

SJÖFARTENS OCH HAMNARNAS ROLL I TRANSPORTSYSTEMET

**-Sjöfartsverkets underlag till
inriktningsplaneringen 2010-2019**



UPPDRAGET

Regeringen har uppdragit åt trafikverken och SIKÅ att utarbeta en plan för behovet av infrastrukturåtgärder på transportområdet för perioden 2010-2019. Arbetet förväntas vara allsidigt och övergripande, med tonvikt på hur samhällets behov av transporter på lång sikt skall säkerställas. Målsättningen är att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur skall säkerställas för ett transportsystem där trafikslagen kompletterar varandra.

I uppdraget anges att Sjöfartsverket skall bistå med fakta och bedömningar om sjöfartens utvecklingsmöjligheter och behov.

Denna PM ger en kortfattad beskrivning av sjöfartens och hamnarnas roll i transportsystemet och fungerar som en sammanfattning av ett mer omfattande och bredare material som finns tillgängligt.

Maria Gelin
Avdelningschef
Sjöfart och Samhälle

Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen och hamnarna.....	4
Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen	4
Sjöfartsverket och hamnarna	4
Sjöfartens roll i transportsystemet.....	5
Sjötransportssystemet	5
En omvärld som förändras	6
Sjöfartens utveckling i Östersjöområdet.....	6
Utrikes färjetrafik växer	7
Sjöfartens inrikes godstransporter ligger stabilt	8
Investeringar i hamnar och farleder.....	9
Hamnstruktur.....	9
Investeringsplaner i hamnarna och farledssystemet	10
Här hamnar investeringarna	13
Detaljerad sammanställning av hamninvesteringsenkäten bifogas, bilaga nr 1.	16
Strategiska hamnnoder i det svenska transportsystemet.....	17
Ett strategiskt nät av kombiterminaler.....	18
Sjömotorvägskonceptet (Motorways of the Sea)	18
Källor för fördjupning	20

Sjöfartsverket, Sjöfartsinspektionen och hamnarna

Sjöfartsverkets har till uppgift att bidra till att ett effektivt och långsiktigt hållbart sjötransportsystem utvecklas. En viktig del i detta är att hålla farleder till svenska hamnar och svara för den service till sjötrafiken i form av isbrytning, sjötrafikinformation och lotsning som krävs.

Uppgiften omfattar bl.a. att tillhandahålla den fysiska infrastrukturen. I det ingår att sjömäta farledsområden och deras omgivning, att muddra i den utsträckning det är motiverat och att märka ut farleder med sjösäkerhetsanordningar och att sköta underhållet av dessa. Därtill handlar det om att tillhandahålla information i form av sjökort (papperskort samt elektroniska sjökort) och nautisk tilläggsinformation, liksom sjötrafikinformation och att svara för lotsningstjänsten.

Sjöfartsverket ansvarar för havsisbrytning fram till skyddat vatten, medan hamnarna ansvarar för isbrytningen från skyddat vatten in till hamn.

Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen

Sjöfartsinspektionen är idag en oberoende del av Sjöfartsverket, med en chef (sjösäkerhetsdirektör) som tillsätts av regeringen och fattar självständiga beslut i frågor som rör sjösäkerhet.

Det pågår för närvarande en renodling av Sjöfartsverkets respektive Sjöfartsinspektionens uppgifter där inspektionen självständigt hanterar myndighetsuppgifter och föreskriver regler för sjöfartens infrastruktur och trafik, medan Sjöfartsverket (exklusive inspektionen) tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Beträffande lotsningsverksamheten är denna renodling till stor del genomförd, medan den ännu inte kommit lika långt vad gäller farlederna.

Sjöfartsverket och hamnarna

Ansvarsfördelningen mellan hamnarna och Sjöfartsverket bestäms i stor utsträckning av hamnområdesgränsen. I normalfallet är hamnen ansvarig för muddring, sjömätning och utprickning inom hamnområdet, medan Sjöfartsverket ansvarar för motsvarande åtgärder utanför hamnområdet.

Sjöfartens roll i transportsystemet

Sjötransportssystemet

Sjötransportssystemet kan delas in i tre delar, där balansen mellan infrastruktur och trafikproduktion är en helt annan inom sjöfarten än för landtransportmedlen. För sjöfarten är det transportredskapen, det vill säga fartygen, som är den tunga komponenten. Här finns också dynamiken i systemet. Exempelvis kan trafik flyttas mellan olika rutter och hamnar helt efter marknadens villkor. Fartygen är dessutom en i stort sett globalt omsättningsbar resurs.

När det gäller infrastrukturens två delar, det vill säga det i allt väsentligt kommunala hamnväsendet och det av staten genom Sjöfartsverket upprätthållna farledssystemet, med tillhörande service, är dessa delar generellt sett väl utbyggda. Kraven på investeringar i infrastruktur för sjöfarten på Sverige har traditionellt varit relativt blygsamma. Det har funnits och finns goda naturliga förutsättningar att förlägga hamnar och anlöpsfarleder så att de uppfyller sjöfartens funktionskrav utan stora investeringar i farleder, vågbrytare etc.

De fartyg som används för sjöfarten på Sverige har emellertid successivt blivit större. Denna utveckling har accelererat under senare år och har varit särskilt märkbar för bulklastfartyg, färjor, rorofartyg och containerfartyg. Den dramatiska utvecklingen av storleken på de containerfartyg som används i transocean trafik var exempelvis en viktig faktor bakom beslutet att bygga ut farlederna till Göteborgs hamn.

Kraven på att sjöfarten är säker har också blivit allt starkare under senare år. Ett antal svåra sjöolyckor under de senaste decennierna har medfört att de regelsystem som styr sjösäkerheten skärpts för all sjöfart och speciellt för oljetransporterna till sjöss. Säkerhetskraven underbyggs också av ett ökat medvetande om de risker för miljön som kan uppkomma vid sjöolyckor i kustfarvatten. Det finns därför indikationer på att den internationella sjöfarten på Sverige håller på att växa ur anlöpsfarlederna. Många hamnar riskerar att inte kunna bevara sin relativa konkurrensposition i denna situation och de svenska hamnarnas krav på att Sjöfartsverket anpassar anlöpsfarlederna till de nya förutsättningarna växer.

Dessutom måste landinfrastrukturen effektiviseras, hamnanläggningar förbättras och förnyas. Idag är det kunderna och marknaden som styr. Anpassning och

effektivitet är nyckelord för de aktörer som vill kunna attrahera framtida gods och transporter.

En omvärld som förändras

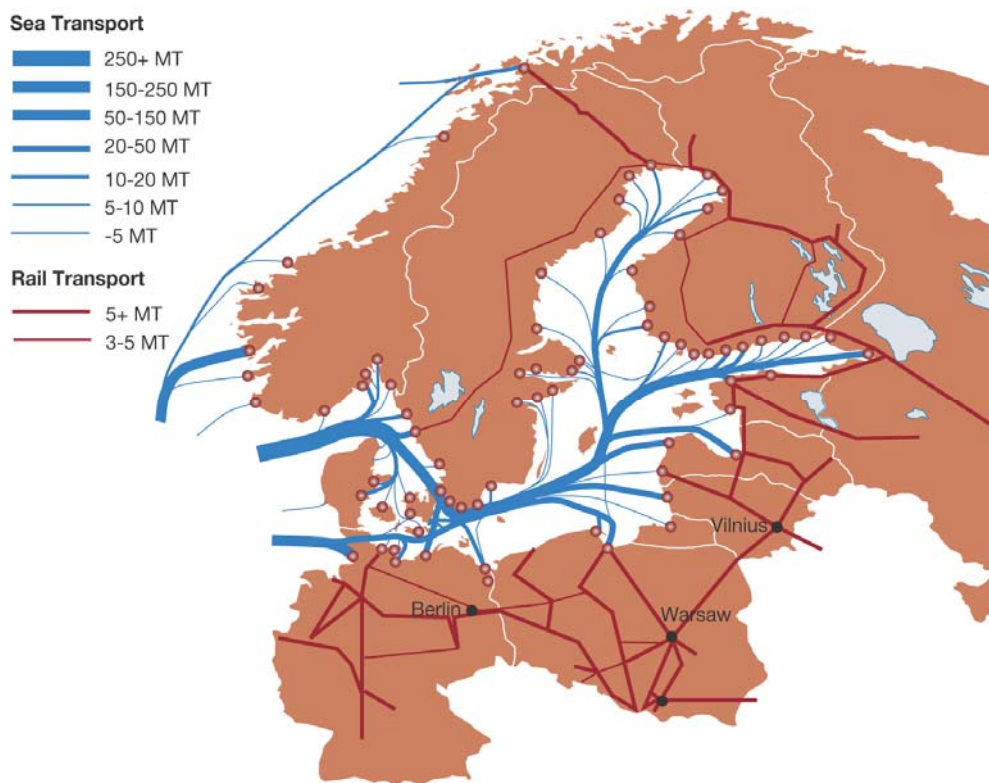
Sveriges geografiska läge och vårt stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll i de svenska utrikestransporterna. Över 90 procent av all export och import går på lastfartyg och färjor. De svenska godstransporterna domineras volymmässigt av importerade energiråvaror och traditionella exportprodukter knutna till gruv-, stål- och skogsindustrin. Dessa produkter transporteras till stor del med sjöfart.

Den sjöledes transporterade godsvolymen i utrikes trafik uppgick år 2006 till 157,7 miljoner ton jämfört med 152,3 miljoner ton föregående år. Av godsvolymerna transporterades merparten, 119,1 miljoner ton, på lastfartyg. Färjetrafiken (passagerarfartyg och järnvägsfärjor) transporterade 38,6 miljoner ton gods till och från Sverige under år 2006.

Sjöfartens utveckling i Östersjöområdet

Sjötransporterna i östersjöregionen och på svenska hamnar är starkt knutna till utvecklingen i övriga Europa. Banden är särskilt starka till de stora transoceaniska hamnarna i området Le Havre, via Antwerpen, Southampton, Felixstowe, Rotterdam och Bremen till Hamburg men även utvecklingen i Ryssland och de baltiska staterna är betydelsefull. Omkring 60 000 fartyg passerade in och ut ur Östersjön under 2006. I varje enskilt ögonblick trafikerar cirka 1 300 fartyg Östersjön. En stor del av fartygen är lastade med gods till eller från en eller flera av de nordeuropeiska hamnarna. Fartygstrafiken till och från Östersjön använder sig av tre olika sjövägar, Stora Bält, Öresund och Kielkanalen. Kanalen, som är en av Europas viktigaste kanaler, har årligen en trafikvolym som uppgår till drygt 40 000 fartygsrörelser och en godsvolym om närmare 100 miljoner ton. Totalt transporteras årligen omkring 800 miljoner ton gods på Östersjön. Förutom Göteborgs hamn, som är den enda hamnen i Sverige som har direkta transoceaniska containerlinjer, genereras en betydande del av exempelvis containerhanteringen via omlastning från de mindre feeder- eller rorofartyg som ofta anlöper de stora nordsjöhamnarna och flera mindre östersjöhamnar på sin slinga. Även när det gäller annat gods omlastas det ofta i någon av de stora europeiska hamnarna. Exempelvis hade Rotterdam, som är Europas största hamn, en godsomsättning på 377 miljoner ton 2006. En siffra som i jämförelse är nästan 2,5 gånger den totala godsomsättningen i svenska hamnar.

Figur: Sjö- och järnvägstransporter, 2003 (miljoner ton)



Utrikes färjetrafik växer

Sjöfarten handlar inte bara om gods. Även passagerartrafiken är av stor vikt och det finns ett stort antal internationella färjeförbindelser. Öresund med Helsingborg – Helsingör har, trots konkurrens från Öresundsbron, förblivit den mest trafikerade rutten med drygt tio miljoner passagerare. Kryssningstrafiken som bedrivs med allt fler och allt större fartyg som seglar på Östersjön fortsätter att öka men i en något avtagande takt. Antalet kryssningspassagerare i regionen uppgår nu till drygt två miljoner.

Nätverket av färjelinjer, det vill säga linjer som trafikerar av kombinerade passagerar/lastfartyg – så kallade ropax - är väl utvecklat och linjer fanns under 2006 mellan Sverige och Danmark, Norge, Finland, Tyskland, Polen, Estland, Lettland, Litauen respektive Storbritannien. Under 2006 transporterades cirka 24 procent av den totala svenska sjöburna utrikeshandeln med färjor. Andelen har ökat kontinuerligt från år 2001 då andelen uppgick till 19 procent.

Sydskustens högfrekventa färjeförbindelser med Danmark, Tyskland och Polen ger regionen en klar förstaplats avseende antalet anlöp och godston för färjetrafiken. Ser man däremot till ton gods per anlöp kommer både Västkusten och Stockholmsregionen före.

Tabell: Antal passagerare, exkl. besökande kryssningspassagerare, 1 000-tal

	2001	2002	2003	2004	2005
Antal passagerare	32 350	32 112	32 748	33 318	32 617
därav: ankommande	16 201	16 164	16 545	16 892	16 380

Sjöfartens inrikes godstransporter ligger stabilt

Medan de utrikes transporterade godsmängderna med sjöfart vuxit stadigt under de senaste åren har de inrikes transporterade godsmängderna inte haft samma ökningstakt utan ligger stabilt på cirka tio miljoner ton.

Det inrikes transporterade godsets andel av de totala sjötransporterna har under den senaste femårsperioden minskat från 6,7 till 5,7 procent.

Tyngdpunkten i de inrikes sjötransporterna ligger på ost- och västkusten, vilka svarade för två tredjedelar av de inrikes godsvolymer år 2006. Transportmönstren i inrikestrafiken är förhållandevis stabila med mineraloljeprodukter, mineraler och byggnadsmaterial samt metaller som dominerande godsslag.

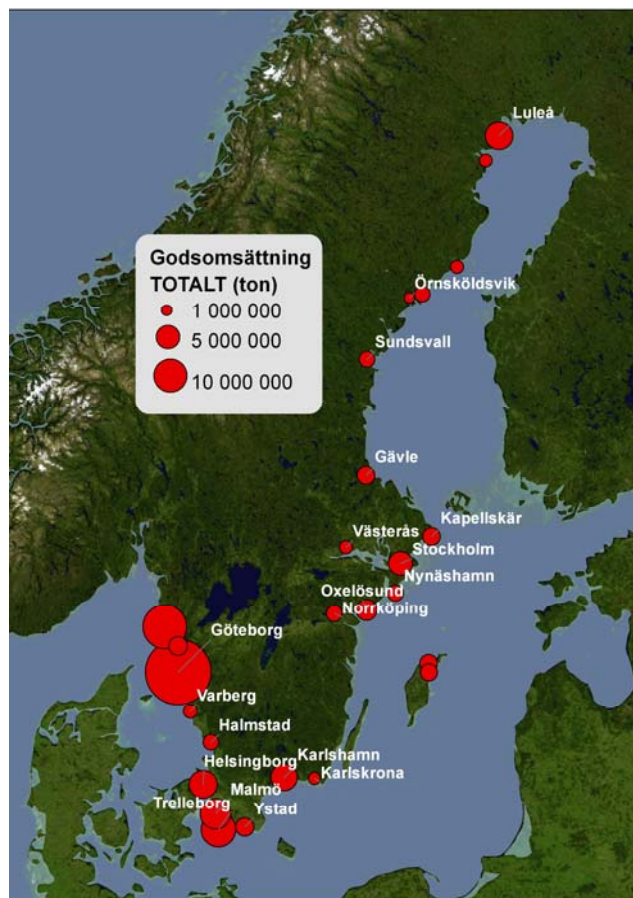
Investeringar i hamnar och farleder

Hamnstruktur

Transportpolitiken både i Sverige och EU handlar om att bygga långsiktigt hållbara transportsystem. Det innebär att allt mer gods förs över från väg till järnväg och sjöfart, samt att transportslagen kombineras till intermodala transportlösningar. Detta ökar betydelsen för sjöfarten och vikten av väl fungerande hamnar med god anslutande landinfrastruktur. Hamnarna som terminaler och omlastningspunkter blir än centralare för utvecklingen av hela transportsektorn.

Ser man till olika godsslag och lastbärare m.m. framgår det att hamnarna nischat sig på ett differentierat sätt.

Figur: Godsomsättningen i Sveriges hamnar 2006

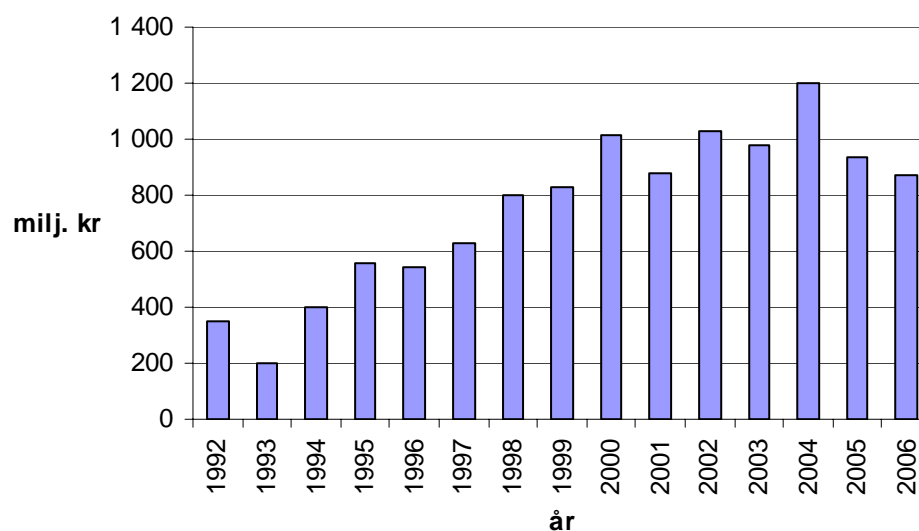


Investeringsplaner i hamnarna och farledssystemet

Ofta sker hamnrelaterade investeringar i ett större sammanhang i form av investeringspaket där förutom hamnföretaget/hamnförvaltningen även andra aktörer bidrar. Statlig medverkan i form av anslutande infrastruktur såväl i form av farledssatsningar som i vägar och järnvägar samt satsningar på länsnivå kan i detta sammanhang vara aktuella. När det gäller anslutningarna från landsidan med hamnanknytning, exempelvis vad gäller väginvesteringar, bidrar de ofta till en generell uppgradering av transportsystemet som är till nytta inte bara för hamnen utan också för samhället i stort. Staten medverkar till infrastrukturens satsningar och prioriterar utifrån ett nationellt perspektiv. Inom järnvägssektorn satsar Banverket på de strategiska godsstråken som bland annat kopplar samman transportsystemet med de viktigaste hamnarna

Sjöfartsverket gör tillsammans med branschorganisationen Sveriges Hamnar årligen en inventering av hamnföretagens/hamnförvaltningarnas planerade investeringar för de kommande fem åren i infrastruktur och suprastruktur (i huvudsak lasthanteringsutrustning). Denna typ av rullande planering kan aldrig eftersträva någon större exakthet, men materialet bedöms likväl ha ett värde i den allmänna transportpolitiska diskussionen när det gäller framtida investeringar inom transportsektorn. Inte minst är det viktigt att uppmärksamma hamnarnas strategiska roll som naturliga knutpunkter/terminaler där gods, människor och transportslag möts och effektiva logistiklösningar uppstår. Hamnen är med andra ord av gemensamt intresse för flera aktörer i transportkedjan där den totala funktionen är det viktigaste.

Figur 1: Redovisade hamninvesteringar 1991-2006



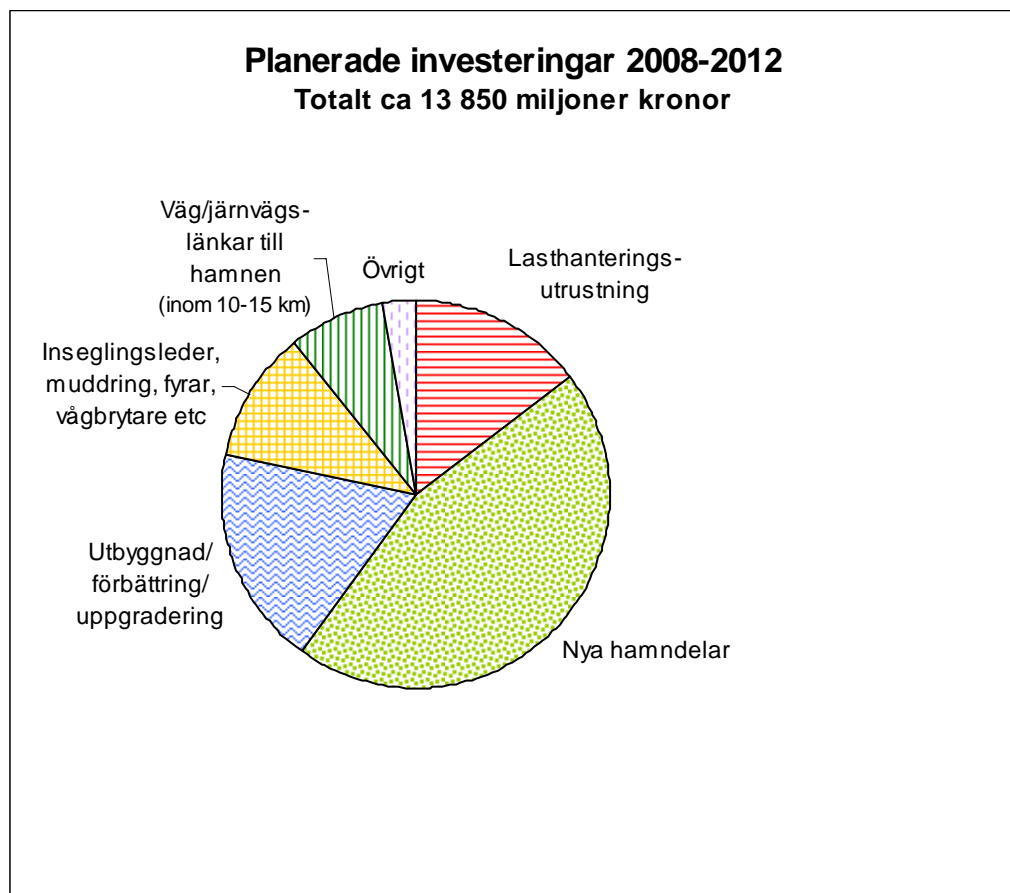
Källa: Sjöfartsverkets och Sveriges Hamnars enkätundersökning, hösten 2007

De senaste årens inventering av investeringarna i hamnsektorn visar på ett utfall på cirka 1 miljard kronor på årsbasis. De redovisade investeringarna för år 2006 uppgår till 0,9 miljarder kronor och prognosen för år 2007 ligger på 1,4 miljarder kronor.

Aktuell inventerad planerad investeringsvolym för hamnföretagen/hamnförvaltningarna under perioden 2008-2012 ligger på cirka 12,7 miljarder kronor. 2007 års enkät inkluderar även den till hamnarna anslutande infrastrukturen inom en ungefärlig radie om 10-15 km från hamnarna och som är planerade att genomföras av någon annan än hamnföretaget/hamnförvaltningen. För perioden 2008-2012 har dessa investeringar uppskattats till knappt 1,1 miljarder kronor. De sammanlagda hamnrelaterade investeringarna för perioden beräknas av hamnföreträdarna själva därmed att uppgå till cirka 13,8 miljarder kronor.

Fördelningen på kustavsnitt är cirka 4 miljarder kronor vardera för Väst- Syd- och Ostkusten och cirka 1,5 miljarder kronor för Norrlandskusten.

Fördelningen på olika kategorier investeringar framgår av nedanstående diagram.



I årets investeringsenkät har också gjorts ett försök att inhämta uppgifter för en utblick till år 2020. Bakgrunden är att Europeiska kommissionen planerar en databas över investeringar i det Transeuropeiska Transportnätverket (TEN-T) som bland annat ska användas för uppföljning av gjorda investeringar. Det har av naturliga skäl varit svårt att göra den här typen av mycket långsiktiga bedömningen så de inrapporterade planerade investeringarna för perioden 2013 – 2020 på cirka 1,5 miljarder kronor får bedömas mot den bakgrunden.

Tabell: Sammanfattning av 2007 års hamninvesteringsenkät.

Investeringar i hamnar (miljoner kronor)

Per kustområde	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Totalt Västkusten	204	448	587	734	514	1 142	1 095	4 072	174
Totalt Sydkusten	133	570	921	1 169	1 359	554	280	4 283	105
Totalt Ostkusten	166	228	664	940	996	658	734	3 991	847
Totalt Norrland	368	136	315	333	342	327	184	1 501	338
Totalt	870	1 382	2 487	3 176	3 210	2 681	2 293	13 847	1 464

Per kategori	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Lasthanterings- utrustning	433	250	333	287	257	709	468	2 054	275
Nya hamndelar Utbyggnad/förbättring/ uppgradering	189	458	799	1 174	1 614	1 405	1 258	6 249	955
Inseglingsleder, muddring, fyrrar, vågbrytare etc	3	47	169	650	469	123	95	1 506	0
Väg/järnvägslänkar till hamnen (inom 10-15 km)	31	55	59	160	265	297	360	1 140	155
Övrigt	25	128	197	83	39	35	20	374	766
Totalt	870	1 382	2 487	3 176	3 210	2 681	2 293	13 847	1 464

Här hamnar investeringarna

De hamnar där de största investeringarna planeras kommenteras nedan. Göteborg ligger i topp följd av Stockholm, Malmö, Trelleborg och Norrköping. 2007 års enkät visar på fortsatt koncentration till storstadsregionerna och detta i, eller i direkt anslutning till, den så kallade Nordiska Triangeln.

Göteborg fortsätter att stärka sin roll som transocean centralhamn. I hamnen planeras nu investeringar i bland annat lasthanteringsutrustning, uppgradering tekniskt center, järnvägsbro och genomförande av förstudier för nya terminaltytor.

I Vänerhamn planeras för ny bulkhamn i Karlstad och ny hamn i Vargön.

Varberg planerar för utbyggnad av hamnen med nya kajer och muddring till 13 meter.

Halmstad redovisar djuphamnsprojekt med muddring och väganslutningsprojekt från motorvägen.

I Helsingborg planeras för kraninvesteringar och omställning av marktytor.

Malmö som del av Copenhagen Malmö Port AB (CMP) planerar för stora investeringar i Norra hamnen i form av logistikpark, ro ro-, container- och kombiterminaler. I ett gemensamt projekt har Sjöfartsverket och CMP uppgraderat farleden till oljehamnen.

I Trelleborg planeras för nya färjelägen och vågbrytare.

Ystad redovisar utbyggnad av hamnen inklusive farled i projektet Baltic Basin.

I Karlshamn planeras för ny vågbrytare, ny ro ro-ramp och kajarbeten

Karlskrona redovisar ny kaj för färjeanlöp och ny väg från hamnen till E22:an.

I Gotlands hamnar planeras för ny kaj- och muddringsarbeten i Visby och Slite.

Oskarshamn redovisar ny färjeterminal för Gotland/Baltikumtrafik vid Månskensviken och anläggning för bentonithantering.

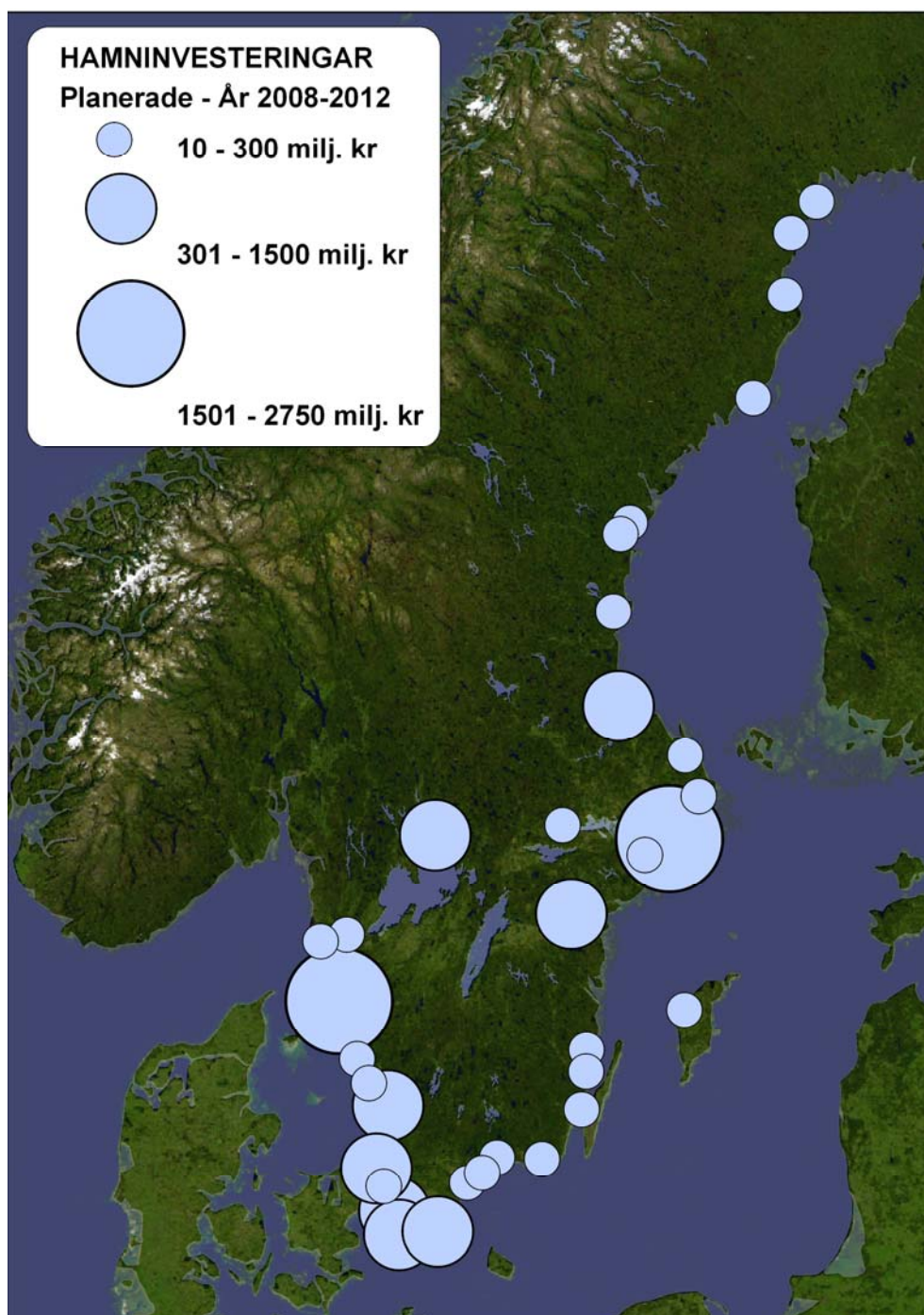
Norrköpingspaketet innehåller samlade långsiktiga nationella, regionala och kommunala infrastrukturinvesteringar där centrala delprojekt är ny järnvägsanslutning till hamnområdet från stambanan, ny väganslutning från E4 samt fördjupning och breddning av farleden till hamnen.

I Mälardammar (Västerås och Köping) planeras för renovering och förstärkning av mark och kajer.

Stockholms hamnar (Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär) redovisar bland annat ny containerhamn i Norvik, kryssningsterminal och utbyggnad piranläggningar i Värtan. Sjöfartsverket och Stockholms hamnar arbetar vidare med farledsprojektet Horstensleden.

I Gävle planeras för utbyggnad av hamnen i fyra etapper. Åtgärder i farleden till hamnen, Holmuddsrännan, planeras gemensamt av hamnföreträdare och Sjöfartsverket.

Hamninvesteringarna fördelning efter kusten framgår av nedanstående bild.



Detaljerad sammanställning av hamninvesteringsenkäten bifogas, bilaga nr 1.

Strategiska hamnoder i det svenska transportsystemet

Våren 2006 beslutade riksdagen i enlighet med förslagen i den transportpolitiska propositionen "Moderna Transporter" (2005/06:160). Propositionen framhäver betydelsen av hamnarnas och omlastningspunkternas för effektivare transporter. Den 27 september 2007 presenterades hamnstrategiutredningens förslag (SOU 2008:58) om vilka hamnar som ska ges prioritet för statligt finansierad infrastruktur och vilka åtaganden som ska gälla för dessa. I betänkandet har Göteborg, Malmö, Kapellskär, Norrköping, Luleå, Gävle, Sundsvall, Trelleborg, Helsingborg samt Karlshamn i samarbete med Karlskrona pekats ut som lämpliga strategiska hamnar. Att utses till strategisk hamn förpliktar också. Hamnen ska vara allmän och ta emot alla kunder, vara dygnet runt öppen samt bedriva en ambitiös och aktiv miljöpolitik. Samtidigt kommer det att åligga samtliga trafikverk att identifiera och prioritera anslutningar och överbygga flaskhalsar till dessa i sin investeringsplanering.



Strategiska hamnar, transportstråk och kombiterminaler

Ett strategiskt nät av kombiterminaler

En ambition i transportpolitiken är att överföra gods från väg till sjöfart och järnväg. Med en utveckling av kombitrafiken skulle varor som av marknadsmässiga skäl hittills transporterats på väg i ökad utsträckning kunna föras över till andra transportslag. För att långsiktigt kunna lösa transportbehoven på ett hållbart sätt behövs kombinerade transporter i samverkan mellan alla transportslag. Detta ökar betydelsen av så kallade intermodala transportkedjor, där flera transportslag används. Det är en strävan i den europeiska transportpolitiken att förbättra sjöfartens konkurrenskraft, vilket kan förväntas leda till att hamnarna, som terminaler och omlastningspunkter, får en allt viktigare roll i utvecklingen.

Det utvidgade EU ger nya förutsättningar och innebär att Sverige, med sitt strategiska läge i det internationella godstransportflödet, kommer att beröras av nya transportmönster. Den växande transittrafiken tillsammans med godsflöden till och från Sverige ger en förutsättning för fortsatt utbyggnad av terminal-, lagrings- och andra logistikfunktioner. Detta gäller i hög grad i hamnarna, där flera stora och utvecklingsbara kombiterminaler redan finns lokaliserade. Något som anknyter väl till att vissa hamnar, vilka delvis redan tjänar som noder i stora transportstråk, prioriteras då de kan anses strategiska.

I det utredningsförslag som redovisades till regeringen av Banverket i september 2007 igår ett strategiskt nät av åtta lämpliga lokaliseringar för kombiterminaler. Dessutom finns ett antal terminaler som kopplar till några av våra exporthamnar och förordade anslutningar med systemtågsupplägg för vissa stora industrier. På samma sätt som för de strategiska hamnarna så kan kombiterminalerna, som noder i transportsystemet, behöva insatser i form av investeringar i anslutande infrastruktur såväl från land- som sjösidan.

Sjömotorvägskonceptet (Motorways of the Sea)

Sjömotorvägskonceptet inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) syftar till att stärka sammanhållningen och perifera regioners tillgänglighet inom EU, samt till att minska trycket på unionens vägnät. En strategi för att uppnå dessa mål är att koncentrera godsflöden och skapa uthålliga och frekventa sjötransporter mellan EU-länderna och med omvärlden. Konceptet ska effektivisera sjötransporterna genom utveckling av infrastruktur i form av exempelvis

isbrytning, trafikinformationssystem, hamninfrastruktur och anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

Arbetet att utveckla sjömotorvägskonceptet i Östersjön bedrivs inom många olika områden. En stor studie som beskriver sjöfarten i Östersjöregionen, Baltic maritime Outlook 2006, togs fram för att ge en överblick av dagens och framtida godsflöden. Som ett led i arbetet skickades under våren 2006 en gemensam ansökan från en rad Östersjöländer, däribland Sverige, in till EU-kommissionen för EU-finansiering av ett studieprojekt för utvecklingen av "Information Motorways of the Baltic Sea". Projektet som får ett bidrag från EU:s TEN – T budget på 1,5 miljoner euro, innehåller två delar:

- Utveckling av rapporteringssystem i syfte att bl.a. förenkla informationshanteringen för sjöfarten för att i förlängningen skapa s.k. "single window" eller one-stop-administrative-shop. För svensk del ingår insatser för att fortsätta utvecklingen av fartygs-rapporteringssystemet (FRS) samt att ytterligare knyta hamnarna och andra aktörer till systemet.
- Förstudie för uppbyggnad av en gemensam dansk-svensk sjötrafikinformationscentral (VTS) för Öresund, samt insatser för att öka samarbetet och kopplingen mellan VTS-centralerna i Östersjöregionen.

Sverige gick i september 2006, tillsammans med övriga EU-länder kring Östersjön ut med en utlysning till aktörerna inom transportsektorn att inkomma med projektförslag till sjömotorvägsprojekt i Östersjöregionen. Sjömotorvägarna ingår som en del i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och möjlighet finns att erhålla EU-bidrag på maximalt 30 procent av investeringskostnaden. Tidsfristen att inkomma med projektförslag gick ut i januari 2007. Projektutlysningen resulterade i totalt nio inkomna projektförslag varav sju projektförslag hade svenskt deltagande.

Projektförslagen har nu genomgått en första utvärdering av de länder som är direkt berörda av projekten. Näringsdepartementet har tillsammans med Tyskland, Polen och Litauen beslutat att fortsätta utvärderingen av fyra projekt:

Trelleborg-Sassnitz
Ystad-Swinoujscie
Karlshamn-Klaipeda
Karlskrona-Gdynia

Källor för fördjupning

Det material som finns tillgängligt för kunskapsinhämtning och som har distribuerats under inriktningsplaneringen är bland annat:

Hamnarnas investeringsplaner 2007-2011 –en årlig enkät som genomförs av Sjöfartsverket tillsammans med Sveriges hamnar

Sjöfartens utveckling 2006 – Sjöfartsverkets sektorsrapport

Baltic Maritime Outlook 2006 – framtagen som en del av arbetet med motorways of the sea.

Omvärldsbeskrivning för Sjöfartsverket – underlag till treårsplan 2009-2011

Farleder till vissa större hamnar – underlag till Hamnstrategi utredningen

Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet. SOU 2007:58

Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv. SOU 2007:59

Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet. Banverket. Redovisning av regeringsuppdrag N 2006673928/TP.

Detaljerad sammanställning av hamninvesteringsenkäten

Bilaga nr 1 1 (2)

VÄSTKUSTEN	Utfall			Budget (miljoner kronor)					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Vänerhamn	11,5	12,5	68	58,3	94,8	111	70	402	
Göteborg	169	317,8	240,1	420	380	745	965	2 750	
Wallhamn		Ingen uppgift						0	
Lysekil			2	2	2	2	2	10	
Strömstad		Inga investeringsplaner						0	
Uddevallå Hamnterminal AB	18	34	4	4	12	49	18	87	74
Varberg		12	3	100		135	40	278	
Falkenbergs Hamn		9	30					30	100
Halmstad hamn & stuveri AB	5,2	63	240	150	25	100		515	
Wallhamnbolagen		Ingen uppgift						0	
								0	
Västskusten totalt	203,7	448,3	587,1	734,3	513,8	1142	1095	4 072	174

SYDKUSTEN	Utfall			Budget (miljoner kronor)					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Helsingborgs Hamn AB	38,7	110,8	121,5	53	73	103		351	
Landskrona Hamn AB	0	0	5	18	5	8		36	
Malmö hamn	40	157	281	250	428	165	240	1 364	
Trelleborg Hamn AB	41,2	250,9	256,9	472	387	187	0	1 303	
Ystad	1	2	150	250	250	0	0	650	
Åhus Hamn	8,9	6,8	10	14	50	10	10	94	
Karlshamns Hamn AB	0	0	42,78	43,98	89,18	45,1		221	
Sölvesborg Stuveri & Hamn AB	2,1	18,6	0	10	12	5	0	27	50
Karlskrona	1	24	54	58	65	30,5	30	238	55
Simrishamn		Ingen uppgift						0	
								0	
Sydkusten totalt	132,9	570,1	921,18	1168,98	1359,18	553,6	280	4 283	105

Detaljerad sammanställning av hamninvesteringsenkäten

Bilaga nr 1 2 (2)

OSTKUSTEN		Utfall		Budget (miljoner kronor)						
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Bergkvara	Inga investeringsplaner									
Kalmar		31	38	35,5	45	3,5	3	27,5	115	30
Oskarshamns Hamn AB			9	70	98	5	5	100	278	
Mönsterås Hamn AB				1,8	1,8	3	15		22	
Norrköping		66	34	11	220	315	165	315	1 026	105
Oxelösund	Ingen uppgift								0	
Södertälje		8,5	6,5	93,4	17	3,5			114	
Mälarderhamnar/Västerås		41	47	69	26	45	45	30	215	45
Stockholms Hamn AB		17,5	81,5	235	512	575,5	425	251,5	1 999	667
Norrtälje Hamn				5	10				15	
Hargs Hamn AB		2	10	11	1	45		10	67	
									0	
Ostkusten totalt		166	228	663,7	939,8	995,5	658	734	3 991	847

NORRLAND		Utfall		Budget (miljoner kronor)						
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2008-2012	2013-2020
Gävle hamn AB		240,5	63,6	200	248	307	285	154	1 194	338
Söderhamn	Inga investeringar								0	
Skärnäs Terminal AB				4	8	13	12		37	
Hudiksvall	Bygger för bostäder mm								0	
Sundsvall		98		8,5	1	1			11	
Delta Terminal		2		35	50				85	
Härnösand	Inga investeringar								0	
Örnsköldsvik	Ingen uppgift								0	
Umeå Hamn		20	67	35	5	10	30	30	110	
Skellefteå		4,8	3,8	22,3	15	4,3			42	
Piteå Hamn AB	Ingen uppgift	2,5	1,5	3,5	3	3			10	
Luleå Hamn				6,7	3	3,5			13	
									0	
Norrländ totalt		367,8	135,9	315	333	341,8	327	184	1 501	338