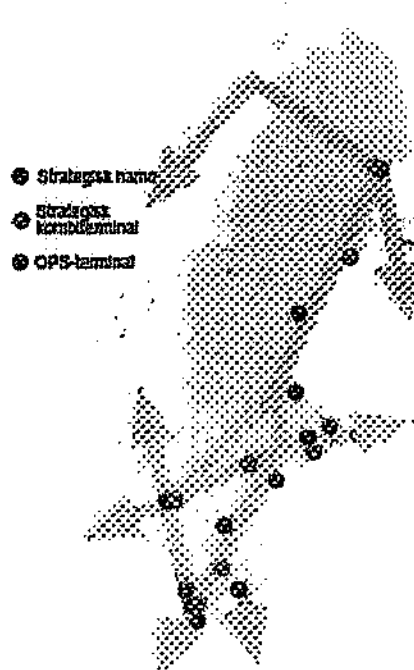
- Noder ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden.
- Noder ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk.
- Noder ska ligga i strategiska lägen – dvs. 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 Kombi-terminalutredningen 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 kombi-terminalerna 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.

Figur 1 Karta över godsstråk tillsammans med de utpekade strategiska hamnarna och kombiterminalerna



Källa: Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen.²

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 kostnads-effektivt 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.

² Med OPS-terminal avses orter där ny terminal bör byggas och finansieras i s.k. offentlig privat samverkan (OPS).

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.