

Lomma kommun lämnar följande yttrande

En del tillkommande påståenden även i svaren till andra parter kan inte gå obemärkta förbi, numrering nedan hänvisar till sökandens yttrande daterat 2020-10-30 och kursiverad stil är sökandens kommentarer.

2.4 Sökanden påstår bland annat att utvecklingen av Malmö stad kommer att stanna av om inte utfyllnaden får komma till stånd. Detta är naturligtvis en helt oproportionerlig överdrift då flera andra alternativ kan utvecklas. Man måste då också ställa sig frågan hur staden ser sin framtida utveckling och markanspråk i ett längre perspektiv? I vilken omfattning har man tänkt sig att fylla ut havet framöver i takt med att nya anspråk tillkommer? Är utfyllnad av havet den åtgärd man ser framför sig i ett 100-årigt perspektiv? Och vad händer efter det? En ansvarfull planering ska ta höjd för denna typ av frågor. Det är ju också så att brist på mark är en typ av utmaning som alla kommuner i expansiva regioner brottas med. Trots det kan inte mark- och vattenanvändningen ske på ett sätt som omöjliggör hållbar utveckling på sikt. Detta är tydligt både i miljöbalken och PBL.

2.5 Sökanden skriver också att det kan bli andra negativa miljöeffekter om utfyllnaden inte medges tillstånd, bland annat genom fler transporter på land istället för till sjöss. Detta resonemang kunde varit korrekt om en förutsättning var att en ökning skulle ske av godsflöden som är knutna till hamnen, samt att den mark som står förfogande för industri idag inte rymmer detta. Ansökan visar inte att så är fallet. Istället vill man omvandla mark som idag kunde rymma hamnanknutna verksamheter till mark för andra typer av verksamheter, om än det hanteras utanför ansökan. Lomma kommun vill åter trycka på de prognoser som visar att godsflödena minskar samt att typen av gods är på väg att förändras vilket sannolikt kommer att ge till och med mindre behov av utrymme än tidigare. Se vidare i bilaga 1 som även ingick i kommunens tidigare yttrande som fotnot.

Noteras kan också att enligt Malmö miljöförvaltning så har hamnen ett tillstånd för miljöfarlig verksamhet som i dagsläget ger utrymme för att kunna fördubbla sina fartygsanlöp – ytan som hamnen verkar på idag ska vara anpassad för den godsmängd och fartygsanlöp som det finns tillstånd till. Miljöprövningsdelegationen har nyligen beslutat om ändringstillstånd enligt miljöbalken så att befintligt tillstånd till hamnverksamhet för Copenhagen Malmö Port AB (CMP) även inkluderar fastigheterna Terminalen 3, 4 och 5, Gnejsen 1, del av Speditionen 1, del av Hamnen 22:137 samt del av Hamnen 22:164 i Malmö. Hamnbolaget (CMP) har inte aviserat att tillstånd för miljöfarlig verksamhet behöver utökas utöver detta nytillskott. Däremot säger Malmö stad nu upp arrendeytor för CMP i de inre delarna av hamnen för att bygga bostäder där. Detta görs innan CMP:s miljötillstånd ändrats vad gäller geografiskt verksamhetsområde.

Det betyder alltså att ansökan använder platsbrist för hamnverksamheten som argument för utfyllnaden, men anledningen är egentligen att man använda mark som idag används för hamnverksamhet till sådant som inte behöver vara havsnära eller hamnanknutet.

2.6 Här skriver sökanden att det sammanfattningsvis är av stor vikt att se den ansökta utfyllnaden i Norra hamnen som en betydande del av samhällsplaneringen och stadsutvecklingen. Detta faktum ska sedan vägas mot den redovisade miljöpåverkan från den ansökta verksamheten. Detta påstående blir vilseledande då avvägningen inte handlar om detta. Avvägningen handlar om en utfyllnad av en produktiv havsbotten kan vara proportionerlig mot ett anspråk att utveckla en plats till något annat än den är lämpad för trots att det egentligen finns andra lösningar för de problem man radar upp. Detta då hamnverksamheten rymms inom de områden som står till förfogande idag och övriga verksamheter och bostäder kan finnas på annan plats.

2.20 Här noterar sökanden att det inte är möjligt att göra en fullständigt korrekt värdering av ett förlorat ekosystem då det är en oerhört komplex struktur. Lomma kommun vill understryka att det är just detta som är poängen och anledningen till att vi motsätter oss utfyllnaden. Försiktighetsprincipen som portalparagraf i miljöbalken finns just av detta skäl. Om en åtgärd ska komma till stånd som riskerar att skada natur- och miljövärden nu eller på sikt och det finns svårigheter att fullt ut bedöma konsekvenserna av detta så ska försiktighetsprincipen användas. Detta gäller fullt ut här då utfyllnaden inte behöver komma till stånd för att tillgodose ett viktigt samhällsintresse. Andra lösningar finns för att tillgodose dessa intressen.

2.30 Här skriver sökanden vidare att utfyllnader som sker i samtliga Sveriges hamnar är att likställa med den ansökta utfyllnaden. Man bortser här både från att Öresund är ett hav med betydligt större naturvärden än många andra platser för hamnar i Sverige liksom man bortser från att Öresund är ett sund med mycket speciella strömmönster där osäkerheten är stor hur dessa kan komma att förändras i ett förändrat klimat då detta till stor del också är väderberoende. På samma sätt missar man poängen i svaret under 2.47 där man likställer förevarande ansökan med andra i Sverige. Inte nog med att varje plats är unik och måste få sin egen prövning – här står man med mycket höga naturvärden i direkt anslutning till området och därför bör försiktighetsprincipen väga tungt.

Svar på kommentarer givna över Lomma kommuns yttrande:

Behov

4.3 I det planerade utfyllda området som tillståndsansökan avser kommer det enbart att vara hamnanknuten verksamhet. Detaljplanen för området som förväntas fastställas i november understryker att det enbart kommer att vara hamnanknuten verksamhet på platsen. Däremot är det, som anförts ovan, inte möjligt att i dagsläget beskriva exakt vilken verksamhet som kommer att bedrivas inom utfyllnadsområdet, med hänsyn till att detta är ett projekt som kommer att pågå under lång tid (totalt ca 10-15 år med mark- och anläggningsarbeten) innan någon verksamhet kan etableras där.

Det står i ansökan att utfyllnaden syftar till att utöka stadens markområden i Malmö hamn för att där kunna samla hamnanknutna verksamheter, tunga industrier och logistikföretag som kräver stora ytor och skyddsavstånd, liksom att utveckla området som logistikcentrum och mottagare av kryssningsfartyg. Behovet för utfyllnaden är att mark som idag används för hamnanknutna verksamheter ska kunna användas för andra verksamheter än de hamnanknutna. Försättningsvis så saknas argument i ansökan för att tung industri och logistikcentra för väg och järnvägstrafik som inte kan kopplas till fartygstransporter, skulle kräva hamnens närhet och därmed kräva utfyllnad av havsområden. Likaså saknas argument för att dessa verksamheter skulle gynna själva hamnverksamheten. Ökade antal landtransporter ut till hamnen som inte kräver hamnens närhet kan istället öka miljöbelastningen vid till- och frånfartsleder. Man hävdar att det är av stor vikt att se den ansökta utfyllnaden i Norra hamnen som en betydande del av samhällsplaneringen och stadsutvecklingen, men då säger man egentligen att man vill fylla ut havet för att bygga bostäder – en lukrativ verksamhet för vilken kommun som helst, men svår om man vill hävda portalparagraferna i miljöbalken eller PBL.

Samtidigt pågår arbetet med detaljplaner för omvandlingsområdena. Dessa *kan* komma att bli föremål för upphävande. Detta indikeras i länsstyrelsens yttranden över Malmö stads översiktsplaner i frågan. Skulle detta bli fallet så kan man komma till ett scenario där man fyllt ut värdefulla havsområden utan att syftet ens kunnat fullföljas.

4.6 Lomma kommun har i tidigare yttrande i ärendet hävdat att senare prognoser än den som kommunen har refererat ska finnas tillgängliga. Kommunen har ställt frågan till Lomma kommun avseende vilka rapporter/prognoser från Trafikverket som avses, utan att få svar på frågan. Kommunen har själv ingen kännedom om sådana rapporter, inte heller har kommunen hittat någon rapport från Trafikverket som styrker det Lomma kommun påstår.

Påståendet är inte korrekt, tvärtom har sökandens konsult inte återkopplat till Lomma kommun. För tydliggöra frågan fanns en av referenserna med i kommunens senaste skrivelse som fotnot. Den bifogas som bilaga till detta yttrande för ytterligare tydlighet. Sammanfattningsvis visas här en minskning de senaste åren av gods över kaj, direkt i strid med de prognoser som gjorts av Trafikverket tidigare och framför allt så har typen av gods förändrats. Man kan, även utan att vara specialist inom området, förstå att en stor förändring av till exempel oljehantering kommer att ske inom de närmsta årtiondena, se vidare i bilaga 1 till denna skrivelse "Ramböll (2019) PM: Hamnprognos för Skåne och Blekinge version 1804 v1. Ramböll; rapport beställd av Skåne-TASS. Daterad 2019-01-21".

4.9 Kommunen (Malmö) tar hänsyn till en målstyrd planering. Det är det som är själva syftet med att bygga ut hamnen på så sätt som avses och som tillståndsansökan avser. All hamnanknuten verksamhet ska etableras på utfylld yta för att möjliggöra en levande stadskärna med närhet till allmänna kommunikationer samt för att möjliggöra att transport av gods kan ske på annat sätt än på väg, vilket gynnar miljön och avlastar vägnätet.

Man har inte med några mål i ansökan och gör ingen analys utifrån varken politiska mål eller målkonflikter, utan gör sin analys helt utifrån prognoser, som dessutom kan ifrågasättas. Den prognosstyrd infrastrukturplaneringen utgår från gängse prognosmodeller som förutsäger att trafiken kommer att fortsätta öka. Istället borde analysen utgå från en målstyrd planering där den samlade samhällsekonomiska vinsten får vägleda arbetet. Man har inte gjort den analys som krävs för att tydligt visa på kopplingen mellan 1) de mål som ska uppnås med avseende på hållbar utveckling, 2) hur detta kan verka i samklang med utvecklingen av hamnen CMP och 3) hur man gör de avvägningar som krävs med avseende på lokalisering och proportionalitet. Istället blir ordningen en mer föråldrad typ av resonemang som bygger på prognoser istället för mål och en fiktiv koppling från 1) hur mycket kan vi komma att växa 2) hur kan vi möta upp detta 3) inga avvägningar behöver göras då vårt uppdrag är att sätta vår verksamhet först och få den att växa så mycket som möjligt. Det gör att man varken uppfyller kap 1 MB, kap 2 MB eller kap 3 MB. Svenska IVL och Trivector har på uppdrag av Trafikverket tagit fram en rapport med kritik mot prognosstyrd planering.

4.10 Vad gäller refererad rapport från Svenska IVL och Trivector har den ett tydligt fokus planering av infrastruktur kopplad till vägtrafik, medan det 14 / 18 ansökta projektet avser stadsplanering och tillskapandet av mark för hamnanknuten industriverksamhet och hantering av "gods över kaj".

Det är otydligt vad sökanden menar skulle hindra att resonemanget appliceras på all form av infrastrukturplanering. Vilken skillnad menar man skulle finnas när man i så stor utsträckning också anför argument kring vägtrafik och stadsplanering? Syftet med rapporten handlar just om konflikten kring synsätt, se vidare nedan under 4.11.

4.11 Vidare behandlar rapporten huvudsakligen konflikter mellan statlig (Trafikverket) och kommunal planering av infrastruktur. I det aktuella fallet föreligger ingen sådan konflikt.

Detta är en feltolkning. Rapporten handlar om konflikten som uppstår när en sektorsmyndighet använder föråldrade metoder (prognosstyrd planering) för att planera utan att ta hänsyn till de andra krav som samhället behöver ha tillgodosedda utifrån hållbar utveckling (målstyrd planering). Detta stämmer väldigt väl in på den kritik som Lomma kommun framför angående förevarande ansökan som på samma föråldrade sätt undviker att på ett trovärdigt sätt hantera frågor om hållbar markanvändning och kommande generationers behov av naturresurser. Detta framför allt eftersom det finns lösningar som kan tillgodose alla behov som framförs genom att många av de verksamheter och bostäder som beskrivs driva fram behovet av utfyllnad inte behöver ligga havsnära.

4.12 Vidare vill kommunen (Malmö) ånyo förtydliga det som angetts i kompletteringen (se s. 1-3 i Bilaga 1), att man inte avser öka hamnytor i någon stor omfattning (år 2020: 283 ha, år 2030: 257 ha, år 2040: 304 ha), utan framförallt ersätta ytor i dagens Malmö hamn som kommer att tas i anspråk för

stadsutveckling av Malmö stad, allt enligt kommunens översiktsplan och Masterplan för hamnen. Samtidigt visar Trafikverkets prognos för godsvolymsökning i Malmö hamn på en ökning cirka 7 200 tusen ton år 2014 till cirka 16 700 tusen ton år 2040. För att kunna hantera de godsvolymer som förväntas uppstå, är det uppenbart att Malmö stad och CMP behöva arbeta med hur befintliga ytor utnyttjas på ett effektivare sätt än idag såväl som att tillskapa den nya yta som nu ansöks om tillstånd för. Sökanden bedömer inte att behovet kan tillgodoses enbart genom effektivisering av markanvändningen inom befintliga (och minskande) ytor.

Detta innebär, precis som beskrivits av Lomma kommun i flera svar ovan, att något behov för en utfyllnad inte finns. De verksamheter som ska fylla platsen innanför utfyllnaden kräver inte hamnanknytning eller havsnära lokalisering. Den stora tillväxt av sjöfartstransporter som tidigare prognostiserats av Trafikverket, har ännu inte ägt rum. Myndigheten Trafikanalys, som analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken på transportområdet, meddelar att summan av allt lastat och lossat gods i svenska hamnar minskade med fem procent mellan 2018 och 2019, till totalt 170 miljoner ton. Både det lossade och lastade godset minskade med fem procent från föregående år, till 94 miljoner ton respektive 76 miljoner ton år 2019. Möjligtvis beror en stor del av denna minskning på förändringar av typen av gods.

Påverkan på Lommabukten samt hydrodynamisk modell

4.15 samt 4.27 Malmö kommun hänvisar till vad som anförts tidigare avseende påverkan på Lommabukten i tillståndsansökan, avsnitt 12 samt MKB, vidare hänvisas till vad som anförts i kompletteringen, punkterna 2.14-2.15, 4.27 samt 5.23. Strömförhållandena är utredda enligt tidigare ingivna utredning, se Bilaga B till tillståndsansökan, p. 13.2 ff. Miljökvalitetsnormerna i Lommabukten kommer inte att påverkas negativt av verksamheten och grumling kommer inte heller att spridas till Lommabukten, vilket framgår av nämnda Bilaga. Det ska inte förringas att det finns osäkerheter kopplade till alla typer av modellberäkningar. För att hantera sådana osäkerheter, ansätts oftast ett worst case inom spannet för osäkra parametrar, vilka i detta fall främst är:

- mängden sediment,
- andelen fint material i sedimenten samt
- materialets sjunkhastighet

3.5 Det är av stor vikt att ha en förståelse för och redovisa de parametrar som har störst påverkan på beräkningsresultaten och de slutsatser som dras. Samtliga parametrar när det gäller sedimentets egenskaper har valts för att utgöra worst case (se Tabell 2 i Bilaga B2 till ansökan). Utbredningen av erosionsbottnar är ytterligare en osäker faktor, då det inte finns några exakta värden för när sedimentet börjar röra sig. Detta blir ytterligare mer komplext vid blandade sedimentstorlekar. Bottenströmmarna i området varierar också mellan 1-60 cm/s under simuleringsperioden, vilket innebär att förutsättningarna kan variera i stor grad med bara några timmars mellanrum. Sedimentkartorna i Figur 9 och 10 i Bilaga B2 till ansökan bör därför tolkas som att de visar den slutliga utbredning/tjocklek som sker utifrån de indata som använts i modellen⁵ och att det sedan är troligt att sedimenten med tiden förflyttas från de områden som markerats som erosionsbottnar (från vilka det redan idag kan flyttas sediment).

3.6 Notera att den utnyttjade typen av modelleringsverktyg är det mest avancerande och kompletta metodiken att göra den här typen av beräkningar. Samtidigt är det viktigt att var noga med att belysa osäkerheter och använda sig av worst case-scenarier när så är lämpligt för syftet.

Man har fortfarande inte tagit klimathänsyn varken i MKB:n eller i modellen. Den stora förändringen i närtid för påverkan på Öresund och Östersjön kommer inte att vara ett stigande hav utan förändrade vädermönster. Detta nämns inte med ett ord varken i MKB:n eller i modellen. Än mindre har man några beräkningar eller analyser kring detta. Lufttryck, lågtrycksbanor, förhärskande vindriktningar – allt detta är vad som styr strömmarna i Öresund och detta är under förändring idag. Hur detta kommer att

förändras i takt med att klimatet i stort förändras är det ingen som vet idag, men att en förändring kommer att ske behöver problematiseras både i MKB:n och i modellen. Det innebär att man är långt ifrån en beskrivning av worst-case.

Som svar på Malmö miljöförvaltnings tidigare fråga i kompletteringsrundan kring de höga medelströmmarna vid botten i inseglingrännorna hävdar sökanden att "strömmarna är generellt högst vid botten i de djupa områdena i Öresund, eftersom returströmmar längs botten leds i dessa". Man hänvisar sedan till modellresultaten som visar högst medelbottenhastigheter i djuprännan utanför Landskrona. Dessa påståenden är inte självklart korrekta. Returströmmar är typiskt svagare än ytströmmar, och det finns ingen anledning att tro att det skulle kunna uppstå så starka returströmmar i Öresund. Sökanden redovisar inte heller något underlag för ett sådant påstående. I en begränsad vattenmassa såsom en hamn är den typiska situationen sådan att vinden skapar en ytlig vindström som pressar in vatten i hamnen. Så småningom stuvas vattnet upp längst in i hamnen, vilket då på större djup, där vindens påverkan inte når, skapar en tjock men långsam returström (den s.k. barotropa drivningen p.g.a. vattenståndsskillnaden begränsas inte av djupet såsom vindens friktion på ytan gör). Kraftiga bottenströmmar uppstår i huvudsak bara då tungt vatten (hög densitet) flödar utför en sluttande botten, något som knappast förväntas i Öresund, åtminstone inte i medeltal. Sammanfattningsvis framstår de höga medelbottenströmmarna i de djupa rännorna som ett fel i modellen. Valideringen mot uppmätt ström vid Oskarsgrundet ser bra ut men avser endast ytnära ström (ca 8 m djup), särskilt då strömmen i detta grunda område i normalfallet inte varierar mycket i djupled (s.k. pluggflöde). Om bottenströmmarna inte beskrivits korrekt i modellen påverkar det beräkningarna av sedimentationen, då denna process är direkt kopplad till bottenströmmarna. Att de djupa rännorna skulle utgöra erosionsbottnar framstår som osannolikt, då dessa områden typiskt är ackumulationsbottnar. Slutsatsen blir att de presenterade sedimentationskartorna inte är tillförlitliga och kanske till och med visar en felaktig bild av effekterna av utfyllnadsarbetet. Denna del av modellen kan alltså behöva kompletteras och frågorna sålunda utredas vidare.

Grumling

4.18 Kommunen hänvisar till vad som angetts i ansökan, punkterna 12.10-12.16, och kompletteringen punkterna 2.16-2.22. Som angetts i kompletteringen (se s. 17 i Bilaga 1) kommer det inte att spridas grumlande partiklar kontinuerligt, utan bara i samband med tippning. Grumlande partiklar understiger angivna gränser efter cirka 6 timmar (4-14 timmar). Vidare visar simuleringarna med den hydrodynamiska modellen att strömmen under den simulerade perioden byter generell riktning cirka var 1-3 dag, vilket innebär att plymens riktning också byter riktning, och nya områden drabbas av grumlingen. Det kommer alltså inte att vara samma område som drabbas av grumling under hela arbetsperioden.

I ansökan har man valt ett villkor om 50 mg/l utan att ange under vilken tidsperiod detta får lov att ske. Man kan inte heller redovisa på vilket sätt ackumuleringen av grumlande partiklar sker i bottensubstraten över tid. När plymen/ strömmen byter riktning grumlas åter botten upp och skada sker då på levande organismer. Samtidigt är då detta något som pågår under flera månader och en paus på ett par dagar kan vara behjälpligt men den totala tiden som organismen riskerar att utsättas för höga grumlingsnivåer blir sammantaget mycket lång och betydligt längre än två veckor. Denna påverkansackumulering måste man naturligtvis ta med i beräkningen. I kunskapssammanställningen från Sveriges lantbruksuniversitet¹ redovisas tydligt vilka gränsdragningar och hänsyn som behöver tas för att suspenderat material inte ska ha bestående påverkan på fisk- och skaldjursbestånd. Om grumlingen pågår i längre tid än två veckor bör inte 20 mg/l överstigas. Här säger man också att "speciellt ålgräsängar, som är ett viktigt habitat för många fiskar, klarar inte mer än 15 mg/l suspenderat material under längre perioder". Därför behöver ansökan ta tydligare hänsyn och redovisa

¹ Martin Karlsson, Patrik Kraufvelin & Örjan Östman (2020) Kunskapssammanställning om effekter på fisk och skaldjur av muddring och dumpning i akvatiska miljöer. En syntes av grumlingens dos och varaktighet. Aqua reports 2020:1. Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för akvatiska resurser, Drottningholm Lysekil Öregrund. 73 s.

försiktighetsmått för att inte överskrida 15mg/l suspenderat material. Se även svaret ovan om den hydrodynamiska modellens tillförlitlighet.

Biologiska inventeringar och bedömningar

4.21 Det finns ingen tydlig trend för ålgrässets utveckling i Öresund under de senaste drygt 20 åren. Däremot har konstaterats stora mellanårliga variationer, vilket har bedömts bero på väderfaktorer såsom temperatur (där höga temperaturer minskar bestånden) och vind (där kraftiga stormar minskar bestånden).

Det Lomma kommun framför allt efterlyser är snarare en analys av vikten av ålgräsängarna i Öresund sett ur ett nationellt och globalt perspektiv. Här finns möjligtvis världens mest livskraftiga ålgräsängar, ur ett nationellt perspektiv är de rester av ett kustnära ekosystem som minskat kraftigt i hela övriga Sverige det senaste årtiondet.

4.22 Ytterligare om ålgräs känslighet för grumling anges i Bilaga 1.

Det är intressant att man plötsligt nöjer sig med ett bildbevis från en plats vid ett tillfälle utan uppföljning i opposition mot en forskningsbaserad rapport. Lomma kommun anser inte att det presenterade fotot är ett adekvat kunskapsunderlag.

4.23 Ingen påverkan förväntas på Natura 2000-områden, vilket framgår av MKB samt komplettering. Eventuell påverkan på Natura 2000-områden från den ansökta verksamheten är kopplad till hydraulisk påverkan eller sedimentspridning/grumling. Sökanden har i MKB utrett samtliga av dessa aspekter (se Bilaga B2 till ansökan) och visat att risk för påverkan inte föreligger. Baserat på dessa utredningar anser sökanden att ytterligare beskrivningar av Natura 2000-områdena utöver de som finns i MKB inte är nödvändiga.

Återigen måste Lomma kommun påtala vikten av att det pågår en klimatförändring som kommer att förändra förutsättningarna i Öresunds vattenföring. Hur detta kommer att förändras vet vi inte, men att vädersystemen kommer att förändra lågtrycksmönster och flödet mellan salt-, brack- och sötvatten som är det som driver strömmarna i Öresund skulle man redan nu behöva problematisera och ta höjd för. Även här spelar försiktighetsprincipen in om underlaget inte går att säkerställa. Det behöver också synliggöras att det inte enbart handlar om Natura 2000-områdena utan även om Natura 2000-habitaten samt dess arter. Fortsatt saknas också en bedömning samt beskrivning över Natura 2000-arter, naturtyper och habitat för hela området satt i sitt sammanhang. Bedömningen behöver tydliggöra koppling/avgränsning till Natura 2000-naturtyper och habitat och inte utgå från administrativa gränser.

4.24 Sökanden anser vidare att redovisade uppgifter avseende de på terrestra habitaterna är tillräckliga för att bedöma miljökonsekvenserna. De berörda terrestra habitaterna utgörs huvudsakligen av arbetsområden i den pågående utfyllnaden/exploateringen av Norra hamnen, vilket innebär att de varierar.

Om detta är sökandens åsikt så bör man inte hänvisa till 8 år gamla inventeringar då de helt saknar bäring för ansökan.

Övriga brister som kvarstår

Man hänvisar till nuvarande tillstånd, men dessa skiljer sig från förevarande ansökta verksamhet då den ska ianspråkta jungfruliga bottenområden.

Om hamnens godsvolymer ska öka på det sätt som sökanden anger, hur ska då godset förflyttas därifrån? Den angränsande infrastrukturen både avseende väg och järnväg är redan idag överbelastad. Denna fråga hanteras inte alls mer än att man anger 4-spårutbyggnaden som ursprung till massorna. En utbyggnad till fyra spår löser dock knappast godstrafikens begränsningar i området. Detta faller då åter

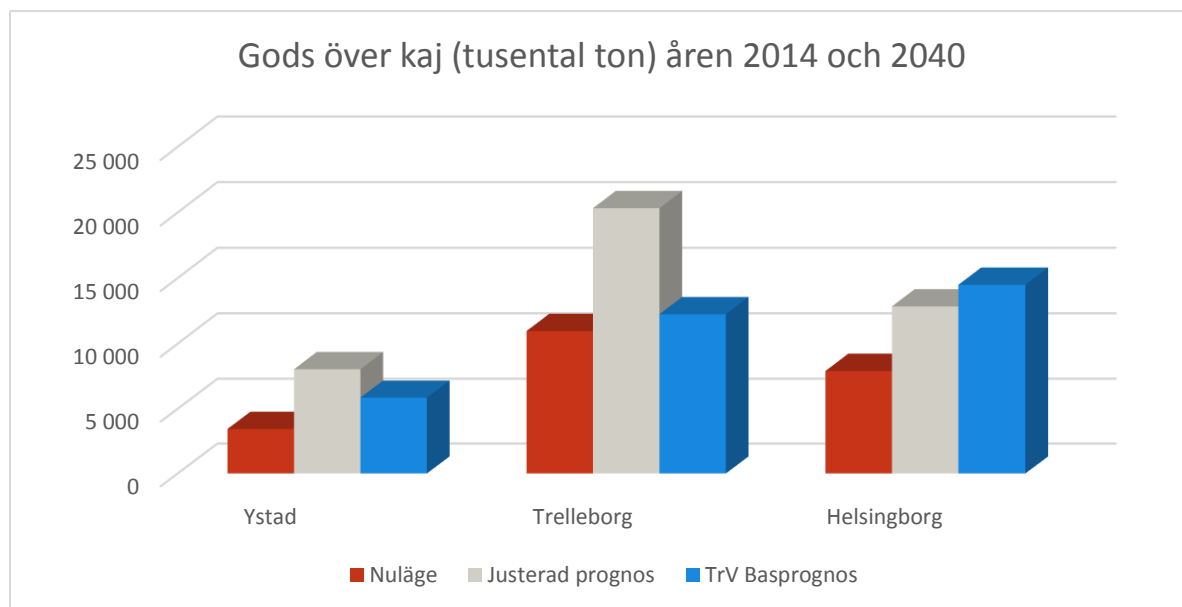
tillbaka på resonemanget om behovet. Om hamnens inkommande gods blir en ny flaskhals och ingen har gjort analysen över helheten samt påverkan av detta, hur ska man då kunna bedöma om det är ett verkligt behov eller ett fiktivt behov?

Kommunens övriga invändningar kvarstår

- Lomma kommun motsätter sig att vattenverksamheten och utbyggnad av hamnverksamheten inte samprövas. Detta är en mycket olämplig hantering då man samtidigt använder hamnens verksamhet som argument för behovet. Samprovning krävs för att en samlad bild av konsekvenserna ska kunna bedömas, särskilt som det rör sig om (per definition) en miljöfarlig verksamhet.
- Lomma kommun anser att MKB:n inte kan godkännas i nuvarande utformning då den inte i tillräcklig utsträckning hanterar risken för skador på Natura 2000-habitat och biota samt närliggande Natura 2000-område. Den hanterar inte heller risken för förändrade strömförhållanden i Lommabukten till följd av en utfyllnad i kombination med kommande klimatförändring samt den ackumulation som redan idag sker i den inre södra delen. Den hanterar inte heller utbyggnad av hamnverksamheten med tillhörande logistik som ska fylla platsen trots att man hänvisar till hamnens verksamhet som det samhällsekonomiska argumentet för att vattenverksamheten behöver komma till stånd. Ingenstans visar man heller att CMP egentligen har något behov av utfyllnaden utan behovet uppstår på grund av andra verksamheter som inte behöver finnas havsnära.
- Lomma kommun anser att fem år efter arbetstidens utgång är en för kort tid för att anmäla oförutsedd skada. För att kunna följa upp en eventuell skada bör tiden sättas till 10 år.
- Lomma kommun vänder sig mot att sätta ett begränsningsvärde för grumling till 50 mg/l över bakgrunds nivån. Halter över 20 mg/l över bakgrunds nivån orsakar skada på ekosystemnivå.
- Lomma kommun motsätter sig yrkandet om verkställighetsförordnande för byggnation av vällen med hänvisning till vad som ovan framförts, den sökta verksamhetens art samt att omfattningen av verksamheten kan sträcka sig utanför kommungränsen.

Skåne-TASS

PM: Hamnprognos för Skåne och Blekinge version 1804 v1



Helsingborg
2019-01-21

PM: Hamnprognoser för Skåne och Blekinge version 1804 v1

Datum 2019-01-21
Uppdragsnummer 1320027889
Utgåva/Status Utkast 3

John Mcdaniel
Uppdragsledare

John McDaniel
Godsexpert

Thomas Ney
Granskning och text

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320023999 Organisationsnummer 556133-0506

Bakgrund och slutsatser

Skåne-TASS-gruppen¹ genomför validering av Trafikverkets modeller Sampers och Samgods. I samband med valideringsarbetet Samgods 1804 uppmärksammades att fördelningsmetoden av prognoser för hamnområden till TEN-T hamnar inte gav en tillfredsställande prognos. De slutsatser som drogs i samband med valideringsarbetet var följande:

1. Den totala godsvolymen per kustområden 2014 (som Samgods kalibreras på) är bra.
2. Fördelningen mellan hamnar i Samgods nätutläggning är inte tillfredsställande. Det bör dock noteras att efteranpassning av flöden i bas- och prognosen för TEN-T hamnarna ingår i officiella prognosen. Denna process sker utanför Samgodsmodell i en efter bearbetning. Effekten av detta är att det finns risker inom efterbearbetningsprocessen som ger "fel" bild i prognosåret.
3. En nackdel med efterbearbetningsprocessen är att landtransporterna till/från hamnarna inte anpassas och ligger fel i modellen (exempelvis järnvägstransporter till Trelleborg, se nedan).
4. Fördelningen mellan varugrupper hanteras inte i kalibrering. Detta innebär att balansen mellan exempelvis bulk/styckegods per hamn kan vara felaktig och godset i prognosen kan hamna i fel hamn eller även fel kustområde.

Dessa brister låg till grund att Ramböll inom projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar"² utvecklade en alternativ metodik för att bedöma transportutvecklingen (antal ton) för hamnar i Skåne och Blekinge. Metoden är baserad på Trafikverkets officiella prognoser över utvecklingen per kustområde. Metodiken utgör ett alternativ till Trafikverkets officiella prognos för utvecklingen av hamnar klassade som TEN-T, "Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016".

I arbetet drogs slutsatsen att Trafikverkets hamnprognos (antal ton över kaj) per TEN-T hamn inte är rimlig i relation till den trendmässiga utvecklingen som har uppmätts under perioden 2003 – 2016. Även i jämförelse mellan specifika hamnar bedöms den officiella prognosen som orimlig baserat på hamnarnas specialisering.

¹ Skåne-TASS är ett samarbete mellan Trafikverket, Region Skåne och kommunerna Malmö och Helsingborg kring den regionala Sampersmodellen för Skåne

² Beställare för uppdraget var Region Skåne. Helsingborgs kommun, Trelleborgs kommun och Ystads kommunsamt Trafikverket medverkade även i utredningen.

Den alternativa metodiken bedöms av Ramböll ge en mer rimlig bild av hur volymutvecklingen för kustområdet fördelas på de olika hamnarna³. Valet av metod har stor betydelse för att bedöma transportutvecklingen på landinfrastrukturen.

Arbetet genomfördes under hösten 2017 och våren 2018 då Trafikverkets basprognos för 2040 hade år 2016⁴ som underlag. I denna PM sammanfattas de olika metoderna och deras utfall. Dessutom görs en grov jämförelse mellan Trafikverkets hamnprognoser från 2016 och 2018.

Syftet med denna PM är att beskriva och belysa processen och metoden som togs fram i uppdraget "Tillgänglighet till Skånes hamnar" som ett underlag för hur en alternativ metodik skulle kunna byggas upp.

³ Metodens rimlighet diskuterades och enades om på en workshop som anordnades inom ramen för projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar". På workshopen deltog representanter från berörda kommuner och hamnar, Trafikverket, Länsstyrelsen, Sjöfartsverket och Region Skåne

⁴ Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2016

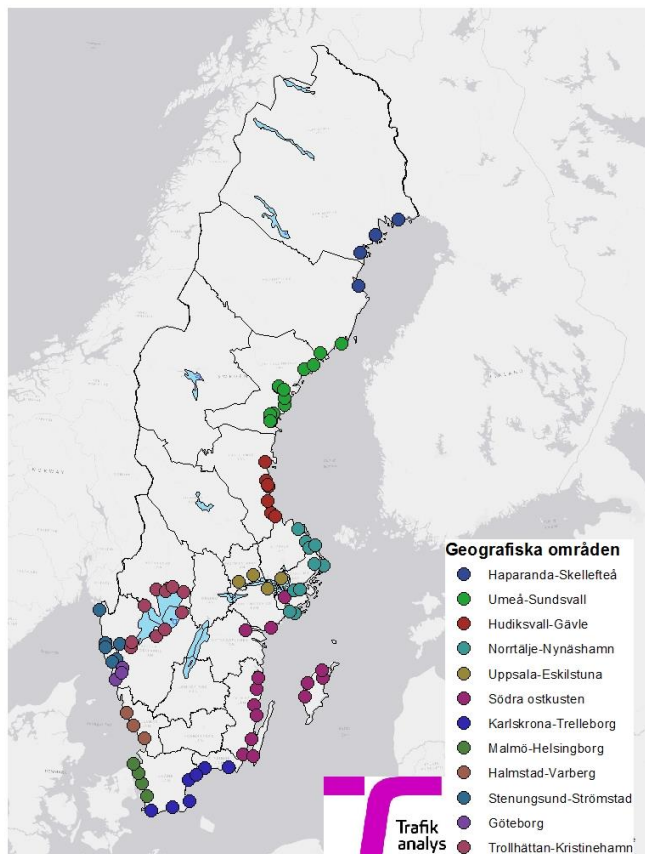
Innehåll

1.	Trafikverkets hamnprognos	4
2.	Jämförelse mellan prognos och historisk trend	7
2.1	Exempel Trelleborgs hamn	7
2.2	Exempel Malmö hamn.....	9
2.3	Utvecklingen i Trelleborg och Malmö	11
2.4	Rimlighetsbedömning	11
3.	Alternativa metoder	12
3.1	Huvudmetoden	12
3.2	Metod med uppräkningsstal per varugrupp	17
4.	Diskussion.....	18

PM: Hamn prognos för Skåne och Blekinge version 1804 v1

1. Trafikverkets hamnprognos

Samgodsmodellen valideras mot totalt antal ton per kustområde (figur 1). En detaljerad rapport har skrivits av VTI under 2018⁵ om kalibrering i senaste Samgods version 1.1.1. En viss avvikelse kan naturligtvis förekomma mellan modellen och statistiken och resultaten på kustområdesnivå är tillräcklig. Validering av specifika hamnar inkluderas inte i Samgods, och inte eller varugruppsammansättningen.

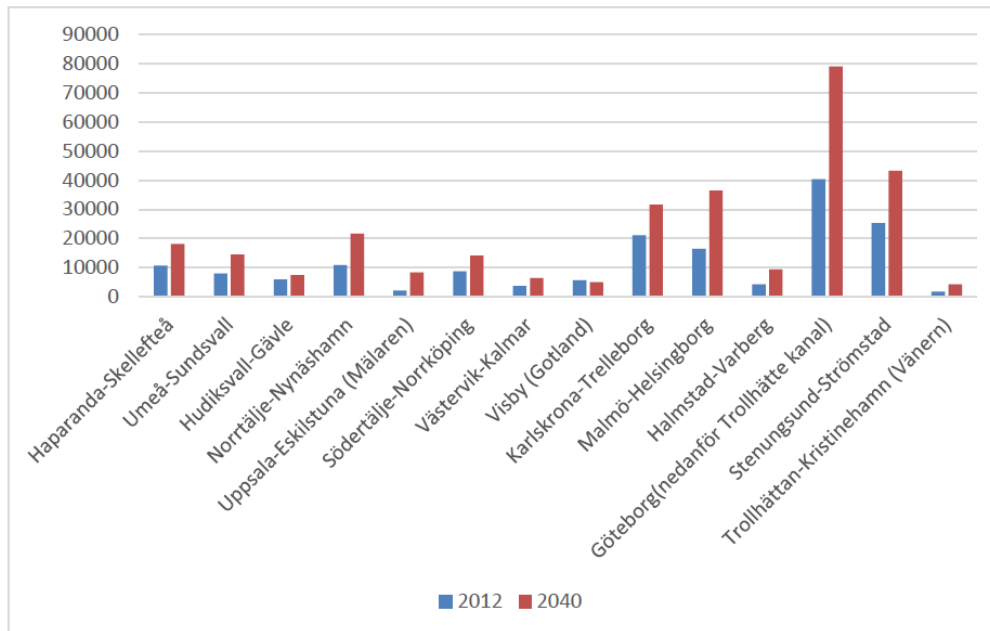


Figur 1 Kustområden och vilka hamnar som inkluderas

⁵ Calibration report : Samgods version 1.1.1

https://www.trafikverket.se/contentassets/ab220f9016154ef7a8478555560bb280/calibration_report_samgods_ver_111.pdf

För prognosår 2040 tas uppräkningsstal fram per kustområde mätt i ton över kaj. Dessa uppräkningsstal hämtas från Samgodsmodellens nätutläggning för nuläge och för 2040. Resultaten från senaste versionen visas i figur 2.



Figur 2 Tusental ton över kaj per kustområde 2012 och 2040

Trafikverket tar också fram hamnprognoser för de hamnar som ingår i TEN-T, se figur 3. Övriga hamnar redovisas inte. Metoden som Trafikverket använder för beräkning av hamnflöden i prognosen baseras på utvecklingen av totalt antal ton över kaj i respektive hamn och beskrivs i ett separat dokument⁶. Metodiken utgår ifrån prognosticerade flöden per kustområde som fördelas på hamnarna i respektive kustavsnitt. Den trendmässiga utvecklingen av den totala volymerna över kaj för respektive hamn har avgörande betydelse för hur volymerna fördelas inom respektive kustområde.

⁶ Framtagning av godsvolymer genom TEN-T hamnar i Sverige – Metodrapport (2015)

TEN-T Hamnar	Resultat 2014	Prognos 2040	TEN-T Hamnar	Resultat 2014	Prognos 2040
Luleå	7531	14155	Luleå	7531	11303
Umeå	1791	3511	Umeå	1791	4235
Sundsvall	2158	4439	Sundsvall	2158	4406
Gävle	4545	6035	Gävle	4545	6006
Grisslehamn	24	24	Grisslehamn	32	74
Kapellskär	2262	5836	Kapellskär	2262	4295
Stockholm	5634	6744	Stockholm	4768	4372
Nynäshamn	3067	7442	Nynäshamn/Norvik	3067	9927
Köping	999	3580	Köping	999	2068
Västerås	1575	5645	Västerås	1501	2949
Oxelösund	5256	7763	Oxelösund	5256	9046
Norrköping	3301	5234	Norrköping	3301	5294
Oskarshamn	796	1553	Oskarshamn	796	1398
Visby	636	443	Visby	717	629
Karlskrona	1605	3819	Karlskrona	1605	4205
Karlshamn	5108	7771	Karlshamn	5108	6675
Ystad	3047	5852	Ystad	3047	6463
Trelleborg	10138	12239	Trelleborg	10138	13352
Malmö	7211	17339	Malmö	7211	16846
Helsingborg	7814	14482	Helsingborg	7814	15676
Halmstad	1784	4161	Halmstad	443	879
Varberg	1753	3124	Varberg	1753	3433
Göteborg	36832	68759	Göteborg	36832	68089
Stenungssund	3682	5507	Stenungssund	3682	5138
Strömstad	190	283	Strömstad	190	214
Totalt:	118739	215739	Totalt:	116547	206971

Tabell 1 Tusental ton per TEN-T hamn från Basprognos 2016 till vänster och Basprognos 2018 till höger.

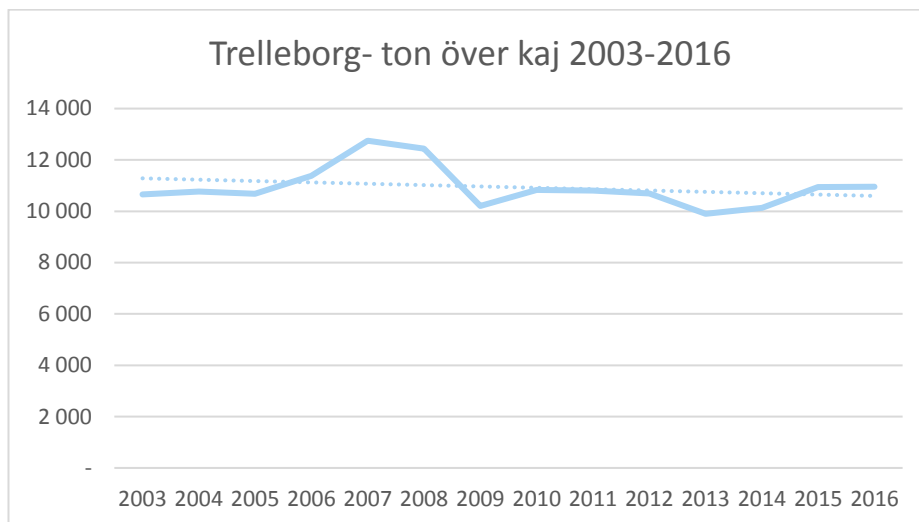
Prognosticerade volymer per hamn i Basprognos 2018 skiljer sig något åt jämfört med Basprognos 2016. Den generella trenden avseende ökning och minskningar per hamn är dock likartad för de båda basprognoserna.

2. Jämförelse mellan prognos och historisk trend

2.1

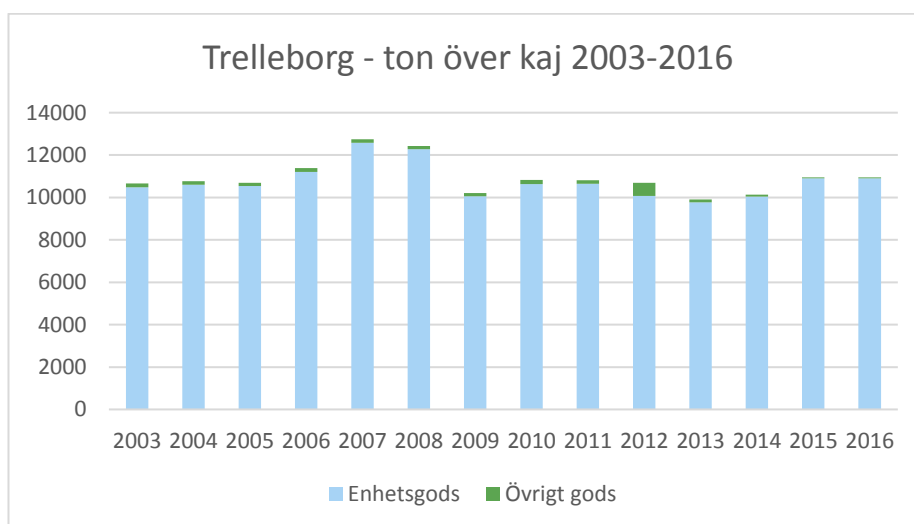
Exempel Trelleborgs hamn

Utvecklingen av antalet ton över kaj 2003 – 2016 visar en trendmässigt svagt minskande volym. Den streckade linjen i figur 3 visar den beräknade trenden för Trelleborgs hamn. Den omsatta volymen 2016 är dock i samma storleksordning som år 2003.



Figur 3 Gods över kaj (tusental ton) i Trelleborg 2003-2016

Trelleborgs hamn domineras helt av gods som transporteras i rullande enheter. Omfattningen av övrigt gods är marginell.

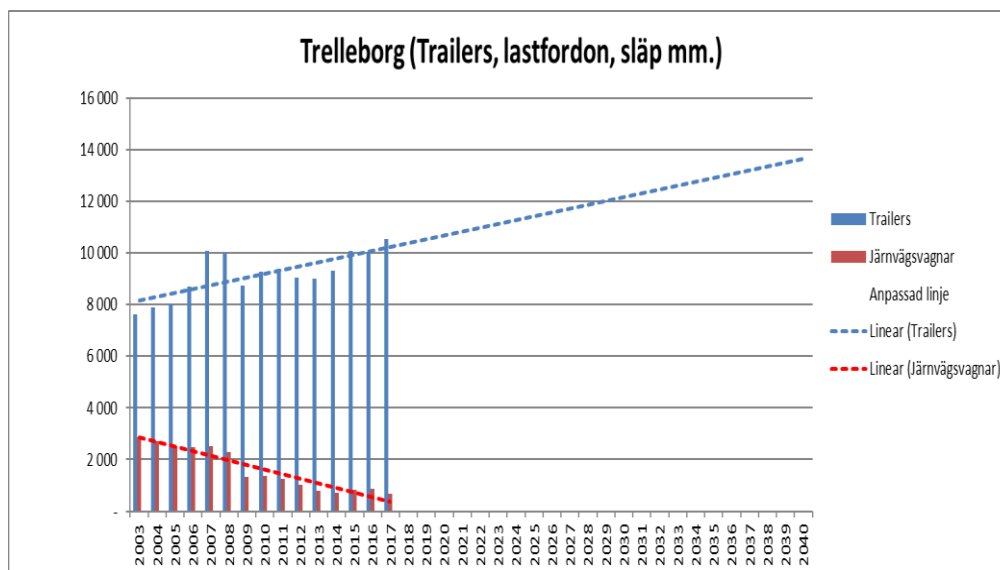


Figur 4 Gods över kaj (tusental ton) 2003-2016 fördelat på enhetsgods och övrigt.

Om vi ser till utvecklingen för olika transportsegment (trailer, järnvägsvagnar, torr och flytande bulk med mera) blir bilden av hamnens utveckling annorlunda eftersom olika transportsegment utvecklas på olika sätt. Figur 5 nedan visar att antal ton i trailer, lastfordon och släp ökar trendmässigt. Samtidigt har antal ton i järnvägsvagnar minskat.

Den stabilt trendmässiga ökningen av godstransporter i trailer, lastfordon och släp har under perioden motsvarats av minskade godsmängder i främst järnvägsvagnar. Detta innebär att resultaten av trendberäkningar baserat på historiska data för den totala volymen gods bland annat baseras på transportsegment som under de senaste åren av mätperioden har marginell betydelse.

En framskrivning av gods i trailer, lastfordon och släp leder till att hamnen beräknas omsätta nära 14 miljoner ton gods år 2040. En framskrivning av den totala mängden gods skulle dock leda till att omsättningen år 2040 minskar något till under 10 miljoner ton, således en betydande skillnad beroende på beräkningsbasen.



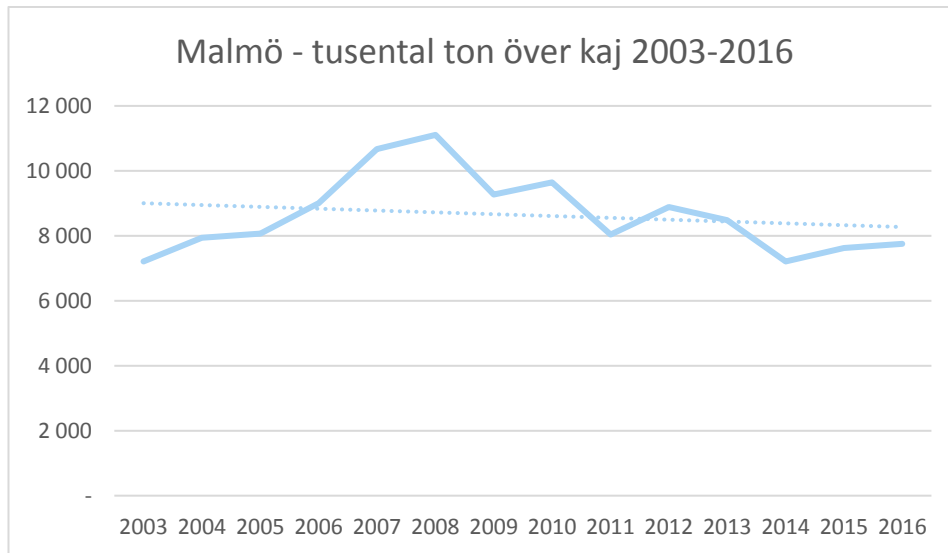
Figur 5 Enhetsgoods över kaj (tusental ton) i Trelleborg 2003-2017 och trendlinje till 2040

I Basprognos 2018 beräknas de totala volymerna över kaj i Trelleborg att öka med 21% under perioden 2014-2040. Med en trendmässig framskrivning av godstransporter med trailer, lastbil och släp och med oförändrade volymer övrigt gods skulle ökningen bli omkring 40%.

2.2

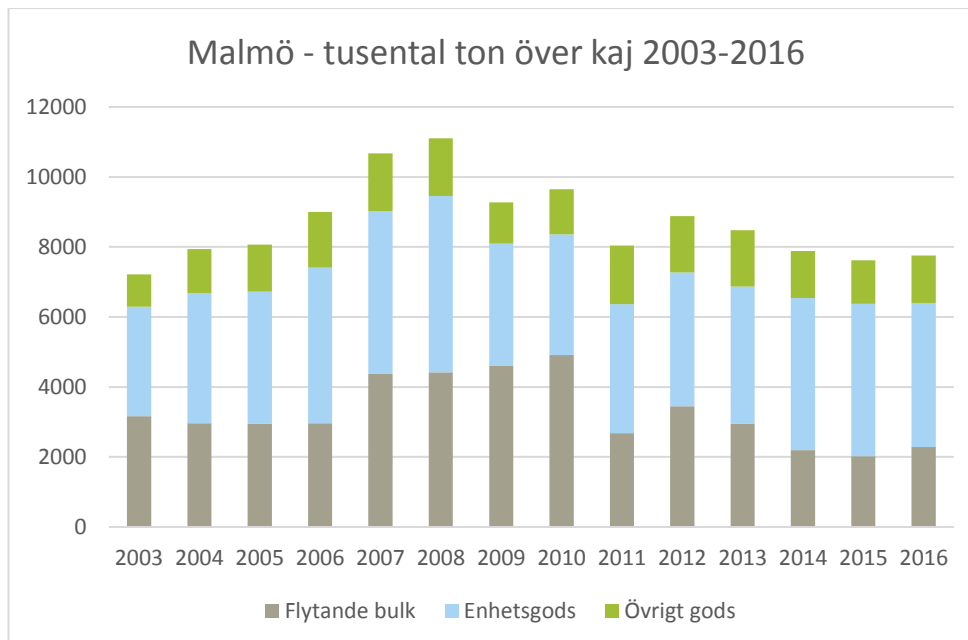
Exempel Malmö hamn

Utvecklingen av antalet ton över kaj 2003 – 2016 visar en trendmässigt svagt minskande volym. Den streckade linjen i figur 6 visar den beräknade trenden för Malmö hamn. Den omsatta volymen år 2016 är dock något större än år 2003.



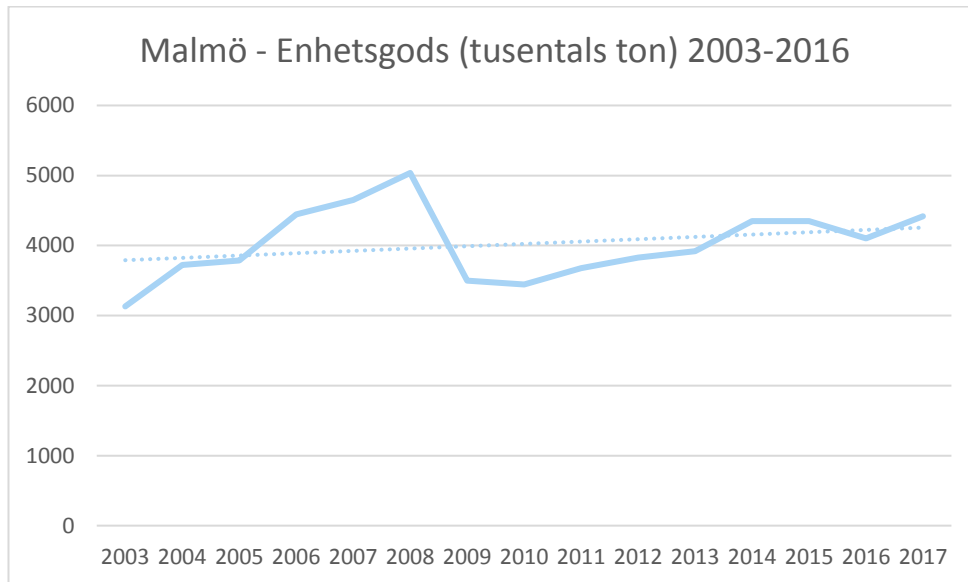
Figur 6 Gods över kaj (tusental ton) i Malmö 2003-2016

Malmö hamn domineras av flytande bulk och enhetsgods i trailer, lastfordon och släp. Övrigt gods består av torr bulk och motorfordon.



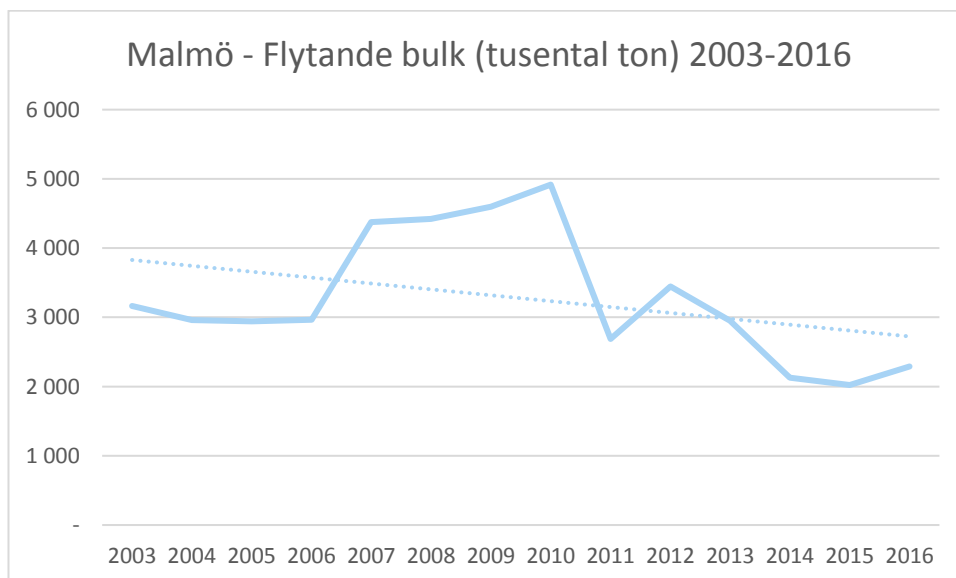
Figur 7 Gods över kaj (tusental ton) 2003-2016 fördelat på flytande bulk, enhetsgods och övrigt.

Enhetsgodset i Malmö hamn utgörs främst av trailer, lastfordon och släp. Containeromsättningen uppgick till cirka 200 000 ton år 2016. Andelen enhetsgods har ökat från 43% år 2003 till 54% år 2016.



Figur 8 Flytande bulk (tons) i Malmö 2003-2016

Hanteringen av flytande bulk i Malmö utgörs främst av mineraloljor. Andelen flytande bulk har minskat från 44% år 2003 till 29% år 2016. Under samma period har andelen övrigt gods, varav motorfordon är en betydande del, ökat sin andel av den totala godsomsättningen.



Figur 9 Flytande bulk (tusental tom) i Malmö 2003-2016

2.3 **Utvecklingen i Trelleborg och Malmö**

Både Trelleborgs hamn och Malmö hamn uppvisar trendmässigt minskande volymer. Det finns dock en betydande skillnad i sammansättningen av transportsegment i respektive hamn.

I Trelleborg utgörs nästan hela godsvolymen av enhetsgods. Trailer, lastfordon och släp ökar trendmässigt medan gods i järnvägsvagnar har minskat från 2,8 miljoner ton till 0,8 miljoner ton mellan 2003 och 2016. Därmed är det inte rimligt att göra trendframskrivningar baserat på den totala volymen gods.

I Malmö hamn sker en trendmässig ökning av enhetsförpackat gods, men trenden är svagare än i Trelleborg. Även övrigt gods ökar trendmässigt. Samtidigt sker en tydlig trendmässig minskning av flytande bulk.

I Trafikverkets prognos för hamnarnas utveckling har den trendmässiga volymutvecklingen betydelse. För de totala volymerna är utvecklingen i de båda hamnarna likartad med svagt minskande volymer 2003-2016. Trafikverkets Basprognos 2018 anger dock att volymen i Trelleborgs hamn beräknas öka med 35% från 2014 till 2040, medan Malmö hamn beräknas öka med 134%. Den stora skillnaden i ökningstakt kan sannolikt förklaras med att hamnarna hör till olika kustområden där prognosen för respektive kustområde påverkar utfallet.

2.4 **Rimlighetsbedömning**

Inom uppdraget "Tillgänglighet till Skånes hamnar" har den trendmässiga utvecklingen analyserats per transportsegment för TEN-T hamnarna i Skåne och Blekinge. Rambölls bedömning är att Trafikverkets officiella basprognos inte återspeglar hamnarnas specialisering och därmed resulterar i orimliga resultat på hamn nivå. Det finns även skäl att överväga basprognosens resultat för kustområdet som helhet med hänsyn till de historiska trenderna.

Trafikverkets prognos och utfallet av beräkningar med alternativa metoders rimlighet diskuterades på en workshop som anordnades inom ramen för projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar". På workshopen deltog representanter från berörda kommuner och hamnar, Trafikverket, Länsstyrelsen, Sjöfartsverket och Region Skåne. Slutsatsen från workshopen var att de alternativa metoderna bedömdes mer rimliga än Trafikverkets officiella metod.

3. Alternativa metoder

3.1 Huvudmetoden

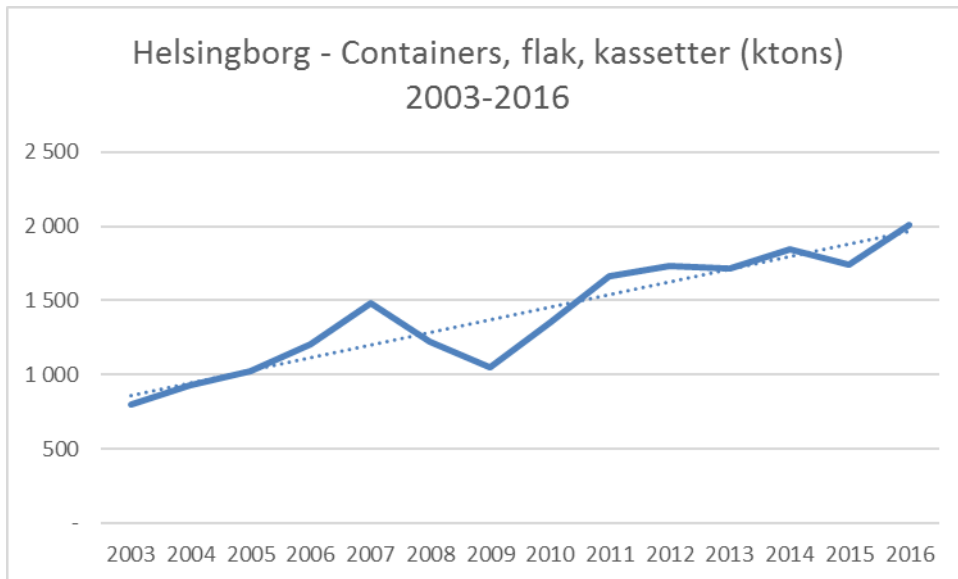
Ramböll har analyserat olika metoder att fördela Trafikverkets basprognos för aktuellt kustområde.

Den metod som bedömts vara mest trovärdig är att analysera hamnflöden separat per hamn och segment, dvs analysera utveckling av exempelvis trailers/lastfordon per hamn och beräkna en framskrivning till 2040.

Först har statistiska data sammanställts för samtliga hamnar inom kustområden längst Blekinge och Skånska kusten, dvs Karlskrona-Helsingborg. Detta omfattar två statistiska kustområde: Karlskrona-Trelleborg och Malmö-Helsingborg enligt Figur 1. Tabeller sammanställts med godsflöden mellan 2003 och 2016 då material i ett hanterbar format fanns sedan tidigare.

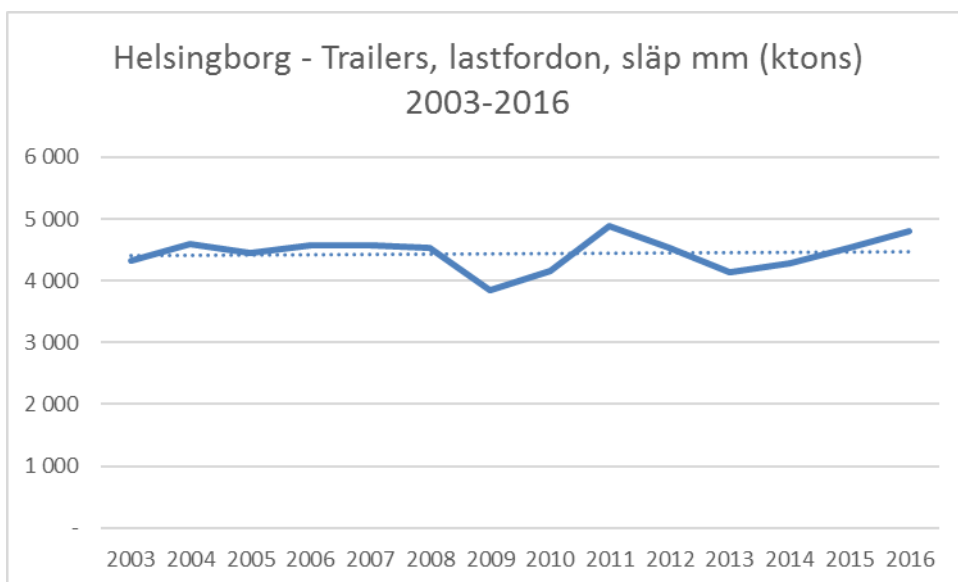
Förutom totala flöden över kaj finns en uppdelning i olika "segment":

- Containers, flak, kassetter
- Trailers, lastfordon, släp mm.
- Järnvägsvagnar
- Övrigt roro-gods
- Flytande bulk
- *(varav mineralolja inklusive råolja)*
- Torr bulk
- Annan last
- *(varav skogsprodukter)*
- *(varav järn- och stålprodukter)*

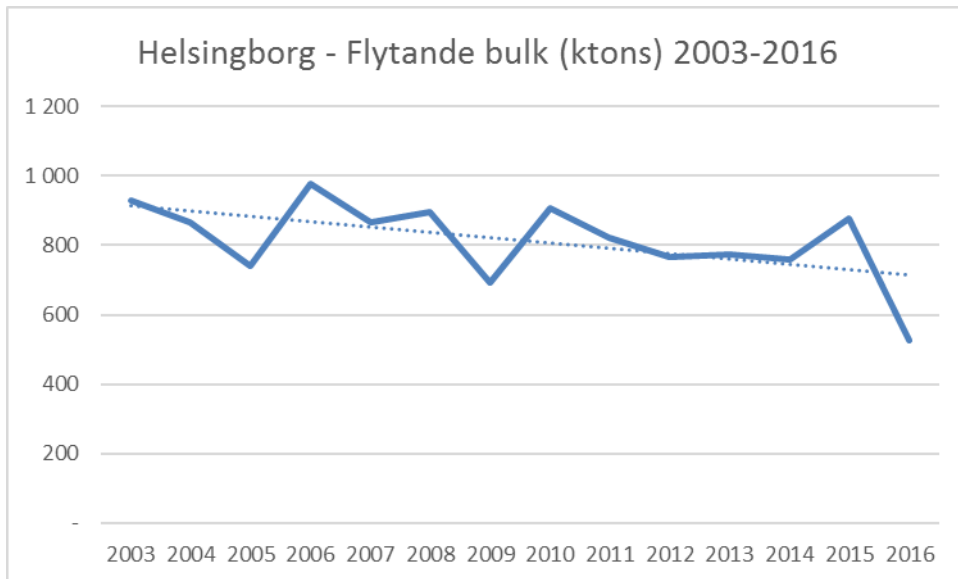


Figur 10 Exempel för Helsingborg med antal ton i container, flak, kasset

För varje hamn och segment genomförs en trendframskrivning fram till året 2040. Exemplet ovan för container, flak, kassetter visar en tydligt uppåt trend som till år 2040 landar på nästan 4 miljoner ton per år. För segment trailers och släp finns det en ganska stabilt utveckling under åren och trendframskrivningen landar år 2040 på ca 4.6 miljoner ton.

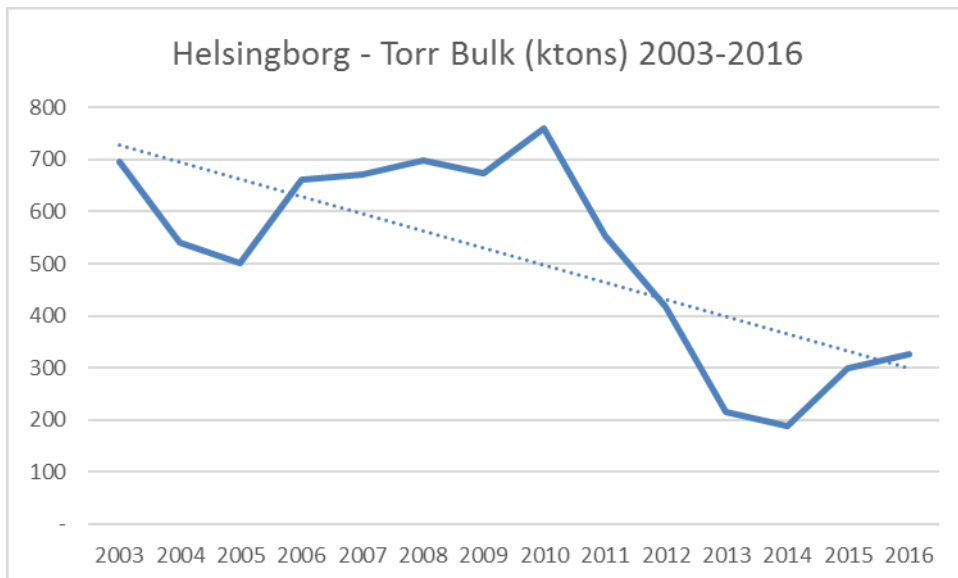


Figur 11 Exempel för Helsingborg med antal ton i trailers, lastfordon, släp mm



Figur 12 Exempel för Helsingborg med antal ton med flytande bulk

Segment flytande bulk visar däremot en negativ trend historiskt och med metoden landar på ca 350 kton år 2040. Torr bulk har haft en upp- och nergång under åren med en ökning fram till 2010 med följd av en kraftig minskning fram till 2013-2014. Senaste åren har den börjat öka igen. En matematisk framskrivning under hela perioden skulle innebära ett negativt tal i antal hanterade ton. Ett antaganden skulle kunna varit att klippa av minskningen till noll ton, alltså att det hanteras inte längre torr bulk i Helsingborgs hamn. Metoden som vi tillämpat i detta fall, med perioder med upp- och nergångar är att behålla godsmängden på 2016-års nivå, med bedömning att vi inte kan prognostisera framtidsflöden.



Figur 13 Exempel för Helsingborg med antal ton med torr bulk

Beskrivning av den tillämpade metoden:

- a) Om en tydlig/stabil historisk trend visat sig enligt statistiken 2003-2016 tillämpas trendframskrivningsresultat för 2040.
- b) Om perioden 2003-2016 inte visat någon tydlig trend eller visat på instabilitet antar vi att inga slutsatser kan dras, varpå ett övervägt fast värde, ofta senaste års flöden, har valts även för 2040.
- c) Om trendframskrivningen pekat på framtidsflöden under noll har flöden oftast satts till noll. I vissa fall har andra bedömningar gjorts, exempelvis gällande järnvägsvagnar i Trelleborg, där de senaste fem åren har varit ganska stabila, även om flödena är betydligt lägre än perioden fram till krisåret 2008.

Tabellen visar vilken antaganden som tillämpats för varje hamn och segment enligt metoden. Trailers och lastfordon står för tvåtredjedelar av godset (ton) genom Skåne och Blekinge och där har trendframskrivningsmetoden tillämpats rakt av utan anpassning. Andelen av godsmängden för segmentet ökar från 66% till 70% mellan 2016 och 2040. Den sista tredjedelen av den transporterade godsmängden (ton) består av olika segment där segmentet containers har tillämpats rakt av (vilket innebär en ökning från 6% till 8%) medan bulk segmenten i många fall har antagits oförändrade mot dagens flöden på grund av osäkerhet. Järnvägsvagnar finns endast i Ystad och Trelleborg, och vår bedömning är att dessa antingen försvinner helt eller kommer att ligga kring dagens nivå för att kunna ha en marknad. I den presenterade metoden valdes att hålla fast järnvägsvagnarna på dagens nivå, vilket dock innebär en en minsikning av deras andel från 3% till 2% eftersom de andra segmenten ökar i godsmängd.

Tillgänglighet till Skånska Hamnar - en överblick av vilka antagande som använts för hamnprognosen							
	Segment						
Hamn	Containers, flak	Trailers, lastfordon	Järnvägsvagnar	Flytande bulk	Torr bulk	Annat last	
% av total ton 2016	6%	66%	3%	12%	8%	6%	
% av total ton 2040	8%	70%	2%	9%	6%	5%	
Karlskrona	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Karlshamn	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Ystad	Green	Light Green	Orange	Green	Yellow	Green	
Trelleborg	Green	Light Green	Orange	Green	Yellow	Green	
Sölvesborg	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Åhus	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Helsingborg	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Landskrona	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
Malmö	Green	Light Green	Green	Yellow	Yellow	Green	
	Light Green	a) Trendframskrivning, större volymer					
	Green	a) Trendframskrivning, låga volymer					
	Yellow	b) Oförändrat godsmängd, otydlig trend					
	Orange	c) Oförändrat godsmängd bedöms, trots trend					

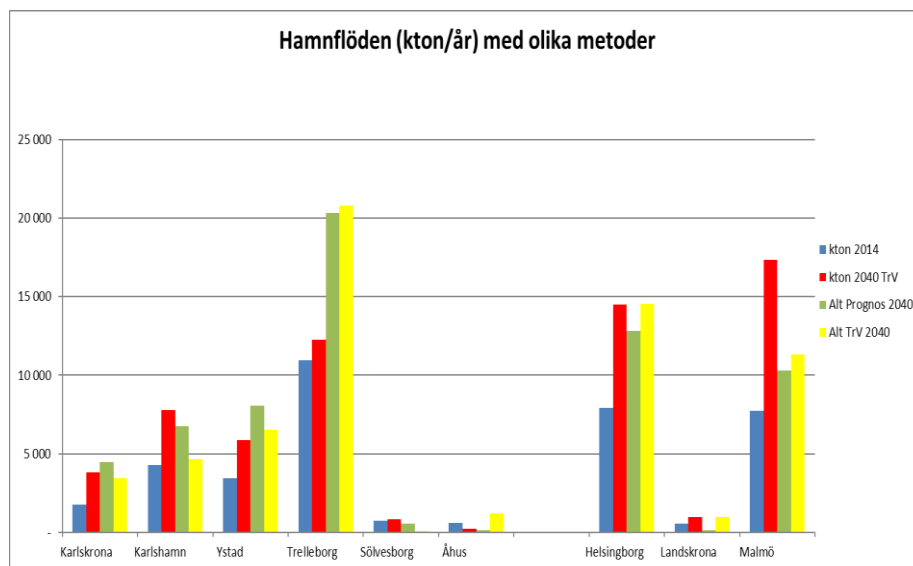
Figur 14 Sammanställning av antaganden per hamn och segment

För segment flytande bulk har en dramatiskt nedgång redan genomförts under tidigare år där gods i regionen har minskat från över 8 miljoner ton i slutet av 2000-talet till 4-5 miljoner ton de senaste åren. Vårt antaganden är i denna studie att hålla fast vid dagens nivå, trots att Samgods på nationella nivå pekar mot en minskning. Flytande bulks andel minskar från 12% till 9%. Torr bulk är ett svårt segment där en nerådåtgående trend visas i statistiken efter krisåret 2008 med ett stort tapp, men som varit stabilt de senaste åren på kring 3 miljoner ton. Till sist segment annan last som är svårbedömt. Flödena är ganska instabila förutom för sträckan Malmö-Helsingborg som ser stabilare ut, varpå trendframskrivningsmetoden tillämpats. Torr bulk och annan last tillsammans bedöms minska sin andel totalt från 15% till 11% enligt alternativmetoden.

Summan av alla antaganden i metoden är att antal ton totalt för Helsingborg, Ystad och Trelleborg beräknas öka mellan 2016 och 2040 med +29%. Den genomförda analysen håller kvar till Trafikverkets prognos för kustområden mellan Karlskrona och Helsingborg, som i studien hanteras som ETT stort kustområde. Prognoserna för respektive hamn har därför nivåjusterats så att det ska finnas överensstämmelse med Trafikverkets prognos för detta stora kustområde.

Nivåjusteringen har inneburit att den trendmässiga ökningen till år 2040 justerats uppåt vilket resulterat i en volymökning för hamnarna i Helsingborg, Ystad och Trelleborg på 85% under perioden 2014-2040.

Figur 10 visar gods över kaj 2014, enligt Trafikverkets Basprognos 2040 (2040 TrV), Alternativ prognosmetod med framskrivning av transportsegment (Alt Prognos 2040) samt uppräknig per varugrupp enligt Samgods (Alt TrV 2040) som beskrivs nedan.



Figur 15 Resultat alternativa hamnprognoser – gods över kaj – med olika metoder

3.2 Metod med uppräkningsstal per varugrupp

En annan metod som analyserades i projektet Tillgänglighet till Skånes hamnar innebar en tillämpning av Samgods nationella ökningstakter per varugrupp på dagens flöden, översatt till hamn och segment. Antalet ton från Samgods prognos för import och export i ton år 2012 och 2040 har använts för att beräkna genomsnittliga uppräkningsstal per varugrupp. Ökningstakten översätts mellan varugrupper från samgods och segment per kustområde för att kunna koppla till hamnstatistiken och landar i en tillväxt i ton per hamn och segment. Ökningen totalt blir mycket större än den första metoden, men efter nivåreglering till Samgodsprognosen för kustområden Skåne och Blekinge (se figur 16)) på liknande sätt som i den första metoden till Samgods kustområdes prognos ligger resultaten per hamn i nivå med den första metoden. Resultaten finns i figur 15 (Alt TrV 2040).

Syftet med varugruppsmetoden var att beräkna fram en prognos per hamn på ett annat sätt än med trendframskivning, men att också hantera olika tillväxttakter per hamn och per segment. Högvärdesgods ökar ungefär 3-4 gånger snabbare än bulkgods enligt Samgods prognos.

	Export 2012		Export 2040		Import 2012		Import 2040		Procent		Faktor Imp+Exp ö	
	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp	Imp	Exp ökning	Imp ökning		
Jordbruk	1222	3876	2674	6890					217%	158%	2.76	
Rundvirke	502	4891	6627	7002					874%	6%	1.67	
Trävaror	6521	9053	1234	2960					39%	140%	1.55	
Livsmedel	1835	7016	3371	9965					282%	196%	3.26	
RåoljaKol	376	1714	26184	33711					356%	29%	1.33	
Oljeprodukt	15872	12308	9458	12650					-22%	34%	0.99	
JämmalmS	22623	31551	440	835					39%	90%	1.40	
Stålprodukt	5227	7316	4576	20718					40%	353%	2.86	
PapperMas	14396	17245	2051	4511					20%	120%	1.32	
JordStenBy	5581	22491	6189	16996					303%	175%	3.35	
Kemikalier	4134	8368	9652	17652					102%	83%	1.89	
Färdiga inc	5220	15607	8234	29208					199%	255%	3.33	
Totalt	83509	141436	80690	163098					69%	102%	1.85	
									Bulk	55%	79%	1.67
									Högvärde	221%	238%	3.31

Figur 16 Ökningstakter per varugrupp som använts i alternativa metoden

4. Diskussion

Från den nationella statistiken kan vi utläsa tydliga trender som innebär att enhetsförpackat gods ökar i snabb takt mätt i antal transporterade ton. Det gäller särskilt för de färjelinjer som trafikerar hamnar i Polen och Baltikum, men också för containertransporter. Utvecklingen av godstransporter via färjor till mogna marknader i Västeuropa ökar också men i betydligt långsammare takt. För övriga godstyper tenderar de transporterade volymer att vara oförändrade eller minskande.

Mot bakgrund av de övergripande trenderna på nationell nivå är det rimligt att de sydsvenska hamnarna som har en omfattande hantering av enhetsgods uppvisar en snabb volymtillväxt, särskilt Karlskrona och Ystad som helt eller till största delen har färjeförbindelser till Polen.

Trelleborg och Karlshamn har också förbindelser österut, till Polen och Litauen. Den snabba ökningen av transporter i dessa relationer får dock inte samma genomslag i form av procentuell tillväxt eftersom hamnarna domineras av RoRo till mogna marknader (Trelleborg) respektive bulk (Karlshamn). Motsvarande utveckling kan förväntas för Helsingborg med snabbt växande containertrafik men med svag utveckling av RoRo-trafik.

Malmö hamn domineras av färjelinjer till mogna marknader och flytande bulk. Därmed är det rimligt att godsvolymer i Malmö kan förväntas utvecklas i måttlig takt.

I Tabell 2 sammanställs tillväxttalen för 2014-2040 enligt Basprognos 2016 respektive 2018 samt enligt den metodik som utvecklats av Ramböll. Samgods basprognoser avviker till en del från de nationella trenderna med beaktande av hamnarnas specialisering. Den låga tillväxttakten för Trelleborg och den höga tillväxttakten för Malmö utmärker sig med utvecklingstakter som inte överensstämmer med övergripande trender för den typ av gods och de relationer som trafikeras i respektive hamn. Basprognos 2018 är dock något bättre överensstämmande med övergripande trender.

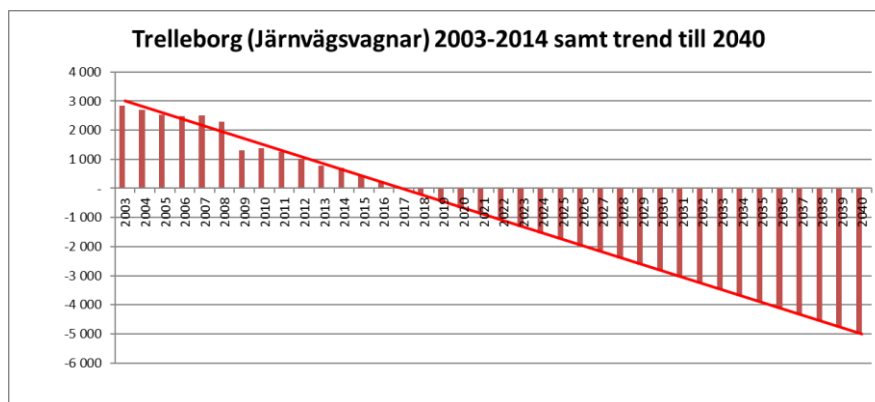
Hamn	Samgods 2040/2014 TrV Basprognos från 2016	Samgods 2040/2014 TrV Basprognos från 2018	Alternativ prognos 2040/2014 med trendframskrivning och nivåjustering
Karlskrona	+138 %	+162 %	+179 %
Karlshamn	+ 52 %	+ 31 %	+ 32 %
Ystad	+ 92 %	+112 %	+164 %
Trelleborg	+ 21 %	+ 32 %	+ 100 %
Malmö	+140 %	+134 %	+ 43 %
Helsingborg	+ 85 %	+101 %	+ 64 %

Tabell 2 Beräknad ökning av antal ton 2014-2040 i enligt Basprognos 2016 och 2018, samt alternativ prognosen

Den alternativa prognosen som baseras på Rambölls metod uppvisar en bättre överensstämmelse med generella trender när hamnarna jämförs sinsemellan. Det vill säga större tillväxt i hamnar med omfattande volymer enhetsgods med relationer till Polen och Baltikum (Karlskrona och Ystad). Tillväxttakten är svagare i hamnar där transporter till mognare marknader har stor andel av den totala transporterade volymen (Trelleborg och Helsingborg) medan hamnar med betydande andel bulk har den svagaste tillväxten (Malmö och Karlshamn).

I analysen har vi utgått ifrån att prognosresultaten för respektive hamn ska tillsammans motsvara Trafikverkets prognos för kustområdena. Rambölls metodik är därför en metod för att fördela volymer per hamn. Ramböll anser att det även finns skäl att utveckla prognosmetodik för att beräkna framtida volymer per kustområde. Trafikverkets basprognos redovisar en betydligt högre tillväxttakt än vad som blir fallet med trendframskrivningar per transportsegment.

Vår rekommendation till Trafikverket är att utveckla och implementera en metod, liknande alternativa metoden, för hela Sverige - eftersom den fångar dynamiken och specialisering som finns i olika hamnar på ett mer trovärdigt sätt. Hantering av endast totala ton per hamn gömmer bakomliggande trender på olika segment, där vissa trender pekar på stor uppgång medan andra segment visar kraftigt minskningar. Medan det kan tänkas att dessa "tar ut" varandra på aggregerad nivå vill vi påpeka att en trendlinje för ett segment inte kan understiga noll ton och att dessa effekter inte syns på aggregerade nivån. Figuren visar att ton i järnvägsvagnar skulle ha helt försvunnit till 2018, och bli minus 4 miljoner ton 2040.



Figur 17 Exempel segment som pekar mot negativa flöden år 2040