

SMÅLANDSKUSTENS HAMNAR

Potential för framtida samverkan

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Förord..... | 2 |
| Sammanfattning | 3 |
| 1. Inledning..... | 11 |
| 2. Marknaden för framtidens sjöfart i Sydöstra Sverige..... | 13 |
| 2.1 Generella trender inom svensk sjöfart | 13 |
| 2.2 Stark utveckling i Östersjötrafiken | 15 |
| 2.3 Utveckling i angränsande hamnar | 17 |
| 2.4 Utvecklingstrender i Smålandskustens hamnar | 22 |
| 3. Dagens hamnstruktur längs Smålandskusten | 23 |
| 3.1 Västerviks hamn | 23 |
| 3.2 Oskarshamns hamn | 25 |
| 3.3 Mönsterås hamn..... | 28 |
| 3.4 Kalmar hamn | 30 |
| 3.5 Bergkvara hamn..... | 31 |
| 4. Näringslivets utveckling och transportbehov | 33 |
| 4.1 Tillväxtpotentialer | 33 |
| 4.2 Hamnarnas roll för regionens tillväxt | 34 |
| 4.3 Anslutande landbaserad transportinfrastruktur..... | 36 |
| 4.4 Näringslivets behov av transportlösningar | 39 |
| 4.5 Eventuell lokalisering av djupförvar och kapselanläggning i Oskarshamn. 44 | |
| 5. Möjliga samverkansområden | 45 |
| 5.1 Smålands hamnstruktur erbjuder mångfald | 45 |
| 5.2 Samverkans- och utvecklingspotentialer | 46 |
| 6. Koordinering med pågående internationella utvecklingsprojekt..... | 49 |

Förord

Denna studie har utförts av Infraplan AB på uppdrag av Regionförbundet i Kalmar län och berörda hamnkommuner. Infraplan AB står för redovisade slutsatser och rekommendationer.

Tavelsjö 2005-09-30

Stellan Lundberg

Tekn. doktor, VD

Medverkande konsulter vid Infraplan AB:

Stellan Lundberg projektledare

Maria Lundberg utredare

Ola Nordlander utredare

Sammanfattning

Infraplan AB har på uppdrag av Regionförbundet och Västerviks, Oskarshamns, Mönsterås, Kalmar och Torsås kommuner genomfört två studier om Smålandskustens fem hamnar (de kommunala hamnarna i Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Bergkvara samt Södras hamn i Mönsterås). En översiktlig förstudie "Framtidsstrategi och riskanalys" och en fördjupad studie "Potential för framtida samverkan".

Studierna bildar tillsammans ett underlag för gemensamt utvecklings- och programarbete för hamnkommunerna och hamnföreträdarna inför bland annat regeringens ställningstaganden och beslut kring den kommande transportpolitiska propositionen. Resultatet av studierna sammanfattas nedan.

Trender inom svensk sjöfart

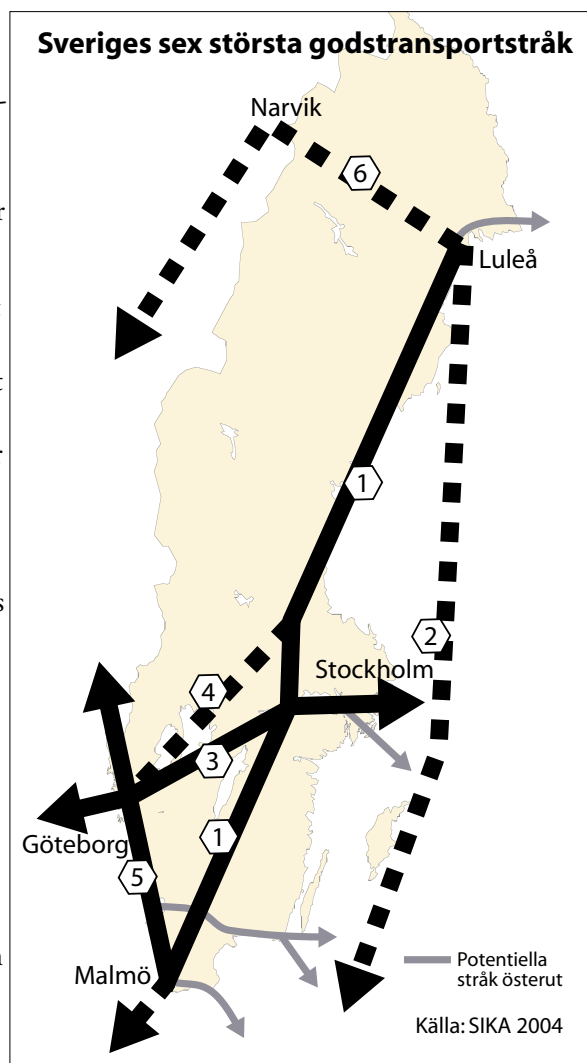
Sveriges geografiska läge och det faktum att den stora svenska utrikeshandeln innefattar betydande andelar bulkgoods ger sjöfarten en volymmässigt dominerande roll för de svenska utrikestransporterna. Över 90 procent av all export och import (i ton räknat) går på lastfartyg eller färjor till/från främst väst- och centraleuropa.

Under den senaste femårsperioden har sjöfartsmarknaden i Sverige ökat med i snitt 2 procent per år. Under 2004 accentuerades den positiva utvecklingen (+4 procent jmf 2003). Den största ökningen avser färjetrafiken. Enhetgodset ökade med 7 procent 2004 jämfört med 2003. Containerar ökade mest (+11 procent).

En tydlig tendens är att sjöfartsindustrin går mot ökad storskalighet och specialisering. Den tekniska utvecklingen har möjliggjort allt större och snabbare fartyg. Vidare har ökningen av enhetsberett gods lett till att verksamheten i hamnarna kunnat rationaliseras. Allt större volymer hanteras nu med hjälp av mer automatiserad och kapitalkrävande utrustning.

Mycket talar för att den positiva utvecklingen för svensk sjöfart i allmänhet och enhetsgodstransporter i synnerhet kommer att fortsätta. Dels som följd av att svensk utrikeshandel ökar, vilket innebär ökad efterfrågan på långväga transporter. Dels genom att EU:s och olika länders politisk eftersträvar övergång till mer miljövänliga transportsätt som sjöfart, genom bl.a. kilometer-skatt på tunga fordon och investeringar i anknytande landbaserad infrastruktur. EU:s transportpolitik syftar till att avlasta vägarna genom att utveckla närsjöfarten, varigenom hamnarnas betydelse för att åstadkomma hållbar utveckling kommer att öka. Dessutom finns utfästelser från EU-kommissionen om betydande bidrag till investeringskostnader om två eller flera hamnar går samman om gemensamma systemlösningar för att förbättra tillgängligheten från land- och sjösidan.

Staten förbereder en transportpolitisk proposition där vissa strategiska hamnregioner förväntas pekas ut som aktuella för särskilda statliga insatser. Staten ska stå för erforderliga landbaserade infrastrukturinvesteringar för att transporter till och från prioriterade hamnar ska underlättas. Utpekandet av prioriterade hamnar kommer sannolikt i väsentlig grad att baseras



på Godstransportdelegationens utredning (SOU 2004:76), som genomfört stråkanalyser och identifierat godstransportstråk som kan anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen. Sex stråk har lagts fast som täcker in tre fjärdedelar av de långväga tunga svenska godstransporterna (samlad vikt på 8 miljoner ton eller värde av 200 miljarder kr i de aktuella stråken). Delegationen menar att vissa hamnregioner (Mellersta ostkusten, Västkusten och Skåne) bör ges en särställning samt att staten bör engagera sig i investeringar i dessa hamnar.

Med anledning av goda förutsättningar för tillväxt i godsflödena i sydöstra Sverige som följd av förväntad expansion i handeln med Polen, Ryssland och Baltikum bedömer Godstransportdelegationen att man bör ägna särskild uppmärksamhet åt denna utveckling, även om dagens godsflöden i stråket inte kvalificerar det bland de sex huvudstråken.

Öst-västlig färjetrafik i södra östersjöområdet har avsevärd tillväxtpotential, bl.a. genom läget mellan de ekonomiska marknaderna i Öst och Väst. EU bedömer att södra Östersjöregionen, som följd av utvecklingen i Baltikum och Ryssland, har den största utvecklingspotentialen i Europa. Transportvolymerna över Östersjön kan enligt vissa bedömningar öka med 60 procent till 2010. Intermodala transporter förväntas öka med 110 procent till 2015.

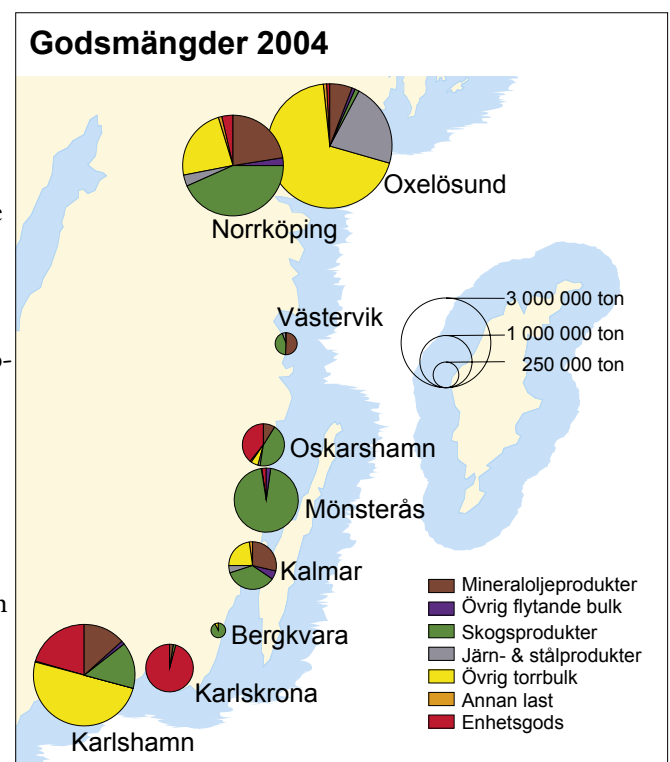
Inom hamnsektorn märks nu allt fler samverkansinitiativ i syfte att uppnå fördelar med ökad specialisering och samordning och attrahera investeringsmedel från stat och EU för utvecklad anknypande infrastruktur. Malmö hamn och Köpenhamns hamn fusionerade 2001 och bildade Copenhagen Malmö Port AB, Västkusthamnarna och har ett redan etablerat samarbete medan exempelvis Blekingshamnarna befinner sig i ett tidigare skede av samverkan.

Smålandsregionen - tillväxtpotentialer och transportbehov

Småland är ett av landets mest betydande skogsproducerande regioner (står för ca 14 procent av landets trävaruindustri). Regionen står också för stora andelar av landets maskinindustri (16 procent). Hamnarna spelar idag viktiga roller i synnerhet för råvaruimport till trä- och pappersindustrin samt för export av sågade trävaror och pappersprodukter. Hamnarna har också föranlett betydande företagsetableringar i regionen inom jordbruks- och livsmedelsindustrin, återvinnings- och engergödsindustrin etc. och därmed bidragit till att skapa såväl tillväxt som sysselsättning i regionen.

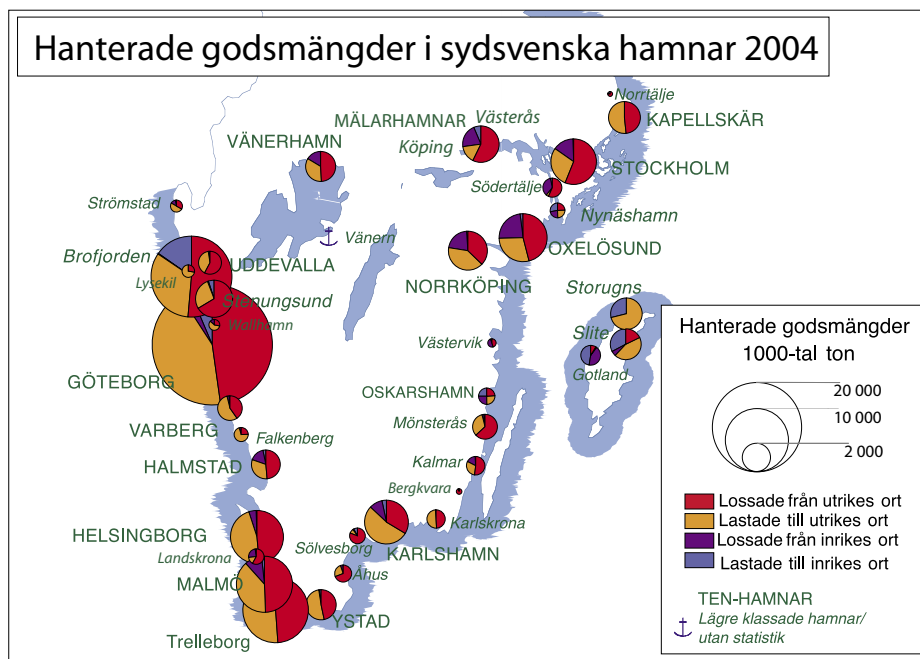
Hamnarna och den anslutande, landbaserade infrastrukturen har en nyckelroll i att kunna ta tillvara potentialerna förknippade med Kalmar läns strategiska läge i Östersjöregionen genom stärkta kopplingar till grannländerna på andra sidan Östersjön. Bra infrastruktur har stor betydelse för utvecklingen av handelsutbytet över Östersjön. Baltic Business Research Institutes studie av företagen i Kalmar län visar att brister i de infrastrukturella kopplingarna idag är ett hinder för vissa företags utveckling av Östersjöhandeln.

Näringslivsintervjuerna i denna studie har visat att de företag som idag nyttjar någon eller några av Smålandskustens hamnar för lastning och/eller lossning upplever att relationerna med respektive hamn är goda och servicenivån hög. Vid behov av mellanlagring är hamnbolagen tillmötesgående och tjänsterna som erbjuds i hamnen är rationella och effektiva. Intervjuerna stärker tidigare studier och prognoser (Baltic Business Research Institute,



Företagen ställer sig positiva till att färjetrafik ska ske via någon hamn längs Smålandskusten istället för dagens linjetrafik från Stockholmsområdet och Blekinge. På så sätt kan transporttiderna förkortas och handelsutbytet öka. Det finns dock viss oro gällande dagens kundunderlag i regionen bland vissa av företagen. Samtidigt framhålls de framtida potentialerna med ökad handel över Östersjön. Avgörande blir hur konkurrenskraftigt priset för färjetransporterna kommer att vara.

För de företag som inte nyttjar någon eller några av hamnarna i Småland är det främst pris och långa transportledtider som påverkar.



Utveckling angränsande hamnregioner

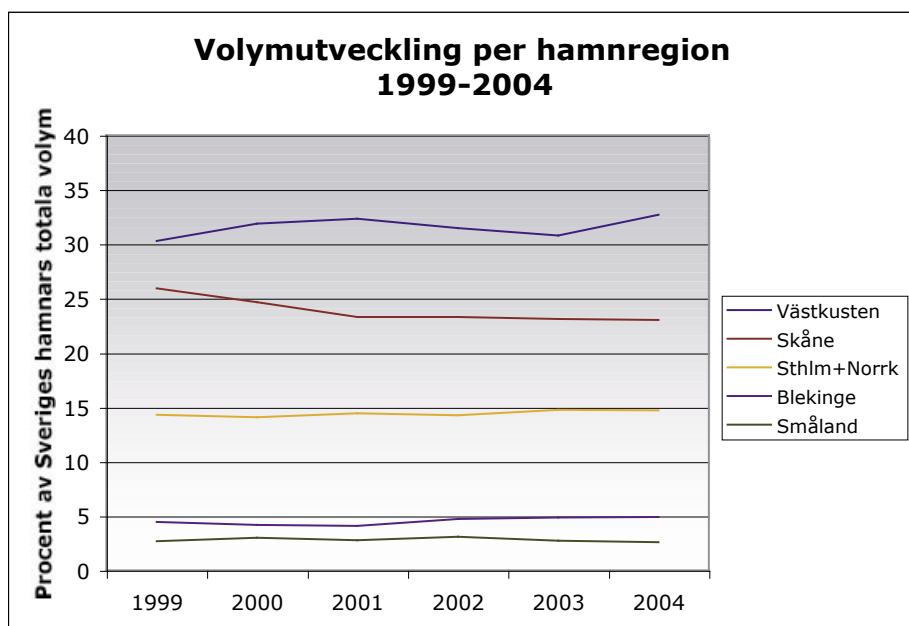
Hamnarna från Stockholm och söderut är de främsta konkurrenterna för Smålandskustens hamnar. I denna studie har hamnarna delats in i fem hamnregioner för att tydliggöra volymer, marknadsindelning och potentialer.

Utvecklingen i **Blekinges tre hamnar**, Karlskrona, Karlshamn och Sölvesborg, har varit positiv sedan 2001. Till stor del beror detta på den kraftigt ökade färjetrafiken Karlskrona-Gdynia och Karlshamn-Klaipeda. 2001-2004 ökade den totala volymen gods på trailers, lastbilar och släp med 334 procent på linjen Karlskrona-Gdynia och 228 procent på linjen Karlshamn-Klaipeda.

Karlshamns hamn är den dominerande hamnen i sydöstra Sverige med godsomsättning på ca 4 miljoner ton per år. Största godsslag är bulk gods och utvecklingen har varit mycket positiv det senaste året.

Region Blekinge arbetar för att framhäva Blekingehamnarnas roll som noder i Östersjöns transportsystem. Fokus ligger på transportleder och korridorer som ska binda samman västra och sydvästra Sverige med Danmark, norra Tyskland, Polen, Litauen och Lettland.

De skånska hamnarna har överlag utvecklats positivt under 1999-2004, förutom Helsingborgs hamn som år 2000 tappade mycket godstransporter till följd av trafikstarten på Öresundsbron.



Enhetsgods är det dominerande godsslaget i Helsingborgs hamn, som nu har börjat återhämta sig efter ned- 6 gången. Trelleborgs hamn är regionens största hamn med ca 11 miljoner ton gods och nära två miljoner passagerare till stor del beroende på att det strategiska läget medfört 34 dagliga förbindelser med Europeiska kontinenten. Region Skåne har tillsammans med trafikverken, länsstyrelsen, kommunerna och näringslivet sedan 2003 drivit ett utvecklingsarbete som ska skapa underlag för den fortsatta strategiska planeringen i Skåne. Förutom en regional utvecklingsplan för kombiterminaler skulle arbetet vidgas till att även belysa om och hur den samlade konkurrenskraften hos hamnarna kan stärkas genom tydligare rollfördelning hamnarna emellan. I förslaget till framtida terminalstruktur i Skåne finns det kombiterminaler i hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad.

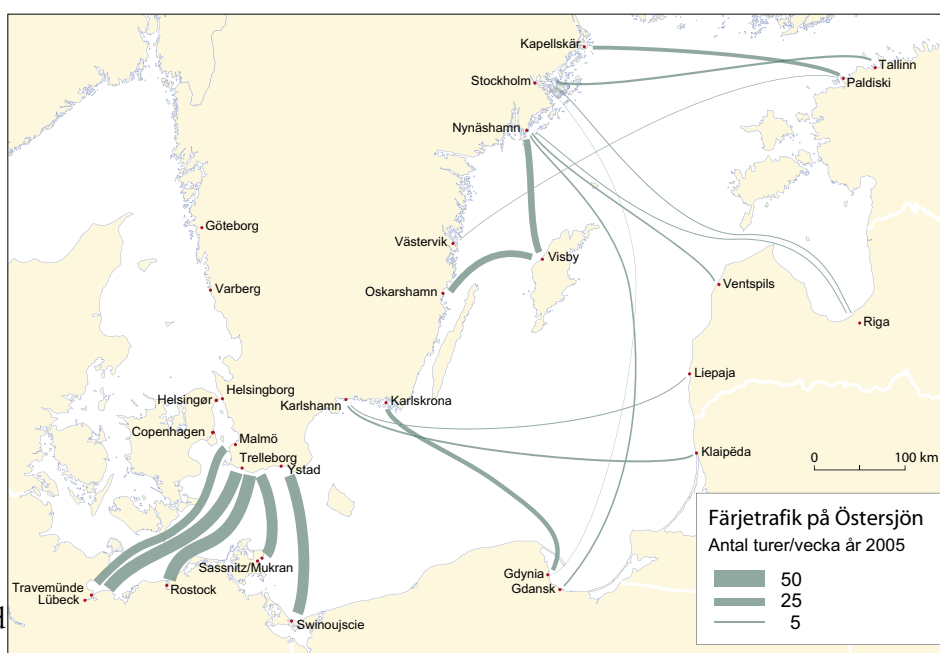
Västkusten är den hamnregion som hanterar störst godsvolym. Godsomsättningen i hamnarna på västkusten har också haft en mycket positiv utveckling de senaste åren. West Sweden Seaports är ett samarbete mellan hamnarna i Göteborg, Varberg och Uddevalla. Samarbetet har sitt ursprung sedan ca 5 år tillbaka och innebär inbördes specialisering där Göteborgs hamn fokuserar på containertransporter, Varberg hamn fungerar som bulkhamn med tydlig inriktning på skogsprodukter, medan Uddevalla hamn hanterar blandade torrbulkprodukter.

Mellersta Ostkusten med Norrköpings hamn, Oxelösunds hamn, Södertälje hamn och Stockholms hamnar har utvecklats positivt under 1999-2004, delvis drivet av dess omfattande färjetrafik. Norrköping hamn är till ytan en av Sveriges största hamnar med ca 5,5 km kaj. Hamnen hanterar ca 4 miljoner ton per år bestående av huvudsakligen skogsprodukter, jordbruksprodukter och olja. Norrköpings hamn bedriver också viss feedertrafik med containers till /från Tyskland. Godsomsättningen i Norrköpings hamn har minskat med 13% under perioden 1999-2004. På det regionala planet har ett projekt kallat "Norrköpingspaketet" utformats av trafikverken, länsstyrelsen, Regionförbundet Östsam, Norrköpings kommun samt hamnbolaget med syfte att samla infrastrukturessatsningar och vidareutveckla Norrköping som intermodal nod.

Oxelösunds hamn hanterar årligen ca 5,7 miljoner ton gods, varav den största delen är lossning av malm och kol/koks samt lastning av stål för SSAB. I Södertälje hamn hanteras drygt 900 000 ton gods per år och utvecklingen sedan 1999 har varit mycket positiv med en 32-procentig ökning av de totala godsvolymer. De största godsslagen är mineraloljeprodukter och torrbulk samt containerhantering. Scania är en stor nyttjare av hamnen.

I koncernen Stockholms hamnar ingår hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Hamnarna i Stockholm (Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen) är centralhamnar för gods och passagerare till och från Finland och de baltiska länderna. Kapellskärs hamn har färjetrafik till/från Finland och Estland. Hamnen i Nynäshamn har färjetrafik till /från Gotland, Lettland och Polen. Kapellskär (ca 2,5 miljoner ton per år) och Nynäshamn (ca 500 000 ton per år) hanterar nästan uteslutande enhetsgods på trailers, lastbilar och släp. Volymutvecklingen sedan 1999 har varit positiv. Främst godstrafiken via Kapellskär ökat kraftigt.

Godstrafiken via Stockholmsregionens hamnar uppgår till ca 5,1 miljoner ton per år varav hanteringen av enhetsgods är nästan tre miljoner ton per år. Tre fjärdedelar av det hanterade enhetsgodset består av trailers och lastbilar som nyttjar färjetrafiken till och från Stockholm och Åland, Finland, Estland, Lettland och Polen.



Summering av Möjligheter/Hot i omvärlden

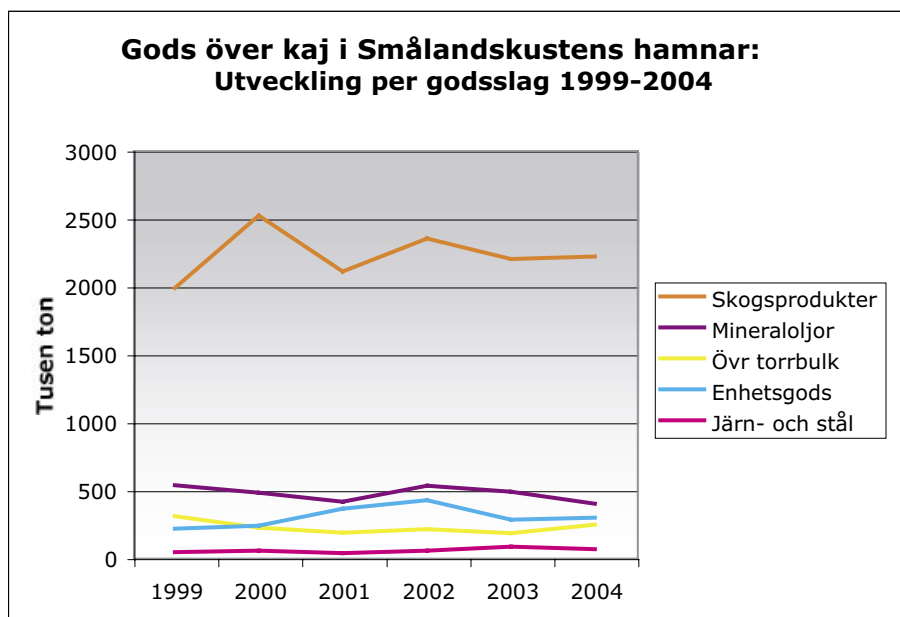
- Handeln och det industriella utbytet med grannländerna på andra sidan Östersjön har mycket stora tillväxtpotentialer. Smålandskusten har ett strategiskt läge i förhållande till dessa marknader. Liepaja, Klaipeda, Baltisk och Ventspils som exempel kan trafikeras tur och retur över dagen inklusive hamnhantering.
- Företag i regionen prognoserar såväl ökad import som ökad export till de Baltiska staterna, Polen och Ryssland. Tillväxten drivs av fortsatt låga priser på råvara, ökad köpkraft i Östeuropa och Ryssland, EU-utvidgningen etc och efterfrågar direkta färjeförbindelser för att möjliggöra kortare ledtider etc.
- Marknaden för intermodala transporter bedöms öka kraftigt under kommande decennier.
- EU:s investeringsbidrag till samverkande hamnar.
- Tydlig samordnad hamnstruktur i regionen gör det lättare att attrahera potentiella nya kunder.
- Den kommande transportpolitiska propositionen förväntas anslå en inriktning för svensk sjöfart som bygger på utpekande av vissa strategiska hamnregioner av särskild betydelse för godstransporterna. Utan samverkan riskeras alltför svaga motiv att bli utpekad som strategisk hamnregion och därmed för att få ta del av de statliga medlen till prioriterade hamnar och anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur.
- Flödesutvecklingen sker alltmer via hamnarna i Stockholm, Blekinge, Skåne och Västkusten. Lägesfördelarna för smålandskustens hamnar tas således ej tillvara på önskat sätt.

Utgångsläge för Smålands hamnar

Smålandskusten har en hamnstruktur som erbjuder en mångfald av hamntjänster. Hamnarna har goda kundrelationer och hög servicenivå. Vid behov av mellanlagring är hamnbolagen tillmötesgående och tjänsterna som erbjuds i hamnen är rationella och effektiva.

Smålandskustens hamnar har haft relativt stabil utveckling, men de senaste åren visar svag nedgång för Smålandskustens hamnar sammantaget. Mönsterås hamns tidigare tillväxtkurva har planat ut. Västervik visar uppåtgående trend, liksom Kalmar hamn. Bergkvara hamn har tappat främst som följd av omstruktureringar inom skogsindustrin. Omstruktureringar inom skogsindustrin har även påverkat Oskarshamns hamn i negativ riktning parat med förlorad containertrafik till Mönsterås hamn, till hamnar på Västkusten och i Skåne som erbjuder högre turtäthet och lägre priser avseende containertransporter till centrala Europa. Hanteringen av mineralolja i regionen har fokuserats till Kalmar och Västervik. Brister som omvänt är förbättringspotentialer:

- Lägesfördelarna tas inte tillvara. För Sydöstra Sverige är det påtagligt att det strategiska geografiska läget inte tas tillvara genom att läget på ett konstlat sätt blivit transportsystemsmässigt perifert (till följd av järnridån och comecon) och att denna periferiroll riskerar att konserveras och t.o.m. bli mer uttalad.



Den mest långtgående samverksformen innebär att ett gemensamt bolag bildas ”Smålandskustens hamnar AB”. En så långtgående lösning är dock ännu inte aktuell, men det gäller att hitta ändamålsenliga former för samverkan och skapa möjligheter för successivt utvecklad samverkan. Studien visar att det bland hamnföreträdare, hamnkommuner och operatörer finns intresse för samverkan inom relevanta områden, mot bakgrund av främst:

- Begränsade investeringsmedel är tillgängliga för landbaserad, anslutande infrastruktur. Ett samlat regionalt grepp och agerande kan ge bättre utdelning.
- Fördelar med att undvika eventuella dubbelinvesteringar.
- Stärker förutsättningarna för bred marknadstäckning och samlad identitet.
- Samlad strategi för att möta konkurrensen från angränsande stora hamnar.
- Utvärdering/beredning av potentiella samordningsvinster.
- Framgång för grannen kan ge positiva spinn-off effekter även för den egna verksamheten genom att regionen blir starkare och genom att kapacitetsmässig back-up-funktion kan bli aktuell.

Långtgående samordning/uppgiftsfördelning/specialisering är önskvärd och hamnarna har förutsättningar att kunna utveckla en intern rollfördelning med större samlad marknadstäckning och enskilt ännu tydligare fokusering än idag. En viktig utgångspunkt för samverkan/fokusering är att den är marknadsdriven och sker på affärsmässiga grunder.

För Smålandskustens hamnar är det viktigt att omgående få igång en process för samverkan, strategiutveckling och marknadsbearbetning. Förslagsvis inleds detta arbete med en utvecklad dialog mellan hamnarnas företrädare. Processen baseras lämpligen på de studier som utförts av Regionförbundet och andra aktörer kombinerat med egna erfarenheter. Hamnföreträdarna är de självklara, drivande aktörerna baserat på egen kompetens och kunskap om den egna hamnen och dess utvecklingspotentialer. För att skapa en bred process erfordras successiva avstämningar med företrädare för kommunerna och för Regionförbundet. Strävan är att uppnå en långsiktig, gemensam utvecklingsstrategi för hamnarna.

Nedan listas i studien identifierade samverkans-/utvecklingsområden för Smålandskustens hamnar.

Färjetrafik. Den starka utvecklingen av färjetrafik över sydöstra Östersjön bedöms fortsätta. Färjetrafik är betydelsefull, eftersom den bidrar till förbättrade förutsättningar för produkter med högre förädlingsgrad och genom att persontransporter underlättas, vilket är betydelsefullt för att stärka handel och godsflöden. Regionen har arbetat för att samordna färjetrafik i Östersjön i mer än 10 års tid. Inledningsvis inom projektet ”Östersjötangenten”. Idag har projektet tagits över av Regionförbundet som är lead partner för ”Baltic Tangent” som är det nya namnet.

Förslag till fortsatt utvecklingsarbete rörande färjetrafiken:

- Stödja den nystartade färjelinjen Västervik-Paldiski. Nödvändig infrastruktur finns i hamnen och näringslivsunderlag finns uppenbart, men det är viktigt att klara uthålligheten under etableringsfasen. Etableringen är positiv för hela regionen, eftersom tillgängligheten starkt förbättras till/från Baltikum med näromgivningar. Järnvägsstandarden är vital för Västerviks hamn och den nya färjeförbindelsen innebär ytterligare ett starkt argument för att satsa på uppgradering av Tjustbanan. Även anknytande väginfrastruktur är betydelsefull.

- Bevaka möjligheten för en framtida ny färjelinje mellan Oskarshamn/Västervik och Lettland/Litauen. Med bakgrund av utsikterna för framtida näringslivsutveckling och stora potentialer för handelsutbyte bör utrymme för ytterligare färjelinje finnas. Uthålligheten under etableringsfasen är dock en kritisk fråga, som kräver engagemang och uppbackning både från finansiärer och från berörda kunder.

Samverkan med övriga hamnregioner och främst med hamnarna norr och söder om Smålandskusten. Viktigt att samverkan beaktas/sker gemensamt eller med ett urval av företrädare för berörda hamnar i främst Karlskrona, Karlshamn, Norrköping och Oxelösund, eftersom det delvis är samma potentialer man konkurrerar om i Östersjöns transportsystem och delvis samma upptagningsområde. Gemensam övergripande utvecklingsplan är av stor vikt för att kunna få ta del av de satsningar som Godstransportdelegationen aviserade i sitt betänkande angående gods- och persontransporter i Östersjön. En möjlighet är att *gemensamt med hamnarna i Blekinge och Norrköping samt Oxelösund utveckla en samlad, rationell täckning av marknaderna på andra sidan Östersjön avseende färjetrafik och vissa systemtransporter.* En sådan samlad marknadsstrategi bör grundas på vilka hamnar som har bäst förutsättningar för att trafikera olika sträckor och på en kalkyl för hur mycket man sparar genom att undvika dubbelinvesteringar i hamnarna längs kustavsnittet.

Gemensam intressebevakning och lobbying ställer sig samtliga hamnar och hamnkommuner positiva till med utgångspunkt i att regionens näringsliv är transportintensivt och förbättrade kopplingar i nord-sydlig riktning är viktiga tillsammans med kopplingarna mot inlandet. Naturligtvis bör även hamnarnas regionala betydelse påpekas, främst för skogsindustrin, men också potentialerna för framtida färjetrafik där förbättrad landinfrastruktur är absolut nödvändig och ger stora positiva effekter för det förväntade ökade handelsutbytet. Ett samlat grepp kring behov och potentialer ger bättre möjlighet att ta tillvara Smålandskustens strategiska läge. Hamnarna har en grundläggande roll för att utveckla handel och affärssamarbete över Östersjön. Av central betydelse för hamnarnas utveckling är åtgärder i form av:

- stärkta järnvägsförbindelser västerut Oskarshamn - Nässjö och i nordvästlig riktning (Tjustbanan) från Västervik. Agera angående Banverkets förslag till regional utvecklingsplan för kombiterminaler där Smålandshamnarnas underlag urholkas till förmån för intermodala kopplingar med hamnar endast i Göteborg, Karlskrona/Karlshamn samt i Skåne. Kalmar kommun har beslutat genomföra en förstudie gällande lokaliseringen av en kombiterminal till Kalmar. Framtida kombiterminal i Västervik/Oskarshamn bör utvärderas. Bristande järnvägsförbindelser till Oskarshamn är idag en konkurrensnackdel för hamnen.
- upprustning av E22 och upprustning av vägarna i öst-västlig riktning till bl a Växjö, Jönköping och Göteborg. Detta för att förbättra tillgängligheten till/från industrierna i Smålands inland, vilket skulle gynna såväl hamnarna som näringslivet i regionen.

Gemensam marknadsföring där hamnarna presenterar sin specifika verksamhetsinriktning och kunder kan hänvisas till den hamn där deras krav bäst kan uppfyllas. *Gemensam informationstjänst.* Om en kund exempelvis vill skicka en container till Baltikum, bör denna transport smidigt kunna styras till lämplig hamn. Gemensam marknadsföring och informationstjänst förutsätter gemensam strategi.

Trepartslogistik är intressant för hamnarnas utveckling och består av transporter från producent, mellanlagring och hantering av produkten innan den slutligen levereras till kunden. Denna form av helhetslösning av transporter inklusive lagerhållning blir allt vanligare och bör vara aktuell för hamnverksamheter med tillgängliga lagringsytor, utvecklade logistiknätverk och befintlig infrastruktur. Detta bör främst vara aktuellt för hamnverksamheten i Kalmar, Oskarshamn och Västervik.

Utreda underlag för containertrafik i form av feederbåtar till Europa. Föreliggande studie indikerar en tuff konkurrenssituation för feedertrafik av containers mellan Smålandskusten och Europa. Underlaget för containertrafik bör studeras närmare. I fortsatta undersökningar bör särskilt fokus läggas vid potentialerna österut, med containertrafik till de baltiska staterna. Möjligheterna att kombinera denna trafik med inhemska järnvägstransporter i Sverige bör också beaktas. Ska det satsas på containertrafik i regionen är Oskarshamn ett naturligt alternativ. Matartrafik till Riga är intressant att utreda vidare.

Små och smidiga hamnverksamheter där kunden sätts i fokus och flexibla lösningar kan erbjudas näringslivet. Exempelvis har Kalmar hamn genom ett nära utvecklingssamarbete tillsammans med det regionala näringslivet byggt upp en i hög grad kundanpassad, uppskattad och lönsam hamnverksamhet. Småskaliga, kundanpassade hamnar är ett viktigt komplement till storhamnarna. Det är därför viktigt att skapa goda förutsättningar även för dessa hamnar så att inte konkurrensneutraliteten hamnarna emellan snedvrids genom en alltför ensidig satsning på de största hamnarna.

Maskiner och personal. Ett utökat samnyttjande avseende personal och maskiner bedöms inte ha någon större potential. Sådan samverkan kan vara bra som eventuell nödlösning, men p.g.a. ojämn och oförutsägbar beläggning är det svårt att få det att fungera på kontinuerlig basis. 4 mil som är avståndet mellan Kalmar och Bergkvara är ett för långt avstånd för att det ska vara lönsamt att flytta maskiner mellan hamnarna. Vidare om en maskin behövs samtidigt i båda hamnarna som delar på den, vem ska då få den? Möjligen finns potential för ökat samnyttjande av maskiner mellan Oskarshamn och Mönsterås, som är de hamnar som ligger geografiskt närmast varandra (ca 25 km).

Stärkt back-up-funktion genom levande dialog. Stormen Gudrun, som exempel, visar att beredskap måste finnas för att lösa problem och att hamnarna fungerar som viktiga back-uper för varandra. Tack vare möjligheten att nyttja Kalmar och Oskarshamns hamnar, blev exempelvis Södra i Mönsterås inte så drabbat av stormen. Men god flexibilitet måste finnas för att uppkomna problem ska överbryggas och då krävs samarbete mellan hamnarna.

Hamnarna i Kalmar och Bergkvara. Kalmar hamn har begränsade ytor för expansion. Konkurrens kan uppstå om markanvändningen genom att delar av hamnområdet kan betraktas som attraktiv mark för stadsbyggande etc. Denna tendens är tydlig i många svenska hamnar och kan också ses i Kalmar. Skrymmande gods kan omledas till hamnen i Bergkvara som har ytor som kan nyttjas (viss upprustning krävs). Kalmar hamn har redan idag en förskjutning i godsmixen från sågtimmer till mer högförädlade sågade trävaror. Fortsatt dialog mellan hamnarna rekommenderas angående förutsättningar för samverkan och fokusering.

Långsiktig planering av oljetransporter. Stora investeringar har genomförts i oljehamnarna i Kalmar och Västervik av oljebolagen, vilket för den närmsta framtiden har fastslagit strukturen för oljetransporter till sjöss. Med utgångspunkt i den rådande miljölagstiftningen och dess förväntade skärpning kan den framtida strukturen av oljetransporter och -hantering kräva att verksamheten ska ske på säkrare och mer ändamålsenliga platser än vad som sker idag. Dessutom är oljetransporterna med lastbil till/från hamnområdet känsliga. Långsiktig planering krävs i samråd med oljebolagen. I Västervik planeras ny, mindre sårbar och mindre störande direktförbindelse mellan hamnen och E22. Även i Kalmar investeras i uppgradering av Södra vägen som är en viktig anslutning till hamnen.

Koordinering med relaterade utvecklingsprojekt

Det pågår ett flertal utvecklingsprojekt som berör hamn- och sjöfartsutveckling i södra Östersjöregionen. Potentiella samordningsvinster finns i synnerhet med Baltic Gateway, Baltic Tangent respektive med den av regeringen utsedde Ulf Lönnkvists arbete kring att stärka infrastruktur, arbetsmarknader och tillväxtpotentialer långsiktigt i Kalmar län.

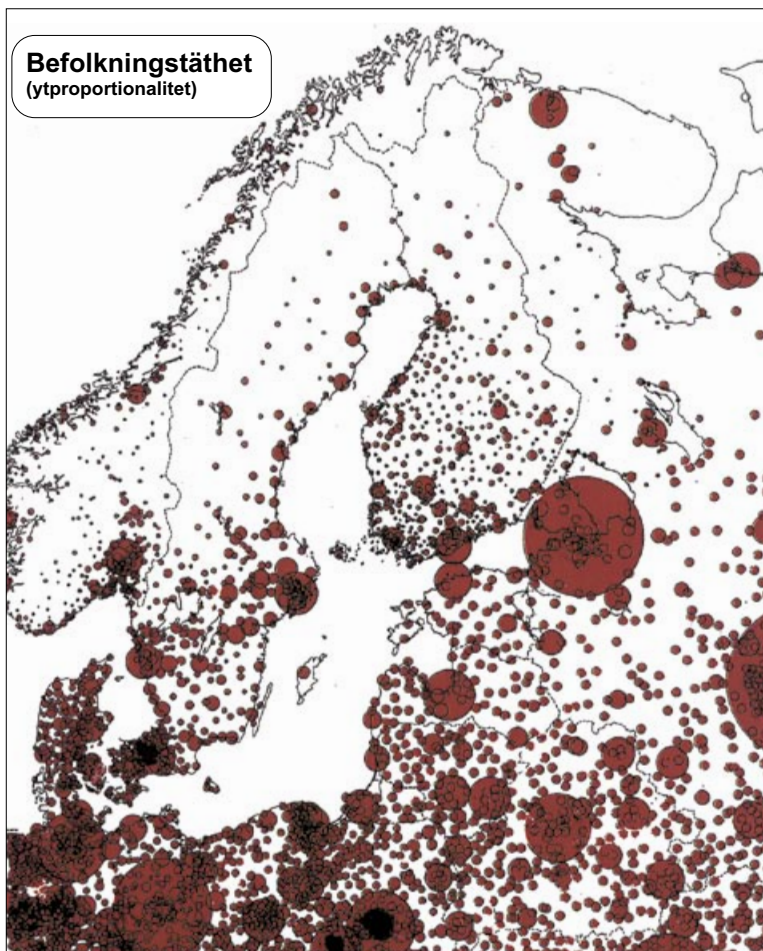
Sveriges geografiska läge och det faktum att den stora svenska utrikeshandeln innefattar betydande andelar bulk gods ger sjöfarten en volymmässigt dominerande roll för de svenska utrikestransporterna. Över 90 procent av all export och import (i ton räknat) går på lastfartyg eller färjor till/från främst väst- och centraleuropa.

Under den senaste femårsperioden har sjöfartsmarknaden i Sverige ökat med 9 procent, varav den största ökningen avser färjetrafiken.

År 2004 visade en fortsatt positiv utveckling av sjöfartsmarknaden med en ökning på 3 procent i godsvolym jämfört med föregående år.

Studien av potential för samverkan mellan Smålandskustens hamnar görs bland annat mot bakgrund av den kommande transportpolitiska propositionen, som bedöms premiera överflyttning av godstransporter från landsväg till fartyg. Bland åtgärderna i propositionen bedöms regeringen både föreslå höjd kilometerskatt på tunga fordon och att staten ska stå för erforderliga landbaserade infrastrukturinvesteringar för att transporter till och från prioriterade hamnar ska underlättas. Dessutom finns utfästelser från EU-kommissionen om betydande bidrag till investeringskostnader om två eller flera hamnar går samman om gemensamma systemlösningar för att förbättra tillgängligheten från land- och sjösidan.

Enligt uppgifter kommer en statlig förhandlingsman att utses med uppgift att ta fram ett förslag på vilka hamnar som blir aktuella för särskilda statliga insatser. En central del i detta förslag baseras på Godstransportdelegationen 2002 (SOU 2004:76), där ett begränsat antal regioner med tillhörande hamnar pekats ut (Mellersta ostkusten, Västsverige och Skåne). Delegationen menar att dessa regioners hamnar bör ges en särställning samt att staten bör engagera sig i investeringar i hamnarna (se vidare under avsnitt 3.1.).



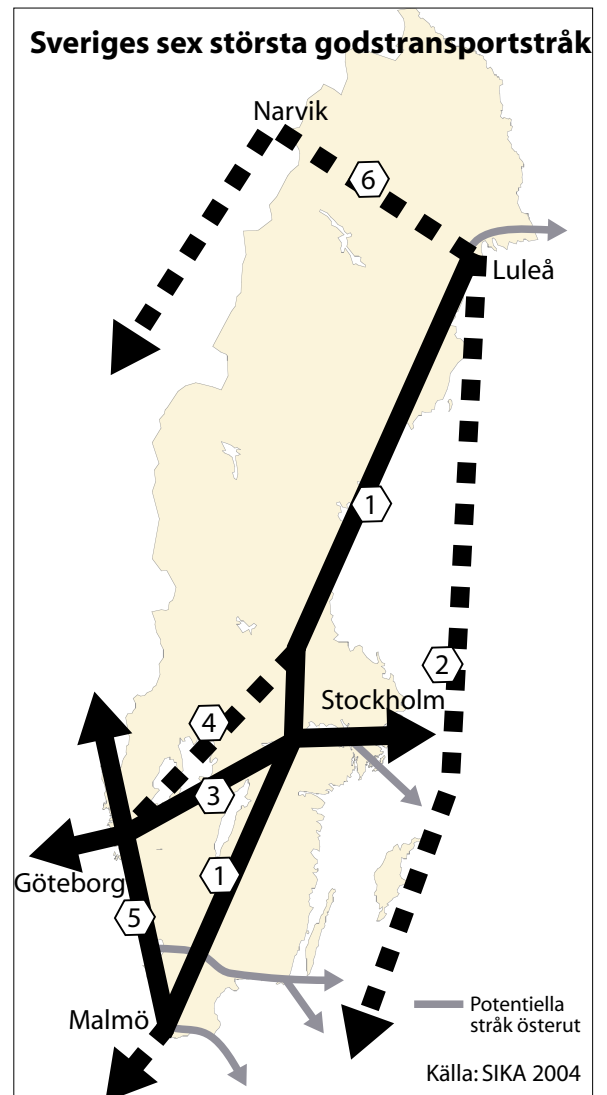
Delegationen bedömer också att sydöstra Sverige har goda förutsättningar för tillväxt av godsflöden i regionen samt förväntad expansion i handeln med Polen, Ryssland och de baltiska staterna.

Den europeiska industriella och kommersiella strukturen genomgår en förskjutning österut som startade i och med järnridåns fall och de baltiska staternas frigörelse i början på 1990-talet och nu får ytterligare fart av EU:s utvidgning österut. I takt med detta skifte ökar handeln över Östersjön och sydöstra Sverige kan ses som en del i en ny expansiv region. I Polen, de baltiska staterna, Ryssland, Ukraina och Sverige bor det ca 200 miljoner människor och köpkraften i regionen ökar. Handeln med Estland, Lettland, Litauen, Polen och Ryssland ökade under perioden 1997-2003 med 35 procent från en tidigare låg nivå som berodde på att den tidigare järnridån och det introverta comeconsystemet kraftigt begränsade öststaternas utrikeshandel. Fortsatt kraftig ökning förväntas.

Smålandskusten har ett mycket fördelaktigt geografiskt läge för Östersjöhandeln och regionens utvecklingspotentialer är stora. Samtidigt finns risk att regionen, till följd av otillräckliga infrastrukturinvesteringar, hamnar i ett "bakvatten". Flödesutvecklingen förefaller alltmer ske via hamnar i Stockholm, Norrköping, Blekinge och Skåne, som hunnit längre i utvecklingen av de nya marknaderna. Lägesfördelarna för Smålandskustens hamnar tas således ej tillvara på önskat sett.

Förstudien "Smålandskustens hamnar - riskanalys och framtidsstrategi" visade på att Smålandskusten har en väl fungerande hamnstruktur och att regionen har goda möjligheter att ta del av tillväxten i Östersjöhandeln och bli en viktig knutpunkt för godsflöden till/från Östeuropa, i synnerhet till/från de baltiska staterna. Hamnarnas hantering begränsas idag emellertid i huvudsak till begränsade, lokala marknader, få varugrupper med låga varuvärden. Hamnarna har dessutom liten/ingen inbördes samverkan/samordning.

För att stärka Smålandskustens hamnars och regionens förutsättningar i att tilldra sig infrastrukturinvesteringar och uppnår ett effektivt nyttjande av dessa är det eftersträvarvärt med en gemensam syn på hamnstrukturens utveckling, delad av en bred krets av aktörer. Syftet med denna studie är att utreda potentialen för ökad samordning och specialisering mellan Smålandskustens hamnar utifrån ett tillväxtperspektiv.



2 Marknaden för framtidens sjöfart i Sydöstra Sverige

2.1 Generella trender inom svensk sjöfart

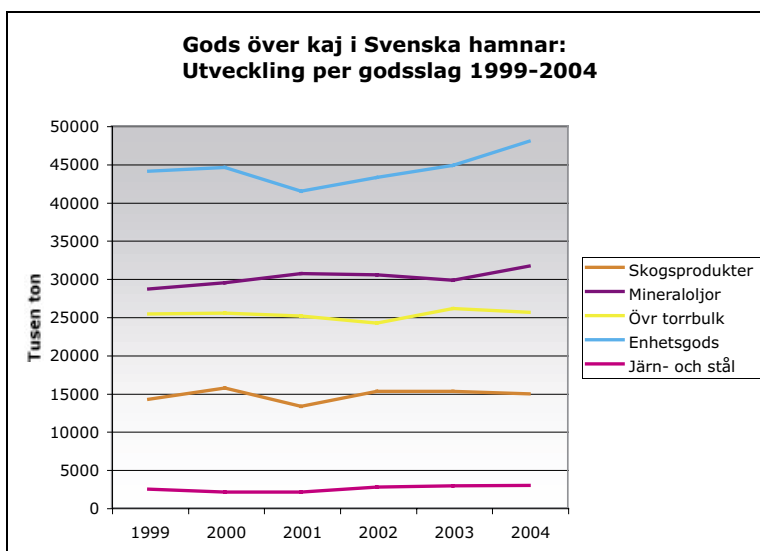
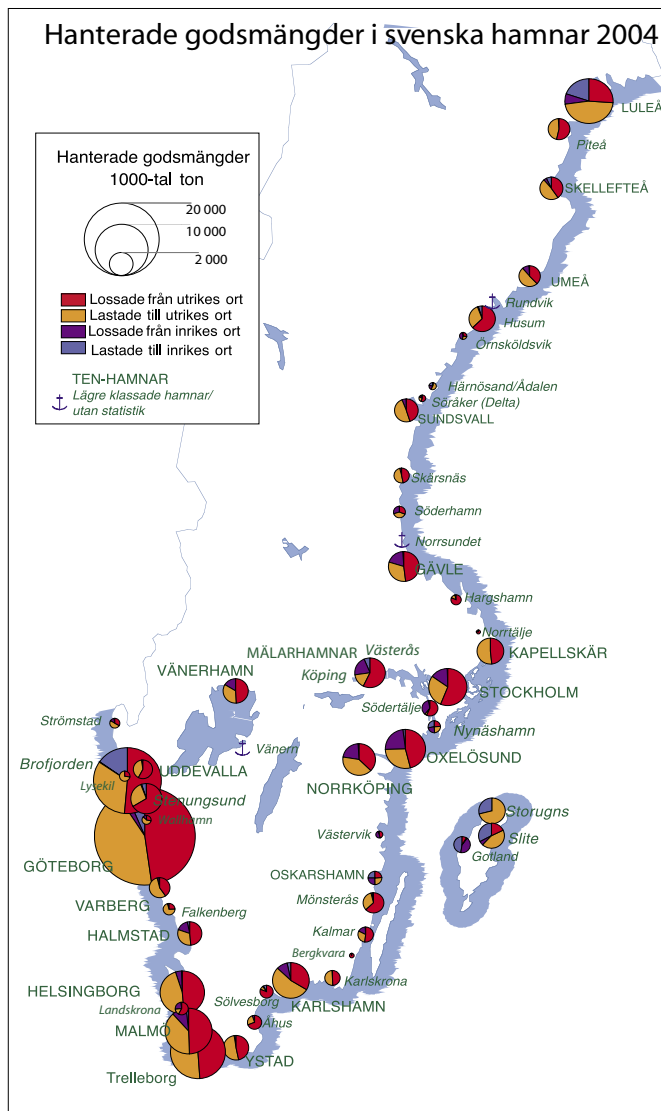
De senaste decenniernas utveckling av godstransportarbetet har transport per lastbil successivt tagit över rollen som dominerande transportslag. Sjöfartens andel av det långväga transportarbetet har den senaste femårsperioden stabiliserats på ca 40 procent. Andelen inrikes sjöfart har minskat något medan andelen utrikes sjöfart ökat.

Totalt skeppades 167 miljoner ton gods över svenska hamnar under 2004. De fem största hamnarna: Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå svarade för ca 50 procent av den totala hanteringen.

Under femårsperioden 1999-2004 ökade sjöfarten över svenska hamnar med 9 procent i godsvolym. Under 2004 accentuerades den positiva utvecklingen (+4 procent jmf 2003). Den största ökningen avser färjetrafiken.

Enhetsgods, som utgör det största godsslaget som skeppas över kaj i svenska hamnar, har ökat kraftigt de senaste åren (se figur nedan). Enhetsgodset ökade med 7 procent 2004 jmf 2003. Containerar ökade mest (+11 procent). Flak, kassetter och trailers ökade också medan antalet järnvägsvagnar minskade med 2 procent. Hanteringen av godsslagen mineraloljor respektive järn och stål visar en positiv trend, järn och stål dock från en låg nivå. Den ökade hanteringen av järn och stål drivs till stor del av ökad efterfrågan i Kina. Övriga godsslag ligger på en stabil nivå. Transporterna av skogsprodukter hade en svacka 2001, men har över femårsperioden ökat med 5 procent.

Mycket talar för att den positiva utvecklingen för svensk sjöfart i allmänhet och enhetsgodstransporter i synnerhet kommer att fortsätta. Dels på grund av att svensk utrikeshandel ökar, vilket innebär ökad efterfrågan på långväga transporter. Men också pga av att det från politiskt håll eftersträvas en övergång till mer miljövänliga transportsätt som sjöfart. EU:s transportpolitik syftar till att avlasta vägarna genom att utveckla närsjöfarten, "Motorways of the Sea" som ska bli ett verkligt och konkurrenskraftigt alternativ till landtransporter. Detta kommer att öka hamnarnas betydelse för att åstadkomma en hållbar utveckling.

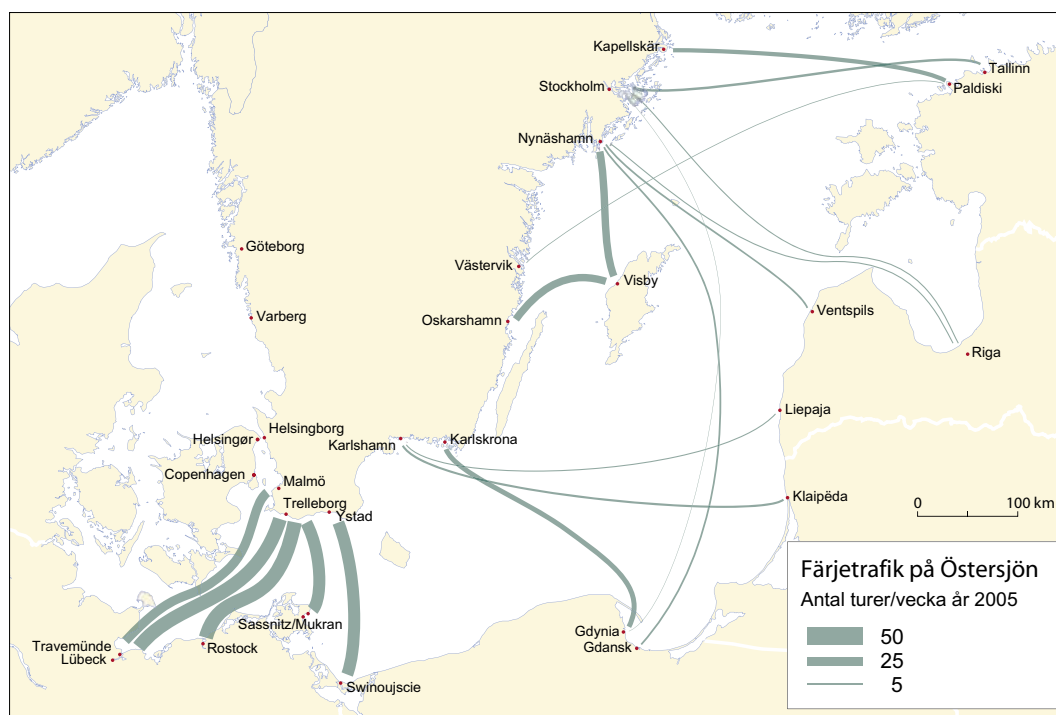


Vidare förväntas statens aviserade transportpolitiska proposition innehålla åtgärder som främjar godstransporter via sjöfart, däribland kilometerskatt på lastbilstrafik.

En tydlig tendens är att sjöfartsindustrin går mot ökad storskalighet och specialisering. Här har den tekniska utvecklingen spelat stor roll, till exempel vad gäller utvecklingen av allt större och snabbare fartyg. Ökningen av enhetsberett gods har lett till att verksamheten i hamnarna har kunnat rationaliseras. Standardisering och nyttjande av IT har lett till betydande produktionsökningar. Allt större volymer hanteras nu med hjälp av mer automatiserad och kapitalkrävande utrustning. Samtidigt som den totala godsvolymen ökade med 9 procent under den senaste femårsperioden minskade antalet anlop med 17 procent.

Inom transportsektorn märks en trend att man fokuserar på hela transportkedjan och erbjuder kunderna helhetslösningar av dörr-till-dörr karaktär. Detta har också inneburit att storlek och lokalisering av produktion och lager påverkats. I terminalerna har verksamheten i många fall utvecklats till att inbegripa även andra aktiviteter utöver lastning och lossning, främst lagerhantering, men även vidareförädling och olika former av servicelösningar.

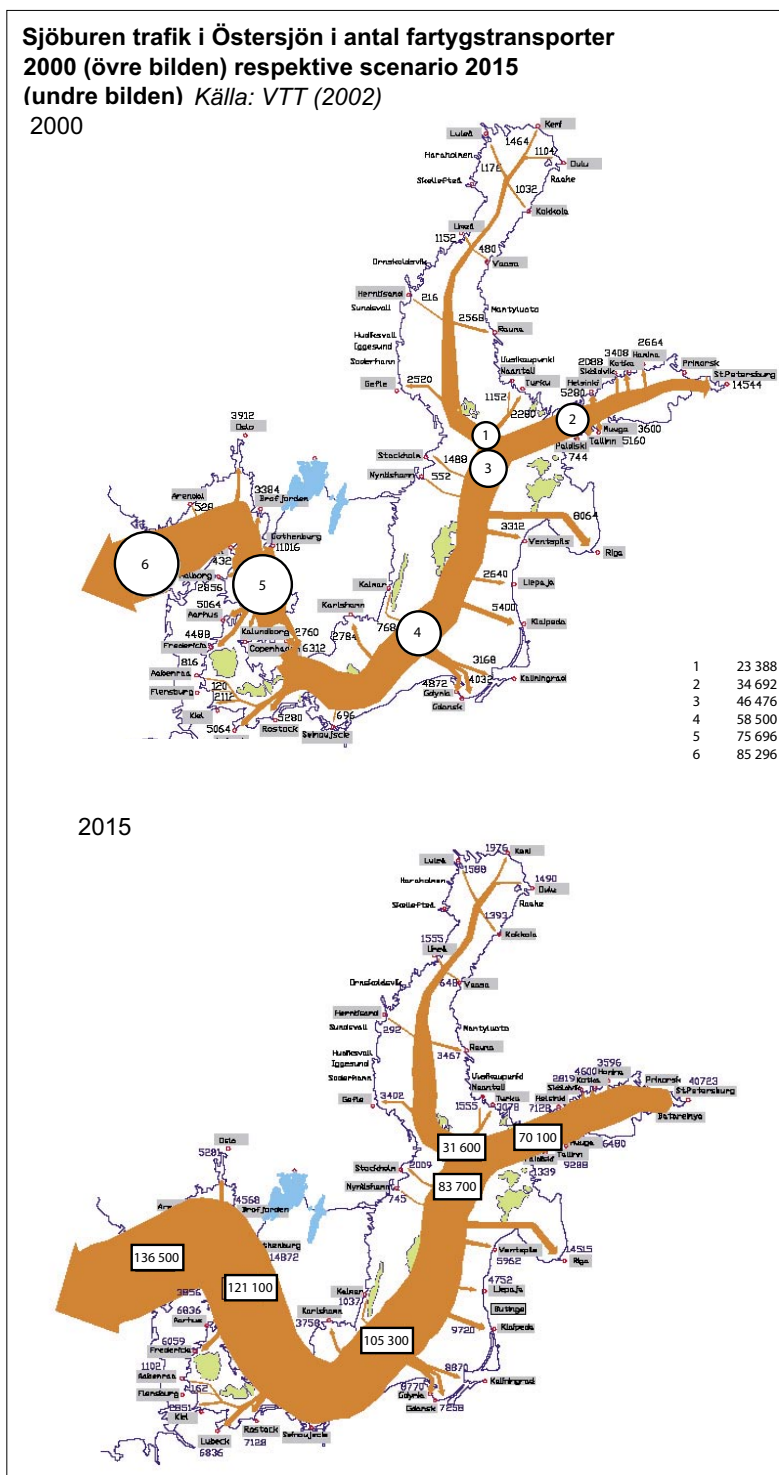
Staten tenderar koncentrera infrastruktursatsningarna till de stora transportkorridorerna mellan storstadsregionerna i syfte att undvika kostsamma dubbelinvesteringar och för att verka för rationell hantering. Hamnar och transportstråk som betjänar tillräckliga volymer av frakt och passagerartrafik kan även få ta del av EU-medel som syftar till att utveckla det Trans-Europeiska Transportnätverket, TEN-T. Det finns emellertid risker och komplikationer med den europeiska och nationella prioriteringen av transportinvesteringar till storstadsregionerna. Trafikinfaiktsproblemen är som svårast i storstadsregionerna och riskerar att förvärras ytterligare vid en ökad koncentration av trafik till och genom dessa områden. Dessutom finns risk att konkurrensneutraliteten mellan hamnarna undermineras. I sin tur kan detta leda till att lastägarna missgynnas och medföra successiv nedgång av perifera områden, vars tillgänglighet då riskerar att urholkas än mer. För Sydöstra Sverige är det påtagligt att det strategiska geografiska läget inte tas tillvara genom att läget på ett konstlat sätt blivit transportsystemsmissigt perifert (till följd av järnridån och comecon) och att denna periferiroll riskerar att konserveras och t.o.m. bli mer uttalad.



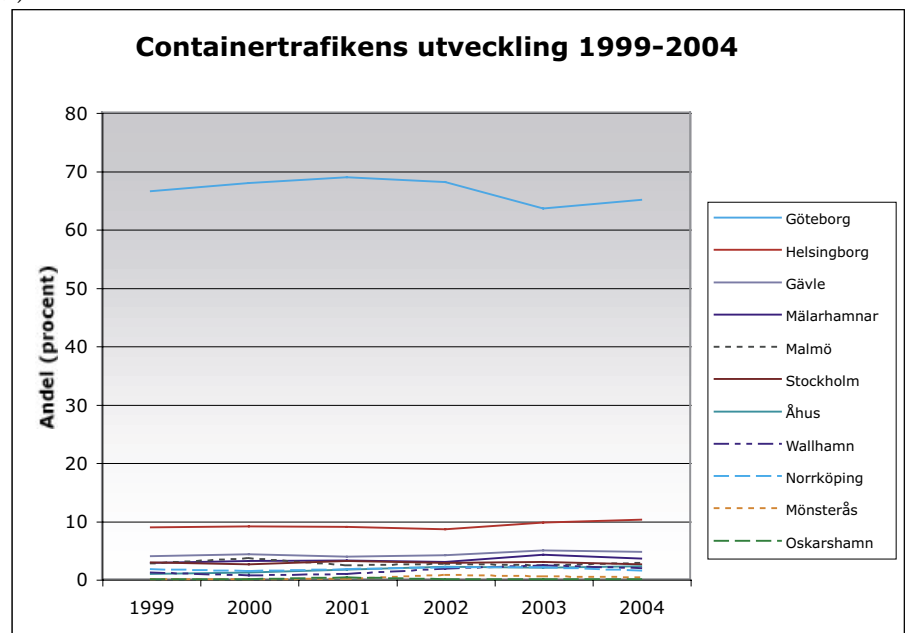
2.2 Stark utveckling i Östersjötrafiken

Den framtida sjöfarten i södra Östersjöområdet karaktäriseras av betydande tillväxtpotentialer. Nedan beskrivs tendenser som utgör möjligheter och hot för utvecklingen av sjötransporterna i södra Östersjöområdet.

- Öst-västlig färjetrafik i södra östersjöområdet har avsevärd tillväxtpotential, bl.a. genom läget mellan de ekonomiska marknaderna i Öst och Väst. Idag dominerar sjöfartsflöden till/från Östersjöregionen starkt över flödena inom Östersjöregionen (se fig nedan). Inom Östersjöregionen är godsflödet mellan Tyskland och Litauen det största öst-västliga flödet. Färjetrafiken mellan Polen och Sverige har sedan år 2000 ökat kraftigt som svar på ökad efterfrågan på trailertransporter. Särskilt påtaglig är ökningen i godsflödet på linjen Karlskrona-Gdynia. Trafiken på linjen Ystad-Swinoujscie visar en mognad liksom färjerutten mellan Trelleborg och Tyskland. Polen, Litauen och Lettland är de länder som bedöms ha störst tillväxtpotential i området.
- EU bedömer att södra Östersjöregionen, som följd av utvecklingen i Baltikum och Ryssland, har den största utvecklingspotentialen i Europa. Detta stöds av resultaten från ett flertal aktuella utredningar, däribland Baltic Gateway-projektet (2005), SEB TransLink (2004), Baltic Business Research Institute (2004) mfl.
 - EU-utvidgningen förväntas medföra lägre administrativa kostnader och kortare transporttider som följd av minskade gränskontroller och konkurrens från billigare arbetskraft för transporterna. Det gemensamma regelverk som trätt i kraft med EU-medlemskapet innebär ökad juridisk säkerhet, vilket underlättar för fler småföretag att påbörja eller öka befintlig handel över Östersjön.
 - Pågående förändringsprocesser som lokalisering av tillverkning till länder med lägre arbetskostnader samt utvecklade verksamhet till expanderande marknader påverkar godsflödesstrukturen till förmån för de nya medlemsländerna i EU. Därmed skapas också efterfrågan för nya transportlösningar.



- I Polen, Litauen och Lettland pågår ett intensivt arbete med att förbättra infrastrukturen för att kunna erbjuda transportföretagen goda förbindelser till exporthamnarna. De ekonomiska satsningarna är stora och har ett starkt stöd från EU. Motivet är inte bara lokalt betingat utan omfattar även länderna bortom de baltiska staterna.
- Transportvolymerna över Östersjön kan enligt vissa bedömningar öka med 60 procent till 2010 (Baltic Gateway paper no.3, 2005).
- En fördubbling av handelsutbytet och därmed av transportererna i sydöstra Östersjöområdet bedöms ske fram till 2020 (SEB TransLink 2004).
- Österjötrafiken stärker behovet av infrastrukturella satsningar i sydöstra Sverige. Detta uppmärksammas av förbundet Sveriges hamnar i skrivelse till Näringsdepartementet med synpunkter på betänkande från Godsdelegationen 2002.
- Behov av förändring/differentiering av distributionslogistiken, med terminaler och flöden ut från terminalerna som kan hantera mindre sändningar till följd av mer specialiserade leveransbehov och transporter av högförädlade produkter.
- Planerade vägavgifter i vissa länder kommer att påverka valet av transportkorridorer och även den framtida fördelningen mellan transportsätt. Ökade kostnader på vägtransporter kommer att påverka konkurrenssituationen mellan transportsätten till förmån för järnvägs- och korta sjötransporter. Introduktionen av vägavgiftssystemet i Tyskland för tunga fordon på tyska motorvägar kan innebära att godstransporter söker sig nya, billigare vägar från Skandinavien till marknaderna i centrala och södra Europa.
- Intermodala transporter förväntas öka med 110 procent till 2015 (Banverket, "Regional utvecklingsplan för kombiterminaler", 2005).
- Utvecklingen av containertransporter via sjöfart har ökat väsentligt de senaste åren och förväntas fortsättningsvis öka med 7-10 procent per år de närmaste decennierna (Baltic Gateway paper no. 3, 2005).
- Baltic Gateway projektet bedömer det som sannolikt att fler hamnar längs Östersjökusten kommer att utveckla containerhanteringsutrustning för att erbjuda redistribution med järnväg, väg och sjöfart till andra terminaler eller direkt till varumottagaren.



Containertrafiken är idag koncentrerad till ett fåtal hamnar i Sverige. Göteborgs hamn har 65 procent av containertrafikmarknaden i Sverige. Helsingborg har drygt tio procent marknadsandel av containertrafiken.

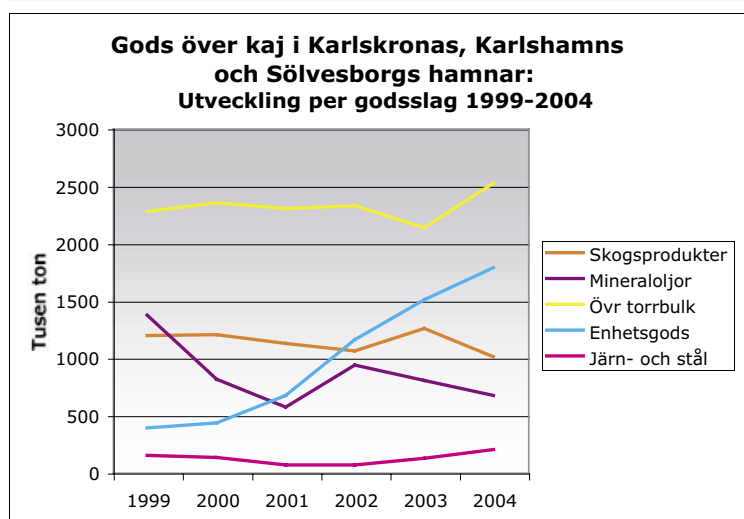
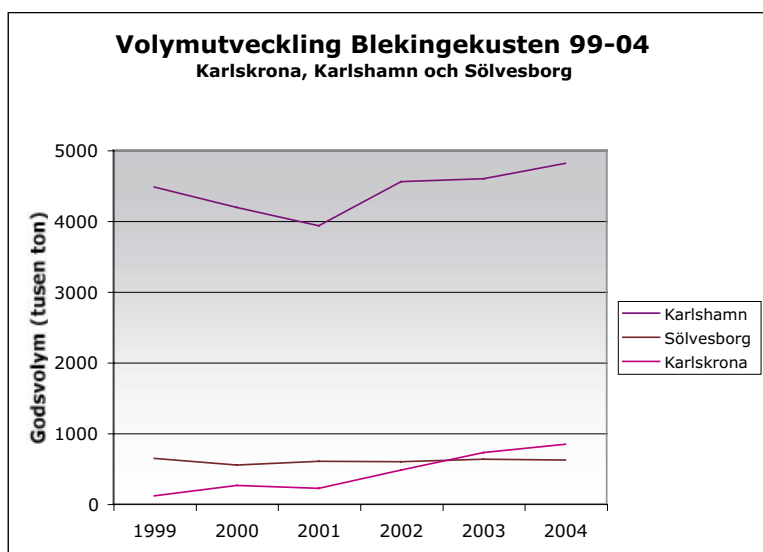
De kustnära hamnarna från Stockholm och söderut är de främsta konkurrenterna för Smålandskustens hamnar, samtidigt som de delvis också bedriver kompletterande verksamhet som de småländska hamnarna saknar. Beskrivningen av hamnarna har nedan indelats i fem hamnregioner för att bl.a. påvisa den marknadsindelning som råder dem emellan. Kopplingar finns dock mellan hamnarna över ”regionsgränserna”.

- Mellersta ostkustens hamnar: Norrköping, Oxelösund, Södertälje, Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn.
- Smålandskustens hamnar: Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar och Bergkvara.
- Blekingekustens hamnar: Karlskrona, Karlshamn och Sölvesborg.
- Skånekustens hamnar: Åhus, Ystad, Trelleborg, Malmö-Köpenhamn, Landskrona och Helsingborg.
- Västkustens hamnar: Halmstad, Falkenberg, Varberg, Göteborg och Uddevalla.

Blekinges hamnar

Utvecklingen i Blekinges tre hamnar, Karlskrona, Karlshamn och Sölvesborg, har varit positiv sedan 2001. Till stor del beror detta på den kraftigt ökade färjetrafiken mellan Karlskrona-Gdynia och Karlshamn-Klaipeda. 2001-2004 ökade den totala volymen gods på trailers, lasbilar och släp med 334 procent Karlskrona-Gdynia och 228 procent mellan Karlshamn-Klaipeda. Övriga godsslags volymutveckling har varierat. Hanteringen av torrbulk ökar kraftigt i både Karlshamn och Sölvesborg samt järn- och stålprodukter i Sölvesborg. I Sölvesborgs hamn hanteras drygt 600 000 ton gods per år och hanteringen domineras av skogsprodukter, följt av järn- och stålprodukter samt övrig torrbulk. Karlshamns hamn är den dominerande hamnen i sydöstra Sverige med godsomsättning på ca 4 miljoner ton per år. Största godsslag är bulk gods och utvecklingen har varit mycket positiv det senaste året.

Region Blekinge arbetar aktivt för Blekingehamnarnas roll som noder i Östersjöns transportsystem. Fokus ligger på transportleder och korridorer som ska binda samman västra och sydvästra Sverige med Danmark, norra Tyskland, Polen, Litauen och Lettland. Region Blekinge önskar dock se att samverkan mellan hamnarna i Blekinge utvecklas för att hamnarna tillsammans ska kunna axla rollen i Östersjösamarbetet.



Region Blekinge leder också projektet Baltic Gateway som ska utveckla särskilda transportkorridorer i sju länder runt Östersjön. I Blekinge berörs trafiken Karlskrona-Gdynia och Karlshamn-Klaipeda. Inom ramen för projektet SEB Trans-link utreds förutsättningarna för utvecklade trailer- och containertransporter mellan Göteborgs hamn och Karlskrona hamn och deras kopplingar västerut respektive österut sjövägen.

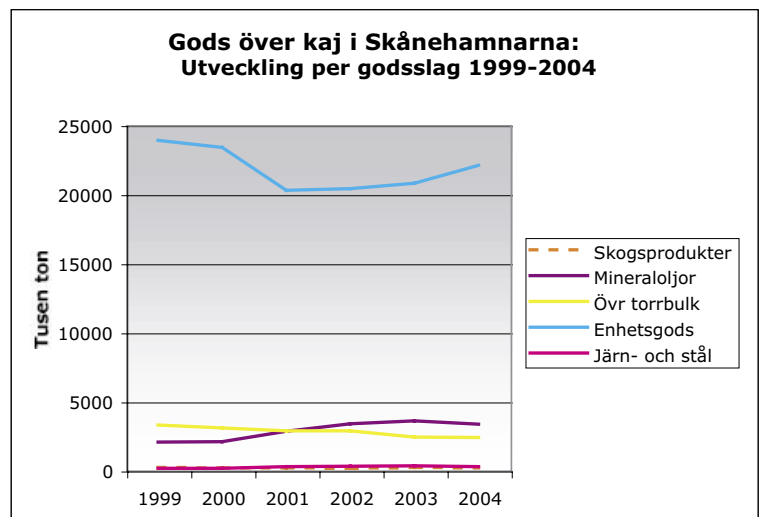
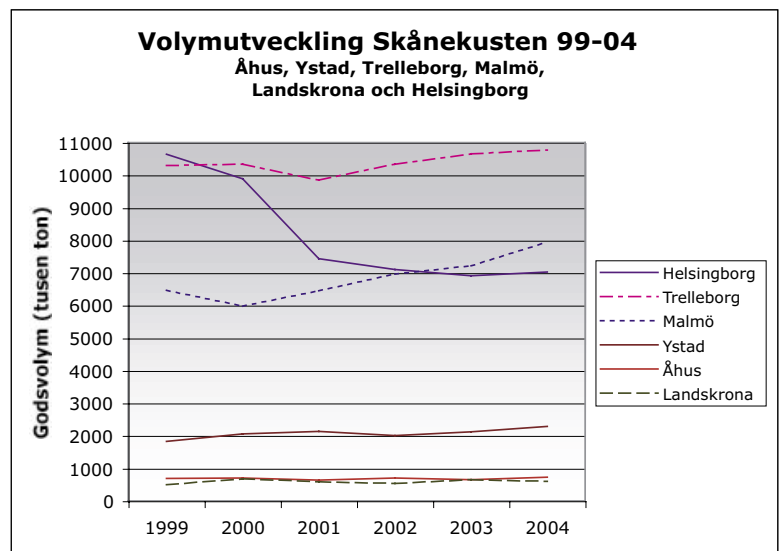
Kombiterminaler i Karlshamn och Karlskrona kan enligt Banverkets utredning "Förslag till Regional Utvecklingsplan för Kombiterminaler", motiveras med den förväntade ökningen av färjetrafik till/från Polen och Litauen samt relativt transportintensiva omland.

Skånes hamnar

De skånska hamnarna har överlag utvecklats positivt under 1999-2004, förutom Helsingborgs hamn som år 2000 tappade mycket godstransporter till följd av trafikstarten på Öresundsbron. Enhetsgodis är det dominerande godsslaget och har nu börjat återhämta sig efter nedgången. Trelleborgs hamn är regionens största hamn med ca 11 miljoner ton gods och nära två miljoner passagerare till stor del beroende på de 34 dagliga förbindelserna med Europa. Hanteringen av bulk gods i Skånehamnarna har minskat med 900 kton mellan 1999-2004 medan mineraloljehanteringen ökat i främst Malmö. Hanteringen av skogsprodukter (i främst Ystad och Malmö) och järn- och stål gods (i Landskrona och Malmö) har varit oförändrad under perioden.

Region Skåne har tillsammans med trafikverken, länsstyrelsen, kommunerna och näringslivet sedan 2003 drivit ett utvecklingsarbete som ska skapa underlag för den fortsatta strategiska planeringen i Skåne. I detta arbete har hamnarnas stora betydelse för regionen och Sverige poängterats i projektets remissutgåva. Inget konkret arbete har ännu påbörjats, men bl a ska Banverket och Vägverket genomföra en utredning om hamnar och terminaler. Förutom en regional utvecklingsplan för kombiterminaler skulle arbetet vidgas till att även belysa om och hur den samlade konkurrenskraften hos hamnarna kan stärkas genom en tydligare rollfördelning hamnarna emellan. I förslaget till framtida terminalstruktur i Skåne finns det kombiterminaler i hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad.

Ett utvecklat samarbete mellan Köpenhamns hamn och Malmö hamn skapades genom en fusion mellan hamnföretagen och bildandet av Copenhagen Malmö Port AB (CMP). Hamnarna har stärkt sin gemensamma konkurrenskraft genom att ta tillvara bådas komparativa fördelar. CMP:s upptagningsområde är främst regionerna kring Köpenhamn och Malmö. Hamnverksamheten inriktas på att till stor del kunna ta in större djupgående fartyg, effektivare utrustning samt skapa större upplagsytor för treparts-logistiklösningar.



Västkustens hamnar

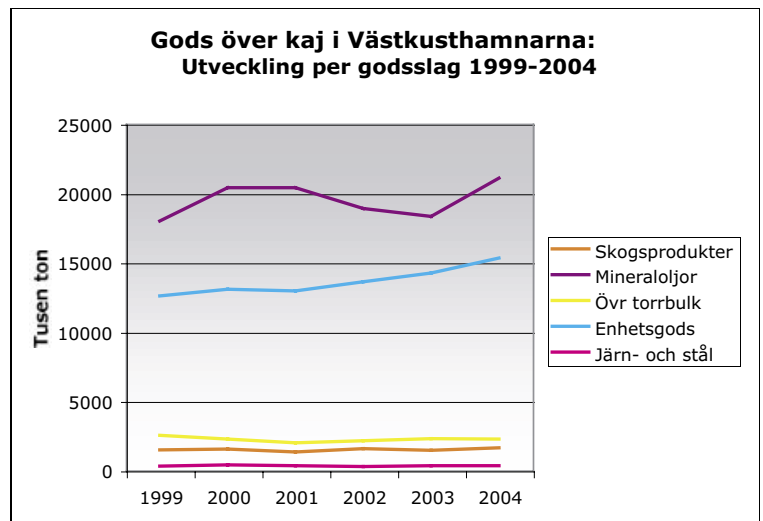
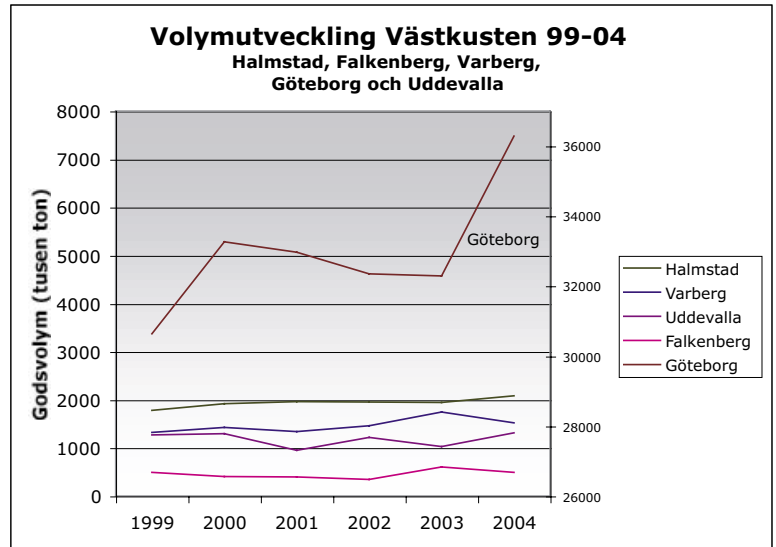
West Sweden Seaports är ett samarbete mellan hamnarna i Göteborg, Varberg och Uddevalla. Samarbetet har sitt ursprung sedan ca 5 år tillbaka när Göteborgs hamn valde att i stort sett överge bulk- och partigodstrafiken och istället satsa på utveckling av containertrafiken. Goda relationer med Varbergs hamn och Uddevalla hamn är en grund för samarbetet. Aktuell trafik kom att överflyttas till hamnarna i Varberg (Terminal West) och Uddevalla. Hamnarna har gjort viss uppdelning men är till stor del beroende på geografisk närhet. Flis går ut från Uddevalla medan pellets skickas från Varberg. Samarbetet hoppas på att kunna utvecklas mer i framtiden. Uddevalla vill ha matartrafik av lastade containrar till Göteborg.

Varberg kör mycket skogsprodukter och är Sveriges största exporthamn av sågade trävaror med upptagning från sågverk i hela landet.

Uddevalla transporterar mycket annan torrbulk som intransport av malm, pappersrullar ut och sågade trävaror till USA från sågverk i Baltikum, Finland, Ryssland och Sverige med antingen feederfartyg, järnväg eller lastbil. Vill även starta containerpendel till Göteborg som lastas i Uddevalla.

Sedan 1999 har enhetsgodset i Göteborgs hamn utvecklats mycket positivt, samtidigt som mineraloljetransporterna åter igen vänt uppåt efter en liten nedgång. För övriga godsslag har utvecklingen i Västkusthamnarna varit stabil. Varbergs specialisering på sågade trävaror har inneburit att hamnen tappat andelar av övrigt gods, medan Uddevalla växt inom övrig torrbulk återigen efter det kraftiga fallet 2001. Falkenbergs hamn hantear till största del torrbulk som sågade trävaror och stenprodukter. Utvecklingen har dock varit negativ det senaste året för hamnverksamheten efter en uppgång 2003.

Västra Götalandsregionen har i sitt planeringsarbete arbetat för att bistå hamnarna med nödvändiga satsningar på den landbaserade infrastrukturen, men har inte deltagit i utvecklingen av West Sweden Seaports. Däremot har regionförbundet arbetat aktivt i utvecklingen av Vänersjöfarten som har haft en negativ godsutveckling under de senaste åren.



Mellersta Ostkustens hamnar

Norrköpings hamn är till ytan en av Sveriges största hamnar med ca 5,5 km kaj. Volymutvecklingen av hanterat gods över kaj har sjunkit med 13 procent till under perioden 1999-2004. De tre volymmässigt största godsslagen är skogsprodukter (massaråvara, timmerråvara, pappersmassa och sågade trävaror samt papper), torrbulk (jordbruksprodukter och spannmål) och petroleumprodukter. Hanteringen av de tre nämnda godsslagen har minskat under den senaste sex års-perioden, skogsprodukter med 7 procent, torrbulk med 37 procent samt petroleumprodukter med 14 procent.

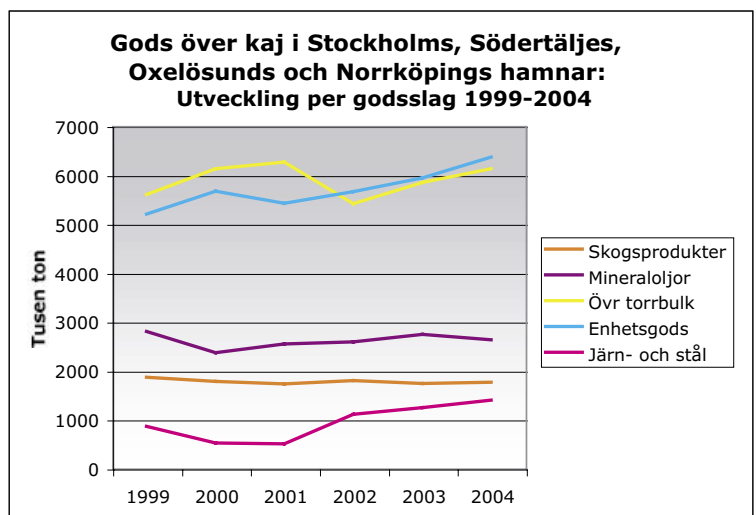
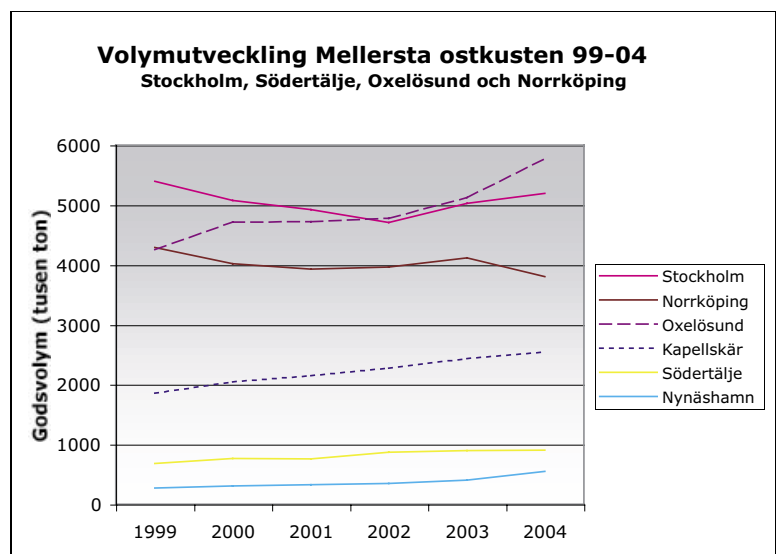
Under 2004 bedrevs linjetrafik med drygt 70 destinationer i Östersjön, övriga Europa, Afrika, Asien samt USA. Norrköpings hamn har också en feedertur med containers till/från Hamburg alternativt Bremerhaven två gånger i veckan och totalt hanterades 137 000 ton enhetsgods i form av containers. År 2002 hanterades totalt 186 000 ton gods i containers i Norrköpings hamn. Under de två följande åren har containerhanteringen minskat i hamnen till fjolårets 137 000 ton.

I Norrköpings hamns framtidsplaner finns ett antal projekt listade som hamnbolaget ska fokusera sitt utvecklingsarbete kring:

- Kajutbyggnad av djuphamnen (Pampusterminalen) med 150 m.
- Färdigställande av ytterligare 50 000 kvm lagrings- och hanteringsytor.
- Nytt RoRo-läge vid djuphamnen.
- Byggnad av en fullt integrerad kombiterminal (se "Norrköpingspaketet" nedan).
- Påbörjad förstudie tillsammans med Sjöfartsverket för breddning och för djupning av inseglingen till djuphamnen (se "Norrköpingspaketet" nedan).

På det regionala planet har ett projekt kallat "Norrköpingspaketet" utformats av trafikverket, länsstyrelsen, Regionförbundet Östsam, Norrköpings kommun samt hamnbolaget. Projektet syftar till att samla de olika infrastruktursatsningar som medverkar till att vidareutveckla Norrköping som en intermodal nod och ett transportcentrum. Centrala projekt inom "Norrköpingspaketet" är:

- Norrleden - ny väganslutning direkt till djuphamnen från E4
- ny spåranslutning direkt till djuphamnen från Södra Stambanan samt integrerad kombiterminal på hamnområdet
- upprustning av Rv 51 - förbifart Svärtinge väster om Norrköping
- breddad inseglingsränna till hamnen.



Hamnen i Oxelösund hanterar årligen drygt 5,7 miljoner ton gods över kaj i hamnen och ägs till hälften var av Oxelösunds kommun och SSAB Oxelösund AB. De största hanterrade varuslagen är lossning av malm (1,9 miljoner ton) och kol/koks (1,1 miljon ton) samt lastning av 1,1 miljon ton stål för SSAB. Volymutvecklingen av hanterat gods över kaj har varit mycket positiv för Oxelösunds hamn sedan 1999 där järn- och stålprodukterna samt bulkgodset ökat stadigt i volym.

Hamnen har också betydande lagringsytor, 256 000 kvm, vilka nyttjas för lagerhantering. Övrigt verksamhetsområde är lagring och hantering av tungoljor för den mellansvenska marknaden.

I Södertälje hamn hanteras drygt 900 000 ton gods per år och utvecklingen sedan 1999 har varit mycket positiv med en 32-procentig ökning av de totala godsvolymererna. De största godsslagen är mineraloljeprodukter (ca 40 procent) och torrbulk (ca 25 procent) samt containerhantering (ca 15 procent). Hamnen har utrustning och kajer för RoRo-hantering av gods, men ingen färjetrafik bedrivs numera till och från hamnen. Shell är det största verksamma företaget i hamnen varifrån stora mängder petroleumprodukter sprids i hela Mälardalen.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Regionplane- och trafikkontoret driver sedan 2004 ett gemensamt projekt som syftar till att öka samsynen hos berörda aktörer kring den framtida hamnstrukturen i Stockholmsregionen. I projektet skall ett planeringsunderlag utarbetas som har en helhetssyn på hamnverksamhet och transportinfrastruktur i länet. Konsekvenserna av olika lokaliseringar av hamnverksamhet i länet och dess utvecklingspotential ska beskrivas. Kunskapsunderlaget ska kunna användas vid samordning av kort- och långsiktig planering av infrastruktur och bebyggelse samt tillståndsprovning av befintlig eller ny verksamhet. Södertälje hamn och Stockholms hamnar berörs båda av projektarbetet.

I koncernen Stockholms Hamnar ingår hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn. Hamnarna i Stockholm (Stadsgården, Frihamnen och Värtahamnen) är centralhamnar för gods och passagerare till och från Finland och de baltiska länderna. Kapellskärs hamn har färjetrafik till och från Finland och Estland. Hamnen i Nynäshamn har färjetrafik till och från Gotland, Lettland och Polen. I Kapellskär (ca 2,5 miljoner ton) och Nynäshamn (ca 500 000 ton) hanteras nästan uteslutande enhetsgods på trailers, lastbilar och släp. Volymutvecklingen sedan 1999 har varit positiv där främst godstrafiken via Kapellskär ökat kraftigt.

Godstrafiken i Stockholm uppgår till ca 5,1 miljoner ton per år varav hanteringen av enhetsgods är nästan tre miljoner ton per år. Tre fjärdedelar av det hanterade enhetsgodset består av trailers och lastbilar som nyttjar färjetrafiken till och från Stockholm och Åland, Finland, Estland, Lettland och Polen. Containerhanteringen i Frihamnen har minskat under de senaste fyra åren. Tillsammans med ca en miljon ton mineraloljeprodukter per år som hanteras i Loudden, är torrbulkhanteringen (spannmål, sand, cement etc.) de största enskilda hanterade godsslagen i Stockholm.

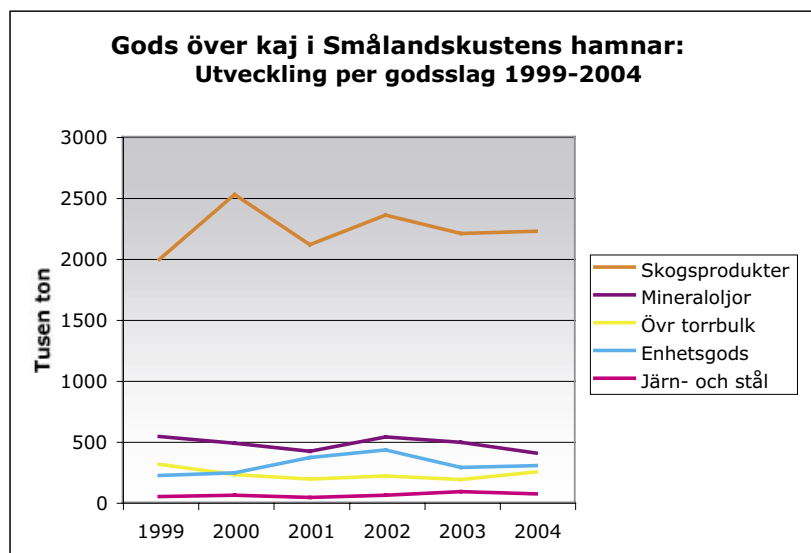
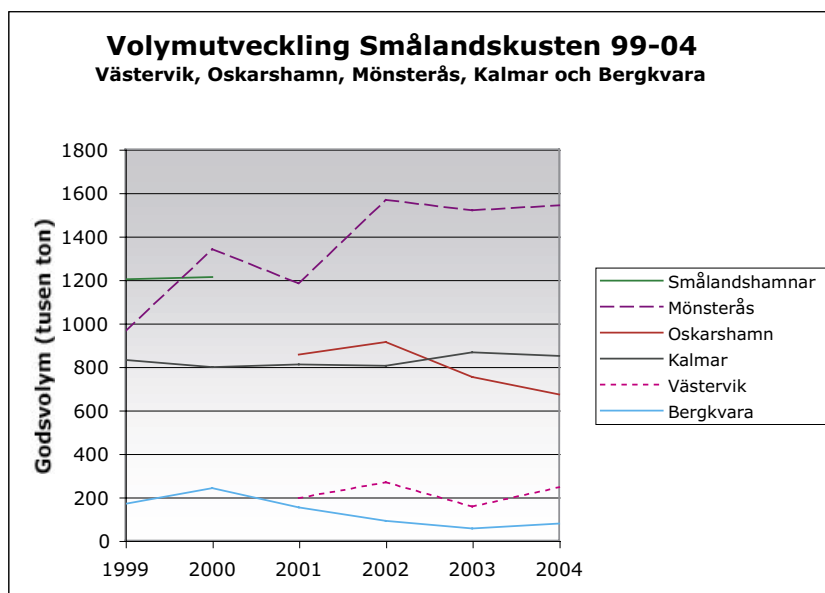
2.4 Utvecklingstendenser Smålandskusten

Hanterad godsvolym i Smålandskustens hamnar har den senaste femårsperioden sammantaget legat på relativt stabil nivå med en genomsnittliga tillväxttakt på ca 1 procent/år. Störst ökning står Mönsterås hamn för genom trävarutransporterna för Södra som har ökat med 580.000 ton under femårsperioden.

De senaste två åren visar dock en svag nedgång för Smålandskustens hamnar sammantaget. Framst är det Oskarshamns hamn som har tappat som följd av omstruktureringar inom skogsindustrin, men också som följd av att delar av godsflödena styrts över till hamnar på Västkusten. Bergkvara hamn har noterat nedgång i importen av timmer bl.a. som följd av att Södra har köpt upp många tidigare kunder och förser dessa sågverk med inhemskt timmer. Västervik hade en färjeförbindelse med Baltikum från juli 2001 till 2003. Vid nedläggningen av färjelinjen 2003 tappade Västervik volymer som man nu har lyckats ersätta bl.a. tack vare en framgångsrik satsning på tågtransporter från hamnen. Kalmar hamn har haft en stabil utveckling under perioden.

Skogsprodukter är det dominerande godslaget i Smålandskustens hamnar. Skogsprodukter som sågtimmer, massaved, sågade trävaror och pappersmassa står volymmässigt för två tredjedelar av transporterna (se nedre figur vidstående sida). Skogsprodukttransporterna ökade under perioden 1999-2004 mer än dubbelt så mycket jämfört med rikssnitt, till stor del som följd av Södras ökade produktion, men delvis också som följd av ökad export av sågade trävaror från Kalmar hamn som helhet.

Enhetstransporterna via Smålandskustens hamnar har ökat med 38 procent under perioden. Enhetsgods hanteras i huvudsak i Oskarshamns hamn, främst via ro-ro trafiken på färjeförbindelsen med Gotland. Containertrafiken som skeppas över Smålandskusten är idag begränsad till 33.000 ton pappersmassa från Mönsterås hamn. Liksom för riket som helhet har järn- och ståltransporterna ökat, om än från en låg nivå. Hantering av skrot för återvinning är ett tillväxtområde där av regionens hamnar främst Kalmar och Oskarshamn är verksamma. Hanteringen av mineraloljor i regionens hamnar visar en avtagande trend.



3 Dagens hamnstruktur längs Smålandskusten

Smålandskustens fem hamnar, de kommunala hamnarna i Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Bergkvara samt Södras hamn i Mönsterås ligger relativt nära varandra längs Smålands ca 20 mil långa kust (kuststräckan blir 34 mil om man räknar med Ölands västkust som också hör till hamnarnas, främst Kalmars, upptagningsområde).

Hamnarna har olika förutsättningar vad gäller ägarstruktur och kundgrupper, infrastrukturella kopplingar, hamninfrastruktur och utrustning, djupgående etc. Hamnarna är också i stor utsträckning aktiva inom olika nischer och ser sig mer som komplement än som konkurrenter till varandra.

3.1 Västerviks hamn

Verksamhetsinriktning

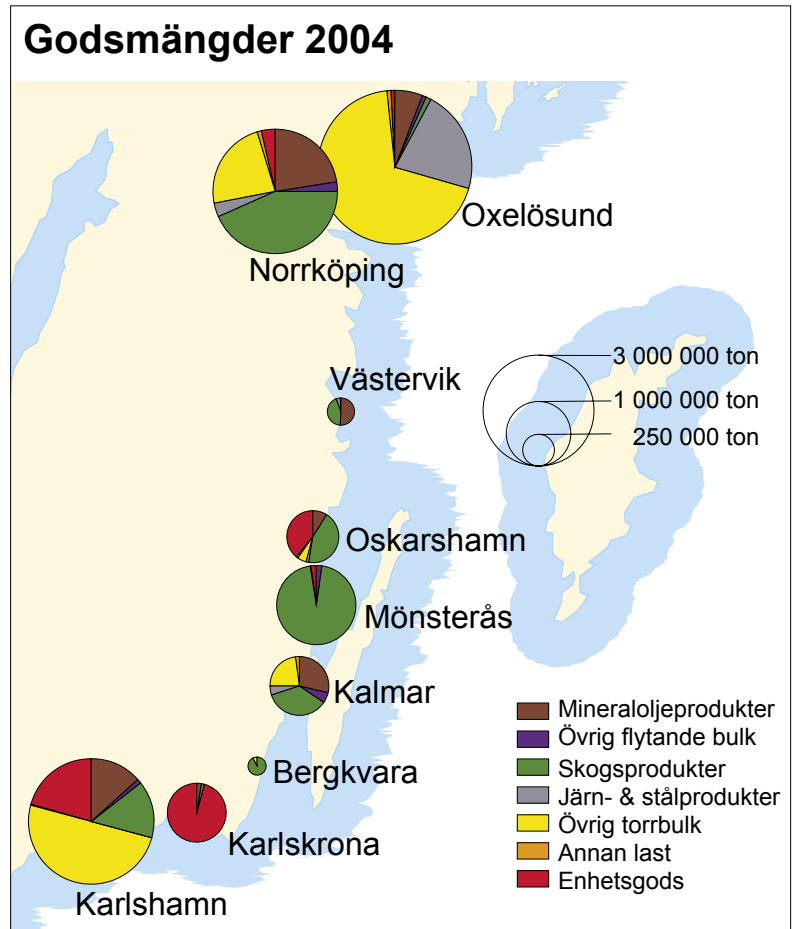
Västervik har ett strategiskt läge för handel över Östersjön. Hamnen drivs av Västerviks Logistik och Industri AB som ägs av Österströms Rederi. En fördel med en rederiägd hamnoperatör är att rederiet kan styra hur godset går.

Västervik hade under 2004 85 anlöp. Hamnen hanterar nästan uteslutande inkommande gods. Dominerande godsslag är pappersmassa- och massavedråvara (ca 115 000 ton) från Finland och Kaliningrad som lossas i Västervik för att sedan skickas vidare till kunder främst i Värmland och mellansverige. Oljetransporterna till Västervik har ökat på senare år och står nu för 125 000 ton, dvs över hälften av de hanterade godsvolymerorna i hamnen. Stål (ca 10 000 ton) tas in från Klaipeda i Litauen och oljan från Brofjorden och Göteborg.

Västerviks hamn kan erbjuda att sköta hela logistikkedjan för kunden med helhetslösningar, även via väg och järnväg. Hamnen arbetar mycket med järnvägstransporter och har ett väl utvecklat samarbete med en mindre tågoperatör. Industrispåret till hamnen används frekvent. Det avgår ett 400-500 m långt godståg per dag från Västerviks hamn. Idag har Västervik ca 10 000 järnvägsvagnar per år. Målsättningen är 30 000 vagnar.

Färjetrafik

Från Västervik gick under perioden 2001-2003 en färjelinje till Lettland och sedermera även till Tallin i Estland. Estlandslinjen gick särskilt bra och uppnådde snabbt en belägningsgrad på 70-80 procent. Färjetrafiken utgjordes främst av godslastbilar och trafikerades i huvudsak av estländska transportörer. Transporterat gods på sträckan utgjordes av ett brett spektrum med bla. halvfabrikat, svetsade varor etc. Pga av omständigheter som låg utanför färjetrafikens utveckling i Västervik lades färjelinjerna ned år 2003.



En ny färjeförbindelse mellan Västervik och Paldiski (Tallin) har under hösten 2005 startas upp. Färjelinjen kommer att opereras av det estniska rederiet Baltic Scandinavian Lines, som med ropax-färjan Via Mare kommer att trafikera sträckan 2 ggr/vecka. Färjan är 117 m lång och tar 53 passagerare. Färjelinjen startas upp som svar på efterfrågan inte minst från estniska transportörer och trafiken kommer i första hand att fokuseras på godstransporter med trailers och långtradare. En avgörande faktor för valet av hamn för förbindelsen var den befintliga hamninfrastrukturen för att hantera färjetrafik, som finns i Västervik.

Ytor/utrymme för expansion

Västerviks hamn har gott om ytor. Expansionsmöjligheter finns norr om hamnområdet (se karta). Möjligheter finns också till företagsetableringar i hamnen. Kommunen har beslutat att investera i plan- och vattendom i hamnen, vilket ger förutsättningar att kunna fylla ut kaj.

Ett hot på längre sikt är att kommunen vill börja bygga mer sjönära fastigheter i det turistiskt attraktiva Västervik. I dagsläget har man dock stor samstämmighet från kommunhåll och hamnledning kring den fortsatta utvecklingen av hamnverksamheten.

Infrastrukturkopplingar

Järnvägskopplingar

Staten utreder upprustning av Tjustbanan, har lagt till Stax 25 ton axeltryck som följd av den positiva utvecklingen av godstrafiken på järnväg från Västerviks hamn. Västerviks kommun driver ett investeringspaket på 10 Mkr för att underlätta intermodala transporter med bl.a. triangelspår för järnvägstransporter till/från hamnen. Uppgraderingen av Tjustbanan är av stor vikt för Västerviks hamn. Banverket har beslutat att satsa 30 Mkr för att öka godskapaciteten på Tjustbanan.

Väggkopplingar

De ökade oljetransporterna i hamnen har inneburit att högre krav behöver ställas på god vägstandard, då oljetransporterna huvudsakligen sker med lastbil. De viktigaste väggkopplingarna är:

- E22 (kommunen planerar ny anslutning E22 direkt med hamnen för att få en ren och skyddad förbindelse).
- RV 33 (anslutning till RV 40 till Göteborg)
- RV 35 till Linköping.

Farledskopplingar

Fördjupning och breddning av farleder så att fartyg större än 200 meter långa och 30 meter breda samt större djupgående kan angöra Västervik. Medel finns anvisade hos Västerviks kommun.

| | Västervik |
|---|--|
| Godsvolym över kaj 2004 (tusen ton) | 245 |
| Maxdjup (m) | 8,7 |
| Antal kajer totalt | 5 |
| Längd kaj totalt (m) | 930 |
| Roro-lägen (st, m) | 2 |
| Oljekaj, djup (m) | 8,5 |
| Kranar | 3 stationära (hyr in mobila kranar vid behov) |
| Truckar, lastmaskiner, containerhanteringsutrustning | Truckar, lastmaskiner, terminaltraktorer, terminalvagnar |
| Järnvägsspår (m) | Ja. Järnväg ända ut till hamnen. |
| Magasinsytor (kvm) | 6 000 |

Verksamhetsinriktning

Kommunägda Oskarshamns hamn har stor bredd i sitt tjänsteutbud. Hamnens goda djupförhållanden som möjliggör trafik med oceangående båtar innebär också att kunderna finns i ett stort upptagningsområde (upp mot 200 km) och att många väljer att nyttja hamnens tjänster.

Trävaruföretagen och pappersmassaproducenterna i kommunen och inom upptagningsområdet är de största kunderna i hamnen genom sina intransporter av massaved och sågtimmer från Baltikum och Ryssland samt export av sågade trävaror till Europa, Afrika, Asien samt Nordamerika.

Utgående trafik:

- 1 båt / 6:e vecka till Irland med sågade trävaror
- 1 båt / 6:e vecka till Spanien med sågade trävaror
- 1 båt/ 6:e vecka till Mellanöstern med sågade trävaror,
- 1 båt/ 6-8 vecka till Egypten med sågade trävaror,
- 1-2 båtar per månad till USA med sågade trävaror, papper, stål etc.

Inkommande trafik:

- Timmer från Baltikum och Ryssland
- Salt från Israel
- Aluminiumhydroxid från Medelhavsområdet

Oskarshamn bedriver också tidtabellsbunden färjetrafik till/från Gotland (se pkt Färjetrafik).

Hamnen har stark tradition av terminalhantering med inriktning på pall- och rullhantering (Lo/Lo och Ro/Ro). Hamnens stora lagringsytor nyttjas av flertalet företag för mellanlagring innan vidare distribution (UPM Kymmene och Scania Oskarshamn). Terminalhanteringen har ökat med 40 procent jan-maj 2005 jämfört med motsvarande period 2004.

Utrustning och kompetens finns för de i branschen vanligaste lasthanteringsteknikerna. Hamnen har stor personalberedskap (51 personer) eftersom hanteringen av flera godsslag kräver stora personalinsatser. I hamnen finns verkstad, truck- och kranrörelse för externa kunder, lokalt åkeri och lokala järnvägstransporter.

Oskarshamns hamn har tidigare hanterat containertransporter och har fortfarande utrustning för containerhantering. När Södra för ett par år sedan började köra sina containervolymer i egen regi innebar det för Oskarshamn att man tappade en viktig baslast för containertrafiken, vilket satte stopp för utvecklingen av containertrafik i hamnen. I dagsläget bedrivs ingen containertrafik i hamnen.

Flertalet företag har sina etableringar i nära anslutning till hamnen, även om de inte nyttjar hamnen för sjöfart. Företag som är etablerade i hamnen:

- Saft Sweden AB som tillverkar industriella batterier och har ca 425 anställda.
- Liljeholmens Stearinfabrik som har 80 procent av marknaden för stearinljus i Sverige och har ca 75 anställda.

| | Oskarshamn |
|---|---|
| Godsvolym över kaj (2004) | 672 |
| Maxdjup (m) | 11,0 |
| Antal kajer totalt | 6 |
| Längd kaj totalt (m) | 2 625 |
| Roro-lägen (st, m) | 3 |
| Oljekaj, djup (m) | 10,8 |
| Kranar | 13-100 ton med kapacitet för bl a containerhantering |
| Truckar, lastmaskiner, containerhanteringsutrustning | Truckar, lastmaskiner, terminaltraktorer, terminalvagnar, containerutrustning |
| Järnvägsspår (m) | Ja |
| Magasinsytor (kvm) | 44 000 + 5 stora upplagningsområden i anslutning till kaj. |



- Press & Plåtindustri AB som tillverkar plåtprodukter och har ca 100 anställda.
- Nordic Storage hyr lagringsutrymme för petroleumprodukter och kemikalier i hamnen för vidare distribution.

Hamnutveckling

I andra delar av Oskarshamn finns ytterligare stora godsgenererande företag etablerade, däribland Scania's hyttillverkning med ca 2 100 anställda (nyttjar hamnen för mellanlagring idag och inte för båttransport), OP Kuvert som tillverkar kuvert mm och Skrotfrag AB. Skrotfrag AB:s nya etablering i Oskarshamn har inneburit en betydande ökning av intransporter av skrot via hamnen. Utökade transporter på järnväg kommer också att ske för Skrotfrag inom kort. I framtiden planeras att ta skrot även via container.

Kommunens relativt omfattande etableringar av tillverkningsföretag innebär en möjlighet för ökad trafik på hamnen. Transporter till norra och mellersta Sverige skulle potentiellt kunna köras med korta båttransporter istället för längs landsvägarna. Lönsamheten för denna typ av transporter bedöms som tveksam idag, men kan tänkas stimuleras av politiska projekt som "motorway by the sea" och andra åtgärder för att främja miljövänliga transportsätt.

Vid containertrafik till Västeuropa och USA är konkurrensen hård från i synnerhet Göteborgs hamn, men även från Helsingborg som kan erbjuda en högre turtäthet. Vid öst-västliga containertransporter finns tänkbara utvecklingsmöjligheter för containertrafiken i Oskarshamn. Istället för att köra en feederbåt Göteborg - Riga - Göteborg skulle containers kunna köras på järnväg Göteborg - Oskarshamn för att där lastas på feederbåt Oskarshamn - Riga. Härigenom finns möjlighet att spara två dygn per rundresa genom att båten slipper runda Sveriges sydspets och därmed möjligheter att

spara motsvarande dygnskostnad för feederbåten. Denna besparing måste naturligtvis ställas mot kostnaden för järnvägstransporten Göteborg - Oskarshamn. En tänkbar utveckling är att Högländspendeln Göteborg - Nässjö som hanterar containertrafik skulle kunna förlängas österut till Oskarshamn.

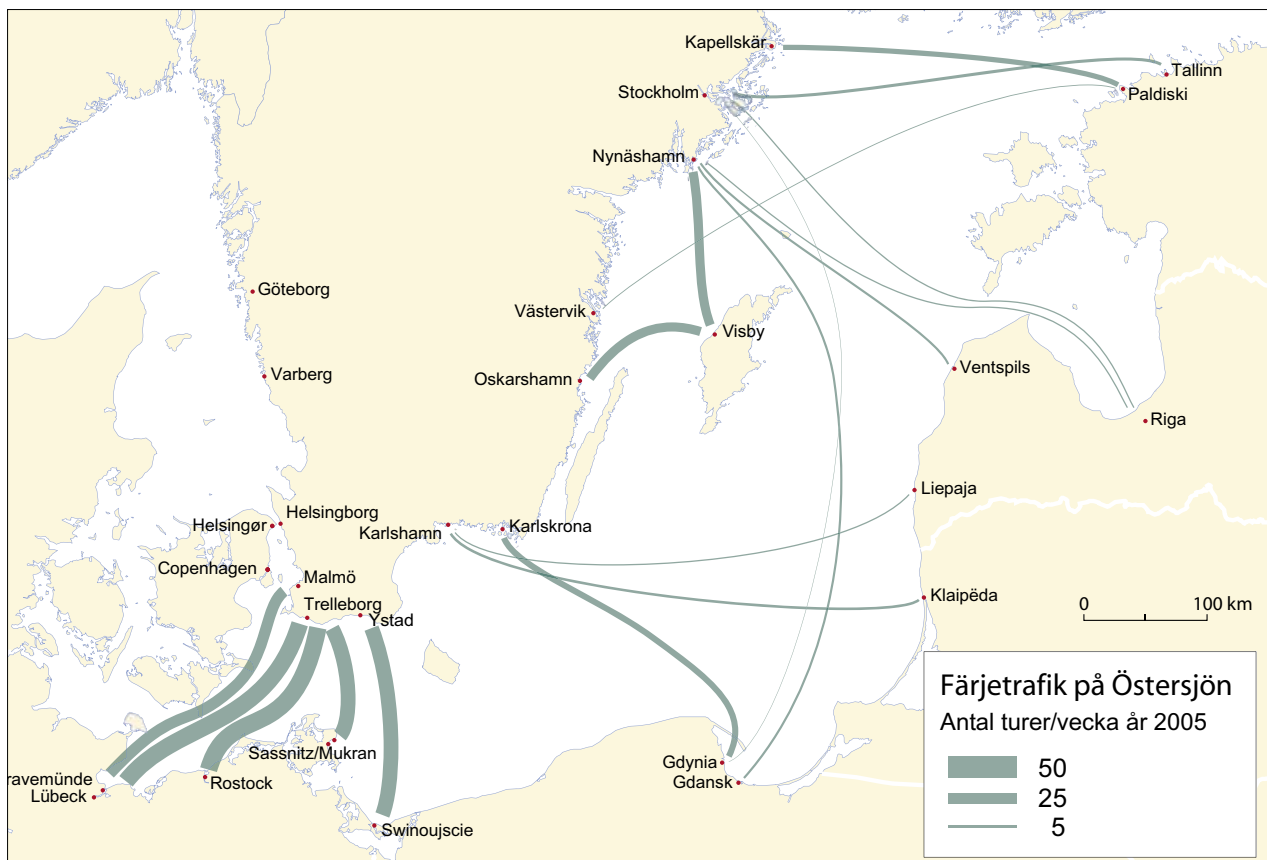
Ett antal investeringar planeras i och i anslutning till hamnen med påverkan på hamnkapaciteten:

- Oceankajen byggs ut med 140 meter.
- Investeringar i vägnätet till/från hamnen har upprustats för ca 15 Mkr och på så sätt har kapaciteten och säkerheten höjts för transporter till/från hamnen.
- Planeringen av en ny färjeterminal pågår, både för att utveckla Gotlandstrafiken men också för en eventuell ny färjelinje. Planeringen har pågått i 2-3 års tid och är långt framme nu. Restiden för färjorna skulle förkortas samtidigt som också godsartygen får ytterligare ytor att nyttja. Investeringen är på ca 100 Mkr.

Färjetrafik

I Oskarshamns hamn bedrivs tidtabellsbunden färjetrafik året om till /från Gotland. Färjeterminalen ägs av Oskarshamns Hamn AB som också utför lastning och lossning. Under 2004 transporterades 262 000 ton enhetsgods med trailers och lastfordon på färjan mellan Oskarshamn och Gotland. Godstrafiken med Destination Gotland har en uppåtgående trend.

Kommunen är mycket positiva till en ny färjelinje mellan Oskarshamn och kanske främst Liepaja i Lettland som ligger närmast geografiskt och uppfyller grundläggande kriterier. Liepaja har också fungerande anslutningar till större vägar och järnvägar, vilket är mycket viktigt för företagen som ska nyttja färjelinjen.



Färjeförbindelser till/från Sverige över Östersjön. Oskarshamn bedriver omfattande färjetrafik till/från Gotland. Färjeförbindelse Västervik-Tallin startas upp hösten 2005.

I ett inledande skede kan trafiken tänkas gå via Visby och därmed kan färjetrafiken med Baltikum utvecklas utifrån Gotlandstrafiken.

Infrastrukturkopplingar

Väginfrastrukturen i öst-västlig riktning behöver upprustas. De fastslagna planerna måste fullföljas men också kompletteras. Detta är nödvändigt för att färjetrafiken ska få ett nödvändigt upptagningsområde. E22 är idag godtagbar men vissa kapacitetsproblem kan komma att behöva åtgärdas vid eventuella trafikökningar.

Idag går endast godståg på järnvägen eftersom persontrafiken upphörde för inte så länge sedan. Kommunen kommer att fortsätta att satsa på godstrafik på järnväg till och från hamnområdet. Indikationer finns också på att Scania utreder möjligheterna att transportera sina hytter på järnväg. Kommunen menar dock att persontrafik på järnvägen mot Jönköping är nödvändig för regionens utveckling.

Mönsterås Hamn

Ägarstruktur och verksamhetsinriktning

Mönsterås hamn ägs av Södra och ligger i anslutning till Mönsterås Skogskombinat strax norr om Mönsterås. Kombinatet består av Södra Cells pappersmassabruk och Södra Timbers sågverk. Hamnen är en industrihamn för Södra och fungerar som en viktig del i koncernens distributionssystem med import av timmer och export av pappersmassa och sågade trävaror.

Hamnen tar emot ca 600 fartyg per år och är Smålandskustens största hamn räknat i hanterat gods. Tre stora fartyg kan samtidigt ligga inne vid kajen och Södra sköter alla byggnader och all godshantering i hamnen.

Inkommande gods:

- 1,1 miljon ton massatimmer från Ryssland och Baltikum

Utgående gods:

- 550 000 ton pappersmassa till Tyskland och Nederländerna
- 150 000 ton sågade trävaror i containrar till Hamburg

Idag körs två tågset per dag till/från bruket. Mönsterås hamn har tillgång till 10 växlingar per vecka men nyttjar 8-9. Transporterna består av uttransporter av pappersmassa.

Det finns påtagliga infrastrukturbrister, beroende på att transporterna idag måste ske genom industriområdet. Det är bl.a. detta som gör att övrig industri inte kan nyttja hamnen.

Hamnkapaciteten är idag fullt utnyttjad med tanke på produktionen vid Mönsterås bruk. Vid eventuell ökning av produktionen där kan kajen komma att byggas ut för att klara den ökade kapaciteten. Kapaciteten styr emellertid inte vid frågor om samarbete med andra hamnar. Vid kapacitetsbrist kan hamnen byggas ut, men särskilt ytterligare muddring är mycket komplicerat. Därför är djupgåendet viktigt och omlastningsmöjligheter av central betydelse när man diskuterar att nyttja någon annan hamn för vissa transporter.

| | Mönsterås |
|---|-----------|
| Godsvolym över kaj (2004) | 1 542 |
| Maxdjup (m) | 8,2 |
| Antal kajer totalt | 2 |
| Längd kaj totalt (m) | 240 |
| Roro-lägen (st, m) | 0 |
| Oljekaj, djup (m) | n/a |
| Kranar | 7 |
| Truckar, lastmaskiner, containerhanteringsutrustning | n/a |
| Järnvägsspår (m) | Ja |
| Magasinsytor (kvm) | n/a |

Expansionsmöjligheter

Expansionsmöjligheter av hamnområdet finns norrut. Möjlig ny väg till hamnen utanför industriområdet bör placeras norr om nuvarande industriområde. Hamnen är öppen för möjligheten att utveckla befintlig verksamhet, vidareförädling – produktion, samt för andra företag att etablera sig inom området och nyttja befintlig service och ta del av den stora mängd energi som produceras av kombinatet. En företagsetablering av Arlas mjölkpulverfabrik var nära 2003, men den etablerades istället i Vimmerby.



En möjlig utveckling av verksamheten i hamnen är returflödena i båtarna som transporterar ut pappersmassa. Idag går båtarna tomma tillbaka eftersom Södra har prioriterat snabbhet. Men möjlighet finns att även transportera något i båtarna tillbaka och Södra är öppna för lösningar men letar inte aktivt efter ett stadigvarande flöde. I Mönsterås måste vid ett sådant returflöde ett företag engageras som kan hantera godset på den privata hamnen, vilket kan skapa vissa bekymmer. Men samtidigt går det att lösa om flödet skulle passa bra för Södras verksamhet och transporter.

Anknytande infrastruktur

Väginfrastrukturen i öst-västlig riktning behöver upprustas, vilket bör ske på kort sikt. Detta för att få bättre tillgänglighet till Jönköping och Växjö. Även E22 behöver upprustas tillsammans med Rv 34, 23 och 127. Flaskhalsarna på väg är mycket viktiga att arbeta bort.

Idag är anslutningsvägen från bruket till E22 enskild väg och ägd av Södra.

Det är viktigt att järnvägsinfrastrukturen till hamnen är bra och att det även fortsättningsvis finns möjlighet till omställning till järnväg eftersom det sker mycket tunga transporter till/från hamnen. Södra investerar nu i järnvägsnätet på industriområdet för att kunna transportera mer på järnväg i framtiden. Men samtidigt sätter övriga banor stora hinder för ökade järnvägstransporter. Begränsningarna är 1 000 ton per godståg vilket innebär att järnvägstransporterna från Mönsterås går söderut via Kalmar och sedan västerut via Alvesta. Det finns potentialer för Södra att transportera pappersmassa norrut med järnväg, kunder finns, men järnvägens kapacitet och bärighet sätter stopp för det. Stärkta järnvägskopplingar norrut på Stångådalsbanan och västerut mot Jönköping vore bra för både Mönsterås och Oskarshamn för att kunna ta tillvara potentialer för ökade transporter.

Kalmar hamn

Ägarstruktur och verksamhetsinriktning

Kalmar är återigen den avseende godsflöden största allmänna hamnen längs Smålandskusten efter att godsomsättningen sedan början av 1990-talet mer än fördubblats. Kalmar hamn har specialiserat sig på det man har goda förutsättningar för. Hamnen är inriktad på skogsprodukter (mycket framstående på sågade trävaror), jordbruksprodukter, petroleum- och bulkprodukter. Hamnen bedriver även kryssningstrafik (ingen stor del av verksamheten idag men viktigt ur imagesynpunkt). Kalmar hamn är positiva till att hitta ytterligare något godsben att stå på. Kalmar har (i dagsläget) valt bort Baltikumtrafik och containertrafik.

Godset som hanteras i Kalmar hamn skeppas huvudsakligen till/från marknader i Nordeuropa, inklusive Atlantkusten och Brittiska öarna. Varje år anlöps hamnen av ca 800 fartyg av varierande storlek.

Hamnens strategi är kundanpassning, koncentration på kärnverksamheten med liten, flexibel organisation. Kalmar hamn har 14 anställda. Kalmar stuveri AB, som ägs av hamnen till 70 procent, har en flexibel personalstyrka med 11 fast anställda och frekvent intag av extra personal. Kalmar hamn går bra ekonomiskt och har så gjort under många år, vilket har lagt grunden för en stark ekonomi och årliga överskott som fonderas eller återinvesteras i verksamheten. Kalmar hamn har i huvudsak ett lokalt upptagningsområde, 6-7 mil, men vissa varuslag transporteras betydligt längre. Hamnen har ett nära samarbete med sina kunder.

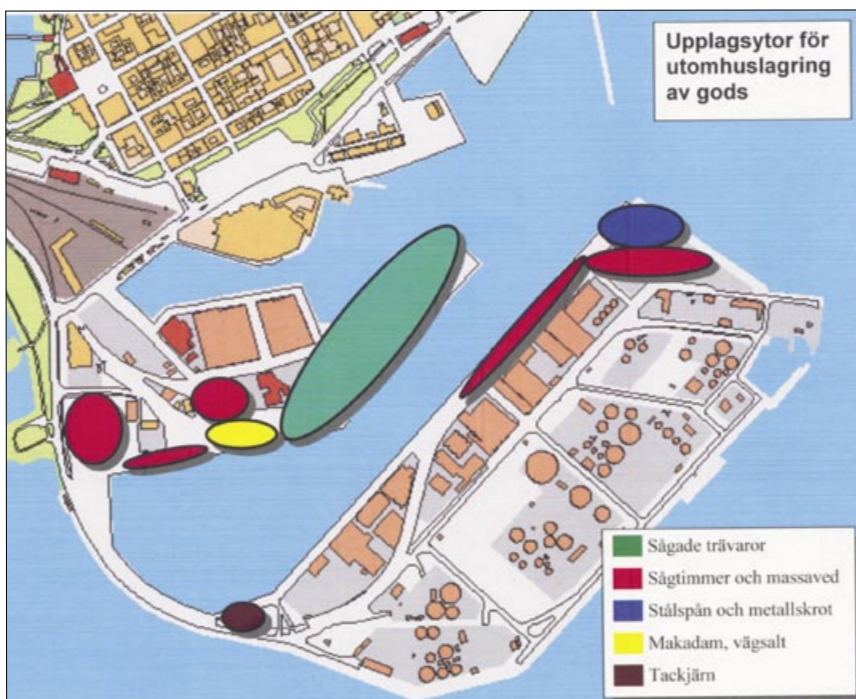
Hamnen har stor betydelse för näringslivet i regionen. Ett flertal företag är etablerade i hamnen, däribland Statoil, Preem, Stena Gotthard, Kalmar Lantmän, Nybro Grus m.fl. Flera av dessa företag nyttjar också hamnen för godstransporter över kaj.

Expansionsmöjligheter

Kalmar hamn bedriver gemensam affärsutveckling tillsammans med kunderna utifrån kundernas behov. Investeringar görs i nära samarbete med kund. Hamnen kan idag ibland ha problem att ta in allt som kunderna vill ha, pga. begränsade ytor.

På liknande sätt som i Västervik trycker kommunen på för att bygga sjönära fastigheter. Det är viktigt för hamnen att kommunen inte fattar beslut som inskränker för mycket på verksamheten. Kommunen satsar emellertid på att hamnen ska fortsätta utvecklas. Ambitionen är samma effektivitet som hamnen har idag.

| | Kalmar |
|---|--|
| Godsvolym över kaj (2004) | 857 |
| Maxdjup (m) | 8,0 |
| Antal kajer totalt | 8 |
| Längd kaj totalt (m) | 2 600 |
| Roro-lägen (st, m) | Ja. 6,6 djup, 160 längd. |
| Oljekaj, djup (m) | 7,9 |
| Kranar | 6 st. Lyftkapacitet upp till 36 ton. |
| Truckar, lastmaskiner, containerhanteringsutrustning | 15 truckar och lastmaskiner inkl stuveriets. |
| Järnvägsspår (m) | Ja |
| Magasinsytor (kvm) | 10 000 |



- Planer finns på att investera i hamnens nord-östra hörn, där de senaste årens muddringsarbete i hamnen har skapat förutsättningar för att bygga en ordentlig kaj.
- I Kalmar kommuns översiktsplan understryks också att det finns goda möjligheter att ta nya ytor i anspråk genom utfyllnader i vatten i anslutning till den sk Tjärhovsbågen. På så sätt kan man öka hamnkapaciteten väsentligt.
- Kommunen planerar en ny marina i inre hamnen (området kring Ölandskajen), där hamnen idag har magasin och vinterförvaring av båtar. Om kommunens planer går i lås kommer inom 2-3 år stå nya byggnader i inre hamnen.

Kalmar hamn är en etablerad hamn för kryssningsfartyg. Antalet anlöp sommartid varierar mellan en handfull upp till 19 som flest. För att vara en trovärdig aktör på denna extremt konkurrensutsatta marknad krävs stora årliga marknadsföringsinsatser, vilket i Kalmars hamns fall genomförs tillsammans med Destination Kalmar och turistnäringen på Öland och i Glasriket. Ett stort bekymmer i sammanhanget är att de största fartygen vare sig kan komma till kaj i Kalmar eller passera under Ölandsbron, vilket medför att de istället får ankra på redden.

Infrastrukturkopplingar

E22, Rv 25 och Rv 136/137 (Öland) är de viktigaste anslutningarna till Kalmar hamn. Det är angeläget för hamnen att detta vägnät upprustas till godtagbar standard. Uppskattningsvis 90 procent av godset leds ner till hamnen via Södra vägen. Under de närmaste åren kommer ca 50 miljoner kronor investeras i denna väg för att förbättra anslutningarna till hamnen. Det finns förutsättningar för att dra mer gods per järnväg till och från hamnen.

Bergkvara hamn

Ägarstruktur och verksamhetsinriktning

Bergkvara Hamn & Stuveri i Torsås kommun är ett kommunägt bolag som lastar och lossar gods. Hamnen består av 113 m kaj samt 30 000 kvadratmeter upplagsytor. Idag är verksamheten i hamnen främst inriktad på skogsråvara och härvid främst import av timmer från Ryssland, S:t Petersburg, där bruttotonnaget per båt är 2 500 ton.

Kunderna utgörs främst av stora sågverk i närområdet. Största kunderna är Rörviksgruppens sågverk Tvärskogs Timber i Ljungbyholm och Sydved. Tvärskogs Timber exporterar mycket via Kalmar och importerar sågtimmer via Bergkvara. Stormfällningarna i början av 2005, har inneburit tillfälliga utleveranser av timmer till Norrland.

Bergkvara hamns lönsamhet har haft en nedåtgående trend under senare år. Nedgång i importen av timmer beror delvis på att Södra har köpt upp många tidigare kunder och förser dessa sågverk med inhemskt timmer, vilket har inneburit att dessa kunder import av timmer har minskat.

Hamnen och kommunen arbetar för att Bergkvara skall bli centralpunkt för utbyggnaden av vindkraftverk i Kalmarsund och den fortsatta driften och underhållet av verken.

| | Bergkvara |
|---|-------------------------------|
| Godsvolym över kaj (2004) | 78 |
| Maxdjup (m) | 5,5 |
| Antal kajer totalt | 3 |
| Längd kaj totalt (m) | 300 |
| Roro-lägen (st, m) | 0 |
| Oljekaj, djup (m) | Nej |
| Kranar | 2 st. Lyftkapacitet 6 ton. |
| Truckar, lastmaskiner, containerhanteringsutrustning | lastmaskiner |
| Järnvägsspår (m) | Nej |
| Magasinsytor (kvm) | Nej |

Norra kajen används för service och underhåll av vindkraftsparkerna i havet utanför hamnen. Mellankajen används för lite hantering av gödning. Södra kajen används flitigast och till timmertransporterna som står för merparten av det hanterade godset i hamnen.

Expansionsmöjligheter

Norra kajen kan ej expandera mer, är i för dåligt skick.

Vindkraftsverksamheten står för de största utvecklingspotentialerna för hamnen. Byggnation av ny vindkraftspark beräknas komma igång under nästa år. Bergkvara har ett mycket bra läge för denna byggnation samtidigt som hamnen har bra relationer med Sydkraft.

Infrastrukturkopplingar

Infrastrukturen är problematisk och många gånger undermålig:

E22 är det stora problemet med för låg kapacitet och dålig framkomlighet i Bergkvara. Hamnen skulle gynnas av en satsning på den södra infarten till hamnen men de uteblivna satsningarna på E22 gör att det dröjer.

Väganslutningarna västerut behöver upprustas, hamnen har flertalet potentiella kunder i inlandet, exempelvis i Emmabodaområdet.



4 Näringslivets utveckling och transportbehov

Näringslivet i Småland svarar för tio procent av rikets totala produktionsvärde och domineras av maskin-, transport samt trävaruindustri. Regionen står för ca 16 procent av produktionsvärdet av rikets maskinindustri samt 14 procent av landets trävaruindustri (SCB, 2001). Kalmar län är det största skogslänet söder om Dalarna. Regionen har en stark prägel av små och medelstora företag. Här finns också större industrier som Scantias hyttillverkning i Oskarshamn, Södras fabriker i Mönsterås med massaproduktion, sågverk och tillverkning av bränslepellets, Arlas mjölkpulverfabrik i Vimmerby, ITT Flygt med världsledande tillverkning av dränkbara pumpar i Emmaboda, Kährs trägolstillverkning i Nybro, Faurecia Exhaust systems i Torsås mfl.

Produktionsvärdet i Kalmar län minskade med 3 procent 2002 jmf 2001. Infrastrukturella kopplingar lyfts fram av näringsliv och kommunala och regionala myndigheter som tillhörande de viktigaste förutsättningarna för att främja regionens tillväxt och utveckling. Smålandshamnarna spelar idag en viktig roll för hamnkommunerna och det lokala näringslivet. I takt med att utrikeshandeln ökar, och i ljuset av de betydande tillväxtpotentialerna i det industriella utbytet och handeln med länderna på andra sidan Östersjön kommer hamnarnas verksamhet bli än mer betydelsefull för länet och potentiellt också för en större region.

4.1 Tillväxtpotentialer

Antalet företag i Kalmar län som startat handel över Östersjön har ökat kraftigt sedan Baltikums frigörelse i början på 1990-talet och antalet företag som startar handel i regionen stiger nu för varje år (Baltic Business Research Institute, BBRI), ”Transnationell Affärssamverkan i Östersjöregionen”, 2004). Många företag ser idag en ökad efterfrågan på sina produkter och det finns flera exporterande företag som uttalat vill satsa i länderna på andra sidan Östersjön med målsättningen att öka sina andelar på dessa marknader. Att multinationella företag etablerar sig på de nya marknaderna gör att många företag ser möjligheten att växa genom att bli underleverantörer till dessa.

Primära branscher som är engagerade i Östersjöhandeln är verkstadsindustri, träindustri, plastindustri, miljö och energi, glasindustri samt livsmedel. Det är också inom dessa branscher som man ser de största tillväxtpotentialerna i Kalmar län.

Polen och Estland är de länder som företag i Kalmar län handlar mest med idag. De länder som anses ha störst potential för framtiden är Litauen och Lettland, vilket går väl i linje med Baltic Gateways framtidsbedömningar om ökade framtida godsflöden till/från dessa länder. BBRI:s underökning visar vidare på att företag i Kalmar län ser en mycket stor marknadspotential i Ryssland, men liksom Kaliningrad anses Ryssland vara en svår marknad. Flera företag menar trots detta att Ryssland blir nästa steg i utvecklingen av Östersjöhandeln.

De företag i Kalmar län som har export till länderna på andra sidan Östersjön ser positivt på framtiden. Den snabba ekonomiska utvecklingen medför att köpkraften på dessa marknader ökar och kostnadsnivåerna är fortsatt låga. Genom att öka produktionen av specifikt efterfrågade produkter, samt genom att etablera sig på flera olika marknader bör företag i Kalmar län kunna skaffa sig marknadsandelar.

Även avseende importen ser företagen i Kalmar län, med grund i det låga kostnadsläget, ljusst på framtiden, även om vissa moln kan skönjas vid horisonten, i form

av ökade priser på råvara samt en tilltagande konkurrens om råvaran i takt med att östländerna etablerar egen produktion.

För Älmhultsbaserade IKEA är Polen, Estland, Lettland, Litauen, Ryssland och Ukraina länder med mycket stor tillväxtpotential. Polen är idag IKEAs näst största inköpsland efter Kina och IKEA räknar med en försäljningstillväxt i Östeuropa som innebär att volymerna fördubblas på fem år. Idag kommer en del av varorna som säljs i östra Europa från Svenska leverantörer. Varorna går via hamnarna i Karlshamn, Åhus och Karlskrona.

I exemplet IKEA kommer fördubblingen av försäljningsvolymerna i östra Europa att öka godsvolymerna till/från Sverige väsentligt, även om andelen minskar i takt med att man strävar efter att producera så mycket som möjligt i östra Europa där produktionskostnaderna är lägre.

Komponenttillverkning och slutmontering är områden där sydöstra Sverige har ett mycket bra läge mitt emellan östra och västra Europa. Genom att kombinera olika komponenter till en färdig produkt så sent som möjligt i förädlingskedjan går det att hitta nya verksamheter. Vissa komponenter skulle kunna produceras billigt i östra Europa, fraktas till sydöstra Sverige för att sättas ihop med andra komponenter och slutmonteras till färdiga produkter för den skandinaviska marknaden och övriga västeuropa. Sydöstra Sverige har härvid ett strategiskt bra läge.

4.2 Hamnarnas roll för regionens tillväxt

Småland är ett av landets mest betydande skogsproducerande områden. Hamnarna spelar viktiga roller för råvaruimport till trä- och pappersindustrin samt för export av sågade trävaror och pappersprodukter. Hamnarna har också föranlett betydande företagsetableringar i regionen inom jordbruks- och livsmedelsindustrin, återvinnings- och energigödsindustrin etc. och därmed bidragit till att skapa såväl tillväxt som sysselsättning i regionen.

Hamnarna och den anslutande, landbaserade infrastrukturen har en nyckelroll i att kunna tillvarata potentialerna förknippade med Kalmar läns strategiska läge i Östersjöregionen genom stärkta kopplingar till grannländerna på andra sidan Östersjön.

Västerviks hamn har inte så mycket kunder i närområdet. Hamnen spelar dock en roll som nod för ett större område, från Östeuropa via Västervik till marknaden i Mellansverige/Värmland och Östergötland. Järnvägsanslutningen till hamnen har stor betydelse för Västervik då den genererar arbetstillfällen i olika former och bidrar till att skapa tillväxt. Transport- och serviceverksamheterna i Västervik sysselsätter ca 75-100 personer.

Den nystartade färjeförbindelsen Västervik-Paldiski förväntas innebära att Västervik hamnar mer i händelsernas centrum. Godstrafik leder till sysselsättning. I det korta perspektivet är godset på lastbilar/trailers bärande. På längre sikt kan godstrafiken kompletteras med persontrafik och därmed skapa ytterligare utvecklingsmöjligheter.

Den starka utvecklingen av godstrafiken på järnväg från Västerviks hamn har medfört att Banverket avsatt 30 Mkr för punktinsatser på Tjustbanan. Vidare har godstrafiken via Västervik hamn föranlett en föreslagen höjning av axeltrycket på banan till Stax 25.

Oskarshamns kommuns näringsliv präglas av tillverkningsindustri och energisektorn som tillsammans svarar för mer än en tredjedel av alla arbetstillfällen. Också upplevelsenäringen och slutförvarsfrågan är intressanta för Oskarshamn ur ett

tillväxtperspektiv. Bättre infrastruktur och kommunikationer är några av de viktigaste förutsättningarna för kommunens utveckling.

I Oskarshamn är hamnen påtaglig i stadsbilden och i invånarnas medvetande. Hamnen och dess verksamhet är djupt rotad hos befolkningen, till stor del beroende på dess långa historia och dess centrala placering. I Oskarshamns Hamn AB är 51 personer anställda. Utöver dessa tillkommer anställda som i andra och tredje led arbetar inom verksamhet som direkt eller indirekt berörs av hamnens verksamhet. Dessa utgörs främst av anställda inom transportnäringen i form av åkerier, logistikföretag samt järnvägsföretag. Servicesektorn inbegriper verkstäder och övriga tjänstesektorn. Till följd av att hamnens upptagningsområde sträcker sig längre än kommungränserna, skapar hamnen sysselsättning även i angränsande kommuner.

För närvarande genomförs också turistiska satsningar i Oskarshamn där kommunens närhet till ett stort antal större turistattraktioner framhålls. Närheten till Glasriket och Astrid Lindgrens värld i Vimmerby är några exempel, samtidigt som också sommartrafik till Öland etablerats. En diskuterad färjelinje med Baltikum skulle ytterligare förstärka Oskarshamns turism tillsammans med ytterligare utvecklad Gotlands trafik. En ny färjelinje skulle säkerställa utvecklingen i hamnen. Färjelinjen skulle också vara mycket viktig för regionen, eftersom konkreta kontakter skulle skapas och handel uppstå. Tendenser visar att de baltiska länderna vänder sig söderut i sina ekonomiska relationer, eftersom en naturlig koppling till det geografiskt nära sydöstra Sverige saknas. En ny färjelinje skulle öppna för ökad handel länderna emellan och skapa positiva effekter inom båda regionerna. Företrädare i Lettland har vid flertal tillfällen uttryckt sig positiva till etablering av färjelinje Oskarshamn-Liepaja.

Tillverkningssektorn och främst verkstadsindustrin dominerar näringslivssammansättningen i **Mönsterås** kommun, men även skogsindustrin är betydande. Mönsterås hamn som ägs av Södra hanterar idag stora volymer av trä och massa för Södra. Kommunen ser gärna att anknyttande industrier etablerar sig i anslutning till Södras industriområde och därmed också kan ta del av hamnen för sina transporter. Hamnen skulle kunna ha större inverkan på näringslivet i kommunen om den kunde nyttjas av flera företag och industrier.

I **Kalmar** kommun och i länet som helhet finns en stark tradition inom jordbruks-, livsmedels- och tillverkningsindustrin. Kalmar har också en tillväxt inom framförallt telekommunikation och data med spetskompetens. Högskolan expanderar kraftigt. Kalmar hamn har stor betydelse för näringslivet i kommunen och regionen. Kalmar hamn har stark lokal förankring, men fortfarande produceras ca 80 procent av hantelat gods i hamnen utanför kommunen, vilket innebär att hamnen har betydelse också för ett större område. Ca 200 arbetstillfällen är direkt knutna till hamnen genom själva hamnförvaltningen och företag som är etablerade i hamnen. Ytterligare ca 100 arbetstillfällen är indirekt knutna till hamnen i form av relaterade serviceverksamheter.

Torsås kommuns näringslivssammansättning präglas av en relativt stor tillverkningssektor bestående av småskaliga företag med skilda tillverkningsinriktningar. Från Bergkvara hamn i Torsås kommun sköts drift och underhåll av de sju havsbaserade vindkraftverk som upprättades år 2000. Torsås kommun arbetar för att Bergkvara och Bergkvara hamn skall fungera som centralpunkt i regionen för vidare vindkraftsbyggnad i Kalmarsund. Genom denna roll kan Bergkvara hamn få stor betydelse för den expanderande vindkraftsverksamheten i regionen.

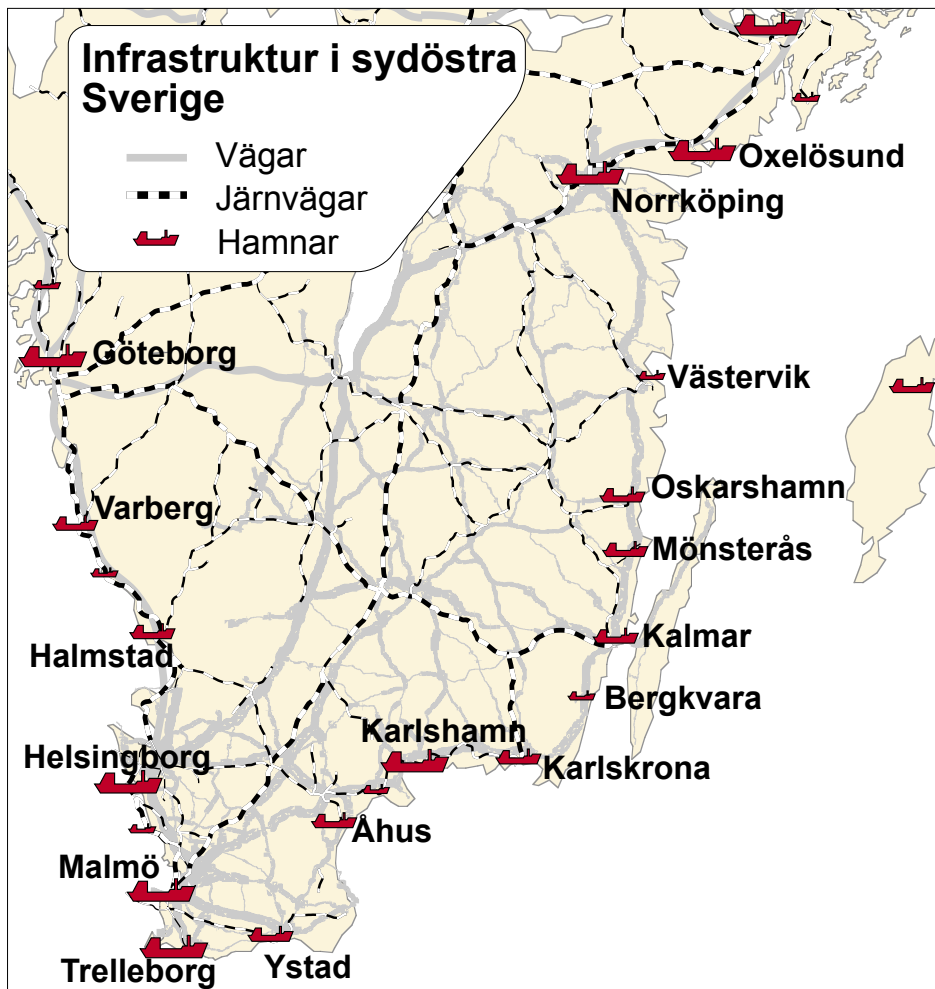
Hamnar är direkt beroende av anslutande infrastruktur. Näringslivet ställer höga krav på ett effektivt transportsystem med hög framkomlighet och bärighet. Väg- och järnvägsinfrastrukturen i Kalmar län är emellertid eftersatt (se fig t h), vilket begränsar möjligheten till fungerande regionalt samspel och effektiva gods-transporter.

Vägsystemet

Europaväg 22 som går längs kusten samt de tvärgående riksvägarna 23, 25, 33 och 34 är de viktigaste vägarna i Kalmar län. Vägrafiken har på vissa sträckor hög andel tunga fordon och framkomligheten är i vissa områden begränsad till följd av smala vägar och otillräckliga omkörnings- och mötesmöjligheter.

Vägverket kommer 2004-2015 att investera ungefär 450 miljoner kr på stomvägnätet i Kalmar län. Europaväg 22 får ytterligare 50 km mötesseparering (2+1) för 140 miljoner kr och ny förbifart av Mönsterås för 115 miljoner kr. Riksväg 25 kommer att upprustas för ca 200 miljoner kr inom länet under samma period. Inga större investeringar sker på länets övriga stomvägar.

Utöver Vägverkets investeringar fastställde regeringen i februari 2004 den ekonomiska ramen för regional transportinfrastruktur i Kalmar län åren 2004-2015 till 574 miljoner kr. Större delen av ramen används för att genomföra väginvesteringar på riksvägar och länsvägar där Rv 34 med anslutande väg 127 står för den största delen med närmare 240 miljoner kr sträckan St Alby-Glahytt och genom Målilla.



Källa: Vägverket

Järnvägssystemet

Östersjöbanesystemet är det sammanhängande järnvägssystemet för sydöstra Sverige innefattande Tjustbanan i norr, Stångådalsbanan Kalmar-Linköping med anslutande bana till Oskarshamn, Kust-till-kustbanan Kalmar-Emmaboda-Växjö-Alvesta(-Göteborg) samt järnvägen Hultsfred-Vetlanda-Nässjö-(Jönköping).

Kapaciteten, bärigheten och framkomligheten är mycket begränsad på Stångådalsbanan och Tjustbanan. En godstur trafikerar Tjustbanan fram och åter varje dag. Stångådalsbanan saknar godstrafik norr om Berga. Detta ofrafikerade avsnitt har dålig standard med låg bärighet och begränsad framkomlighet. Kust-till-kustbanan trafikeras av fler godståg och uppgraderas successivt för såväl person- som godstransporter.

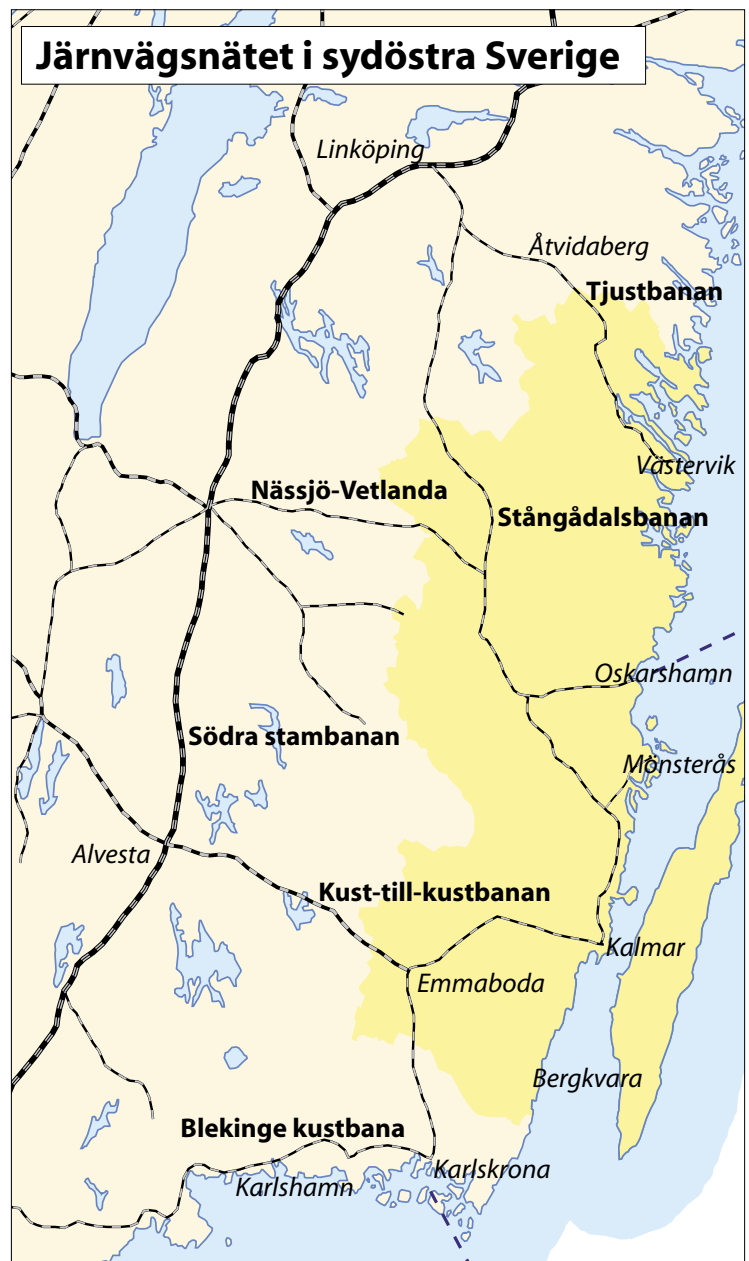
Banverket har avsatt 250 miljoner kr för uppbyggnad av sträckan Linköping-Åtvidaberg med byggstart 2008. Under perioden 2010-2015 införs ett fjärrstyrt trafikstyrningssystem på sträckorna Rimfors-Kalmar, Berga-Oskarshamn och Blomstermåla-Mönsterås för 140 miljoner kr. Kust-till-kustbanan upprustas och fjärrblockering upprättas på sträckan Emmaboda-Kalmar samt Emmaboda-Karlskrona.

Den senare sträckan anpassas till hastigheter i 160 km/h. Banverket gör dessutom bedömningen att upprustningen kommer att öka samspelet mellan länshuvudorterna Kalmar, Växjö och Karlskrona samt medge ökad godstrafik till och från hamnar i Blekinge.

Kombitrafik

Intermodala transporter förväntas öka med 110 procent till 2015. I Banverkets Sektorsprogram för järnvägen framhålls att en koncentration till ett fåtal terminaler är nödvändig för att undvika en överetablering och en ineffektiv spridning av investeringsmedel. Därför föreslås strategiska noder. I södra Banregionen finns 6 kombiterminaler. Dessa är belägna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Älmhult, Jönköping och Nässjö.

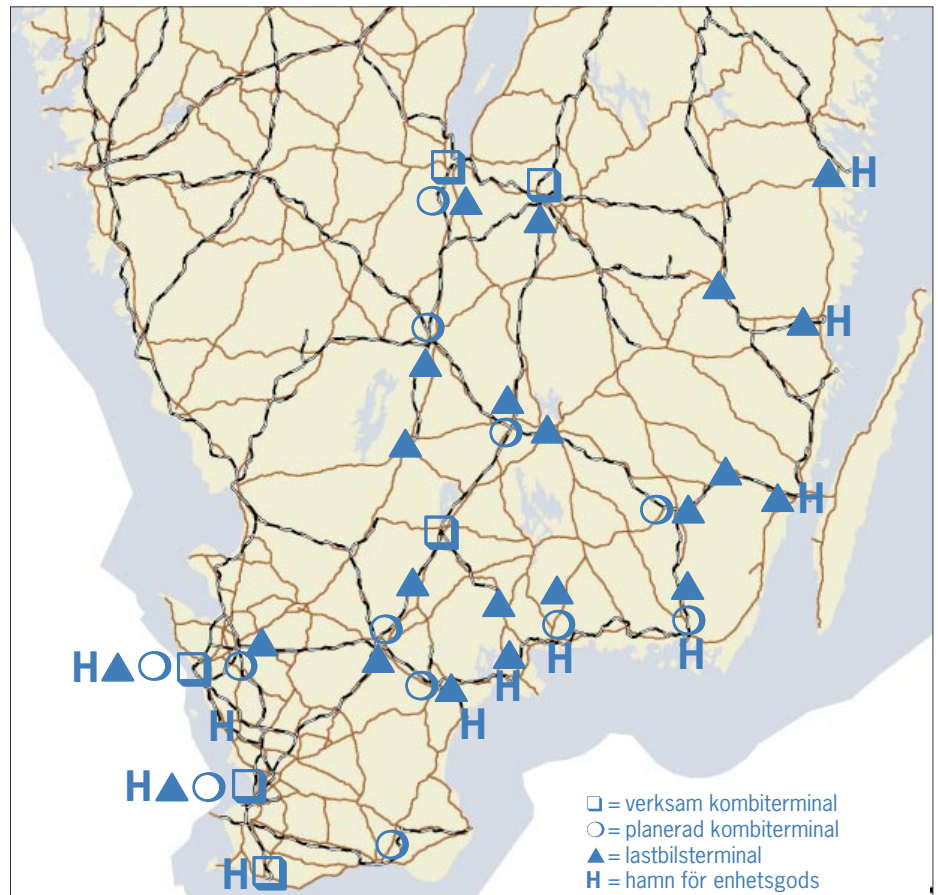
- Helsingborg - hanterar främst lokalt gods och containers till och från hamnen.
- Malmö - fungerar som internationellt nav i CargoNets nätverk och har även stor regional och lokal betydelse.
- Trelleborg - fungerar som omlastningsterminal mellan tåg och färja för volymer till och från kontinenten.
- Älmhult - lokal terminal av stor betydelse för IKEA:s transporter.
- Jönköping - lokal och regional terminal med i huvudsak trailerhantering.
- Nässjö - lokal och regional terminal med stor andel containers från och till Göteborgs hamn.



Skåneterminalerna har de största godsvolymer, men den största volymökningen har uppvisats i kombiterminalerna i Småland. Den hanterade volymen i Jönköping ökade med +89 procent 2004 jmf 2003. I översiktsplaner samt planerade förbättringsåtgärder finns planer för ytterligare 12 kombiterminaler i regionen (se vidstående figur).

I Södra Banregionens "Förslag till Regional Utvecklingsplan för Kombiterminaler" konstateras att det i Sölvesborg, Kalmar, Oskarshamn och Västervik finns varierande möjligheter att hantera enhetsgods.

I Södra Banregionens kombiterminalutredning förordas en stegvis utveckling som inbegriper totalt 10 kombiterminaler på kort sikt, ytterligare en på medellång sikt och ytterligare fem på lång sikt (se fig vidstående sida).



Källa: Banverket, "Förslag till Regional utvecklingsplan för kombiterminaler", 2005.

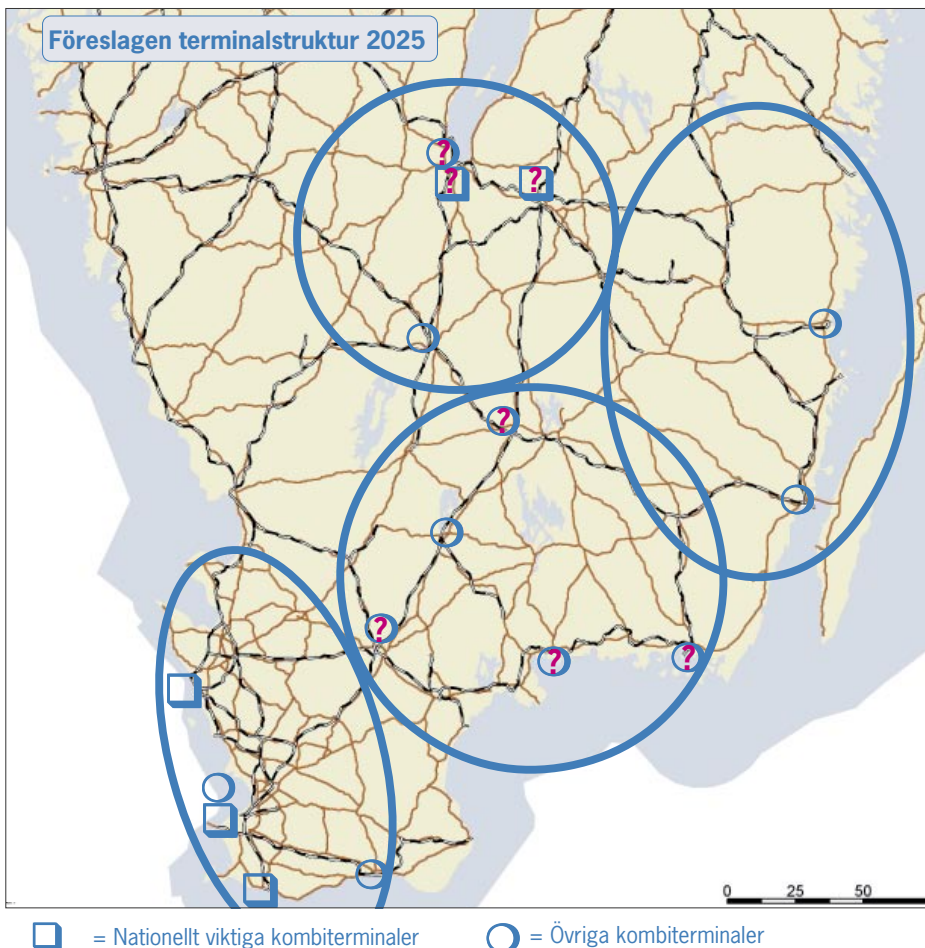
I Ystad hamn planerar hamnbolaget etablera en mindre kombiterminal i anslutning till bangården med anslutning till Österlenbanan. Kombitrafiken är främst trailers och i andra hand växelflak. Marknaden är den växande Polentrafiken.

I Karlskrona avser kommunen rusta upp det kommunala anslutningsspåret mellan hamnen och Gullberna. I anslutning till ett nytt färjeläge planeras järnvägsspår för rangering av upp till 750 m långa tåg. Möjligheten till kombitrafik på Kust till kustbanan kommer att undersökas.

Karlshamns kommun och Karlshamns Hamn AB planerar att möta ökande efterfrågan på transporter till och från Baltikum/Ryssland med bl.a. ny kombiterminal i Stilleryd (förordas på medellång sikt). Med nytt triangelspår underlättas transporterna till och från hamnområdet.

På lång sikt förväntas det finnas ytterligare fem kombiterminaler i Torsvik i Jönköping, Värnamo, Hässleholm, Oskarshamn (i eller i anslutning till hamnen) respektive Kalmar/Nybro (som slutpunkt i ett eventuellt kombiupplägg utmed Kust till kustbanan). Kalmar kommun har beslutat genomföra en förstudie gällande lokaliseringen av en kombiterminal till Kalmar.

Mot bakgrund av framtidspotentialen inom intermodala transporter, framtida kostnadsfördelar för järnväg jämfört vägtrafik, potentialerna med Östersjöhandeln och ny färjeförbindelse Västervik - Tallin bör en eventuell kombiterminal i Västervik/Oskarshamn/Mönsterås övervägas inom ett kortare tidsperspektiv än lång sikt. Med två kombiterminaler i Blekinge finns annars stor risk att Smålandskusten, som följd av bristande infrastrukturella kopplingar, halkar efter i utvecklingen.



Källa: Banverket, "Förslag till Regional utvecklingsplan för kombiterminaler", 2005.

4.4 Näringslivets behov av transportlösningar

Bra infrastruktur har stor betydelse för utvecklingen av handelsutbytet över Östersjön. BBRIs studie av företagen i Kalmar län visar på att brister i de infrastrukturella kopplingarna idag utgör ett hinder för vissa företags utveckling av Östersjöhandeln.

Kunderna vill inte behöva ta kontakt med flera olika aktörer för sina transporter, de vill ha en kontakt som har helhetssyn. För exempelvis IKEA är logistik ett nyckelområde och avgörande för företagets verksamhet och utveckling. Fungerande infrastruktur och god logistik är en förutsättning för att få tillväxt. IKEA går därför ut och kräver samverkan vad gäller hamnverksamheten och angränsande infrastruktur i sydöstra Sverige. IKEA syftar i detta fall på Blekingehamnarna och Skånska ostkusten, men resonemanget kan sannolika appliceras även på Smålandskustens hamnar i förhållande till vissa större aktörer.

Företagen i regionen söker ett effektivt logistikflöde med rätt pris och kvalitet. Korta ledtider är för många mycket betydelsefullt. Valet av hamn styrs inte strikt av geografisk närhet.

Näringslivsintervjuer

I denna studie har totalt 12 tillverkningsföretag belägna i upptagningsområdet för Smålandskustens hamnar intervjuats. Dessutom har tre transportföretag intervjuats varav ett är beläget i Bergslagen, men nyttjar en av hamnarna i regionen för sina transporter. Samtliga intervjuade tillverkningsföretag verkar internationellt med relationer på de centraleuropeiska- och östeuropeiska/ryska marknaderna. Intransporter består i huvudsak av insatsvaror och uttransporter av förädlade varor.

Akzo Nobel Nippon Paint AB i Gamleby tillverkar färg för lackering av olika plåtytor. Intransporterna av insatsvaror sker direkt från centraleuropeiska leverantörer med lastbil och från Göteborgs hamn där insatsvarorna kommit in med oceangående båtar. Dessutom kommer en mindre del av varorna in via hamnarna i Karlshamn och Norrköping. Transporterna av färgprodukterna sker till kunder i Sverige, Finland, Centraleuropa, Östeuropa och Ryssland. Kunderna står själva för transporten och den genomförs oftast av de stora transportföretagen som till största del använder sig av lastbilstransporter. Till Finland nyttjas färjelinjerna via Stockholm medan lastbilstransporterna till de baltiska staterna och Ryssland sker via färjetrafiken i Kapellskär. Akzo Nobel Nippon Paint är intresserade av nya förbindelser över östersjön eftersom det kan ge kortare ledtider för transporterna, men ytterst är det transportföretagen som avgör transportvägen menar företaget.

Bevi AB i Blomstermåla tillverkar och säljer motorer, växlar och elektronisk apparatur av både sitt eget och av andras märken. Bevis transporter av insatskomponenter kommer till Blomstermåla med lastbil från centraleuropeiska leverantörer och Polen samt från hamnen i Köpenhamn. Till Köpenhamn kommer komponenter från Asien via omlastning från oceanbåtar till feederbåtar i någon europeisk storhamn. Den export ut i övriga delar av världen som sker från Bevi idag, går med containers från Göteborgs hamn. Tidigare nyttjades hamnen i Oskarshamn för containertrafiken, men när trafiken drogs in kom istället Göteborg att nyttjas. Hamnarna i Oskarshamn och Kalmar är de som Bevi vänder sig till om sjötransporter blir aktuella. Till Bevis kontor i Estland skickas styckegodset på en dag med lastbil från Stockholm medan kontoret i Litauen nås med lastbil efter två dagar via färjan från Karlshamn. Nya färjelinjer mellan Smålandskusten skulle vara intressant, men då främst för företagets persontransporter mellan kontoren i de olika länderna. Dock är Bevi tveksamma till att dagens godsunderlag är tillräckligt för att kunna öppna en ny färjelinje/-linjer. Framtidens potentialer till ökat handelsutbyte kan dock skapa de nödvändiga förutsättningarna.

DuPont Powder Coatings i Västervik tillverkar pulverfärg för industriellt bruk. Företaget har också verksamhet i Finland, de baltiska staterna, Ryssland och Polen, vilket innebär att mycket transporter sker över Östersjön med lastbilar på färjelinjerna från Stockholm och Karlshamn. Färjetrafik skulle skapa snabbare och mer ekonomiska transporter mellan regionen och de baltiska staterna, menar DuPont och beskriver att betydande potentialer för utökad handel finns mellan regionerna.

Bilindustrin i Sverige och Europa är köpare av de avgassystem som **Faurecia Exhaust Systems AB i Torsås** tillverkar. Köparna står för transporterna från produktionen i Torsås och istället är det intransporterna som Faurecia planerar och genomför. En stor del av insatsvarorna kommer från Sydafrika till de europeiska storhamnarna med båt. Där sker omlastning till lastbil för transporten till Torsås. Tidigare skedde båttransporten direkt till Göteborgs hamn och vid planeringen av den transporten avfärdades Karlshamn som alternativ pga för långa ledtider. Önskvärt vore ett fungerande system med feederbåtar som trafikerar Smålands- eller Blekingekusten och de europeiska storhamnarna i bl.a. Hamburg, menar Faurecia. Vissa mindre inköp gör även Faurecia från Estland och Litauen och en ny färjelinje över Östersjön skulle vara intressant om det är kostnadseffektivt och ledtiderna kan förkortas.

AB Gustaf Kährs i Nybro producerar trägolv för den svenska och internationella marknaden. För den internationella marknaden transporteras trägolven från centrallagret i Kalmar med lastbil till Helsingborg där de packas i containers och lastas på feederbåtar som kör till Bremen och Hamburg för omlastning till oceanfartyg med destinationer i Asien och Nordamerika. Fram till år 2000 använde sig Kährs av feedertransporter från Oskarshamn istället men turtätheten var det avgörande problemet. Intransporterna av timmer till produktionen i Nybro, sker till största del från närområdet, men närmare 40 000 ton timmer tas in via Kalmar hamn, något som Kährs anser fungerar mycket bra.

I framtiden kan det bli aktuellt med intranporter av ektimmer från Ukraina och för dessa transporter är den hamn som ligger geografiskt bäst till, intressant att nyttja. Hamnarna i Kalmar och Oskarshamn har geografiskt fördelaktiga lägen för den nya trafiken tillsammans med hamnen i Bergkvara som dock har bristande väganslutningar och därmed inte är aktuell för Kähns. Dagens import av timmer via Kalmar hamn kommer att fortsätta. Mindre volymer av timmer tas dessutom in idag med lastbil från Polen via färjan till Karlskrona. Färjelinjer till de baltiska staterna skulle kunna nyttjas vid sådana mindre sändningar.

Avsättningsmarknaden i Ryssland och de baltiska staterna är idag inte så stor för Kähns och företaget betraktar det inte heller som ett stort tillväxtområde samtidigt som konkurrensen på dessa marknader är hård. Dagens färjelinjer nyttjas för de transporter som sker över Östersjön, fulla lastbilar går via Karlshamn medan mindre sändningar samlastas och transporteras via Stockholm.

SAFT AB i Oskarshamn är beläget i anslutning till hamnområdet men nyttjar inga transporter via hamnen idag för sin produktion av NiCd batterier för industribehov. Intranporterna sker med lastbil från Europa. Ungefär hälften av de färdiga batterierna transporteras tillbaka till den europeiska marknaden med lastbil, medan övriga batterier skickas ut till den internationella marknaden via Göteborgs hamn. SAFT är nöjd med dagens transportuppbygg och övriga alternativ tar för lång tid har det visat sig för SAFT som hela tiden försöker effektivisera sina transporter. Feedertrafik från t.ex. Oskarshamn istället ger för långa ledtider samtidigt som lastbilstransporter är mycket konkurrenskraftiga idag.

All försäljning till de forna öststaterna sker från SAFTs fabrik i Tjeckien, men med de stora marknadspotentialer som finns i Östeuropa och Ryssland, så bör även produktionen i Oskarshamn komma att påverkas i framtiden. Förbättrade förbindelser över Östersjön är då intressanta, menar SAFT.

Scania Lastvagnar AB i Oskarshamn tillverkar lastbilshytter. Huvuddelen av transportererna in och ut till fabriken i Oskarshamn samordnas av Scania centralt. Vissa godsslag tas in via Södertälje hamn för vidare distribution till de olika produktionsenheterna i Sverige och vissa går via Göteborgs hamn. Miljöpåverkan och korta ledtider för transportererna är viktigt för Scantias framtida transportlösningar. Scania i Oskarshamn tar in en del insatsvaror från Estland och denna import förväntas öka. En färja direkt från Tallin till Oskarshamn skulle därför vara positiv, menar Scania. Detsamma gäller en färjelinje till Lettland. Idag hyr Scania upplagsytor för plåt i Oskarshamns hamn.

Skrotfrag AB:s anläggning i **Oskarshamn** tar emot skrotmaterial från industrier, byggavfall, skrotbilar och skrot från återvinningsanläggningar. Intranporterna till anläggningen sker i huvudsak med lastbil medan material än så länge endast i mindre skala tas in via hamnen. Större mängd gods skickas idag med båt ut från hamnen. Skrotfrag hoppas kunna öka sina transporter via hamnen i Oskarshamn både in och ut. Kopplingarna till och från skulle gärna få uppgraderas både gällande väg och järnväg. Företaget har också önskemål om att utlastningar ska kunna ske i containers från hamnen som ju inte är möjligt idag. Handeln med de baltiska staterna och Ryssland är idag mycket begränsad för Skrotfrag, men man hoppas kunna öka den avsevärt i framtiden.

Stena Gotthard AB är ett återvinningsföretag med verksamhet bl.a. i **Kalmar**. Stena i Kalmar exporterar mycket skrot som lösgods via Kalmar hamn. Dessutom används Malmö hamn för de båtar som inte kan nå Kalmar pga farledsdjupet. Stena anser att dagens transportuppbygg fungerar bra, hanteringen är rationell och transportvolymerna ökar konstant, främst till export. Båtarna som nyttjas är relativt små och inga större förändringar ser ut att ske för Stena i Kalmar där närheten till hamnen är avgörande för verksamheten.

Södra Cell och Södra Timber är två bolag inom Södrakoncernen med flertalet lokaliseringar i södra Sverige. Transportorganisationen inom Södra är komplex och ofta samnyttjas transporterna för olika varuslag, t.ex. pappersmassa och sågade trävaror. Lastbilstransporterna är centrala för korta transporter medan både järnvägs- och båttransporter används för längre transporter.

Intransporterna av massaved sker till de tre massabruken och till Mönsterås går båtarna direkt till brukets egen hamn, till Mörrums bruk nyttjas hamnen i Karlshamn och till Värö bruk nyttjas Varbergs hamn. Utöver massaved importerar Södra sågtimmer från främst Ryssland och de baltiska staterna och stora volymer lossas i Mönsterås hamn och Varbergs hamn. Till de småländska sågverken i Torsås och Långasjö kommer sågtimret via Bergkvara hamn. Transporterna av de sågade trävarorna sker delvis med båt (till Storbritannien, USA och Asien) och då nyttjas främst ovan nämnda hamnar i Mönsterås och Varberg. Kalmar och Oskarshamn nyttjas också för mindre sändningar (14 000 ton resp 20 000 ton) från sågverk nära hamnarna till destinationer som hamnarna har linjetrafik till.

För närvarande har Södra inga planer på att förändra sitt transportupplägg, men man följer noga utvecklingen. Prisbilden med låga priser på containertransporter från Göteborg, innebär att Södra väljer transporter därifrån om inte den egna hamnen i Mönsterås nyttjas. Massaved från Sydamerika var tidigare ett prisvärt alternativ, men de dyra bränslekostnaderna påverkar dessa transporter negativt. Istället gör Mönsterås bruk investeringar på järnvägen för att kraftigt öka råvarutillförseln från södra Sverige med tåg inom kort.

Överums Bruk tillverkar jordbruksmaskiner i **Överum**. Insatsvarorna till Överums produktion sker med lastbil i huvudsak från Centraleuropa via Danmark, men också från Polen via Karlskrona. De färdiga jordbruksmaskinerna för den centraleuropeiska marknaden går samma väg tillbaka via Danmark med lastbil. Maskinerna för den internationella marknaden skeppas ut via Göteborgs hamn i containers. Till Polen nyttjas färjelinjen från Karlskrona, till Finland går transporterna med färja från Stockholm och till de baltiska staterna och Ukraina sker transporterna med lastbilar via färjan som avgår från Karlshamn. Nya färjeförbindelser mellan regionen och de baltiska staterna skulle vara positivt för Överums transporter av de tillverkade jordbruksmaskinerna till kunderna. Ledtiderna i transporterna skulle minska rejält och på så sätt pressa transportkostnaden som idag är betydande. På sikt ser också Överums bruk ökad försäljning i de baltiska staterna och Ukraina från dagens små volymer.

Logistik- och transportföretagen **DHL** och **Schenker** transporterar idag stora mängder gods mellan Sverige och de baltiska staterna samt Polen. Transporterna sker med lastbilar och trailers och sker uteslutande via befintliga färjelinjer. För gods med mål- eller startpunkt i Kalmar län nyttjas i huvudsak anslutningarna till de baltiska staterna från Stockholmsområdet och Karlshamn samt främst Karlskrona för trafiken gentemot Polen. Vid sändningar av styckegods, omlastas godset vid respektive företags omlastningsterminaler och skickas därefter enligt förutbestämda transportupplägg. Transporter av hela lastbilar och trailers är dock mer förekommande än styckegodstransporter mellan Kalmar län och de baltiska staterna. Lastbils- och trailertransporterna har ett mer flexibilt transportupplägg och kan nyttja olika färjelinjer beroende på omständigheterna. I övrigt har transportföretagen relativt lite samröre med de småländska hamnarna eftersom till stor del lokala och mer specialiserade åkerier nyttjas för transporterna till och från hamnarna.

DHL och Schenker kommer att följa färjetrafikens utveckling med stort intresse. Visar färjelinjen/färjelinjerna att den/de är stabila i sin trafikering och att trafikeringen är kontinuerlig, kommer transportföretagen att genomföra seriösa överväganden att intensifiera transporterna via linjen/linjerna om naturligtvis de ekonomiska förutsättningarna också är de rätta.

TÅGAB (Tågakeriet i Bergslagen AB) kör idag transportupplägg via Västerviks hamn. Totalt transporterar TÅGAB 170 000 ton gods (främst massaved och pappersmassa) från hamnen till papperbruk i Värmland och Mellansverige. Företaget ser positivt på framtiden och hoppas att de planerade investeringarna i Västerviks hamn genomförs så att tågtrafiken till och från hamnen kan utvecklas. Då är också hamnen rustad för den ökade handeln över Östersjön som förväntas, menar TÅGAB. Väl fungerande samarbete med hamnen framhålls. Utvecklingen av färjetrafiken via Västervik kan få påverkan för godstågtrafiken om nödvändig hanteringsutrustning finns i hamnen för omlastningar.

Intervjuerna har visat att de företag som idag nyttjar någon eller några av Smålandskustens hamnar för lastning och/eller lossning upplever att relationerna med respektive hamn är goda och servicenivån hög. Vid behov av mellanlagring är hamnbolagen tillmötesgående och tjänsterna som erbjuds i hamnen är rationella och effektiva.

Företagen ställer sig positiva till att färjetrafiken ska ske via någon hamn längs Smålandskusten istället för dagens linjetrafik från Stockholmsområdet och Blekinge. På så sätt kan transporttiderna förkortas och handelsutbytet öka. Det finns dock viss oro gällande dagens kundunderlag i regionen bland vissa av företagen, men samtidigt framhålls de framtida potentialerna med ökad handel över Östersjön. Avgörande blir hur konkurrenskraftigt priset för färjetransporterna kommer att vara.

För de företag som inte nyttjar någon eller några av hamnarna i Småland är det främst priset och de långa ledtiderna för transporterna som påverkar, direkt eller indirekt. Företag med små mängder gods är ofta beroende av containertransporter och då lockar den relativa närheten till betydligt större hamnar i Skåne och Göteborg som kan erbjuda lägre pris, större turtäthet och kortare ledtider för transporter ut på de europeiska och internationella marknaderna. De mycket konkurrenskraftiga priserna på lastbilstransporter har också bidragit till utvecklingen. I vissa fall har lastbilstransporter från de stora hamnarna i Hamburg och Bremen till Småland visat sig vara mer konkurrenskraftiga och lönsamma än feedertrafik till någon svensk hamn.

4.6 Eventuell lokalisering av djupförvar och kapselanläggning i regionen

Kärnkraftföretagen i Sverige bildade under 1970-talet, i samband med att kärnkraften togs i bruk, Svensk Kärnbränslehantering AB, SKB. Detta till följd av den lagstiftning som säger att den som producerar el med kärnkraft också måste ta hand om avfallet. SKB ska därför ta hand om det radioaktiva avfallet från de svenska kärnkraftverken på ett sätt som motsvarar mycket höga krav.

Idag har SKB ett centralt mellanlager för använt kärnbränsle (Clab) utanför Oskarshamn, ett slutförvar för radioaktivt driftavfall (SFR) i Forsmark (Östhammars kommun) och ett därtill hörande transportsystem.

Ett omfattande arbete tillkommer nu när ett djupförvar, för slutlig förvaring av det använda kärnbränslet ska byggas. Sedan ett par år tillbaka pågår platsundersökningar för djupförvaret i de alternativa lokaliseringssorterna Oskarshamn och Forsmark. SKB räknar med att bli klara med undersökningarna under 2007 och kunna lämna in ansökan om att få bygga djupförvaret på en av de undersökta platserna mot slutet av 2008. Planerad driftstart för den nya anläggningen är 2018 och i storleksordningen ca 20 miljarder kr beräknas investeringen kosta.

Samtidigt som slutförvaringsfrågan utreds, pågår även projektering för en inkapslingsanläggning och även här är de aktuella alternativen Oskarshamn och Forsmark. SKB vill bygga inkapslingsanläggningen i anslutning till Clab för att kunna tillvarata den erfarenhet, som finns på Clab, av att hantera använt bränsle. En annan fördel är att flera av de befintliga processystemen och anläggningsdelarna i Clab kan nyttjas också av kapselanläggningen. Redan år 2006 ska underlaget vara framtaget för en ansökan om att få bygga en inkapslingsanläggning.

Oskarshamns kommun är positivt inställda till de båda anläggningarna och beräknar att 400-650 arbetstillfällen per år skulle skapas i kommunen. Idag har SKB ett kapsellaboratorium i hamnen och kommunen är positivt inställda till att kapselanläggningen placeras där eller i närheten.

Byggandet av slutförvaringsanläggningen kommer att kräva stora resurser och pågå under lång tid, eftersom avfall kontinuerligt ska tas emot under avvecklingsperioden. Kärnkraftverket i Oskarshamn nyttjar idag sjötransporter för bl a avfall och då skeppas det via den egna hamnen i anslutning till anläggningen. Hamnen i Oskarshamn kan eventuellt komma att användas för transporter av det bergmaterial som blir över vid sprängning av förvaringstunnlarna. Totalt kan det bli ett överskott på ca 1 miljon ton bergmaterial som ska skeppas ut under byggnadstiden. Dessutom kommer bentonit (täckningsmaterial) att behöva skeppas in via hamn och där kan Oskarshamns hamn bli aktuell. Dock är fortfarande planerna osäkra och besked om framtiden dröjer tills SKB:s utredningar är klara och beslut är fattade.

Inledande diskussioner har också påbörjats med trafikverken om åtgärder som måste vidtas vid en eventuell placering av de nya anläggningarna i Oskarshamn. Bl a har upprustning av vägavsnittet från E22 till kärnkraftverket diskuterats till följd av den förväntade trafikökningen. Betydande trafikökningar förväntas i kommunen, men också i angränsande kommuner. Vägnetet överlag behöver rustas upp, men särskilt riksvägarna 34 och 127 är i dåligt skick.

5 Möjliga samverkansområden

5.1 Smålands hamnstruktur erbjuder mångfald

En samlad och tydlig bild av hamnstrukturen i regionen är en viktig grund för gemensamt utvecklingsarbete. En helhetsbild av befintlig struktur i ljuset av möjligheter och hot i omvärlden bildar också viktigt underlag för att utarbeta och verka för en optimerad anslutande infrastruktur.

Längs Smålandskusten finns en befintlig hamnstruktur som erbjuder mångfald. Smålandskustens hamnar är utifrån sina skilda förutsättningar i stor utsträckning verksamma inom olika nischer och fungerar därmed i huvudsak som komplement till varandra.

- **Västerviks hamn** erbjuder kundanpassade logistiklösningar med Östersjön som nav. Västervik är en viktig regional nod i en korridor mellan Estland, Finland och Ryssland i öst, Mellansverige och Värmland i väst. Goda förutsättningar för intermodal trafik sjöfart-järnväg är en viktig del i hamnens verksamhet. Ny färjelinje Västervik-Estland (etablerad augusti/september 2005) innebär en stärkt plattform för fortsatt utveckling av hamnens vidare geografiska upptagningsområde.
- **Oskarshamns hamn** har en viktig funktion i regionen som djuphamn för oceangående fartyg. Möjligheten att ta in större, djupgående båtar i Oskarshamn gör hamnen till ett naturligt alternativ för gods med översjödestinationer (USA, Mellanöstern och Afrika) och ger därmed hamnen ett större geografiskt upptagningsområde. Hamnen i Oskarshamn är central för hela infrastrukturen i regionen med anslutande vägar. Det är den enda djuphamnen och bör prioriteras genom att pekas ut. Oskarshamns hamn bedriver omfattande och expanderande färjetrafik till Gotland. Stora ytor och magasinsutrymmen i hamnen innebär goda förutsättningar för terminalverksamhet och trepartslogistiklösningar.
- **Mönsterås hamn** är industrihamnen för Mönsterås skogskominat som ägs av Södra. Mönsterås hamn har stora egna flöden, men transporterar idag inget externt gods. I framtiden finns potentiell möjlighet till företagsetableringar i anslutning till bruket, som då skulle kunna ta del av överskottsenergin från brukets produktion samt hamnfaciliteterna. De stora godsmängder som produceras av Södrakoncernen stärker argumentet för utvecklad landinfrastruktur.
- **Kalmar hamn** är den avseende godsflöden största allmänna hamnen längs Smålandskusten. Kalmar hamn är nischad för transporter av skogsprodukter (främst sågade trävaror), jordbruksprodukter, petroleum- och bulkprodukter. Kalmar hamn har genom långtgående samarbete och gemensam affärsutveckling med företag inom dessa branscher kommit att spela en stor roll för det lokala och regionala näringslivet.
- **Bergkvara hamn** är främst inriktad på skogsråvara och härvid främst import av timmer från Ryssland, där hamnen fortsättningsvis har en viktig roll. Hamnen bedriver en expanderande vindkraftsverksamhet och har goda förutsättningar att bli centralpunkt för fortsatt utbyggnad av vindkraft i Kalmarsund.

5.2 Samverkans- och utvecklingspotentialer

Det mest långtgående samverksformen innebär att ett gemensamt bolag bildas ”Smålandskustens hamnar AB”. En så långtgående lösning är dock ännu inte aktuell, men det gäller att hitta ändamålsenliga former för samverkan och skapa möjligheter för successivt utvecklad samverkan.

Branschen har generellt karaktäriserats av bristande inbördes samarbete mellan närliggande hamnar. Även mellan Smålandskustens hamnar är samverkan begränsad. Inom hamnsektorn märks nu allt fler samverkansinitiativ i syfte att uppnå fördelar med ökad specialisering och samordning. Exempelvis har samverkan mellan hamnarna i Varberg, Göteborg och Uddevalla sedan några år inom West Sweden Seaports, rönt stora framgångar genom inbördes specialisering och resursfokusering inom de nischer där respektive hamn har bäst förutsättningar. Ett annat exempel på utvecklad samverkan är fusionen mellan hamnföretagen i Köpenhamns hamn och Malmö hamn.

Studien visar att det bland hamnföreträdare och hamnkommuner finns intresse för samverkan inom relevanta områden, mot bakgrund av främst:

- begränsade medel för investeringar till landbaserad och anslutande infrastruktur. Ett samlat grepp kan ge bättre utdelning.
- fördelar med att undvika eventuella dubbelinvesteringar.
- samlad strategi för att möta konkurrensen från angränsande storhamnar.
- utvärdering/beredning av potentiella samordningsvinster.
- framgång för grannen kan ge positiva spinn-off effekter även för den egna verksamheten genom att regionen blir starkare och genom att kapacitetsmässig back-up-funktion kan bli aktuell.

För Smålandskustens hamnar är det viktigt att omgående få igång en process för samverkan, med betoning på gemensamma infrastrukturbehov, fokusering och samordning. En viktig utgångspunkt för samverkan/fokusering är att den är marknadsdriven och att samverkan sker på affärsmässiga grunder.

Nedan listas i studien identifierade samverkans-/utvecklingsområden för Smålandskustens hamnar.

Etablera en dialog mellan berörda hamnföreträdare för att utveckla en långsiktig, gemensam strategi för att minska risktagandet och förbättra lönsamheten i regionernas hamnverksamhet. En viktig gemensam fråga är att verka för förbättrad landinfrastruktur. Av stor vikt vid samverkan är att arbetet skapar positivt resultat för alla parter.

Färjetrafik. Den starka utvecklingen av färjetrafik över sydöstra Östersjön bedöms fortsätta. Färjetrafik är betydelsefull, eftersom den bidrar till förbättrade förutsättningar för produkter med högre förädlingsgrad och genom att persontransporter underlättas, vilket är betydelsefullt för att stärka handel och godsflöden. Regionen har arbetat för att samordna färjetrafik i Östersjön i mer än 10 års tid. Inledningsvis inom projektet ”Östersjötangenten”. Idag har projektet tagits över av Regionförbundet som är lead partner för ”Baltic Tangent” som är det nya namnet.

Västervik och Oskarshamn är de hamnar som i dagsläget är mest lämpade för färjetrafik. Västervik har tidigare erfarenhet av färjetrafik till Estland och Lettland (2001-2003) och besitter nödvändig infrastruktur. Härigenom har en ny färjelinje Västervik-Paldiski (Tallin) kunnat etableras (september 2005). Oskarshamn har stor erfarenhet av färjetrafik genom

den omfattande Gotlandstrafiken och även utrymmesmässiga förutsättningar. Kalmar hamn har i dagsläget valt bort färjetrafik pga. de stora satsningar som görs på färjetrafik i relativt närliggande Karlskrona.

Förslag till fortsatt utvecklingsarbete rörande färjetrafiken:

- Stödja den nystartade färjelinjen Västervik-Paldiski. Nödvändig infrastruktur finns i hamnen och näringslivsunderlag finns uppenbart, men det är viktigt att klara uthålligheten under etableringsfasen. Är positivt för hela regionen. Järnvägsstandarden är vital för Västerviks hamn och den nya färjeförbindelsen innebär ytterligare ett starkt argument för att satsa på en uppgradering av Tjustbanan. Även anknytande väginfrastruktur är betydelsefull.
- Bevaka möjligheten för en framtida ny färjelinje mellan Oskarshamn/Västervik och Lettland och/eller Litauen. Med bakgrund av utsikterna för framtida näringslivsutveckling och stora potentialer för handelsutbyte bör utrymme för ytterligare färjelinje finnas. Uthålligheten under etableringsfasen är dock en kritisk fråga.

Samverkan med övriga hamnregioner och främst med hamnarna norr och söder om Smålandskusten. Viktigt att inte låsa tankarna om samverkan till det egna länet, utan att se på samverkan utifrån ett bredare perspektiv. Viktigt att samverkan beaktas/sker över länsgränserna gemensamt eller med ett urval av företrädare för berörda hamnar i främst Karlskrona, Karlshamn, Norrköping och Oxelösund eftersom det delvis är samma potentialer man konkurrerar om i Östersjöns transportsystem och delvis samma upptagningsområde. Gemensam övergripande utvecklingsplan är av stor vikt för att kunna få ta del av de satsningar som Godstransportdelegationen aviserade i sitt betänkande angående gods- och persontransporter i Östersjön. En möjlighet är att *gemensamt med hamnarna i Blekinge och Norrköping samt Oxelösund utveckla en samlad, rationell täckning av marknaderna på andra sidan Östersjön avseende färjetrafik och vissa systemtransporter.* En sådan samlad marknadsstrategi bör grundas på vilka hamnar som har bäst förutsättningar för att trafikera olika sträckor och på en kalkyl för hur mycket man sparar genom att undvika dubbelinvesteringar i hamnarna längs kustavsnittet.

Gemensam intressebevakning och lobbying ställer sig samtliga hamnar och hamnkommuner positiva till med utgångspunkt i att regionens näringsliv är transportintensivt och förbättrade kopplingar i nord-sydlig riktning är viktiga tillsammans med kopplingarna mot inlandet. Naturligtvis bör även hamnarnas regionala betydelse påpekas, främst för skogsindustrin, men också potentialerna för framtida färjetrafik där förbättrad landinfrastruktur är absolut nödvändig och ger stora positiva effekter för det förväntade ökade handelsutbytet. Ett samlat grepp kring behov och potentialer ger bättre möjlighet att ta tillvara Smålandskustens strategiska läge. Hamnarna har en grundläggande roll för att utveckla handel och affärssamarbete över Östersjön. Av central betydelse för hamnarnas utveckling är åtgärder i form av:

- stärkta järnvägsförbindelser västerut Oskarshamn - Nässjö och i nordvästlig riktning (Tjustbanan) från Västervik. Agera angående Banverkets förslag till regional utvecklingsplan för kombiterminaler där Smålandshamnarnas underlag urholkas till förmån för intermodala kopplingar med hamnar endast i Göteborg, Karlskrona/Karlshamn samt i Skåne. Kalmar kommun har beslutat genomföra en förstudie gällande lokaliseringen av en kombiterminal till Kalmar. Framtida kombiterminal i Västervik/Oskarshamn bör utvärderas. Bristande järnvägsförbindelser till Oskarshamn är idag en konkurrensnackdel för hamnen.
- upprustning av E22 och upprustning av vägarna i öst-västlig riktning till bl a Växjö, Jönköping och Göteborg. Detta för att förbättra tillgängligheten till/från industrierna i Smålands inland, vilket skulle gynna såväl hamnarna som näringslivet i regionen.

Gemensam marknadsföring där hamnarna presenterar sin specifika verksamhetsinriktning och kunder kan hänvisas till den hamn där deras krav bäst kan uppfyllas. *Gemensam informationstjänst.* Om en kund exempelvis vill skicka en container till Baltikum, bör denna transport smidigt kunna

styras till lämplig hamn. Gemensam marknadsföring och informationstjänst förutsätter gemensam strategi.

Trepartslogistik är intressant för hamnarnas utveckling och består av transporter från producent, mellanlagring och hantering av produkten innan den slutligen levereras till kunden. Denna form av helhetslösning av transporter inklusive lagerhållning blir allt vanligare och bör vara aktuell för hamnverksamheter med tillgängliga lagringsytor, utvecklade logistiknätverk och befintlig infrastruktur. Detta bör främst vara aktuellt för hamnverksamheten i Kalmar, Oskarshamn och Västervik.

Utreda underlag för containertrafik i form av feederbåtar till Europa. Föreliggande studie indikerar en tuff konkurrenssituation för feedertrafik av containers från Smålandskusten till Europa. Underlaget för containertrafik bör studeras närmare. I fortsatta undersökningar bör särskilt fokus läggas vid potentialerna österut, med containertrafik till de baltiska staterna. Möjligheterna att kombinera denna trafik med inhemska järnvägstransporter i Sverige bör också beaktas. Ska det satsas på containertrafik i regionen är Oskarshamn ett naturligt alternativ. Matartrafik till Riga är intressant att utreda vidare.

Små och smidiga hamnverksamheter där kunden sätts i fokus och flexibla lösningar kan erbjudas näringslivet. Exempelvis har Kalmar hamn genom ett nära utvecklingssamarbete tillsammans med det regionala näringslivet byggt upp en i hög grad kundanpassad, uppskattad och lönsam hamnverksamhet. Småskaliga, kundanpassade hamnar är ett viktigt komplement till storhamnarna. Det är därför viktigt att skapa goda förutsättningar även för dessa hamnar så att inte konkurrensneutraliteten hamnarna emellan snedvrids genom en alltför ensidig satsning på de största hamnarna.

Maskiner och personal. Ett utökat samnyttjande avseende personal och maskiner bedöms inte ha någon större potential. Sådan samverkan kan vara bra som eventuell nödlösning, men pga. ojämna och oförutsägbara beläggningar är det svårt att få det att fungera på kontinuerlig basis. 4 mil som är avståndet mellan Kalmar och Bergkvara är ett för långt avstånd för att det ska vara lönsamt att flytta maskiner mellan hamnarna. Vidare om en maskin behövs samtidigt i båda hamnarna som delar på den, vem ska då få den? Möjligen finns potential för ökat samnyttjande av maskiner mellan Oskarshamn och Mönsterås, som är de hamnar som ligger geografiskt närmast varandra (ca 25 km).

Stärkt back-up-funktion genom levande dialog. Stormen Gudrun, som exempel, visar att beredskap måste finnas för att lösa problem och att hamnarna fungerar som viktiga back-uper för varandra. Tack vare möjligheten att nyttja Kalmar och Oskarshamns hamnar, blev exempelvis Södra i Mönsterås inte så drabbad av stormen. Men god flexibilitet måste finnas för att uppkomna problem ska överbryggas och då krävs samarbete mellan hamnarna.

Hamnarna i Kalmar och Bergkvara. Kalmar hamn har begränsade ytor för expansion. Konkurrens kan uppstå om markanvändningen genom att delar av hamnområdet kan betraktas som attraktiv mark för bostadsbyggande etc. Skrymmande gods kan omledas till hamnen i Bergkvara som har ytor som kan nyttjas (viss upprustning krävs). Kalmar hamn har redan idag en förskjutning i godsmixen från sågtimmer till mer högförädlade sågade trävaror. Fortsatt dialog mellan hamnarna rekommenderas angående förutsättningar för samverkan och fokusering.

Långsiktig planering av oljetransporter. Stora investeringar har genomförts i oljehamnarna i Kalmar och Västervik av oljebolagen, vilket för den närmsta framtiden har fastslagit strukturen för oljetransporter till sjöss. Med utgångspunkt i den rådande miljölagstiftningen och dess förväntade skärpning kan den framtida strukturen av oljetransporter och -hantering kräva att det ska ske på säkrare och mer ändamålsenliga platser än vad som sker idag. Dessutom är oljetransporterna med lastbil till/från hamnområdet känsliga. Långsiktig planering krävs i samråd med oljebolagen. I Västervik planeras ny, mindre sårbar och mindre störande direktförbindelse mellan hamnen och E22. Även i Kalmar investeras i uppgradering av Södra vägen som är en viktig anslutning till hamnen.

6 Koordinering med pågående internationella utvecklingsprojekt

Euroregion Baltic

EuroRegion Baltic (ERB) är ett politiskt samarbete mellan regioner i Östersjöområdet och bildades i januari 1998. Medlemmarna är representanter för politiska regionala organ från 6 olika länder kring sydöstra Östersjön. Regionförbundet i Kalmar utgör tillsammans med Kronobergs län och Region Blekinge den svenska parten i ERB. ERB är en politisk plattform för gränsöverskridande samarbete på regional nivå med målet att stödja projekt inom områden som turism, miljö, näringsliv, transport och fysisk planering.

Seagull

Seagull är ett Interreg IIIB projekt i vilket ERB:s samtliga medlemsregioner samarbetar. Projektets mål är att konkretisera och fördjupa samarbetet mellan ERB:s medlemmar genom att bland annat utarbeta en gemensam strategi för regional utveckling. Huvudfokus för Seagull är att utveckla samarbetet inom områden som rör vattenfrågor, innovativa centra och landsbygdsutveckling. Projektägare/Lead Partner är Regionförbundet i Kalmar men offentliga aktörer i Blekinge, Kalmar och Kronobergs län är samarbetspartner i projektet.

SEBTrans - Link

Inom ramen för SEBTrans-Link utreds förutsättningarna för ett järnvägsbaserat brytpunktsystem längs Kust-till-Kustbanan, ett kombiterminalsystem för trailer- och containertransporter mellan Göteborgs hamn och Karlskrona/Kalmar hamnar och som skulle kunna innebära att mer gods förs över på järnväg i regionen.

Alvesta, Borås, Värnamo, Karlskrona samt Emmaboda eller Nybro föreslås som brytpunkter på Kust till kustbanan.

Baltic Gateway

I detta EU-projekt medverkar 38 partners från sju länder. Projektet leds av Region Blekinge och kommer att rapporteras i februari 2006. Projektet syftar bl.a. till att utveckla särskilda transportkorridorer i södra Östersjöregionen. Dessa är Karlskrona-Gdynia, Karlshamn-Klaipeda, Ystad-Swinoujscie och Trelleborg-Rostock.

Vad det gäller färjelinjer kan noteras att projektet diskuterar utveckling av färjeförbindelser mellan östra Skåne och Polen (Swinoujscie) respektive från Blekinge till Polen (Gdynia) respektive Baltikum (Klaipeda).

Vad gäller förbindelser med övriga länder i Baltikum - Lettland och Estland - talas inte om att utveckla transportkorridorer till dessa länder från Blekinge eller Skånehamnarna. Vore lämpligt att någon/några hamnar på Smålandskusten, som har det geografiskt närmsta läget i förhållande till dessa marknader, positionerar sig avseende färjeförbindelser med dessa länder. Att jobba utifrån en sådan arbetshypotes kan vara ett lämpligt sätt att koordinera projektet med Baltic Gateway.

Baltic Tangent

Leds av Regionförbundet i Kalmar län med syfte att undersöka förutsättningarna för en bred östvästlig transportkorridor som innefattar Kalmar län. En etablering av transportkorridoren Baltic Tangent bidrar till en utbyggnad av infrastrukturen på land och till sjöss, vilket kan komma att stärka den ekonomiska tillväxten och skapa en växande arbetsmarknad i såväl Kalmar län som övriga medverkande i Östersjöregionen.

Studien av samverkanspotentialen för Smålandskusens hamnar kan ses som ett led i att undersöka förutsättningarna för en östvästlig transportkorridor som innefattar Kalmar Län. I förlängningen kan ett eventuellt fördjupat utvecklingsarbete i Smålandskustens hamnar utgöra en del i att etablera en bred östvästliga transportkorridor innefattande Kalmar län. Utvecklingsarbetet avseende Smålandskustens hamnar bör också ta del av relevanta delar av det material Baltic Tangent arbetat fram.

Regeringens särskilde kontaktperson för Kalmarregionen

Ulf Lönnqvists rapport, av regeringen utsedd till särskild kontaktperson för Kalmarregionen den 29 mars 2004. Detta eftersom Kalmar län drabbats hårt av omfattande företagsnedläggningar och varsel om uppsägning av personal. I lägesrapporten från den 26 maj 2005 beskriver Lönnqvist:

- Infrastruktursatsningar är nödvändiga för att skapa större arbetsmarknadsregioner.
 - Upprustningen av dels järnvägslinjen Emmaboda-Karlskrona och dels bangården i Nybro bör tidigareläggas till start 2006-2007
 - Utredda förutsättningar för upprustning av sträckan Åtvidaberg-Västervik på Tjustbanan. Sträckan Linköping-Åtvidaberg byggs under perioden 2007-2009.
- Statliga arbetstillfällen lokaliseras till länet. 2002 var endast 2,9 procent av länets förvärvsarbetande verksamma på heltid inom en statlig myndighet, riksnittet är 5,3 procent.
- Högskolan i Kalmar tilldelas 500 nya utbildningsplatser och 9 miljoner kr till forskning fram till 2008.
- Projekt för 25 miljoner kr påbörjas för att stärka arbetsmarknaden och tillväxtmöjligheterna långsiktigt i länet.

I det fortsatta arbetet med att utveckla Smålandskustens hamnar är det av stor vikt att arbetet integreras och kommuniceras med Ulf Lönnqvists arbete. På så sätt kan de båda utvecklingsarbetena dra nytta av varandra och skapa gemensamma projektlösningar.

BalticTangent 



Project part-financed by the
European Union within the BSR
INTERREG IIIB programme