

Kommittédirektiv



Hamnstrategi

**Dir.
2006:61**

Beslut vid regeringssammanträde den 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 utpekas 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 Mälarhamnarna. 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 omhänderta 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 lång sikt, kan utvecklas när det gäller exempelvis markplanering.

Samarbetskriteriet bör innefatta olika samarbetsformer mellan olika hamnar samt, om förutsättningar kan föreligga, över regions- 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 förhandlaren föreslagna åtgärder 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)

