

Hamnar – en kommunal angelägenhet?

- Hamnar är en del av infrastrukturen
 - Järnväg och väg planeras av statliga myndigheter, hamnar av kommunala bolag
 - Hamnar fungerar inte utan bra infrastruktur som ansluter på land
 - Vi har inte pengar för vägar/spår överallt
 - Vi kan inte acceptera de naturintrång som blir effekten av okoordinerade infrastruktursatsningar
- ➔ Hamninfrastrukturen bör inte ligga på kommunala politikernas och bolags bord!



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Vilka godstransporter är bäst för miljön?

- Låga utsläpp, få olyckor, litet infrastrukturbehov.
- Om fartyg blir renare kan sjöfart vara ett miljöanpassat alternativ till landtransporter.
- Kortast möjliga vidaretransport på land, helst med tåg.
- Sjötransport till hamnar nära godsets slutdestination.



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Vilket gods ska gå via Norvik?

- Container, max. ca 300 000 TEU/år (dagens Göteborg)
- Ro/Ro, dvs rullande gods på lastbil eller trailer



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Godsflöden till/från Stockholms hamnar: Transporternas regionala fördelning

Gods Ro-Ro, %

Hamn	Stockholms län	Övriga Sverige	Norge Transit	Kontinenten Transit	Totalt
Kapellskär	10	50	20	20	100
Stockholm	20	50	15	15	100
Nynäshamn	15	85	1	0	100
Södertälje	-	-	-	-	-

Container Lo-Lo, %

Hamn	Stockholms län	Övriga Sverige	Norge Transit	Kontinenten Transit	Totalt
Kapellskär	-	-	-	-	-
Stockholm	100	0	0	0	100
Nynäshamn	-	-	-	-	-
Södertälje	80	20	-	-	100

Källa: RTK (2000)



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Norviks tilltänkta containerhantering

- Idag export&import Mälardalen ca 300 000 TEU
 - 13% går via Stockholms hamnar
- 2028 export&import Mälardalen ca 1 000 000 TEU
 - 33% går via Stockholm/Nynäshamn
 - Detta motsvarar ca 300 000 TEU som ger ca 176 000 lastbilsekipage/år



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Norviks tilltänkta trailerhantering

- Vid öppnande av Norvik (2010) räknar man med ca 43 000 trailers/år
- År 2028 räknar SH med ca 200 000 lastbilsekipage/år om maximal kapacitet utnyttjas
 - 40 000 trailers/år motsvarar 1 färjelinje med anlöp mån-fre



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Vidare på land med tåg?

- Tumregel:
 - 85% fraktas på landsväg, 15% på järnväg.
- Nynäsbanan rustas enligt befintlig investeringsplan upp först efter 2010



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Vidare på land med lastbil?

- Containers och trailers har olika transportmönster
- Containers har mål i regionen
- Minst hälften av alla trailers har mål utanför regionen



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Vidare på land med lastbil!

- Redan idag ökar trafiken på väg 225
- Södertörnsleden är inte utbyggd
- Väg 73 ointressant för transport väster- och söderut

→ krav kommer att höras på fler investeringar i väginfrastruktur

→ hotet att en E4-syd byggs kvarstår i ett långsiktigt perspektiv



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Minskar lastbilstransporterna?

- Transporterna på Södertörn kommer att öka
- Transporterna av containers genom Sverige kan minska OM rederierna väljer Norvik framför Trelleborg, Malmö och Göteborg
 - Från Göteborg kommer ca 70 000 TEU med tåg till Mälardalen – verkligen bättre med fartyg??
 - Företags centrallager i södra Sverige kan göra det oattraktivt att överge sydsvenska hamnar – SH:s scenarier mycket osäkra



Behövs en ny hamn vid Norvik?

Minskar trafiken genom skärgården?

- Dagens containerhantering i Stockholms hamnar mycket liten (30 000 TEU), ca 150 fartyg/år

→ Minskningen är obefintlig, och kan nås genom att lägga ner containerhanteringen eller genom att bli delägare i en befintlig containerhamn med tillväxtpotential (Södertälje?, Oxelösund?)



Vem kan fatta ett bra beslut?

- Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill se en nationellt samordnad utredning av hamnbehovet i regionen och i Sverige
- Utnyttja befintlig kapacitet i regionens hamnar i första hand!
- Styr infrastrukturinvesteringar utifrån ett helhetsperspektiv

