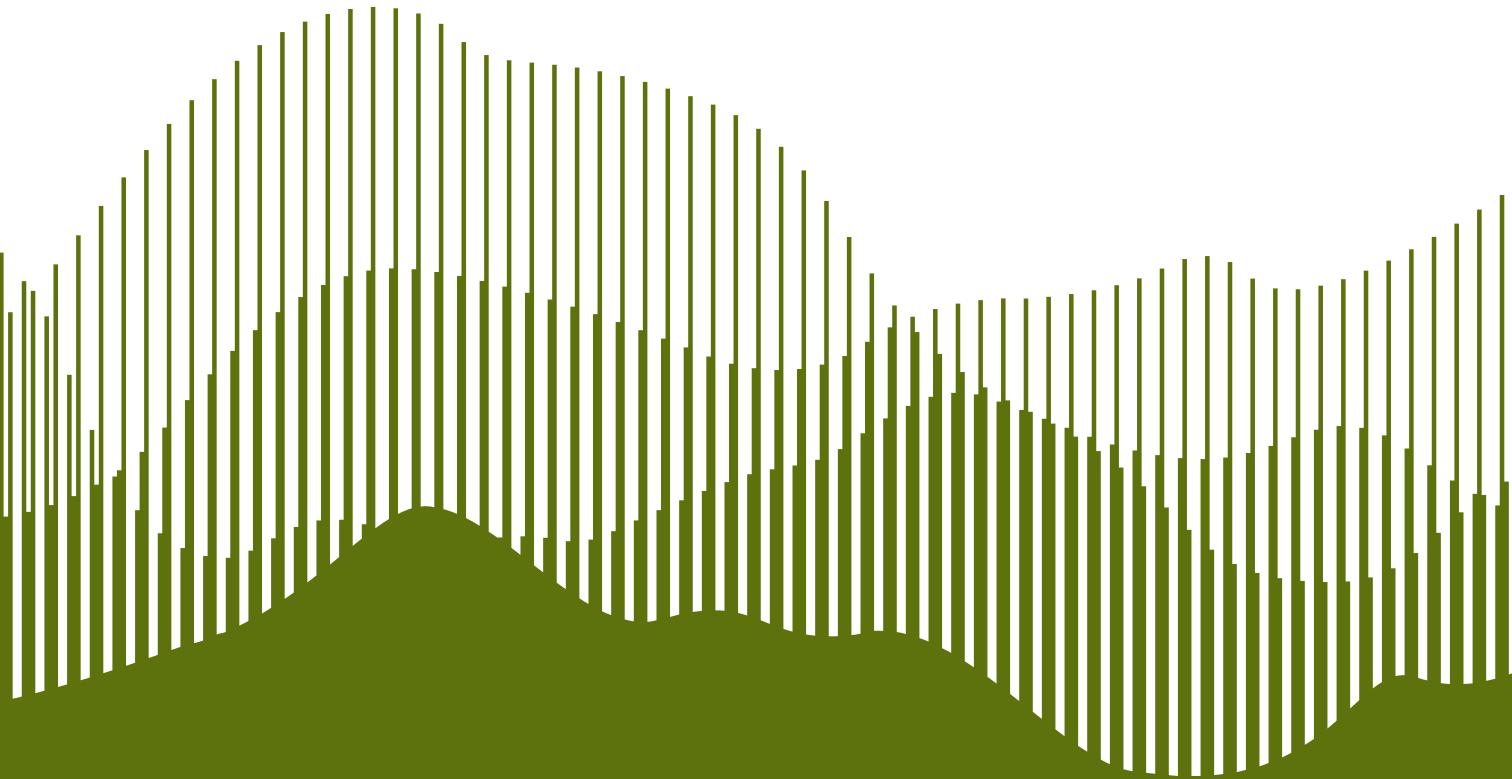


Hamnar, sjöfart och landinfrastruktur i Stockholmsregionen

– ett regionalt förhållningsätt

NY RUF5 2010 – UNDERLAG I KORTHET



Regionplane- och trafikkontoret
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. RTK arbetar på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och tillhör Stockholms läns landsting.

RTK bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en gemensam syn på regionens utveckling hos regionens aktörer. RTK och RTN ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen och planeringsinriktningen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF 2001) ska bli verklighet.

RTK bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I RTK:s rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarios, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av RTK.

På www.rtk.sll.se/publikationer finns möjligheter att ladda hem digitala versioner, beställa eller prenumerera på våra rapporter.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

Regionplane- och trafikkontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm

Besök Västgötagatan 2

Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66

rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se

Grafisk form och produktion Jupiter Reklam

Tryck Danagårds Grafiska AB, Ödeshög 2007



RTN 2004-0151

RTK INFO 3:2007

ISBN 978-91-85795-04-8

Förord

Hur ska samhällsplaneringen bidra till att transporter av gods ska kunna ske resurs-effektivt, miljövänligt och samtidigt företagsekonomiskt effektivt?

Globaliseringen har medfört en växande långväga handel där skalfördelar har stor betydelse för utveckling av hamnar och terminaler. Även lokalt finns stora transport-behov exempelvis i form av ballasttransporter till byggarbetsplatser. En fortsatt över-gång till biobränslen kommer också att leda till allt större volymer behöver hanteras för att klara regionens energiförsörjning.

Hamnarna är viktiga transportnoder för regionens försörjning och deras utvecklings-förutsättningar behöver hanteras i den kommande RUFSS 2010, i investeringsplane-ringen och i andra pågående besluts- och planeringsprocesser.

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) och Länsstyrelsen i Stockholms län har gemensamt tagit fram kunskapsunderlag om regionens hamnstruktur i syfte att identi-fiera strategiska frågor avseende hamnstrukturens utveckling. I denna skrift redovisar RTK och Länsstyrelsen sitt förhållningssätt till hur utvecklingsförutsättningarna för hamnar, sjöfart och tillhörande infrastruktur i Stockholmsregionen bör stärkas.

Regionplane- och trafikinämnden och Länsstyrelsen har i september respektive oktober 2007 beslutat att godkänna de överväganden och slutsatser som presenteras i denna skrift.

Stockholm i oktober 2007

Sven-Inge Nylund

Regionplannedirektör
Regionplane- och trafikkontoret

Bo Hansson

Länsöverdirektör
Länsstyrelsen i Stockholms län

Sammanfattning

Landstingets Regionplane- och trafikkontor (RTK) och Länsstyrelsen har bedrivit ett gemensamt utredningsarbete kring hamn- och terminalfrågor. I sammandrag är slutsatserna följande:

Sjöfarten har potential att vara ett miljöanpassat och kostnadseffektivt transportmedel och denna potential bör utvecklas. Sjöfartens andel av godsflödet till och från regionen bör öka och landtransporternas infrastruktur och logistik måste anpassas för att nå detta. I arbetet har fyra strategiska områden identifieras:

- A. Utveckla samverkan inom Stockholm–Mälarenregionen för en effektivare storregional hantering av in- och utflöden av enhetsberett gods.
- B. Utveckla terminaler, infrastruktur och logistiksystem för distribution av enhetsberett gods i Storstockholm.
- C. Utveckla och säkra förutsättningarna för distributionen av vissa tunga bulktransporter inom den centrala delen av Stockholmsregionen.
- D. Utveckla och säkra förutsättningarna för införsel, lagerhållning och distribution av bränslen i Stockholmsregionen.

Det finns en ömsesidighet och konkurrens mellan långväga godstransporter över land och sjöfart i ett nationellt perspektiv. Det sker idag en stor mängd landtransporter av trailer, container- och kombigods från hamnar i södra och västra Sverige till Stockholm och Mälardalen. Effektivare hamnar och terminalhantering i Stockholm–Mälarenregionen är önskvärd för att öka östersjöhamnarnas konkurrenskraft och därigenom öka andelen sjötransporter till regionen.

Avgörande för möjligheten att öka attraktiviteten förefaller vara att det finns rationella system och samordnade flöden av containrar och annat enhetsberett gods inom Stockholm–Mälarenregionen. Detta ställer krav på samordnad logistik, på landinfrastrukturen och på vällokaliserade terminaler.

Samverkan i Stockholm–Mälarenregionen bör utvecklas för att möjliggöra samordning av flödena av enhetsberett gods och stärka hamnarnas gemensamma konkurrenskraft i Östra Mellansverige. Därmed kan också statens infrastruktursatsningar nyttjas

effektivare. Samverkan bör involvera bland annat logistikföretag, hamnar och offentliga aktörer. En politisk överenskommelse bör nås om val av investeringar och behov av utvecklad samverkan mellan hamnarna. Såväl det regionala godstransportrådet som nätverket "En bättre sits" bör involveras.

Inom länet behöver en gemensam syn uppnås om var i regionen terminalverksamheter för vidare distribution av trailer- och containerlastat gods bör utvecklas samt hur sådana noder bör förbindas med infrastruktur. Ett väl förankrat förslag till kriterier bör ingå i den samrådshandling för en ny RUFSS som tas fram under våren 2008 och som också utgör underlag för investeringsplaneringen.

Flertalet av de infrastrukturinvesteringar som är angelägna i regionen har stor betydelse för såväl person- som godsflöden. Det finns några infrastrukturinvesteringar som är särskilt angelägna på grund av godstransportflödena, exempelvis väg 77 från Rösa och förbi Rimbo samt väg 225 Ösmo–Lövstalund. Redan med befintlig trafikbelastning är åtgärder i dessa vägar angelägna. I anslutning till terminaler och hamnar kan särskilda insatser behövas.

De centrala delarna av Stockholmsregionen har stort behov av tunga bulktransporter så som sprängmassor, ballast, cement med mera. Sådana transporter bör undvikas på vägarna av kapacitets- och miljöskäl. Det är önskvärt att merparten av dessa transporter sker på stadens vattenvägar till centralt belägna lastageplatser och hamnar.

En regional materialförsörjningsplan bör därför tas fram där lägen för terminaler och lastageplatser i centrala lägen pekas ut. Terminalernas lokala miljöpåverkan bör minimeras samtidigt som de bör vara konkurrensneutrala och flexibla. För att klara detta bör branschen tillsammans med olika intressenter utveckla logistik och teknik för ballasthantering.

Regionens bränsleförsörjning skapar en stor mängd tunga transporter. Förutsättningarna för val av transportvägar och transportslag formas i hög grad av lokaliseringen av energianläggningar och depåer, vilka i sin tur måste uppfylla en mängd prövningar och villkor. Samtidigt är markanvändningen en regional planeringsfråga.

En god kunskap behövs i den regionala planeringen om förutsättningarna för den framtida bränslehanteringen och då inte minst om konsekvenserna av att olja byts ut mot andra bränslen, till exempel biobränslen. Olika alternativ för lokaliseringar av oljedepåer har analyserats i andra sammanhang. Konsekvenserna av en avveckling av verksamheten vid Bergs oljeterminal bör också utredas för att upprätthålla handlingsberedskap.

Användningen av biobränslen är mer voluminös än motsvarande energimängd fossila bränslen. Särskilda krav måste därför ställas på transportvägar och lagringsutrymmen. Sjötransporter till energianläggningarna är att föredra av detta skäl.

Länsstyrelsen och RTK kommer att arbeta vidare med regional energistrategi och energisystemanalys. Dessa arbeten bör också hantera bränsletransporternas logistik. Samtal bör föras med energiproducenter samt ägare av hamnar och lastageplatser om möjligheten att använda sjöfart och reservera platser att lossa och mellanlagra fasta bränslen.

Bakgrund

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) och Länsstyrelsen i Stockholms län har bedrivit ett utredningsarbete avseende regionens hamnstruktur.

Utredningsarbetet har bedrivits i tre steg. I ett första steg genomfördes en kunskapsuppbyggnad genom att olika aspekter på hamnverksamhet analyserats i separata promemorior. I ett andra steg analyserades trender, scenarier och deras konsekvenser. Det tredje steget har inneburit att sammanfattande slutsatser och förslag har tagits fram för ställningstagande och fortsatt arbete. Det gemensamma utredningsarbetet syftar till att förbättra planeringsunderlaget för att hantera hamn- och godsfrågor i den kommande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) och i den statliga infrastrukturplaneringen. Utredningsarbetet skall också ge underlag för RTK och Länsstyrelsen att agera inom övriga pågående besluts- och planeringsprocesser.

I denna skrift, som utgör det tredje steget, sammanfattas de slutsatser som kan dras av hittills utfört arbete. RTK:s och Länsstyrelsens slutsatser är fokuserade på Stockholms län utifrån ett Mäljarregionalt perspektiv. Slutsatserna formuleras utifrån ett långsiktigt perspektiv där förhållningssättet avseende hamnarnas utveckling ska ses som strategiska inriktningar. Detta kan motivera framtida investeringar i infrastruktur som inte ryms inom de mer kortsiktiga investeringsplanerna.

I Stockholm–Mäljarregionen pågår flera processer av betydelse för utvecklingen av regionens infrastruktur, hamnar och terminaler. De viktigaste av dessa är:

Regionala godstransportrådet för Mäljarregionen

– Syftet med rådet är att etablera en part med företrädare för näringslivet för att utveckla dialog med trafikverken om investeringar och logistikfrågor.

Regeringsuppdragen

– Regeringen har givit Carl Cederschiöld i uppdrag att som förhandlingsman ta fram en demokratiskt förankrad överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län. I uppdraget ligger även att föreslå utformning och användning av trängselskatten samt att ta fram en särskild överenskommelse om en medfinansiering av Citybanan och därmed sammanhängande

järnvägsobjekt i Mälardalsregionen. Uppdraget ska redovisas till regeringen den 1 december 2007.

– Bengt-Ove Birgersson har uppdragits att som regeringens förhandlingsman föreslå en struktur av strategiska hamnar. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 oktober 2007.

– Banverket har uppdragits av regeringen att föreslå ett nät av strategiska kombi-terminaler. Banverket har anlitat Bengt-Ove Birgersson för att utarbeta förslaget. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 oktober 2007.

Infrastrukturplaneringen

– Vägverket och Banverket har haft i uppdrag att till den 18 juni 2007 presentera reviderade investeringsplaner för perioden 2004–2015. Skälet till revideringen är att kostnadsökningar har överstigit indexuppräknningen av anslagen så att färre investeringsobjekt än planerat kan genomföras i de ursprungliga investeringsplanerna.

– Trafikverken har haft i uppdrag att till den 27 juni 2007 lämna underlag för regeringens proposition om inriktning av infrastrukturinvesteringar för nästkommande planperiod 2010–2019. Underlaget har därefter lämnats på remiss.

– Näringsdepartementet planerar att i mars 2008 färdigställa en proposition till riksdagen om inriktningen av infrastrukturinvesteringarna och i augusti samma år lämna uppdrag om att upprätta nya investeringsplaner till Vägverket, Banverket och länen för perioden 2010–2019.

”En Bättre Sits”

– Processen syftar till att nå samstämmighet inom Stockholm–Mälardalsregionen avseende behov och prioriteringar av infrastrukturinvesteringar. Ett stort antal offentliga organisationer och kommuner samt över 50 politiker från samtliga riksdagspartier deltar i arbetet. Mälardalsrådet koordinerar processen.

RUFS-processen

– Landstinget i Stockholms län har påbörjat ett arbete med en ny regional utvecklingsplan för Stockholms län. Ett samrådsförslag för en ny RUFS beslutas av Regionplane- och trafiknämnden i maj 2008 och planen förväntas få laga kraft år 2010.

Ansvarsutredningen

– Den parlamentariska Ansvarskommitténs förslag till ändrad ansvarsfördelning mellan stat, regioner och kommuner är på remiss till september 2007. Kommittén föreslår att regionkommuner bildas 2010–2014 med ansvar för bland annat de regionala utvecklingsfrågorna, samt en indelning av Sverige i färre antal regioner än idag.

Mål och bedömningsgrunder

De åtgärder och förhållningssätt som diskuteras i denna skrift utgår ifrån de transportpolitiska målen och mål för Stockholmsregionen enligt RUFSS 2001. I korthet kan dessa sammanfattas som att transporter bör ske så att *miljö- och klimatbelastningen* begränsas, en god resurseffektivitet uppnås i samhället som helhet samtidigt som näringslivet ges förutsättningar att utvecklas genom god tillgänglighet och företags-ekonomiskt *effektiva transporter*. De nationella miljökvalitetsmålen har brutits ner till delmål för Stockholms län. Relevanta miljökvalitetsmål är bland annat begränsad klimatpåverkan, frisk luft, god bebyggd miljö, hav i balans samt levande kust och skärgård. Den så kallade fyrstegsprincipen som tillämpas av trafikverken innebär att lösningar som kan medföra högre nyttjande av befintlig infrastruktur ska prövas innan nyinvesteringar föreslås.

Utifrån miljöperspektivet bör godstransporter i första hand ske via sjöfart och järnväg. Den höga belastningen på järnvägsnätet, både i länet och i landet som helhet, medför att det är av kapacitetsskäl önskvärt att sjöfarten utvecklas. Näringslivets krav på företags-ekonomisk effektivitet, där transporter och logistik är ingående delar i produktionsprocessen, behöver tillgodoseas med en funktionell transportinfrastruktur.

Ett *principiellt* förhållningssätt avseende transporter av olika produktsegment kan formuleras enligt följande.

- Bulkprodukter (ballast, kalk, energi med mera) förbrukas centralt och halvcentralt i länet. Transporterna bör i möjligaste mån ske via sjöfart, eller om möjligt på järnväg, för att begränsa landtransporter på väg. Terminaler och produktionsanläggningar bör ges utrymme vid sjö- och järnvägsnäten centralt och halvcentralt i regionen.
- Passagerartrafiken har sin huvudsakliga marknad centralt i regionen och bör ges utvecklingsmöjligheter i centrala hamnlägen.

- Enhetsberett gods (trailers, containers, järnvägsvagnar och motorfordon) transporteras till terminaler och kunder i halvcentrala och perifera lägen inom länet. Enhetsberett gods transiteras också genom länet till andra delar av landet. Det är önskvärt att transittrafik kan ledas förbi de mest belastade delarna av länets infrastruktur. Enhetsberett gods bör beredas utrymme utanför stadskärnan. För landtransporter är det önskvärt att ge förutsättningar för att möjliggöra transporter på järnväg.

Analys

Miljökraven på godstransporterna ökar

Miljökraven på godstransporterna har ökat successivt och därigenom bidragit till användning av ny teknik och särskilda hänsyn vid nyetablering. Trafiken är trots detta den enda samhällssektor som inte minskat sina utsläpp av koldioxid sedan 1990. En anledning är att lastbilstrafiken har ökat kraftigt.

Minskad miljöpåverkan kan därför framöver bli en alltmer betydelsefull faktor vid val av transportslag och logistiskt upplägg. I en regional strategi bör även de globala konsekvenserna vägas in eftersom transportströmmarna till regionen i många fall är nationella och globala.

Till detta ska läggas hamnarnas och terminalernas lokala miljöpåverkan. Genom den ökade konkurrens om mark som finns centralt i Stockholmsregionen ställs kraven på minimerad lokal miljöpåverkan mycket högt. Det finns till exempel önskemål om att uppföra bostadsbebyggelse i nära anslutning till hamnanläggningar.

Landtransporter

Landinfrastrukturen i Stockholmsregionen karaktäriseras i många fall av kapacitetsbrist. Samtidigt som tillgången på investeringsmedel är begränsad har regionen en mycket kraftig befolkningstillväxt, även på lång sikt, som ställer höga krav på transportinfrastrukturen. Strävan bör därför vara att systemet för transporter av gods utformas så att det inte belastar vägarna mer än nödvändigt. Järnvägstransporter kan av denna anledning vara fördelaktiga att överväga även på kortare avstånd. På grund av kapacitetsförhållandena i Stockholmsregionen är möjligheterna att bereda ny kapacitet inom Stockholms län för sådana transporter som inte har mål eller startpunkt i Stockholm–Mälarenregionen mycket begränsade.

Karaktäristiskt för Stockholms län är också dominansen av persontransporter. Därför kan infrastrukturutbyggnader som bidrar till att minska personbilsköer på vägarna under högtrafik ha stor betydelse för godstransporterna i regionen. Exempelvis har väl fungerande buss- och pendeltågstrafik betydelse för att köer på infartslederna i högtrafik ska undvikas. Flertalet av de infrastrukturinvesteringar som i dagsläget är

angelägna har stor betydelse för såväl person- som godsflöden, till exempel väg 259, Södertörnsleden och Nordsydliga förbindelser över Mälaren. På spårvidan kan Citybanan, ytterligare åtgärder på Nynäsbanan och kapacitetsförstärkning på Ostkustbanan, Upplands Väsby och Uppsala nämnas.

Det finns några infrastrukturinvesteringar som är särskilt angelägna att åtgärda på grund av godstransporterna, exempelvis väg 77 från Rösa och förbi Rimbo samt väg 225 Ösmo–Lövstalund. Redan med befintlig trafikbelastning är åtgärder i dessa vägar angelägna.

I anslutning till terminaler och hamnar kan särskilda insatser behövas. En ny kombiterminal planeras i norra Storstockholm och till denna behöver spåranslutning och bangård byggas. Vissa åtgärder vid Årsta kan komma att behövas för att effektivisera godstransportflöden på järnvägen.

Objektet Södertälje hamn–Södertälje centrum innefattar ombyggnad och uppgradering av bangård, ställverk och pendeltågsstation samt nyinvestering i planskild korsning och dubbelspår. Objektet skapar förutsättningar för rationell godstågsdrift till Södertälje hamn genom att korsande tågvägar byggs bort.

Hamnarna och tillfartstrafiken till hamnarna medför en lokal miljöpåverkan som tillståndsprövas. I tillståndsbeslut införs olika villkor för verksamheten, exempelvis för transportvolymen. För landtransporterna och landterminaler finns inte motsvarande tillståndsprövning. Därför är det väsentligt att beslut om tillstånd för hamnanläggningar fattas utifrån en helhetssyn där effekterna på olika transportströmmar, även sådana som inte tillståndsprövas vägs in.

Det finns en ömsesidighet mellan järnväg och sjöfart i ett nationellt perspektiv. Flödena av container- och kombigods från hamnar i södra och västra Sverige till Mälarenregionen har ökat så mycket att det nu i princip är fullt på västra och södra stambanan för denna typ av transporter. Det innebär att fortsatt volymökning kan komma att styras över på väg. Effektivare hamnar och terminalhantering i Stockholm–Mälarenregionen skulle kunna leda till att sjöfartens konkurrenskraft till Mälarenregionen ökar. En utveckling av anslutningar till hamnar och anknytande landinfrastruktur i Stockholms närhet kan således avlasta den nationella landinfrastrukturen.

Godstransporterna behöver uppmärksammas mer i infrastrukturplaneringen. De ökande handelsströmmarna österut medför allt högre belastning på de anslutande vägnäten till Nynäshamn och Kapellskär där trafiksäkerheten i vissa fall redan i dagsläget är otillräcklig. Utifrån miljö- och klimatmål behöver infrastruktur- och markanvändningsplaneringen också beakta möjligheten att erbjuda effektivare godstransporter för att begränsa emissioner.

Varuslag på en konkurrerande hamnmarknad – container

Den globaliserade handeln har medfört en mycket stark tillväxt av containertransporter. Obalanserade flöden av konsumtionsprodukter har medfört att containers används även för annat gods för att undvika tomtransporter. Containers används huvudsakligen för globala transporter. Utvecklingen av fartygs- och järnvägstransporter för containers kan medföra att container etableras som lastbärare även inom Europa.

Många faktorer styr transportflöden av gods i container. Skalfördelar i sjöfarten är en av dessa faktorer. En drivkraft för ökad fartygsstorlek i Östersjön är den snabbt ökande handeln med Ryssland och de baltiska staterna. Därutöver finns mer svårförutsägbara faktorer. Till exempel kan trängsel i Nordsjöhamnarna i sig medföra större feederfartyg till östra Mellansverige vilket ställer krav på färre anlöp och högre effektivitet. Trängseln kan också medföra fler transoceananlöp till Göteborg vilket ökar efterfrågan på järnvägstransporter till Göteborg och på kombiterminaler som är väl belägna i förhållande till olika transportmarknader.

Annat som kan ha betydelse är en möjlig utveckling av containertransporter för inomeuropeisk handel och den potentiella utvecklingen av globala transporter via transibiriska järnvägen. De logistiklösningar som tillämpas sedan 10–15 år har också påverkat transportflödena genom centralisering av enhetsberett gods till färre terminaler där omlanden för centrallager i Mellansverige kan inkludera både Finland och Baltikum. Inlandsterminaler och hamnterminaler behöver betraktas som ett sammanhängande system.

I Sverige domineras containermarknaden av få globala operatörer vilket medför att konkurrensen är begränsad. Sverige är en volymmässigt liten marknad och därmed beroende av enskilda operatörers beslut om val av transportvägar. Eftersom containertransporter utgörs av globala strukturer kan koncentration av globala flöden ge lönsamhet i hela transportkedjan, tack vare skalfördelar i sjöfarten, även om detta innebär olönsamhet i landtransporter. Idag koncentreras containerflödena till Göteborgs hamn av enskilda globala operatörer som subventionerar tågpendlar för containertransporter.

En sådan utveckling kan vara sund, förutsatt att operatörer får betala hela infrastrukturkostnaden vid behov av ny järnväg. Eftersom banavgifterna idag sätts utifrån marginalkostnadsprincipen bör denna efterfrågeökning av järnvägskapacitet inte ligga till grund för prioriteringar av investeringar. Det skulle kunna leda till att statens investeringsmedel används för att ensidigt gynna en global godsaktör. Snabba förändringar i transportvägarna för containrar kan dock komma att ske om nya aktörer

etablerar sig med andra koncept. Det gäller för offentliga infrastrukturägare att finna ett långsiktigt och robust transportnätverk som kan betjäna olika marknadssituationer.

Utvecklingen av containertrafiken i Mälarenregionens hamnar och transportnätverk styrs dels av förutsättningar på transportmarknaden, dels av behoven av att transportera gods till regionen. Sannolikt är regionens godsbehov en tydlig ram för hur mycket containertransporterna till regionen kan komma att växa i framtiden och därmed för vad som bör hanteras i regionens hamnar och transportnätverk. Eftersom en stor del av detta behov idag transportförsörjs via syd- och västsverige behöver en nationell kartläggning av flöden med enhetsberett gods ske för att tydliggöra denna potential. Idag hanteras uppskattningsvis cirka hälften av containerflödena till regionen över kaj via hamnarna, resten av containergodset kommer på tåg eller lastbil till regionen och belastar därmed södra Sveriges landtransportsystem.

En förutsättning för att hanteringen av containrar över kaj ska öka är att regionen kan erbjuda effektiva hamnar med rationell lastning och lossning, och som erbjuder möjlighet att på ett anlop betjäna hela den regionala marknaden i Stockholm–Mälarenregionen. Avgörande för möjligheten att öka attraktiviteten torde vara att det finns rationella system för att distribuera containrar inom regionen. Detta ställer krav på landinfrastrukturen och terminaltyper men kanske framför allt på en ökad samordning mellan kombiterminaler, åkerier, logistiksystem och hamnar inom Stockholm–Mälarenregionen.

Varuslag på en differentierad hamnmarknad

Hamnmarknaden i östra Mellansverige är differentierad såtillvida att varje hamn har specifika marknadsnischer. Industri- och konsumtionsmarknaderna i hamnarnas omland är avgörande för vilka varuslag som dominerar respektive hamn och konkurrensen mellan hamnarna är således begränsad. Förändringar av hamnstrukturen sker idag snarast som ett resultat av stadsbyggnadsambitioner där hamnverksamheter trängs ut från centrala lägen genom politiska beslut om förändrad markanvändning.

Den *passagerarbaserade färjetrafiken och kryssningstrafiken* är beroende av centrala hamnlägen. Raka och korta farleder genom skärgården är fördelaktiga av både säkerhets- och miljöskäl. En icke obetydlig del av godstransporter med trailer och lastbil sker via färjor till centrala Stockholm. Dessa transporter sker dock på passagerartrafikens villkor.

Kapellskär och Nynäshamn är etablerade färjehamnar för den godsbaserade färjetrafiken. Efterfrågan på *godstransporter med färja* ökar betydligt, i synnerhet på linjerna mellan Nynäshamn och Polen/Lettland. Färjetrafiken mellan Kapellskär

och Finland är en väsentlig länk i E18 stråket som förutom godstransporter också möjliggör snabba förbindelser för persontrafik mellan Sverige och Finland samt Estland. Alla hamnar i Östra Mellansverige har möjlighet att ta emot färjor, men har inte lyckats konkurrera med Kapellskär och Nynäshamn.

Transporter av *järnvägsvagnar* är beroende av att kunna trafikera Åbo med 24 timmars omloppstid. Värtan och möjligtvis Nynäshamn och Hargshamn kan erbjuda detta. Utflyttning från Värtan skulle minska belastningen på järnvägen i centrala Stockholm och eventuellt kunna erbjuda en bättre transportkvalitet. Samtidigt skulle underlaget för järnvägsfärjorna kunna påverkas beroende av i vilken utsträckning vägfordon skulle nyttja järnvägsfärjorna efter en eventuell flytt. Det är dock för närvarande oklart huruvida en utflyttning som begränsar marknaden för att även transportera vägfordon och passagerare kan påverka utbudet av järnvägsfärjor.

Motorfordon hanteras i Södertälje hamn, som också hyser en anläggning för färdigställande av importerade fordon enligt svenska krav. Hanteringen är mycket ytkrävande. I Södertälje hanteras också motorfordonstransporter via järnväg. Motorfordon hanteras också i andra av länets hamnar, men redovisas då som vagnslast eller trailertransport.

Oljedepåerna vid Loudden och Berg har tidsbegränsade arrendeavtal och berörda kommuner vill avveckla verksamheterna. En eventuell avveckling drivs av kommunala ambitioner att använda marken för andra ändamål. Oljeprodukter hanteras också i Södertälje, Norrköping, Gävle och Västerås för distribution till stora delar av Mellansverige. Oxelösund hanterar sedan några år olja för transitering och är en av de få hamnarna i Sverige som lastar oljeprodukter. Bränslen som hanteras i länets hamnar förbrukas till största delen inom länet.

Det finns en ambition i länet att öka användningen av *fasta biobränslen*. Importerade fasta bränslen går på fartyg, inhemska med järnväg. Ytterligare volymer fasta bränslen kan komma att medföra behov av plats för mellanlagring i länet eller dess omedelbara närhet. Fasta biobränslen hanteras i flera hamnar i länet.

Byggsektorn efterfrågar *torr bulk* såsom ballast och kalk för byggindustrin och vägsalt. Marknaden utgörs av bygg- och underhållsprojekt i redan bebyggd miljö, med transporter via grusterminaler eller produktionsanläggningar för betong och asfalt. Låga varuvärden och stora volymer styr marknads aktörer mot att minimera lastbilstransporter. Torr bulk hanteras i flera hamnar i länet. I centrala Stockholm finns kommunala ambitioner att omvandla kajanläggningar och lastageplatser till förmån för stadsutveckling. Även i Södertälje finns ambitioner att omvandla bulkhamnen till stadsområde. Konsekvenserna av en sådan utveckling är alltmer omfattande tunga vägtransporter.

Förslag till ett regionalt förhållnings-sätt för sjöfart och hamnar

Utifrån ovanstående analys är slutsatsen att sjöfartens potential att vara ett miljöanpassat och kostnadseffektivt transportmedel till Stockholmsregionen bör ges möjlighet att utvecklas. Andelen gods som förs till och från regionen med sjöfart bör öka. Miljönyttan kan förstärkas genom att emissioner från fartyg begränsas. Detta utgör en särskild problematik eftersom sjöfarten är global och miljökrav behöver ställas på både europeisk och global nivå. Vidare behöver hamnanläggningar, lastageplatser samt landtransporternas infrastruktur och logistik anpassas för att gynna sjöfarten. Bristande konkurrenskraft för regionens hamnar kan öka godsflödena på vägar och spår utanför regionen.

Möjligheterna till storregional samordning av enhetslastat gods bör ses som en särskild utmaning som bör lösas fritt i förhållande till behovet att ta fram förutsättningar för en mer rationell distribution av gods i Stockholms storstadsområde. En särskild insats bör alltså ske för att finna terminaltytor och goda logistiska lösningar för distribution av sådant gods som anländer enhetslastat till Stockholmsområdet. Den regionala utvecklingsplaneringen och de kommunala översiktsplanerna är instrument för att skapa dessa förutsättningar. Även investeringar i trafikinfrastruktur behövs för att skapa bra lösningar. Vidare har offentliga aktörer möjlighet att till viss del påverka de logistiska lösningarna genom att genomföra separata upphandlingar av distribution.

För enhetslastat gods, i containrar eller på trailers, medför en koncentration och samordning av flöden en ökad konkurrenskraft för sjöfarten. För att skapa förutsättningar att utveckla konkurrenskraften för hamnarna och skapa god landinfrastruktur för anslutande transporter behövs samverkan mellan stat, region, kommun och näringsliv. Offentliga aktörer måste vara beredda att ta långsiktiga risker för att effektivisera transportsystemet och nå en generellt minskad miljöpåverkan. En tydligare statlig hamnpolitik liksom en hantering av gods- och hamnfrågor i den regionala utvecklingsplaneringen för Stockholms län behövs för att utveckla de offentliga aktörernas långsiktighet.

För att transporter med sjöfart av bulkgoods, så som energiprodukter, fyllnads-massor, kalk, salt med mera, ska vara konkurrenskraftiga behöver det finnas hamnar

nära slutanvändarna, även centralt i regionen. För transporter av bulk bör samhället ta ansvar för att det finns hamnar och lastageplatser i bra lägen och som är öppna för alla aktörer.

Utifrån analysen kan fyra strategiska frågor identifieras:

- A. Utveckla samverkan inom Stockholm–Mälarenregionen för en effektivare storregional hantering av in- och utflöden av enhetsberett gods.
- B. Utveckla terminaler, infrastruktur och logistiksystem för distribution av enhetsberett gods i Storstockholm.
- C. Utveckla och säkra förutsättningarna för distributionen till sjöss av vissa tunga bulktransporter inom den centrala delen av Stockholmsregionen.
- D. Utveckla och säkra förutsättningarna för införsel, lagerhållning och distribution av bränslen i Stockholmsregionen.

Strategisk fråga A

Utveckla samverkan på Mälardalen regional nivå

Utveckling av transportnätverk för enhetsberett gods förutsätter samverkan och långsiktighet

Det är väsentligt att skapa förutsättningar för effektiva container- och kombi-transporter där koncentration och samordning av flöden sannolikt är nödvändig för att öka sjöfartens konkurrenskraft till Mälardalen i förhållande till transporter via syd- och västsverige. Koncentration av flöden ger också bättre möjligheter till att prioritera investeringar i infrastruktur. Därmed ökar också möjligheterna att hantera störningar som tung trafik ger upphov till.

Den fysiska infrastrukturen utgör en viktig förutsättning för marknadens aktörer. Olika behov och prioriteringar bedöms utifrån den nationella transportpolitiken men måste för att bli effektiva samtidigt ses utifrån ett storregionalt och transportslagsövergripande perspektiv. En regional samsyn i Stockholm–Mälardalen behövs för att stötta en sådan långsiktig och koordinerad offentlig investeringspolitik. Avvägningarna om infrastrukturen bör ske i samråd med marknadens aktörer.

Samverkan mellan hamnar kan också vara av strategiskt betydelse, då den kan underlätta både offentliga ställningstaganden avseende investeringar och stärka argumenten för behov av investeringsmedel i regionen. Samverkan mellan hamnarna kan också leda till minskad risk för överinvesteringar och samtidigt stärka konkurrenskraften hos hamnarna genom att erbjuda god kvalitet i landtransportsystem för container- och kombitransporter. Samverkan bör alltså utgå från tre olika konstellationer och syften:

- mellan logistikföretag för att koncentrera och samordna flödena i Östra Mellansverige,
- mellan offentliga aktörer för att effektivisera statens infrastruktursatsningar så att de bättre bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen,
- mellan hamnarna så att deras olika fördelar kan samordnas för att ostkusthamnarna ska bli attraktiva alternativ till syd- och västsvenska hamnar för det gods som har slutmål i Stockholm–Mälardalen.

Ett förverkligande kan nås när de tre olika konstellationerna börjar samordna sina tre olika delar. En nyckelfråga tycks därutöver vara viljan och förmågan att samverka storregionalt. Det bör finnas större möjligheter att nå överenskommelser om gemensamma grunder för hur regionens transportnätverk för enhetsberett gods bör utvecklas, snarare än att eftersträva samsyn om en dominerande regional containerhamn. På Mälardalsregionalt nivå saknas en gemensam politisk enhet för beslutsfattande. Mälardalsrådet har tillsammans med regionförbund, länsstyrelser och övriga relevanta offentliga aktörer skapat ett nätverk för storregional samverkan inom trafikområdet i Stockholm–Mälardalsregionen under namnet ”En bättre sits”. Bland annat godsfrågor har funnits på agendan.

Samverkan mellan privata aktörer och trafikverken har under år 2007 initierats genom etablering av ett regionalt godstransportråd för Mälardalen. Samtal mellan hamnbolagen har pågått med varierande intensitet under lång tid.

Stockholms stad har beslutat att investera i ny hamn vid Norvikudden. Nödvändiga beslut från miljödomstolen och planmyndigheterna inväntas. Norvikudden ger ökad kapacitet för färjetrafiken mot Polen och Lettland som ökar kraftigt. Beslutet innebär att containerhanteringen i Frihamnen flyttas till Norvikudden.

Förslag till ställningstagande

RTK:s och Länsstyrelsens intresse är att ge Mälardalsregionen goda förutsättningar för näringslivsutveckling genom god tillgänglighet för godstransporter samtidigt som miljö- och klimatmål kan uppfyllas. Det är också ett intresse att tillse att det finns neutrala konkurrensförutsättningar på godstransportmarknaden.

Samverkan bör stärkas mellan aktörer i Stockholm–Mälardalsregionen för att utveckla logistiska koncept som kan koncentrera flödena av enhetsberett gods. En politisk överenskommelse bör nås om val av investeringar och behov av utvecklad samverkan mellan hamnarna. De offentliga organisationerna behöver samverka med näringslivet genom det regionala godstransportrådet. RTK och Länsstyrelsen kan ta initiativ till dessa processer inom ramen för ”En bättre sits”. Det är lämpligt att Mälardalsrådet utgör processledare.

En tydligare statlig hamnpolitik bör kunna underlätta offentlig samverkan inom Stockholm–Mälardalsregionen. Den av staten utsedda förhandlingsmannen för utpekande av strategiska hamnar har en viktig roll att tydliggöra frågeställningar och ramar för fortsatta regionala diskussioner. Dessa diskussioner bör föras mellan aktörer inom regionen, men det är väsentligt att kunna återkomma till en nationell samtalspartner om hamnfrågorna. Ytterligare tid att processa och förankra detta

inom Mälarenregionen bör ges. Det är därför önskvärt att utrymme ges för regionala diskussioner innan regeringen tar ställning till förhandlingsmannens betänkande. Då skapas också en möjlighet att samordna förhandlingen kring infrastrukturen i Stockholms län med hamn- och terminalfrågorna.

Aktiviteter för att stödja offentlig samverkan inom Mälarenregionen

RTK och Länsstyrelsen kan ta initiativ till att utveckla samverkan kring godstransportfrågor inom ramen för ”En bättre sits”-processen. Ett sådant initiativ behöver samtidigt understödjas av framtagande av kunskapsunderlag enligt nedan:

- Etablera en samverkansgrupp om container- och kombistrukturen i Mälarenregionen inom ramen för ”En bättre sits” och i samverkan med det regionala godstransportrådet. Formulera gemensamma mål och utverka överenskommelser för att koncentrera godsflöden.
- Utveckla en Mälarenregional informationsportal om transporter av enhetsberett gods, samt relaterade frågor, för att etablera en gemensam kunskapsbas. Detta kan gärna ske i samarbete mellan ”En bättre sits” och det regionala godstransportrådet.
- Utveckla kunskapsunderlaget om beroende mellan transportvägar och transportlösningar på Mälarenregional nivå. Detta sker lämpligen av ”En bättre sits”-processen på initiativ av RTK och Länsstyrelsen.
- Analysera konkurrens och systemberoende mellan sjöfart runt Östersjön respektive väg- och järnvägstransporter genom Götaland och Svealand i ett nationellt perspektiv.
- Analysera hur landtransporterna kan organiseras för att knyta samman marknaden för enhetstransporter i Stockholm–Mälarenregionen med en eller flera containerhamnar så att dessa har möjlighet att attrahera starka inter-kontinentala operatörer.
- Utveckla det kvantitativa underlaget avseende transporter av enhetsberett gods och flödesstrukturer.

Strategisk fråga B

Utvecklade infrastruktur- och logistiksystem för distribution inom Stockholmsregionen

Stockholms län är landets största konsumtionsområde med konkurrerande anspråk på tillgänglig mark. Inom länet behöver samsyn uppnås om en övergripande terminalstruktur som medger hantering av växande godsmängder och som är i linje med miljö-, klimat- och effektivitetsmål. Förutom trängsel i transportsystemet råder stor konkurrens om mark, inte minst i områden med god tillgänglighet i järnvägsnätet. En i länet gemensam syn på lämpliga markreservat för godshantering behöver formuleras. Koncentration till ett fåtal terminalområden ger förutsättningar för effektivitet vid omlastning och förutsättningar för att utveckla service och tjänster, likväl som storskaligheten kan ge förutsättningar för att bättre hantera miljöproblem i anslutning till godstransporter.

Länsstyrelsen och RTK äger i stor utsträckning infrastrukturfrågorna inom Stockholms län via infrastruktur- och regionplaneringen. Markanvändningsfrågorna är beroende av den kommunala planeringen. Regionens långsiktiga terminalstruktur hanteras i den pågående RUFs-processen. Trafikberedningen bör samordna hanteringen av godstransportfrågor inom länet. RTK och Länsstyrelsen behöver gemensamt ta ansvar för att så sker.

Förslag till ställningstagande

RUFs markanvändning och infrastruktur ska ta hänsyn till behoven för distribution och hantering av gods. En övergripande hamn- och terminalstruktur för länet behöver tas fram inom ramen för RUFs-processen. Denna ska ange strategiskt belägna terminaler och sammanbindande infrastruktur som kan tillgodose länets växande behov av varuförsörjning. En utvecklad östhandel bör tas under särskilt beaktande. Detta arbete har påbörjats genom RTK-rapporten "Näringsliv, logistik och terminaler" som publiceras i samband med redovisningen av den gemensamma hamnutredningen.

Ett väl förankrat förslag bör ingå i den samrådshandling som ska tas fram under våren 2008. Därutöver behöver kunskapen om tunga transporter i länet tas fram som underlag för investeringsplaneringen.

Aktiviteter för att stödja regional samsyn inom Stockholms län

- Utveckla en regional samsyn om kriterier för var i regionen terminalverksamheter bör ges möjlighet att utvecklas samt hur strategiska noder bör förbindas med infrastruktur. Detta är lämpligen en del av den pågående processen inför en ny RUFSS.
- Tydliggör målkonflikter och dess konsekvenser som underlag för avvägningar av mål för regionen. Detta bör ske inom den pågående RUFSS-processen.
- Ta fram kunskapsunderlag om terminalanknutna transporter inom länet och möjliga styrmedel för att exempelvis främja samlastning, samt vilka krav det kan ställa på terminalstruktur och kapacitetsbehov i väg- och järnvägsnäten. RTK och Länsstyrelsen bör ta initiativ till utredningsarbete som bör ske i samverkan med berörda aktörer.
- Analysera framtida möjlighet att omlokalisera tågfarjor med vagnslast till Norvikudden. Stockholms Hamnar AB och Banverket utgör huvudsakliga intressenter tillsammans med berörda kommuner och representanter för branschen.
- Analysera möjligheten att minska lastbiltransporterna från färjelägen genom att lyfta upp och transportera trailers på tåg. Stockholms Hamnar AB, Banverket och Vägverket utgör huvudsakliga intressenter.

Strategisk fråga C

Utveckla och säkra distributionen av vissa bulktransporter i den centrala Stockholmsregionen

Markanvändnings- och infrastruktur i Stockholms län

Bulkprodukter som hanteras i Stockholms län utgörs primärt av ballast, kalk, cement samt flytande och fasta bränslen. Dessa produkter är lågvärdiga och transporteras i stora volymer. Marknadskrafterna styr sjötransporter till hamnar nära konsumtionsområdet. Eventuellt ökande transportkostnader skulle förstärka denna tendens.

Möjligheterna att hantera bulk i hamnar och sjönära anläggningar som är intressanta för annan markanvändning är beroende av kommunala beslut. Stadsbyggnadsintresset behöver vägas mot miljöintresset att begränsa tunga transporter på väg. Kommunala avvägningar av markanvändning för bulkhantering relativt andra markanvändningar har största betydelse.

I regionen finns flera hamnar och lastageplatser som hanterar bulkprodukter, till exempel Hammarby, Lövholmen, Stora Vika, Hässelby och Bålsta. Konkurrensen om mark är förstas störst i centrala lägen och i april 2007 avvecklades hanteringen vid Hornsberg på Kungsholmen helt och hållet. Sjötransporterna upphörde i november 2006.

Kommunerna äger i stor utsträckning planeringen av den lokala infrastrukturen, bebyggelsen och markanvändningen. Även staten ansvarar och planerar infrastrukturen. Miljövänlig hantering av tunga transporter är dock ett mellankommunalt intresse som är lämpligt att hantera i den regionala utvecklingsplaneringen, RUFSS.

Förslag till ställningstagande

Stockholms läns försörjning av ballast, cement med mera är beroende av centralt belägna bulkhamnar. Utifrån mål om transporteffektivitet samt miljö- och klimatmål behöver utrymme garanteras för centralt belägna ballastterminaler och produktionsanläggningar. Dessa bör utformas så att de är gemensamma för olika ballastdistributörer. Terminaler i centrala lägen står i många fall i konflikt med stadsbyggnadsmål. Målkonflikten måste hanteras men inte genom att något av målen prioriteras bort. Inom RUFSS bör en process bedrivas för att hantera dessa intressen.

Ett väl förankrat förslag till markanvändning för bulkhantering bör ingå i den samrådshandling som ska tas fram under våren 2008. Därutöver behöver kunskapen om tunga transporter i länet fördjupas som underlag för investeringsplaneringen.

Aktiviteter för att stödja policyformulering inom Stockholms län

- Utarbeta en regional materialförsörjningsplan. Länsstyrelsen bör ta initiativ till en sådan plan och i detta arbete uppta samtal med berörda privata aktörer om gemensamma centralt belägna lastageplatser och terminaler för bulkhantering.
- Utveckla logistiska koncept och hanteringssätt, för till exempel ballast, som endast kräver små flexibla terminalytor och innebär begränsade emissioner av damm och buller. Stockholms Stad och branschens företag utgör huvudsakliga intressenter.
- Utveckla dialogen med kommunerna inom ramen för RUFFS.

Strategisk fråga D

Bränsleförsörjning ställer krav på hantering av stora volymer och hantering av farligt gods

Lokalisering av depåer och behov av mellanlager

Förbrukningen av drivmedel förväntas öka i takt med ökande befolkning och ökat resande. En minskande användning av eldningsolja kan dock förväntas. En övergång till alternativa drivmedel för fordon medför större volymer eftersom alternativen har ett lägre energiinnehåll per enhet än bensin och diesel.

Flödena av oljeprodukter styrs till stor del av lokaliseringen av bränsledepåer vilkas etablering och verksamhet i sin tur sker enligt särskilda villkor. Varje aktör kan inte agera efter eget huvud eftersom hanteringen regleras av miljödomstol och två av länets tre oljedepåer ingår i hamnar av riksintresse.

Med nuvarande förutsättningar förefaller det rimligt att tro att Nacka kommun kan komma att säga upp arrendeavtalet för Bergs oljedepå, medan en avveckling av Loudden förutsätter att riksintresset kan tillgodoses på annan plats. Det alternativ till Loudden som föreslagits av Stockholms Hamnar AB är fortsatt drift vid Bergs oljedepå och att en distributionsdepå etableras i norra länshalvan. Det saknas dock intresse i övriga kommuner för en sådan lösning. Alternativa lokaliseringar på längre avstånd från konsumtionsområdet skulle komma att innebära betydande ökning av trafikarbetet med tankbil. Oavsett alternativ ska dessa prövas i miljödomstol.

För att kunna bidra till säkrare och miljövänligare transporter och terminalhantering av eldningsolja och drivmedel behöver regionen uppnå samsyn om Louddens framtid och nå överenskommelse om eventuell alternativ hantering. Det finns en ambition i länet att öka användningen av biobränslen men det saknas en gemensam syn på hur regionen ska kunna erbjuda förutsättningar genom transportmöjligheter på järnväg och sjöfart, dvs lokalisering av produktionsanläggningar, samt utrymme för eventuella mellanlager. Det eventuella behovet av mellanlager för bränslehantering kan komma i konflikt med andra hamnintressen såtillvida att tillgänglig yta inte är tillräcklig för att tillgodose alla önskemål i berörda hamnar. En hamn i Stockholms närhet som har stora markreserver är Hargshamn. En utbyggnad av hamn och verksamhetsområde vid Norvikudden skulle också kunna erbjuda stora ytor. För närvarande utnyttjas Stora Vika för att lossa och mellanlagra biobränslen.

Regionplane- och trafikkontoret har tillsammans med andra aktörer påbörjat arbete med en långsiktig regional energi- och klimatstudie. Detta arbete, som beräknas pågå till och med år 2008, kommer bland annat att hantera frågan om regionens bränslemix och lokalisering av anläggningar och lager. Studien bör kunna klargöra behovet av hamnnära markytor för mellanlagring av fasta bränslen. Länsstyrelsen har i uppdrag av regeringen att till den 30 oktober 2007 ta fram en regional energistrategi i syfte att främja omställningen av energisystemet.

Den regionala energi- och klimatstudien behöver resultera i en långsiktigt hållbar lösning för hantering av flytande bränslen och drivmedel. Utifrån ett hamnperspektiv behöver denna studie precisera eventuella behov av mellanlagring samt lokalisering av produktionsanläggningar och depåer både i hamn- och inlandslägen.

Förslag till ställningstagande

Regionen bör bidra till att minska användningen av fossila bränslen genom att erbjuda produktionskapacitet för biobränslebaserad fjärrvärme och utrymme för att hantera alternativa drivmedel. Lokalisering av lastageplatser för sjötransporter styrs av lokaliseringen av produktionsanläggningar och drivmedelsdepåer. Vid bedömning av olika lägens lämplighet bör faktorer som trafikarbete, miljöpåverkan och risk för olyckor med farligt gods, tillmätas stor vikt.

Aktiviteter för att garantera bränsleförsörjning av Stockholms län

- En energistrategisk studie har initierats av RTK. Länsstyrelsens uppdrag med kortare tidsperspektiv bör fasas in i RTK:s studie. Det är väsentligt att dessa uppdrag inkluderar bränsletransporternas logistik.
- För samtal med energiproducenter samt ägare av hamnar och lastageplatser om möjligheten att lossa och mellanlagra fasta bränslen. Detta bör ske inom ramen för RTK:s och länsstyrelsens pågående energitredningar.
- En god kunskap om förutsättningarna för den framtida oljehanteringens behövs i den regionala planeringen. Olika alternativ har analyserats av Louddengruppen, vilket utgör ett värdefullt underlag. Konsekvenserna av att utveckla Bergs oljeterminal bör också utredas för att upprätthålla handlingsberedskap.

Transporter bör ske så att miljö- och klimatbelastningen begränsas, att en god resurseffektivitet uppnås i samhället som helhet samtidigt som näringslivet ges förutsättningar att utvecklas genom god tillgänglighet och företagsekonomiskt effektiva transporter. Sjöfarten har potential att vara ett miljöanpassat och kostnadseffektivt transportmedel och denna potential bör utvecklas. Regionplane- och trafikkontoret har tillsammans med Länsstyrelsen i Stockholms län formulerat sitt förhållningssätt till hur utvecklingsförutsättningarna för hamnar, sjöfart och infrastruktur i Stockholmsregionen bör stärkas.

ISBN 978-91-85795-04-8