



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

De svenska hamnarna

SOU
1969:22A





Statens offentliga utredningar

1969:22

Kommunikationsdepartementet

De svenska hamnarna

Betänkande avgivet av hamnutredningen
Stockholm 1969

Kommunikationstechnologie
1998:22
St. Pauli Verlagsgesellschaft



De svenska
BARNBOKS

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 24 september 1965 be- myndigade Kungl. Maj:t chefen för kom- munikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga att utreda spörsmål om det svenska hamnväsandets struktur och där- med sammanhängande frågor.

Med stöd av nämnda bemyndigande upp- drog departementschefen den 18 oktober 1965 åt följande sakkunniga att verkställa utredningen, nämligen numera generaldirek- tören Erik Severin, ordförande, Svenska hamnförbundets ordförande borgarrådet Gösta Agrenius, direktören i Rederiaktie- bolaget Svenska Lloyd Torgeir Christoffer- sen, ombudsmannen hos Svenska transport- arbetareförbundet Gunnar Gustafsson, ex- peditionschefen i kommunikationsdeparte- mentet Eskil Hellner, överdirektören i sjö- fartsstyrelsen Knut-Inge Lasson och dåva- rande departementssekreteraren i finansde- partementet Johan Nordenfalk. Genom be- slut den 28 februari 1969 har Nordenfalk på begäran entledigats från sakkunnigupp- draget och ersatts av departementssekretera- ren i finansdepartementet Sten Westerberg.

Att såsom experter biträda utredningen förordnade departementschefen vidare, dels den 18 oktober 1965 direktören vid Stock- holms handelskammare Gunnar Himmel- strand och överingenjören vid statens järn- vägar Stig Samuelson, dels den 8 februari 1966 dåvarande ordföranden i Sveriges stu- vareförbund Lars Gabrielson, dels den 31 januari 1969 kanslirådet i kommunikations-

departementet Sten Wickbom. Därutöver har den 15 november 1968 utsetts två exper- ter i taxefrågor, vilka spörsmål skall behand- las i nästa betänkande.

Den 18 oktober 1965 förordnade departe- mentschefen Samuelson att tillika vara hu- vudsekreterare och dåvarande departements- sekreteraren Ragne Wiberg att vara biträ- dande sekreterare åt de sakkunniga. Genom beslut den 22 december 1967 erhöill Wiberg begärt entledigande och förordnade departe- mentschefen departementssekreteraren Hans Ekberg till biträdande sekreterare från och med den 1 januari 1968.

Utredningen har antagit namnet *hamn- utredningen*.

På anmodan av Kungl. Maj:t har utred- ningen avgett yttrande i följande remiss- ärenden av allmän och principiell karaktär:

1. Den 12 januari 1967 över ansökan om tillstånd att anlägga hamn på Sternöhalvön inom Karlshamns stad i anslutning till det där planerade ångkraftverket.

2. Den 12 januari 1967 över ansökan om inrättande av allmän hamn vid Stansvik på Tjörn.

3. Den 10 mars 1967 över ansökan om inrättande av allmän hamn på Renön i Piteå dåvarande landskommun.

4. Den 20 juni 1967 över medlemsförslag inom Nordiska rådet angående transittrafiken över Trondheim.

5. Den 21 mars 1968 över ansökan om att Almviks hamn i Västervik måtte avlysas

som allmän hamn.

6. Den 22 mars 1968 över ansökan från Uddevalla stad om tillstånd att utfylla vissa hamnområden m. m.

7. Den 17 april 1968 över kanaltrafikutredningens betänkande (SOU 1967: 32 och 33) angående Vänerns och Vätterns förbindelse med västerhavet.

8. Den 17 april 1968 över sjöfartsutredningens delbetänkande angående sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation (stencil K 1967: 10).

9. I maj 1968 över svenska och danska öresundsgruppernas betänkande (SOU 1967: 54) angående fasta förbindelser över Öresund.

10. Den 5 december 1968 över ansökan från Hälsingborgs stad om godkännande av företagen utbyggnad av Sydhamnen m. m.

11. Den 13 januari 1969 över lotsorganisationsutredningens betänkande angående lots- och fyrväsendets organisation (stencil K 1968: 8).

12. Den 26 februari 1969 över ansökan från Göteborgs stad om tillstånd att anlägga ny hamn i anslutning till Skandiahamnen.

13. Den 22 april 1969 över sjöfartsutredningens delbetänkande angående de statliga sjöfartsavgifterna (stencil K 1968: 9).

Vidare har utredningen i utlåtande den 25 maj 1966 framfört principiella synpunkter på ansökningar om tillstånd att uppta lån för hamninvesteringar. I enskilda ärenden av detta slag har yttranden därutöver avgetts till finansdepartementet i ett 30-tal fall.

Till fullgörande av sitt uppdrag har utredningen haft överläggningar med representanter för berörda myndigheter, intresseorganisationer, ett flertal hamnförvaltningar och enskilda företag. Tre av de sakkunniga har tillsammans med utredningens huvudsekreterare i november–december 1967 företagit en studieresa till hamnar i Västtyskland, Nederländerna och Belgien. Därjämte har utredningen i samband med sammanträden samt enskilda sakkunniga och experter gjort studiebesök i ett antal svenska hamnar samt i Köpenhamn.

Utredningsdirektiven – för vilka redogörs i kapitel 1 – har varit omfattande. En omstrukturerings av sjöfarten pågår med syfte att åstadkomma snabbare omlopp genom bl. a. kortare liggetider för fartygen i hamnarna och mer utpräglade systemtransporter samt för vissa uppgifter insättande av specialfartyg av olika typer. En tendens till koncentration av sjöfarten till välbelägna och välutrustade hamnar kan härvid skönjas. Samtidigt får transporter i enhetslaster med bl. a. träpaket, container och flak ökad omfattning med både specialfartyg och färjor, vilket kräver avsevärda investeringar i terminalanordningar.

Hamnutredningen har därför funnit det angeläget att – trots att utredningsarbetet icke slutförts till alla delar – nu avge förslag om riktlinjer för den framtida hamnpolitikens utformning. Avsikten är bl. a. att påvisa de aktuella utvecklingstendenserna och därigenom kunna ge underlag för sådana investeringar, som är företagsekonomiskt grundade med hänsyn till lokalisering och pågående strukturomvandling inom sjöfarten.

Hamnutredningen finner det även angeläget att initiera den samordning på hamnområdet av organisatorisk art, som krävs för att främja sjöfartens effektivisering. Utredningen anser det vara av vikt för landet, att sjöfartens konkurrenskraft upprätthålls gentemot andra transportmedel och att sjöfarten svarar för sin samhällsekonomiskt rättmätiga del av transporter.

Utredningen får härmed vördsamt överlämna sitt delbetänkande »De svenska hamnarna».

Stockholm den 16 juni 1969

Erik Severin

Gösta Agrenius

T Christoffersen

Gunnar Gustafsson

Eskil Hellner

Knut-Inge Lasson

Sten Westerberg

Innehåll

Kapitel 1 Utredningens tillsättande och arbete	9	Kapitel 4 Gods- och persontransporterna över de svenska hamnarna	41
1.1 Inledning	9	4.1 Inledning	41
1.2 Utredningens direktiv	11	4.2 Den totala varustrafiken	43
1.3 Utredningsarbetet	12	4.2.1 Inledning	43
1.4 Betänkandets disposition.	14	4.2.2 Varustrafikens omfattning	43
Kapitel 2 Hamnpolitiska överväganden och åtgärder i Sverige	15	4.3 De utrikes godstransporterna fördelade på hamnar och transportrelationer	47
2.1 Tidigare utredningar i hamnfrågor m. m.	15	4.3.1 Massgodstrafiken	48
2.1.1 1944 års hamnutredning	15	4.3.2 Parti- och styckegodstrafiken	53
2.1.2 Hamnbidragsutredningen	15	4.3.3 Färjetrafiken	56
2.2 Statens nuvarande befattning med hamn- och farledsfrågor	20	4.4 De inrikes godstransporterna	58
2.2.1 Hamnbyggnadsverksamhet	20	4.4.1 Inledning	58
2.2.2 Statens uppgifter för sjötrafiken	20	4.4.2 Massgodstrafiken	60
2.2.3 De statliga sjöfartsavgifterna	22	4.4.3 Parti- och styckegodstrafiken	60
2.2.4 Tolagsersättningen och tullhusen	23	4.5 Förväntad utveckling i fråga om godstransporterna	60
2.2.5 Hamntaxekontrollen	24	4.5.1 De totala utrikes och inrikes sjötransporterna	60
2.2.6 Den statliga hamnpolitiken	25	4.5.2 De utrikes sjöväga transporterna i allmänhet	61
2.3 Pågående statliga utredningar	26	4.5.3 Massgodstransporterna	61
2.4 Kommunal hamnpolitik	27	4.5.3.1 Olja	61
Kapitel 3 Hamnväsende och hamnpolitik i utlandet	28	4.5.3.2 Järnmalm och andra malmer	62
3.1 Inledning	28	4.5.3.3 Kol och koks	63
3.2 Nordiska länderna	29	4.5.3.4 Spannmål och gödselmedel	63
3.3 Västtyskland	32	4.5.3.5 Kalksten och cement	63
3.4 Nederländerna och Belgien	32	4.5.3.6 Övrigt massgods	64
3.5 Frankrike	34	4.5.4 Parti- och styckegodstransporterna	64
3.6 Storbritannien	35	4.5.4.1 Skogsindustriprodukter	64
3.7 Förenta staterna	36	4.5.4.2 Järn, stål och andra metaller	66
3.8 Sammanfattning	37	4.5.4.3 Livsmedel utóm spannmål	67

4.5.4.4 Maskiner och transportmedel	67	6.4.5 Överföring av transporter från hamnar med vikande trafik till andra hamnar	115
4.5.4.5 Kemiska grundämnen och föreningar	67	6.4.6 Koncentration av råoljeimporten till västkustområdet	116
4.5.4.6 Råvaror för beklädnads- och läderindustrin m. m. samt diverse varor	67	6.5 Hamnarnas utveckling sedd i företrädesvis regionalt perspektiv	117
4.5.5 Sammanfattning	67	6.5.1 Allmänt	117
4.6 Persontransporterna	69	6.5.2 Region 1. Bottenviken	117
4.6.1 Hittillsvarande utveckling	69	6.5.3 Region 2. Norra Bottenhavet samt region 3. Södra Bottenhavet	118
4.6.2 Förväntad utveckling	70	6.5.4 Region 4. Stockholms län	118
Kapitel 5 <i>Fartygsutveckling och trafikstruktur</i>	72	6.5.5 Region 5. Mälaren	119
5.1 Fartygssammansättning m. m.	72	6.5.6 Region 6. Bråviken	120
5.2 Viktiga samband mellan fartygsutvecklingen och den tekniska hamn- och farledsplaneringen	72	6.5.7 Region 7. Södra Östersjön	120
5.3 Massgodsfartyg	74	6.5.8 Region 8. Skåne (exkl. Hanöbukten)	121
5.3.1 Malm	74	6.5.9 Region 9. Västkusten	123
5.3.2 Olja	75	6.5.10 Region 10. Vänern och Vättern	124
5.3.3 Annat massgod	79	6.5.11 Region 11. Gotland	125
5.4 Fartyg för parti- och styckegods	80	6.6 Hamnarnas utformning och utrustning	125
5.4.1 Styckegodstonnaget	81	6.6.1 Vattendjup vid kaj	125
5.4.2 Fartyg för partigods	86	6.6.2 Kajer och utrustning	125
5.4.3 Skeppning av annat partigods än skogsprodukter	91	6.6.3 Aktuella behov av modernisering och utbyggnad av hamnarna	129
5.4.4 Linjetrafikens utveckling	91		
5.4.5 Fartygstyper på experimentstadiet	92	Kapitel 7 <i>Hamnarnas organisationsförhållanden</i>	131
5.4.5.1 Framdrivningsmaskineri	92	7.1 Allmänt	131
5.4.5.2 Skrovform	92	7.2 Hamnförvaltning	132
5.4.5.3 Godshantering	92	7.3 Varuägare	133
5.4.5.4 Bärplansbåtar och svävfarkoster	93	7.4 Transportföretag	133
5.4.5.5 Pråmfartyg	93	7.5 Sjöfartsverket	134
Kapitel 6 <i>De svenska hamnarna</i>	94	7.6 Tullverket	134
6.1 Allmänt	94	7.7 Mäklare och skeppsklarerare	135
6.2 Klassificering av hamnarna med hänsyn till deras huvudfunktioner	96	7.8 Speditörer	136
6.3 Farleder, infartsförhållanden	103	7.9 Stuveri	136
6.4 Några aktuella utvecklingsdrag i den svenska hamnstrukturen	108	7.10 Sammanfattning	138
6.4.1 Den transoceaniska linjesjöfarten, sedd i svenskt, nordiskt och europeiskt perspektiv	108	Kapitel 8 <i>Sammanfattning av nuläget och utvecklingstendenserna</i>	140
6.4.2 Utskeppning av skogsindustriprodukter till europeiska mottagarländer	112	8.1 Nuläget	140
6.4.3 Koncentration eller spridning av den europeiska linjesjöfartens hamnanlöp?	113	8.1.1 Hamnarnas trafikunderlag	140
6.4.4 Centralisering eller decentralisering av oljeimporten?	114	8.1.2 Sjöfarts- och hamnstrukturen	141
		8.2 Utveckling och problemställningar	142
		8.2.1 Trafikutvecklingen	142
		8.2.2 Kraven på hamnkapacitet för massgod	142
		8.2.3 Kraven på hamnkapacitet för parti- och styckegods	143

Kapitel 9 Överväganden och förslag . . .	146
9.1 Problemställningar och målsättning . . .	146
9.1.1 Allmänna synpunkter	146
9.1.2 Hamnarnas lokalisering och dimensionering	149
9.1.3 Hamnarnas beskaffenhet och utrustning	153
9.1.4 De hamnoperativa verksamheterna	156
9.1.5 Sammanfattning av målsättningen	157
9.2 Medel att förverkliga de uppsatta målen	157
9.2.1 Vissa avgränsningsfrågor	157
9.2.1.1 Vilka hamnar?	158
9.2.1.2 Vilken hamnverksamhet?	159
9.2.2 Huvudmannaskapet för hamnarna	160
9.2.2.1 Staten	161
9.2.2.2 Landstingskommun	161
9.2.2.3 Specialkommuner	162
9.2.2.4 Autonom hamn	162
9.2.2.5 Kommunalförbund	163
9.2.3 Förslag till indelning i hamnregioner	164
9.2.3.1 Allmänna synpunkter	164
9.2.3.2 Bottenviksregionen	165
9.2.3.3 Norra Bottenhavsregionen	165
9.2.3.4 Södra Bottenhavsregionen	165
9.2.3.5 Stor-Stockholmsregionen	165
9.2.3.6 Norra Östersjöregionen	166
9.2.3.7 Södra Östersjöregionen	166
9.2.3.8 Gotlandsregionen	166
9.2.3.9 Skåne-regionen	166
9.2.3.10 Göteborgsregionen	166
9.2.3.11 Vänerregionen	166
9.2.4 Samordning på riksnivå	166
9.2.5 Förslag rörande de hamnoperativa verksamheterna	168
9.3 Kommunalförbunds organisation m. m.	170
9.3.1 Gällande bestämmelser	170
9.3.2 Frågan om tillämpning av gällande bestämmelser på kommunalförbund för hamnverksamhet	171
9.3.3 Närmare om tillämpningsområdet för lagen om kommunalförbund för hamnverksamhet	173
9.3.4 Lagförslag	173
9.4 Sammanfattning av förslagen	173

1.1 Inledning

I Kungl. Maj:ts proposition 1963:191 till riksdagen angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. föreslogs en nyorientering av trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Tidigare gällande konkurrenshämmande regleringar skulle i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren borde i princip svara för sina kostnader, varjämte förutsättningar även i övrigt borde skapas för en konkurrens på lika villkor. Detta vore av betydelse för att främja en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte ginge att – med kravet på kostnadstäckning – lämna en viss bygd den trafikservice, som från samhällets synpunkt är rimlig, borde ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

Vid bedömningen av ifrågasatta *trafikinvesteringar* borde enligt departementschefens mening det grundläggande kriteriet vara samhällsekonomisk lönsamhet för de olika investeringsobjekten. Departementschefen sade fortsättningsvis:

»En godtagbar investeringsplan förutsätter härvid så långt möjligt korrekta uppskattningar av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Detta kräver efterfrågeprognoser

för de olika trafikgrenarna grundade på en rad data och delprognoser rörande förhållanden, som sammanhänger med trafikutvecklingen. Därjämte är nödvändigt att göra kostnadsjämförelser mellan olika ifrågakommande alternativa transportsätt.

Ansvar för investeringar i fasta trafikaneläggningar torde i framtiden liksom hittills huvudsakligen komma att åvila det allmänna, d. v. s. staten och kommunerna. Härvid är det från trafikpolitisk synpunkt påkallat att en rationell samordning av investeringsverksamheten kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem, där de olika trafikaneläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra.

För närvarande föreligger otvivelaktigt fara för att de olika offentliga och privata trafikinvesteringarna kan grundas på i viss mån isolerade bedömningar. Med hänsyn härtill bör åtgärder vidtagas som förbättrar förutsättningarna att samordna de olika, mera kostnadskrävande statliga och kommunala trafikinvesteringarna med – i den mån detta låter sig göra – de privata trafikinvesteringarna. Eftersom inom den statliga sektorn järnvägs-, landsvägs-, luftfarts- och sjöfartsinvesteringarna handlägges av skilda centrala och lokala verk och myndigheter bör särskilda anordningar vidtagas, som främjar en ändamålsenlig samordning av dessa investeringar.»

Vad gäller de med trafikinvesteringarna sammanhängande *sjöfartspolitiska frågorna* anförde departementschefen följande.

»Vad sjöfartens anläggningar beträffar är de statliga investeringarna i första hand knutna till de genomgående farlederna och anordningarna för fartygens säkra seglation i dessa. De allmänna hamnarna är på ett par undantag när

kommunägda och kommunerna svarar för investeringarna i dessa inberäknat anslutna in-seglingsleder. I enlighet med beslut av riksdagen år 1957 skall den statliga hamnpolitiken inriktas så, att den företagsekonomiska lönsamheten lägges till grund för hamninvesteringarna. Statsbidrag skall endast utgå i de fall då denna princip av speciella skäl inte anses böra uppehållas, närmast då för projekt, motiverade av lokaliserings- och beredskapsskäl. En ytterligare bidragsgrund är att stimulera en från arbetsmarknadssynpunkt önskvärd tidsförläggning av hamninvesteringarna.

Investeringarna i de allmänna hamnarna har de senaste åren utgjort ca 100 milj. kr årligen. Utbyggnaderna har till betydande andel avsett fördjupningsarbeten, bl. a. för att möta utvecklingen mot stora fartygsenheter inom särskilt oljetransportsektorn. Omställningen från fasta till flytande bränslen och bränsleförbrukningens samtidigt starka ökning har över huvud taget ställt stora anspråk på hamnarna. — Stora investeringar har också gjorts för att skapa ökad kapacitet för torrlasttrafiken, inte minst utførseln av olika skogsprodukter. Detta gäller ej endast de allmänna hamnarna utan också de industriägda lastageplatserna. Den i lastageplatserna tidigare dominerande pråmutlastningen har praktiskt taget helt ersatts med uttransport över kaj. Betydande investeringar har även gjorts — såväl inom som utanför de allmänna hamnarna — i olika anordningar för den starkt expanderande färjtrafiken.

De statliga insatserna på farledssidan har de senaste åren fått en ökad omfattning. Sjömätningen har intensifierats för att möta de nya krav på framkomlighet, som de större, mera djupgående fartygen ställer. Fyrskopp har ersatts med fasta fyror. Norrlandssjöfarten har fått tillgång till ett radiotekniskt navigations-system, det s. k. deccasystemet, vilket möjliggör exakta positionsbestämningar oberoende av fartygläge och väderleksförhållanden. Den statliga isbrytarkapaciteten har byggts ut, vilket — tillsammans med utökad tillgång till hamnägda lokaliserings- och förbättrade säkerhetsanordningar — givit upphov till en aktningvärd förlängning av seglatingssäsongen, framför allt för hamnarna i Bottenhavet.

Den inrikes sjöfarten, vilken alltmer inriktas på transport av ett fåtal stora massvaror, ställer icke särskilt stora krav på sårinvesteringar från det allmännas sida. Den synes i stort sett ha svarat för de kostnader den förorsakat. Det för ett konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system gällande kravet att varje trafikgren själv skall täcka sina kostnader kan alltså sägas vara tillgododett.

Hamnarnas roll i transportväsendet är genom den utveckling, som skett sedan länge, mindre knuten till den egentliga inrikes sjöfarten än till uppgiften att — med eller utan mellanlig-

gande lagring av det befordrade godset — sammanbinda utrikes- och inrikes transporter. Såsom följd av Sveriges stora utrikeshandelsvolym får hamnarna därigenom en central roll i det samlade transportsystemet. Enligt min mening talar starka skäl för att det under de kommande åren krävs en långtgående anpassning av sjöfarten och därigenom också av hamnarna till ändrade trafikförutsättningar. Möjligheterna att pressa omlastningskostnaderna och förkorta fartygens liggetider blir av avgörande betydelse för hur sjöfarten skall kunna konkurrera med järnvägar och lastbilar om utrikestransporter av i varje fall mera högvärdigt gods. In i bilden kommer de praktiska möjligheterna att i ökad omfattning gå över till enhetslaster med utnyttjande av pallar, behållare m m. I förhållande till konkurrerande transportmedel har sjöfarten i dag en belastning i det stora antalet i transportkedjan ingående, fristående parter. Samordningsbehovet måste framöver ägnas stor uppmärksamhet.

Av betydelse är till vilken del nuvarande i hög grad decentraliserade hamnsystem är förenligt med rationella sjötransporter. Ett successivt allt effektivare landtransportsystem reducerar fördelarna av ett starkt förgrenat hamnsystem. De stora investeringar, som en ändrad godshandling kräver, lär därtill få inriktas på ett begränsat antal hamnar. De ökade kraven på farledsdjup, som vissa delar av sjötrafiken ställer, talar också för en koncentration. Jag vill vidare erinra om att företrädare för den på Sverige baserade transocean linjesjöfarten påtalat den kostnadsfördring, som de många hamnanlöpen medför. Olägenheterna blir alltmera framträdande ju mer kapitalkrävande linjesjöfarten blir. Otvivelaktigt skulle en ökad koncentration medföra betydande fördelar även i fråga om isbrytning och lotsning. Den framtida lotsorganisationen är sedan i våras föremål för prövning av en särskild utredning. Denna skall också framlägga förslag om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet skall uttagas från sjöfarten.

De avvägningar, som utformningen av det framtida hamnsystemet nödvändiggör, är delvis mycket svåra. Ett ökat samråd är önskvärt mellan olika intressenter inom såväl den allmänna som den enskilda sektorn. Krav ställs på en utökad forskning inom både det tekniska och det ekonomiska fältet. Rådande utvecklingstendenser dels i Sverige och dels hos våra utländska handelspartners bör bättre än vad som hittills skett klarläggas för att inriktningen av de framtida investeringarna skall kunna bedömas. Staten torde få taga på sig en väsentlig del av ansvaret för att erforderliga undersökningar kommer till stånd. Härigenom ges också hamnarnas huvudmän förbättrat underlag för beslut i olika investeringsfrågor.»

Kungl. Maj:ts förslag antogs av riksdagen den 11 december 1963.

1.2 Utredningens direktiv

Den 24 september 1965 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sakkunniga för att utreda spörsmålet om det svenska hamnväsendets framtida utformning. I direktiven till utredningen anförde departementschefen följande.

»Genom det vidgade varuutbytet med utlandet och den hårdnande konkurrensen för våra exportindustrier skärps ständigt kraven på effektivitet och ekonomi inom olika delar av transportväsendet. Den inte minst under senare år forcerade utbyggnaden av vägnätet i landet möjliggör mera rationella vägtransporter även på långa avstånd. Samtidigt anpassas järnvägsnätet successivt till nya trafikförutsättningar och kostnadsänkande strukturrationaliseringar stärker järnvägarnas möjligheter att konkurrera med övriga transportmedel om transporterna. Denna utveckling på landtransportsidan har tillsammans med utbyggnaden av färjelinjerna medfört att lastbilar och järnvägar kommit att överta en del tidigare sjöburna transporter.

Inom sjöfarten har rationaliseringen fått ett av sina uttryck i en allt längre driven differentiering av fartygen efter olika transportuppgifter. Den mycket starka ökning av de insatta fartygens lastförmåga som skett hänför sig främst till olika transoceaniska massgodstrader men också till mera kortväga transporter t. ex. järnmalm. För andra godsslag av betydelse för svensk utrikeshandel har utvecklingen snarast fört till en minskning av de utnyttjade fartygens storlek. Detta gäller i den utrikes närtrafiken vid skeppningar i hela laster av olika skogsprodukter och också i viss mån i linjefarten. Delvis sammanhänger ändringarna med övergången till mindre kontinuerliga sändningar. Hanteringsarbetet effektiviseras på olika sätt bl. a. genom fartygens utformning. Även för tillförseln av petroleumprodukter synes nya försörjningsmönster medföra förkortade transportsträckor och därmed utnyttjande av i genomsnitt mindre fartyg. De korta färjelinjerna kompletteras med ett system av långlinjer. Utvecklingen inom sjöfarten karakteriseras av ökade krav på kapital och ett ökat behov av samordning mellan sjötransport-, hamn- och landtransportfunktionerna.

Den angivna utvecklingen är av betydelse för hamnarna i olika avseenden. Möjligheterna att anpassa dessa efter ändrade krav bestämmer till väsentlig del effektiviteten av olika trans-

portlösningar. Helt allmänt torde kunna konstateras, att de pågående strukturförändringarna inom både land- och sjötransportväsendet redan ställt och framdeles i ökad omfattning kommer att ställa nya och ändrade krav på hamnarna i vad avser såväl lokalisering som teknisk utformning och funktion. Näringslivets strävanden att hålla lagerkostnaderna nere medför för det mera högvärdiga godset krav på snabba och frekventa transporter. Fartygen blir allt mer kapitalkrävande vilket gör det önskvärt att förkorta liggetiderna i hamnarna. Ny teknik för lastnings- och lossningsarbetet ställer delvis krav på stora investeringar i anläggningar och tekniska hjälpmedel.

I Sverige finns ett femtiotal handelshamnar och cirka etthundra femtio lastageplatser. Hamnarna är på ett par undantag när kommunägda medan lastageplatserna vanligen ägs av industrier. I enbart de kommunala hamnarna har under senare år investerats ca 100 milj. kr per år. Omfattningen av de planerade investeringarna tyder på en bibehållen eller ännu större investeringsvolym.

De fördelar som tidigare varit knutna till ett rikt förgrenat hamnsystem torde genom landtransportmedlens utbyggnad och den nya hanteringstekniken vara på väg att starkt minska. Åtskilliga hamnar kan komma i det läget att de vid en företagsekonomisk bedömning inte ser sig ha underlag för de investeringar, som framtida transportmönster och transportsätt ställer krav på. Detta kan gälla egentliga hamninvesteringar men också investeringar i anläggningar och utrustning som rationaliseringsarbetet inom transportväsendet i övrigt kräver. Det kan inte heller uteslutas att utvecklingen i vissa fall kan medföra att intäkterna inte kommer att täcka kostnaderna för kvarstående trafikuppgifter. Utnyttjandet av befintlig kapacitet kan komma att försämrats. Detta kan förorsaka undersysselsättning för den till hamnarna knutna arbetskraften, främst inom stuveriet, med därav följande sociala problem.

Den brist på arbetskraft och kapital som totalt torde komma att föreligga i Sverige under överskådlig tid gör det särskilt angeläget att kommande investeringar i hamnväsendet avvägs på ett samhällsekonomiskt riktigt sätt och under beaktande av de krav som på längre sikt kommer att ställas av övriga länkar i transportkedjan. Med hänsyn till omfattningen av de problem det här gäller anser jag att frågan om den lämpliga utformningen i olika avseenden av det framtida svenska hamnväsendet bör bli föremål för utredning genom särskilt tillkallade sakkunniga.

Som ett underlag för sina överväganden bör de sakkunniga söka kartlägga utvecklingen under efterkrigstiden av de faktorer som påverkar efterfrågan och behov i fråga om lokalisering,

dimensionering och utformning av hamnar i vårt land. Bland sådana faktorer kan nämnas förändringar i industrilokaliseringen, koncentrationen av produktionsenheterna, utrikeshandels sammansättning, transportarbetets fördelning på olika landtransportmedel, containertransporter, roll on-roll off-metoden samt strukturförändringarna inom handelstonnaget. Vidare bör man söka ange utvecklingen i fråga om räntabilitet och utnyttjandegrad inom hamnarna.

På grundval av en sådan kartläggning bör de sakkunniga upprätta prognoser rörande den framtida utvecklingen av efterfrågan på hamnarnas tjänster. Härvid bör givetvis beaktas sådana ändrade förhållanden som kan tänkas uppstå till följd av t. ex. ett byggande av den föreslagna fasta förbindelsen över Öresund och det allt mera intensifierade varuutbytet inom Västeuropa. I sammanhanget bör även klarläggas den troliga utvecklingen av den långväga linjesjöfarten och av specialfartygen. Även utvecklingen inom utländska hamnar bör övervägas i den mån den kan väntas få betydelse för det svenska hamnväsendet. Vid detta prognosarbete bör de sakkunniga beakta bl. a. den information rörande den långsiktiga ekonomiska utvecklingen som kan föreligga i form av resultat helt eller delvis av den pågående långtidsutredningen om den svenska ekonomins utveckling under 1960-talets senare del. Vidare bör de överväganden och slutsatser som kanaltrafikutredningen kommit till i vissa avseenden kunna tjäna till ledning för de sakkunnigas arbete.

Med det sålunda framkomna materialet som grund bör de sakkunniga söka ange en lämplig utformning av det framtida svenska hamnväsendet. Om det härvid befinnes vara från samhällsekonomisk och transportekonomisk synpunkt önskvärt att trafiken koncentreras till ett färre antal hamnar där erforderlig kapacitet, turtäthet och service kan erbjudas de anslutande transportmedlen, bör de sakkunniga utarbeta en översiktlig plan för detta samt föreslå lämpliga åtgärder i syfte att främja en sådan utveckling.

De sakkunniga bör företa en översyn av gällande bestämmelser rörande hamnordningar och även i övrigt behandla de författningsfrågor som kan aktualiseras i anslutning till utredningsarbetet, varvid erforderliga författningsförslag bör utarbetas. Mot bakgrunden av sina allmänna ställningstaganden bör de sakkunniga även undersöka och lägga fram förslag rörande en ändamålsenlig uppläggning av vintersjöfarten på Norrland.»

1.3 Utredningsarbetet

Insamling av erforderligt grundmaterial på

börjades mot slutet av år 1965. Primärmaterial har härvid i första hand utgjorts av den officiella sjöfartsstatistiken, vilken studerats och analyserats under utredningens gång. I samarbete med statistiska centralbyrån har vissa kompletterande uppgifter om sjöfarten framtagits. Med utgångspunkt härifrån och för att belysa vissa i direktiven omnämnda frågeställningar har ett antal specialundersökningar gjorts. Därjämte har ett flertal överläggningar ägt rum med olika intresseorganisationer inom näringslivet, sjöfarten och hamnverksamheten. Även förhållandena utomlands har studerats, bl. a. under en studieresa hösten 1967 på kontinenten. Mot denna bakgrund föreslår utredningen de i detta betänkande redovisade riktlinjerna för det svenska hamnväsendet.

Hamnutredningen har uppfattat sina direktiv så att utredningen skall studera och analysera den nuvarande utvecklingen inom sjöfartsområdet och försöka bedöma de ändrade anspråk på landets hamnar, som därigenom kan uppkomma. Härvid har utredningen ansett det nödvändigt att även kortfattat redogöra för hamnproblemen och hamnutbyggnaderna inom några andra länder i Nordeuropa och Nordamerika, för att bl. a. kunna bedöma den konkurrens, som från kontinenthamnarnas sida kan komma att utövas i framtiden gentemot svenska och andra nordiska hamnar. Likaså har utredningen studerat de förändringar på landtransportsidan i Sverige, som kan uppkomma som en följd av det år 1963 fattade riksdagsbeslutet om den svenska trafikpolitiken.

Vidare har utredningen sammanställt material för redovisning av godstransportutvecklingen över svenska hamnar samt av trafikstrukturen i sjöfarten på Sverige för att ge möjlighet till utvärdering av de nu pågående strukturförändringarna. Hamnutredningen har härvid sett som sin uppgift att utöver de för utredningens arbete nödvändiga analyserna även sammanställa ett material, som kan informera berörda intressenter om den pågående och förväntade utvecklingen i olika avseenden. Även hamnarnas allmänna standard och arbetsfunctio-

ner har utredningen ansett sig böra gå in på som en bakgrund till frågor om rationaliseringsmöjligheter och samarbetsformer. Som inledningsvis här redovisats har utredningen i detta betänkande velat belysa problemkomplexen och utvecklingsmöjligheterna i stora drag utan att allför detaljerat gå in på olika delområden.

Den nuvarande sjöfartsstatistiken innefattar uppgifter om handelsflottan och varu- trafikens omfattning samt om hamnar och lastageplatser. Den har emellertid under senare år undergått flera förändringar, som försvårar och delvis omöjliggör rättvisande jämförelse. För tiden före år 1958 saknas sålunda uppgifter om färjetrafiken. En omläggning av varuredovisningen ägde rum den 1 januari 1959. Före år 1961 finns dessutom uppgifter om godsomfattningen endast beträffande sådana hamnar och lastageplatser, som haft fastställd hamntaxa. Nödvändigheten av att få en jämförbar bild över godstrafikens utveckling och de nu nämnda statistiska förhållandena medförde att hamnutredningen i början av år 1966 uppdrog åt en särskild utredningsman hos Ekonomiska forskningsinstitutet vid Handelshögskolan i Stockholm (EFI) att göra en specialundersökning för att belysa transportutvecklingen under en tidsperiod. I december 1966 framlades undersökningen »Den sjöburna godstrafikens omfattning och struktur», som legat till grund för kapitel 4 och intagits i sin helhet som *bilaga 1* till betänkandet.

På ett tidigt stadium framstod det också som nödvändigt att försöka kartlägga organisationsbilden och samarbetsförhållandena i en handelshamn med olika typer av sjöfart, främst på grund av de många intressenterna i hamnen. I mars 1966 beslöt därför hamnutredningen att tillsammans med IVA:s transportforskningskommission (TFK) verkställa en genomgång av organisationsförhållandena i Gävle hamn. Kommissionen ställde härvid ett tidigare upprättat program till hamnutredningens förfogande och uppdrog åt en av sina forskningssekreterare att verkställa det egentliga intervju- och analysarbetet. Resultatet av

undersökningen har jämte kompletterande uppgifter legat till grund för utarbetandet av kapitel 7. Undersökningen blir i sin helhet publicerad som TFK:s utredningsrapport nr 31, »Arbetsuppgifter och arbetsrutiner inom Gävle hamn».

Vid en bedömning av det framtida hamnväsendet blir näringslivets sammansättning och lokalisering i landet av fundamental betydelse. Hamnutredningen uppdrog därför i mars 1968 åt professorn vid Göteborgs universitet Sven Godlund att göra en översiktlig studie över inriktningen och strukturförändringarna inom näringslivet. Resultatet framlades i slutet av år 1968 och har bildat utgångspunkt för redovisning av ett avsnitt i kapitel 4. Redogörelsen har intagits i betänkanden som *bilaga 2*, »Det svenska näringslivets struktur- och lägesförändringar samt betydelsen härav för hamnverksamhetens och sjöfartens omfattning och lokalisering».

Sjöfarten är i hög grad inriktad på internationella transporter och därmed beroende av bl. a. hamnväsendet i olika länder. För att närmare studera hamnpolitik och hamnar i några större sjöfartsländer företog ett antal utredningsledamöter och experter en studieresa i november–december 1967 till Västtyskland, Nederländerna och Belgien. Under resan inhämtade uppgifter har – tillsammans med upplysningar, som erhållits genom den svenska utrikesrepresentationen – legat till grund för redovisningen i kapitel 3.

För att ge underlag för en bedömning av de nuvarande rättsliga förhållandena för de svenska hamnarna har utredningsledamoten Hellner utarbetat en promemoria angående »Vissa statliga bestämmelser för reglering av hamnväsendet». Promemorian har bifogats betänkandet som *bilaga 3*.

Det förefintliga statistiska underlaget beträffande trafiken över de svenska hamnarna är inte fullständigt. För att få viss kompletterande information utsändes i juli 1967 ett frågeformulär till ett 50-tal hamnar. Härvid har tekniska data och kapacitetsmässiga uppgifter inhämtats. Innehållet i det lämnade materialet har till väsentlig del

utgjort underlag för kapitel 6, i vilket hamnutredningen redogör för den nuvarande hamnbilden i landet.

Som tidigare nämnts har överläggningar ägt rum mellan hamnutredningen och en rad organisationer, varvid dessutom informationer och synpunkter på sjöfarts- och hamnutvecklingen inhämtats.

1.4 Betänkandets disposition

Det utredningsarbete, som hamnutredningen hittills utfört, har som tidigare nämnts främst avsett att belysa och analysera pågående förändringar inom sjöfarten – och därmed förutsättningarna för hamnverksamheten på olika håll i landet – samt att ange vissa riklinjer för den svenska hamnpolitiken på längre sikt. Härvid har hamnutredningen ansett det önskvärt att i ett första betänkande gå in på de principiella riktlinjerna. I ett senare betänkande kommer hamnutredningen att beröra mera detaljerade problem såsom hamnordningar, isbrytningen utefter norrlandskusten, vissa organisationsfrågor inom hamnverksamheten, avgifts- och taxefrågor m. m.

I detta betänkande redogörs i kapitel 1 för *utredningens tillsättande och arbete* och i kapitel 2 för *den nuvarande hamnpolitiken i Sverige*. I sistnämnda kapitel redovisas även vad sjöfarts- och lotsorganisationsutredningarna föreslagit, i den mån förslagen berör frågor av intresse för hamnutredningens bedömningar. I kapitel 3 redovisas *hamnväsende oh hamnpolitik i utlandet*, främst i sådana länder med vilka Sverige har reguljära och täta förbindelser och där förändringar sker eller kan förväntas ifråga om hamnstrukturen.

Transporterna över de svenska hamnarna redovisas i kapitel 4 och i efterföljande kapitel 5 ges motsvarande redogörelse och analys ifråga om *fartygsutveckling och trafikstruktur i sjöfarten på Sverige*. Därefter presenteras den nuvarande hamnbilden i kapitel 6 med redogörelse för *de svenska hamnarna*, deras belägenhet, tekniska förutsättningar, utrustning m. m. Kapitel 7 ger i anslutning härtill en bild av *hamnar-*

nas organisationsförhållanden med redogörelser för olika moment i verksamheten och samspelet dem emellan.

Avslutningsvis sammanfattas *nuläget och utvecklingstendenserna* i kapitel 8 samt utvecklas hamnutredningens *överbäganden och förslag* i kapitel 9

2.1 Tidigare utredningar i hamnfrågor m. m.

2.1.1 1944 års hamnutredning

Utredningen avlämnade sitt betänkande »Svensk hamnbyggnadspolitik» år 1949 (SOU 1949: 21). Åt en av ledamöterna i utredningen hade uppdragits att utarbeta en generalplan för rikets farleder och hamnar, vilken redovisades i ett särskilt betänkande (SOU 1949: 33).

I direktiven för utredningen hade framhållits, att hamnarna inte borde ses enbart som hjälpmedel för sjöfartsnäringen utan måste infogas i ett större sammanhang som del av en samlad transportapparat. Frågan om koncentration av den transoceaniska linjetrafiken, vilken tagits upp vid 1943 års riksdag, skulle behandlas förutsättningslöst. Ekonomiskt berättigad blev en centralisering till storhamnarna endast i den mån fördelarna övervägde de olägenheter och kostnader, som följde av omlastningar och dyrbara landväga transporter. Ett eventuellt behov av ökad koncentration ifråga om det transoceaniska linjegodset fick inte undanskymmas de krav, som kunde föreligga beträffande andra hamnar för att dessa skulle fylla sina uppgifter inom transportväsendet. I Sverige – med dess långa kuststräcka, växlande sjöfartsbetingelser och betydande förutsättningar också för inlandssjöfart – förelåg en mångfald transportuppgifter för hamnar av olika storlek och med skiljaktig

standard i fråga om tekniska anordningar.

Det gäller att för hamnväsendet undvika en från ekonomisk synpunkt olämplig överdimensionering, stimulerad av lokalt betonade konkurrensintressen. Försök borde göras att upprätta en generalplan åtminstone för viktigare anläggningsarbeten inom olika delar av landet. Utredningen borde också överväga på vad sätt en sådan plan lämpligen framdeles kunde hållas aktuell genom successiva kompletterande undersökningar i syfte att anpassa planen efter den fortgående utvecklingen icke blott på sjöfartens och hamnteknikens områden utan också när det gällde den industriella produktionen och näringslivet i allmänhet. Också hamntaxepolitiken borde prövas i detta sammanhang.

Utredningen borde vidare överväga i vad mån och på vad sätt ett ökat statligt inflytande på den kommunala hamnbyggnadspolitikens område eftersträvas för att motverka sådana investeringar, som från allmän transportpolitisk synpunkt inte var påkallade eller önskvärda. Förutom granskningen av frågor om statsbidrag till anläggningsarbeten antingen i reguljär ordning eller som ett led i åtgärder för arbetsmarknadens reglering borde utredningen beakta de möjligheter, som förelåg att i samband med prövning av kommunala låneärenden påverka kommunernas investeringspolitik i riktning mot en från allmän synpunkt önskvärd samordning av transportapparatens olika delar.

1944 års hamnutrednings överväganden

och förslag utmynnade i följande sammanfattningsvis redovisade synpunkter.

Vad avsåg de ekonomiska möjligheterna för koncentration av linjesjöfarten på transoceanica och medelhavsländer fann utredningen, att en ytterligare sådan i första hand kunde nå genom att med järnväg transportera skogsindustriprodukter, främst pappersmassa, från de norrländska fabriker- na till koncentrationshamnarna Göteborg och Stockholm. I den mån detta kunde ske berodde på storleken av de rabatter järnvägsstyrelsen var beredd att lämna.

Vid redovisning av sina allmänna synpunkter på det framtida hamnbyggandet underströk 1944 års hamnutredning, att huvudsynpunkten måste vara att inte något projekt fick realiseras innan en grundlig utredning ägt rum rörande behovet lokalt och i ett större sammanhang. Först borde undersökas om befintliga anläggningar var rationellt utnyttjade. Var trafikunderlaget som följd av utvecklingstendenserna inom näringslivet vikande borde en utbyggnad inte ske och ej heller om hamnekonomin efter investeringarna inte kunde saneras inom rimlig tid.

Sådana hamnbyggnader borde främst komma till stånd som väntades främja den största trafikutvecklingen. En utbyggnad, som krävde en höjning av hamnavgifterna utan att bereda trafiken motsvarande nytta, borde däremot inte främjas. Samma gällde investeringar, som drevs fram enbart av konkurrensen mellan närliggande hamnar. En nybyggnadsverksamhet fick inte helt eller huvudsakligen medföra en överflyttning av trafik mellan två eller flera hamnar utan att detta medförde påtagliga ekonomiska fördelar. Befanns en utbyggnad motiverad borde denna dimensioneras efter det överskådliga behovet men i så fall planeras så att den framdeles kunde fortsätta enligt en på förhand tänkt generalplan.

Utredningen konstaterade, att statsbidrag till hamnbyggnader utgått på ett mindre rationellt sätt. Hamnbidragskungörelsen av år 1928 förde fram statsbidrag som det grundläggande för hamnbyggnadsverksamheten. Bidrag hade också i många fall fram-

stått som en absolut förutsättning för hamn- bygge i mindre och medelstora hamnar. Hamnbyggnadsarbeten hade vidare i betydande utsträckning utgjort ett led i arbetslöshetens bekämpande utan att vanlig prövning av behovet skett och än mindre en verklig samhällsekonomisk granskning. Utredningen förutsatte, att statsbidrag skulle utgå också framdeles då det inte var rimligt, att en hamnkommun fick påta sig hela bördan av en hamnutvidgning, som främst kom ett större uppland utanför dess gränser till godo. Upplandet bidrog blott med hamnavgifter, vilka ofta inte på lång tid svarade mot kostnaden för utvidgningen. De största hamnarna hade dock som regel ekonomiska möjligheter att bekosta även de hamnbyggen, som tjänade upplandets behov.

Ville staten ur andra än hamnpolitiska synpunkter – t. ex. för att skapa gynnsamma lokaliseringsförutsättningar för en viss bygd – främja en hamnförbättring måste den vara klar över att konsekvenserna kunde bli mindre önskvärda för konkurrerande hamnar. Enligt 1944 års hamnutrednings mening var en av statens främsta uppgifter avseende hamnarna och sjöfarten att anpassa icke blott de genomgående farlederna utan även hamnarnas till- och infartsleder efter trafikens behov. Det var ofta svårt, ibland nästan omöjligt för en enskild kommun att påta sig kostnaderna för underhåll, erforderlig utvidgning och fördjupning av en farled in till hamnen. Trafiken avsåg måhända endast till ringa del hamnsamhället eller dess intressen. I sådant fall kunde det vara ett riksintresse att trafiken fick möjlighet att utvecklas. Utredningen använde beteckningen »riksfarled» och föreslog, att staten för dessa svarade för utöver utprickning och fyrbelysning också utbyggnad och underhåll fram till hamninloppen eller den punkt i deras närhet, varom överenskommelse kunde träffas med hamnägaren. I mån av tillgång på materiel borde staten också ombesörja isbrytningen i dessa leder.

Övertog staten inte helt en farled borde statsbidrag kunna utgå med två tredjedele-

lar av kostnaderna för en utbyggnad. Vad avsåg anläggningar inom hamnarna borde ett statsbidrag om femtio procent som regel vara maximum och utgöra bidrag till ränta och amorteringar under de första åren, innan trafiken ökat så att en förräntning av hela kapitalet kunde äga rum. Statsbidraget borde emellertid avvägas med hänsyn till den allmänna nyttan och angelägenheten av hamnföretaget i fråga, företagets ekonomi och beräknade avkastning samt slutligen vederbörande kommuns och hamns ekonomi inbegripet kommunens skatteförhållanden.

Vad avsåg målsättningen för hamnekonomin förelåg enligt utredningen två konkurrerande uppfattningar. Enligt den ena utgjorde hamnen ett affärsföretag med krav på full förräntning av det investerade kapitalet. Den andra uppfattningen innebar, att hamnverksamhet gav så stora indirekta fördelar att verksamheten fick anses bära sig även om själva hamnens intäkter understeg kostnaderna. Utredningen ansåg att en hamns ekonomi på längre sikt borde gå ihop. I annat fall förelåg risk för utbyggnader som ej var berättigade och för en taxepolitik, som utan verkliga förutsättningar ändrade transportvägarna och därmed ekonomin för andra hamnar och transportmedel. Det kapital som lades ned i nybyggnader borde efter viss övergångstid kunna förräntas genom ökad trafik. Finansiering genom taxehöjning eller uttaxering syntes inte riktigt.

För att öka möjligheterna till affärsmässig drift borde hamnarna erhålla rätt till fondbildning med regler så nära som möjligt anknutna till aktiebolagslagens bestämmelser. Förutom en fondering för att möjliggöra resultatutjämning mellan goda och dåliga år borde medel också få avsättas för framtida nybyggnader och anskaffningar. Hamnarnas fonder skulle dock inte få tas i anspråk utan statlig myndighets medgivande. I fråga om användning för om- och tillbyggnad borde ett sådant medgivande föregås av en noggrann prövning av behovet och trafikens förmåga att bära de ökade avgifterna. Fondbildningsmöjligheterna gav sjöfarten fördelen av stabilitet i avgiftsbe-

lastningen. De hamnägande kommunerna blev därigenom mer villiga till ekonomiska uppföringar för sina hamnar. Risken blev samtidigt mindre för anspråk skattevägen vid sämre konjunkturer eller behov av utbyggnader.

1944 års hamnutredning uttalade, att en ingående granskning av hamnbyggnadsprojekt från såväl byggnadsteknisk, affärsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt borde vara obligatorisk då fråga var om statsbidrag. Byggnadsarbeten, som var avsedda att bedrivas i sysselsättningsyfte, borde undergå samma behovsprövning som projekt, för vilka ifrågasattes bidrag i vanlig ordning. Vad avsåg övriga arbeten borde den statliga myndighet, som hade att svara för beredningen av hamnbyggnadsfrågor, ha en rådgivande uppgift. Som underlag härför föreslog utredningen en anmälningsplikt av sådana hamnbyggnadsprojekt, som var mera betydande i förhållande till vederbörande hamns storlek. Anmälan borde ingivas så snart som möjligt och arbetet inte påbörjas förrän förslagsvis en månad efter det myndigheten erhållit anmälan. Myndighetens medgivande skulle vara obligatorisk då en investering förutsatte ianspråktagande av hamnens fondmedel. Utredningen menade vidare, att det skulle vara av värde för Kungl. Maj:t att vid prövning av lån till hamnbyggnadsföretag anlita den statliga expertisen på hamnområdet. Prövningen borde underlättas av en behovsundersökning och en finansieringsplan, byggd på bl. a. trafikinkomstberäkningar.

I ett *särskilt yttrande* reserverade sig fyra av utredningens ledamöter mot ett ökat statligt inflytande på kommunernas hamnbyggnadspolitik i andra fall än då utbyggnaden skedde med anlitan av statsbidrag.

Vid remissbehandlingen av hamnutredningens betänkande framkom starkt skiljaktiga synpunkter på utredningens förslag i avseende på den framtida hamnpolitiken, bl. a. ifråga om statens behov av ökad insyn och engagemang i hamnfrågorna. Detta tillsammans med den under åren efter andra världskriget svårbedömda sjöfarts- och hamnutvecklingen medverkade till att några

fasta riktlinjer för den statliga hamnpolitiken i framtiden inte kom till stånd i direkt samband med hamnutredningens slutförande.

En särskild utredning fick emellertid i uppdrag att bedöma vissa konkreta frågor av bidragskaraktär (se nästa avsnitt).

2.1.2 Hamnbidragsutredningen

Enligt direktiven hade 1944 års hamnutredning redovisat vissa principiella synpunkter på frågan om statsbidrag till hamn- och farledsföretag men däremot inte lämnat några preciserade förslag om stöd till särskilda projekt. Arbetet inom hamnbidragsutredningen borde därför inriktas på att klarlägga, vilka av föreliggande och väntade delvis mycket omfattande statsbidragsanspråk, som vid en sträng ekonomisk prövning över huvud borde komma i fråga för stöd. En på detta sätt verkställd undersökning borde ge anledning att närmare bedöma de av hamnutredningen framlagda synpunkterna på statsbidragsfrågan och utforma mera preciserade normer för den framtida bidragspolitiken.

Den för hamnbidragsutredningen tillkallade utredningsmannen avlämnade år 1955 en promemoria med förslag till ekonomiskt stöd åt handelshamnarna (stencil). Utredningsarbetet hade därvid inriktats på de medelstora och mindre regionalhamnarnas aktuella och framtida trafikuppgifter. Med ledning av sin bedömning av dessa hade utredningen prövat hamnarnas investeringsbehov och i vilken form staten borde medverka för att uppnå en rimlig fördelning av hamnverksamhetens ekonomiska risker mellan hamnkommunen och staten såsom målsman för upplandet. Utredningen ansåg, att insatserna i första hand borde inriktas på taxepolitiken. Hamntrafikanterna borde tillsammans erlägga avgifter, som motsvarade kostnaderna för den kapacitet de tog i anspråk. En anpassning av avgifterna till gällande kostnadsnivå och den kraftigt ändrade strukturen på hamngodset syntes erforderlig. Hamnar med ett expanderande trafikunderlag och därav följande utbyggnadsbe-

hov borde kunna avväga sina avgifter så att de möjliggjorde avskrivningar anpassade efter återanskaffningsvärdet för sådana objektgrupper, vilka var föremål för fortlöpande förnyelse, och därjämte en fondering av den omfattning hamntaxekungörelsen medgav.

Hamnbidragsutredningen framhöll att en större ekonomisk frihet för hamnarna kunde innebära ökad risk för investeringar, som inte stod i överensstämmelse med målsättningen för en statlig hamnpolitik. I denna målsättning borde ligga, att en hamnkommun lika litet borde belastas med underskott, vilket hänförde sig till de trafikuppgifter upplandet påfordrade, som upplandet eller sjöfarten borde belastas med kostnaden för anläggningar, som icke var dem till faktisk nytta. Ett tillräckligt korrektiv mot missbruk fann utredningen ligga i stadgandet i hamntaxekungörelsen att taxorna fastställdes att gälla tills vidare. Hamnarna borde åläggas att årligen till taxemyndigheten inge den ekonomiska redovisning, som nu överlämnades endast vid förnyelse eller ändring av hamntaxa. Uppgiftsskyldigheten syntes vidare böra utökas till att avse även andra förhållanden av väsentlig bedömning av hamnverksamheten såsom beslutade, ej påbörjade större investeringar, kranutnyttjning, ändringar i krantaxor m. m.

Vidare underströks den av 1944 års hamnutredning förordade lönsamhetsprincipen vad gällde hamninvesteringar med det tillägget, att om en investering skulle kunna betecknas som lönsam måste den förutsättas kunna täcka även kapitalkostnaderna under utbyggnadstiden och de första åren därefter, under vilka den nytillkomna kapaciteten endast delvis togs i anspråk. Detta borde gälla investeringar i såväl själva hamnarna som i infartslederna till dessa. Anläggningsbidrag blev därför närmast en anomali. Utredningen avstyrkte det stora antalet föreliggande ansökningar om anläggningsbidrag men tillade, att hamninvesteringarna var mycket långfristiga och en investering, som i nuläget bedömdes fylla lönsamhetskravet, genom förändringar i varutrafikens struktur kunde utveckla sig till en

oproportionerligt stor börda för hamnkommunen. Hamnkommunens skattebetalare måste i så fall täcka underskottet. Inte till någon del kom detta att belasta upplandet, som kanske påfordrat utbyggnaden. Konsekvensen kunde bli att vederbörande hamn icke vågade företa en utbyggnad, som vid bedömningstillståndet var ekonomiskt motiverad.

Enligt hamnbidragsutredningens mening borde hamnkommunerna tillförsäkras en garanti mot att bli otillbörligt belastade genom att en investering som från början befunnits lönsam och taxemyndigheten ansett kunna inräknas i hamnens kostnadsunderlag men på grund av omständigheter, vilka inte gått att förutse, blivit ekonomiskt alltför betungande för hamnen. I den statliga driftbudgeten borde därför upptas ett särskilt reservationsanslag att tjäna som hamnarnas utjämningsfond. Från detta anslag skulle årligen kunna utgå bidrag till sådana kommunala hamnar av reell betydelse för den allmänna samfärdseln, vilka på grund av strukturella ändringar i trafiken inte inom en skälig taxenivå kunde balansera inkomster och utgifter. Bidragen skulle sålunda knytas icke till årskostnaderna för bestämda investeringsobjekt utan till utfallet av hamnverksamheten i dess helhet. Bidragen borde generellt maximeras till 75 procent av det redovisade underskottet och bestämmas med ledning av – förutom upplandets andel av trafiken – utgående tolagsmedel samt hamnkommunens skatteförhållanden m. m.

Därest staten av krigsberedskaps- eller sysselsättnings-skäl ville få till stånd ett hamnbygge borde i stället för bidrag utgå lån med villkor angående taxor o. d. i syfte att hindra en dylik hamn att använda den merkapacitet den endast till mindre del hade att förränta till att ställa sig själv i bättre läge vid konkurrens med närliggande hamnar, vilka hade att själva betala sina kapitalkostnader. Lånen borde kunna utgå med upptill 100 procent av anläggningskostnaderna. Beredskapslånen föreslog utredningen bli räntefria och skola avskrivas etappvis, medan lånen i sysselsättningsfrämjande syfte under viss tid borde löpa utan

ränta och amortering för att därefter behandlas som reguljära kommunlån.

Hamnbidragsutredningens förslag förelades riksdagen i 1957 års statsverksproposition (tionde huvudtiteln), I propositionen angavs balansen av oavgjorda bidragsärenden svara mot en total byggnadskostnad av drygt 80 mkr. Departementschefen uttalade, att han i likhet med hamnbidragsutredningen och huvuddelen av de myndigheter och organisationer som hörts över utredningens förslag var av den uppfattningen, att hamnarna i princip borde vara ekonomiskt självbärande. Hamnavgifterna borde framdeles följa med i kostnadsutvecklingen på ett mera realistiskt sätt än dittills. Avgifterna borde anpassas så att kostnaderna för drift och underhåll samt för sådana utbyggnader, som befanns nödvändiga från trafiksynpunkt, kom att bäras av trafikanterna. Med tillämpning av lönsamhetsprincipen tillsammans med en mera realistisk taxepolitik syntes ekonomiskt stöd från statens sida i fortsättningen inte behöva ifrågakomma. Vissa undantag torde emellertid i enlighet med utredningens förslag böra göras från huvudregeln. Det syntes motiverat att staten ekonomiskt stödde sådana hamnbyggnadsföretag, som bedömdes angelägna av lokaliserings- eller beredskapsskäl eller var avsedda att skapa sysselsättning vid arbetslöshet. Därjämte borde i enlighet med vad sjöfartsstyrelsen förordat statligt ekonomiskt stöd kunna ifrågakomma också till sådana mindre hamnar, som inte kunde finansiera en med hänsyn till vederbörande hamns uppdragsfunktioner angelägen utbyggnad utan att höja hamnavgifterna till en oskäligt hög nivå.

Departementschefen fann vissa skäl tala för det av utredningen förordade stödssystemet med utjämningsbidrag och långivning. Med hänsyn till bl. a. risken för att ifrågavarande system kunde medföra vissa svårigheter såväl vid den sakliga bedömningen av anspråken på stöd som i administrativt avseende borde emellertid den dittillsvarande ordningen med anläggningsbidrag bibehållas för de fall stöd framdeles borde komma ifråga. Kungl. Maj:t fick prä-

va vilka befogenheter sjöfartsstyrelsen i egenskap av taxemyndighet borde erhålla för att praktiskt kunna följa de angivna riktlinjerna för den statliga hamnpolitiken.

Riksdagen beslöt i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Statsmakternas beslut har icke föranlett någon omarbetning av vare sig 1928 års hamnbidragskungörelse eller 1950 års hamntaxekungörelse. (Se vidare 2.2.1. och 2.2.5.)

2.2. Statens nuvarande befattning med hamn- och farledsfrågor

2.2.1. Hamnbyggnadsverksamhet

Enligt 3 § i 1928 års kungörelse angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder kan statsbidrag utgå med för handelshamnar högst två tredjedelar och för farleder högst nio tiondelar av den beräknade byggnadskostnaden enligt av Kungl. Maj:t fastställd plan. Bidragsandelen för farleder var fram till den 1 juli 1948 två tredjedelar men höjdes då till max. 90 %. Ansökan om bidrag ställs till Konungen och insändes till vederbörande länsstyrelse, som i sin tur med eget yttrande vidarebefordrar ärendet till sjöfartsstyrelsen. Styrelsen har att granska ansökningen från teknisk och ekonomisk synpunkt och därefter överlämna den till Kungl. Maj:t för slutlig prövning.

Reservationsanslaget för bidrag till handelshamnar och farleder tillfördes budgetåren 1956/57–1965/66 sammanlagt 15 mkr, varav ca 3 mkr använts till fördjupning av infartsleder. Från budgetåret 1966/67 har anslaget lagts samman med bidragsanslaget till fiskehamnar. Från det sammanslagna anslaget har endast ett mindre belopp disponerats för handelshamnar och de beviljade bidragen har till sin huvuddel varit relativt små. Större bidrag har gått bl. a. till Visby för att anpassa hamnen för bilfärjetrafiken. Enligt beslut av Kungl. Maj:t och riksdagen utgick bidrag härvid med 90 procent av de beräknade kostnaderna.

Utöver bidrag av ordinarie medel har bidrag utgått av medel som stått till arbets-

marknadsstyrelsens förfogande för statskommunala beredskapsarbeten. I samtliga dessa ärenden har sjöfartsstyrelsen varit remissinstans.

2.2.2. Statens uppgifter för sjötrafiken

Statens uppgifter vad avser sjötrafiken är i första hand knutna till framkomligheten och säkerheten på vattenvägarna. Staten svarar för sjömätning, farledsutmärkning och säkerhetsanstalter, fördjupningsarbeten, lotsning samt isbrytning. Den är också ägare till de båda viktigare inre vattenvägarna Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Statens vattenfallsverk förvaltar Trollhätte kanal jämte Säffle kanal och svarar för lotstjänsten i Trollhätte kanal. För övrigt åvilar de statliga uppgifterna sjöfartsverket. I Vänern är de statliga uppgifterna begränsade till sjömätning och isbrytning. En enskild organisation, Väterns seglationsstyrelse, svarar för farledsutmärkning och lotsning.

Gränsdragningen mellan staten och hamnarna skiljer sig för de olika aktiviteterna. Inom hamnområdena utför sjöfartsverket med begränsade undantag sjömätning och lotsning. Statens uppgifter för isbrytningen är i princip begränsade till havsområdena. Hamnarna har själva att utföra isbrytningen både inom hamnområdena och mellan dessa och havet. För farledsutmärkning jämte fördjupningsarbeten är ansvarsfördelning icke reglerad. Så långt föreligger emellertid enighet, att hamnarna svarar för anordningar inom hamnområdena medan staten genom sjöfartsverket har ansvaret för de genomgående lederna. Osäkerheten gäller de förbindande lederna. Sjöfartsstyrelsen har i skrivelse till kommunikationsministern den 20 december 1966 redovisat förslag till reglering av dessa frågor.

Några större fördjupningsarbeten har ej företagits under senare år i farlederna utanför hamnområdena eller i de direkta infartslederna till hamnarna.

Sjöfartsverket har också vissa kontrolluppgifter i vad avser hamnar och farleder. Utan sjöfartsstyrelsens tillstånd får säkerhetsanordning för sjöfarten inte inrättas. Ej

	Lokal sjöfart milj kr	Genomgående sjöfart milj kr	Totalt milj kr
<i>Kostnader</i>			
Central- och regional administration	2,8	3,4	6,2
Lotsning och farledsutmärkning	50,0	19,4	69,4
Sjökartläggning	1,5	7,2	8,7
Isbrytning	—	22,5	22,5
Övrigt	0,2	0,5	0,7
Summa	54,5	53,0	107,5
<i>Intäkter</i>			
Lotspenningar m. m.	31,9	—	31,9
Fyr- och båkavgifter m. m.	—	38,3	38,3
Försäljning av sjökort m. m.	0,9	1,0	1,9
Övriga tjänster	0,1	0,3	0,4
Summa	32,9	39,6	72,5
Underskott	21,6	13,4	35,0

heller får redan inrättad anordning ändras, flyttas eller läggas ned. Styrelsen är därjämte remissmyndighet i vattendomstolsärenden.

Beräknade kostnader och intäkter budgetåret 1968/69 för de statliga uppgifterna inom farledsväsendet framgår av sammanställningen ovan. Kostnaderna innefattar utöver beviljade anslag även beräknade pensionsavgifter o. d. samt lokalhyror m. m. Kostnaderna har grovt fördelats mellan lokal och genomgående sjöfart.

Det må understrykas, att underskottet inte helt kan hänföras till handelssjöfarten. En viss del belöper sig på nöjessjöfart och fiske. Därjämte svarar den inrikes handelsjöfarten, som inte belastas med några obligatoriska avgifter, för en oproportionerligt liten del av intäkterna.

Kostnaderna för *lotsning och lokal farledsutmärkning* (prickar och ledfyror) beräknas 1968/69 till 50 mkr. Härtill kommer knappt 3 mkr för central och regional administration. Någon helt rättvisande fördelning mellan de båda aktiviteterna går inte att göra. Lotsar och båtmän svarar för huvuddelen av utprickningen och därjämte för övervakningen av vissa fyror.

Sjöfartsverket svarar för lotsningen vid kusten och i Mälaren. Den 1 juli 1968 var antalet lotsplatser 32 och antalet uppsyningsställen därutöver 22, varav 51 med båtorganisation. I lotsorganisationen ingick

499 lotsar (inräknat lotsplatschefer), 295 båtmän samt 10 kontorsbiträden o. d. Mellan den 1.1.1967 och 1.7.1968 har antalet lotsar minskat med 66 och antalet båtmän med 25 man. Fram till utgången av budgetåret 1973/74 räknar sjöfartsstyrelsen med en ytterligare nedgång om 100 lotsar och 75–80 båtmän.

Enligt 1937 års lotsförordning (SFS 330) har i de svenska farvattnen där lotsningstjänst genom kronolots är anordnad kronolotsarna företrädesrätt till lotsning. För fartyg på resa mellan svensk och utrikes ort föreligger med vissa begränsningar skyldighet att – oavsett om kronolots tas i anspråk eller ej – erlägga lotsavgift. I de fall lots ej anlitas utgår emellertid i vissa fall endast halv lotsavgift.

Inom hamn kan efter medgivande av Kungl. Maj:t gälla särskilda bestämmelser om biträde av lots. Hamnlotsning utförs genom hamnägarens försorg med anlitage av egen personal, som också i hamnordning kan ges företrädesrätt till ifrågakommande lotsningar. Vidare kan föreskrivas lotsplikt. Tillstånd att ombesörja hamnlotsning har lämnats för hamnarna i Gävle, Stockholm, Oxelösund, Kalmar, Malmö och Göteborg. Hamnlotskår av större omfattning finns endast i Stockholm och Göteborg. Den särskilda hamnlotsningen i Kalmar har upphört.

Som förut nämnts finns särskilda bestämmelser för lotsningen i Trollhätte kanal och i Väneren. Lotsplikt föreligger i kanalen medan den är frivillig i Väneren.

Enligt lotsförordningens 43 § ombesörjer staten *farledsutmärkning* och *säkerhetsanstalter* samt håller för den allmänna sjöfarten fyror, fyrskepp samt andra sjömärken och säkerhetsanordningar ävensom sjöräddningsstationer.

Sedan år 1956 har 16 fyrskepp ersatts med fasta fyror. Antalet bemannade fyror har gått ned från 62 till 34. Automatiseringen fortsätter. Inom en femårsperiod bör samtliga fyrskepp ha dragits in. Fyrpersonals antal minskade under perioden 1956-68 från 470 till 280. För utsättning och intagning av bojar och utsjöprickar, gasning av fyror jämte olika underhållsåtgärder finns sex distriktsfartyg och två gasjakter.

Genom fyra deccakedjor för Bottenviken, Bottenhavet, Östersjön och Skagerak är Sverige anslutet till det i Europa vanligaste radionavigeringssystemet, Decca Navigator. Bortsett från sträckan mellan Öland och Skånes sydkust är den svenska kusten täckt. Inom sjöfartsstyrelsen föreligger planer att med en kompletterande kedja täcka även denna del av kusten.

I instruktionen för sjöfartsstyrelsen den 16 december 1955 sägs beträffande *sjökarteväsendet* bland annat, att det åligger styrelsen »att utföra för sjöfartens och försvarets behov erforderliga mätningar och undersökningar i rikets farvatten och angränsande havsområden samt att med stöd därav utarbeta och utgiva allmänna sjökort och seglingsbeskrivningar ävensom utarbeta och trycka särskilda sjökort och seglingsbeskrivningar för marinen».

Ökad medelstilledning och framför allt en stark utveckling av tekniska hjälpmedel och nya arbetsmetoder har avsevärt ökat sjökarteväsendets produktivitet. Arbetsbalansen är dock fortfarande stor. Större delen av kartunderlaget är föråldrat. De senaste åren har huvuddelen av sjömätningkapaciteten disponerats för de s. k. tungtrafikkorridorerna, dvs. leder för de mest djupgående fartygen. I samverkan med andra be-

rörda länder har sjöfartsverket också deltagit i kompletterande sjömätning på Nordsjön och i Östersjöns infartsområden.

Bestämmelserna om statens *isbrytarverksamhet* är intagna i isbrytarkungörelsen den 21 april 1966 (SFS 121). Kungörelsens 2 § reglerar bland annat omfattningen av den statliga isbrytning, som sker utan avgift, och har i denna del följande innehåll.

I svenska kustfarvatten och på sjövägar-na dit utförs isbrytning mellan öppet vatten till havs och farvatten som är skyddade för havsis, drivis, packis eller liknande ishinder. I den omfattning sjöfartsstyrelsen bestämmer utförs brytning av svårare is i Väneren, Mälaren och Ångermanälven. Vid issvårigheter, som icke lämpligen kan bemästras utan statlig isbrytarhjälp, utförs undantagsvis och under begränsad tid isbrytning åt den befolkning vid rikets kuster, som är i väsentlig mån beroende av sjövägarna. Annan statlig isbrytning i svenska farvatten får enligt kungörelsens 4 § ske endast mot ersättning enligt taxa. Denna verksamhet är mycket begränsad. Intäkterna utgör ca 100 000 kr. per år.

Den statliga isbrytarflottan har under efterkrigstiden ökat från två till fyra enheter. En ytterligare enhet är beställd för leverans i slutet av år 1969. Samtidigt kommer emellertid den äldsta av nu befintliga enheter att läggas i reserv. Den statliga isbrytar-kapaciteten förstärks vid behov genom förhyrningar av lämpliga bärgnings- och bogserfartyg. Tillgången på dylika fartyg har väsentligt förbättrats under de senaste åren. Överenskommelse finns vidare om nordiskt samarbete i isbrytarfrågor. Sådant samarbete kommer till praktisk tillämpning särskilt under kalla vintrar, när inloppen till Östersjön fryser till.

2.2.3. De statliga sjöfartsavgifterna

Fyr- och båkavgift utgår för handelsfartyg i utrikes fart vilka i svensk hamn tar ombord eller lämnar av gods och passagerare. Avgift uttas enligt huvudregeln både vid ankomst från utrikes ort och avgång till utrikes ort. Antalet gånger avgift uttas är

fr. o. m. år 1968 begränsat till tolv resor per fartyg och år. Avgiften beräknas efter fartygets nettodräktighet och utgår numera med 150 öre per registerton intill 300 ton och 100 öre per ton för överskjutande dräktighet.

Linjefartyg i s. k. fjärrzonsfart (resa som sträcker sig bortom linjen Islands ostkust – väster om Irland – Brest) åtnjuter den avgiftslindringen att avgift normalt utgår endast vid utresa. Fartyg, som gör intill sex resor fram och åter på ett år, får därigenom avgiften halverad. Avgiftslindringen upphör helt vid tolv resor eller därutöver per år. Avgiftslindring utgår också för fartyg, som ankommer till Sverige i ballast för att lasta järnmalm. För dessa fartyg är fr. o. m. år 1964 avgiften nedsatt till hälften.

Lotspenningarna beräknas efter fartygets nettodräktighet och den lotsade distansen. Avgiften är degressiv med hänsyn till såväl dräktighet som distans. Far fartyg med en nettodräktighet av 80 registerton eller därutöver på resa mellan svensk och utrikes ort föreligger en som avgiftsplikt utformad lotsplikt. Lotsplikten omfattar, med viss inskränkning i speciella fall, avståndet mellan den svenska hamnen och öppen sjö. För de fartyg, som på viss svensk hamn gör resor endast inom Östersjön, Kattegatt och Skagerak är avgiftsplikten begränsad till åtta resor per år. I övrigt omfattar lotsavgiftsplikten samtliga resor under året.

I de fall avgiftsplikt föreligger men lots inte tas i anspråk utgår för fartyg med en nettodräktighet intill 400 registerton halva lotspenningar, varvid avgift erläggs för en väglängd av högst 15 nautiska mil. För kuststräckan Sölvesborg–Varberg har dräktighetsgränsen på försök slopats. Utöver lotspenningar utgår i förekommande fall väntpenningar med 50 kr per hel eller påbörjad timme.

Lotspenningstaxan höjdes med ca 7 procent från den 1 januari 1969. Höjningar om med varje gång ca 20 procent skedde den 1 januari 1967 och den 1 januari 1968. Därvid bortföll emellertid de särskilda förtöjningspenningarna, vilket reducerade taxeökningen något. Samtidigt infördes nu gällande be-

stämmelser om lindringar i avgiftsplikten, då lots inte tas i anspråk. Från den 1 juli 1968 höjdes lotsavgifterna med ca 6 procent. Samtidigt bortföll i huvudsak möjligheterna till halva lotspenningar i de fall lots ej anlitas.

För att bidra till täckning av kostnaderna för deccakedjorna utgår årlig avgift för mottagare installerade i svenska fartyg. Den totala intäkten per år uppgår numera till ca 1 mkr. För den statliga isbrytningen i havsområdena utgår för närvarande icke några avgifter.

2.2.4. Tolagsersättningen och tullhusen

Fram till 1860-talet var rätten att driva sjöfart med utlandet i stort förbehållen de s. k. stapelstäderna. Dessa åtnjöt därjämte genom tolagen en inkomst, vars storlek berodde av varuutbytet med utlandet. Genom en reglering år 1857 upphörde tolagsavgiften till städerna men i stället kom tolagsersättningen att utgå av tullmedel med ett för varje särskild stad fastställt normalbelopp per år, motsvarande stadens genomsnittliga tolagsinkomst åren 1853–1855. I de fall tulluppbörden översteg medeltulluppbörden för dessa tre år förhöjdes tolagsersättningen med fem procent av den ökade uppbörden.

Budgetåret 1962/63 utgick tolagsersättning till 37 städer med ett sammanlagt belopp av 39 mkr. De städer, som under detta budgetår hade en inkomst om minst en miljon kr. var följande:

	1 000-tal kronor
Stockholm	14 857
Göteborg	7 191
Malmö	4 504
Trelleborg	2 906
Hälsingborg	2 797
Norrköping	1 065

Fullständig förtullningsrätt för en stad förutsatte fram t. o. m. år 1964 skyldighet att bygga och underhålla tullhus. Dylik skyldighet kom att åvila bl. a. 48 städer med gällande stapelstadsrätt, av vilka 36 var tolagsberättigade. Även för städer utan stapelstadsrätt hade tullbyggnadsskyldighet

ställt som villkor för fullständig förtullningsrätt. Något egentligt samband mellan rätt till tolagsersättning och tullbyggnadsskyldighet förelåg alltså inte.

Statsmakterna beslöt år 1964 (prop. 157; SU 164; rskr 342) att tolagsersättningen skulle avvecklas under en femårsperiod fr. o. m. 1965. Trelleborg fick dock en tju-goårig avvecklingstid. Från nämnda datum bortföll också skyldigheten för städerna att hålla tullhus. Staten svarar för kostnaderna för tullverkets lokaler.

2.2.5. Hamntaxekontrollen

Den obligatoriska statliga kontrollen av hamnavgifterna grundar sig på bestämmelsen i kommunallagens 74 § om skyldighet för kommun att underställa Kungl. Maj:t fullmäktiges beslut om nya eller förhöjda avgifter på »den allmänna rörelsen för be-gagnande av de platser, som anvisats åt den-samma, eller de inrättningar, som äro gjor-da till dess betjänande». Enligt nämnda pa-ragraf äger Kungl. Maj:t vad avser hamn- och farledsavgifter o. d. delegera beslutanderätten. Kungl. Maj:t äger också föreskriva att avgifter och övriga intäkter från hamn- och farledsrörelse får användas endast för rörelsens direkta behov. För icke kommun-ägda hamnar föreligger således icke någon skyldighet att underställa hamntaxeförslag för godkännande.

De närmare bestämmelserna om hamn-taxekontrollen är lämnade i kungörelsen den 21 april 1950 om fastställande av hamn- och grundpenningtaxor samt taxor å sluss-, kanal- och andra farledsavgifter (SFS 152). Kungl. Maj:t har delegerat beslutanderätten i hamntaxefrågor till sjöfartsstyrelsen. Styrelsen äger emellertid att då särskilda skäl föreligger överlämna hamntaxeärende till Kungl. Maj:t för avgörande.

I kungörelsen skiljs mellan hamnavgift för fartyg och hamnavgift för varor. Hamnavgifterna får inte fastställas till högre belopp än att de jämte övriga intäkter av hamnrörelsen motsvarar summan av kostnaderna för hamnens drift och underhåll, skälig ränta på anläggningkapitalet efter avdrag av

gjorda avskrivningar samt skälig avskrivning av anläggningarna. Enligt senare beslut av Kungl. Maj:t får avskrivningar beräknas på hamnanläggningarnas nyanskaffningsvärde.

Enligt huvudregeln får alltså hamnrörelsen inte lämna överskott. En viss möjlighet till i första hand resultatutjämning har emellertid beretts hamnarna. Styrelsen äger fastställa hamnavgifterna till sådant belopp att den årliga uppbörden av hamnavgifter med tolv procent överstiger den uppbörd som svarar mot huvudregelns bestämmelser. Dessa överskottsmedel skall bestämmas till viss procent av inflytande hamnavgifter och får inte utan medgivande av sjöfartsstyrelsen användas för annat ändamål än att täcka förlust på hamnrörelsen.

Andra överskottsmedel, vilka i princip kan uppkomma endast genom en mindre träffsäker bedömning av hamnens intäkter och kostnader, skall också i första hand användas för att utjämna tidigare förluster. De får emellertid utan sjöfartsstyrelsens medgivande tas i anspråk också för andra ändamål, inräknat även investeringar. Sjöfartsstyrelsen äger om skäl finns därför medge att vinstmedel får tas i anspråk för ändamål som inte direkt sammanhänger med hamnrörelsen.

Osäkerheten om kostnadsförändringar, trafikutveckling m. m. liksom föreliggande omedelbara investeringsbehov har medfört, att sjöfartsstyrelsen icke ansett sig böra fastställa överskott till viss procent av hamnavgiftsuppbörden. Styrelsen har emellertid tagit bestämmelsen som stöd för att i förekommande fall söka ge hamnarna ett intäktsöverskott till denna storleksordning.

Hamnägare är skyldig att föra hamnräkenskaperna så att sammanblandning inte sker med annan bedriven verksamhet. I konsekvens härmed får i hamnens räkenskaper redovisas endast sådana utgifter, som är att hänföra till hamnens direkta behov. Har vinstmedel tagits i anspråk för att bestrida utgifter för hamnen får detta inte medföra ökning av hamnens bokförda anläggningsskapital.

Hamntaxa får fastställas att gälla under

längst fem år. Sjöfartsstyrelsen har emellertid vanligen fastställt taxa enbart för treårsperioder. Hamntaxekungörelsen innehåller vidare olika bestämmelser om befrielse från eller lindring i eljest utgående hamnavgifter. Befriade från hamnavgift är sålunda fartyg om tre tons nettodräktighet eller därunder liksom fartyg, som är inregistrerade hos privilegierade båtsällskap. Likaledes åtnjuts befrielse av bl. a. fartyg, som anlöper hamn endast för bunkring och proviantering eller till följd av storm eller sjöskada eller eljest på grund av trängande nöd. Fartyg på prov och besiktningresa är också befriade från avgift. Samma gäller för fartyg som från hamnen avgår till annan svensk hamn endast för reparation och därefter återvänder till hamnen.

Utgår lägre avgifter för fartyg i inrikes än i utrikes fart skall dessa lägre avgifter också gälla i s. k. kombinerad utrikes fart under förutsättning att fartyget i annan hamn under resan påförts eller kommer att påföras avgift för utrikes fart. Fartyg som går i reguljär fart enligt turlista, som godkänts av hamnförvaltningen, skall åtnjuta nedsättning i den hamnavgift, som eljest skulle ha utgått.

Ger förhållandena anledning därtill skall lindring i hamnavgift eller befrielse därifrån åtnjutas för fartyg, som blott anlöper inom hamnområdet liggande lastageplatser e. d., som tillhör annan än hamnägaren. Motsvarande gäller hamnavgift för vara. Befrielse från varuhamnavgift skall »där icke synnerliga skäl föranleda till annat» åtnjutas av resande för personligt bruk medförd personbil eller motorcykel. I de fall överföring av fordon inneburit investeringar för hamnen i form av färjelägen, uppställningsplatser o. d. har sjöfartsstyrelsen emellertid medgivit avgifter. Sådana utgår numera i de flesta färjehamnar.

Befrielse från eller lindring i fastställd hamnavgift får inte beviljas viss trafikant utan skall komma alla trafikanter under lika förhållanden tillgodo. Kungl. Maj:t har emellertid bemyndigat sjöfartsstyrelsen att utan hinder av denna bestämmelse i hamntaxa för Göteborg ge hamnen rätt att själv

med viss trafikant avtala hamnavgift för såväl fartyg som vara vad avser hamndelar (terminaler), som hamnen med ensamrätt upplåtit till trafikanten i fråga. Styrelsen har därefter inrymt motsvarande bestämmelse i hamntaxan för Stockholm.

2.2.6. Den statliga hamnpolitiken

Fram till år 1963 var huvudprincipen för den statliga trafikpolitiken en omfattande kostnadsutjämning mellan olika landsdelar och trafikantgrupper. Detta gällde i första hand inom statens järnvägar och inom vägtrafiken. Principen tillämpades också inom det statliga lots- och fyrväsendet. Under efterkrigstiden kom sålunda som följd av bristande anpassning av avgifterna en betydande del av kostnaderna att täckas över den allmänna budgeten. För sjökartläggning och isbrytning utgick praktiskt taget inga avgifter. Hamnbyggnadsbidragen var ett ytterligare verktyg för kostnadsutjämning. Det huvudsakliga motivet för bidragsgivningen var statens målsamman för upplandet. Hamnkommunen hade inte anledning att ta ansvaret för andra anordningar än dem, som utnyttjades av de egna skattebetalarna. Ett godtagbart dimensionerat hamnväsende förutsattes ställa krav på ekonomiska insatser från statens sida. Resultatet av den statliga politiken var uppehållandet av ett i hög grad decentraliserat hamnsystem.

De av statsmakterna år 1963 antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken har fört fram den företageekonomiska lönsamheten i allmänhet transportverksamhet som en central princip. Kostnadsutjämningen skall icke drivas längre än som är företageekonomiskt motiverat. Varje transportmedel bör täcka sina kostnader. Mellan transportmedlen bör råda fri konkurrens. Konkurrenten bör ske på lika villkor och bör alltså inte förryckas av vare sig subventioner eller trafikpolitiska bindningar. Transportavgifterna bör ge uttryck för de faktiska kostnaderna. I varje fall skall särkostnaden för en transporttjänst täckas av den som ställer krav på tjänsten i fråga.

Sjöfarten berörs endast översiktligt i de

av riksdagen godkända riktlinjerna. Genomförandet av den nya transportpolitiken sker beträffande järnvägs- och landsvägstrafiken i av statsmakterna beslutade etapper. För sjöfartsområdet föreligger inte någon motsvarande plan. Sjöfartsutredningen – se avsnitt 2.3 – har haft till uppgift att skapa ett avgiftssystem för sjöfartsverkets tjänster, som möjliggör full kostnadstäckning och också i övrigt är förenligt med de trafikpolitiska riktlinjerna.

2.3. Pågående statliga utredningar

Genom beslut av Kungl. Maj:t den 9 april 1965 tillsattes *sjöfartsutredningen* med uppgift att verkställa en översyn av sjöfartsverkets organisation och därmed sammanhängande spörsmål. Sjöfartsutredningen har i december 1967 framlagt ett delbetänkande över sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation. Betänkandet har under våren 1968 remissbehandlats varvid bland andra hamnutredningen avgivit yttrande. Våren 1969 har därefter framlagts en proposition om ny organisation för sjöfartsverket. I ett senare betänkande har utredningen i början av år 1969 lagt fram förslag till finansiering av de med sjöfartsverket förenade kostnaderna med delvis nya principer för lotsavgifter, fyr- och båkavgifter m. m.

I en särskild utredningskommitté, benämnd *lotsorganisationsutredningen*, har man sedan februari 1963 arbetat med att kartlägga behoven ifråga om lotsningen och de förändringar, som av olika skäl utvecklingen kan föranleda. I ett betänkande har utredningen i maj 1968 lagt fram förslag till ändrad lotsorganisation inom sjöfartsverket. Efter vederbörlig remissbehandling har utredningens förslag anpassats till den nya organisation för sjöfartsverket, vilken enligt ovan föreslagits i proposition till riksdagen.

För att se över bestämmelserna i tullstadsplan och avge förslag till slutgiltig reglering av formerna för mottagning av importgods beslöt Kungl. Maj:t den 26 mars 1965 tillsätta en särskild utredning, benämnd *tulllagstiftningskommittén*. Arbetet inom denna kommitté är av betydelse för hamnutred-

ningen genom att den berör förhållanden, som påverkar hamnarna i deras funktion som terminaler för inkommande tullgods. Kommitténs förslag torde kunna emottas under år 1969 och väntas innehålla förslag till fullföljande av den utveckling mot privat omhändertagande av tullgods, som redan påbörjats. Ett frångående av tullpackhussystemet kommer att möjliggöra ökad integrering av godshanteringsarbete i terminalerna och hamnarna. Vidare förväntas kommittén komma att föreslå, att stapelstädernas ev. kvarstående skyldighet att hålla godsförvaringslokaler undanröjs. Trafikens anspråk på godshanteringslokaler förutsätts i fortsättningen komma att tillgodoses efter strängt ekonomiska överväganden och i samverkan mellan intresserade parter, däribland hamnägarna.

2.4. Kommunal hamnpolitik

Hamntaxeförordningens bestämmelser anger den ekonomiska ram, inom vilken hamnarna som affärsföretag har att hålla sig. Taxorna skall enligt ovan anpassas, så, att verksamheten ej lämnar något större överskott. Något hinder mot att hamnarna går med underskott föreligger däremot ej.

Sett från den hamnägande kommunens synpunkt kan sålunda hamnverksamheten rent företagsmässigt bli förlustbringande utan att möjlighet finns att göra väsentliga vinster under goda trafikår. De möjligheter som dock enligt hamntaxekungörelsen finns att fondera överskottsmedel för utjämning mellan goda och dåliga år eller för reinvesteringar har ej utnyttjats av hamnarna. Man kan i stället konstatera att åtskilliga hamnar, trots en rad år av allmänt goda konjunkturer, fortfarande bokför stora balanserade förluster.

Det senare är ett uttryck för att hamnkommunerna som regel bekänner sig till uppfattningen, att en hamn skapar stora indirekta fördelar, som motiverar uppoffringar från den hamnägande kommunens sida. Hellre än att höja taxorna i syfte att möjliggöra fondering under goda tider – med viss risk att förlora trafik till konkur-

rerande hamnar – tar man risken av bestående förluster gjorda under dåliga trafikår.

En hamns politik uttrycks förutom av dess taxeåtgärder också av investeringsåtgärder i nya anläggningar och utrustning. I verkligheten torde hamnarnas möjligheter att påverka trafikanternas val bero mera på dess utbud av hamnstandard och service än på låga taxor. Hamnarnas vilja och möjligheter att utan statligt stöd investera i hamnanläggningar synes ha ökat under senare år, möjligen beroende på den starkt ökande och ur hamnsynpunkt lönsamma oljetrafiken.

Någon samordning hamnarna emellan av deras ekonomiska politik förekommer endast i obetydlig utsträckning och då regionalt. Svenska hamnförbundet, hamnarnas gemensamma organ, befattar sig mest med administrativa och tekniska hamnfrågor och undviker kontroversiella ekonomiska spörsmål. Däremot förekommer visst taxesamarbete mellan de regionala hamnförbunden, Norrlands Hamnförbund, Hamnförbundet för Smålands och Blekinge kusthamnar, Skånska Hamnförbundet samt Vänerens Hamnförbund. Någon samordning av de kommunala investeringarna i hamnanläggningar har emellertid inte förekommit. Dessa har därför kommit att styras helt av de enskilda kommunernas egna bedömningar, investeringsresurser och ambitioner.

3.1 Inledning

Med fartyg till Sverige transporterade varukvantiteter exklusive färjegods utgjorde år 1965 på importsidan 92 % av den totalt införda godsmängden. Lägger man till de kvantiteter, som ankommit som färjegods på järnväg eller med lastbil, uppgick den sjöburna godstrafikens andel till 97 %. Beträffande från svenska hamnar utförda godsmängder – exklusive färjegods – utgjorde dessa 50 % av totalt utförda varumängder; inräknat färjegodset stiger den sjöburna andelen till 56 % av hela utförseln. Om malmskeppningarna över Narvik räknas som sjötransporter från Sverige ökar den »sjöburna» andelen till 96 % av den totalt utförda godsmängden.

En mycket stor del av utrikeshandeln berör länderna inom nordsjöområdet. Storbritanniens och EEC-ländernas gynnsamma geografiska läge för varuutbytet med andra kontinenter gör att en del av den svenska importen och exporten transiteras genom dessa länder. Denna tendens kan väntas bli förstärkt, dels till följd av sjötransporternas relativa fördyring genom insättandet av allt mer kapitalintensiva fartyg och dels genom att landtransportmedlen blir relativt sett mer konkurrenskraftiga. När sedan en fast öresundsförbindelse kommer till stånd måste man räkna med att lastbils- och järnvägstransporter blir än mer attraktiva alter-

nativ till sjötransporter till och från Sverige.

Mot denna bakgrund har hamnutredningen ansett det naturligt att studera hamnpolitiken hos vissa av Sveriges viktigaste handelspartners. Den politik dessa för – särskilt nordsjöstaterna – kan på längre sikt komma att få ett ökat inflytande på våra egna hamnars konkurrensbetingelser och utvecklingsmöjligheter. Detta gäller särskilt ifall Sverige kommer att i en eller annan form knytas närmare den gemensamma marknaden. I detta kapitel redovisas därför översiktligt huvuddragen ifråga om hamnpolitik och hamnväsende i Danmark, Norge, Finland, Västtyskland, Nederländerna, Belgien, Frankrike, Storbritannien och USA. Inledningsvis redogörs även något för behandlingen av hamnfrågor inom EEC och vissa internationella organisationer.

Det s. k. Romfördraget, som reglerar EEC-ländernas inbördes förhållanden, gäller icke för sjöfart med undantag för trafiken på inre vattenvägar. Ländernas hamnpolitik har därmed också ansetts falla utanför fördragets tillämpningsområde. En åsiktsgrupp inom EEC hävdar emellertid, att de allmänna reglerna i fördraget, såsom konkurrensföreskrifterna, etableringsbestämmelserna m. m., skall gälla även för sjö- och lufttransporter. Något beslut i denna riktning har dock ännu ej fattats av den gemensamma marknads beslutande organ. På längre

sikt kan man dock knappast underlåta att ta upp frågor, sammanhängande med utvecklingen på sjöfarts- och hamnområdet.

Konkurrensen är idag hård mellan EEC-ländernas nordsjöhamnar och uppfattningarna om hamnpolitikens innehåll är varierande. Man anklagar varandra för att snedvridda konkurrensen hamnarna emellan genom statliga subsidier och andra ekonomiska hjälpåtgärder. EEC torde därför så småningom komma att tvingas till en koordination av hamnpolitiken, särskilt om kommissionens avancerade planer på övernationell samordning av de infrastrukturella investeringarna i medlemsländernas transportapparater skall kunna realiseras. Med hänsyn till de starka inslag av centraldirigering inklusive statlig investeringshjälp, som f. n. förekommer i flera av länderna, torde man böra räkna med att en eventuell gemensam hamnpolitik kommer att nära ansluta sig till dylika tankegångar.

För EFTA som har en betydligt lösare samarbetsform än EEC, finns ingen motsvarighet till Romfördraget. Några riktlinjer för trafikpolitiken i de sju EFTA-länderna finns sålunda inte och har ej heller övervägts. Även vid de hittills förda NORDEK-diskussionerna om ett utvidgat nordiskt ekonomiskt samarbete har transport- och trafikfrågorna i stort sett lämnats utanför.

Internationella konventioner e. d. av mellanstatlig karaktär finns för transportmedlen på väg, med järnväg och flyg men saknas i avseende på hamnpolitiken och sjöfarten. Internationellt samarbete förekommer dock ifråga om säkerhetsbestämmelser för fartyg, sjömätning o. d. mellan de statliga övervakningsorganen i olika länder. Ett utvidgat samarbete torde här bli aktuellt, bl. a. som en följd av fartygens ökade storlek och riskerna med sådana fartyg vid grundstötning och förlisning.

En del internationella samarbetsorgan såsom Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) och International Labour Organisation (ILO) kommer också i kontakt med vissa hamnfrågor, dock huvudsakligen mera tekniska eller speciella problem. De två internationella organisa-

tionerna på hamn- och sjöfartsområdet International Cargo Handling Co-ordination Association (ICHCA) och Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC) förtjänar också att i detta sammanhang särskilt omnämnas. Organisationerna utgör nämligen ett viktigt forum för debatt och studier av aktuella hamnfrågor. Detta har särskilt dokumenterats under de senaste årens snabba sjöfartsutveckling och med de påföljder denna haft på hamnarnas struktur, organisation, utrustning m. m.

3.2. Nordiska länderna

I Danmark finns statliga, kommunala och privata hamnar. De flesta av statshamnarna är fiskehamnar men Esbjergs, Fredrikshavns och Helsingörs handelshamnar tillhör också staten. Köpenhamns hamn intar en särställning bland de danska hamnarna. Den är en självägande institution och en särskild lag av år 1913 reglerar dess förhållanden. De köpstadskommunala hamnarnas ställning avviker något från Köpenhamns hamn men dessa är också självägande institutioner med egen förmögenhet, som blott kan användas för hamnens behov, och med egen budget skild från stadens övriga drätsel.

De tre största statshamnarna och de tre fiskehamnarna Thyborön, Hirtshals och Skagen administreras av varsin hamnstyrelse med fem medlemmar representerande stat, kommun och brukarintressen. Statshamnarna i övrigt förvaltas av Vandbyggningsvæsenet, som också är statlig taxemyndighet för övriga hamnar. Köpenhamns hamn leds av en hamnstyrelse om 17 medlemmar, representerande staten, Köpenhamns stad samt intressenterna (rederier, industrier och grossister). Hamndirektören tillsätts av ministern för offentliga arbeten.

I de kommunala hamnarna leds hamnen av ett särskilt »havneudvalg» under byrådet. Den egentliga och beslutande myndigheten ligger dock hos byrådet. Statens inflytande är emellertid betydande eftersom ministeriet för offentliga arbeten har tillagts en omfattande tillsynsverksamhet. Hamnar-

nas budget skall nämligen insändas för godkännande till ministeriet, som även granskar hamnarnas räkenskaper. Ministeriet får därigenom ett realitetsinflytande på hela hamnrörelsen, som ytterligare understryks därav att alla lånebcslut skall godkännas av ministeriet. All byggnadsverksamhet skall vidare godkännas ur såväl teknisk som ekonomisk synpunkt av ministeriet. För all hamnrörelse gäller principiellt självbäringhetsprincipen och några statsbidrag beviljas inte åt hamnarna. Lån måste tas upp på allmänna marknaden i den mån egna medel ej förslår.

Hamntaxorna är i princip desamma för hela landet, dock att statshamnarna har 10 % högre avgifter. För Köpenhamns hamn gäller särskild taxa, oberoende av övriga hamnar i landet. Fartygsavgiften utgår på grundval av nettotonnage medan varuavgiften beräknas efter gods vikten och i vissa fall som en procentsats av varans värde. Taxornas storlek fastställs av ministeriet för offentliga arbeten.

Privata hamnar för kommersiella ändamål får inte anläggas i Danmark. Vederbörande hänvisas i stället till närmaste allmänna hamn. Undantag har dock medgivits för t. ex. raffinaderiernas hamnanläggningar och vid kusten belägna elverk.

De allmänna hamnarna i Norge är kommunala. Jämlikt hamnlagen av år 1933 skall de dock ha separat förvaltning och egen budget, skild från kommunens drätsel. Hamnstyrelsen leder hamnverksamheten och bär ansvaret för hamnens ekonomi (havnekassen). Häri ingår trafik- och hamnavgifter samt ev. tillskott från kommunen till drift, underhåll och investeringar. I princip skall nämligen hamnarna klara sig på inkomsterna från rörelsen men då dessa i många fall inte förslår, måste kommunerna – därtill skyldiga enligt lag – täcka uppkommande driftsunderskott.

Eftersom kommunen är ansvarig för hamnens skulder måste hamnens budget först godkännas av kommunen varje år innan den kan träda i kraft. Behöver hamnen lån för rörelsen eller för investeringar måste kommunen lämna sitt godkännande och be-

slutet i sin tur stadfästas av kommunaldepartementet, som i fråga om lån för hamnutbyggnader måste underställa ärendet statens hamndirektör (havnedirektoratet). Lån måste upptas på normala marknadsvillkor, enär staten inte lämnar något räntebidrag eller medger andra lånelättnader. Staten ger dock vissa bidrag till investeringar i hamnanläggningar. Dessa belopp har totalt årligen rört sig om ca 3 milj. norska kr., fördelade på 7 till 10 olika projekt.

Statens inflytande över hamnväsendet är ganska begränsat. De allmänna handelshamnarna är inte underkastade central eller regional kontroll. Hamnstyrelserna sänder dock statens hamndirektör sina sammanträdesprotokoll och rådgör med hamndirektoratet i viktigare hamnfrågor. Hamnfogden, som har hand om hamnens dagliga ledning, tillsätts av staten och är stats-tjänsteman, trots att han är underställd den kommunala hamnstyrelsen.

I Norge finns förutom kommunala hamnar även privatägda hamnar, i allmänhet i anslutning till någon industri. Ligger sådana anläggningar inom ett hamndistrikt (ett avgränsat land- och sjöområde) är de formellt underkastade hamnstyrelsens kontroll men i realiteten integrerade i industriföretagets organisation.

Special- eller storhamnar har ännu rätt liten plats i hamnplanläggningen. Specialhamnar finns dock för vissa bulkklaster. Oslo stad, som har landets största stycke gods-hamn, har inte någon rättslig särställning i hamnhänseende.

De kommunala hamnarna är vanligen med i norska hamnförbundet, som är en frivillig organisation för tillvaratagande av hamnarnas gemensamma intressen.

I november 1968 har en år 1962 tillsatt statlig utredning – havnelovutvalget – inlämnat ett betänkande med förslag till ändringar av den sedan år 1933 gällande lagen om hamnväsendet. Förslaget innefattar bestämmelser om upprättande och utvidgning av hamndistrikt samt om sammansättning av hamnstyrelserna. I betänkandet föreslås också att regeringen skall utfärda regler om tillsyn av hamnar och farvatten utanför de

egentliga hamndistrikten. Bestämmelserna om hamnavgifter föreslås intagna i en kungörelse och sålunda borttagna ur den nya lagen. Frågan om en ev. centralövervakning av hamnar för att bl. a. samordna hamnpolitiken med den allmänna trafikpolitiken har ansetts ligga utanför kommitténs uppgifter.

Finlands handelsutbyte österut är mindre än i förhållande till handeln västerut. Detta förhållande har särskilt accentuerats genom Finlands associering till EFTA. Det är därför naturligt att hamnarna fått stor betydelse för landets export och import. Nya bilfärjeförbindelser med Sverige, Danmark och Tyskland har också bidragit till en ökad långtradar- och passagerartrafik.

De finska hamnarna ägs och drivs av kommunerna, med undantag för den statliga hamnen i Hangö. Dessutom finns vissa industrihamnar i privat ägo. De kommunala hamnarna leds på kommunens vägnar av en hamnstyrelse, vars medlemmar utses av stadsfullmäktige. Mandattiden är ett år men medlemmarna brukar i allmänhet omväljas.

De kommunala hamnarna är medlemmar i det finska hamnförbundet. För dessa har fastställts gemensamma trafik- och hamnavgifter, vilka icke nödvändigtvis tar hänsyn till den enskilda hamnens rörelseresultat. Taxorna har under senare år höjts kraftigt. Uppkomna överskott kommer emellertid inte hamnarna direkt tillgodo eftersom hamnbudgeten utgör en del av stadens drätsel. De finska städerna har dock allmänt använt mer än överskotten i hamnrörelsen till att utveckla sina hamnar. Ev. underskott täcks på motsvarande sätt av kommunala medel. Trafikavgifterna, som är hamnarnas viktigaste inkomstkälla, utgår på grundval av varans värde och betalas av importörerna och exportörerna. För att få höja avgifterna måste hamnförbundet göra framställning härom till inrikesministeriet, som inhämtar yttrande från bl. a. finska centralhandelskammaren. Hamnavgifterna utgår efter nettoregistertonnetaget på inkommande fartyg och är jämförelsevis låga. Vidare finns magasinsavgifter och tolagsersättning.

Statens bidrag till hamnverksamheten består huvudsakligen i att den åtagit sig ansvaret för fyrar och farleder inkl. muddring, lotsväsende samt isbrytning. Investeringar i hamnanläggningarna planeras och genomförs av hamnarna själva med hjälp av eventuellt erforderliga marknads lån. Genom att investeringarna inte direkt satts i relation till hamnarnas rörelseresultat synes vissa städer med hamnvänlig inställning ha fått överdimensionerade resurser medan andra fått en blygsammare utformning.

För ett par år sedan verkställde en holländsk konsultfirma på uppdrag av Världsbanken en totalöversikt av det finska transportväsendet och föreslog i avseende på hamnar ett flertal åtgärder för att uppnå en höjning av hamnarnas effektivitet. Härvid har först och främst understrukits behovet av att indela landet i ett antal naturliga hamnregioner under ledning av en särskild hamnmyndighet. I regionerna ingår 2 å 3 större hamnar, för vilka ledningen föreslås bilda ett eget organ. Övriga hamnar avses förbli kommunstyrda. Varje region bör ha full finansiell autonomi med rätt för myndigheten att uppta nödvändiga lån. Trafik- och hamnavgifter skall anpassas till det ekonomiska utfallet av hamnverksamheten och full kostnadstäckning alltså eftersträvas.

I hamnmyndigheten bör brukare och andra intressenter bli bättre representerade än vad f. n. är fallet. Någon förändring i äganderätten till hamnarna föreslås inte, men statens insats bör förstärkas genom inrättande av ett särskilt hamnverk. Isbrytningen anser man alltjämt bör vara en statlig angelägenhet eftersom detta är en verksamhet, som kommer hela landet till godo. Någon ökning av isbrytarflottan rekommenderas dock inte. Slutligen föreslås införande av ett andra arbetsskift i hamnarna. Detta skulle förbättra utnyttjandet av den befintliga hamnkapaciteten, vilken bedöms som tillräcklig f. n. för Finlands behov.

Även i Finland har en statlig kommitté fått i uppdrag att utreda hamnväsendets organisation och utveckling på sikt. De av den förutnämnda konsultfirman framförda rekommendationerna skall härvid ingående

prövas med beaktande av de pågående strukturförändringarna inom sjöfarten och det finska näringslivet. För den betydande skogsindustrin har även igångsatts undersökningar om ett mera enhetligt transport-system, syftande till bl. a. en koncentration av utlastningen till ett antal storhamnar vid Finska viken och Bottenhavet.

3.3. *Västtyskland*

De tyska hamnar, som är belägna vid havet, ägs av respektive delstater (»länder»), städer eller kommuner. Förbundsrepubliken äger blott marinhamnar samt vissa s. k. skydds-hamnar, dvs. smärre hamnar dit mindre fartyg kan söka sig vid ogynnsam väderlek. Av de större handelshamnarna ägs sålunda Hamburg av Land Hamburg, Bremen och Bremerhaven av staden Bremen och hamnarna i Lübeck, Kiel och Flensburg av respektive städer. Vissa hamnar är privatägda, t. ex. oljehamnen i Wilhelmshaven. Några mindre hamnar eller lastageplatser ägs av respektive kommuner eller fördämningssammanslutningar.

Jämlikt förbundsrepublikens författning är det principiellt delstaterna, som svarar för hamnväsendet (havshamnarna). Inom dessas kompetens ligger således alla frågor om hamnarnas förvaltning, utbyggande eller underhåll. Det är emellertid respektive hamnägare, som i första hand skall tillvarata intressena, dvs. respektive stad eller kommun eller den delstat där kommunen ligger om delstaten själv är ägare till hamnen. I delstaternas lagstiftning är det dock ofta föreskrivet att dess myndigheter skall utöva uppsikt över hamnarna inom delstaten.

Den tyska förbundsregeringen är således icke formellt kompetent att befatta sig med havshamnarnas förvaltning eller utbyggnad. Någon gemensam tysk hamnpolitik, t. ex. beträffande hamnbyggande eller avgifter, kan därför inte bedrivas. Förbundsregeringen utövar emellertid i flera avseenden ett betydande inflytande på hamnfrågor. De inrikes transportvägarna – floder, kanaler, motorvägar, järnvägar – faller sålunda inom dess behörighetsområde

(inkl. tariffpolitiken beträffande dessa transportmedel). Ur hamnsynpunkt ännu viktigare är emellertid att förbundsregeringen har skyldighet att underhålla och fördjupa sjöfartslederna till havshamnarna till »internationell» standard, innefattande bl. a. fördjupningsarbeten i flodmyningarna. Därjämte har det uttryckligen fastlagts i lag att förbundsregeringen skall se till att delstaterna fullgör sina åligganden beträffande havshamnarna. Härav följer bl. a. att det är förbundsregeringen, som i EEC-sammanhang bevakar de tyska handelshamnarnas intressen.

Förbundsregeringen anslår inte några medel för utbyggnad av hamnarna. Det är respektive hamnägares sak att själv svara för sina hamnars fortbestånd genom att avsätta nödiga finansiella medel härför. Hitintills har det lyckats att på detta sätt finansiera såväl hamnarnas återuppbyggnad efter kriget som vidareutveckling och anpassning till moderna förhållanden.

Hamnarnas karaktär varierar. Medan Hamburg, Bremen och Bremerhaven är universalhamnar har andra hamnar kommit att specialisera sig på vissa varukategorier. Sålunda är hamnar som Emden, Brake och Nordenham huvudsakligen massgodshamnar för varor som järn, trä, kol, spannmål etc. Wilhelmshaven och den nya hamnen Brunnsbüttelkoog är i allt väsentligt oljehamnar. Cuxhaven är en stor fiskehamn. Bland östersjöhamnarna är Lübeck-Travemünde liksom Kiel närmast universalhamnar men utvecklas nu även till färjehamnar. Hamburg och Bremen är i färd med att bygga ut särskilda anläggningar för containertrafik. Ett par amerikanska rederier betjänar f. n. Bremen med speciella containerfartyg och andra rederier på motsvarande sätt Hamburg. Bremerhaven, som har gemensam förvaltning med hamnen i Bremen, har i många år varit europeisk bashamn för de amerikanska militärtransporterna, innefattande en betydande containertrafik.

3.4 *Nederländerna och Belgien*

Den *holländska* hamnpolitiken är av ett särskilt intresse. Dels har landet två av värld-

dens större hamnar (Rotterdam och Amsterdam), genom vilka en stor del av varuflödet till och från hela EEC-området passerar, dels tillämpar man en liberalt inriktad transportpolitik. I huvudsak grundas denna på principen om fri konkurrens mellan de olika transportmedlen, som vart och ett skall bära sina egna kostnader utan subsidier eller lån från det allmännas sida.

De holländska hamnarna ägs i allmänhet av resp. kommuner, såsom fallet är med Amsterdam och Rotterdam. En del mindre hamnar har emellertid sammanförts under en autonom regional hamnförvaltning, i vilken staten, provinsen och kommunerna är representerade. Hamnen i Ijmuiden – vid infarten till den stora Nordsjökanalen – är dock liksom kanalen statsägd.

Amsterdams och Rotterdams hamnar förvaltas av särskilda kommunala hamnstyrelser, som själva gör upp sina investeringsplaner och formerna för finansiering härav. Hamnens ekonomi är nära förbunden med kommunens övriga drätsel. I princip skall hamnens budget vara balanserad, men en viss måttlig vinst tillåts uppkomma, som sedan kommer kommunen tillgodo. Vid investeringar i hamnanläggningar används i första hand kommunens s. k. lånefond, vilken fylls på genom obligationslån på öppna marknaden, eller genom lån hos kommunbanken. Inga lättnader ifråga om låga räntesatser, förmånliga amorteringsvillkor eller andra subsidier förekommer. Hamnstyrelsen bär ansvaret för dessa lån. Medel till räntor och amorteringar fås från de hamn- och trafikavgifter man erhåller från hamnrörelsen liksom från mark- och magasinshyror. Avgifternas storlek fastställs av de kommunala myndigheterna men skall också godkännas av regeringen. Uppstår förluster för hamnen – t. ex. vid genomförandet av större investeringar – skall dessa täckas med kommunala medel. Förlusten kan inte övervältras på staten.

Om sålunda staten inte ger några finansiella bidrag till hamnarna ger den emellertid väsentlig hjälp i den formen att staten till 2/3 normalt svarar för kostnaden för iordningställandet av inseglingstrännor,

skyddsvallar o. dyl. i det yttre hamnområdet. Denna statens skyldighet balanseras av föreskrifter om att en hamns ev. expansionsplaner måtte underställas transportministeriet för godkännande. Staten svarar vidare för lotsningen i det yttre hamnområdet. Inne i hamnen ombesörjs detta av hamnmyndigheten.

Rotterdam är världens största hamn med en trafik om 155 milj. ton år 1968. Huvudparten härav bestod visserligen av petroleum och andra bulkvaror (tillsammans 131 milj. ton), men enbart styckegodset utgjorde nämnda år omkring 24 milj. ton. Hamnen är f. n. föremål för en intensiv utbyggnad varvid särskilt märks Europort-projektet med stora utfyllnader i Nordsjön och fördjupning av inseglingstrännan. I denna hamn skall det därigenom bli möjligt ta emot fartyg på drygt 200 000 ton. Genom dessa utbyggnader och genom anläggande av särskilda container- och färjeterminaler anpassade till moderna lasthanteringsmetoder hoppas holländarna kunna bibehålla Rotterdams hamn som transitopunkt för hela den gemensamma marknaden.

Trots storhamnarnas dominerande roll i det holländska hamnväsendet är det emellertid att observera att även de mindre hamnarna lyckats klara sig ganska bra i konkurrensen. Till en del tillskrivs detta den lokaliseringspolitik som staten och resp. kommuner fört. Staten har dock inte avsiktligt sökt gynna vissa hamnar men möjligheten att avsätta vissa reservområden för framtida hamnbehov är f. n. under studium i samband med en omfattande dispositionsplanering för hela landet.

I fråga om det *belgiska* hamnväsendet knyts intresset framför allt till förhållandena i Antwerpens hamn. Denna hamn är världens fjärde i storleksordning med en trafik på 58 milj. ton år 1967. Olja, övriga bulkvaror och styckegods svarar där för ungefär 1/3 vardera; styckegodset utgjorde år 1967 ca 19 milj. ton. Hamnen är en egen enhet med särskild förvaltning, men underställd kommunen på samma sätt som t. ex. gasverket eller elverket. Stadsfullmäktige skall godkänna räkenskaperna samt vara

med och besluta i viktigare taxefrågor och utbyggnadsplaner. Vissa frågor måste även godkännas av de regionala och statliga myndigheterna.

Staten bär ansvaret för att tillfartsleder, slussar o. dyl. hålls i stånd. Staten ansvarar också för lotsväsendet – med undantag för Antwerpens hamn där lotsplikt ej råder. Den privata sektorn spelar också en betydelsefull roll i Antwerpen, bl. a. genom ett flertal betydande speditörsföretag med stora resurser. Dessutom ligger muddringen och bogseringen inom det inre hamnområdet i privata händer. Ungefär hälften av magasinen och omkring 15 % av hamnutrustningen är vidare privatägd. Målsättningen är att hamnen skall gå jämnt ihop. Uppstår förluster i hamnrörelsen skall dessa täckas av kommunen men hamnförvaltningen skall återbetala dessa tillskott genom annuiteter enligt villkor motsvarande vad som skulle ha gällt för vanliga lån. Hamnens inkomster består till stor del av hyresavgifter för mark, kranar och magasin. Avgifternas storlek synes emellertid i flera fall ha godkänts av belgiska staten, som driver en aktiv politik för att utveckla hamnen.

I fråga om investeringar följer man en procedur som innebär att kommunen emitterar årliga obligationslån för sina kapitalbehov, varvid en del avsätts för hamnens räkning. På denna del skall hamnen betala sedvanlig ränta och göra amorteringar. Räntan har för Antwerpens del för de senaste lånen (hösten 1967) varit 7,53 % och löptiden i allmänhet 10 år. Lånen tas många gånger i den interkommunala banken.

Staten bidrar emellertid med avsevärda belopp när det gäller större investeringar. För Antwerpens del finns en tioårsplan – inskriven i lag – innebärande att av förutsedda investeringar under denna period på omkring 5 miljarder belgiska francs skall staten svara för alla infrastrukturella investeringar samt för 60 % av superstrukturen. Kostnaderna för markförvärv betalas dock av staden, som också bekostat en ny hamnbassäng och en vägtunnel under hamnen.

3.5. Frankrike

I Frankrike har genom statens ingripande viktiga förändringar i hamnväsendet genomförts från den 1 januari 1966. Reformen tar sikte på att åstadkomma ökad effektivitet för att möta den hårdnande konkurrensen från andra länders storhamnar. Man inriktar sig främst på att rusta upp ett antal stora och medelstora hamnar av särskilt nationellt intresse, varmed menas att deras ekonomi skall ha ett märkbart inflytande på hela nationens ekonomi. De sålunda utvalda hamnarna skall utgöra centralpunkter för en hel region och ges betydande autonomi. Staten skall dock alltså utöva viss kontroll över dem, särskilt i fråga om hamnavgifternas storlek. Till de stora infrastrukturella investeringarna skall nämligen antingen betydande statsbidrag ges eller räntefria lån ställas till förfogande, medan driftutgifter och investeringar av kortare livslängd skall täckas av inflytande avgifter. Dessa består dels av avgifter för tjänster, som ges fartyg och varor såsom lotsning, bogsering, förvaring eller transitering samt dels av skatter t. ex. kajavgifter. Sistnämnda avgift är densamma för hela landet. Fartygs- och varuavgifterna varierar dock från hamn till hamn.

I fråga om hamninvesteringar skiljer man på tre typer:

(1) med långa tidsintervaller återkommande investeringar i hamnarnas basutrustning såsom hamnbassänger, pিরer, slussar, tillfartsleder etc. med mycket lång teknisk livslängd,

(2) fortgående investeringar i hamnutrustning såsom kranar, magasin o. dyl. med relativt kort teknisk livslängd,

(3) investeringarna av en karaktär som ligger mellan dessa båda typer såsom kajplatser, terminalanläggningar och inre hamnarbeten.

Beträffande investeringar enligt (1) gäller att de föga eller icke alls anses bli påverkade av trafikens omfattning annat än på mycket lång sikt. Dessa investeringar kan inte företas i takt med trafikens tillväxt utan måste ske sprängvis och i ett samman-

hang. Samtidigt är dessa basinvesteringar av avgörande betydelse för hamnens framtid. Det anses därför berättigat att staten bidrar finansiellt till genomförandet av sådana arbeten, när det är fråga om hamnar av stor nationell betydelse. Icke blott regionen utan även hela landet drar nytta av dylika hamnars fortsatta bestånd och konkurrenskraft. Bidraget för dessa investeringar har fastställts till 80 % att betalas av skattemedel som en post i nationalbudgeten. De lokala intressenterna – handelskammaren, kommunen etc. – skall bidra med resterande belopp. För övriga hamnar gäller att de kan erhålla statsbidrag med ca en tredjedel till investeringar.

I fråga om investeringar enligt (2) skall hamnen själv bära alla investeringskostnader. Dessa kostnader skall liksom driftkostnaderna täckas av de avgifter hamnens brukare skall erlägga. Principen skall alltså vara full kostnadstäckning.

Investeringar enligt (3) anses böra täckas av såväl avgifter som statsbidrag. Om de skulle täckas enbart med avgifter kan en alltför stor börda komma att läggas på sjöfarten och hamnutgifterna få en sådan höjd att man kunde befara trafikavledning till utländska konkurrenthamnar, t. ex. Rotterdam, Antwerpen, Hamburg. (Det är att observera att tidigare tullåtnader för varor från f. d. franska kolonier vid passage genom franska hamnar i och med medlemskapet i EEC har bortfallit.) Statsbidraget har för denna grupp av investeringar satts vid 60 %. Återstoden skall täckas av de lokala intressenterna.

I Frankrike har man fastställt att följande hamnar, alla med mer än 6 milj. ton i trafik per år, skall ges en autonom och från staten i stort sett oberoende ställning och alltså komma i åtnjutande av det 80- resp. 60 %-iga bidraget för större investeringar: Marseille, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint Nazaire samt Bordeaux.

Eftersom staten åtar sig att svara för huvudparten av de mest kostnadskrävande investeringarna skall övriga utgifter för dessa hamnar täckas av löpande inkomster. Hamnar skall alltså ha finansiell autonomi

som huvudregel, varav följer att hamnmyndigheten skall ha full beslutanderätt över allt som försiggår inom hamnen. Det synes här vara fråga om en avsevärd decentralisering i jämförelse med vad som tidigare gällt i Frankrike. Härigenom skapas ett system av självständiga enheter, organiserade som offentliga företag i inbördes konkurrens med varandra och med övriga storhamnar inom EEC-området.

För att en hamn skall få denna privilegierade ställning har följande kriterier uppställts. Främst krävs att hamnen skall ha väl utvecklade kommunikationer (vägar, järnvägar och inre vattenvägar) till ett uppland i stort sett motsvarande den näringsgeografiska region, inom vilken hamnen är belägen. Vidare skall hamnen angöras av ett stort antal *reguljära* fartygslinjer, som garanterar en tillfredsställande transportförsörjning. Dessutom bör hamndjupet vara eller mot rimliga kostnader kunna göras tillräckligt för anlop av de framtida fartygstyper, som nu utvecklas. Slutligen bör det i närheten av hamnen finnas tillräckliga markområden för industriell användning. Hamnen bör också ligga inom ett större bebyggelseområde, till vars utveckling hamnen naturligt bidrar.

Hamnens ledning utövas av ett *råd* om 24 medlemmar samt av en verkställande direktör. Denne utnämns av regeringen. Rådet består till hälften av representanter för de lokala intressenterna såsom handelskammare, kommuner samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. Den andra hälften representerar staten och utses bland hamnens brukare på grundval av sina expertkunskaper i t. ex. sjöfartsfrågor, transporter resp. ekonomi. Rådet har rätt att utfärda bindande föreskrifter i allt som rör hamnens drift, utrustning m. m., dock inte vad gäller frågor, som berör väsentliga ändringar av hamnens tillfartsleder eller basutrustning. Rådet fastställer vidare hamnavgifterna.

3.6. Storbritannien

I juli 1966 publicerade den engelska regeringen en vitbok om riktlinjerna för den framtida engelska transportpolitiken. I

denna skrift skisserades också huvuddragen av hur man tänkt sig hamnväsendets utformning. Tidigare hade man strikt hävdad, att hamnarna själva skulle svara för alla slag av investeringar. Även den s. k. Rochdale-rapporten avvisade statliga subventioner som ett medel för modernisering av de brittiska hamnarna. 1964 års hamnlag gav emellertid regeringen möjlighet att bevilja räntefria lån till de hamnar, som behövde finansiell hjälp. 1966 års vitbok gick vidare på denna väg och angav, att regeringen ämnade använda sina fullmakter enligt nämnda lag och dessutom avsåg att införa ett system, varigenom hamnmyndigheterna skulle erhålla bidrag med 20 % på godkända utgifter för utrustning och arbeten i hamnarna. »Brist på medel skall inte längre utgöra ett hinder för önskvärda investeringar» heter det i rapporten. Självbärighetsprincipen syntes dock i huvudsak alltjämt skola gälla.

I en i början av år 1969 publicerad andra vitbok – »The Reorganisation of the Ports» – har därefter den engelska regeringen framlagt förslag om att vissa större hamnar, som år 1967 redovisade godsmängder på över 5 milj. ton, skall förstatligas. Bland dessa hamnar återfinns bl. a. London, Liverpool, Milford Haven, Manchester samt Southampton, Hull, Newport, Cardiff tillsammans med andra hamnar, som lyder under British Transport Docks Board. Dessa hamnar svarar tillsammans för över 90 % av hela den brittiska exporten och importen. Över 95 % av landets hamnarbetare är anställda där.

En nationell hamnstyrelse (National Ports Authority) skall enligt den nya vitboken tillsättas i början av år 1971. Dennas uppgift blir bl. a. att dra upp de ekonomiska och finansiella riktlinjerna och att ansvara för planering, forskning, utveckling, investeringar och prispolitik. Den direkta ledningen av hamnarna föreslås delegerad till underorgan så att konkurrens kan bibehållas mellan de olika hamnarna. En ytterligare uppgift för den centrala hamnmyndigheten blir att utarbeta ett nytt system för samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagarer inom hamnarna. Huvuduppgiften anges i

vitboken vara att tillhandahålla ekonomisk och effektiv service i hamnarna med ett rationellt utnyttjande av både land- och sjötransporterna.

I Storbritannien anlägger man mer uttalat regionala betraktelsesätt på hamnverksamheten än i Frankrike. De befintliga stora handelshamnarna avses bilda kärnpunkten för en hel region, vanligtvis en flodmynning. Regionen skall ledas av *en särskild myndighet* som äger och förvaltar hamnarna inom området. Finansiell autonomi skall gälla för regionen. Myndigheten skall vara ensam arbetsgivare för *alla* funktioner inom hamnområdet, varigenom man hoppas komma till rätta med de kaotiska förhållanden, som nu råder i de engelska hamnarna som en följd av de många intressenterna och organisationerna.

Den regionala hamnmyndigheten skall härvid normalt även svara för sådana tjänster som bogsering, lotsning samt fyr- och belysningstjänst. Den regionala hamnmyndigheten i Storbritannien motsvarar i allt väsentligt rådet i de franska autonoma hamnarna. Den avses få en likartad uppbyggnad och innefatta representanter för såväl staten som fackföreningarna. Brukarintressena föreslås bli tillgodosedda blott genom ett konsultationsförfarande, bl. a. genom skyldighet att höra det existerande fraktintegrationsrådet, »Freight Integration Council».

Avsevärda summor avses bli nedlagda på förbättring av de stora hamnarna. Beloppet uppskattades år 1967 till 234 milj. pund under de närmaste fem åren. Investeringar av denna storleksordning förutsätter en väl genomtänkt hamnpolitik. Som redan nämnts är avsikten att låta huvudparten av denna investeringsinsats komma redan befintliga storhamnar till del. I den engelska vitboken av år 1966 avvisades därför det s. k. Portburyprojektet, dvs. anläggning av en helt ny hamn utanför Bristol. I stället skall ett stort antal nya kajplatser iordningsställas i befintliga hamnar.

3.7. Förenta Staterna

Skillnad görs i USA mellan det yttre hamnområdet, som kallas »the harbour» och som omfattar infartsleder o. dyl., samt det inre hamnområdet kallat »the port». Medan de federala myndigheterna bär ansvaret för utvecklingen och vidmakthållandet av USA:s »harbours» – ursprungligen sett närmast som en militär angelägenhet – svarar delstater, städer, kommuner eller privata företag för det inre hamnområdet med dess anläggningar. Det finns härvidlag stora variationer ifråga om äganderätten och sättet för driften av hamnanläggningarna. Till två tredjedelar ägs och förvaltas »the ports» av privata intressenter, t. ex. av järnvägar eller av särskilda terminalbolag. Städer och kommuner svarar för drygt 20 %, delstater för 10 % och den federala staten för återstoden.

Hamnarnas organisation uppvisar också stora variationer. I en del stater leds den dagliga hamnrörelsen direkt av en delstatsmyndighet, i andra av resp. kommunal förvaltning, i andra åter av särskilda fristående hamnförvaltningar. I många stater finns också särskilda hamnmyndigheter som har till uppgift att verka för hamnens långsiktiga utveckling, främja trafiken på olika sätt, verkställa utredningar eller på andra sätt försvara hamnens olika intressen. Ett sådant organ är den för fyra delstater gemensamma myndigheten Port of New York Authority, som icke blott handhar den egentliga hamnrörelsens intressen utan också svarar för hamnens tillfartsleder såsom järnvägar, broar, tunnlar och även flygplatserna i New York-området.

Självbärighetsprincipen har sedan gammalt gällt som en generell regel inom amerikanskt hamnväsende. Den federala staten ger därför inga bidrag eller lån till utvecklingen av hamnarna. Hamnförvaltningarna måste sålunda lita till sina egna inkomster från hamnrörelsen och eventuellt till de bidrag eller lån, som kan erhållas från resp. delstat eller på öppna marknaden. Vanligen får hamnförvaltningen huvudparten av sina inkomster från kajavgifter, terminaltjänster och markhyror men endast till mindre del

från fartygs- och varuavgifter.

Investeringarna i hamnarna har under de senaste tio åren accelererat kraftigt och genomsnittligt nedläggs omkring 100 milj. dollars per år på hamnförbättringar av olika slag. Behoven för 10-årsperioden 1966–75 har uppskattats till ungefär 1,3 miljarder dollars. Kvantitativt anses visserligen hamnarna mer än väl räcka till för USA:s trafikbehov men kvalitativt har ett stort antal hamnanläggningar blivit omoderna och är i behov av betydande förbättringsarbeten för att kunna möta de nya krav, som den snabba utvecklingen av sjö- och landtransportmedlen ställt. Det räcker därvid att erinra om den hastiga containeriseringsprocess – inom alla transportmedel – som sedan flera år tillbaka pågår i USA. Många hamnar har om- eller utbyggs för att klara den ökade containertrafiken och enligt en år 1967 publicerad uppgift fanns då 87 särskilda containerkajplatser i 31 olika städer. Två år senare ansågs antalet komma att ligga vid ca 190 sådana kajplatser. Då kapaciteten per plats uppskattas till ca 400 000 ton per år innebär detta att de amerikanska hamnarna inom kort kommer att ha en potential på ut- och inlastning av omkring 57 milj. ton containeriserat gods över dessa särskilda kajplatser.

Om de federala myndigheterna såsom ovan nämnts således inte direkt intresserar sig för hamnarnas skötsel eller utbyggnad bör det dock observeras att Interstate Commerce Commission – ICC – fastställer fraktsatser och taxor för utrikes och interstatlig trafik. Bl. a. därigenom erhåller de federala myndigheterna indirekt ett betydande inflytande över amerikanskt hamnväsende. Någon federal hamnpolitik kan man dock inte tala om. Med hänsyn till de stora kapitalbehov, som föreligger för en upprustning av hamnarna, är det emellertid ej uteslutet att de federala myndigheterna på ett mer direkt sätt än hittills kan komma att intressera sig för det amerikanska hamnväsendets framtid. Inte minst kan detta bli en följd av USA:s planer på att med federala bidrag bygga upp en modern handelsflotta, vilket av bl. a. militära skäl anses nödvändigt.

3.8. *Sammanfattning*

Statens inflytande är överlag stort när det gäller hamnväsendet på kontinenten och i Storbritannien. Både hamnarnas löpande förvaltning och deras långsiktiga planering övervakas noggrant. Dels hänger detta samman med statens centrala roll sedan gammalt i den nationella planeringen, såsom i Frankrike, och dels har man alltmer kommit till insikt om att de enskilda hamnarna var för sig inte är rustade att möta den hårdnande konkurrensen. De på senare tid utvecklade fartygstyperna och -storlekarna kräver dessutom stora investeringar i hamnanläggningarna. Fartygens liggetider måste förkortas och moderna lasthanteringsmetoder (containers, roll on/roll off) kräver betydande manöverutrymmen på land. De enskilda hamnarna saknar i allmänhet den finansiella styrkan att åta sig de stora icke omedelbart räntabla investeringar, som erfordras för att modernisera hamnarna. Någon form av stöd och samordning blir därför aktuellt. Förändringar i hamnarnas status och administrativa struktur kan knappast initieras annat än på det nationella planet.

Behovet av en genomtänkt statlig hamnpolitik har därför vuxit sig starkt och det kan konstateras att i de länder, som ifråga om antalet hamnar och kustlängd mest liknar Sverige (Storbritannien och Frankrike), har man nyligen gjort en totalöversyn av den hittills förda hamnpolitiken. Detta har resulterat i att man nu vill gruppera hamnarna i slagkraftiga regionala enheter. Varje region ges i princip finansiell autonomi och leds av en särskild hamnmyndighet. Hamnregionen avses vara en självförsörjande ekonomisk enhet, där inkomsterna från hamnrörelsen skall täcka utgifterna med ett viktigt undantag i de långsiktiga investeringarna för vilka hjälp kan påräknas av staten. Staten skaffar sig härigenom ett inflytande i hamnfrågorna och möjligheter att påverka investeringspolitiken och långsiktsplaneringen. I Storbritannien inrättas ett ämbetsverk för detta ändamål, som det också åligger att göra upp en nationell hamnplan. I Frank-

rike sköter det förutvarande transportministeriet, numera »utrustningsministeriet (Ministère d'Equipment) dit alla ärenden om statliga investeringar förts motsvarande uppgifter. Regionerna får på detta sätt gemensamt tillgång till expertis av olika slag, samtidigt som staten ges möjlighet till betydande insyn i hamnarnas skötsel.

Denna satsning på regionala grupperingar synes åtminstone för Frankrikes del bota i rädsla för att den nuvarande splittningen av resurserna på alltför många små enheter skall hindra de redan befintliga större hamnarna från att få tillräckliga medel för den modernisering och utveckling, som behövs för att de skall kunna bjuda kontinentalhamnar som Rotterdam, Amsterdam, Bremen eller Hamburg stången. Den regionala hamnmyndigheten får sedan göra arbetsfördelningen mellan olika hamnar och projekt inom regionen samtidigt som det blir lättare för staten att ägna sig åt hamnplanläggningen i stort. En dylik regional indelning har upparligen många fördelar för länder med lång kust och många hamnar. Det är betecknande att den holländska konsultfirma, som år 1966 gjorde en total översyn av det finska transportväsendet, rekommenderat en liknande lösning för Finlands del med uppdelning av kusten i sex hamnregioner. Även för Belgiens och Nederländernas del kan en slags regional gruppering anses föreligga, dels genom deras korta kustlinjer, varigenom ett slags naturlig region existerar, och dels genom de tre storhamnarna Antwerpens, Rotterdams och Amsterdams dominerande roll i resp. lands hamnväsende. Den holländska hamnpolitiken är emellertid betydligt mindre statligt dirigerad än grannländernas i det att »regionerna» Rotterdam och Amsterdam på alla områden getts en betydande autonomi, inte så olika den autonomi man på fransk sida nu söker åstadkomma för sina storhamnregioner.

Hamnarna i Västeuropa är i allmänhet kommunägda; ett viktigt undantag utgör Storbritanniens hamnar, där kommunerna har ringa inflytande. I åtskilliga länder finns emellertid också statliga hamnar samt mel-

lanformer som i Danmark, där Köpenhamns hamn och de s. k. köpstadskommunala hamnarna betecknas som självägande institutioner. Förekomsten av statliga hamnar betingas vanligen av lokala eller historiska förhållanden. I flera länder finns även privata hamnar, i de flesta dock knutna till industriell verksamhet av någon sort. Man kan konstatera att kommunerna har ett starkt inflytande över de lokala hamnarna men deras befogenheter begränsas ofta av preciserade föreskrifter om underställning och godkännande av statliga eller regionala myndigheter.

Hamnstyrelsernas sammansättning varierar. För de större kontinenthamnarna gäller i allmänhet att staten utser vissa medlemmar i styrelsen liksom verkställande direktör. Därjämte brukar hamnens intressenter vara representerade, liksom även handelskammare och arbetsgivare- och arbetstagarorganisationer, vilket föreskrivs för de franska autonoma hamnarnas del. I Storbritannien avser man eventuellt att låta brukarintressena komma till tals genom införande av en konsultationsprocedur. Hamnstyrelsernas uppgifter ligger i de kommunala hamnarna vanligen inom området för den dagliga driften. Hamnen skall i princip klara sina normala utgifter med inflytande varu- och fartygsavgifter samt hyror. Förluster på hamnrörelsen skall vanligen täckas av resp. kommuner. I Belgien har man föreskrivit att dessa tillskott skall betraktas som lån, som skall återbetalas av hamnförvaltningen efter sedvanlig räntefot och normala amorteringsvillkor. Vanligare är dock att förlusterna måste täckas av skattemedel på den vanliga kommunala budgeten. Eventuella överskott i hamnrörelsen gottskrivas på motsvarande sätt kommunerna.

Eftersom kommunerna i de flesta fall är hänvisade till att med egna medel svara för sina hamnars ekonomi – med undantag för större investeringar varom mera nedan – står givetvis hamntaxepolitiken i förgrunden för hamnstyrelsernas intresse. I vissa länder får hamnarna själva bestämma storleken av avgifterna. Så är t. ex. förhållandet i Nederländerna, där det dock föreskrivits

att de skall godkännas av regeringen. I Danmark och Finland har man gått ett steg vidare och föreskrivit att de skall fastställas av staten och vara i princip desamma för hela landet.

Avgifternas karaktär och storlek varierar starkt mellan olika hamnar och länder, vilket försvårar en jämförelse. Hamnavgiften torde dock i allmänhet utgå på grundval av fartygets dräktighet medan varuavgiften baseras på varornas värde. Fiskala avgifter (skatter) utgår dessutom i t. ex. Frankrike, och kommer då statskassan tillgodo. Som regel får hamnarna behålla de avgifter de upptar av redare och varuägare och skall som ovan sagts i princip klara sina driftutgifter med dessa medel. Lånerätten för sådana ändamål är nämligen för de flesta hamnar och kommuner starkt begränsad.

För hamnarnas framtid och utvecklingsmöjligheter blir utformningen av investeringspolitiken den väsentligaste frågan. Två skilda uppfattningar står här mot varandra. Enligt den ena skall staten väsentligt bidra till de infrastrukturella investeringar, som beräknas få lång eller medellång teknisk livslängd såsom hamnbassänger, slussar och tillfartsleder samt kajer. Enligt den andra skall hamnen själv – eventuellt dess ägare kommunen – svara även för denna typ av investeringar. I bägge lägren är man emellertid överens om att investeringar i superstrukturen såsom kranar eller magasin skall betalas av hamnen själv med driftmedel eller av brukarna.

Den franska politiken, som kan betecknas som representativ för den förstnämnda uppfattningen, vill understryka det förhållandet att de autonoma storhamnarna icke blott tillgodoser de lokala eller regionala intressena utan även märkbart påverkar hela landets ekonomi. Statens ansvar härför motiverar en kontroll i stort över dessa hamnar, vilken dock måste balanseras av en motsvarande skyldighet att bidra till deras utveckling. Även i Storbritannien tycks man nu enligt regeringens förslag föra ett likartat resonemang. I Frankrike sträcker sig staten till avsevärda bidrag med 80 % av långfristiga investeringar och 60 % av de

Franska hamnar	milj ton	Engelska hamnar	milj ton	Övr europeiska hamnar	milj ton
Marseille	62,4	London	60,3	Rotterdam	130,4
Le Havre	29,7	Liverpool	29,1	Antwerpen	58,9
Dunkerque	16,0	Southampton	25,6	Hamburg	37,5
Rouen	11,9	Newcastle	7,6	Wilhelmshafen	20,3
Nantes-S:t Nazaire	10,6			Bremen	17,3
				Amsterdam	14,5
				Köpenhamn	11,9
				Göteborg	11,5 ¹

¹ År 1968 var den totala varutrafiken över Göteborgs hamn 20,2 milj. ton.

medellånga medan man i Storbritannien är mera begränsad i sin målsättning.

I Nederländerna liksom i de nordiska länderna är den förhärskande uppfattningen att staten inte skall subsidiera hamnarna. I Nederländerna bryts emellertid i viss mån denna princip genom statens skyldighet att ansvara för skyddet mot havet. Staten åtar sig därför att till 2/3 svara för kostnaderna för inseglingsrännor, skyddsvallar o. dyl. En liknande princip gäller även för Belgiens del. Av geografiska skäl – Antwerpen och Rotterdam ligger båda långt från flodmynningen – är denna statens skyldighet av väsentlig betydelse för storhamnarnas finansiering av sina basinvesteringar. I Norge ger staten vissa, dock relativt små bidrag till investeringar, medan man i Danmark och Finland inte alls lämnar några statliga bidrag. Hamnarna skall i stället själva svara för alla slags investeringar och i den mån de egna tillgångarna inte räcker får de gå ut med lån på öppna marknaden. I Belgien och Nederländerna finns en interkommunal bank, som hjälper hamn och kommun med obligationsemissioner. Några ränte- eller amorteringsfördelar erhålls dock inte härigenom.

För nordsjöregionen som helhet synes konkurrensen hamnarna emellan komma att intensifieras. Våldiga utbyggnadsplaner föreligger. I Storbritannien avser man satsa ca 230 milj. pund bara under femårsperioden 1967–71. Dessa pengar skall dock huvudsakligen komma redan existerande hamnar tillgodo. Även i Frankrike har man tillkännagivit sin avsikt att modernisera och effektivisera hamnarna i den öppet uttalade

avsikten att ta upp tävlan med hamnar som Rotterdam och Antwerpen. Ett konkret förslag utgör utbyggnaden av Dunkerques hamn som en konkurrent till i första hand Antwerpen.

Ovanstående tablå över den totala varutrafiken i de största atlant- och nordsjöhamnarna under år 1966 visar hamnarnas inbördes storleksordning.

Sammanfattningsvis synes trenden i Väst-europa utvisa ett ökat offentligt engagemang, i varje fall beträffande de långsiktiga och mera betydelsefulla hamnfrågorna. Statsmakterna lämnar redan nu sina storhamnar väsentliga subventioner för hamnarnas modernisering och expansion och staten har påtagit sig rollen som ledare av en nationell hamnpolitik.

Gods- och persontransporterna över de svenska hamnarna

4.1 Inledning

Den internationella handeln sker till övervägande delen med fartyg. Enligt FN:s statistik har varuutbytet länderna emellan under perioden 1951–64 ökat värdemässigt med ca 6 % per år. För Västeuropa har ökningstakten varit nära 8 % per år.

Den långa svenska kusten liksom de vittförgrenade vattensystemen i inlandet har lett till att kommunikationerna mellan olika landsdelar och med utlandet från början skett sjövägen. Det är därför naturligt att antalet hamnar och lastageplatser blivit mycket stort. Flertalet har aldrig haft vad man numera menar med omfattande trafik, men har ändå varit av stor betydelse för den berörda bygden.

I takt med landets industriella och sociala utveckling har importen och exporten av varor blivit alltmer omfattande, *fig. 4.1*. Exporten steg under perioden 1951–64 vär-

demässigt med ca 8 % årligen och importen med drygt 7 %.¹ I ton räknat var den årliga ökningen 5 resp. 4,5 %. Den goda tillgången på hamnar har gynnat sjöfartens utveckling, och huvuddelen av godstransporterna till och från utlandet sker sjöledes. Som framgår av *tabell 4.1* sker f. n. omkring 90 % av importen med fartyg. För exporten är fördelningen mellan land- och sjötransporter annorlunda, men då malmexporten med järnväg egentligen sker till sjöss om än från den norska hamnen Narvik blir andelen exporterat gods med fartyg 80–90 %. En bild av den utrikes fartygstrafikens utveckling under en längre tidsperiod ger följande sammanställning (exkl. färjetrafik).

¹ De statistiska uppgifterna i detta kapitel är där inte annat sägs hämtade ur 1965 års långtidsutredning (Bil 5, SOU 1966: 69) och SCB meddelanden.

Kustavsnitt	1913		1939		1965		1967	
	Milj. nettoton	%	Milj. nettoton	%	Milj. nettoton	%	Milj. nettoton	%
Norrland ¹	7,7	28	12,3	25	15,3	26	13,3	23
Ostkusten ²	7,3	27	14,6	30	17,9	30	16,3	28
Sydskusten ³	6,1	22	9,8	20	9,1	15	8,5	14
Västskusten ⁴	6,1	23	12,1	25	17,1	29	20,4	35
Summa	27,2	100	48,8	100	59,4	100	58,5	100

¹ Haparanda–Gävle.

² Öregrund–Bergkvara, Mälaren, Vättern, Öland, Gotland.

³ Karlskrona–Höganäs.

⁴ Halmstad–Strömstad, Vänern.

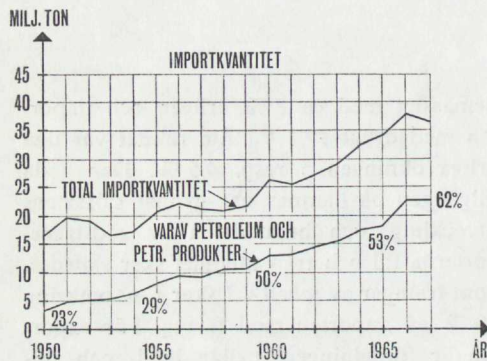
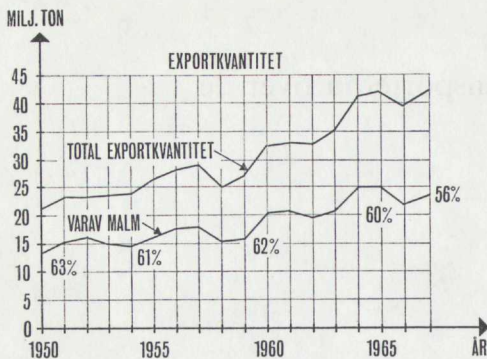


Fig. 4.1. Sveriges varuutbyte med utlandet åren 1950—67.

Färjetrafiken Sverige-Danmark och över Trelleborg har samma år varit följande (milj. nettoton).

Tabell 4.1. Export och import åren 1962—67 fördelad på transportmedel (milj. ton).

Transportmedel	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Införsel						
fartyg	25,2	27,6	29,7	31,9	35,5	33,9
järnväg	1,1	1,3	1,4	1,5	1,7	1,3
bil	0,8	0,9	1,1	1,2	1,4	1,4
flyg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	27,1	29,8	32,2	34,6	38,6	36,6
Utförsel						
fartyg	17,0	18,4	21,2	20,8	19,6	20,1
järnväg, exkl. malm	2,0	2,1	2,2	2,4	2,7	2,3
järnväg, malm	13,3	13,7	16,2	16,7	15,4	17,3
bil	0,8	1,1	1,4	1,6	2,0	1,9
flyg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	33,1	35,3	41,0	41,5	39,7	41,6

Källa: SCB, meddelande nr H 1967: 115. I tabellen har ej medtagits införd och utförd mängd flottgods (år 1966 0,2 resp. 0,1 milj. ton).

1913	1939	1965	1967
8,3	14,2	74,5	85,0

Färjetrafikens tillväxt förklarar till stor del den relativa minskningen i sydkustens övriga trafik.

Jämfört med de inrikes sjötransporterna är *den utrikes sjöfarten* i regel både mängdmässigt och värdemässigt helt dominerande. Den blir då i mycket bestämmande för hamnarnas utformning och hamnverksamhetens organisering. Hamnutredningen har därför gjort en speciell undersökning för perioden 1955—64 av den sjöburna godstrafiken till och från Sverige med hänsyn till struktur, utveckling och regionalfördelning. Undersökningen har avsett bilda visst underlag för bedömning av i framtiden erforderlig hamnkapacitet och dennas lokalisering. För undersökningen redogörs i *bilaga 1* och sammanfattningsvis i avsnitten 4.2 och 4.3. I samma avsnitt förs jämförelsen på väsentliga punkter fram till år 1967. Vidare behandlas den starkt expanderande färjetrafiken på utlandet samt redogörs för de viktigaste transportrelationerna för olika slag av gods.

De inrikes sjöväga godstransporterna är som nämnts till sin omfattning relativt ringa men har fortfarande betydelse särskilt när det gäller tyngre gods. De sker huvudsak-

ligen utefter kusterna och behandlas närmare i avsnitt 4.4.

Efter kartläggningen av godstransporternas omfattning, struktur och geografiska fördelning övergår hamnutredningen till en bedömning av *den framtida utvecklingen* i avsnitt 4.5. Slutligen behandlar hamnutredningen i avsnitt 4.6 de in- och utrikes *persontransporternas* omfattning och betydelse för hamnarna.

4.2 Den totala varutrafiken

4.2.1 Inledning

År 1967 lossades och lastades drygt 80 milj. ton i de svenska hamnarna inräknat in- och utrikes färjetrafik. Härei ingick inrikes sjötransporter med i det närmaste 20 milj. ton lastat och lossat gods, således en godskvantitet av drygt 10 milj. ton. Av det utrikes godset utgjorde i runt tal 23 milj. ton petroleumprodukter och nära 7 milj. ton malm, narviksmalmen oräknad. Utöver nämnda kvantiteter oljeprodukter och malm uppgick övrigt massgods till ca 10 milj. ton. Av återstående 19 milj. ton var 11 milj. ton skogs- och järnprodukter. Det utrikes färjegodset omfattade 5 av resterande 8 milj. ton. Det egentliga styckegodset torde ha utgjort endast omkring 3 milj. ton, varav i runt tal $\frac{2}{3}$ importgods och $\frac{1}{3}$ exportgods.

Varutrafikens utveckling har under de senaste fyrtio åren varit mycket varierande i olika hamnar. *Tabell 4.2* visar i stora drag hamnarnas relativa betydelse. Några vittgående slutsatser om skedda förändringar kan dock inte dras utan en ingående analys om de hanterade godsslagen och ev. anledningar till förändringen. Ibland kan t. ex. hamnområdesgränsen medföra att omfattande transporter ej kommer med i statistiken för en viss hamn.

Alla hamnar lämnar numera årligen uppgifter om godsomsättningen. Före år 1961 lämnades sådana uppgifter endast av de hamnar och lastageplatser, för vilka sjöfartsstyrelsen fastställt taxa. Någon löpande jämförelse av transportutvecklingen kan där-

för inte ske, utan hamnutredningen har undersökt två jämförelseår – 1955 och 1964. Undersökningen har i detta och följande avsnitt på vissa punkter förts fram till år 1967. Den tillgängliga statistiken har också nödvändiggjort en begränsning till taxehamnarna. Beträffande valet av år och undersökningen i övrigt hänvisas till bilaga 1.

Varuslagen har i undersökningen med hänsyn till överskådligheten sammanförts i två huvudkategorier, massgods samt **parti- och styckegods**. Med massgods menas sådant gods som företrädesvis skeppas löst i rummet. Möjligheten att mekanisera omlastningsarbetet är här god och har utnyttjats sedan länge. Därför går godstrafiken med sådana godsslag ofta till specialhamnar eller till anläggningar inom de allmänna hamnarna som utrustats på särskilt sätt för att ta emot sådant gods. Parti- och styckegods avser stuvningsgods, dels sådant som förekommer i större enhetliga partier – partigods – dels sådant oenhetligt gods som maskiner, apparater eller dylikt.

Den utrikes färjetrafiken blev av större betydelse för godstransporterna först i slutet på 1950-talet. Fr. o. m. år 1959 särredovisas därför färjegodset. För jämförelsens skull har färjetrafiken beräknats för år 1955 och dragits från grundmaterialet. För de hamnar som år 1955 saknade fastställd hamntaxa finns inga uppgifter i hamnstatistiken. För att få jämförbara kvantiteter har de inte heller tagits med i statistiken för år 1964.

4.2.2 Varutrafikens omfattning

Massgodset utgjorde år 1964 84 % av den utrikes ankommande godstrafiken medan parti- och styckegodset dominerade den avgående trafiken. Av den införda varumängden svarade oljan för 59 %, spannmålen för 4 % samt malm, skrot och övrigt massgods för 21 %.

Varutrafiken i rikets hamnar var år 1955 47,6 milj. ton, år 1964 69,5 milj. ton och år 1967 75,0 milj. ton med följande fördelning.

Tabell 4.2. Utrikes varutrafik över vissa hamnar åren 1937, 1951 och 1967 (1 000 ton)

	Import			Export			Summa			Index 1967	
	1937	1951	1967	1937	1951	1967	1937	1951	1967	1937=100	1951=100
A. Göteborg	2 898	3 879	9 201	1 450	1 541	2 592	4 348	5 420	11 793	271	218
Stockholm	2 521	3 200	2 621	446	376	289	2 967	3 576	2 910	98	81
Malmö	1 031	1 758	2 303	79	297	350	1 110	2 055	2 653	239	129
Summa A	6 450	8 837	14 125	1 975	2 214	3 231	8 425	11 051	17 356	206	157
B. Hälsingborg	452	902	1 768	98	447	1 371	550	1 349	3 139	571	233
Gävle	806	778	1 770	752	818	771	1 558	1 596	2 541	163	159
Norrköping	559	791	1 769	223	293	471	782	1 084	2 240	287	207
Summa B	1 817	2 471	5 307	1 073	1 558	2 613	2 890	4 029	7 920	274	197
C. 1. Södertälje	27	54	132	12	18	24	39	72	156	400	217
Nyköping	9	17	15	8	16	34	17	33	49	290	149
Västervik	43	50	59	32	42	38	75	92	97	129	106
Oskarshamn	78	75	259	114	122	120	192	197	379	197	192
Kalmar	183	147	167	74	97	84	257	244	251	98	103
Karlskrona	102	83	107	23	37	80	125	120	187	150	156
Ronneby	98	24	74	46	27	46	144	51	120	83	236
Karlshamn	224	133	630	96	88	279	320	221	909	284	411
Sölvesborg	68	62	151	9	12	51	77	74	202	262	273
Summa C.1	832	645	1 594	414	459	756	1 246	1 104	2 350	189	213
2. Åhus	183	197	142	25	38	59	208	235	201	97	86
Ystad	180	175	129	5	11	56	185	186	185	100	100
Trelleborg	285	329	867	85	89	907	370	418	1 774	480	424
Landskrona	240	359	481	17	25	161	257	384	642	250	167
Halmstad	300	210	334	94	209	294	394	419	628	159	150
Falkenberg	26	35	141	9	9	16	30	44	157	523	356
Varberg	142	78	222	4	32	78	144	110	300	209	273
Uddevalla	130	213	468	12	41	205	142	254	673	474	265
Summa C.2	1 486	1 596	2 784	244	454	1 776	1 730	2 050	4 560	264	222

Källa: Hamnbidragutredningen kompletterad med 1967 års siffror. Färjetrafiken medräknad.

	Import			Export			Summa			Index 1967	
	1937	1951	1967	1937	1951	1967	1937	1951	1967	1937=100	1951=100
3. Lidköping	29	61	159	2	10	57	31	71	216	697	304
Karlstad	102	124	180	33	108	175	135	232	355	263	153
Kristinehamn	113	123	95	56	109	174	169	232	269	159	116
Köping	89	148	394	164	97	189	253	245	583	231	238
Västerås	174	302	431	169	321	346	343	623	777	227	125
Summa C. 3	507	758	1 259	424	645	941	931	1 403	2 200	236	157
4. Söderhamn	96	42	29	196	103	72	292	145	101	35	70
Hudiksvall	18	20	74	14	75	61	32	95	135	419	142
Sundsvall	177	208	589	68	107	44	245	315	633	258	201
Härnösand	30	66	48	—	15	29	30	81	77	257	95
Örnsköldsvik	34	78	193	32	13	54	66	91	247	374	272
Umeå	40	46	338	70	73	523	110	119	861	783	724
Skellefteå	88	53	405	96	76	228	184	129	633	344	491
Piteå	6	9	85	55	75	175	61	84	260	428	310
Summa C. 4	489	522	1 761	531	537	1 186	1 020	1 059	2 947	289	278
D. Luleå	75	349	501	3 092	3 820	3 024	3 167	4 169	3 525	111	87
E. Visby	56	33	23	—	11	10	56	44	33	59	75
F. Hargshamn	—	1	1	153	150	281	153	151	282	184	187
Oxelösund	234	256	885	2 158	1 762	2 483	2 392	2 018	3 368	141	167
Otterbäcken	106	87	76	178	212	94	282	299	170	60	57
Limhamn	240	248	296	101	57	1	341	305	297	87	97
Slite	74	91	161	3	259	18	77	350	179	233	51
Summa F	654	683	1 419	2 593	2 440	2 877	3 247	3 123	4 296	132	138
Summa A-F	12 366	15 894	28 773	10 346	12 138	16 414	22 712	28 032	45 187	198	161

Källa: Hamnbidragutredningen kompletterad med 1967 års siffror. Färjetrafiken medräknad.

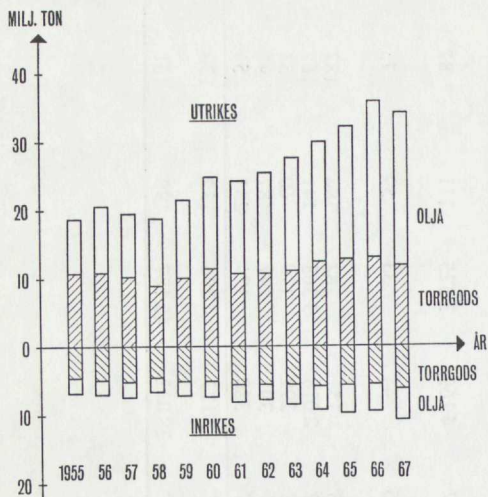


Fig. 4.2. Utrikes och inrikes ankommande varustrafik åren 1965—67.

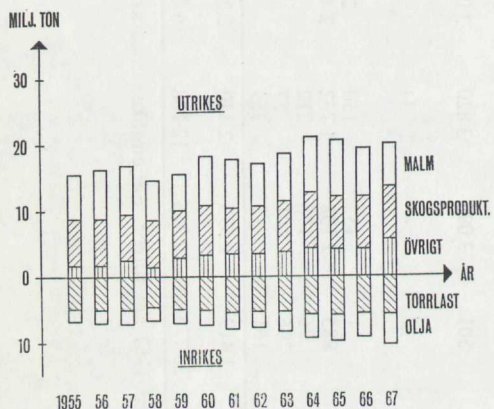


Fig. 4.3. Utrikes och inrikes avgående varustrafik åren 1955—67 (exkl. narviksmalm).

	1955	1964	1967	Årlig ökning, medeltal %
Utrikestrafik varav ankommande	34,3	50,9	54,0	5
avgående	18,6	29,7	34,0	5
Inrikestrafik	15,7	21,2	20,1	3,5
Inrikestrafik	13,3	18,6	21,0	3,5
Total varustrafik	47,6	69,5	75,0	4,5

Den årliga godsomsättningen visas i fig. 4.2 och 4.3.

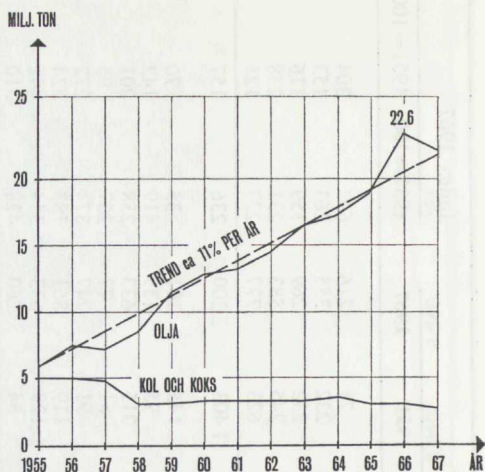


Fig. 4.4. Utrikes ankommande mineralolja samt kol och koks åren 1955—67.

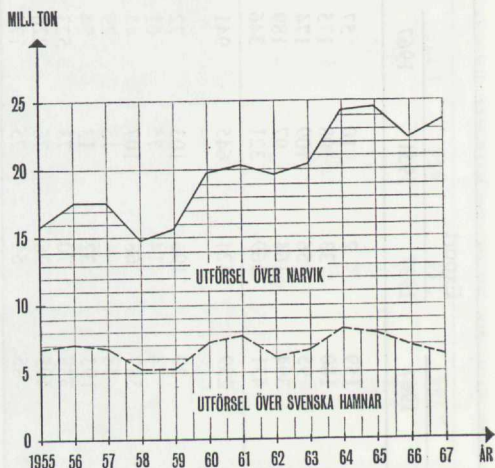


Fig. 4.5. Malmexporten åren 1955—67.

Oljeimporten har ökat snabbast mellan åren 1955 och 1967 med i genomsnitt 11 % per år, fig. 4.4. Malmexporten dominerar det avgående massgodset. Totalkvantiteterna kan dock variera kraftigt mellan olika år, fig. 4.5.

Hamnutredningen har även studerat de omsatta godskvantiteterna under åren omkring år 1964 för att få en uppfattning om hur representativt detta år är. För flera varugrupper nådde godsmängden en topp år 1964 men skillnaderna mellan närliggande år är inte stora, tabell 4.3 och 4.4.

Tabell 4.3. Lastat och lossat gods i svenska hamnar

Inrikes och utrikes trafik exkl. färjetrafik. Milj. ton.

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<i>Massgods</i>						
Petroleumprodukter	20,1	22,7	24,5	27,1	30,8	32,1
Malm	6,6	7,3	8,9	9,4	8,1	6,6
Spannmål, gödningsmedel	2,6	2,6	2,8	2,8	2,7	2,8
Övrigt	14,7	15,1	16,7	16,5	16,2	16,7
Summa	44,0	47,7	52,9	55,8	57,8	58,2
<i>Parti- och styckegods</i>						
Skogsprodukter	8,0	8,5	9,4	8,9	8,7	9,2
Järn och andra metaller	2,3	2,4	2,8	3,1	3,0	3,0
Livsmedel	1,9	1,9	2,1	2,2	2,2	2,2
Kemiska prod., plaster	1,0	1,1	1,2	1,4	1,5	1,5
Maskiner, transportmedel	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,7
Övrigt	0,2	0,3	0,4	0,2	0,2	0,2
Summa	14,0	14,8	16,6	16,5	16,2	16,8
Total godsmängd (milj. ton)	58,0	62,5	69,5	72,3	74,0	75,0

Tabell 4.4. Lastat och lossat gods i svenska hamnar

Inrikes och utrikes trafik exkl. färjetrafik. Andel av resp. års sjöfart i procent

	1962	1963	1964	1965	1966	1967
<i>Massgods</i>						
Petroleumprodukter	34,7	36,3	35,7	37,5	41,7	42,8
Malm	11,5	11,7	13,0	13,0	11,0	8,8
Spannmål, gödningsmedel	4,5	4,2	4,0	3,9	3,7	3,7
Övrigt	25,4	24,2	24,0	22,8	21,8	22,3
Summa	76,1	76,4	76,7	77,2	78,2	77,6
<i>Parti- och styckegods</i>						
Skogsprodukter	13,6	13,4	13,0	12,3	11,6	12,3
Järn och andra metaller	4,0	3,8	4,0	4,3	4,1	4,0
Livsmedel	3,3	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9
Kemiska prod., plaster	1,7	1,8	1,7	1,9	2,0	2,0
Maskiner, transportmedel	1,0	1,0	1,0	1,0	0,8	0,9
Övrigt	0,3	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3
Summa	23,9	23,6	23,3	22,8	21,8	22,4
Totalsumma (%)	100	100	100	100	100	100

*Parti- och styckegods*trafiken med utlandet steg under perioden 1955-64 från ca 12,1 milj. ton till ca 15,1 milj. ton. Mellan $\frac{1}{3}$ och $\frac{1}{4}$ av godset var ankommande. Den inrikes parti- och styckegods-trafiken var av sådan obetydlig omfattning - mindre än 1 milj. ton - att den inte analyserats närmare.

Av den avgående parti- och styckegods-trafiken svarar skogsindustriprodukterna för mer än 80 %. Här har då inräknats även sådana produkter som virke av olika bear-

betningsgrad. Utskeppningen har visat en stigande trend med 2 % genomsnittlig ökning per år.

4.3 De utrikes godstransporterna fördelade på hamnar och transportrelationer

Den svenska kusten omfattar en sträcka på i runt tal 2 500 km. Det är naturligt att denna kust under gångna tider försetts med ett stort antal hamnar. Sålunda finns f. n. om-

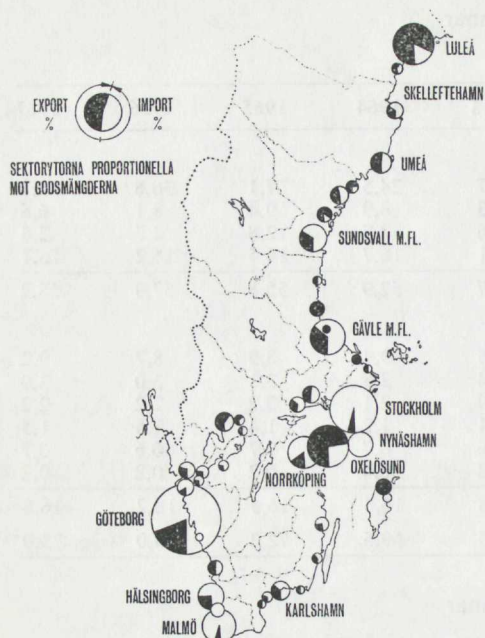
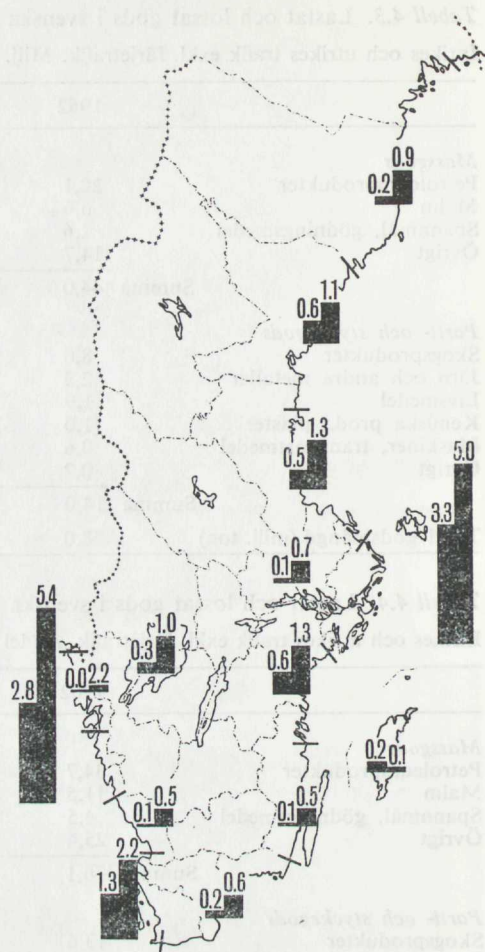


Fig. 4.6. Utrikes varutrafik år 1967 i hamnar med import och export av sammanlagt minst 0,2 milj. ton.

kring 200 handelshamnar och lastageplatser, vilket betyder en hamn per ungefär var tolfte km kuststräcka. Många hamnar har genom landtransportmedlens utveckling och koncentrationssträvanden inom näringslivet förlorat sin forna betydelse. Under år 1967 lastades och lossades omkring fyra femtedelar av den totala omsatta varukvantiteten i de fyrtio största hamnarna, fig. 4.6.

Någon beräkning av transportarbetet inom varutrafiken mellan Sverige och utlandet motsvarande den som redovisas för den inrikes trafiken i tabell 4.6 under avsnitt 4.4.1 föreligger ej. Med ledning av bl. a. flödesdiagrammen i det följande uppskattas transportarbetet i den direkta sjöfarten mellan svenska och utländska hamnar år 1965 till nära 200 miljarder tonkm, motsvarande ca fem gånger hela det inrikes transportarbetet till lands och sjöss. Inräknas narviksmalmen och det i europeiska hamnar omlastade och ev. förädlade godset torde siffran öka med ca 50 %.

Vid den studie av godstrafiken till och från Sverige som hamnutredningen genom-



Figur 4.7. Ankommande mängd mineralolja år 1955 (vänstra stapeln) och år 1964 (högra stapeln). Milj. ton.

fört för åren 1955 och 1964 har landet indelats i områden som av statistiska skäl överensstämmer med tulldistrikten. En analys av varutrafiken inom varje område har därvid bl. a. visat följande.

4.3.1 Massgodstrafiken

Transporterna av mineraloljor har under den studerade tioårsperioden vuxit snabbast procentuellt sett i mälardistriktet (24 % per år) där Västerås svarat för den huvudsakliga ökningen. Drygt $\frac{2}{3}$ av oljan till mälardistrikten kommer från svenskt raffinaderi eller svensk oljedepå och resten från rysk öster-

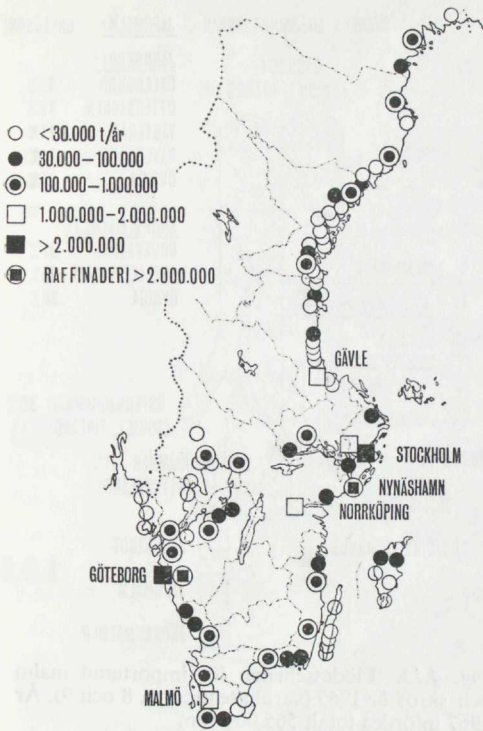


Fig. 4.8. Importhamnar för olja år 1965. Bilden åskådliggör den stora spridningen av lossningshamnar.

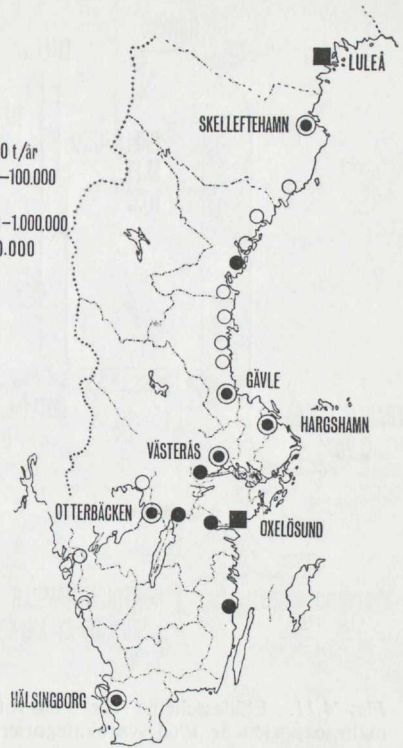


Fig. 4.10. Exporthamnar för malm och skrot år 1965.

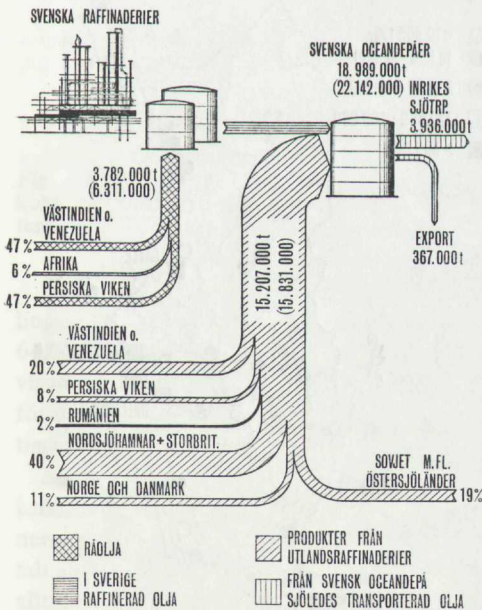


Fig. 4.9. Flödesschema för mineraloljor år 1965 (1967).

sjöhamn, beroende på att farledsdjupet inte medgivit transporter med större oceangående fartyg. Därefter kom områdena Västervik-Kalmar (20%) och Halmstad-Varberg (20%).

Kvantitativt dominerade Göteborgs och Stockholms tullströkt med tillsammans 10,4 milj. ton lossade oljor år 1964 och 13,7 milj. ton år 1967 eller hälften av den totala lossade kvantiteten i landet. De svarade också för i stort sett hela den lastade kvantiteten oljeprodukter (Göteborg ca 2,0 milj. ton¹ och Stockholm ca 1,7 milj. ton år 1964). Andelen lossad mängd olja har under perioden 1955-64 ökat för norrlandshamnarna (+3,2%) och för inlandshamnarna vid Väneren och Mälaren (+4,2%), medan en minskning skett för hamnarna i Stockholm (-8%), i Malmö-Hälsingborgsområdet (-2%) och i Göteborg (-1,2%). Utveck-

¹ År 1968 var den lossade kvantiteten oljeprodukter i Göteborg 10,3 milj. ton och den lastade 5,8 milj. ton.

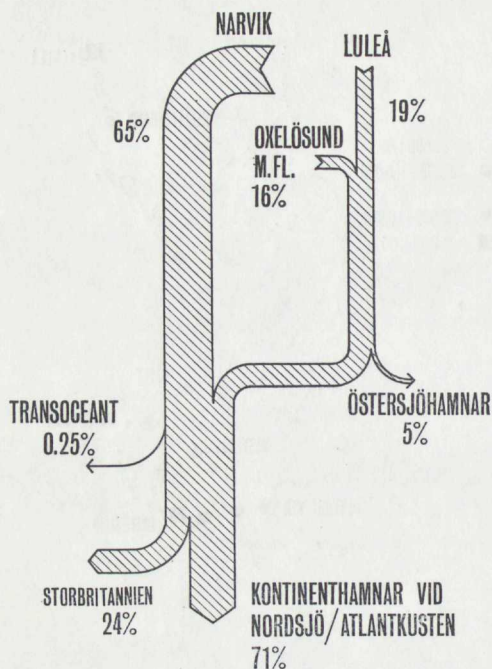


Fig. 4.11. Flödesschema för den totala järnmalmsexporten år 1965 (varukategorierna 8 och 9). År 1967 infördes totalt 565.000 ton.

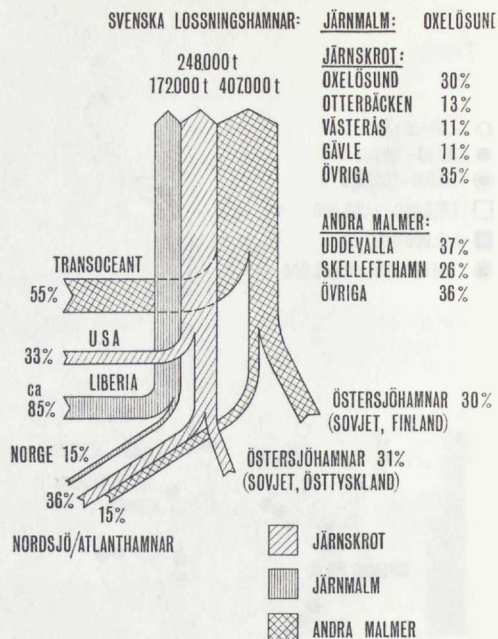


Fig. 4.13. Flödesschema för importerad malm och skrot år 1965 (varukategorierna 8 och 9). År 1967 infördes totalt 565.000 ton.

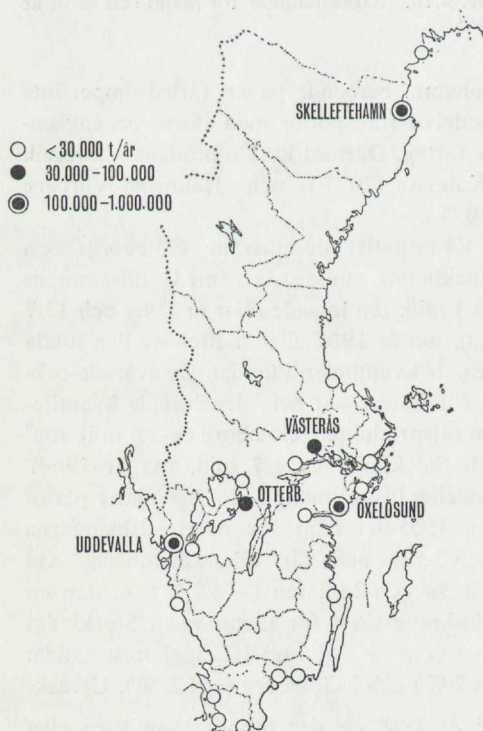


Fig. 4.12. Importhamnar för malm och skrot år 1965.

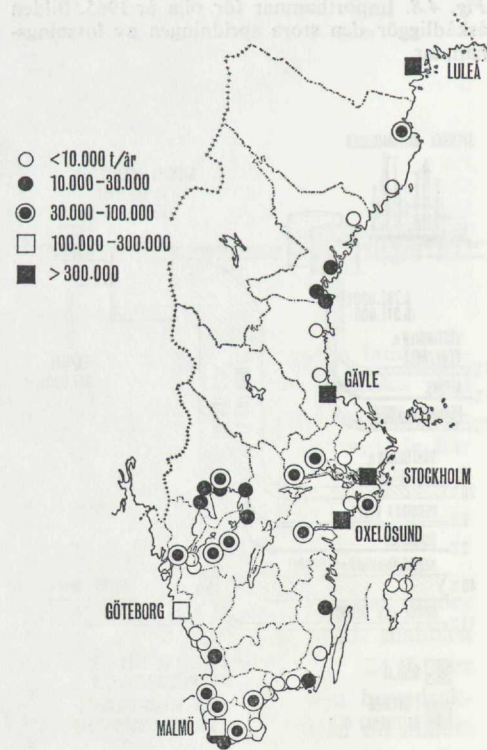


Fig. 4.14. Lossningshamnar för kol och koks år 1965.

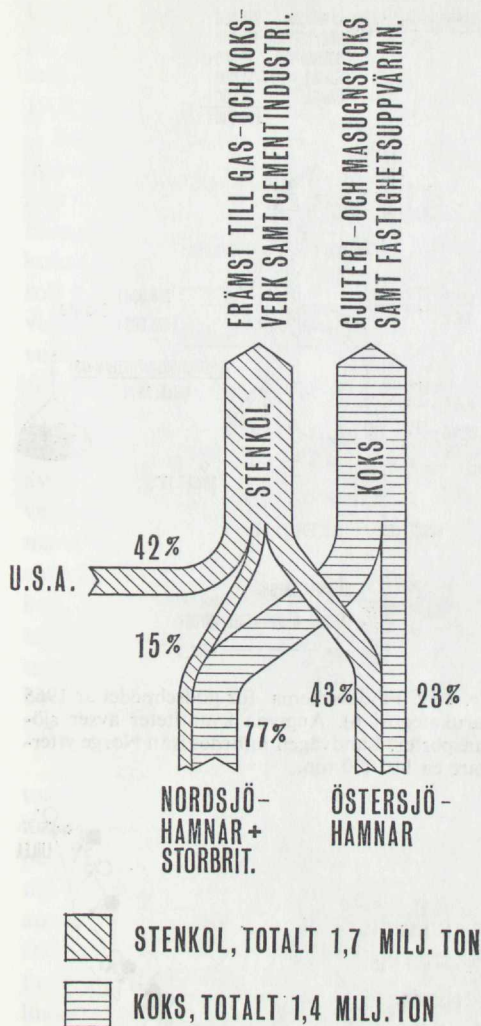


Fig. 4.15. Flödesschema för import av kol och koks år 1965 (varukategori 11). År 1967 importerades 1,9 milj. ton stenkol och 1,3 milj. ton koks.

lingen av oljetrafiken under perioden 1955–64 har åskådliggjorts i fig. 4.7. I fig. 4.8–4.9 visas importhamnarna för olja år 1965 med fördelning på storleksordning samt de viktigaste transportrelationerna.

Malmtrafiken är störst över hamnarna i Luleå och Oxelösund. Malmexporten dominerar det utrikes avgående massgodset. Totalt sett har malmexportens tyngdpunkt dock alltmer förskjutits till hamnen i Narvik, fig. 4.5. Skeppningarna över Luleå kan i någon mån påverkas av isförhållandena. Emellertid

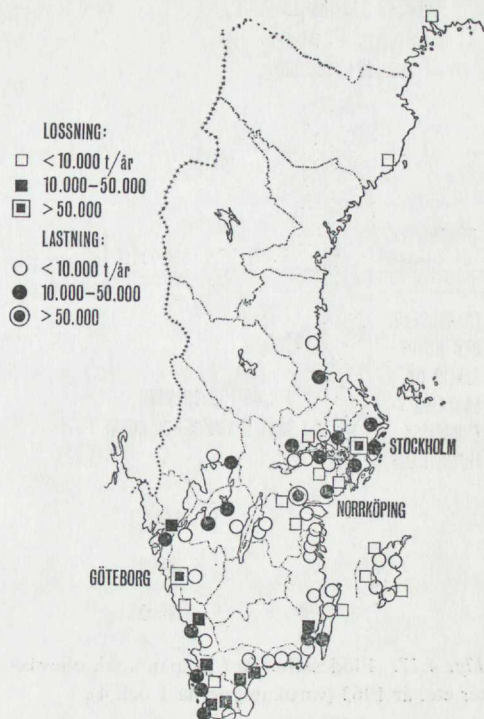


Fig. 4.16. Lastnings- och lossningshamnar för spannmål år 1965.

utlastades samma kvantitet (3,8 milj. ton) åren 1955 och 1964 trots att skeppnings-säsongen var nära tre månader längre år 1964. Övriga hamnars andel av malmtrafiken varierar kring 10 à 15 %, räknat i ton. Utskeppningen av den mellansvenska malmen har alltmer koncentrerats till Oxelösund.

Malmexporthamnarna och deras betydelse framgår av fig. 4.10. I fig. 4.11 visas destinationerna för järnmalmsexporten.

En viss import av järnmalm och även andra malmer förekommer liksom av skrot. Importen av järnskrot är fortfarande fördelad på ett flertal lossningshamnar belägna relativt nära järnverken. Den största importhamnen för andra malmer än järnmalm är Uddevalla (ca 150 000 ton år 1965), fig. 4.12–4.13.

Importen av kol och koks har successivt gått ner från 8,9 milj. ton år 1937 och 8,5 milj. ton år 1951 till 2,7 milj. ton år 1967.

SVENSKA LASTNINGSHAMNAR

UTRIKES 690.000 t
INRIKES 380.000 t

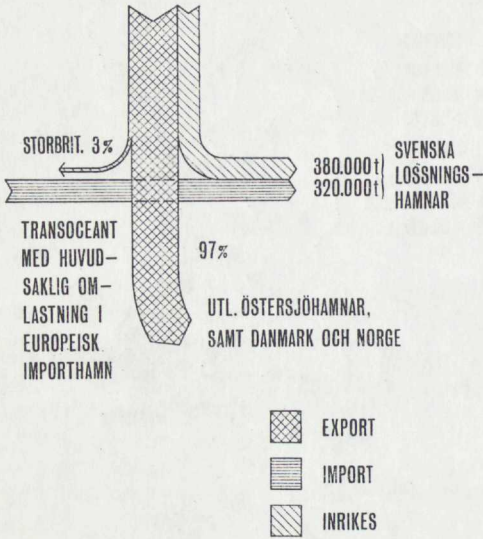


Fig. 4.17. Flödesschema för spannmål, oljeväxter etc. år 1965 (varukategorierna 1 och 4).

FABRIKSIMPORTHAMNAR:

LANDSKRONA	225.000 t
HGB/KÖPPÄRV.	110.000 t
NORRKÖPING	76.000 t
KÖPING	51.000 t
ÖVRIGA	34.000 t
Totalt	496.000 t

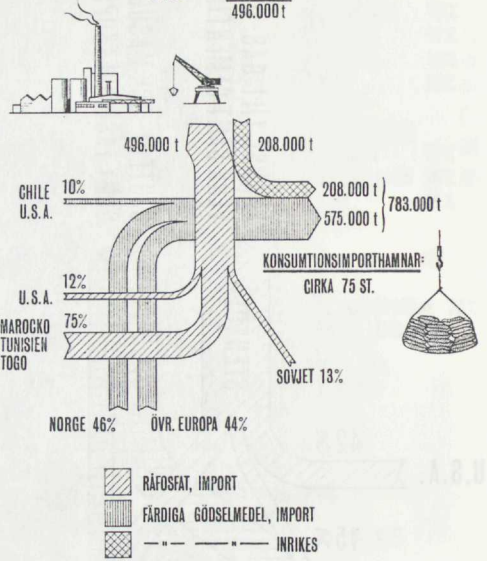


Fig. 4.19. Flödesschema för gödselmedel år 1965 (varukategori 6). Angivna kvantiteter avser sjötransporter. Landvägen infördes från Norge ytterligare ca 110 000 ton.

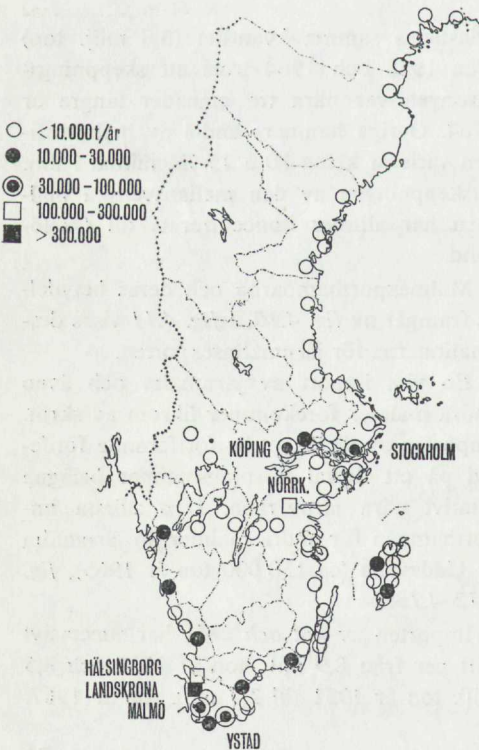


Fig. 4.18. Lossningshamnar för gödselmedel år 1965.

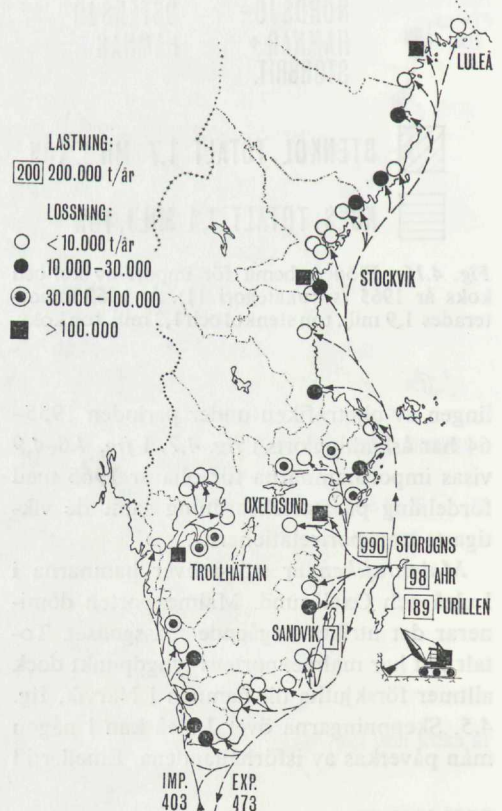


Fig. 4.20. Lastnings- och lossningshamnar för kalksten år 1965.

Utvecklingen får ses tillsammans med den på oljeimportsidan under samma tid: 1,1 milj. ton år 1937, 4,7 milj. ton år 1951 och 19,0 milj. ton år 1967.

Bortfallet av kol och koks för fastighetsuppvärmning och nedläggningen av gasverken i många städer har satt starka spår i hamnbilden. Fig. 4.14 visar att kol- och kokstrafiken numera spelar en underordnad roll i många hamnar. Stenkolet har sin huvudsakliga användning för gas- och koksverken samt inom cementindustrin. Inom cementindustrin har man på de flesta håll övergått till olja och motsvarande utveckling förväntas inom några år komma att ske även inom gasverksindustrin, vars kokstillverkning därigenom bortfaller. Gasverkens nuvarande kolimport kommer därvid till stor del att flyttas över till de rena koksverken, som har till uppgift att framställa metallurgisk koks, eller att ersättas av importerad koks för järnindustrins behov. En utbyggnad av koksverket i Oxelösund uppges vara aktuell.

Av fig. 4.15 framgår att 42 % av den totala kolimporten på 1,7 milj. ton år 1965 kom från USA, d. v. s. över 700 000 ton per år. Denna trafik är redan koncentrerad till ett fåtal hamnar och kan om något år antas bli i ännu högre grad koncentrerad, främst till Oxelösund. Mycket stora bulkfartyg, om 40 000 ton och däröver, torde bli lönsamma för denna trafik. Den enda svenska hamn med möjlighet att ta emot kolfartyg av denna storlek är Oxelösund. Vattendjupet vid massgodskaj är f. n. 12,0 m.

De insjöbaserade cementindustriernas behov av kol täcks huvudsakligen av import via polska östersjöhamnar. Därigenom kan behovet av djupkajer för denna trafik i viss mån minskas.

Den stora importen av koks över hamnar som Luleå, Skelleftehamn, Gävle, Västerås, Uddevalla, Karlstad och Kristinehamn avser i huvudsak järnindustrins behov av metallurgisk koks. Såvitt kan bedömas f. n. kommer denna import att bibehållas eller ökas utom i Västerås och Gävle, där koksimporten på längre sikt kan komma att slås ut av koks från Oxelösund.

För spannmål och oljeväxter gäller att trafiken fortfarande är starkt decentraliserad, fig. 4.16. Något mer än 1 milj. ton per år skeppas ut från ett femtiotal hamnar, av vilka flertalet lastar ut mindre än 10 000 ton per år. Huvuddelen går till svenska eller utländska hamnar vid Östersjön samt vid Kattegatt/Skagerak. Importen är å andra sidan till större delen koncentrerad till ett fåtal orter, till vilka i allmänhet godset förs via någon större kontinental omlastningshamn (fig. 4.17).

För åtskilliga mindre hamnar belägna i jordbruksområdena vid det mellansvenska sjösystemet samt på ostkusten och Öland/Gotland utgör spannmålen ett av de viktigaste godsslagen. Tillsammans med sågade trävaror och gödselmedel utgör spannmålen ryggraden för dessa hamnar. Konserverande för den nuvarande trafikbilden verkar de ofta dyrbara siloanläggningar för spannmål som finns i lastningshamnarna.

Importen av gödselmedel år 1965 visas i fig. 4.18-4.19. Transporterna av färdiga gödselmedel visar en lika splittrad bild som gäller för spannmållsskeppningarna. Import av råfosfat sker huvudsakligen med bulktonnage upp till 15 000 à 20 000 ton. Alla fabriksimporthamnar utom Köping har tillräckligt kaj- och farledsdjup för att kunna ta emot fartyg av denna storlek (djupgående omkring 8,5 m).

Transporten av kalksten uppgick år 1965 till ca 1,7 milj. ton varav ca 0,4 milj. ton importerades. Av produktionen gick nära 0,5 milj. ton på export, fig. 4.20. De största konsumenterna är stålindustrin, massaindustrin, cementindustrin samt viss del av byggnadsmaterialindustrin. Skeppningarna sker helt med bulktonnage.

Av övrigt massgods som ingår i den utrikes varuhandeln kan nämnas *svavelkisslig*, fig. 4.21. Transporterna sker till stor del med speciellt bulktonnage om ca 20 000 ton avsett för såväl slig som svavelsyra.

4.3.2 Parti- och styckegodstrafiken

Parti- och styckegodstrafiken domineras av skeppningarna av *skogsindustriprodukter*.

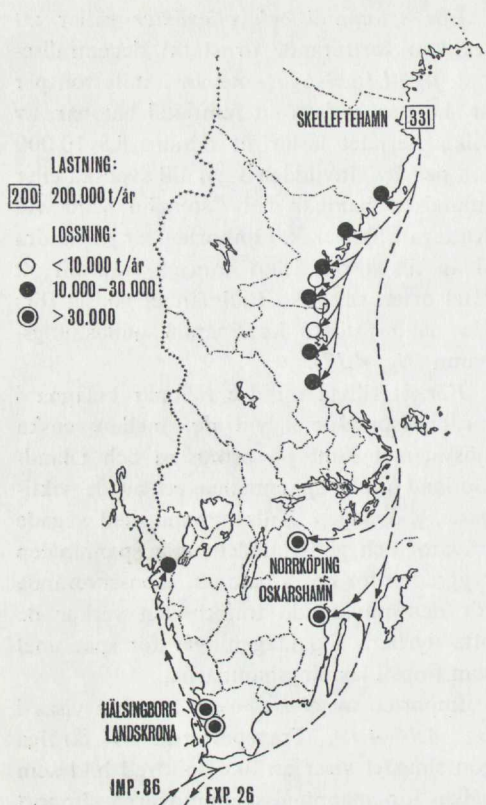


Fig. 4.21. Lastnings- och lossningshamnar för svavelkisslig år 1965.

Av den avgående utrikestrafiken svarar dessa produkter för över 80 % räknat i ton. Mer än 50 % skeppas från norrlandshamnarna, och deras andel ökade kraftigt under perioden 1955–1964 (+ 6,9 %), fig. 4.22. Lika stor minskning inträffade sammanlagt för hamnarna i Stockholm (– 0,8 %), Göteborg (– 5,7 %) och Malmö–Hälsingborgsområdet (– 0,4 %). Skeppningarna ökade totalt sett med ca 2 % per år.

Utlastningen över vissa hamnar i södra och mellersta Sverige påverkas av seglationsperiodens längd i Bottenviken, Bottenhavet, Vänern och Mälaren. Framför allt gäller detta hamnarna i Stockholm och Göteborg–Uddevalla, som får kraftigt ökade godsmängder under hårda vintrar, fig. 4.23.

I fig. 4.24–4.26 visas destinationerna för exporten av sågade trävaror, papper och board samt pappersmassa år 1965.

Omsättningen av järn, stål och andra me-

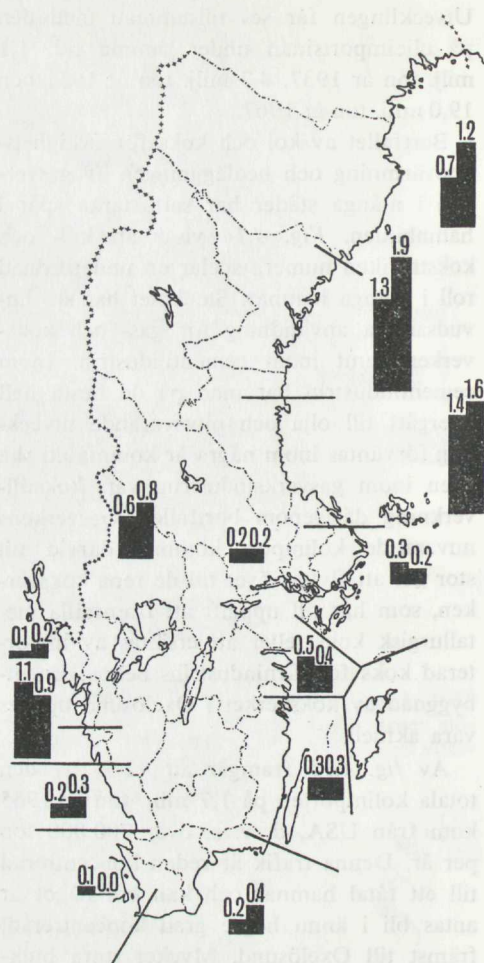


Fig. 4.22. Utrikes avgående skogsindustriprodukter år 1955 (vänstra stapeln) och år 1964 (högra stapeln). Milj. ton.

taller samt varor därav uppgick år 1964 till ca 2,7 milj. ton varav $\frac{2}{3}$ var importgods. Den årliga ökningen uppgår för lossade varor till ca 4 % och för lastade varor till ca 7 % eller sammanlagt omkring 5 %.

Kvantitetsmässigt dominerade hamnarna i Stockholm, Göteborg och Malmö–Hälsingborgsområdet med tillsammans 1,2 milj. ton år 1964 (45 %). Dessa hamnars andel av utrikestrafiken med nämnda godslag var 65 % år 1955. En minskning relativt sett och även kvantitativt visade hamnarna i Stockholm (från 21 % till 13,5 %) och i Malmö–Hälsingborgsområdet (från 17 % till 10 %) medan hamnarna i Norrland ökade

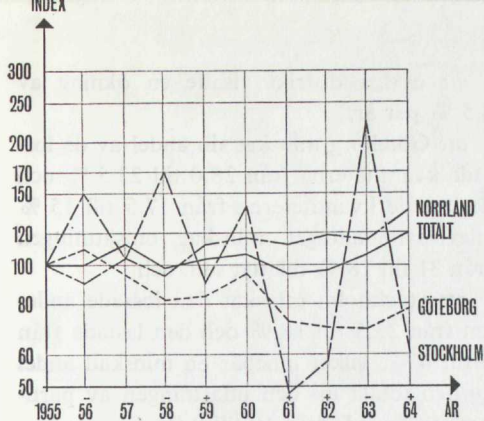


Fig. 4.23. Relativa förändringar i kvantitet^r skogsindustriprodukter som utlastats över norrlandshamnarna samt Stockholm och Göteborg åren 1955—64 (— = kall, + = mild vinter). Index år 1955 = 100.

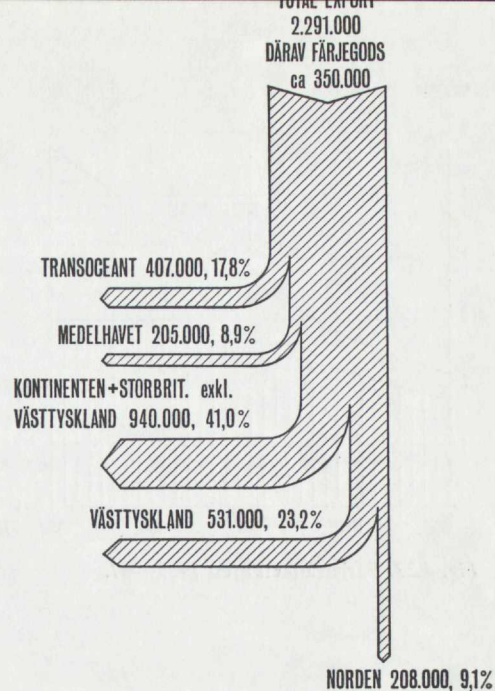


Fig. 4.25. Flödesschema för export av papper och board 1965. År 1967 var exporten 2.427.000 ton.

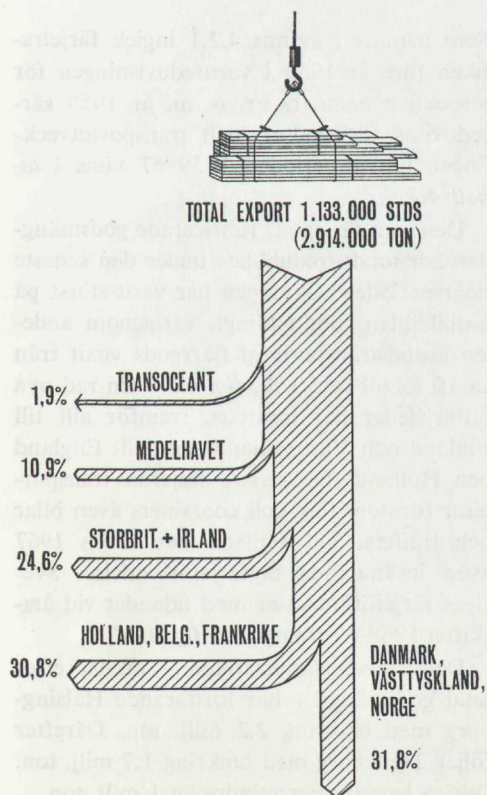


Fig. 4.24. Flödesschema för sågade trävaror år 1965 (varukategori 5). År 1967 var den totala exporten 1.189.000 stds (3.057.000 ton).

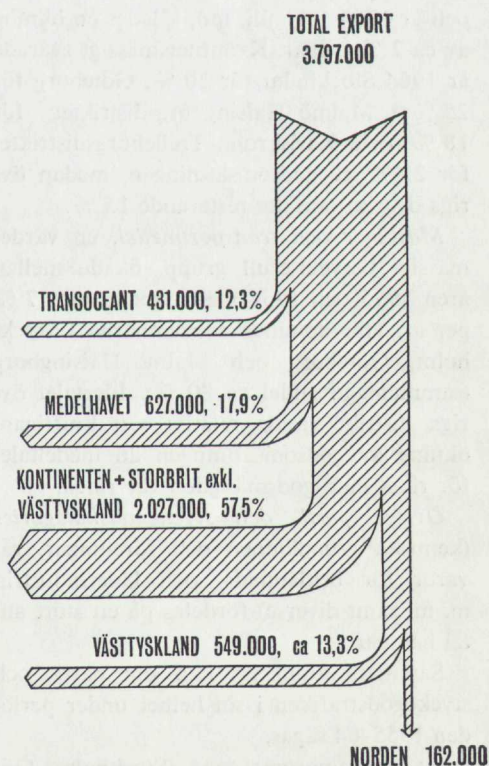


Fig. 4.26. Flödesschema för export av pappersmassa år 1965. År 1967 utgjorde exporten 3.917.000 ton.

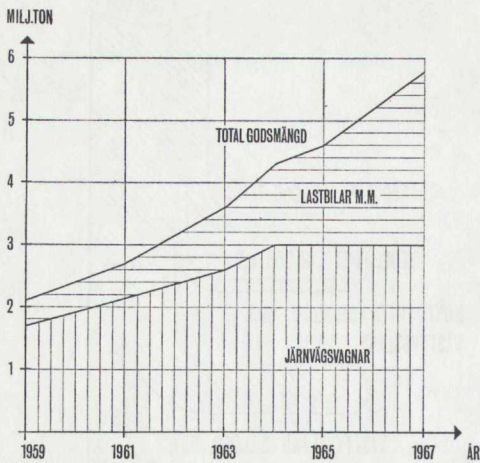


Fig. 4.27. Färjetrafiken åren 1959—67.

kraftigt (från 11,5 % till 18 %).

In- och utlastning av livsmedel utom spannmål omfattade år 1955 1,3 milj. ton och år 1964 1,5 milj. ton, således en ökning av ca 2 % per år. Kvantitetsmässigt svarade år 1964 Stockholm för 20 %, Göteborg för 25 %, Malmö-Hälsingborgsdistriktet för 18 % och Karlskrona-Trelleborgsdistriktet för 22 % av godsomsättningen, medan övriga distrikt omsatte resterande 15 %.

Maskiner och transportmedel, en värde- mässigt betydelsefull grupp, ökade mellan åren 1955 och 1964 med i genomsnitt 7 % per år. Här dominerade hamnarna i Stockholm, Göteborg och Malmö-Hälsingborg (sammanlagd andel ca 80 %). Flertalet övriga distrikt visade relativt sett kraftigare ökning av godsomsättningen än medeltalet för riket men godsmängden var ringa.

Övriga parti- och styckegodskategorier (kemiska grundämnen och föreningar, råvaror för beklädnads- och läderindustrin m. m. samt diverse) fördelas på ett stort antal hamnar.

Sammanfattningsvis kan om parti- och styckegodstrafiken i sin helhet under perioden 1955—64 sägas,

att storhamnsområdena (Stockholm, Göteborg och Malmö-Hälsingborgsdistriktet) visade oförändrad trafikvolym.

att övriga distrikt visade en ökning av 4,5 % per år,

att Göteborg minskat sin andel av de lossade kvantiteterna från 28,0 till 23,5 % och de lastade kvantiteterna från 17,5 till 15 % eller sammantaget minskat omsättningen från 21 till 18 % relativt sett, och

att Stockholm minskat den lossade andelen från 23,5 till 18 % och den lastade från 5 till 4 %, vilket innebär en minskad andel av den totala in- och utlastningen av parti- och styckegods från 10 till 8 %.

Den relativa minskningen för storhamnarna kan till stor del förklaras av färjetrafikens genombrott och snabba utveckling. Den har i flera avseenden förändrat transportbilden på Östersjön och Nordsjön där på sistone även rena godsfärjor satts i trafik. Färjetrafiken behandlas närmare i nästa avsnitt.

4.3.3 Färjetrafiken

Som nämnts i avsnitt 4.2.1 ingick färjetrafiken före år 1959 i varuredovisningen för respektive hamnar. Fr. o. m. år 1959 särredovisas färjegodset, och transportutvecklingen under perioden 1959—67 visas i tabell 4.5.

Den som färjegods rubricerade godsmängden har totalt tredubblats under den senaste tioårsperioden. Ökningen har varit störst på lastbilssidan (tiodubbling), varigenom andelen lastbilstransporterat fjärrgods vuxit från ca 10 % till ca 50 %, fig. 4.27. En rad nya bilfärjeleder har inrättats, framför allt till Finland och Västtyskland samt till England och Holland. De senare linjerna transporterar förutom flak och containers även bilar och trailers. Till Finland har våren 1967 även inrättats en tågfärjeförbindelse. Sveriges färjeförbindelser med utlandet vid årsskiftet 1968/69 framgår av fig. 4.28.

Den största färjetrafiken — räknat efter total godsmängd — har fortfarande Hälsingborg med omkring 2,2 milj. ton. Därefter följer Trelleborg med omkring 1,7 milj. ton. Övriga hamnar har mindre än 1 milj. ton.

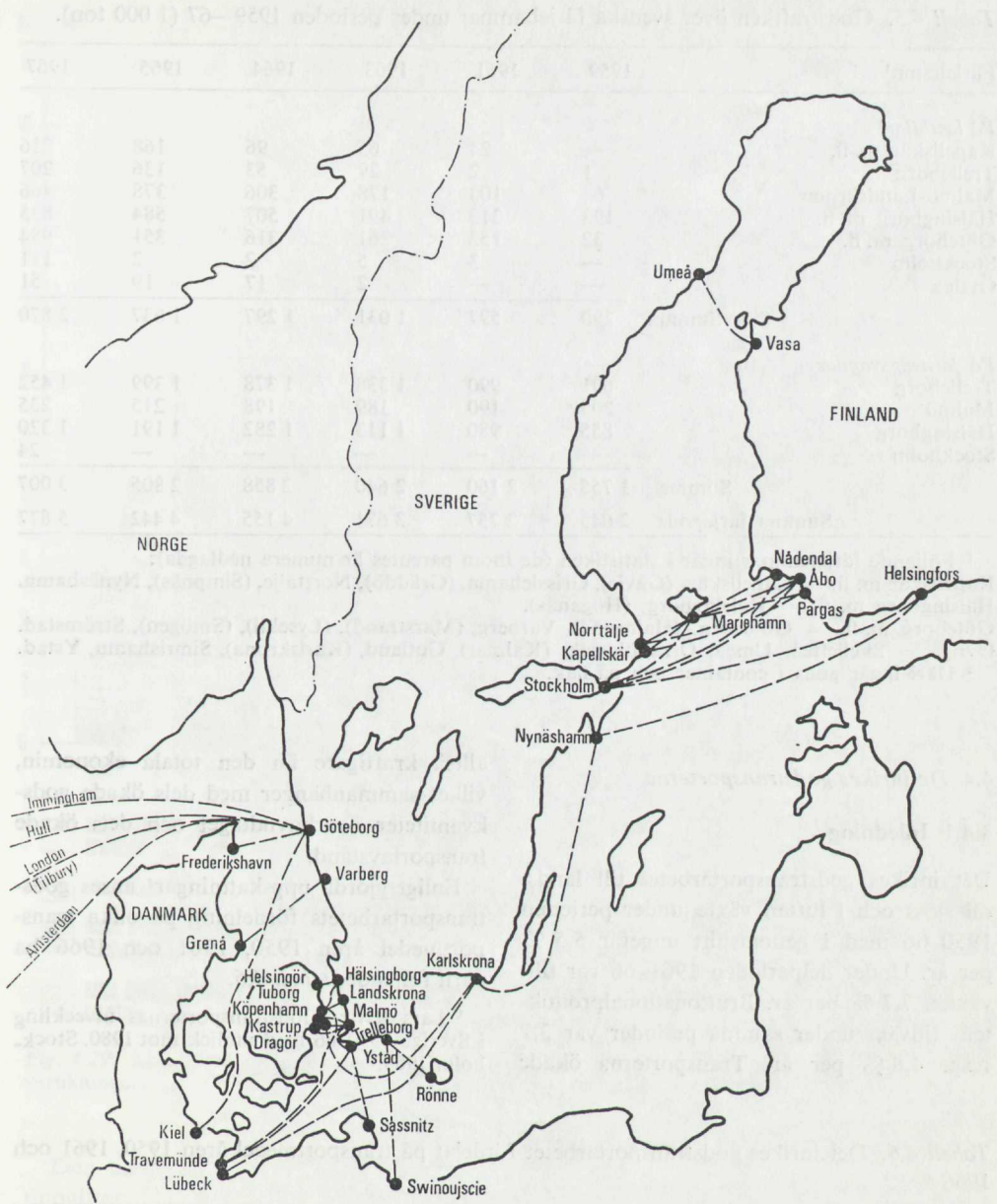


Fig. 4.28. Sveriges färjeförbindelser med utlandet vid årsskiftet 1968/69 (helårsförbindelser).

Tabell 4.5. Godstrafiken över svenska färjehamnar under perioden 1959—67 (1 000 ton).

Färjehamn ¹	1959	1961	1963	1964	1965	1967
<i>På lastbilar²</i>						
Kapellskär m. fl.	—	24	65	96	168	216
Trelleborg	1	2	29	53	136	207
Malmö-Landskrona	64	103	178	306	378	466
Hälsingborg m. fl.	193	313	491	507	584	835
Göteborg m. fl.	32	152	261	316	351	984
Stockholm	—	3	5	2	2	111
Övriga	—	—	2	17	19	51
Summa	290	597	1 031	1 297	1 637	2 870
<i>På järnvägsvagnar</i>						
Trelleborg	691	990	1 338	1 378	1 399	1 452
Malmö	209	190	189	198	215	235
Hälsingborg	855	980	1 113	1 282	1 191	1 320
Stockholm	—	—	—	—	—	24
Summa	1 755	2 160	2 640	2 858	2 805	3 007
Summa färjegods	2 045	2 757	3 671	4 155	4 442	5 877

¹ Följande färjehamnar ingår i statistiken (de inom parentes är numera nedlagda): Kapellskär m. fl. = Kapellskär, (Gävle), Grisslehamn, (Gräddö), Norrtälje, (Simpnäs), Nynäshamn. Hälsingborg m. fl. = Hälsingborg, (Höganäs). Göteborg m. fl. = Göteborg, (Halmstad), Varberg, (Marstrand), (Lysekil), (Smögen), Strömstad. Övriga = Skellefteå, Umeå, Örnsköldsvik, (Kalmar), Gotland, (Karlskrona), Simrishamn, Ystad.

² Häri ingår gods i container och på flak.

4.4 De inrikes godstransporterna

4.4.1 Inledning

Det inrikes godstransportarbetet till lands, till sjöss och i luften växte under perioden 1950—66 med i genomsnitt ungefär 5,5 % per år. Under delperioden 1961—66 var tillväxten 7,7 % per år. Bruttonationalproduktens tillväxt under samma perioder var 3,7 resp. 4,8 % per år. Transporterna ökade

alltså kraftigare än den totala ekonomin, vilket sammanhänger med dels ökade gods-kvantiteter överhuvudtaget och dels ökade transportavstånd.

Enligt gjorda uppskattningar¹ anses godstransportarbetets fördelning på olika transportmedel åren 1950, 1961 och 1966 ha varit följande, tabell 4.6.

¹ Lars Kritz: Godstransporternas utveckling i Sverige 1950—66 med utblick mot 1980. Stockholm 1968.

Tabell 4.6. Det inrikes godstransportarbetet fördelat på transportmedel åren 1950, 1961 och 1966

Transportmedel	1950		1961		1966	
	miljarder tonkm	%	miljarder tonkm	%	miljarder tonkm	%
Lastbil	3,0	19,7	10,0	40,5	18,0	50,3
Järnväg	8,6	56,6	11,1	44,9	14,1	39,4
därav:						
lapplandsmalm	1,8	11,2	2,5	10,1	3,2	8,9
övrig trafik	6,9	45,4	8,6	34,8	10,9	30,4
Sjöfart	2,4	15,8	2,4	9,7	2,7	7,5
Flottning	1,2	7,9	1,2	4,9	1,0	2,8
Totalt	15,2	100,0	24,7	100,0	35,8	100,0

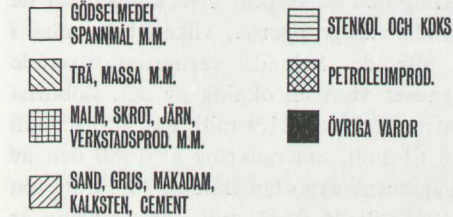
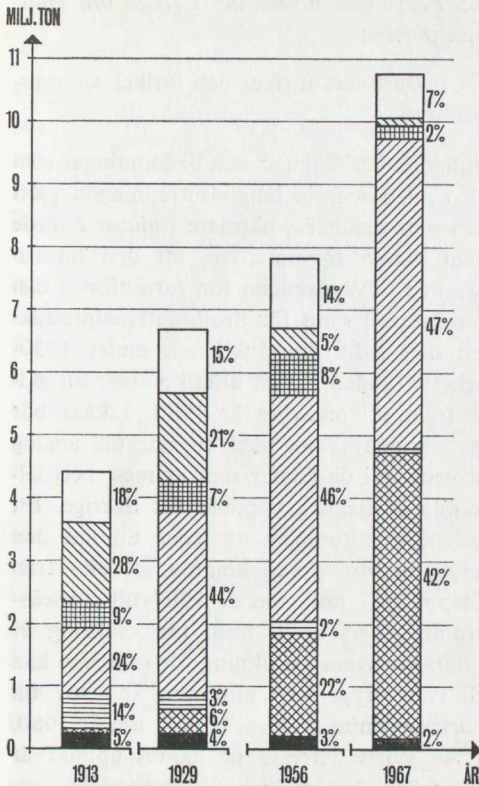


Fig. 4.29. Den inrikes fartygstrafiken fördelad på varukategorier.

Den hanterade godsmängden anses enligt uppgifter i 1965 års långtidsutredning ha uppgått till storleksordningen 215 milj. ton

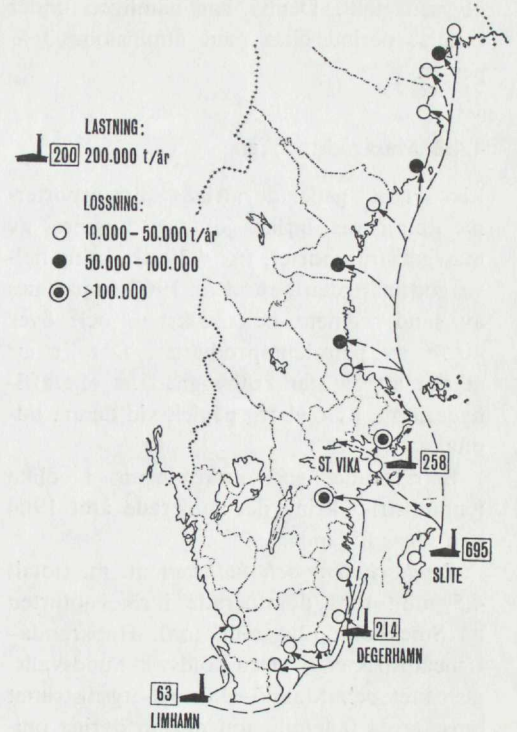


Fig. 4.30. Lastnings- och lossningshamnar för lös cement år 1967 (varukategori 15).

år 1950, 280 milj. ton år 1960 och 330 å 335 milj. ton år 1964. Godssändningar som sker med mer än ett transportmedel har då räknats lika många gånger som det utnyttjar ifrågavarande medel. Godsmängden år 1964 torde enligt samma källa ha fördelat sig på olika transportmedel enligt följande, tabell 4.7.

Den inrikes sjöfarten har sedan år 1950 ökat från ca 8 milj. ton till ca 9,8 milj. ton år 1965 eller med ungefär 1,5 % i medeltal per år. Detta får i jämförelse med den totala transportkvantiteten anses vara en relativt

Tabell 4.7. Den inrikes hanterade godsmängden år 1964.

	Milj. ton	Procent
Lastbil	Storleksordn. 265 å 270	} Omkr. 80 } Omkr. 20
Järnväg	Ca 55	
Fartyg	Ca 9	
Totalt	Storleksordn. 329 å 334	100

blygsam takt. Denna har nämligen under samma period ökat med åtminstone 3 % per år.

4.4.2 Massgodstrafiken

Liksom vad gäller de utrikes sjötransporterna domineras inrikessjöfarten numera av massgodstransporter, *fig. 4.29*. Omkring halva godsmängden bestod år 1967 som synes av sand, cement och kalksten, och över 40 % av petroleumprodukter. Det är att märka att en stark utbyggnad av oljeraffinaderierna i Göteborg pågick vid denna tidpunkt.

Beträffande godsomsättningen i olika hamndistrikt kring det studerade året 1964 kan sägas följande.

Sand, cement och kalksten m. m. (totalt 4,5 milj. ton) dominerade inrikessjöfarten på Stockholm (2,4 milj. ton). Haparanda-Umeådistriktet, Örnsköldsvik-Sundsvallsdistriktet och Malmö-Hälsingborgsdistriktet omsatte ca 0,4 milj. ton medan övriga områden hade ännu lägre godsmängder. Transporterna av kalksten har tidigare åskådliggjorts i *fig. 4.20* och cementtrafiken visas i *fig. 4.30* (avser år 1967).

Petroleumprodukter (totalt 3,5 milj. ton) transporterades i stor utsträckning till Väneren (0,8 milj. ton) samt till hamnarna i Mälaren (0,5 milj. ton) och till Stockholm (0,5 milj. ton). I övrigt fördelades transporterna relativt jämnt över övriga områden.

Transporterna av *malm* var av obetydlig omfattning. Transporterna av *spannmål och gödselmedel* var kvantitativt ganska ringa (totalt ca 0,6 milj. ton) men fördelades på ett stort antal hamnar, *fig. 4.16-4.19*.

4.4.3 Parti- och styckegodstrafiken

Den inrikes parti- och styckegodstrafiken är av mycket liten betydelse. Totalt omsattes år 1964 mindre än 0,7 milj. ton. Bland varuslagen dominerade livsmedlen samt kemiska produkter och plaster m. m. med tillsammans 0,4 milj. ton.

4.5 Förväntad utveckling i fråga om gods-transporterna

4.5.1 De totala utrikes och inrikes sjötransporterna

Enligt de beräkningar och bedömningar som bl. a. den senaste långtidsutredningen gjort och som diskuteras närmare i *bilaga 2* torde man kunna förvänta sig, att den hittillsvarande tillväxttenden för varuutförsel och varuinförsel samt för bruttonationalprodukten och industriproduktionen under 1950- och 1960-talen i stora drag kommer att gälla fram till omkring år 1980. Likaså bör man kunna räkna med en ungefär analog utveckling i de länder som är mest betydelsefulla ur handelssynpunkt för Sverige. Ett sådant trendresonemang leder till, att den totala *importen* kan komma att öka från knappt 36,7 milj. ton år 1967 till storleksordningen 65 à 70 milj. ton omkring år 1980. Motsvarande ökning för *exporten* kan bli från drygt 42,6 milj. ton år 1967 till storleksordningen 70 à 75 milj. ton år 1980.

Av större intresse ur hamnsynpunkt är självfallet den sjöburna varuhandels utveckling och då särskilt utvecklingen för de enskilda varugrupperna, vilken behandlas i det följande. Sålunda varugrupsbaserade prognoser visar en ökning av den sjöburna importen från ca 31,9 milj. ton år 1965 till 51 à 61 milj. ton omkring år 1980 och av den sjöburna exporten från ca 20,8 milj. ton år 1965 till 26 à 31 milj. ton omkring år 1980.

Vad gäller de inrikes sjötransporterna har en omfattande strukturförändring ägt rum under senare år. Den inrikes sjöfarten synes nu ha konsoliderats och stabiliserats med en tydlig inriktning på ett fåtal bulkvaror – vissa byggnadsmaterial, sten, kis och olja – med ett modernt och till betydande del specialiserat tonnage. Summeras bedömningarna inom de olika branscherna enligt det följande kommer man till, att de kvantiteter som befordras med fartyg inom landet kan komma att öka från omkring 10 milj. ton år 1965 till storleksordningen 20 à 22 milj. ton år 1980.

4.5.2 De utrikes sjöväga transporter i allmänhet

Utvecklingen under 1950- och 1960-talen har lett till en ökande andel landtransporterat gods. Mycket talar för att denna trend kommer att fortsätta. Landtransportmedlens konkurrensförmåga kan komma att öka genom t. ex. tillkomsten av fasta förbindelser över Öresund, Stora Bält och Fehmarn Belt samt Engelska kanalen eller genom effektivisering av de internationella transportsystemen. Sjöfarten kan å andra sidan också komma att stärka sin konkurrensförmåga genom fortsatt rationalisering och specialisering i analogi med vad som redan skett inom massgodssektorn. En sådan utveckling har tagit fart under de senaste åren inom styckegodssektorn, framför allt genom tillkomsten av containertransporter och etableringen av terminaler i utländska hamnar. Ett dylikt kapitalintensivt transportsystem kommer förutom kostnadsbesparingar att medföra dels en uppsnabbning av transporterna – både genom snabbare godshantering och genom snabbare fartyg – och dels en ökad frekvens i förbindelserna. De olika ländernas transportpolitik bör även beaktas i sammanhanget.

Hamnutredningen har i det följande funnit det lämpligt att behandla såväl de utrikes som de inrikes sjötransporterna i ett sammanhang.

4.5.3 Massgodstranporterna

Olja

Den starka ökningen av importen av petroleum till Sverige beror – vid sidan av den nu avslutade konverteringen från fasta till flytande bränslen – huvudsakligen på det ökade energibehovet samt på utbyggnaden av oljeraffinaderierna och den petrokemiska industrin liksom vissa grenar av den övriga tunga kemiska industrin.

Oljan svarar för omkring 60 % av den totala energiproduktionen i landet. Av hela kvantiteten utgörs drygt 70 % av eldningsolja, fotogen och gasol m. m. Till trans-

portsektorn går ca 25 % och resten till övriga ändamål såsom asfalt, lösningsmedel och flygbensin.

Den framtida energiförsörjningen har nyligen analyserats ingående och bedömts för tiden fram till år 1985.¹ Totalprognosen innebär för petroleumprodukternas del en årlig tillväxt av 6,7 % för perioden före år 1975 och under åren 1975–85 av 2,4 à 3,3 %. Med tillägg för de produktslag som inte ingår i energiprocessen torde det totala oljebehovet växa med 6 à 7 % per år till år 1980. Importen skulle därvid komma att uppgå till 31 à 32 milj. m³ år 1970 och 45 à 50 milj. m³ år 1980, att jämföra med drygt 26 milj. m³ år 1967. Volymen år 1980 motsvarar en kvantitet av ungefär 36 à 40 milj. ton.

När det gäller de framtida transportererna av råolja och petroleumprodukter till Sverige är det ej uteslutet att t. ex. andelen gas, hittransporterad i tankers eller rörledningar från existerande eller nya fyndigheter i Nordsjön och Östersjön, växer på bekostnad av oljan. Även i de transocean belägna oljetillgångarna kan produktionsförskjutningar inträffa. Bl. a. kan de av politiska skäl få en annan leveransinriktning. Den inhemska raffinaderikapacitetens ökning gör det troligt, att andelen råolja kommer att växa från ungefär 30 % till 60 à 70 %.

Av raffinaderierna har Nynäs anläggning i Nynäshamn en årskapacitet av ca 3 milj. m³. Bolaget har även mindre raffinaderier i Malmö (för framställning av asfalt) och Göteborg med en sammanlagd kapacitet av ca 0,5 milj. m³. Några kända utbyggnadsplaner föreligger inte, men på sikt bör man räkna med en viss utbyggnad.

Shell-Koppartrans raffinaderi i Göteborg har en årskapacitet av ca 4,5 milj. m³ och beräknas bli utbyggt till minst 7 milj. m³ senast under första delen av 1970-talet. BP:s raffinaderi i Göteborg kan producera ca 6 milj. m³ och synes f. n. inte ha några utbyggnadsplaner. På sikt bör man dock även här räkna med en viss utbyggnad.

¹ Rapport rörande Sveriges energiförsörjning 1955–1985, avgiven av Energikommittén. Finansdepartementets utredningsserie 1967: 8.

OK planerar att i trakten av Lysekil bygga ett raffinaderi för en årsproduktion i första etappen av ca 5 milj. m³. Vid lokaliseringen har möjligheterna att utvidga raffinaderiet till dubbla kapaciteten beaktats.

Den här skisserade utbyggnaden av raffinaderikapaciteten i Sverige möjliggör en successivt ökande export av i Sverige producerade petroleumprodukter, främst till Norge och Danmark. Storleken härav är svår att förutse och är ur hamnsynpunkt av mindre intresse.

Den petrokemiska industrin i Stenungsund förbrukar f. n. 300 000 ton (350 000 m³) råvaror och halvfabrikat i form av en importerad bensinfraktion. En utbyggnad planeras nu till en årsproduktion av bortåt det dubbla senast till årsskiftet 1970/71. Troligen kommer efterhand också andra oljebolag att etablera petrokemiska basindustrier, i första hand i anslutning till raffinaderier.

Mot bakgrund av fartygsutvecklingen (jfr kap. 5) och de begränsade djupen i infartslederna till Östersjön torde man få räkna med att hela eller praktiskt taget hela ökningen av råoljetransporterna till Sverige – från ca 12 milj. ton i nuläget till ungefär det dubbla omkring år 1980 – kommer på berörda västkusthamnar. De importerade petroleumprodukterna liksom de i landets raffinaderier framställda produkterna torde dock komma samtliga kuststräckor tillgodo i en tillväxttakt ungefär svarande mot den lokala konsumtionen.

Järnmalm och andra malmer

Gruvorna i Norrbottens län svarar nu för nära 80 % av järnmalmsbrytningen i landet. Av produktionen i de mellansvenska gruvorna och anrikningsverken kommer omkring hälften från Grängesberg-bolagets anläggningar och bortåt en fjärdedel från Bergslagens gruvor och verk.

Lapplandsmalmen exporteras nästan helt. Den svenska andelen som huvudsakligen går till Norrbottens Järnverk i Luleå överstiger normalt ej 1 milj. ton per år.

Den mellansvenska malmen förbrukas allt-

mer inom landets järn- och stålverk vilket generellt sett verkar dämpande på malmexporten. Under år 1965 exporterades knappt 60 % (3,7 milj. ton) av produktionen. Flera mindre gruvor har lagts ner, vilket haft till följd att utförseln över Västerås och Otterbäcken nästan upphört. Huvuddelen av exporten sker nu över Oxelösund och Hargshamn.

En framtidsbedömning¹ som gjordes år 1965 med ledning av bl. a. tillgängliga FN-prognoser visar, att den totala svenska järnmalmsexporten år 1980 kan komma att uppgå till 38 milj. ton (25 milj. ton år 1965). Detta innebär en årlig medelökning om 2,75 %. Härav torde de mellansvenska gruvorna komma att svara för omkring 2 milj. ton enligt en år 1964 redovisad undersökning² av deras avsättningsproblem.

Den största kvantitetsökningen torde komma på Narviks hamn. Över Luleå kan malmutförseln bedömas öka från ca 4,5 milj. ton år 1965 till 5,5 à 6 milj. ton. Oxelösunds hamn kommer sannolikt att svara för så gott som hela exporten från de mellansvenska malmfälten. Över Hargshamn torde dock komma att skeppas omkring 600 000 ton per år.

Totalproduktionen av andra malmer än järnmalm, huvudsakligen s. k. *ädlä malmer*, omfattade år 1965 drygt 800 000 ton. Härav utgjorde zinkmalmen knappt 20 % medan resten bestod av silver-, bly-, koppar-, guld- och manganmalm.

Produktionen av zinkmalm i Ämmeberg torde under överskådlig tid bli av samma omfattning som f. n., d. v. s. omkring 50 000 ton. Den skeppas via Göta kanal till Otterbäcken och efter omlastning där till Belgien. Sannolikt kommer transporterna på sträckan Ämmeberg–Otterbäcken att överföras till landsväg efter pågående väguppbyggnader men det är då också tänkbart att omlastningen i samband med övergång till större fartyg kan flyttas över till Norrköping.

¹ G. Norström: Världens handelstonnagebehov och svensk varvsindustri 1964–1980. IUI. Stockholm 1965.

² B. Serning: De mellansvenska gruvornas speciella avsättningsproblem. Jernkontorets Ånaler 1964: 8.

Zink- och blysligtransporterna från Bolidenbolagets mellansvenska gruvor över Gävle hamn till smältverk i Norge omfattar ca 70 000 ton. En ökning till 90 000 à 100 000 ton är tänkbar.

Över Rönnskär importeras årligen mellan 100 000 och 150 000 ton kopparslig. Kvantiteten får antas öka i takt med kopparproduktionen, d. v. s. med 2 à 3 % per år.

De transporter av svavelkisslig som f. n. sker över Skelleftehamn till massa- samt svavelsyra- och svaveldioxidfabriker i södra Sverige omfattar 300 000 à 350 000 ton. På sikt bör man räkna med en ökning till 400 000 à 450 000 ton per år.

Kol och koks

Av kol och koks importeras numera endast ca 3 milj. ton per år, varav drygt hälften utgörs av kol. Behovet av kol för eldningsändamål kan förväntas minska ytterligare något som en följd av övergången till olja. I stort sett torde dock denna övergång numera vara avslutad.

Importbehovet i fråga om koks är svårt att bedöma. Nu importeras till järnindustrin koks från utländska koksverk men sedan flera år finns planer på byggande av ett nytt koksverk i Oxelösund. Något avgörande i dessa planer har emellertid inte skett (våren 1969).

Om det nya koksverket kommer till stånd torde huvuddelen av koksbehovet till järnframställningen i Sverige bli täckt genom detta verk. I så fall kommer importen av kol över Oxelösund att öka avsevärt och koksimporten minska i motsvarande mån.

Spannmål och gödselmedel

Den svenska jordbrukspolitiken kan förväntas medföra vissa ändrade produktionsförhållanden, som kan påverka den nuvarande import- och exportstrukturen i fråga om främst *spannmål*. Transporterna av både importerad och exporterad spannmål sker emellertid oftast via större hamnar på kontinenten. Till och från dessa försiggår transporterna med mindre fartyg, speciellt utrus-

tade för denna typ av bulktransport. Den nuvarande decentraliserade transportbilden ifråga om spannmål kan sålunda förväntas bestå under en tid framöver.

Ifråga om *gödselmedel* pågår en koncentration av produktionen inom Sverige. Under senare år har två superfosfatfabriker nedlagts och utbyggnad skett av en fabrik i Sydsverige (Landskrona). Ytterligare utbyggnad planeras varvid förutsätts utbyggda hamnresurser för att transporterna av råvaror (råfosfat och kalisalt) skall kunna ske med större fartyg. Även ifråga om salpeter-tillverkningen kan förväntas en motsvarande koncentration, bl. a. till följd av utländsk konkurrens.

Eftersom gödselmedel är relativt billiga produkter och det totalt rör sig om en förbrukning av 1,4 milj. ton per år blir transportkostnaderna av stor betydelse. Härvid anses koncentrationen till ett färre antal välbelägna fabriker vara en nödvändig strukturförändring för att en inhemsk produktion skall kunna upprätthållas.

För distributionen från fabriken torde i framtiden både sjö- och landtransporter liksom hittills komma att utnyttjas. På samma sätt som gäller för andra liknande godsslag kan landtransporterna komma att ta över en del från den inrikes sjöfrakten.

Kalksten och cement

Kalksten som råvara eller förädlad konsumeras huvudsakligen inom byggnadsbranschen och jordbruket samt av järnverken och massaindustrin (fig. 4.20). Gotland svarar för nästan hela utlastningen av kalksten inom landet. Till fastlandet transporterades år 1965 ca 0,8 milj. ton och till utlandet exporterades samma år drygt 0,5 milj. ton. Genom järnverkens och massaindustrins starka expansion under senare år täcker den inhemska kalkstensbrytningen inte hela behovet utan ca 0,4 milj. ton importeras från bl. a. Danmark och Storbritannien, främst till hamnar i Västsverige. Med hänsyn till den fortsatta utbyggnaden av framförallt industrierna vid kusten torde det vara rimligt att räkna med

en inrikes fartygstransporterad kvantitet kalksten (och dolomit) av storleksordningen 1,1 à 1,2 milj. ton om 10 à 15 år. Ungefär samma tillväxt bör antas gälla för exporten.

Förbrukningen av *cement* är starkt avhängigt byggnads- och anläggningsverksamhetens omfattning (fig. 4.30). Om man antar en årlig tillväxt inom denna av 4 à 5 % bör man – mot bakgrund av de senaste femton årens utveckling – kunna räkna med en årlig ökning av cementförbrukningen av ungefär 3 %. Därtill kan komma någon ökning av exporten.

Distributionen av cement sker numera till omkring 80 % av den skeppade mängden i form av löscement med speciella fartyg. Av den i svenska hamnar lastade kvantiteten år 1965, 1,3 milj. ton, kom drygt 50 % från Slite, ca 20 % från vardera Degerhamn och Stora Vika samt resten från Limhamn. Inom det närmaste tiotalet år bör man kunna räkna med att skeppningarna ökar till 1,8 à 1,9 milj. ton per år. Huvuddelen av ökningen eller omkring 0,5 milj. ton faller därvid på Slite.

Övrigt massgods

Utom de i det föregående behandlade massgods-kategorierna bör för att bilden skall bli fullständig nämnas havsbogseringen av timmer till och från Finland samt till Norge (0,3 milj. ton år 1966) ävensom den inrikes havsbogseringen. För dessa transporter krävs inga egentliga hamnanordningar varför hamnutredningen bortser härifrån vid sina bedömningar och rekommendationer.

I detta avsnitt har behandlats vad som i dagens läge betraktas som massgods. Emellertid kan tillgången på råvaror för landets basindustrier eller andra förhållanden ändras så att import av nya godsslag blir nödvändig. Vidare kan varor som nu utgör stuvningsgods överföras till transport i bulk. Här kan som exempel nämnas flis och pappersmassa. I den mån utvecklingen skulle gå mot import av dessa produkter torde importen komma att ske över privata specialhamnar i anslutning till närliggande industrier.

4.5.4 Parti- och styckegodstransporterna

Skogsindustriprodukter

Tillgångarna på sågtimmer börjar nu bli mindre tillfredsställande i landets nordliga delar, speciellt i någorlunda lättillgängliga lägen. I de sydligare delarna råder det motsatta förhållandet. Transportmöjligheterna när det gäller avsättning av den färdiga varan är gynnsammare söderut, både när det gäller avståndet till de viktigaste marknaderna och regulariteten i leveranserna. En vandring söderut av sågverksindustrier har därför skett de senaste åren, och sannolikt kommer industrins tyngdpunkt att förskjutas ytterligare mot landets sydliga delar.

Sågverkens totalproduktion var år 1965 när 2,2 milj. stds. Utförda prognoser ger till resultat en ökning till 2,3 à 2,4 milj. stds år 1970! Därefter förutses en tillväxt i produktionen med i medeltal 2,2 % per år, vilket ger en totalkvantitet år 1980 av 2,8 à 3,0 milj. stds.

I fråga om avsättningen går nu drygt hälften på export (fig. 4.24). Kvantiteten rör sig om drygt 1 milj. stds, d. v. s. ca 2,7 milj. ton. Långtidsutredningen beräknade att exporten skulle öka med drygt 35 % mellan åren 1963 och 1970, en bedömning som visat sig riktig. Efter år 1970 väntas utbudet på trävaror öka.

Av den nämnda exporten går omkring 80 % med båt. Såvitt f. n. kan överblickas torde de fartygsgående kvantiteterna från Sverige öka med omkring 1 % per år. För sydsvenska kusthamnar kan det dock med ledning av det föregående finnas anledning att räkna med en marginal uppåt till högst 2 %.

I samband med en övergång till artificiell torkning och paketering av virket kommer utlastningen med säkerhet att koncentreras till vissa hamnar – utlastningsterminaler – eventuellt med sorterings- och märkningsanläggningar. För SCA har en sådan koncentration redan företagits till hamnarna i

¹ Det lägre talet enligt långtidsutredningen, SOU 1966:1, det högre enligt virkesbalansutredningen, SOU 1968:9.

Umeå (Holmsund) och Tunadal. I södra Sverige pågår utbyggnad av eller planeras terminaler i Karlshamn, Halmstad, Oskarshamn och Ämål. För de hamnar dit utlastningen kan komma att koncentreras måste man räkna med en avsevärt större tillväxt än angivna 1 à 2 %.

Produktionen av *pappersmassa* var år 1965 nära 6,7 milj. ton varav ca 3,8 milj. ton exporterades (fig 4.26). Slipmassan som stod för knappt 1,3 milj. ton är numera främst beroende av journal- och tidningspappersbrukens behov sedan exportmassan stagnerat.¹ Sulfitmassan ökar förhållandevis litet och omfattade år 1965 något över 1,7 milj. ton. Sulfatmassan ökar däremot kraftigt och utgjorde samma år drygt 3,0 milj. ton eller 45 % av massaproduktionen. Efter andra världskriget har en ny massaprodukt kommit fram med lövved som råvara, den halv-kemiska. Produktionen av dissolvingmassa (viskosmassa) för textiltfiberindustrin minskar. Den tillverkas numera med större utbyte utomlands.

Expertutredningen i samband med långtidsutredningen kom – med beaktande av tillgängliga prognoser över bl. a. konsumtionen av papper och papp i Västeuropa som är och kommer att vara Sveriges viktigaste avnämarområde för dessa produkter och för massa – fram till att Sverige år 1970 skulle kunna tänkas producera och sälja ca 8,6 milj. ton massa varav 4,6 milj. ton för export. Detta innebär en årlig tillväxt av 3 à 4 %, varmed under antagande av oförändrad tillväxt totalproduktionen år 1980 skulle kunna uppgå till 11,5 à 13 milj. ton.

Såvitt man hittills kunnat bedöma har dessa prognoser varit väl optimistiska. Med utgångspunkt från senare bedömningar² och vid någorlunda gynnsamma avsättningsbetingelser bör man kunna räkna med en totalproduktion år 1980 av storleksordningen 10 milj. ton massa, d. v. s. en årlig tillväxt från 1965 års volym om knappt 6,7 milj. ton på 3 %. Den absoluta huvuddelen av nytillskottet torde med hänsyn till virkestillgångarnas geografiska belägenhet komma på de sydsvenska länen och östra Mellansverige samt i viss mån övre Norrland. Av totalpro-

duktionen bör man kunna räkna med ca 45 % för export, d. v. s. omkring 4,5 milj. ton.

Fram till år 1960 ökade massaindustrierna i inlandsläge i betydelse. Därefter har fabriker i kustläge åter börjat öka sin andel av den totala produktionen. Av olika anledningar – t. ex. behov av vatten, avloppsmöjligheter, transportbehov – får man räkna med att kustlägesindustrierna i framtiden kommer att betyda allt mer. Om inga nya revolutionerande tillverkningsmetoder kommer fram torde man kunna kalkylera med att mellan 70 och 80 % av produktionen år 1980 kommer att ske i kustlokaliserande anläggningar mot ca 61 % år 1965.

En ökande andel av pappersmassan vidareförädlas inom landet till *papper och papp*. Härav producerades år 1965 nära 3,2 milj. ton varav ca 2,3 milj. ton exporterades (fig. 4.25). Nära 670 000 ton var tidningspapper och drygt 200 000 ton journalpapper. Dominerande var emellertid tillverkningen av olika pappers- och pappkvaliteter för emballageändamål med år 1965 nära 2,2 milj. ton (65 % av totalproduktionen).

Liksom vad gäller massaproduktionen torde långtidsutredningens prognoser – som innebär en produktion av drygt 4,2 milj. ton papper och papp år 1970 och lägst 5,7 à 6,2 milj. ton år 1980 – nu kunna bedömas vara något i överkant. En totalproduktion år 1980 av storleksordningen 5 à 6 milj. ton, d. v. s. en årlig tillväxt av mellan 3 och 4 %, synes rimlig.

Av den producerade mängden papper och papp exporterar f. n. omkring 60 %. För tidningspapper gäller ungefär 70 %. Om exportandelen blir 60 à 70 % år 1980 erhålls en exportkvantitet på 3 à 4 milj. ton, varav tidnings- och journalexporten torde komma att omfatta 0,8 à 0,9 milj. ton och resten huvudsakligen kraftliner o. d. F. n. lämnar produkterna landet nästan hundra procentigt med båt, men en stigande andel går med järnväg och i någon mån med lastbil.

Massa- och pappersindustrins tilltransporter

¹ Enligt Virkesbalansutredningen, SOU 1968:9

² Bl. a. i Avstämning av 1965 års långtidsutredning, SOU 1968: 24.

ter omfattar bränsle, kalksten, salt, kemikalier etc. Omfattningen väntas öka i långsammare takt än produktionen, beroende på användningen av bränsle- och råvarubesparande metoder. De fartygsgående tilltransporterna torde komma att öka med ca 2,5 % i medeltal per år.

Järn, stål och andra metaller

Den samlade produktionen hos järn- och stålverken bestod år 1965 av nära 2,3 milj. ton tackjärn, drygt 4,7 milj. ton göt samt drygt 3,2 milj. ton smitt och varmvalsat järn och stål.

Järn- och stålindustrin har – under intryck av en stark konkurrens och med utnyttjande av nya metoder och processer – till stor del ändrat karaktär i riktning mot längre driven förädling och högre andel specialstål. Överhuvudtaget kännetecknas den svenska järn- och stålverkssektorn av en produktionsteknisk och organisatorisk nydaning och en lägmässig omfördelning i expansiv riktning.

Inom tackjärnssektorn har de senaste åren försiggått en förhållandevis stark regional vandring i det att de kustlägeslokaliserade anläggningarna expanderat, trots i och för sig betydande utbyggnader i inlandet. Sålunda uppgick andelen masugnar i kustläge eller högst 5 km därifrån till 50 % år 1965 mot 26 % år 1950 och 7 % år 1930.

Järnverket i *Luleå* producerar f.n. omkring 450 000 ton grov- och tunnplåt samt balk- och vinkeljärn. Några utbyggnader inom de närmaste åren planeras inte.

Anläggningen i *Oxelösund* har nu en kapacitet av 500 000 ton grovplåt och 50 000 ton mediumplåt per år, men den faktiska produktionen var år 1967 470 000 ton totalt. Samma år framställdes också 717 000 ton tackjärn som här omedelbart förädlades till stålgot. Arbeten pågår för att höja tackjärns- och stålgotkapaciteten till ca 900 000 ton per år.

Järnverket i *Halmstad* är baserat på skrot och tillverkar främst armeringsstål för den sydsvenska marknaden och viss export. Produktionen uppgår till ca 110 000 ton per år.

Enligt de framtidsbedömningar som ut-

förts framförallt i samband med 1965 års långtidsutredning skulle avsättningsmöjligheterna för handelsstålverkens produkter öka med drygt 4 % per år till år 1980 och för specialstålverkens produkter med 6 %. Den hittillsvarande utvecklingen har inte motsvarat den förväntade produktionsökningen. Mot bakgrund härav torde kustlägesmasugnarna relativt snart producera ca 1,4 milj. ton (1,2 milj. ton år 1967) och svara för mer än hälften av tackjärnsproduktionen i landet.

Exportkvantiteten var år 1965 nära 1,1 milj. ton, varav ungefär två tredjedelar handelsstål och en tredjedel specialstål. Härav går ca 80 % med fartyg. Fram till omkring år 1980 kan handelsstålsexporten beräknas öka med ungefär 4 % per år och specialstålsexporten med i medeltal 7 % per år, eller sammanvägt ca 5 % per år.¹ En förskjutning mellan fartygs- och järnvägstransporterat exportgods pågår, framförallt inom specialstålssektorn, varför den årliga medeltillväxten av det fartygsgående godset kan bedömas bli 3 à 4 %.

Trots den starka utbyggnaden av stålindustrin i landet sker import av stålindustriprodukter. Den var år 1965 ca 1,6 milj. ton. Då självförsörjningsgraden torde öka något i framtiden bör importökningen kunna begränsas till 2,6 % per år. Importen är koncentrerad till hamnarna i *Luleå*, *Gävle* och *Oxelösund* beträffande handelsstålet och till hamnen i *Göteborg* när det gäller specialstålet. Denna koncentration torde komma att ytterligare förstärkas, särskilt vid en fortsatt regional utbyggnad av enhetslastsystemet.

Järn- och stålverkssektorn kräver betydande råvarutransporter. Inrikes fartygs-transporter förekommer som tidigare nämnts i fråga om kalksten och dolomit (*Gotland*). Till mellansvenska masugnar skeppas malm och järnskrot från *Luleå* via främst *Oxelösund* och vänerhamnar, Eldningsolja går huvudsakligen (hittills) med fartyg från raffinaderier och depåer i eller i närheten av *Stockholm* och *Göteborg* till järnverk som ej har kustläge. Från *Luleå* skeppas järn-

¹ Enligt prognoser av Ruist m. fl.

verksprodukter till bl. a. Göteborg. Sammanlagt kan de från järn- och stålverkens förbrukning emanerande inrikes fartygstransporterna skattas till knappt 1 milj. ton per år. Ökningstakten till år 1980 torde bli 1,5 à 2 % per år varvid oljan torde svara för merparten av tillskottet.

Importen av råvaror uppgår till i runt tal 3 milj. ton per år, huvudsakligen koks och olja, tackjärn och skrot samt ugnstegel och vissa legeringsämnen. Tilltransporterna från utlandet torde – med hänsyn till bl. a. fortsatta effektiviseringsåtgärder på bränslesidan samt den ökande svenska raffinaderiandelen – komma att gå upp med i medeltal 3 à 4 % per år. Det bör även beaktas att import av järnmalm på längre sikt kan tänkas.

Livsmedel utom spannmål

Införseln av livsmedel kommer sannolikt att öka relativt kraftigt till följd av den fortgående konsumtionsökningen. Här får man dock räkna med att ökningen i huvudsak faller på land- och flygtransportmedlen, varför den med fartyg fraktade kvantiteten knappast kan komma att stiga mer än från ca 1,4 milj. ton år 1965 till 1,5 à 2 milj. ton år 1980. Utförseln av livsmedel torde beroende på jordbrukspolitiken bli högst lika stor som f. n. eller omkring 0,2 milj. ton.

Maskiner och transportmedel

Införseln av dessa varugrupper torde med hänsyn till den fortsatta allt mer komplicerade utbyggnaden av industrin samt bilismens utveckling komma att öka från 0,4 milj. ton år 1965 till 0,5 à 1 milj. ton omkring år 1980. Verkstadsindustrins expansion torde medföra en kraftig ökning av exportkvantiteten. Inte minst gäller detta ifråga om bilindustrin. En ökning av utförseln från 0,3 milj. ton år 1965 till 0,8 à 1,3 milj. ton omkring 1980 förefaller trolig.

Kemiska grundämnen och föreningar

Av betydelse i transporthänseende är inom den tunga kemiska industrin särskilt svavelsyra- och kloralkalifabriker. De har dels

stora införsel- och utförselkvantiteter inom produktionen och är därmed starkt hamnberoende, men har också ett stort energibehov som förr tillgodosetts genom elkraft men nu alltmer övergår till att tillgodoses av eldningsolja vilket ytterligare stärker hamnberoendet.

Svavelsyra tillverkas ur inhemsk svavelkis i Rönnskär och Hälsingborg (fig. 4.21). En mindre fabrik finns också i Oskarshamn men den skall läggas ner när Hälsingborgsfabriken byggs ut. I Rönnskär produceras ca 175 000 ton och i Hälsingborg blir produktionen om något år ca 550 000 ton. Ökningstakten fram till år 1980 torde bli 3 à 4 % per år.

Klor, natriumhydroxid samt klorater och liknande lösnings- och blekningsmedel för i första hand massa- och pappersindustrin produceras huvudsakligen i Skoghall, Domsjö, Bohus, Stockvik och Trollhättan. En ny fabrik håller på att uppföras i Stenungsund för att tas i bruk under år 1969. Kapaciteten blir ca 45 000 ton per år. Sambandet med massa- och pappersindustrin talar för att utvecklingen inom de nämnda industrigrenarna blir likformig, vilket enligt det föregående skulle innebära en ökning med 3 à 4 % per år. Med hänsyn till ökad integriering och ökande återvinning av kemikalier torde 3 % vara den mest troliga ökningen för denna del av den kemiska industrin. Kvantiteten omkring år 1980 skattas därvid till 1 milj. ton.

Råvaror för beklädnads- och läderindustrin m m. samt diverse varor

Dessa varugrupper svarade år 1965 för 0,3 milj. ton av införseln och 0,3 milj. ton av utförseln. Någon nämnvärd förändring i kvantiteterna förutses inte.

4.5.5 Sammanfattning

De här av hamnutredningen gjorda bedömningarna av varuinförseln och varuutförseln med fartyg över de svenska hamnarna exkl. färjedodset omkring år 1980 sammanfattas i tabell 4.8.

Tabell 4.8. Import och export med fartyg åren 1965 och 1980 (milj. ton)

	1965		Omkring 1980	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
<i>Företrädesvis massgods:</i>				
Petroleum och petroleumprodukter	19,0	0,4	36 à 40	2 à 3
Malmer och metallaska	0,8	8,8	1	9 à 10
Spannmål och gödselmedel	1,2	0,6	1 à 2	0,5 à 1
Övrigt massgods	5,5	1,4	6 à 8	2
Subtotalt	26,5	11,2	44 à 51	13,5 à 16
<i>Företrädesvis parti- och styckegods:</i>				
Skogsindustriprodukter	0,2	7,7	0,5 à 1	9,5 à 11
Järn, stål, andra metaller etc.	2,0	0,9	3	1,5 à 2
Livsmedel utom spannmål	1,4	0,2	1,5 à 2	} 1,5 à 2
Kem. grundämnen etc.	0,8	0,2	1 à 2	
Råvaror för beklädn.industrin	0,2	0,0	0,2	
Maskiner och transportmedel	0,4	0,3	0,5 à 1	
Övrigt parti och styckegods	0,4	0,3	0,5 à 1	
Subtotalt	5,4	9,6	7 à 10	12,5 à 15
Totalt	31,9	20,8	51 à 61	26 à 31

Den inrikes sjöfarten bedömer hamnutredningen komma att öka från ca 9,8 milj. ton år 1965 till 20 à 22 milj. ton omkring år 1980.

Sammantaget skulle man därmed kunna förutsätta att följande varukvantiteter skall hanteras i de svenska hamnarna år 1980 jämfört med år 1965.

	Hanterad kvantitet (milj. ton)	
	1980	1965
<i>Företrädesvis massgods:</i>		
Import	ca 48	26,5
Export	ca 15	11,2
Inrikes	ca 38	18,1
	ca 101	55,8
<i>Företrädesvis parti- och styckegods:</i>		
Import	ca 9	5,4
Export	ca 14	9,6
Inrikes	ca 4	1,5
	ca 27	16,5
Totalt	ca 128	72,3

De här sammanfattade prognosvärdena innefattar av flera skäl en hög grad av osäkerhet. Den historiska utvecklingen har visat att omkastningar ständigt inträffar som ändrar förutsättningarna i gjorda prognoser.

Här skall endast några faktorer nämnas som exempel på svårigheten att förutsäga vilka behov som kan behöva uppfyllas inom transportsektorn, speciellt av sjöfarten.

Landets energibehov tillgodoses till stor del genom oljeprodukter. Oljan svarar kvantitetsmässigt för omkring 55 % av den totala importen. Omfattande undersökningar pågår emellertid för att utröna om naturgas eller andra petroleumprodukter finns inom svenskt område i södra Östersjön. En upptäckt av sådana hittills okända fyndigheter kan leda till en helt ändrad bild beträffande landets energiförsörjning med t. ex. naturgas som ny energikälla och till följd härav minskad eller stagnerad oljeimport. Utvecklingen på kärnkraftområdet ger vidare ökad osäkerhet i bedömningarna.

Petroleumprodukter transporteras inom landet med bil, båt och järnväg. Tillkomsten av en eller flera rörledningar kan i ett slag förändra transportmönstret och kraftigt försämra lönsamheten för andra transportgrenar som t. o. m. kan nödgas upphöra med sin verksamhet. Detta kan t. ex. för en ledning Göteborg-Bergslagen komma att drabba inrikessjöfarten på Väneren och i Trollhätte kanal med ett bortfall av över hälften av gods-transportkvantiteten.

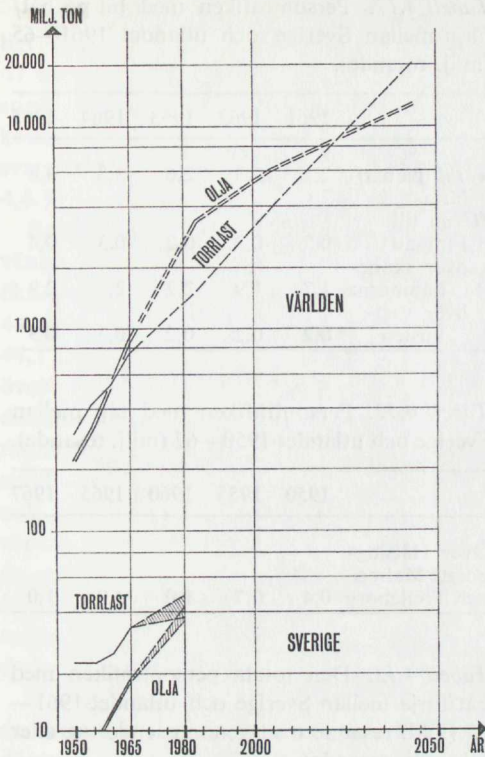


Fig. 4.31. Prognos över den sjöburna världshandelns utveckling till år 2043.

I detta sammanhang bör man inte heller bortse från att fyndigheter av naturgas kan upptäckas i närliggande länder på kontinenten. Sedan ländernas eget behov tillgodosetts kan export till Sverige komma ifråga, i första hand till det betydande konsumtionsområdet i landets södra del där vattenkraftverken är få och andra energikällor därmed konkurrenskraftiga. Naturgasexport från befintliga källor i Nordsjön till Sverige är ej helt otänkbar i den mån ett rörledningssystem kommer till stånd på kontinenten med någon förgrening nära svenskt område.

Den teknologiska utvecklingen är på många områden mycket snabb. Nya produkter kommer fram i allt tätare tempo och ger ofta upphov till nya transporter som är omöjliga att förutse. Inte minst transportmedlen själva är föremål för denna utveckling.

Sist men inte minst bör observeras att utrikes- och inrikespolitiska förändringar i

länder som är berörda av den svenska utrikeshandeln har medfört tvära kastningar i transportrelationerna och i transporterarnas fördelning på trafikgrenar. Det kan här vara fråga om medveten styrning av transporter till vissa trafikgrenar eller transportvägar. Det kan också vara fråga om direkt upphörande av handeln mellan vissa länder varvid konsumtionsbehoven måste täckas i andra relationer.

I fråga om politiska förändringar bör nämnas pågående arbete med att närma de båda europeiska frihandelsblocken EEC och EFTA till varandra. Raserandet av nuvarande tullmurar kan i första hand väntas medföra ändrade transportrelationer och med hänsyn till blockens geografiska uppbyggnad överföring från sjö- till landtransport av vissa godsslag.

Slutligen vill hamnutredningen nämna att den tagit del av en år 1968 publicerad amerikansk prognos avseende världssjöfartens och den amerikanska sjöfartens utveckling under en 75-årsperiod.¹ Fig. 4.31 återger prognosen avseende den sjöburna världshandelns utveckling fördelad på torrlast- och tankfartyg. I samma fig. har också markerats hamnutredningens uppfattning om den svenska utrikeshandelns utveckling fram till år 1980.

4.6 Persontransporterna

4.6.1 Hittillsvarande utveckling

Enligt en studie som utförts i samband med 1965 års långtidsutrednings arbete¹ ökade den totala passagerartrafiken mellan Sverige och utlandet mellan åren 1950 och 1965 från knappt 9 milj. till drygt 44 milj. resande, eller med i genomsnitt 11 % per år. Fördelningen på trafikmedel enligt denna studie visas i tabellerna 4.9 och 4.10.

Biltrafiken och flygtrafiken visar en stabil

¹ Oceanborne shipping: Demand and technology. Litton Systems Inc. U.S. Department of Commerce 1968.

¹ Bo Mårtensson: Persontrafiken mellan Sverige och utlandet åren 1950-1965 samt prognos beträffande trafik för åren 1966 och 1970. SOU 1966: 69.

Tabell 4.9. Persontrafiken mellan Sverige och utlandet 1950—65.

	Milj. resande år			
	1950	1955	1960	1965
Bil	3,92	5,41	10,28	21,72
Tåg	0,52	0,89	1,33	1,41
Båt	4,00	7,00	13,35	19,20
Flyg	0,22	0,48	0,93	1,77
S:a	8,66	13,78	25,89	44,10

Anm. I båttrafiken ingår ej resande som beagnat sig av båt eller färja för vissa överfarter men företagit resan i bil eller genomgående tåg.

och expansiv utveckling. Båttrafiken har också ökat starkt men ökningstakten har varit svagare. I fråga om tågtrafiken synes relativ mättnadnivå ha uppnåtts.

Trafikmedlens relativa andel av den totala passagerartrafiken har förändrats sålunda.

Tabell 4.10. Varje trafikmedels relativa andel i procent av persontrafiken mellan Sverige och utlandet 1950—65.

	1950	1955	1960	1965
Bil	45,2	39,2	39,7	49,3
Tåg	6,0	6,5	5,1	3,2
Båt	46,2	50,8	51,6	43,5
Flyg	2,6	3,5	3,6	4,0

Biltrafiken passerade år 1962 båttrafikens andel av totaltrafiken, och flygtrafiken tågtrafikens andel år 1964. Av antalet flygpasagerare var år 1965 omkring en tredjedel charterresenärer mot knappt 5 % tio år tidigare.

Den ur hamnsynpunkt intressanta persontrafiken med bil, tåg och båt visas i tabellerna 4.11—4.13.

Sveriges färjeförbindelser med utlandet framgår av fig. 4.28. Vissa förbindelser upprätthålls endast sommartid. Några rederiers trafik baseras på inköpsmöjligheterna ombord på fartygen och kan därför upphöra med kort varsel. Färjetrafik har sålunda tidigare under 1960-talet även upprätthållits mellan Gävle, Simpnäs och Gräddö, Kalmar resp. Karlskrona och finska hamnar,

Tabell 4.11. Persontrafiken med bil på båt/färja mellan Sverige och utlandet 1961—65 (milj. resande).

	1961	1962	1963	1964	1965
Totalt på båt/färja	2,1	2,3	2,6	3,3	3,6
Härav till Finland	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4
över skånehamnarna	1,7	1,9	2,2	2,7	2,9
över västkusten	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3

Tabell 4.12. Persontrafiken med tåg mellan Sverige och utlandet 1950—67 (milj. resande).

	1950	1955	1960	1965	1967
Över Hälsingborg, Malmö och Trelleborg	0,4	0,7	1,0	1,0	1,0

Tabell 4.13. Den totala persontrafiken med båt/färja mellan Sverige och utlandet 1961—65 (inkl. resande med genomgående tåg eller bil, milj. resande).

	1961	1962	1963	1964	1965
Danmark	15,1	15,7	16,4	20,2	21,2
Norge	—	0,2	0,1	0,3	0,2
Finland	0,8	0,9	0,9	1,3	1,9
Västtyskland och Östtyskland	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4
Övriga länder	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1

mellan Kalmar och Travemünde samt mellan Höganäs, Halmstad samt Falkenberg och danska hamnar. Under innevarande år öppnas två nya färjelinjer mellan Ystad och Polen.

4.6.2 Förväntad utveckling

Utrikestrafikens starka tillväxt beror på en rad faktorer, bland vilka kan nämnas ökad fritid, ökade realinkomster, ökat bilinnehav, relativt och i många fall även absolut sett billigare resor samt nya resmål till länder med i förhållande till Sverige lågt kostnads-läge.

Den framtida utvecklingen är utomordentligt svår att förutse. Under perioden 1964-67 har de svenska turistutgifterna i utlandet stigit med 14,5 % per år.¹ Av den privata konsumtionen år 1967 om 66 200 milj. kr. svarade denna post för 1 500 milj. kr. eller 4,4 %.

Enligt långtidsutredningens bedömning väntas antalet utrikesresor fram till år 1970 öka med 7 à 10 % per år,² eller från drygt 44 milj. år 1965 till 60 à 75 milj. Av de 44,1 milj. resorna år 1965 skedde 19,6 milj. över Öresund (44,5 %).³ De svenska och danska öresundsgrupperna har i sin prognos räknat med en total persontrafik över Öresund av 26 milj. resande år 1970 och 35 milj. resande år 1980. Andelen bilresor förväntas vara densamma år 1970 som under de senaste åren (12 %) men ökar till 14 % år 1980. Tåg- och busstrafiken har de senaste åren svarat för ca 4 % av resorna och de individuella resorna för ca 84 %.

Hamnutredningen har inte funnit välgående skäl att frångå långtidsutredningens bedömning av den utrikes persontrafikens utveckling fram till år 1980. Utredningen skattar antalet utrikesresor vid denna tidpunkt till 80 à 100 milj. Omkring 90 % härav torde komma att ske på båtar och färjor.

¹ SOU 1968: 24.

² SOU 1966: 29.

³ SOU 1967: 54.

5.1 Fartygssammansättning m. m.

Den svenska handelsflottan uttryckt i enheter över 100 ton brutto uppgick den 1 januari 1967 till 872 fartyg om sammanlagt 4 454 milj. ton brutto. Härav var ca 18 % sysselsatta i fart på svenska hamnar. 55 % var insatta i fart helt mellan utländska hamnar och 27 % långtidsuthyrda till utlandet.

Sveriges andel av fartygstrafiken uttryckt i nettodräktighet mellan svenska och utländska hamnar var år 1966 25,8 % för rena lastfartyg och 51,2 % för passagerarfartyg och färjor. Totalt uppgick den svenska andelen till 42,3 %. Den senare siffran är dock knappast representativ eftersom beräkningssättet ger för stor tyngd åt färjetrafiken på grund av färjelinjernas korta distanser och omloppstider. Lastfartygens stora absoluta tonnageinsats och i synnerhet deras större transportarbete kommer ej till uttryck i den anförda statistiken.

Den del av svenska handelsflottan, som är insatt på sjöfart mellan utländska hamnar, går nästan helt i oceanfart och består numera mest av linjefartyg samt specialiserat bulktonnage huvudsakligen för olja. Trampfart med icke specialinriktat tonnage är starkt på tillbakagång efter hand som specialfartyg för olika slag av transporter blir alltmer vanliga.

I denna redogörelse kommer att behandlas främst fartygsutvecklingen i trafiken på

svenska hamnar men även sådana utvecklingstendenser inom den internationella sjöfarten, som indirekt kan inverka på den svenska sjöfarts- och hamnstrukturen, främst inom den transoceaniska linjefarten samt inom olje- och bulkgodstrafiken.

Det viktigaste utvecklingsdraget inom sjöfarten under senare tid är den starkt ökande specialiseringen. Denna har möjliggjorts genom framsteg inom fartygsbyggande och hanteringsteknik och har till stor del initierats av den ökade konkurrensen inom sjöfarten samt mellan sjöfart och andra transportmedel.

5.2 Viktiga samband mellan fartygsutvecklingen och den tekniska hamn- och farledsplaneringen

Vid hamnarnas tekniska planering blir fartygsutvecklingen och fartygstrafikens struktur intressant i första hand som underlag för dimensioneringen av farleder och hamnbassänger. Indirekt inverkar emellertid fartygsstrukturen i ett flertal avseenden på den totala planeringen av hamnanläggningar, maskinutrustning och servicefunktioner. De viktigaste sambanden är följande.

Fartygsdimensionerna – längd, bredd och djupgående – bestämmer farledernas vattendjup, bredd och kurvradier, varvid djupet i allmänhet representerar den dyraste dimensionen. Vidare bestämmer fartygen bl. a. vattendjupen i hamnbassängerna, ka-

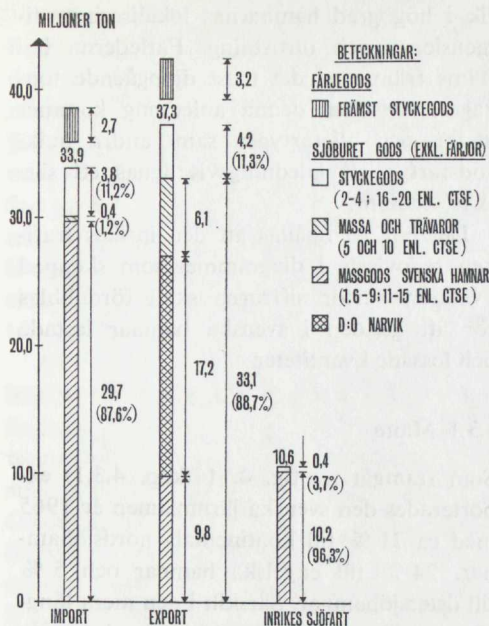


Fig. 5.1. Sveriges sjöfart år 1967 (inkl. malm via Narvik).

jernas grundläggningsdjup, bassängbredder och vändbassängernas storlek. Fartygsdjupgåendets stora inverkan på hamninvesteringarna belyses bl. a. av att kajkostnaden enligt en år 1950 publicerad svensk undersökning¹ ungefär följer formeln $550 + 110 \cdot d^{1.7}$, dvs. ökar genomsnittligt i proportion till djupet upphöjt till digniteten 1,7.

Fartygens lastförmåga bestämmer i stort upplagsområdets och magasinens bredd, som i princip ökar med andra digniteten vid en lineär ökning av någon av fartygets huvuddimensioner, t. ex. djupgåendet. Så t. ex. erfordrar en 10 m kaj ett dubbelt så brett upplagsområde som en 7 m kaj. Detta skapar särskilda problem t. ex. vid fördjupning av kajerna i befintliga hamnar där äldre byggnader eller transportleder ofta utgör hinder för en breddning av kajplanerna. Vidare ökas kraven på krankapacitet och tillfartsleder (inkl. rangerbangårdar) genom det ökade godsflödet per meter kaj vid en ökad fartygsstorlek.

Fartygsanlöpens grad av regularitet påverkar behovet av kajlängd. Vid slumpvis ankomst av fartygen krävs stor reservkapa-

citet – upp till fyra gånger den kajlängd som erfordras vid jämn beläggning – för att stockningar ej skall uppstå. Vid styrd trafik efter tidtabell, såsom vid färjelinjer, minskar kajbehovet avsevärt.

Fartygens anordningar för lastmottagning och -hantering bör om möjligt korrespondera med motsvarande anordningar i hamnarna. Dubbla hanteringsutrustningar framstår som orationella. Oftast erfordras egna lyftanordningar – kranar och bommar – ombord på fartyg, som trafikerar hamnar utan kranutrustning på kajerna. Möjligheterna att i europeiska hamnar helt slopa hamnkranarna är begränsade, särskilt i tidvattenhamnarna på kontinenten, där de stora vattenståndsskillnaderna ofta omöjliggör användandet av fartygskranar. Systemet med kajbaserade kranar tillämpas av ålder i Sverige liksom i övriga europeiska länder. Detta har gjort att dubbel hanteringsutrustning – kaj- och fartygsbaserad – praktiskt taget regelmässigt förekommer, när fartyg av konventionell trampfarts- och styckegodstyp besöker våra hamnar.

Färjor och roll on/roll off-fartyg kräver särskilda lastramper, ofta försedda med klaff för att kompensera de lokala vattenståndsskillnaderna. Färjelägen »skräddarsys» vanligen för bestämda fartyg, vilket begränsar användningen. – Fartyg med sidopor tar för trucklastning som mer och mer förekommer bör ges kajplatser utan kajspår och helst även utan kranspår och passar därför oftast inte in vid på traditionellt sätt utrustade kajer.

Stora tankfartyg har betydligt kraftigare pumpar än mindre sådana och erfordrar därför röranslutningar av större dimensioner.

Sammanfattningsvis gäller att de allt vanligare specialfartygen av olika slag också kräver specialkajer och särskilt utformad maskinell utrustning, magasin etc. Detta medför avsevärda anpassningsproblem för hamnarna och ofta en försämrad utnyttjning av befintliga »universalkajer».

¹ Herman Jansson. Kajdjupets betydelse ur anläggningskostnadssynpunkt. Svenska Kommunaltekniska Föreningens årsbok 1950.

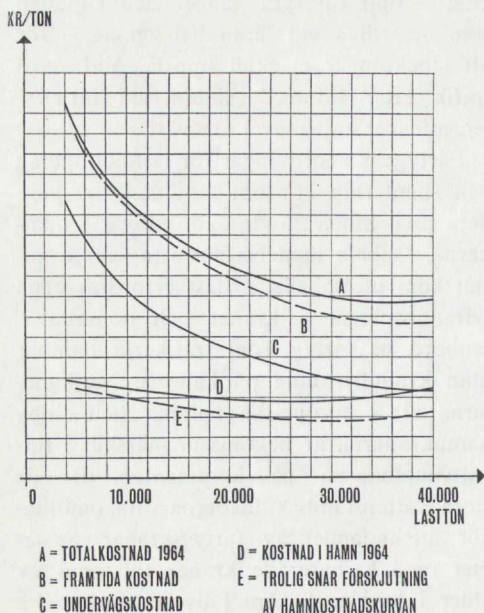


Fig. 5.2. Kostnadskurvor för transport av malm mellan Oxelösund och Rotterdam.

Som underlag för hamnarnas investeringsplanering och tekniska utformning spelar därför tillförlitliga prognoser om fartygsutvecklingen en betydande roll.

5.3 Massgodsfartyg

Fig. 5.1 anger i grova drag sammansättningen av sjöfarten på svenska hamnar samt färjetrafiken mellan Sverige och utlandet år 1967, fördelat på massgod, partigods och styckegods. Genom att diagrammet omfattar även narviksmalmen upptar det praktiskt taget hela den svenska utrikeshandeln.

Kvantitativt sett dominerar mass- och partigodset helt före det egentliga styckegodset, som upptar endast ca 5 % av den inrikes och 10 à 12 % av den utrikes sjöfarten exkl. färjetrafiken. Av massgodset överväger oljan inom importen och malmen inom exporten, och de upptar tillsammans nära $\frac{2}{3}$ av vår totala utrikessjöfart. På grund av massgodstrafikens omfattning och relativa stabilitet samt de använda fartygsenheterernas storlek bestämmer denna tra-

fik i hög grad hamnarnas lokalisering, dimensioner och utrustning. Farlederna bestäms främst av det mest djupgående tonnaget. Av bl. a. denna anledning kommer malm- och oljefartygen samt andra bulkgodsfartyg att inledningsvis ägnas ett särskilt studium.

Det bör framhållas att den inrikes trafiken redovisats i diagrammet som skeppad kvantitet varför siffrorna skall fördubblas för att ge den i svenska hamnar lastade och lossade kvantiteten.

5.3.1 Malm

Som framgår av fig. 4.11 (kap. 4.3.1) exporterades den svenska järnmalmen år 1965 med ca 71 % till kontinental nordsjöhamnar, 24 % till engelska hamnar och 5 % till östersjöhamnar. Särskilt i den mera långväga trafiken blir större fartygsenheter av specialutformning allt lönsammare i och med att lossnings- och lastningsutrustningen förbättras och hamndjupen ökas både i lastnings- och lossningshamnarna.

Fig. 5.2 visar kostnadskurvor för sjötransport av malm vid ballastresa i retur mellan Oxelösund och Rotterdam år 1964. Kalkylen har gjorts för lastton men kan approximativt anses gälla även för dödviktton vid fulla laster. Den baserar sig på införskaffade statistiska uppgifter om bl. a. fartygens verkliga liggtider i hamn, undervägstider och kostnader. Endast kostnaderna för resa runt Skagen har redovisats. Vägvalet mellan Skagen och Kielkanalen påverkar emellertid endast obetydligt totalkostnaderna. Vid en fullständigare övergång till specialtonnage än vad hittills skett erhålles en bättre utnyttjning av den högtintensiva lastnings- och lossningsutrustningen, fartygens kötider nedbringas och hamnkostnadskurvan förskjuts nedåt. »Optimalfartyget» ökar successivt från nuvarande 35 000-tonnare till 40 000 ton och troligen snart också till minst 50 000 ton.

Liknande kalkyler som den här redovisade har gjorts för ett antal andra transportrelationer. På basis därav kan följande uttalanden göras.

»Optimalfartyget» för Luleå torde i dag ligga vid ca 50 000 ton, vilket är mer än den nya infartsleden till Luleå malmhamn medger. För transoceaniska transporter av järnmalm från de nyexploaterade transoceaniska järnmalmfyndigheterna är malmfartyg om 80 000 à 100 000 ton lönsamma. I kortare relationer minskar den mest lönsamma fartygsstorleken för att i östersjötrafik från Luleå och Oxelösund gå ner till 25 000 à 30 000 ton.

Av stor betydelse för val av fartygsstorlek är hamnarnas lossnings- och lastningskapacitet. I Luleå är lastningskapaciteten teoretiskt max. 8 000 ton/tim., i Oxelösund ca 3 000 medan den i Västerås och Gävle stannar vid 400 resp. 500 ton/tim. Siffrorna bör ses mot bakgrunden av årsomsättningen, som för Oxelösunds del är 5 resp. 10 ggr Gävles och Västerås och för Luleås del ändå större. Investeringarna i Luleås nya malmhamn är av storleken 200 milj. kronor och har gjorts för en framtida trafik av ca 10 milj. ton/år. Även i Oxelösund har den stora årsomsättningen motiverat mycket stora investeringar i utlastningsanordningar. Maximilossningskapacitet i Rotterdam (Botlek) uppges till 1 500 ton/tim. och ligger i många av de stora losseshamnarna vid ca 1 000 ton/tim. I praktiken ligger emellertid de för de enskilda fartygen uppnådda värdena betydligt lägre än de ovan angivna teoretiska maximivärdena. Lossningskapaciteten influeras starkt av att gripskopa måste användas, vilket begränsar kapaciteten särskilt under lossningens sista del.

De förhållandevis små lastningskapaciteterna i malmutskeppningshamnar såsom Gävle och Västerås minskar lönsamheten av stora fartyg. 20 000 à 25 000 ton vid nordsjöfart och 10 000 à 15 000 ton vid östersjöfart torde här för närvarande ge den bästa lönsamheten.

Ovan angivna ungefärliga värden för optimala fartygsstorlekar vid malmskeppning i olika transportrelationer ger den rådande trenden för nytt tonnage. I verkligheten råder emellertid en stor eftersläpning genom att gammalt, främst utländskt tonnage, fort-

farande används. Genomsnittstonnaget i de stora malmhamnarna ligger som följd därav ännu vid 15 000–20 000 ton. En avsevärd successiv ökning är emellertid att förvänta inom ramen för vad hamndjup och farleder tillåter.

I längre relationer går malmfartygen ofta med koks/kol eller olja i retur. I sistnämnda fallet är fartygen utrustade med separata lasttankar för olja. Fartygens storlek påverkas föga härav.

5.3.2 Olja

Importen av petroleum och produkter därav utgjorde år 1965, som framgår av fig. 4.9, 19,0 milj. ton, varav 3,7 milj. ton råolja till raffinaderierna i Göteborg och Ny-näshamn. Härtill kom en inrikes oljetrafik av ca 3,9 milj. ton.

En diskussion om tonnageutvecklingen inom oljetransportsektorn måste – liksom skett för malmtransportsektorn – hänföras till de olika transportrelationer som gäller för branschen.

Mindre än 20 % av de i Sverige förbrukade oljeprodukterna kommer f. n. från transoceaniska belägna raffinaderier, främst från Västindien och Venezuela. Ungefär lika mycket kommer från sovjetryska östersjöhamnar. För den återstående importen sönderfaller sjötransporten i två led nämligen dels en transport av råolja från transoceaniska källor till raffinaderier belägna i Europa och en senare transport av petroleumprodukter till svensk lossningshamn. Den olja, som raffinerats inom landet, transporteras dock delvis till sina slutliga konsumtionsområden landvägen. För en mindre del, 2,0 à 2,5 milj. ton, av de utifrån införda produkterna tillkommer ett tredje sjötransportled från svensk importhamn till annan svensk oljehamn.

Efterhand som raffinaderierna i takt med den ökande konsumtionen alltmera tenderar till att förläggas till Sverige eller till andra skandinaviska länder får det första ledet ökat intresse även för svenskt vidkommande. Importen av råolja till Sverige är tämligen jämnt fördelad mellan Persiska

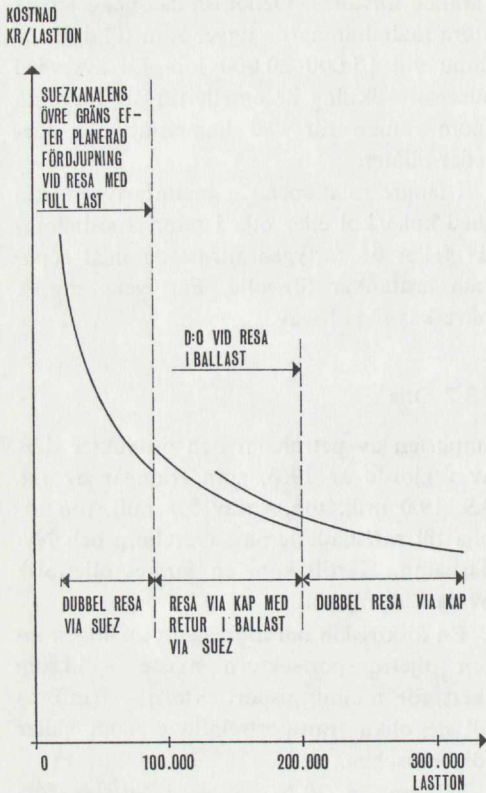


Fig. 5.3. Sjötransportkostnad för råolja mellan Persiska viken och Rotterdam.

viken och Venezuela. Libyen och Nigeria får ökad betydelse. Relationen Persiska viken - Europa är dock den viktigaste både på kortare och längre sikt och är därför värd ett särskilt studium sett mot bakgrunden av pågående och planerade utbyggnader av raffinaderikapacitet i Sverige.

Fig. 5.3 visar under år 1967 beräknade ungefärliga kostnadskurvor för råoljetransporter från Persiska viken till ett större västeuropeiskt raffinaderi med en antagen årsomsättning av 8 milj. ton/år. Suez-kanalen skulle enligt de planer som gällde före kanalens stängning sommaren 1967 fördjupas med sikte på att släppa igenom 80 000 à 100 000 tons fullastade och ca 200 000 tons ballastade fartyg. Redan vid 150 000 tons fartygsstorlek blir det dock lika billigt att gå den längre vägen runt Afrika som att passera Suez med 100 000 tons fartyg.

Kombinationen resa i last runt Kap och returresa i ballast genom Suez blir emellertid ännu lönsammare upp till den gräns som Suez-kanalen sätter för fartygens passage i ballast. Diagrammet visar också, att övre gränsen för de stora fartygens lönsamhet i denna och liknande relationer ej har nåtts ens vid storleken 300 000 ton, som i dag betecknar de största fartyg som levererats. Än större fartyg anses skeppsbyggnadstekniskt möjliga att bygga. Det bör tilläggas att ändringar i försäkringar, kanalavgifter o. dyl. kan förskjuta kurvorna inbördes något till nackdel för de allra största fartygen. Detta förhållande, kombinerat med säkerhetsöverbäganden, svårigheter att skapa tillräckliga hamndjup etc., gör att man för närvarande kan spåra en trend att begränsa storleken till 200 000 à 250 000 ton. Flera stora europeiska oljeimporthamnar, Rotterdam, Golfe de Fos, Le Havre och Göteborg, fördjupas också med sikte på denna fartygsstorlek.

Fig. 5.4 visar inom vilka gränser djupgåendet av oljefartygen ligger vid olika storlek samt i anslutning därtill största möjliga djupgåendet för vissa genomfartsleder och kanaler av stor internationell betydelse. Redan vid omkring 100 000 ton uppstår stora svårigheter vid passage av den djupaste leden till Östersjön genom Stora Bält. Även Nordsjön och Engelska kanalen är relativt grunda. Få av de nu etablerade västeuropeiska oljehamnarna uppges kunna iordningställas för att ta emot fartyg på mer än 250 000 ton utan att fördjupningskostnaderna därvid skulle bli helt prohibitiva. För andra hamnar utgör 100 000 ton ett maximum. Ett av de stora oljeföretagen har funnit det fördelaktigt att göra ytterligare en uppdelning av transporten innan varan når raffinaderiet, nämligen genom en omlastningshamn vid Bantry Bay på Irland. Det har därvid uppgivits att vidaretransporter till de europeiska raffinaderierna skall ske i fartyg om ca 100 000 ton dw, vilken storlek kan anses vara optimal för dylika transporter. Hamnutredningen har med tanke på utbyggnaden av nya svenska raffinaderier funnit det intressant

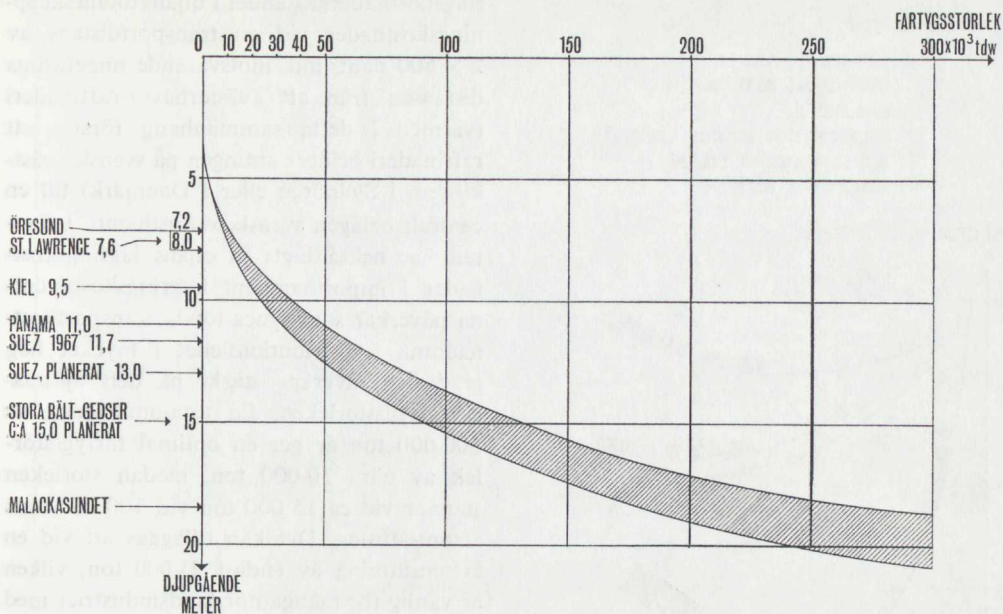


Fig. 5.4. Oljefartygs djupgående samt största möjliga fartygsdjupgåendet vid passage av vissa kanaler och genomfartsleder.

att undersöka om en sådan systemlösning erbjuder det billigaste alternativet för furer av ett svenskt raffinaderi med råolja. Obruten transport med fartygsstorlekar överstigande 150 000–175 000 ton visar sig emellertid vara billigare än en dylik transport i två led. För raffinaderier, vars hamnar kan ta emot högst ca 100 000 tons fartyg, blir däremot troligen mönstret med dubbla transportled lönsammare än med direkttransport (t. ex. till Wilhelmshaven, terminal för den stora oljeledningen till Rhen- och Ruhrområdena, samt även till raffinaderier belägna vid Östersjön). I Göteborg, i vilken stad två av de tre svenska oljeraffinaderierna är belägna, fördjupas f. n. infartsleden med sikte på ca 200 000 tons fartyg. Någon råoljeimport i två led torde ej bli aktuell för dessa raffinaderier. Däremot kan förhållandena ställa sig annorlunda för oljeraffinaderiet i Nynäshamn, dit fartygsdjupgåendet begränsas av östersjöinloppens tröskeldjup av ca 17 m, motsvarande max. ca 100 000 tons fartyg.

Hittills har behandlats endast det eller de led av oljans transporter, som leder till

raffinaderierna. Den pågående snabba övergången till allt större fartyg för dessa transporter sammanhänger med att undervägs-kostnaderna per transporterad enhet för långa oljetransporter blir av utslagsgivande betydelse, medan terminalkostnadsandelen blir relativt obetydlig. Fartygens pumpar dimensioneras i allmänhet så att även det största fartyg kan lossa hela sin last på ett dygn. Kostnader för lagringsanläggningar och lagerrentor får ringa inverkan på totalkalkylen tack vare snabbt genomslag och relativt billiga anläggningar. Cisternkostnaderna per m³ lagringsvolym minskar nämligen starkt vid ökande cisternstorlekar.

Trots den allt större betydelse som direkta råoljetransporter kommer att få för den svenska oljeförsörjningen är dock hos oss oljetransporternas distributionsled kvantitativt viktigare och det för flertalet av våra hamnar mest intressanta. Inom detta transportled är fördelen av övergång till större fartygsenheter ej så påtaglig som inom råoljeledet. Terminalkostnaderna verkar dämpande på fartygstillväxten, särskilt

FÖRUTSÄTTNINGAR :

SKEPPNINGSDISTANS 1000 N.MIL
 OLIJANS CIF-PRIS 100 KR/TON
 KAPITALRÄNTA 12%
 CISTERNALÄGGNINGENS ÅRSKOSTNAD 6,50 KR/M³
 ÅRLIG LAGRINGSOMKOSTNAD 2 KR/TON
 ÅRSOMSÄTTNING A TON/ÅR

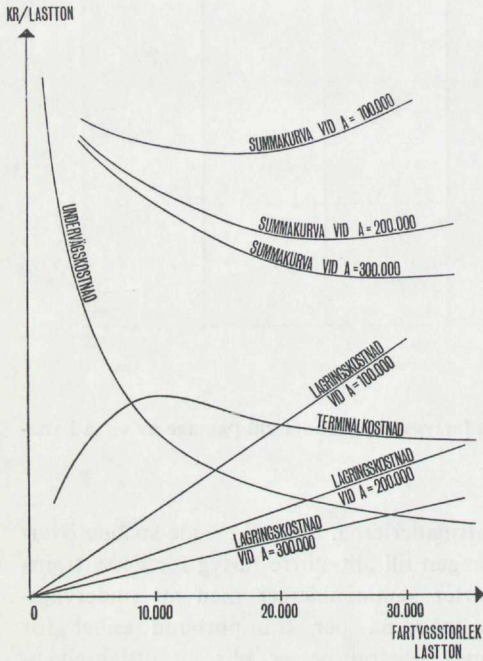


Fig. 5.5. Sjötransportkostnad för oljeprodukter.

i hamnar med liten omsättning och beläggna relativt nära utlastningshamnarna.

I det följande skall i korthet redogöras för en studie av fartygsutvecklingen för några karakteristiska transportrelationer vid import av petroleumprodukter över svenska hamnar. Kostnadsjämförelse mellan några transportalternativ, som gjorts i olika sammanhang, har givit vid handen att nuvarande decentraliserade transportmönster med oljedepåer i ett stort antal hamnar säkerligen kommer att bestå även framdeles. Studien avser att visa vilka fartygsstorlekar som vid en sådan trolig utveckling kan bli de vanligaste i olika hamnar. Fig. 5.5 visar den metodik som använts vid studiens genomförande. Diagrammet illustrerar under-
 vägs- och terminalkostnadernas samt lag-

ningskostnadernas andel i oljans totala skeppningskostnader vid en transportdistans av 2×500 naut. mil, motsvarande ungefärliga distansen från ett »västerhavs»-raffinaderi (varmed i detta sammanhang förstås ett raffinaderi beläget antingen på svenska västkusten, i Sydnorge eller i Danmark) till en centralt belägen svensk ostkusthamn. I figuren har också lagts in oljans lagringskostnader i importhamnen. Lagringskostnaderna påverkar som synes totala transportkostnaderna i distributionsledet i mycket hög grad och inverkar starkt på den optimala fartygsstorleken. En totalomsättning av 300 000 ton/år ger en optimal fartygsstorlek av nära 30 000 ton, medan storleken stannar vid ca 15 000 ton vid 100 000 tons årsomsättning. Det kan tilläggas att vid en årsomsättning av endast 25 000 ton, vilken är vanlig för många norrlandsindustrier med egen oljeimport, de optimala hemtagningskvantiteterna går ned till ca 3 000 ton. I dessa fall är emellertid samlastning till flera konsumenter vanlig (jfr kapitel 6.3).

De beräkningsförutsättningar på vilka kalkylen grundats framgår av figuren. Lagringskostnaderna består till ca $\frac{1}{3}$ av lagerrentor och till ca $\frac{2}{3}$ av cisternkostnader plus lagringsomkostnader.

Om motsvarande kalkyl genomförs beträffande de kortare transporter av raffinerade produkter visar det sig att betydligt mindre fartygsenheter blir de mest lönsamma. I fig. 5.6 har i tre olika kurvskoror lagts in sjötransportkostnaderna för distanserna 2×250 , 2×500 och $2 \times 1\,000$ naut. mil under antagande av olika stora oljedepåer. Transporter på distanser om 2×250 naut. mil och därunder kan beräknas komma att ske med fartyg på 2 000–5 000 ton. Som jämförelse kan nämnas att avståndet Göteborg–Malmö är ca 140 naut. mil, Göteborg–Karlstad ca 140 naut. mil, Nynäshamn–Sundsvall ca 260 naut. mil samt Klaipeđa–Västerås ca 330 naut. mil. Detta torde innebära att fartyg om 3 000–4 000 t dw får en ganska vidsträckt användning för produkttransporterna till importhamnarna.

På analogt sätt finner man att längre transport, t. ex. mellan västerhavsraffinaderi

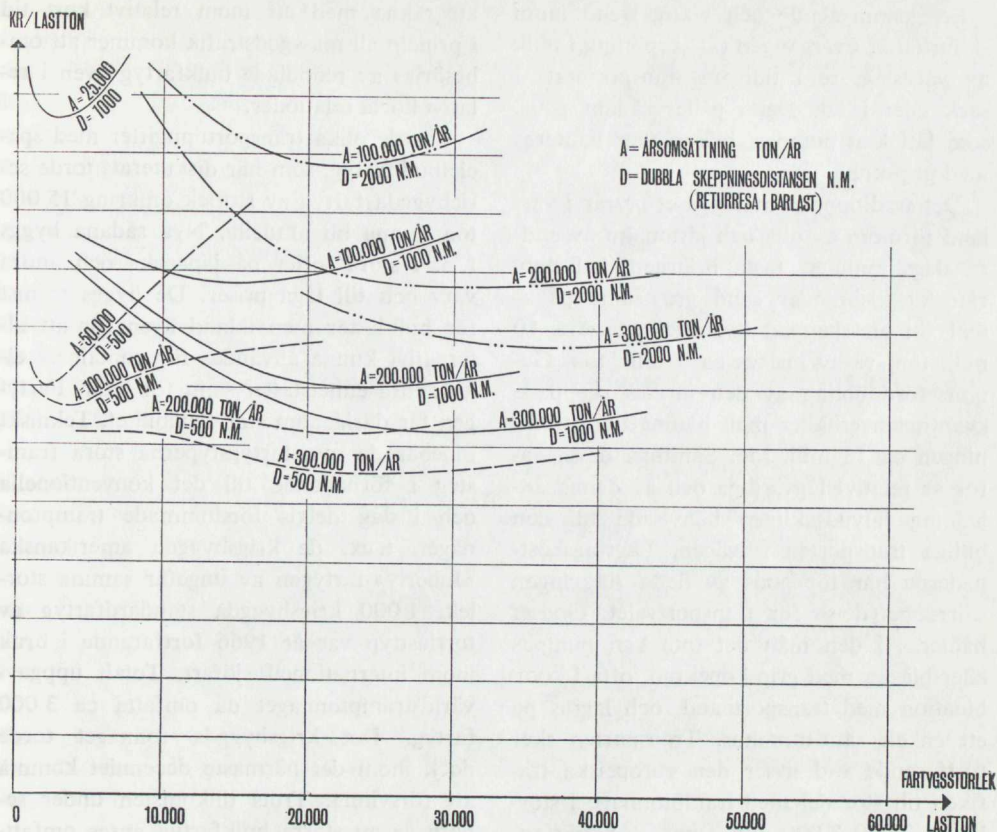


Fig. 5.6. Kostnadskurvor för transport av oljeprodukter vid varierande skeppningsdistanser och årsomsättningar i lagerdepån.

och ostkusthamn eller mellan kontinentraf-
finaderi och svensk hamn, kommer att ske
med fartyg på mellan 15 000 och 40 000
ton, där de största fartygen kommer i fråga
endast för oljehamnar med stor omsätt-
ning. På grund av kostnadskurvornas flack-
het inom den aktuella spännvidden kan
dock – t. ex. i en situation då överskott
råder på visst tonnage – även såväl större
som mindre tonnage komma ifråga.

Av intresse är att notera att de produkt-
tankers, som f. n. byggs vid svenska varv,
grupperas i storlekarna 2 000–5 000 samt
20 000–30 000 t dw.

5.3.3 Annat massgods

Valet av fartygsstorlek påverkas, såsom vi-
sats i föregående avsnitt i hög grad av kost-

naderna för lagring av godset i väntan på
skeppning eller distribution av detsamma.
Lagerkostnadernas inverkan på fartygsvalet
accentueras alltmera ju dyrbarare godset
samt anläggningarna för dess lagring är.
Kravet på täta leveranser och mindre
skeppningsstorlekar blir mest påtagligt för
dyrbart gods – särskilt styckegods – samt
minst vid lågvärdigt massgods utan sär-
skilda krav på skyddad lagring. För beräk-
ning av fartygstillväxten inom den mera låg-
värdiga massgodssektorn gäller i stort sett
samma betraktelsesätt som redovisats för
malmen. Man finner sålunda där att med
en ökad mekanisering av hanteringen och
ökade årliga skeppningskvantiteter en fort-
löpande ökning av fartygsstorlekarna sker.
För det dyrbarare godset är däremot far-
tygens storleksökning mera dämpad.

En genomgående och viktig trend inom sjöfarten är övergången till skeppning i bulk av varuslag, som tidigare transporterats i säck eller i fat. Detta gäller sådant gods, som lätt kan pumpas, blåsas eller hanteras med gripskopa.

Det traditionella massgodset består i vårt land förutom av olja och järnmalm av andra slags malmer, fasta bränslen, kalksten, råfosfat, kisbränder, sand, grus samt spannmål till en skeppad kvantitet av nära 10 milj. ton, varav inrikes ca 3 milj. ton. Genom fördubbling av den inrikes skeppade kvantiteten erhåller man hamn genomströmningen ca 13 milj. ton. Samtliga dessa varor är relativt lågvärdiga och av denna anledning huvudsakligen hänvisade till den billiga transporten sjövägen. Lagringskostnaderna har för gods av detta slag ingen större betydelse för transportvalet. Godset hanteras i den mån det inte kan pumpas eller blåsas, med gripskopekran, ofta i kombination med transportband, och lagras på ett enkelt sätt utomhus. Transporten sker fortfarande vad avser den europeiska trafiken till stor del med tramptonnage i storleken 2 000–7 000 ton samt – beträffande den inrikes trafiken med sand och grus – med pråmar. Fasta bränslen, ca 3,6 miljoner ton, importeras till stor del med malmtonnage som returfrakt. Råfosfat går till en del som returfrakt med linjetonnage i medelhavsart. Transporterna av svensk spannmål, som mest gäller östersjöområdet (jfr fig. 4.17) sker fortfarande till viss del med motorseglare.

En vara, som också kan räknas till bulkgodset, är järnskrot, varav år 1964 från USA importerades 120 000 ton och från andra länder ungefär motsvarande kvantitet. En koncentration till en enda importhamn av sistnämnda import uppgavs då vara aktuell, varvid övergång till bulkfartyg om 15 000 à 20 000 ton skulle bli lönsam. Importen ifråga har emellertid senare gått ner avsevärt och sker i små sändningar.

Det nuvarande transportmönstret förändras successivt efter hand som det äldre tonnaget försvinner och specialiseringen inom sjöfarten fortskrider. Man torde därför ha

att räkna med att inom relativt kort tid i princip all massgodstrafik kommer att ombesörjas av renodlade bulkfartyg även i relativt korta relationer.

För de olika transportuppgifter med specialbulkfartyg, som här diskuterats torde seriebyggda fartyg av storlek omkring 15 000 ton kunna bli aktuella. Nya sådana byggs f. n. i stora serier på japanska och andra varv och till låga priser. De byggs främst för bulklaster men ibland även för att alternativt kunna användas för containers eller andra enhetslaster samt för bilar. Fartygen får därigenom stor flexibilitet. Tekniskt innebär de nya fartygstyperna stora framsteg i förhållande till det konventionella och i dag delvis förslummade tramptonnaget, t. ex. de krigsbyggda amerikanska »Liberty»-fartygen av ungefär samma storlek. 1 000 krigsbyggda standardfartyg av torrlasttyp var år 1966 fortfarande i bruk inom internationell sjöfart. Totalt uppgavs världstramptonnaget då omfatta ca 3 000 fartyg. Det krigsbyggda tonnaget torde dock inom det närmaste decenniet komma att försvinna. Trots tillkomsten under senare år av större bulkfartyg anses omfattningen och tillväxten inom det internationella varuutbytet alltjämt komma att tillförsäkra ett stort antal fartyg i den mera händiga 15 000–20 000 tonsklassen fortsatt ordertillgång.

Hittills har behandlats skeppning av det traditionella massgodset av lågvärdekaraktär. Transport i bulk sker emellertid även av sådant relativt högvärdigt förutvarande säckgods som spannmål, oljefröer och cement. Till vårt land skeppas numera även vin i bulk.

Totala hamntrafiken med varor av dessa slag uppgår till ca 6 milj. ton.

5.4 Fartyg för parti- och styckegods

Inom den traditionella sjöfarten ställer det sig svårt att helt skilja på fartyg avsedda för partigods och sådana avsedda för styckegods eftersom gränserna mellan de båda godsslagen varit svävande och transporter-na ofta sammanvävda med varandra. Ten-

densen att skapa särskilda transportlösningar för partigodset utanför ramen för traditionell linjetrafik med styckegods blir dock alltmera markant. Den nu pågående utvecklingen inom styckegodssektorn kommer att på många håll ytterligare påskynda borskilnaden mellan de båda grupperna. Planläggning av nya transportlösningar för partigodset pågår för fullt. I vårt land är detta särskilt framträdande för skogsindustriprodukterna. Samtidigt sker en geografisk och organisk omläggning av styckegodstransporterna som automatiskt utestänger en del av partigodset.

Kvantitativt sett uppgår Sveriges sjöburna styckegodsimport enligt den förenklade fördelning, som redovisas på fig. 5.1 till 3,8 milj. ton och exporten till 4,2 milj. ton. Här ingår järnindustrins produkter samt papper, som ofta betraktas som partigods. Utanför ligger 6,4 milj. ton massa och trävaror. Skogsindustriprodukternas kvantitativa dominans och den pågående omläggningen av dess transporter motiverar att deras skeppningar diskuteras i ett särskilt avsnitt.

5.4.1 Styckegodstonnaget

Styckegodset och delvis även partigodset betyder ur hamncapacitetssynpunkt liksom ur allmän transportsynpunkt avsevärt mera än vad de omsatta kvantiteterna utsäger. Anspråken på kapacitet blir betydligt större än för exempelvis massgods. Hamncapaciteten bestäms till stor del av den tid fartygen tillbringar i hamn. De sammanlagda liggetiderna vid lastning och lossning av exempelvis ett 10 000 tons fartyg i modernt utrustade hamnar för olika kategorier av gods kan belysas med följande ungefärliga värden:

Malmfartyg	1,5—3	dygn
Tankfartyg	2—3	»
Kollastat fartyg	6	»
Linjefartyg vid ett hamnanlöp i vardera ledet, fartyg av äldre typ	12—20	»
D:o, modernt fartyg	7—10	»
D:o, containerfartyg	2	»

Vad gäller torrlastgodset kan ovanstående siffror anses ungefärligen återspegla de skilda behoven av kajkapacitet. För oljetrafiken blir såväl kajer som godsmottagningsanordningar enklare och billigare än för torrlastgods. De konventionella linjefartygens höga hamnliggetider, som accentueras ytterligare vid ett ökat antal hamnanlöp i samband med dellastning och -lossning, beror till stor del på godsets hittillsvarande blandade struktur, styckestorlek och förpackning. Den i ett föregående avsnitt beskrivna övergången till transport i bulk av tidigare säck- och fatgods har berövat linjetrafiken dess enhetliga komponenter och därigenom ökat dess blandstruktur. Till följd härav och av lastrummens och luckornas utformning har stuvningsarbetet till största delen måst göras manuellt, vilket fördröjt arbetet och med successivt ökade arbetslöner fördyrat transporterna. Den allra största kostnadsposten är därvid själva fartyget, som under sin »improduktiva» tid i hamn i det närmaste kostar lika mycket per dygn som under gång.

Under de senaste 10 à 15 åren har arbetet med att nedbringa styckegodsfartygens tid i hamn fått alltmera ökad fart och avsevärda framsteg har gjorts. De tekniska framstegen har undan för undan möjliggjort helt nya lösningar. Detta har fört med sig att nya fartygstyper och hantlingsmetoder, som i och för sig inneburit stora framsteg, ganska snart blivit föråldrade och fått ersättas. Vid sidan av det framgångsrika tekniska utvecklingsarbetet som bedrivits har till tillkomsten av rationella nya transportlösningar bidragit även en fördjupad insikt i transportorganisatoriska och transportekonomiska problem – var till bidragit icke minst de operationsanalytiska metoderna och modern datateknik – samt skedda förändringar i näringsstruktur o. dyl.

Som exempel på framsteg som gjorts och problem som lösts under de allra senaste åren kan följande anföras:

Skeppsbyggnads- och maskintekniskt:

– idén med s. k. öppna fartyg, dvs. fartyg med lucköppningar i princip täckande

hela lastrummet, varigenom horisontalflyttningar i lastrummen undviks, har kunnat lösas skeppsbyggnadstekniskt;

- trimningsproblemen vid placering av maskiner och besättningsutrymmen akterut (»akterladdare», syftande bl. a. till att möjliggöra rätvinkliga lastrum) har i princip lösts;

- sido-, stäv- eller akterportar för horisontell (rullande) intagning eller uttagning av last utförs med bibehållen godtagbar sjösäkerhet;

- ökat kubikinnehåll med bibehållen stabilitet hos fartygen erhålls genom en ökning av fartygsbredden;

- genom framsteg i fartygens hydrodynamiska utformning och framdrivningsmaskinerier kan hastighetsförlusten till följd av ökad fartygsbredd åtminstone delvis kompenseras;

- lasthanteringsutrustningen ombord och i land har avsevärt förbättrats, bl. a. för transport av mycket tunga enheter och för horisontalflyttningar;

- godshanteringstekniken har utvecklats också genom förändringar i sättet för gods-enheternas utformning och förpackning (container, storflak, färdigsling, pallar, paketering av sågat trä samt för obrutna transporter ägnade släp- och påhängsvagnar).

Organisatoriskt, m. m.:

- principen att samordna hela transportkedjan från tillverkare till köpare omfattas i allt högre grad av alla berörda parter, bl. a. lastägare och transportföretag;

- exportindustriernas möjligheter att styra de egna transporterarna har ökat genom den pågående strukturrationalisering-
en mot stora enheter;

- ett förenklat förtullningsförfarande och införande av genomgångsdokument, m. m. medger i högre grad än tidigare obrutna transporter av styckegods genom hamnarna samt färdigställande respektive sönderbrytning av storenhetslaster före och efter fartygens ankomst till hamnen.

Det ovan beskrivna utvecklingsarbetet och övriga förändringar har lett fram till att styckegods-fartygens struktur nu snabbt hål-

ler på att förändras. Två på olika principer grundade typer av fartyg är sålunda under mycket snabb utveckling och kommer troligen att - allt efter sina betingelser - för lång framtid överta avsevärda delar av transporterarna inom främst styckegodsområdet:

- a) roll on/roll off-fartygen, grundade på horisontell intagning genom portar av last i form av enhetslaster, bilar eller trailers

- b) lift on/lift off-fartygen, »öppna» fartyg för helt vertikal lasthantering.

Båda fartygstyperna förutsätter enhetslaster och vinsterna av snabbare lastning och lossning motverkas till en del av oundvikliga kubikförluster. Genom lastningsförfarandet blir kubikförlusterna vid *roll on/roll off-systemet* särskilt stora och stuvningsfaktorn hög. Lastdäckens antal är begränsat med hänsyn till lastningsrampernas lutning och kubikbortfallet kan endast till en del kompenseras genom ökad fartygsbredd. Systemets viktigaste fördel framför lift on/lift off-systemet är de enkla terminalanläggningarna, som möjliggör snabb omloppstid utan alltför avskräckande investeringar. Roll on/roll off-systemet blir därför fördelaktigt på kortare linjer, på vilka undervägskostnaderna och därmed kubikförlusterna spelar en relativt sett underordnad roll. Roll on/roll off-fartygen erbjuder möjlighet till förläggning av passagerarutrymmen ovanför lastdäcken och kan då även tjänstgöra som färjor för passagerare och fordon. Fartygens storlek bestäms av lasttillgång, krav på turtäthet och seglingsdistans. Volymförlusten ligger mellan 30 och 60 % av lastkapaciteten uttryckt i ton dw. Den lägre siffran kan i gynnsammaste fall uppnås vid fartyg som utnyttjas för container och lastflak medan förlusterna blir avsevärt högre vid färjor för lastbilar och trailers. Vid oförändrad lasttillgång och turtäthet indikerar detta en ökad storlek i förhållande till de konventionella fartyg, som fartygen av färjekaraktär ersätter. I den nya färjetrafiken mellan Göteborg och engelska hamnar är förhållandet i bruttodräktighet mellan de nya färjorna och de äldre fartygen ungefär 2 : 1. Som allmän regel gäller att

vid en ökning av förhållandet mellan undervägs- och terminaltiderna lönsamheten av större fartygsenheter ökar. Sålunda ökar den ekonomiska fartygsstorleken vid längre distanser liksom den gör det när terminaltiden nedbringas.

Figur 4.28 visar färjelinjernas i östersjö- och nordsjöområdet helårsförbindelser vid årsskiftet 1968/69. Det bör understrykas att många av färjorna till sin karaktär är kombinerade färjor för passagerare och fordon och samtidigt lastfartyg av roll on/roll off-typ för såväl lastbilar och trailer som för container och flak. I de kortare relationerna dominerar den rena färjekaraktären, i de längre blir lastbärfunktionen viktigast. Färjagodstrafiken inräknas icke i den officiella hamnstatistiken. Den totala varutrafiken över samtliga färjelinjer är dock, såsom redovisats i avsnitt 4.3.3, avsevärd och ökade från år 1965 till år 1967 med 33 % från ca 4,5 till ca 6 milj. ton. Över 30 milj. passagerare medföljde sistnämnda år färjorna mellan Sverige och utlandet.

Färjornas storlek varierar avsevärt med distansen. Dödviktstonalet understiger oftast dräktighetstalen men är av mindre intresse, eftersom ju problemet vid fartyg för enhetslaster, trailers, bilar m. m. i allmänhet ligger i att åstadkomma tillräcklig lastrumsvolym. Detta åstadkoms genom stor bredd och en i förhållande till djupgåendet stor överbyggnad. I intet fall överskrider djupgåendet 5,5 meter. Detta största djupgående finner man för englandsfärjorna, trafiken Stockholm-Helsingfors och tåg-färjorna på Trelleborg. På de kortare linjerna är djupgåendet mindre, i vissa fall endast ca 3 meter. Färjorna är nästan undantagslöst försedda med för- eller akterportar för lastning- och lossning och byggda för färjelägen utrustade med klaff. Någon standardisering av färjornas form de olika linjerna emellan, i syfte att möjliggöra överflyttning från en färjehamn till en annan förekommer ej, såvitt utredningen kunnat finna. Detta försvårar ett samnyttjande av färjelägena, vilka i princip har specialutformats för respektive färjor.

För järnvägsfärjorna har av naturliga skäl en viss likformig dimensionering av fartyg och färjelägen kunnat ske. Även här råder dock en storleksskillnad mellan kortare och längre linjer. Färjorna Hälsingborg-Helsingör är sålunda enspåriga medan Malmö-Köpenhamn, Trelleborg-Sassnitz och Stockholm-Nådendal har två, tre- eller fyrspåriga färjor.

Färjorna i de korta lederna kan ses som substitut för bro- eller tunnelförbindelser. Efter tillkomsten av fasta förbindelser över Kalmarsund, Öresund och eventuellt Stora Bält räknar man med att ett flertal kommer att falla bort. Denna fråga behandlas ytterligare i kapitel 6.

I de mera långväga relationerna blir som ovan framhållits lastfunktionen alltmärta dominerande framför transporten av passagerare och deras fordon. Slutsteget är det rena roll on/roll off-fartyg för endast gods. I vissa färjelinjer har godsfartyg av denna typ satts in som komplement till passagerarfärjorna och därutöver har fristående roll off/roll on-linjer för enbart godsservice etablerats i flera relationer. Gränserna mellan färjetrafik och linjetrafik har därigenom alltmärta suddats ut.

Lift on/lift off-fartyg utgör den gängse beteckningen för containerfartyg av cellutförande även om hit egentligen skulle kunna räknas alla icke-bulkfartyg av öppen typ.

De första fartygen för ren containerfart var konverterade krigsbyggda fartyg som emellertid genom de stora kubikförlusterna var lönsamma endast på kortare trader. Numa utformas lift on/lift off-fartygen från början med tanke på containerlasten varigenom kubikförlusterna i lastrummen avsevärt kunnat nedbringas. Genom att man placerar containers som däckslast nedbringas förlusterna ytterligare.

Utvecklingen mot större fartyg kommer att gälla även vid övergång till lift on/lift off-fartyg som följd av de minskade hamnliggetiderna. Man räknar med en minskning till i gynnsammaste fall $1/10$ av hamnliggetiden för äldre tonnage med lika stor last.

Tabell 5.1. Dimensioner för styckegodsfartyg i oceanfart hemmahörande i Göteborg.

	1920	1930	1940	1950	1960	1966	Ökning i % 1920—66
Längd i m	116	117	121	130	133	136	17
Bredd i m	15,7	15,7	16,2	17,4	18,0	18,8	20
Djupgående i m	7,5	7,4	7,5	7,6	7,6	7,8	5

Tidigare har fartygssammansättningen inom linjesjöfartens olika huvudtrader under många år varit tämligen konstant och fartygen har i de transocean relationerna sällan överskridit storleken 10 000 dwt. Ovan nämnda medeldata för i Göteborg hemmahörande styckegodsfartyg i oceanfart belyser denna långsamma utveckling.

Anmärkningsvärd är den ringa djupgåendeökning som skett under en period av nära ett halvt sekel. Ökningen i lastförmåga har dock varit avsevärt större eller nära 50 %. De anförda svenska värdena kan anses representativa även för den internationella utvecklingen under motsvarande tid. Rent allmänt synes dock det transocean linjetonnage, som huvudsakligen varit baserat på de europeiska storhamnarna, i storlek legat över motsvarande svenska tonnage. Detta torde bl. a. sammanhånga med skillnaden i lasttillgång.

Fördelarna med containertransporter av det oenhetliga styckegodset ligger främst i att en integration av hela transportkedjan från producent till konsument därigenom kan komma till stånd. Att direkt jämföra kostnadsförändringarna i sjötransportledet vid övergång från exempelvis pallskeppning till containerskeppning är därför av begränsat värde. Containertransporterna sker från en, högst två bashamnar i vardera änden, medan annan linjefart oftast inkluderar hopsamling och distribution av godset i flera hamnar. Transportkostnadsvinsterna varierar avsevärt både för olika godsslag och för olika transportrelationer. För vissa transportled och vissa varor kan kostnadsförändringarna bli negativa och systemet ändå totalt sett ge avsevärda vinster. En stor del av vinsterna ligger i sådana faktorer som förbilligt emballage, mindre godsskador

och stölder etc.

Gjorda beräkningar¹ visar att vinsterna genom ett fullt genomfört »idealt» containersystem skulle kunna bli avsevärda. De beräknade kostnadsreduktionerna för ett antal valda varor vid olika transocean transporter uppgick till mellan 12 och 86 % av nuvarande frakter. I verkligheten torde det dock aldrig bli möjligt att uppnå ett sådant idealt system och man torde under mycket lång tid framåt för det transocean styckegodset ha att räkna med en kombination av integrerade containertransporter och successivt modifierade, mera konventionella transporter. Tyngdpunkten kommer dock alltmera att förskjutas mot containertransporter.

Fig. 5.7 illustrerar några fundamentala kostnads- och storlekssamband mellan styckegodsfartyg av hittills gängse typ och containerfartyg. Liksom för bulkfartyg erhålls linjefartygens optimala storlek vid olika transportdistanser som en funktion av terminal- och undervägskostnaderna. Vid containertrafik kan terminalkostnaden hållas låg tack vare fartygens kortare hamnuppehåll (t_1 för ett 15 000 tons containerfartyg mot t_2 för ett lika stort konventionellt fartyg). Undervägskostnaden (tg_{α}) ökar endast obetydligt för fartygsenheter av samma storlek vid övergång till containerfartyg och är betydligt lägre för t. ex. ett 45 000 tons containerfartyg än för ett 15 000 tons fartyg av nu gängse typ. Den teoretiska kostnadskurvan får därmed ett flackare förlopp för containerfartyg än för vanliga linjefartyg. Utvecklingen går därför mot en ökning av

¹ »Containerization: the key to low-cost transport». Rapport av Mc Kinsey and Company, Inc för British Transport Docks Board, juni 1967.

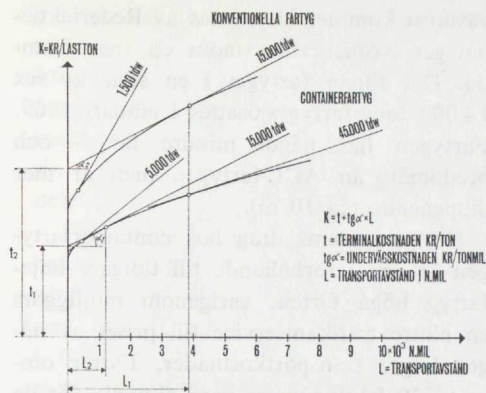


Fig 5.7. Teoretiska kostnadskurvor för styckegods-fartyg av olika storlek och typ.

optimalfartygsstorlekarna för en viss distans. Den räta linje som betecknar 15 000-tonsfartygets kostnader per lastton vid olika distanser får sin tangeringspunkt flyttad tillbaka på containerfartygskurvan i förhållande till den andra kurvan. Tangeringspunkten anger vilket avstånd (L_1 resp. L_2) som utgör fartygets optimala seglingsdistans, dvs. i princip det avstånd där fartyget är lönsammare än både större och mindre fartyg av samma typ. Man kan därför av de angivna allmänna sambanden dra ganska bestämda slutsatser om vilka följder övergången till containerskeppning kommer att på sikt få för fartygsutvecklingen.

För den transatlantiska farten i distansintervallet 3 000 à 4 000 naut. mil blir vid tillräcklig lasttillgång fartyg av storleken 40 000 à 50 000 ton mest lönsamma i stället för nuvarande 12 000 à 15 000 ton. 15 000 tons-fartyget blir mest lönsamt på en så kort distans som 1 000 à 1 500 naut. mil, dvs. exempelvis i längre intereuropeisk fart. I distansintervallet 400–500 naut. mil, exempelvis mellan Göteborg och engelska hamnar, blir vid tillräcklig lasttillgång 6 000 à 7 000 tons fartyg mest lönsamma mot f. n. ca 2 000 tons. De angivna siffrorna får anses som teoretiska riktvärden som framräknats för renodlade containerfartyg under vissa angivna betingelser, men torde ge en förhållandevis riktig bild av utvecklingen.

De stora containerfartygens fördelar för-

svinner emellertid snabbt om lasttillgången i de valda traderna blir otillräcklig. Av fig. 6.2 framgår sjötransportkostnadernas variationer i en viss trad (Göteborg–New York), dels vid full lasttillgång i huvudriktningen vid veckotrafik, dels vid successivt minskande kvantiteter (1,0, 0,5 och 0,3 milj. ton/år). De renodlade containerfartygen är som framgår av figuren utomordentligt känsliga för variationer i lasttillgången. Mera flexibla fartyg, t.ex. av den typ som Atlantic Container Line nyttjar (se nedan) har mot denna bakgrund avsevärda fördelar.

För de transoceaniska linjerna kan man nu se fram emot en språngvis utveckling av fartygsstorlekarna. De rena containerfartyg för skytteltrafik mellan New York och Rotterdam, som planeras av det amerikanska transportföretaget Sea-Land, har en dödvikt av över 40 000 ton och ett lastutrymme motsvarande fyra konventionella 10 000 à 12 000-tonsfartyg. Ett enda sådant containerfartyg har beräknats få samma transportkapacitet som 12 à 15 av de äldre fartygen. Ett ganska stort antal fartyg av liknande om än till storleken något mindre typer är under anskaffning för leverans under de närmaste åren och för insats i skilda transoceaniska relationer. Eftersom det rör sig om stora och mycket kapitalintensiva fartyg (inkl. containerutrustning) har ofta samgående etablerats mellan de stora linjerederierna. I den mån det rör sig om ren containertrafik kommer de optimala fartygsstorlekarna vid transatlantisk trafik och full lasttillgång att ligga ungefär vid de av Sea-Land planerade fartygen och vid längre resor ännu högre (jfr fig. 6.2). I praktiken råder emellertid icke obegränsad tillgång på containeriserbart gods och fartygen måste modifieras med hänsyn till detta. Vinsterna av att vid containertrafik övergå till större fartyg är emellertid så avsevärda att en omdirigering av godsströmmarna i de transoceaniska relationerna torde bli aktuell. Man eftersträvar därvid ett transportsystem med huvudströmmar mellan de olika världsdelarnas sjöfartsmetropoler och därifrån ett utstrålade nät av matarlinjer sjöledes och till lands. Tyngdpunkter i ett sådant system

torde till en början bli Västeuropa, USA:s ostkust, USA:s västkust, Kanada, Japan och Australien samt senare de viktigaste områdena i Sydamerika, Afrika och Sydostasien.

För närvarande finns i bruk inom USA samt mellan USA och Europa dels konverterade fartyg av olika typ rymmande mellan 250 och 500 20-fots containers, dels specialbyggda fartyg för upptill 900 20-fots containers. I verkligheten används containers av olika längd men 20-fotslängden utgör det vanligast använda jämförelsemåttet. De tidigare nämnda Sea-Land-fartygen har planerats för 1 260 35-fots containers, motsvarande mer än 2 000 20-fots containers. Feedertrafik har i början av år 1969 etablerats mellan Rotterdam och Göteborg/Felixstowe. En ökning av fartygskapaciteten från 900 till 2 500 containers skulle resultera i en minskning av transportkostnaden med 20 % i de transatlantiska rutterna medan ännu större fartyg skulle bli ekonomiska i de australiska och japanska rutterna.

Det bör här understrykas att fördelen med containertransporter till sjöss till stor del förloras om man i avsikt att få full last kombinerar containerskeppning med skeppning av blandat styckegods. Hamnliggetiden kommer då att bestämmas av det senare godset. Komplementgods bör vara av sådant slag att snabbast möjliga lossning erhålles.

Atlantic Container Line, i vilken bl. a. ingår tre svenska rederier, har satt in öppna fartyg med ca 15 000 ton dödvikt i kombinerad container-, pallgods- och biltrafik i veckotrafik, som för de svenska rederiernas vidkommande gäller Göteborg/Rotterdam-New York/Baltimore. Fartygens huvudmått är följande: L = 188 m, B = 26,2 m och D = 8,23 m. Volymvinsten i förhållande till konventionella linjefartyg görs här nästan helt genom en ökning av bredd och längd, medan djupgåendet ökar obetydligt i förhållande till tidigare transocean linjefartyg.

Containertrafik med specialbyggda containerfartyg mellan Göteborg och USA:s

västkust kommer att startas av Rederiaktiebolaget Nordstjernen inom en snar framtid. Det första fartyget i en serie av sex 14 000 tons fartyg sjösattes i januari 1969. Fartygen har något mindre längd- och breddmått än ACL-fartygen men är mer djupgående (ca 10 m).

Ett gemensamt drag hos containerfartygen är den i förhållande till tidigare linjefartyg höga farten, varigenom möjliggörs en bättre trafikantservice till priset av något högre transportkostnader. Farter omkring 30 knop uppges vara aktuella för de planerade största fartygen.

De s. k. Skandia-fartygen som tillkommit i samarbete mellan tre samseglande nordiska rederier, varav två svenska, innebär en avsevärd rationalisering av det konventionella tonnaget. Fartygen är shelterdäckare om ca 13 000 ton dw, av »open ship»-karaktär med avancerad luckutrustning i såväl huvud- som mellandäck samt en effektiv lasthanteringsutrustning enligt lift on/lift off-systemet. Fartygen är främst avsedda för pallgods. De uppges kunna hantera 2 000–3 000 ton last per skift. Dessa fartyg får sannolikt endast betraktas som ett utvecklingsled mot ännu effektivare fartyg för kombinerad storenhets- och pallgods- trafik.

Samarbete har också etablerats på ostasiatiska hamnar genom Scan-service vari deltar ett svenskt, ett norskt och ett danskt rederi.

5.4.2 Fartyg för partigods

Som framgår av kapitel 4 dominerar skogsindustriprodukterna vid sidan av malmen den svenska exportmarknaden. Kvantiteter och destinationsområden för de olika produkterna finns schematiskt framställda i fig. 4.24, 4.25 och 4.26.

I transporthänsende ligger skogsprodukterna mellan bulkgodset och det rena styckegodset. Medan det europadestinerade godset huvudsakligen har skeppats i hela laster med fartyg i kontraktfart utgör det transocean godset sedan gammalt en av hörnpelarna i den transocean linjesjöfarten.

Kvantitativt torde något mer än hälften av det med linjetonnage transporterade från Sverige utgående godset bestå av skogsprodukter. Tidigare dominerade det ännu mera och linjefartygen hämtade mestadels sin utgående last i de norrländska industri- och sågverkshamnarna.

För framtiden torde man för skogsprodukterna ha att räkna med en fortsatt ökning av det högvärdiga godset på bekostnad av främst massa och trävaror. Detta i förening med en övergång till ett högrationaliserat stortonnage för transoceanfart av typer som beskrivits i föregående avsnitt (exempelvis Skandiafartyg och andra högintensiva enhetslastfartyg) leder till en ökad koncentration av utlastningen av transoceanic destinerat gods till framförallt Göteborg.

Transporten av skogsindustriprodukter från fabrikena till Göteborg eller annan svensk utlastningshamn torde i stor utsträckning komma att ske med järnväg eller lastbil. Däremot torde för den europeiska trafiken de stora skeppningskvantiteterna i förening med industriernas kustläge mestadels göra fortsatt direkt sjötransport lönsam. Utvecklingen kommer därvid att påverkas bl. a. av att exporten av skogsindustriprodukter ej längre kan i samma utsträckning som hittills kombineras med import av annat gods.

Utvecklingen torde i detta avseende bli olika för norrlandskusten och för landet i övrigt, beroende på de skiljaktiga förhållandena i balansen mellan import och export av det i sammanhanget intressanta godset.

Om man räknar från olja, malm samt kol och koks till större förbrukare, som företrädesvis kommer att skeppas med tankfartyg eller större bulkfartyg, återstår som potentiellt underlag för last i två riktningar det gods, räknat i 1 000-tal ton (år 1964), som visas i tabellen nedan.

Exportöverskottet i form av skogsprodukter längs norrlandskusten är sålunda avsevärt. Som följd därav anpassas fartygen där alltmera efter den utgående trafiken. Man följer därvid två olika utvecklingslinjer.

Den ena utvecklingslinjen kan sägas ha kommit fram successivt genom förändringar inom tillverknings- och distributionssektorn. Produkterna, särskilt papper och board men även massa, har blivit alltmera differentierade och de utländska importörerna har därför i allt högre grad föredragit mindre, kontinuerliga leveranser. Fartygsstorlekarna har till följd av minskade individuella skeppningskvantiteter blivit mindre i förhållande till mellankrigstiden. Härtill har också bidragit den lagstiftning inom sjöfartens område som bundit olika ekonomiskt betungande föreskrifter, främst trevaxtsystemet, till relativt låga dräktighetstal. Följden har blivit att en av rent transportekonomiska skäl betingad ökning i fartygsstorlek – varigenom det allra minsta tonnaget av typen motorseglare numera så gott som helt försvunnit – kommit att begränsas för fartyg i östersjö- och nordsjötrafik till en bruttodräktighet strax under 500 ton – s. k. paragraffartyg. Inom paragraffdräktighetens ram samt följande begränsning av djupgående och därmed lastförmåga får fartygen en lastförmåga av upp till 1 300 ton.

Kuststräcka	Import	Export		
		Totalt	Därav skogsprodukter	Exportöverskott
Norrlandskusten	1 530	5 340	4 820	3 810
Stockholm-Mälaren	1 900	700	240	— 1 200
Södertälje-Ystad	1 840	2 420	1 170	580
Trelleborg-Hälsingborg	1 830	580	40	— 1 250
Halmstad-Strömstad	2 440	2 640	1 340	200
Vänerne	880	950	760	70
Totalt	10 420	12 630	8 370	2 210

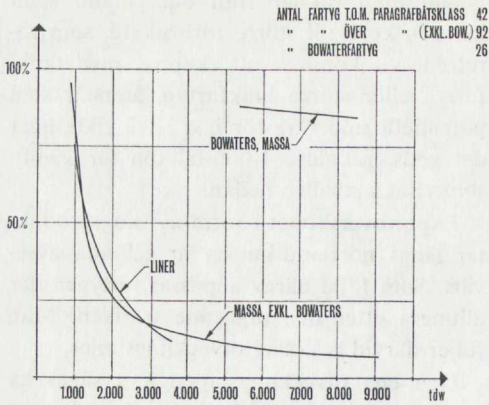


Fig. 5.8. Medellastintag i procent av fartygets dödvikt — fartyg som lastat enbart massa eller liner.

Antalet fartyg av denna storlek — svenska och utländska — i trafik på svenska hamnar uppgår till flera hundra. Som jämförelse kan nämnas att antalet svenska motorseglare efter kriget gått ned från över 800 till ca 40 och att antalet fartyg i storlekarna 500–1 499 bruttoregister-ton under perioden 1939–67 gick ned från 321 till 32. Fartyg av denna storleksklass användes under mellankrigstiden för införsel av kol och koks i förening med uttransport av sågade trävaror. Utvecklingen får därför delvis ses mot bakgrunden av kol- och koks-trafikens minskning.

Fartygssammansättningen år 1965 vid export av skogsprodukter från Umeå hamn har studerats av Transportforskningskommissionen som ställt material till hamnutredningens förfogande. Fig. 5.8 och 5.9 visar lastade kvantiteter av massa och papper respektive sågade trävaror vid fartyg av olika storlek. Av figurerna framgår de små utlastningskvantiteterna som beträffande papper och massa mest utgjorde dellaster även vid fartyg av paragrafbåtstorlek. Ca halva antalet fartyg utgjorde linjefartyg i medelhavs- eller vidsträcktare fart, som delastade massa eller liner. De sågade trävarorna skeppades i ca hälften av fallen i hela laster. I fig. 5.8 har särredovisats våtmasa till Bowaters i England belägna pappersfabrik. Denna massa går i hela fartygslaster

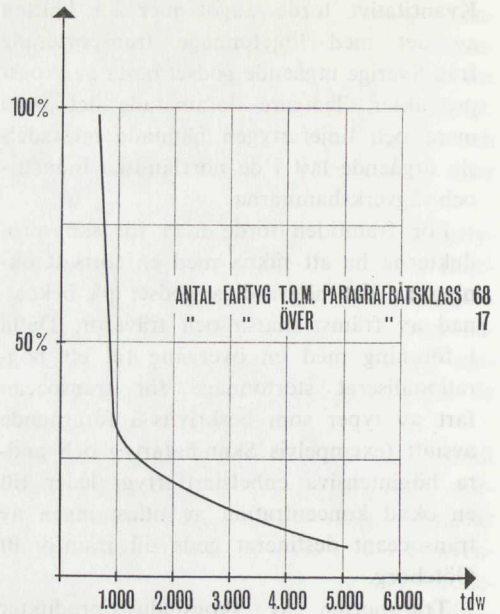


Fig. 5.9. Medellastintag i procent av fartygets dödvikt — fartyg som lastat enbart sågade trävaror.

med större tonnage.

Sett isolerat skulle det vid oförändrat försäljnings- och distributionsmönster knappast finnas anledning räkna med några revolutionerande förändringar av tonnaget för massa och papper från Norrland. Även vid ökad samlastning och ökad fabrikskoncentration räcker paragrafbåtstorleken ganska långt med hänsyn till de små lastningskvantiteterna och kravet på stor turtäthet. Paragraffartygen har f. ö. på senare tid fått ökad spännvidd — upptill 2 000 à 2 500 ton dödvikt — genom införandet av principen med dubbla mätbrev. Rationaliseringsmöjligheter torde dock här finnas genom en samlastning av massa och papper med sågade trävaror. Övergången till paketskeppning av trävarorna verkar i sådan riktning. Mycket talar för att paragrafbarriären så småningom sprängs och att större specialtonnage kommer in i denna sjöfart, i så fall i form av endäckade, »öppna» fartyg.

En i Sverige ny utvecklingslinje för trafik med skogsprodukter företräds av Svenska Cellulosa AB (SCA). Företaget har brutit det hittillsvarande skeppningssystemet med

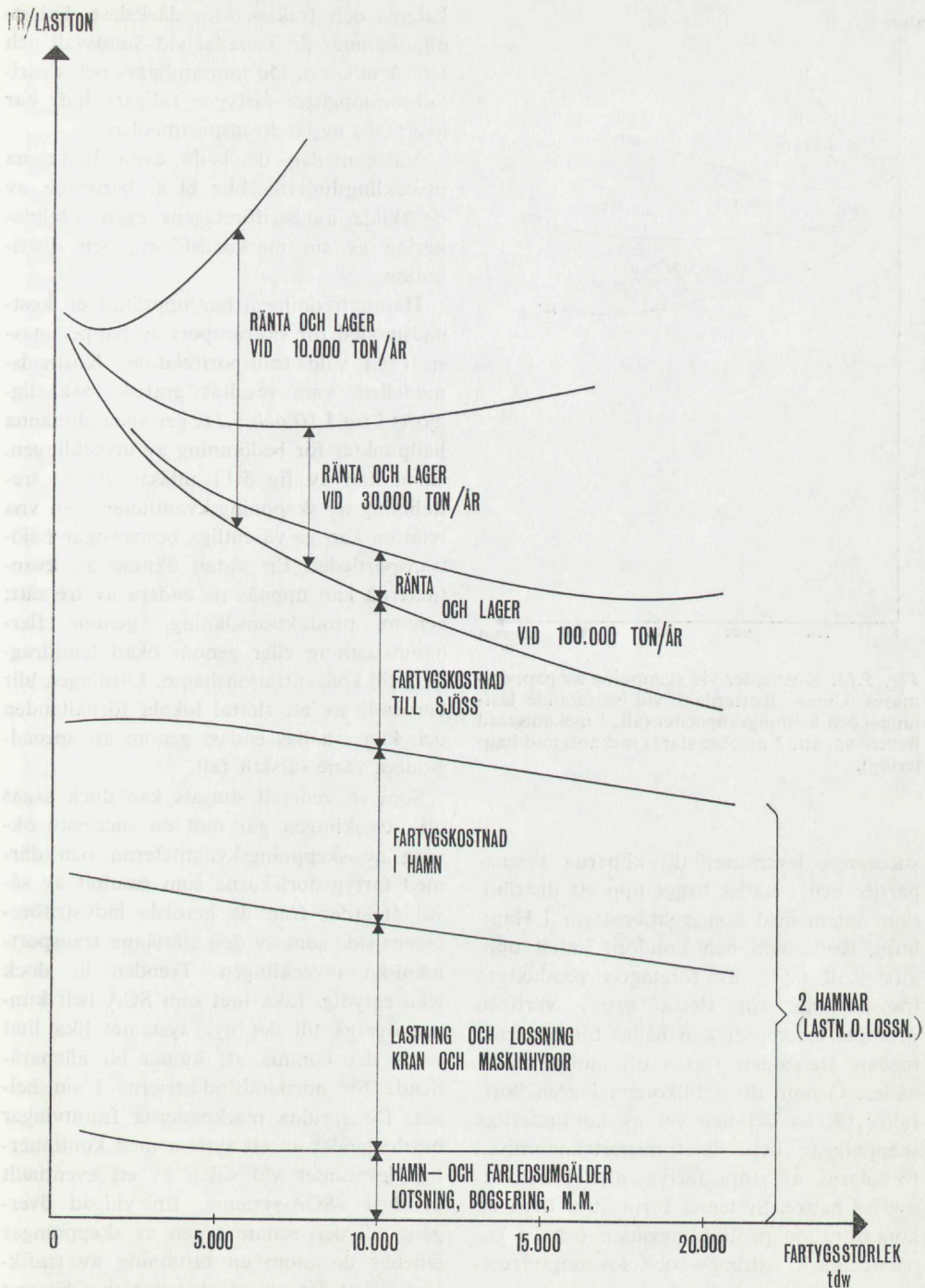


Fig. 5.10. Kostnadskomponenter vid skeppning av pappersmassa Umeå—Rotterdam med långtidsförhyrt enkeldäckat fartyg vid starkt mekaniserad lastning och lossning samt årsomsättningen 10 000, 30 000 och 100 000 ton.

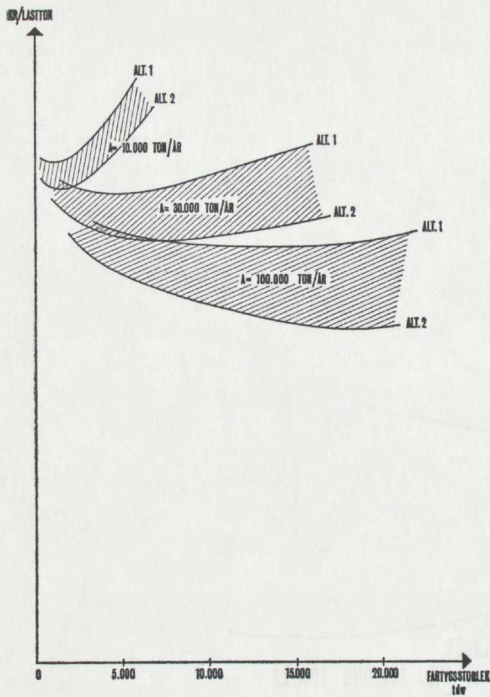


Fig. 5.11. Kostnader vid skeppning av pappersmassa Umeå—Rotterdam vid varierande lastnings- och lossningskapacitet (alt. 1 mekaniserad hantering, alt. 2 mycket starkt mekaniserad hantering).

successiva leveranser till köparna i småpartier och i stället byggt upp ett distributionssystem med konsignationslager i Hamburg, Rotterdam och London. Enligt uppgift skall 60 % av företagets produktion transporteras till dessa orter, varifrån prompta leveranser kan hållas till köparna, medan återstoden sprids till andra marknader. Genom de nytillkomna lagren bortfaller till en del behovet av kontinuerliga skeppningar och de transportekonomiska fördelarna av stora fartygsenheter kan utnyttjas bättre. Systemet förutsätter även en koncentration på lastningssidan och en kapacitetsstark lastnings- och lossningsutrustning. Hanteringsutrustningen placeras ombord och har en kapacitet av ca 450 ton per timme och fartyg. Fartygen, som transporterar såväl massa, papper och board som trävaror, är endäckade, »öppna» fartyg om drygt 10 000 ton. Trävarorna pa-

keteras och fraktas som däckslast. Utlastningshamnar är Tunadal vid Sundsvall och Umeå uthamn. De hopsamlings- och distributionsuppgifter fartygen tidigare haft har övertagits av landtransportmedlen.

Valet mellan de båda ovan beskrivna utvecklingslinjerna blir bl. a. beroende av de skilda industriföretagens egen totalplanering av sin marknadsföring och distribution.

Hamnutredningen har upprättat en kostnadsmodell för sjötransport av pappersmassa i en vald transportrelation. Kostnadsmodellen, vars resultat grafiskt åskådliggjorts i fig 5.10 och 5.11, ger vissa allmänna hållpunkter för bedömning av utvecklingen. Bl. a. kan av fig 5.11 utläsas att en tredubbling av skeppningskvantiteten i en viss relation kan ge väsentliga besparingar i sjötransportledet. En sådan ökning av kvantiteterna kan uppnås på endera av tre sätt: genom produktionsökning, genom flerhamnslastning eller genom ökad landdragning till koncentrationshamn. Lösningen blir beroende av ett flertal lokala förhållanden och kan erhållas endast genom att specialstudera varje särskilt fall.

Som en generell slutsats kan dock sägas att utvecklingen går mot en successiv ökning av skeppningskvantiteterna och därmed fartygsstorlekarna som resultat av såväl åtgärder från de berörda industriföretagens sida som av den allmänna transporttekniska utvecklingen. Trenden är dock icke entydig. Lika litet som SCA helt kunna övergå till det nya systemet lika litet torde det komma att kunna bli allenaordande för norrlandsindustrierna i sin helhet. De spridda marknaderna framtvingar bibehållandet av ett system med kontinuerliga leveranser vid sidan av ett eventuellt utvidgat »SCA-system». En vidgad övergång till den senare typen av skeppningar innebär dessutom en uttunning av trafikunderlaget för ett på stor turtäthet baserat system. Sett på något längre sikt torde därför behovet av successiva leveranser för viss del av produktionen få täckas genom transporter över sydligare belägna hamnar.

Inom landets sydligare skogsproducerande

delar råder bättre balans mellan ingående och utgående trafik än på norrlandskusten. I stockholmsområdet och Skåne, där mängden skogsprodukter är ringa överväger importen helt. Detta torde innebära att tonnagets inriktning på exportgods ej blir så fullständig som i Norrland. Rederierna torde i viss utsträckning söka lösningar som bygger på en samordning av exporten med de ingående sjötransporterna. Då dessa delvis är av styckegodscharaktär kommer en del av skogsindustriprodukterna inom landets södra delar att skeppas med europeiska linjelastfartyg eller färjor.

5.4.3 Skeppning av annat partigods än skogsprodukter

Av partigodset till och från Sverige är järnindustriprodukterna den näst skogsprodukterna viktigaste gruppen. År 1964 uppgick den totala godsomsättningen för varuslaget »järn, stål andra metaller samt varor därav» till 2,7 milj. ton, varav importgods 1,7 milj. ton. Importen är tämligen jämnt fördelad regionvis med tyngdpunkten förlagd till storhamnarna. På exportsidan dominerar de järnbruksanslutna hamnarna i Luleå, Gävle och Oxelösund samt Göteborg.

Transporterna av järnindustriprodukter föranleder till följd av sin struktur ej skeppning i specialtonnage. Till övervägande del sker transporterna med styckegodsfartyg eller färjor.

En kvantitativt ganska obetydlig men i transporthänseende intressant grupp utgör varugruppen »maskiner och transportmedel», med en import år 1964 av 0,4 milj. ton och en export samma år av 0,3 milj. ton. Bakom de angivna siffrorna döljer sig bl. a. på importsidan uppåt 200 000 och på exportsidan nära 100 000 bilar av olika slag. Importen är tämligen välfördelad efter förbrukningen (dock med förskjutning söderöver) medan exporten sker vid de fabriksanknutna hamnarna i Göteborg, Wallhamn och Uddevalla.

Biltransporterna blir intressanta dels genom att fordonen tar stor lastvolym i an-

språk och dels genom att de kan rullas vid lastning och lossning. Detta har lett till tillkomsten av särskilda biltransportfartyg enligt roll on/roll off-systemet. Flera sådana finns av paragrafbåtsstorlek, men med dubbla mätbrev så att de kan användas för transport även av annat gods, t. ex. massa och papper. Liknande fartyg finns också för transoceaniska transporter av bilar. Storleken ligger därvid vid omkring 15 000 ton.

ACL:s i avsnitt 5.4.1 beskrivna containerfartyg har utformats för transport även av bilar, vilket avsevärt höjer fartygens flexibilitet.

5.4.4 Linjetrafikens utveckling

I de föregående avsnitten har redogjorts för det nära samband som i åtskilliga relationer råder mellan styckegodset och partigods av skilda slag. Genom övergång till transporter i bulk har redan en stor del av trafikunderlaget för den tidigare linjetrafiken på svenska hamnar ryckts undan. Tillkomsten av specialfartyg för partigods verkar i samma riktning, liksom i ännu högre grad den ökade landdragningen via färjelinjer. Konkurrensen från kontinenthamn-baserade containerlinjer i förening med viss strukturförändring av godset leder till en koncentration av de transoceaniska skeppningarna till Göteborg med endast enstaka anlöp av andra hamnar vid god godstillgång. Den pågående fartygutvecklingen i denna trafik har redan beskrivits i avsnitt 5.4.1.

Medelhavstrafiken kan till en del förväntas utvecklas på i stort sett samma sätt som den transoceaniska trafiken. Detta kan delvis innebära en koncentration av såväl utlastning som lossning till en centralhamn i vardera ledet, användning av lift on/lift off-fartyg eller fartyg med sidoportar samt en storleksökning upp till 15 000–20 000 ton. Parallellt därmed förutses mindre styckegodsfartyg om 5 000–8 000 ton.

Englandstrafiken har redan behandlats i avsnitt 5.4.1.

I samma avsnitt har även berörts en eventuell matartrafik mellan Sverige och de

stora kontinenthamnarna. Det är troligt att de på kontinenthamnarna baserade transocean containerlinjerna är intresserade av att en dylik matartrafik på de skandinaviska länderna kommer till stånd. Det kan då diskuteras om en eventuellt kommande sådan trafik kan ske med samma fartyg som ändå erfordras för den omfattande styckegodstrafiken mellan Sverige och det kontinentala marknadsområdet. Dessa fartyg torde under alla förhållanden komma att utformas för transport av såväl containers som annat enhetsgods. Frågan om matartrafik behandlas ytterligare i kapitel 6.

De fartyg som blir aktuella för linjetrafik till västeuropeiska hamnar kommer mest att hållas inom paragrafbåtsstorlekens ram men även större fartyg torde bli aktuella i de mer kapacitetskrävande relationerna. Både roll on/roll off och lift on/lift off-systemet kan komma till användning, för de större fartygen troligen lift on/lift off i förening med sidoportar. Som svenska anlöps hamnar för den ifrågavarande trafiken kan flera av de viktigaste syd- och melansvenska hamnarna bli aktuella.

5.4.5 Fartygstyper på experimentstadiet

Vid all bedömning av utvecklingen inom transportområdet måste reservation göras med hänsyn till framtida innovationer i transportmedel, hanteringsmetoder och system. Detta gäller i särskilt hög grad den av ålder traditionsbundna sjöfarten, som i samband med uppskiktning i specialområden och ökade godsflöden utgör en naturlig jordmån för utvecklingsarbete i stor skala. Idéer och tekniska rön från andra områden vidareutvecklas både i internationellt samarbete och nationellt genom insatser från enskilt och allmänt håll. Verkningarna härav från hamnsynpunkt är svåra att överblicka och hamnutredningen nöjer sig med att exemplifiera utvecklingen efter några särskilt intressanta linjer.

Framdrivningsmaskineri

Atomkraftens utnyttjning för fartygsdrift har hittills främst varit knuten till militära enheter. Försöksfartyg för godstransporter finns dock eller är under byggnad. Höga investeringar men låga bränslekostnader utmärker denna driftform, som därför troligen först slår igenom för stora fartyg med förhållandevis lång sjötid (t. ex. råoljetankers) och i synnerhet då för fartyg med mycket höga fartanspråk (t. ex. containerfartyg i transocean fart). Ur hamnsynpunkt skiljer sig atomdrivna fartyg från övriga genom de krav som måste ställas på avskildhet och skyddsåtgärder mot radioaktiv strålning.

Skrovform

Fartygens skrovform utgör ofta en kompromiss mellan hydrodynamiska krav och lasthanteringskrav. Som exempel på okonventionella lösningar kan nämnas katamaranprincipen, som nu överförs från segelbåtsområdet till lastfartygen. Principen synes bäst lämpa sig för roll on/roll off och kan därför få tillämpning för trafik på svenska hamnar. Vintersjöfart synes dock erbjuda särskilda problem.

Ur hamn- och farledssynpunkt kan noteras att dessa fartyg har höga breddanspråk, vilket särskilt gör sig gällande i konstgjorda farleder, slussar och dockor.

Godshantering

Det mest extrema uttrycket hittills för strävandena att med størenhetslaster åstadkomma obrutna transporter utgör de s. k. Lash-fartygen. LASH står här för »Lighter Aboard Ship» och systemet innebär att man i stället för storcontainer använder läktare som transporteras ombord. Föregångsland inom området är USA. Ett flertal fartyg, i storlek väl mätande sig med de största fullcontainerfartygen är under byggnad och kommer att sättas in i åtskilliga trader där systemets fördelar kan utnyttjas, t. ex. där oceanfarten kan kombineras med fördel-

nings- eller uppsamlingstransporter på de inre vattenvägarna. Systemet är också intressant för områden där djuphamnar saknas, eftersom lossning och lastning kan ske på redd.

För svenska hamnar torde systemet vara av mindre intresse, främst på grund av avsaknaden av lämpliga inre vattenvägar. Här må erinras om den långa vinterstängningen. De planerade läktarna av standardtyp på ca 400 ton får därtill en bredd av 9,5 meter, som endast få svenska slussar tillgodoser.

Bärplansbåtar och svävfarkoster

Intryck och erfarenheter från flyget har gett upphov till bärplansbåtar och svävare. De senare ligger tekniskt och ekonomiskt i ett område mellan flyget och sjöfarten och kan förutses få stor framtida användning för befordran av främst passagerare och deras fordon. I hamnhänseende ställer de krav på särskilda terminalanläggningar, helst separerade från övrig trafik.

Pråmfartyg

På kontinenternas inre vattenvägar sker godstransporterna i ökande grad med sammansatta pråmflottor, som skjutbogseras med stora bogserbåtar. Metoden har från USA överförts till andra världsdelar. Vinsten av skjutbogsering i förhållande till dragbogsering ligger i bemanningsbesparingar och i ett bättre utnyttjande av framdrivningseffekten. I förhållande till sjöfart med vanliga fartyg erbjuder bogsering rent allmänt två fördelar. »Maskineridelen» (bogserbåten) kan utnyttjas mer kontinuerligt genom att »lastdelen» (pråmarna) kan bytas ut vid lastning och lossning. Vidare kan pråmarna användas som magasin under hamnuppehållen. På de inre vattenvägarna i USA förekommer sammansatta pråmflottor för skjutbogsering med en total lastförmåga upp till 40 000 ton.

Havsbogsering av lastpråmar förekommer på amerikanska västkusten främst i fråga om trävaror. Av säsäkerhetsskäl används dragbogsering av stora enheter (ca 10 000

ton). Samma system planeras nu av ett svenskt bogserings- och bärgningsföretag för transporter av svenska skogsindustriprodukter. I vad mån våra relativt oskyddade vatten kan tillåta skjutbogsering är under diskussion.

6.1 Allmänt

I Sverige finns f. n. 114 handelshamnar, 55 lastageplatser och 29 fiskehamnar eller totalt 198 hamnar med av sjöfartsstyrelsen fastställd taxa. Av dessa taxehamnar redovisade år 1966 ca 190¹ hamnverksamhet i form av godstransporter över kaj med sammanlagt 41,2 milj. ton lossat och 25,4 milj. ton lastat gods.

Taxehamnarna är av mycket varierande storlek och åtskilliga har ganska obetydlig trafik. Sälunda hade år 1966 inte mindre än 60 av de 190 redovisade hamnarna en trafik in och ut som var mindre än 10 000 ton.

Statistiskt sett redovisas frihamnarna i Göteborg, Stockholm och Malmö som särskilda hamnar.

Förutom över taxehamnarna sker en icke föraktlig trafik över kajer utan fastställd taxa. År 1966 uppgick denna trafik till 4,0 milj. ton lossat och 3,4 milj. ton lastat gods. Av det lossade godset var nära 75 % olja. Det lastade godset bestod till nära 50 % av grus och sand, till 25 % av olja och till nära 20 % av kalksten. Det framgår därav att det här mestadels rör sig om enkla kajer för enhetligt gods.

Som framgår av kap. 4 innefattas f. n. inte färjetrafiken i hamnstatistiken. Vissa rena färjehamnar finns därför utöver de ovan nämnda hamnarna.

De svenska hamnarna ligger tämligen jämnt fördelade utmed hela kustlinjen. I

vissa industridistrikt grupperas dock lastageplatserna kring älvmynningsområdena på sådant sätt att de närmast kan betraktas som olika kajer tillhörande samma hamn. Detta gäller särskilt sundsvalls- och härnösandsområdena, som vardera innesluter minst 10 olika lastageplatser. Tidigare har antalet varit ännu större.

Av gruppen *handelshamnar*, 114 st, är inte mindre än 29 insjöhamnar och 18 öhamnar, de senare belägna på Gotland och Öland. Insjö- och öhamnarna är merendels små. I nära hälften av dessa hamnar var år 1966 godsomsättningen mindre än 10 000 ton in och ut.

Av de 55 *lastageplatserna* med taxa ligger 43 i Norrland och 4 på Gotland. Nästan alla lastageplatserna inom dessa områden har grundpenningtaxa. Däremot har lastageplatserna vid Väneren, 13 st med en sammanlagd trafik år 1966 av nära 700 000 ton, ingen taxa.

De *fiskehamnar* som har fastställd hamntaxa är belägna på västkusten samt i Skåne-Blekingeområdet. De är ur transportsynpunkt obetydliga och tillgodoser enbart lokala transportbehov. I stor utsträckning är de öhamnar.

Antalet hamnar i Sverige får betraktas som mycket stort, särskilt om man ser det mot bakgrund av den strukturrationalisering

¹ Siffran något osäker eftersom vissa fiskehamnar redovisas i klump.

som ägt rum inom näringslivet i övrigt samt de allmänna utvecklingstendenser inom såväl sjöfart som övriga trafiksektorer, som hamnutredningen beskrivit i de tidigare avsnitten.

Hamnutredningen har redovisat flera faktorer, som talar för koncentration av viss sjöfart till färre hamnar. En sådan koncentration är aktuell för främst transport av högvärdigt gods och endast i mera begränsad omfattning för lågvärdigt gods av massgodskaraktär. Massgodset blir av denna anledning avgörande för hur långt en fullständig hamnkoncentration ekonomiskt kan drivas. En ökad landdragnings av sådant gods blir, som framhållits i tidigare kapitel, lönsam främst om godset sjöledes skall skeppas över långa avstånd, varvid man genom samlastning i större tonnager kan göra tillräckliga transportkostnadsvinster för att kompensera de ökade landtransportkostnaderna. Lönsamheten av en koncentration måste bedömas på grundval av jämförande kostnadskalkyler i varje särskilt fall med hänsyn till lokala olikheter m. m.

Utredningen kommer att längre fram diskutera förutsättningarna för en regional koncentration av hamnrörelsen. Redan här skall dock understrykas att en hamnkoncentration utgör endast en enda av flera olika möjligheter som finns att effektivisera den sjöfartsinriktade trafiken. I kapitel 5 har utredningen anfört att den allmänna utvecklingen inom sjöfart och godshantering pekar på en integrering av transporterna och en därmed delvis sammanhängande specialisering av hamnverksamheten såsom det mest primära målet. Därigenom kan även inom sjöfarten stordriftens fördelar tillvaratas.

En koncentration av hamnverksamheten inom vissa sektorer utgör emellertid endast en av följdverkningarna härav. Många hamnar kommer vid en sådan utveckling att ändra karaktär och skifta arbetsuppgifter. I framtiden torde ej finnas underlag för ett så stort antal hamnar för blandad trafik som finns idag. I synnerhet den långväga linjetrafiken måste för att kunna bestå ledas över ett fåtal allsidigt utrustade och

välbelägna hamnar. Övriga hamnar torde få specialisera sig på sådan mer enhetlig trafik, som de efter vars och ens skiftande förutsättningar är särskilt väl lämpade att ombesörja. Transportuppgifter som kan klaras med enkel utrustning och en minimal administration kommer i vissa fall att med fördel kunna förläggas till ganska små hamnar och lastageplatser i anslutning till produktions- eller förbrukningsställena.

Det som här sagts är slutsatser, som kan dras generellt av i tidigare avsnitt redovisade allmänna utvecklingstendenser och transportkostnadskalkyler. Det framgår mot den givna bakgrunden som angeläget att den följande beskrivningen av det nuvarande svenska hamnväsendet görs i sådan form, att den kan läggas till grund för fortsatt diskussion om en regional eller vidsträcktare samordning av hamnresurserna.

I detta sammanhang blir frågan om *ägan-
deskapet* till hamnarna av mycket stort intresse eftersom detta påverkar möjligheterna att samordna och styra hamnutvecklingen. Huvudansvaret för hamnarna har sedan gammalt åvilat kommunerna. Av de tidigare nämnda 114 handelshamnarna är endast 12 i annan än kommunal ägo. Nio är industriägda varav flera, främst Limhamn och Degerhamn (550 000 resp. 300 000 ton år 1966) har en avsevärd trafik. Två är järnvägsägda, nämligen Oxelösund (TGOJ) och Otterbäcken (NBJ) medan en är statsägd och förvaltas av SJ (Hargshamn). Övriga är kommunala och som framgår av det föregående av mycket växlande storlek. Det kan nämnas att de förutvarande s. k. gotländska lanthamnarna (10 st.) numera övertagits av kommunerna.

Ser man endast till antalet finns det fler industriägda hamnar – s. k. lastageplatser med eller utan grundpenningstaxa – än kommunala hamnar. Till 55 lastageplatser med grundpenningstaxa kom år 1966 enligt den officiella hamnstatistiken 65 lastageplatser utan taxa (mälargrustagen var då redovisade som en enda hamn). Av lastageplatserna uppvisade år 1966 47 st. en trafik över 10 000 ton. Totala godsomsättningen över lastageplatserna var samma

år 10,3 milj. ton gods, motsvarande 14 % av den totala hamntrafiken.

Den framtida efterfrågan på hamntjänster av olika slag beror till stor del på omfattningen och sammansättningen av de utrikes och delvis också inrikes godstransporterna. Trafikens geografiska relationer och sammansättning avgör i hög grad lokaliseringen av trafiken till olika hamnar.

Den fortsatta beskrivningen hänför sig därför till den redogörelse för trafikutveckling och geografiska transportrelationer som lämnats i kapitel 4.

Olika trafik ställer olika krav på hamnresurser. Anläggningar och utrustning för styckegods lämpar sig ej för massgods och vice versa. Äldre anläggningar för blandad trafik kan endast i begränsad omfattning anpassas för modern specialiserad godshandling. De nya metoderna för hantering och lagring av såväl stycke- och partigods som massgods ställer krav på framförallt horisontalutrymmen, som endast i begränsad utsträckning kan tillgodoses inom nuvarande hamndelar. Behovet av utrymme och utrustning måste preciseras från fall till fall med utgångspunkt från hamnarnas förutsedda framtida funktioner. De olika hamnfunktionerna måste därför alltid vid en hamnplanering noggrant preciseras och analyseras.

I det kommande avsnittet 6.2 behandlar utredningen i allmän form de olika funktioner som kan åvila en hamn utan att därvid gå in på om hamnmyndigheten eller annan svarar för de skilda aktiviteterna.¹

Sambandet mellan varje huvudsaklig hamnfunktion och kraven på kapacitet av skilda slag anges i allmänna drag. I avsnitt 6.3 redogörs för vissa farledsfrågor. I 6.4 betraktas de svenska hamnarna som inledning till den regionala beskrivningen i ett vidare perspektiv med bl. a. den transoceaniska trafiken och allmänstrukturella förhållanden som bakgrund. I 6.5 följer därefter beskrivningen av hamnarna region för region samt behandlas i anslutning därtill konkreta utvecklings- och samordningsfrågor. I det därpå följande avsnittet behandlas, fortfarande regionvis, hamnarnas nuvarande ka-

pacitet och resurser ställda i relation till förutsedda behov.

6.2 Klassificering av hamnarna med hänsyn till deras huvudfunktioner

En hamns primära funktion är att tjäna som länk för överföring av gods, passagerare och fordon mellan land- och sjötransporter eller mellan olika sjötransportled. Hamnens huvudtyp och relativa betydelse bestäms därför i första hand av sammansättningen och omfattningen av det i hamnen omsatta godset. Dessa båda faktorer i kombination med godsets transportrelationer till lands och sjöss ger bakgrunden för hamnens verksamhet och utformning.

Allmänt kan sägas att ju mer heterogen godssammansättningen och trafikstrukturen är desto större krav ställs på hamnen i form av kajer, upplagsområden, kran- och maskinutrustning, magasin samt service av olika slag. Det heterogena och dyrbara godset söker sig oftast till hamnar med allsidiga och frekventa sjöfartsförbindelser. Mot denna bakgrund är en klassificering av hamnarna efter deras huvudsakliga godsstruktur av intresse t. ex. genom en uppdelning av hamnarna i (företrädesvis) styckegods-, partigods- och massgodshamnar. Med den pågående specialiseringen inom sjöfarten får en sådan indelningsgrund en alltmera ökad tyngd.

I avsnittet 4.2.1, tabell 4.2, har sammanställda av godskvantiteter som under några representativa år under perioden 1937-67 transporterades över de viktigaste svenska handelshamnarna. En sådan redovisning ger dock endast delvis en föreställning om hamnarnas verkliga betydelse. Något helt oantastligt sätt att mäta denna finns emellertid

¹ Hamnutredningen skiljer på en hamns *funktioner* och de olika *aktiviteter* som kan förekomma i en hamn. En viss hamns speciella funktioner ger tillsammans tagna en bild av hamnens huvudinriktning och typ och därmed av dess allmänna roll och betydelse. Aktiviteterna inom en hamn kan företrädas av olika från myndigheten fristående företag, beroende på de institutionella förhållanden, som råder inom hamnen ifråga. En beskrivning av hamnarnas institutionella förhållanden lämnas i kap 7.

	Milj. kr
Göteborg	55,8
Stockholm	31,3
Malmö	26,2
Hälsingborg	14,1
Norrköping	11,6
Gävle	8,3
Karlshamn	6,2
Västerås	5,1
Trelleborg	4,6
Halmstad	4,1
Sundsvall	3,9
Luleå	3,5
Umeå	3,2
Landskrona	3,1
Kalmar	3,1
Oxelösund	2,9
Karlstad	2,7
Uddevalla	2,5

ej. Enklast torde man kunna göra detta genom att jämföra de olika hamnarnas inkomstsiffror. Vid en kostnadsanpassad avgiftsättning återspeglar dessa nämligen ganska väl omfattningen och värdet av den utrustning och den service, som hamnarna ställer till trafikanternas förfogande. Enligt Svenska Hamnförbundets statistik för år 1966 var de större hamnarnas totala årsintäkter de i tabellen ovan angivna.

Siffrorna ger en ungefärlig bild av hamnarnas verkliga värde som transportorgan, även om det bör påpekas att en icke oväsentlig del – olika för olika hamnar – av intäkterna härrör från verksamheter som endast mera perifert har med egentlig hamnverksamhet att göra, främst fastighetsförvaltning. Som exempel kan nämnas att Malmö har stora industriområden under hamnens förvaltning. Andra hamnar såsom Norrköping, Karlshamn och Sundsvall ställer oljelagringsutrymmen i berg till trafikanternas disposition.

Siffrorna ger ett visst stöd åt den indelning av hamnarna, som 1944 års hamnutredning tillämpade, varvid man bl. a. som »storhamnar» betecknade Göteborg, Stockholm och Malmö, som »större regionalhamnar» Hälsingborg, Gävle, Norrköping och som »medelstora regionalhamnar» bl. a. Karlshamn, Halmstad, Sundsvall, Landskrona, Kalmar och Umeå. Däremot hänfördes Västerås, Karlstad och Uddevalla av

1944 års hamnutredning till en grupp om sammanlagt 15 »mindre regionalhamnar». Som medelstora regionalhamnar upptogs i stället Söderhamn, Skellefteå och Örnsköldsvik.

Genom att införa benämningen storhamn respektive regionalhamn markerade utredningen att de nämnda hamnarna hade både en mångsidig godsstruktur och utpräglade upplandsfunktioner. Handelshamnar utan egentliga upplandsfunktioner betraktas som »lokalhamnar». Hamnar – med eller utan upplandsfunktioner – vilkas existens hänförde sig till en enda vara, benämndes »specialhamnar». Hit fördes Luleå, Oxelösund, Otterbäcken och Limhamn.

Slutligen använde 1944 års utredning beteckningen »genomgångshamnar» för de då mest typiska färjehamnarna Trelleborg, Ny-näshamn och Färjestaden.

Med den strukturomvandling som nu pågår inom sjöfart och hamnväsende får det nu lämnade korta referatet mest ett historiskt intresse. Den av 1944 års hamnutredning gjorda analysen ger emellertid också en förklaring och bakgrund till den fysiska utformning, som hamnarna fått. Den kan därför läggas till underlag och ange metodiken för en fortsatt diskussion om dels vissa hamnars i framtiden mera begränsade uppgift att tillgodose specialfunktioner och dels vilka hamnar som även framdeles bör inrikta sig på att lämna en mera differentierad service.

Ett begrepp om de större hamnarnas nuvarande allmänna godsstruktur erhålls ur tabell 6.1.

Den i tabellen uppförda gruppen »övrigt gods» består huvudsakligen av styckegods, som – i viss utsträckning tillsammans med skogsindustriprodukterna – utgör underlaget för den reguljära svenska fartygstrafiken. Skogsindustriprodukterna skeppas till stor del med linjefartyg som utgående last både till transoceana och medelhavshamnar. Även om dessa skeppningar är vikande (jfr. kap. 4) åtminstone relativt sett utgör de fortfarande ett huvudvillkor för fortsatta reguljära trafikförbindelser med flera avlägset belägna länder. Sådan trafik med medel-

Tabell 6.1. Godsets huvudsakliga sammansättning i vissa hamnar år 1967

Hamn	Lossade varor (1 000 ton)					Lastade varor (1 000 ton)						
	Petro- leumpro- dukter	Råolja	Mass- gods	Skogsin- dustri- produkter	Övrigt	Summa	Petro- leumpro- dukter	Järn- malm	Övrigt mass- gods	Skogsin- dustri- produkter	Övrigt	Summa
Göteborg	3 026	4 595	589	287	902	9 399	3 437	4	314	1 146	654	5 555
därv färjegods	—	—	—	—	—	310	—	—	—	—	—	488
hårtill ytterligare färjegods	—	—	—	—	—	42	—	—	—	—	—	2
Stockholm	1 670	0	2 854	110	590	5 224	83	0	33	120	148	384
därv färjegods	—	—	—	—	—	66	—	—	—	—	—	44
hårtill ytterligare färjegods	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	11
Malmö	1 303	182	366	56	431	2 338	119	0	106	9	50	284
hårtill färjegods	—	—	—	—	—	236	—	—	—	—	—	218
Hälsingsborg	719	0	112	22	196	1 049	8	—	65	21	52	1 146
hårtill färjegods	—	—	—	—	—	911	—	—	—	—	—	1 244
Norrköping	1 455	—	488	26	200	2 169	1	39	92	327	112	570
Gävle	1 222	—	551	91	141	2 005	7	83	106	423	175	795
Karlskrona	517	—	36	2	194	750	13	0	95	152	87	347
Västerås	739	—	108	2	124	973	—	91	123	67	107	388
Trelleborg	48	—	27	10	38	123	—	—	36	1	23	60
hårtill färjegods	—	—	—	—	—	769	—	—	—	—	—	891
Halmstad	312	—	68	6	92	478	—	—	6	251	38	295
Sundsvall	592	—	125	0	25	742	16	—	0	27	10	52
Oxelösund	108	—	924	2	19	1 053	4	2 341	2	33	105	2 485
Landskrona	4	—	455	0	171	629	—	—	17	1	92	110
Kalmar	246	—	99	7	82	434	2	—	34	59	3	98
Umeå	393	—	84	2	13	492	—	—	0	498	20	519
Luleå	593	—	101	—	5	699	2	3 117	21	2	5	3 146
Karlstad	479	—	66	1	23	568	—	—	4	163	9	177
Uddevalla	250	—	232	2	85	569	5	—	28	140	45	218
Köping	127	—	278	0	41	447	—	22	63	68	67	220
Kristinehamn	202	—	40	1	22	266	0	19	11	129	16	175
Karlskrona	126	—	76	—	16	218	1	—	57	22	—	80
Summa (exkl. ytterligare färjegods i Göteborg och Stockholm)	14 133	4 777	7 677	628	3 410	30 624	3 698	5 717	1 213	3 660	1 817	16 104
Relativ andel av den totala godsomsättningen för alla hamnar	70 %	75 %	61 %	74 %	76 %	69 %	67 %	90 %	16 %	44 %	70 %	53 %

Tabell 6.2. Hamnarnas reguljära förbindelser med utlandet våren 1969.

Hamn	Europeiska hamnar exkl. Medelhavs- och Svarta Havshamnar		Medelhavs- o. Svarta Havshamnar		Transoceana hamnar	
	Antal linjer	Turer/år	Antal linjer	Turer/år	Antal linjer	Turer/år
Göteborg	43	2 800	4	186	33	1 003
Stockholm	29	2 200	3	60	10	196
Malmö	30	1 300	1	47	14	159
Hälsingborg	22	1 200	2	36	12	120
Norrköping	17	541	2	34	6 ¹	51
Gävle	15	487	2	62	4	19
Karlshamn	7	126	—	—	4	26
Västerås	11	360	—	—	1	25
Trelleborg	2	60	1	12	1	12
Halmstad	16	546	—	—	—	—
Sundsvall	2	37	—	—	—	—
Oxelösund	4	135	—	—	—	—
Landskrona	1	25	—	—	—	—
Kalmar	7	126	—	—	1	12
Umeå	1 ²	249	—	—	—	—
Karlstad	23 ³	652	—	—	—	—
Uddevalla	3	134	1	54	2	27
Köping	6	194	—	—	—	—
Kristinehamn	18 ³	440	—	—	—	—

¹ Utöver angivna linjefartyg anlöpdes hamnen år 1968 av 31 fartyg i »vidsträcktare» fart, som företrädesvis lastat papper och virke.

² Endast i undantagsfall öppen för allmän trafik.

³ Det höga antalet linjer i vänerhamnarna förklaras av den speciella trafikstrukturen, som gett upphov till »enhamnslinjer».

havs- eller transoceana hamnar förekommer också över skogsindustrins egna lastageplatser, vartill utredningen återkommer under 6.4 och 6.5.

Tabell 6.2 visar omfattning och frekvens av hamnarnas reguljära förbindelser och möjliggör en direkt jämförelse mellan respektive hamnars godsstruktur och den trafikservice i form av frekventa förbindelser, som de kan erbjuda sina trafikanter. Särskilt klart framstår sambandet mellan styckedovolymer och tätheten av de reguljära sjöfartsförbindelserna. Tillsammans tagna ger tabellerna 6.1 och 6.2 underlag för en omklassificering av de viktigaste svenska hamnarna med hänsyn till deras nuvarande huvudfunktioner.

Hamnutredningen vill till en början konstatera att nästan hela den trafik som tidigare konstituerade många stadshamnars regionalhamnsstatus, nämligen den reguljära kustfarten och östersjöfarten praktiskt taget helt försvunnit. Transoceana sjöfartsförbindelser finns kvar endast i de större hamnar-

na. Den tidigare betydande importen av fasta bränslen, som ofta drog med sig returfrakter har likaså till stor del försvunnit utom i några få specialhamnar (jfr fig. 4.4 och 4.14). I stället har tillkommit den nuvarande stora oljeimporten, för vars avveckling nya specialhamnar har tillskapats i praktiskt taget varje kommunal hamn av någorlunda betydelse (fig. 4.8).

Som ersättning för linjesjöfarten inrikes och i Östersjön har en mängd färjeförbindelser tillkommit såsom beskrivits i avsnitt 4.3.3 (fig. 4.28). De egentliga färjehamnarna såsom Trelleborg, Nynäshamn, Färjestaden, Grankullavik och Kapellskär och i växande utsträckning också de mera differentierade hamnarna i Hälsingborg, Oskarshamn, Landskrona, Simrishamn och Ystad får numera med hänsyn till färjetrafikens omfattning och till att godset där utan kajläggning eller annan hantering passerar genom hamnen anses alltmera utvecklas till specialhamnar. Övervägande specialhamnar är fortfarande också malmhamnarna Luleå,

Oxelösund och Hargshamn. I de båda förstnämnda hamnarna har malmexporten kompletterats med import av flytande bränslen.

Umeå jämte det privatägda Tunadal utgör de första exponenterna för en ny typ av specialhamnar, nämligen sådana för centralutlastning av skogsindustriprodukter (se 5.4.2).

Specialhamnarna och särskilt då färjehamnarna har ofta utpräglade *upplandsfunktioner*. Färjehamnarna kan tack vare godssammansättningen, som liknar styckegodshamnens, i avseende på upplandets omfattning mäta sig med de största styckegodshamnarna. Även malmutskeppningshamnarna och centralhamnarna för skogsindustriprodukter hämtar sina varor utanför hamnorten.

I samband med den ökande specialiseringen sker sålunda en ändring av upplandsförhållandena. Den tidigare ofta använda metoden att bestämma entydiga upplandsområden för hamnarna efter järnvägarnas fraktskillnadsgränser för vagnslastgods har förlorat det mesta av sin mening. Upplandet varierar för olika slags gods och påverkas i ökande utsträckning av landsvägsförbindelserna, den alltmera olika omlastnings- och trafikservice som de för olika ändamål specialiserade hamnarna erbjuder, samt trafikföretagens och avlastarnas företagsmässiga bedömningar. Även de statliga sjöfartsavgifterna och förändringar i farledsservicen kan förorsaka förskjutningar av upplandsgränserna. Hamnarnas arbete med att bestämma sina upplandsområden för olika slags gods och därigenom sitt potentiella godsunderlag blir alltmera besvärligt och risken för att flera hamnar tillgodoräknar sig samma trafikunderlag är påtaglig. Särskilt gäller detta inlandshamnarna vars tillfartsleder till stor del ligger under statlig förvaltning.

Uppgifterna i tabell 6.2 visar att förutom i Göteborg och Stockholm *reguljär lastlinjetrafik* av någorlunda betydelse numera upprätthålls endast i Malmö, Hälsingborg, Norrköping, Gävle, Västerås, Halmstad, Karlstad och Kristinehamn.

Med hänsyn till att förhållandena inom

denna sektor, såsom tidigare skildrats i kapitel 4, är långtifrån statiska kan inga mera bestämda slutsatser om den vidare utvecklingen dras enbart ur det föreliggande materialet. Tabellerna 6.1 och 6.2 visar det nuvarande mycket instabila läget. Frågan diskuteras vidare i avsnitten 6.4 och 6.5.

Sambandet mellan kraven på hamnkapacitet och de olika funktioner som skall tillgodoses har tidigare berörts i avsnitt 5.4.1, där uppgifter lämnats om ungefärliga liggetider i hamn för olika typer av fartyg. Därmed uttrycks dock endast behovet av kajkapacitet. En differentierad godsstruktur för emellertid med sig behov av service av många slag och utrustning av stor komplexitet. De funktioner av olika slag och dignitet som kan förekomma i en större hamn kan översiktligt åskådliggöras genom följande sammanställning. De har där med hänsyn till sin olika grad av bundenhet vid hamnen och till sin allmänna karaktär grovt delats upp i fyra huvudgrupper.

1. Primärfunktioner (obligatoriska hamnfunktioner)

Omlastning av gods mellan land- och sjötransport samt mellan olika sjötransportled
Buffertlagring av gods

Passagerarterminalfunktioner (i förekommande fall)

Bilterminalfunktioner (i förekommande fall)

2. Sekundärfunktioner (kan alternativt delvis förläggas till annan plats än hamnen)

Tullbehandling av gods

Lagring av gods

Konsolidering och uppbyggnad av gods i lämpliga transportenheter

Hopsamling och distribution av gods

Karantän för människor och djur

3. Hamnetablerade fristående verksamheter

Grosshandelsverksamhet

Varvsrörelse, nybyggnad av fartyg

Förädlingsindustrier

Sammansättningsindustrier

4. Servicefunktioner

Stuveri
Spedition
Skeppsklarering
Bunkring
Skeppsfurnering
Skeppstjänst
Varvsverksamhet, fartygsunderhåll
Mönstring av sjöfolk
Skeppsmätning
Lotsning
Bogsering och isbrytning
Mottagning av oljerester
Vägning av gods

5. Kontrollfunktioner

Tullbevakning
Fartygsinspektion
Hälsokontroll

Grupperna 1 och 4, rubricerade som primär- och servicefunktioner, upptar sådana funktioner som kan betraktas som obligatoriska för en allmän större hamn. Omlastningsfunktionen, som är den egentliga primäruppgiften, kan som tidigare anförts gälla skilda slag av gods och sätter härigenom sin karaktär på hamnen. En hamns möjligheter att tillhandahålla allsidig service minskar av naturliga skäl med hamnens storlek. Däremot kan en mindre hamn genom specialisering på viss trafik möjliggöra en trafikavveckling fullt i klass med vad en större hamn kan åstadkomma.

Grupp 2, sekundärfunktioner, upptar viktiga funktioner som av hävd också har varit bundna till hamnarna men som i samband med övergången till alltmera integrerade transportsystem delvis kan med fördel förläggas utanför hamnområdena, t. ex. till containerterminaler i uppsamlings- och distributionsområdena. Styckegodshamnen har tidigare utgjort ett mycket viktigt uppsamlings- och distributionscentrum men skulle sålunda i viss utsträckning reduceras till en genomgångsstation. Färjetrafiken är det mest påtagliga exemplet på denna utveckling.

Grupp 3 innefattar sådana fristående verk-

samheter, som av olika skäl söker sig till en hamns omedelbara närhet.

Grosshandelns anknytning till hamnverksamheten har gamla anor och i dag koncentreras grosshandeln allt starkare till de stora import- och omlastningshamnarna för styckegods, som erbjuder allsidiga och frekventa förbindelser med de viktigaste utrikes marknaderna. Till mycket stor del är dessa hamnar också centralt belägna i de mera betydande konsumtionsområdena.

Varvsindustrin har direkt betydelse för den egentliga hamnverksamheten endast i den mån den tillhandahåller reparationsmöjligheter för fartygen. Varvens samband med hamnen ligger främst i sambruket av hamnbassänger och inseglsleder samt utnyttjandet av olika hamnfaciliteter, främst bogserings- och lotsningstjänsten.

Lokaliseringen till en hamn eller ett hamnläge av olika slag av förädlingsindustrier slutligen beror främst på rent transportekonomiska faktorer. Mest gäller sådan lokalisering tyngre industrier, för vilka den billiga sjöledes transporten av råvaror är av avgörande betydelse. I stor utsträckning förläggas emellertid även verksamheter av typ sammansättningsindustrier till hamnarnas omedelbara närhet. Hamnutredningen hänvisar i detta stycke bl. a. till professor Sven Godlunds sammanställning rörande sambandet mellan näringsliv och hamnverksamhet (bilaga 2).

Av kontrollfunktionerna (grupp 5) har redan nämnts tullkontrollen, som huvudsakligen är att betrakta som en till alla allmänna hamnar obligatoriskt knuten funktion. Den kontroll, som enligt lag åvilar statens fartygsinspektion beträffande fartygsbyggnad, utrustning, lastning och bemanning, utövas vid fartygens hamnuppehåll men är ej hårt bunden vid någon speciell hamn.

I hur hög grad godsstrukturen bestämmer hamnens utformning och kraven på kapacitet kan åskådliggöras på flera sätt. Kajkapaciteten utgör härvid endast en av flera faktorer. Utrymmesbehovet bakom kaj för lagring och behandling av godset är om möjligt ännu viktigare. Härvidlag stäl-

ler det heterogena godset mycket stora krav. I avsaknad av motsvarande material från svensk hamn återges nedan några uppgifter från en tämligen färsk undersökning från Hamburgs hamn¹⁾, som på ett talande sätt belyser förhållandena:

»Skeppning av styckegods i form av små sändningar för export som var för sig inte fyller en järnvägsvagn, skapar särskilda problem för en hamn, som måste sortera ut varje sändning för individuell lagring till den dag det lastas i »sitt» fartyg för vidare transport till sjöss.

1964 hanterades (i Hamburg) omkring 400 000 ton allmänt styckegods av denna typ, dvs. ca 8 % av hela hamnens utrikes styckegodstrafik. 400 000 ton per år representerar mer än 6 milj. kollin enl. hamnens statistik eller 3 000 sändningar med 20 000 kollin per dag.

Varje kolli eller pall-last måste »hanteras» två gånger före lagringen och sedan också före den slutliga skeppningen.

En internationell linjehamn som svarar för export av en hög och regelbunden kvantitet allmänt styckegods, där en stor del består av högvärdigt gods som ger höga fraktintäkter, måste vara säker på att snabbt inkluderas i ett linjerederis turlista med ett stort antal reguljära anlöp.

Ju högre volymen allmänt styckegods är desto större blir antalet reguljära anlöp.

Planeringen av en sådan »skräddarsydd» anläggning var inte lätt eftersom det saknades föregångare att falla tillbaka på. Exakta data saknades eftersom många viktiga faktorer som påverkar detta slag av trafik inte kan fastställas in i minsta detalj. De varierar från dag till dag, fluktuerar varje vecka från ett minimum till ett maximum, kan inte på något sätt förutsägas i detalj och kan ej heller påverkas i förväg.

Erfarenheten visar att från 60 till 240 järnvägsvagnar anländer per dag med toppar upp till 350 tidigt under veckan, 90 till 110 långtradare med eller utan trailer anländer per dag. Antalet är högt måndagar, sjunker i mitten av veckan, stiger därefter åter mot veckans slut; vid kvartalsskiftena och semestrarna uppstår säsongmässiga toppar utöver alla proportioner.

Erfarenheten visar också att varje vagn innehåller i genomsnitt 25 sändningar men den siffran kan stiga till 80.

Erfarenheten visar vidare att varje vagn vanligen innehåller sändningar från 10 till 25 olika avlastare; tillsammans 3 000 till 4 000 avlastare står för sändningarna; järnvägsvagnar anländer från 750 olika stationer; långtradare

anländer från 600 platser.

Vikter från några få kilo till tre ton förekommer; omkring en tredjedel av sändningarna väger mindre än 100 kilo; mer än hälften väger mellan 100 och 1 000 kilo och återstoden över 1 000 kilo. Omkring 260 olika skeppningslinjer erbjuder 8 000 lägenheter per år; därför avseglar 25 till 30 fartyg varje dag; godsets destinationsort kan vara vilken som helst av 1 000 olika hamnar i alla kontinenterna.

Genomsnittliga lagringstiden är sju dagar men varierar allt efter destinationsområdet; sedan 1960 har lagringstiden stigit med ca en dag; denna utveckling måste få en gräns – även i avlastarens intresse – eftersom långa lagringstider blockerar de bästa hanteringsresurserna.»

Ovanstående citat har valts främst för att illustrera de stora krav på utrustning – samt på hanterings- och lagringsutrymmen – som styckegodset ställer. Gods som i förväg sammanställts till storenhetslaster, t. ex. container och flak, kräver mindre hamnplats för hantering men i gengäld är i allmänhet till- eller borttransport under lastning och lossning ej möjlig vid de korta liggetider som utmärker denna trafik.

I Lundbyhamnen i Göteborg (färdig år 1953) som omfattar fyra kajplatser för transoceaniska fartyg är ytan per kajplats ca 25 000 m², varav 8 000 m² för långtidslagring. Transoceaniska containerfartyg av ACL-storlek torde vid enhamnslastning kräva en uppställnings- och manöveryta för container av minst 50 000 m². Den 800 m långa kajen i Skandiahamnen i Göteborg med tre kajplatser har ett terminalområde på 180 000 m². Utvecklingen mot större arealanspråk i styckegodshamnarna hänger till stor del samman med lastbiltransporternas ökade roll och med tillkomsten av olika effektiva horisontaltransportmedel (gaffeltruckar, grensletruckar m. m.). Dessa har gjort flerplanslagring i magasin mindre attraktiv än tidigare.

Arealanspråken i massgodshamnar är i jämförelse med de ovan angivna värdena mera blygsamma tack vare de möjligheter till högstapling i det fria som oftast föreligger.

¹ Uppgifterna har hämtats ur ICHCA-bulletinen för november 1966.

ger. Silo- och cisternanläggningar för skyddad lagring av olika gods kan också ges avsevärd höjd.

Arealbehoven i olika hamnar beror slutligen i mycket hög grad på förekomsten i hamnen av sådana sido- och servicefunktioner, som nämnts tidigare. I de äldre hamnarna skedde oftast krossning, sortering och distribution av fasta bränslen inom hamnen. Dit förläggs i dag distributionen av oljan. Frihamnar och frilager har kommit till för långtidslagring av högvärdigt importgods före dess förtullning. Genom att förlägga långtidslagring och viss bearbetning till hamnarna spar man i princip ett transportled.

Som redan har nämnts under 5.3 ökar anspråken på lagringsutrymme sedan till följd av ökningen i fartygsstorlek. Utvecklingen av truckar m. m. förstärker dessa anspråk. Följden har blivit att arealerna i de äldre hamnarna på de flesta håll blivit otillräckliga i förhållande till dagens transport- och hanteringsteknik.

Hamnutredningen vill slutligen behandla ytterligare en hamnfunktion, nämligen lokaliseringen till hamnläge av sådana industrier, som för sin råvarutillförsel eller export är beroende av sjöfartsförbindelser. En sådan lokalisering sker i utlandet i mycket stor utsträckning inom storhamnsgebiten och utgör, som framgått av kap. 3, för många länder ett starkt argument för en »aktiv» statlig hamnpolitik. Hamnarna anses ha en viktig roll som katalysatorer för industriell verksamhet. Samma uppfattning möter man mångenstädes hos de svenska hamnkommunernas målsmän och man finner många exempel på att stora industriföretag förlagts inom en hamns område. Medan t. ex. varvens placering i hamnarna är motiverad främst av behovet av service o. dyl. är övrig industriell etablering huvudsakligen transportberoende. Som exempel på hamnetablerade industriföretag kan nämnas kvarnar, gödningsfabriker, foderämnesfabriker, järnverk, petrokemiska företag, oljeraffinaderier, gas- och koksverk, värmekraftverk m. m. Denna industrilokalisering till de allmänna hamnarna har i regel inte gått

så långt i Sverige som i andra industriländer.

I förhållande till andra länder – med undantag av Finland – har det svenska hamnväsendet av ålder haft en alldeles speciell struktur genom den mängd lastageplatser, som finns i synnerhet inom våra skogsproducerande områden. I stället för att industriföretagen har lokaliserats till befintliga allmänna hamnar har man kunnat välja sådana platser som passat av rent drifttekniska skäl – t. ex. virkes- och vattenförsörjningsskäl – och på dessa platser eller i deras närhet sedan uppfört egna hamnar. Totala antalet privata industrihamnar eller lastageplatser är som tidigare nämnts så högt som ca 120 stycken. I samband med den pågående strukturomvandlingen inom industrin är antalet numera minskande. Den exceptionellt splittrade svenska industrihamnlokaliseringen har möjliggjorts genom att vår kust har erbjudit särskilt gynnsamma, naturligt skyddade hamnlägen med goda djupförhållanden. Privata industrihamnar har emellertid också vuxit upp på den relativt oskyddade skånska kusten: Klagshamn, Limhamn, Lomma, Kopparverkshamnen vid Hälsingborg samt Höganäs. Dessa hamnar har i servicehänseende kunnat repliera på de närbelägna stadshamnarna Malmö och Häl-singborg.

6.3 *Farleder, infartsförhållanden*

Nedan följer en sammanfattande beskrivning av farledsförhållandena till sjöss runt svenska kusten och i infarterna till olika hamnar.

Den av sjöfartsstyrelsen utgivna publikationen »Svensk Lots» utgör en seglingsbeskrivning till samtliga farleder av värde för den allmänna sjöfarten. I publikationen lämnas uppgifter om »leddjupgåendet» för samtliga farleder. Leddjupgåendet definieras som »det ungefärliga djupgåendet av de största fartyg som vid medelvatten kan passera farleden med biträde av lots».

Leddjupgåendet hänför sig sålunda till fartyget och ej direkt till det tillgängliga vattendjupet i leden. Vid bestämningen av

leddjupgåendet har en värdering gjorts av ledens såväl djup som övriga egenskaper. Ålder och bristande tillförlitlighet hos det hydrografiska underlaget har ofta varit en faktor, som verkat i konservativ riktning vid bedömningen. Nymätningar har under senare år möjliggjort omprövning av tidigare djupgåendesiffror för farleder, där behov av ökade djupgåenden först i samband med tonnageökningen gjort sig gällande.

Hamnutredningen har för att eliminera subjektiva bedömningar från hamnarnas sida om erforderliga säkerhetsmarginaler infordrat aktuella uppgifter rörande *farledsdjupen* vid medelvatten från de viktigaste hamnarna och sålunda valt att återge dessa i stället för farledsdjupgåendena. Samtliga inhämtade uppgifter har sammanställts i avsnitt 6.6. I normalfallet skall djupsiffrorna i en farled minskas med minst 10 % för att ge fartygsdjupgåendet vid medelvatten. I öppen sjö får man ofta räkna med betydande marginaler med hänsyn till sjöhävningen. Från djupsiffrorna i en hamnbassäng skall dras minst 30 cm, som utgör minsta tillåtna marginalen mellan köl och botten. Vid bergbotten bör marginalen vara större. Uppgifter om djupen i hamnbassäng-er av olika slag återfinns i avsnitt 6.6.

För tillfartsledningarna från världshaven till våra kustfarvatten finns inga officiella farledsdjupgåenden bestämda utom för farlederna genom södra delen av Öresund. De i fortsättningen nämnda djupuppgifterna grundar sig emellertid på färskas bedömningar av sjöfartsstyrelsen. Först under de allra senaste åren har behov uppstått av på metern exakta djupangivelser för farvattnen utanför den svenska västkusten, genom Stora Bält samt i Östersjö/Bottenhavs/Bottenviksområdena. Ett forcerat hydrografiskt arbete pågår för att klarlägga förhållandena (»djupkorridormätningar»). Den bedömning, som i dag görs rörande dessa förhållanden kan i korthet uttryckas sålunda (jfr. fig. 6.1).

a) Farvattnen genom »norska rännan» från Atlanten längs norska kusten och Bohuslän till i höjd med Göteborg tillåter efter vissa

kompletterande sjömätningar passage av fartyg med upp till 25 à 30 m djupgående (400 000 à 500 000 ton).

b) Farlederna från Nordsjön genom Ska-gerak och Kattegatt ned till norra ändan av Öresund och Stora Bält torde efter vissa åtgärder möjliggöra trafik under normala förhållanden med upp till 16 m djupgående fartyg.

c) Farlederna genom Öresund är begränsade till 7,1 m djupgående i Flintrännan och 7,6 m i Drogden. Samma djupgående som i Flintrännan finns också i dess avgrening genom Falsterbokanalerna.

d) Kielkanalen tillåter passage av max 9,5 m djupgående fartyg. Andra begränsande dimensioner är där längd 315 m, bredd 40 m och tillåten masthöjd 40 m.

e) De största fartygen till Östersjön måste passera genom Stora Bält. Genom omläggning av farleden där har största farledsdjupgåendet nyligen kunnat ökas till 12 m. I samarbete mellan danska och svenska myndigheter har emellertid områdena genom Stora Bält samt söder och öster därom med avslutning år 1968 ytterligare kartlagts. Man har därvid redovisat ett minsta vattendjup av 17 m motsvarande ett fartygsdjupgående under normala förhållanden av ca 15 m.¹

f) Inom det svenska ostkustområdet finns områden med potentiella hamndjup i stort sett korresponderande med de största djupen i djupleden genom Stora Bält. Sådana områden är dels bråviks- och landsortsområdena (med bl. a. Nynäshamn och Oxelösund), dels sundsvallsområdet och dels slutligen ett område omkring Nordingrå söder om Örnsköldsvik. Genom Södra Kvarnen till Bottenhavet bedöms djupmöjligheter finnas i stort sett analoga med Stora Bältfarledens, dvs. för ett farledsdjupgående av max 15 m. I södra Östersjön har Karlshamn det största naturliga farledsdjupgåendet med ca 14 m.

¹ Tillfällig hård sjöhävning och/eller låga vattenstånd kan avsevärt minska det aktuella farledsdjupgåendet i denna led (se publikationen »Farleders djupmarginaler», utgiven av Sjöfartsstyrelsen i december 1968).

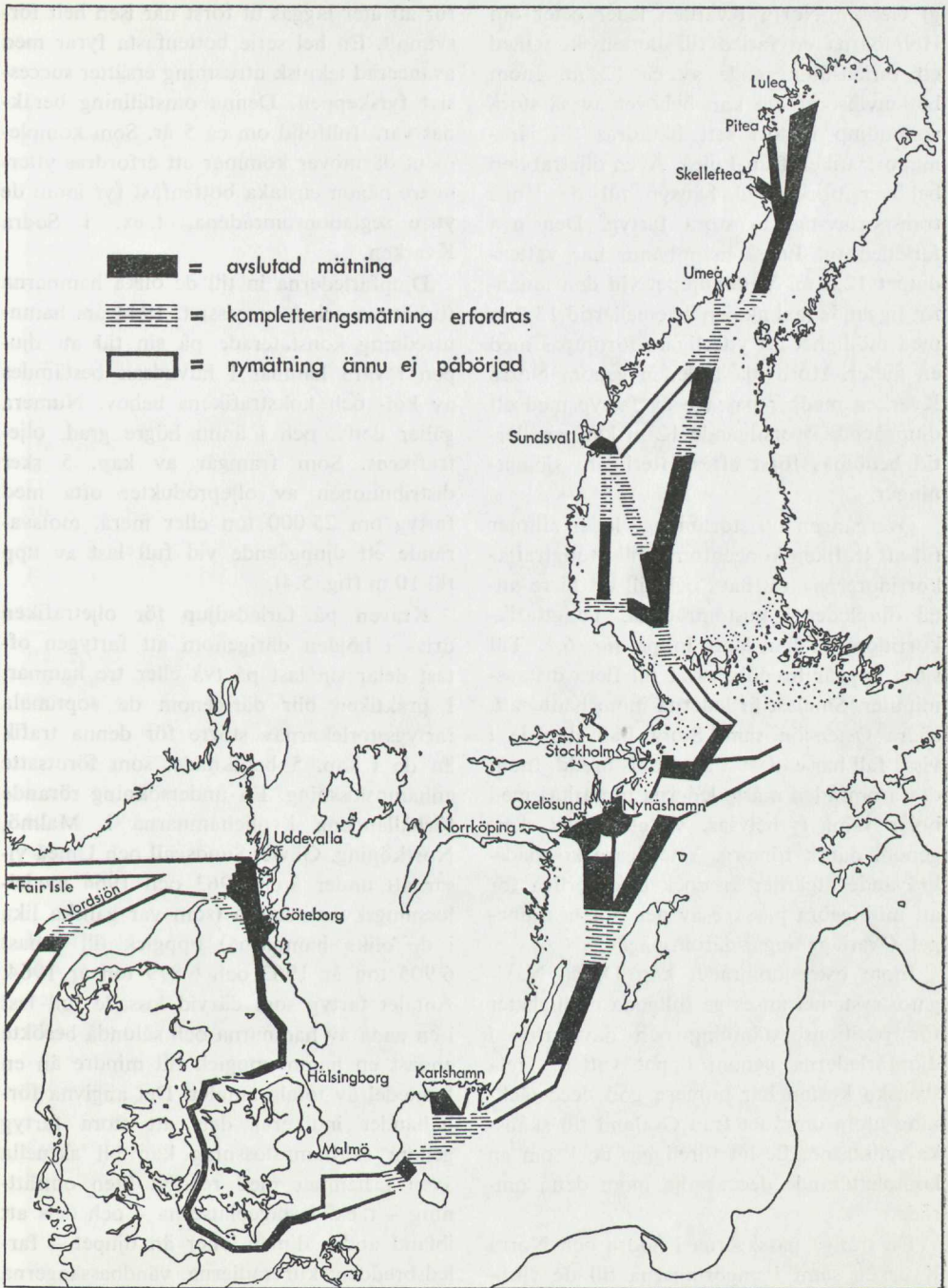


Fig. 6.1. Planerade tungtrafikkorridorer år 1969. Korridorernas slutliga sträckningar kan fastställas först sedan sjömätningarna avslutats.

g) Genom Norra Kvarken leder öster om Holmöarna en farled till Bottenviken med ett farledsdjupgående av ca 12 m. Inom bottenviksområdet kan behovet av så stora vattendjup i stort sett hänföras till järnmalmstrafiken från Luleå. Även oljetrafiken behöver dock med hänsyn till de långa transportavstånden stora fartyg. Den nya farleden till Luleå malmhamn har vattendjupet 12,2 m. Vattendjupet vid den innanförliggande malmkajen är emellertid 13,2 m med möjlighet att ytterligare fördjupas med en meter. Huruvida farleden genom Norra Kvarken medger passage av fartyg med ett djupgående överstigande 12 m kan emellertid bedömas först efter ytterligare sjömätningar.

Övergången till stortonnage leder alltmer till att trafiken koncentreras till »tuntrafikkorridorerna» till havs och till ett färre antal djupleder i kustområdena. Tuntrafikkorridorerna har lagts in på *fig. 6.1*. Till sjöss uppgår breddbehovet till flera distansminuter. Smalast är lederna inom Kattegatt, södra Östersjön samt Stora Bält där de i vissa fall har endast 2 naut mils bredd. Inom dessa områden måste lederna utmärkas med bojar samt fyrbelysas, vilket hittills skett genom dansk försorg. Ytterligare kostnadskrävande åtgärder är dock erforderliga för att möjliggöra passage av det största tonnage. Överläggningar därom pågår.

Inom östersjöområdet kan Decca Navigator-systemet anses ge fullgoda möjligheter för positionsbestämning och navigering i djupfarlederna genom öppet vatten. Hela svenska kusten har numera god deccatäckning utom området från Gotland till skånska sydkusten. Beslut föreligger dock om en kompletterande deccakedja inom detta område.

De trånga passagerna i Södra och Norra Kvarken samt i angöringarna till de viktigaste hamnavsnitten inom olika kustområden kräver säkerhetsanstalter av annan typ än Decca Navigator och övriga på teleteknik grundade hjälpmedel. De tidigare fyrskuppen gav inte tillräcklig ledning och hade dessutom den olägenheten att de måste tas in under den kritiska islägningsperioden

för att åter läggas ut först när isen helt försvunnit. En hel serie bottenfasta fyrrar med avancerad teknisk utrustning ersätter succesivt fyrskuppen. Denna omställning beräknas vara fullföljd om ca 5 år. Som komplement därutöver kommer att erfordras ytterligare någon enstaka bottenfast fyr inom de yttre seglationsområdena, t. ex. i Södra Kvarken.

Djupfarlederna in till de olika hamnarna förbättras också successivt. 1944 års hamnutredning konstaterade på sin tid att djupen i våra hamnar i huvudsak bestämdes av kol- och kokstrafikens behov. Numera gäller detta, och i ännu högre grad, oljetrafikens. Som framgår av kap. 5 sker distributionen av oljeprodukter ofta med fartyg om 25 000 ton eller mera, motsvarande ett djupgående vid full last av upp till 10 m (*fig. 5.4*).

Kraven på farledsdjup för oljetrafiken drivs i höjden därigenom att fartygen oftast delar sin last på två eller tre hamnar. I praktiken blir därigenom de »optimala fartygsstorlekarna» större för denna trafik än de i kap. 5 beräknade, som förutsatte enhamnslossning. En undersökning rörande förhållandena i oljehamnarna i Malmö, Norrköping, Gävle, Sundsvall och Umeå visar att under åren 1963 och 1964 medellossningskvantiteterna (som var ganska lika i de olika hamnarna) uppgick till endast 6 905 ton år 1963 och 6 879 ton år 1964. Antalet fartyg som därvid lossade full last i en enda av hamnarna och sålunda besökte endast en hamn uppgick till mindre än en femtedel av totala antalet. Det angivna förhållandet indikerar dels att stora fartyg genom flerhamnslossning kan bli aktuella även i hamnar med relativt liten omsättning – t. ex. lastageplatserna – och dels att ibland andra dimensioner än djupet – farledsbredden, kurvradierna, vändbassängerna m. m. – kan bli de begränsande i farlederna.

Djupet för det tramptonnage som tidigare användes för importen av fasta bränslen till de svenska hamnarna översteg sällan 6 m. Som en följd av utvecklingen har farledsdjupen till de viktigaste oljeimporthamnarna på senare tid stigit kraftigt.

	Kajdjup (m)		Farledsdjup (m)	
	1968		1948	1968
Luleå	12,6		9,1	12,2
Skelleftehamn	10,4		8,0	12,0
Umeå	11,0		9,0	10,2
Örnsköldsvik	10,5		11,0	12,0
Sundsvall	10,5		10,0	14,0
Gävle	11,0		8,0	11,1
Stockholm	12,0		12,0	12,5
Västerås	6,5		6,5	6,5
Norrköping	10,5		7,0	10,5
Oskarshamn	12,3		8,5	11,0
Kalmar	8,0		6,6	8,0
Karlshamn	11,0		11,0	12,6
Limhamn	10,5		8,0	10,5
Malmö	11,0		9,3	11,2
Hälsingborg	11,0		10,0	11,5
Halmstad	9,5		8,1	8,0
Göteborg	15,0		10,0	15,0
Uddevalla	11,0		9,0	11,0
Stenungsund	12,7		—	13,0
Lidköping	5,0		5,2	5,0
Kristinehamn	6,0		5,2	5,2
Karlstad	7,0		5,2	6,0
				kanal 4,85m djupg.

Raffinaderihamnarna Göteborg och Nynäshamn fördjupas f n för ca 220 000 tons resp. 100 000 tons fartyg till ca 20 resp. ca 16 m kajdjup.

Vattendjupet vid oljekaj resp i infartsled i de importhamnar som år 1965 hade en större omsättning än 100 000 ton framgår av tabellen ovan (som jämförelse anges även farledsdjupen år 1948).

Av sammanställningen framgår att farledsdjupet i flera hamnar (Luleå, Umeå, Oskarshamn, Halmstad samt vänerhamnarna) är mindre än kajdjupet. Detta beror ofta på att merkostnaderna för att från början bygga en oljekaj till ett större djup inte bedömts vara högre än att det större djupet valts med tanke på en planerad senare fördjupning av farleden. Bortsett från insjöhamnarna samt Kalmar och i viss mån Halmstad, i vilka hamnar farledsfördjupningar kan ske endast till mycket höga kostnader, finner man att samtliga större oljeimporthamnar har goda möjligheter att ta emot minst 30 000 tons fullastade fartyg.

Som följd av de otillräckliga djupen till mäl- och vänerhamnarna skeppas en ovanligt stor del av oljan till dessa hamnar från inrikes ort, antingen från svenskt raffineri eller från svensk oceandepå (Stockholm

resp. Göteborg). Av Mälarens mer än 800 000 ton olja kom år 1965 70 % från inrikes ort medan återstoden bestod av olja från rysk östersjöhamn (Klaipeda). Till Vänerin infördes samma år mer än 1 milj. ton olja, varav 78 % från inrikes ort. Som jämförelse kan nämnas, att i samtliga kusthamnar (inkl. lastageplatserna) andelen från inrikes ort ankommen olja utgjorde i medeltal endast 15 % av den totalt lossade kvantiteten.

Investeringar av storleksordningen 170 milj. kr. har under de senaste två decennierna gjorts för fördjupning av infartsleder och vändbassänger i hamnarna varav huvuddelen avser oljetrafiken. Investeringarna kan förefalla höga men synes vid en granskning ge så höga årliga transportkostnadsvinster genom det större tonnaget de möjliggör, att de genomsnittligt bör ge en god samhälls-ekonomisk förräntning.

Företageekonomiskt torde i princip hittills alla hamninvesteringar för oljetrafiken ha visat sig vara en god affär för hamnarna tack vare att förbrukningen under många år stadigt har ökat.

Staten har av ålder åtagit sig att sjömäta och fyrbelysa lederna inom de yttre avsnitten. Gränsen mellan statens och kommunernas ansvarsområden har varit något flytande men har på det hela taget sammanfallit med hamnområdesgränsen. 1944 års hamnutredning ansåg att staten borde ha ett förhållandevis stort ansvar beträffande hamnarnas infartsleder. Hamnbidragsutredningen såg emellertid ingen principiell skillnad mellan investeringar i farleder och andra hamninvesteringar, varför ansvaret för en hamns infartsled borde vara hamnens egen angelägenhet. Genom riksdagens beslut år 1963 om den statliga trafikpolitiken kan hamnbidragsutredningens linje anses ha vunnit statsmakternas gehör. Sjöfartsstyrelsen har i enlighet därmed hos Kungl. Maj:t föreslagit, att vederbörande hamnägare i princip skall svara för alla investeringar i farled som leder till dess hamn.

Den för hamnväsendets framtida utformning mycket viktiga frågan om kostnadsansvar och kostnadstäckning för den ser-

Tabell 6.3 Sveriges transoceaniska och medelhavsorienterade linjetrafik år 1967

	Göteborg		Stockholm		Norrländ		Övriga hamnar		Totalt milj ton
	milj ton	%	milj ton	%	milj ton	%	milj ton	%	
Lastat	0,76	42	0,08	4	0,92	40	0,24	14	1,80
Lossat	0,43	39	0,23	21	—	—	0,44	40	1,70

vice, som staten lämnar sjöfarten i form av bl. a. säkerhetsanstalter, lotsning och isbrytning har nyligen utretts av sjöfartsutredningen, som avlämnade sitt betänkande i december 1968 (Stencil K 1968: 9). Utredningen framlägger där i enlighet med sina direktiv förslag till nya statliga sjöfartsavgifter med syfte att ge full täckning för sjöfartsverkets kostnader. Det föreslagna avgiftssystemet är så utformat, att kostnaderna för servicen får bäras av dem som gör anspråk på och utnyttjar densamma. För närvarande råder ett underskott på ca 30 milj. kr. per år av denna verksamhet. I den mån verksamheten inte kan krympas eller rationaliseringar göras skall kostnaderna enligt de gällande trafikpolitiska principerna bäras av sjöfarten. Då de största underskotten noteras för farlederna till de mindre hamnarna – detta gäller särskilt lotsningstjänsten – kommer de nya ekonomiska principerna att utgöra ett bidragande moment för en koncentration av hamnverksamheten till färre hamnar. De kommer att särskilt starkt verka till nackdel för hamnar med lång isläggning.

6.4 Några aktuella utvecklingsdrag i den svenska hamnstrukturen

6.4.1 Den transoceaniska linjesjöfarten sedd i svenskt, nordiskt och europeiskt perspektiv

I kapitel 5 har beskrivits den allmänna utveckling, som f. n. präglar den internationella transoceaniska linjesjöfarten, bl. a. övergången till specialfartyg för container och andra störenhetslaster. Svenska och andra nordiska linjerederier möter, ofta i samgående, konkurrensen från amerikanska och eu-

ropeiska rederikonstellationer genom utveckling av egna fartygstyper och egna trafiklösningar. Man söker därvid uppnå flexibilitet genom att kombinera containertrafik med andra typer av störenhetslaster, bilar m. m. Härvid spelar den faktiska godssammansättningen i de olika transoceaniska relationerna en stor roll för fartygens utformning och trafikens uppläggning. Bl. a. betyder det mycket att en övervägande del av det utgående svenska godset i denna trafik består av skogsindustriprodukter från norrländska och andra fabriker.

Enligt 1944 års hamnutredning utgick år 1937 51 % av Sveriges transoceaniska och medelhavsorienterade linjetrafik från Göteborg. Siffran var densamma för både exporten och importen. Stockholm hade 26 % av importen och 4 % av exporten. 30 % av exporten kom från norrländska hamnar och lastageplatser. År 1967 var fördelningen den som visas i tabell 6.3.

Norrländs andel i den reguljära fjärrzontrafiken var som framgår av ovanstående ännu större år 1967 än år 1937. Detta ger en anvisning om skogsindustriprodukternas stabilitet och fortsatta betydelse för vår transoceaniska sjöfart. Till största delen torde dock norrländsexporten numera gälla medelhavsländerna, som totalt sett tar en större del skogsindustriprodukter än de transoceaniska länderna sammantagna. Vad gäller enbart exporten i de transoceaniska relationerna är som följd härav Göteborgs trafikandel större än vad tabellen visar, troligen mer än 50 % av den totala. Av den från Göteborg utgående reguljära fjärrtrafiken bestod år 1967 drygt 40 % av skogsindustriprodukter.

Gruppen »övriga hamnar» dominerades år 1967 vad gäller den långväga linje-

trafiken av Malmö, Hälsingborg och Norrköping som centra för betydande konsumtionsområden (jfr. tab. 6.2).

De höga siffrorna för Norrland visar att så sent som år 1967 den transoceaniska linjesjöfarten liksom medelhavstrafiken fortfarande var splittrad på många hamnar och lastageplatser. Trafiken ifråga hade under 30-årsperioden 1937-67 inte undergått några fundamentala förändringar. Genom det allt starkare trycket utifrån kan man emellertid förvänta sig betydande förändringar inom de allra närmaste åren. För att överhuvudtaget kunna med någon grad av säkerhet bedöma utvecklingen måste man studera den svenska linjesjöfartens konkurrenssituation i förhållande till de på de europeiska storhamnarna baserade kommande containerlinjerna.

Ett visst grundmaterial för en sådan bedömning har hamnutredningen kunnat hämta från den rapport, »Containerization: the key to low-cost transport», som för British Transport Docks Board framlades under år 1967 av det amerikanska konsultföretaget McKinsey & Co. Denna rapport baseras på den troligen mest omfattande undersökning som hittills gjorts på området. Det material som kunnat utläsas ur rapporten har stämts av mot av hamnutredningen inhämtade uppgifter från andra håll samt bearbetats och delvis vidareutvecklats. Materialet har därigenom kunnat läggas till grund för vissa kalkyler, som är av intresse för bedömning av den s. k. containerrevolutionens verkningar på svensk linjesjöfart i transoceaniska och delvis även europeiska relationer.

Konkurrenssituationen har beräknats med det av McKinsey & Co gjorda antagandet som grund, att i princip all trafik med containeriserbart gods i de olika internationella huvudrelationerna inom en snar framtid kommer att ske med containerfartyg av celltyp. Rapporten visar att denna trafik kommer att ombesörjas av stora och snabba fartyg med i princip en enda anlöpshamn i vardera ledet. Från perifert belägna, mera sekundära områden som t. ex. Skandinavien skulle det enligt rapporten i princip

bli mera lönsamt att genom matartrafik repliera på dessa huvudlinjer än att uppehålla egen direkt linjetrafik, vare sig konventionell sådan eller containertrafik.

Hamnutredningen har funnit det vara av utomordentligt stor vikt att denna fråga blir noggrant belyst, eftersom den utgör en kärnpunkt i långtidsplaneringen inom både hamnar och transportföretag, i viss utsträckning också för exportörer och importörer. Inom utredningen har för ändamålet genomförts beräkningar av kostnaderna för direkt nordisk containertrafik till USA:s ostkust (New York) över Göteborg. Som jämförelse har beräknats motsvarande kostnader uttryckta i samma jämförelsenhet om trafiken i stället leds via feederlinjer eller landvägen över kontinenthamn (Rotterdam eller Bremen). Fördelen med kontinenthamnsalternativet skulle vara att lasttillgången blir tillräckligt stor i transportens atlantled, eller mer än 1 milj ton i vardera riktningen per år, för insättning av fartyg på 40 000 à 50 000 ton. *Fig. 6.2* visar hur minskande lasttillgång och därav resulterande dåligt utnyttjande av fartygens lastkapacitet snabbt ökar transportkostnaderna (de streckade linjerna). *Fig. 6.3* illustrerar samma sak. På denna figur har emellertid också förts in de ungefärliga kvantiteter gods, som kan beräknas stå till förfogande för en samordnad nordisk containertrafik över Nordatlanten. De resultat som redovisas på *fig. 6.4-6.5* hänför sig till kvantiteten 500 000 ton i östlig riktning och 75 % därav, dvs. 375 000 ton i västlig riktning. Denna kvantitet torde uppnås vid en samordning av det svenska containergodset till och från USA:s ostkust med huvuddelarna av motsvarande danska och norska gods. Däremot har inget finskt gods medräknats i denna approximation. Om däremot även 100 000/75 000 ton finskt gods medräknas så nedbringas kostnaderna med ca 5 kostnadsenheter (från 100 till 95, se *fig. 6.3*). Besparingen gäller allt nordiskt gods och accentuerar värdet av en samordning.

Det bör understrykas att kostnaderna för feedertrafik Norden-Rotterdam är lågt räk-

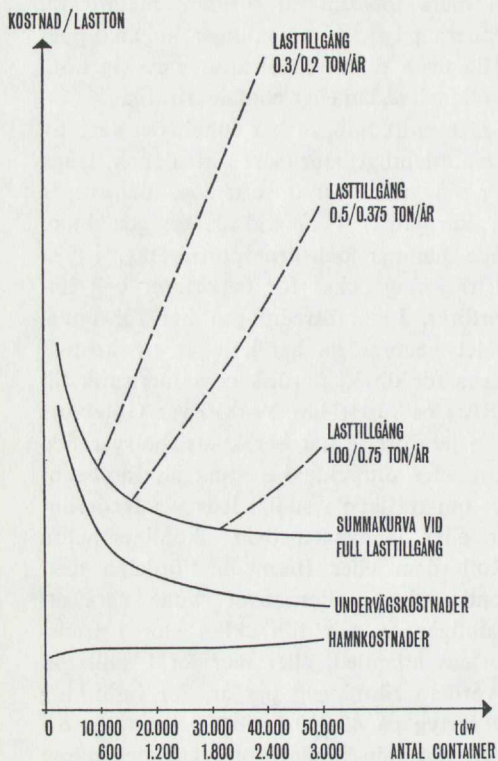


Fig. 6.2. Sjötransportkostnader Göteborg—New York—Göteborg via Cape Wrath. Containerfart. Lastförhållande 1: 0,75. Distans 2×3411 naut. mil. Veckotrafik och varierande lasttillgång.

nade, eftersom de baseras på inte blott de godskvantiteter, som har transocean destination eller ursprung, utan även på europa-godset. Det är emellertid tveksamt om det i praktiken går att så helt samordna dessa båda transporter. Slutligen medför en direkt trafik tidsvinster, som ej tagits med i kalkylen.

Fig. 6.4–6.5 visar trots de försiktiga beräkningsantagandena att göteborgsalternativet bör ställa sig attraktivt inte blott för svenskt utan även för danskt och norskt vidkommande. Detta förstärks ytterligare om även finskt gods ingår i containersystemet vilket bör vara ett finskt intresse.

Hamnutredningen har sålunda vid sina beräkningar funnit att även vid en fullständigt genomförd ideal lösning enligt de av bl. a. McKinsey & Co angivna principerna

förutsättningar fortfarande finns för en direkt svensk linjetrafik. En på veckoförbindelser grundad linje Göteborg—New York skulle framgångsrikt kunna konkurrera med de linjer som håller på att etableras mellan engelska eller kontinenthamnar och USA. Mellan Skandinavien och USA:s ostkust råder en relativt god balans mellan ostgående och västgående gods, och hamnutredningen har i sina kalkyler räknat med förhållandet 1:0,75. I trafiken mellan Västeuropa och USA får man eljest räkna med den sämre balansen 1:0,50, vilket innebär endast halv last i västlig riktning.

En trafiklösning sådan som den skisserade förutsätter en nordisk samordning i en omfattning som tidigare inte förekommit. Utan en sådan samordning riskerar de nordiska intressena att bli helt beroende av främmande rederier och deras prispolitik. Risker för en monopolistisk prissättning från en gång väl etablerade främmande rederikonstellationers sida kan inte uteslutas. De nordiska rederiföretagens möjligheter att hävda sig internationellt torde även vara störst så länge de kan stödja sig på en egen hemmahamn. Överhuvudtaget synes direkta egna transocean sjöfartsförbindelser vara till gagn för de nordiska internationella handelsförbindelserna.

Transporterna av det transocean svenska godset till och från Göteborg har beräknats komma att ske järnvägsledes. Järnvägens stora möjligheter att erbjuda fördelaktiga frakter i slutna transportsystem har bl a understrukits i den förut nämnda amerikansk-engelska containerrapporten. Järnvägsfrakterna vid containertransporter har beräknats av hamnutredningen i samråd med statens järnvägar. Godset mellan det svenska ostkustområdet och Göteborg kommer enligt kalkylerna att transporteras billigare med tåg än med båt. Utredningen har då räknat med att järnvägen i ett framtida mera totalintegrerat transportsystem skall kunna erbjuda en avsevärt billigare containerservice än för närvarande. För de danska och norska transportererna till och från Göteborg kan både järnväg, bil och feederfartyg komma ifråga.

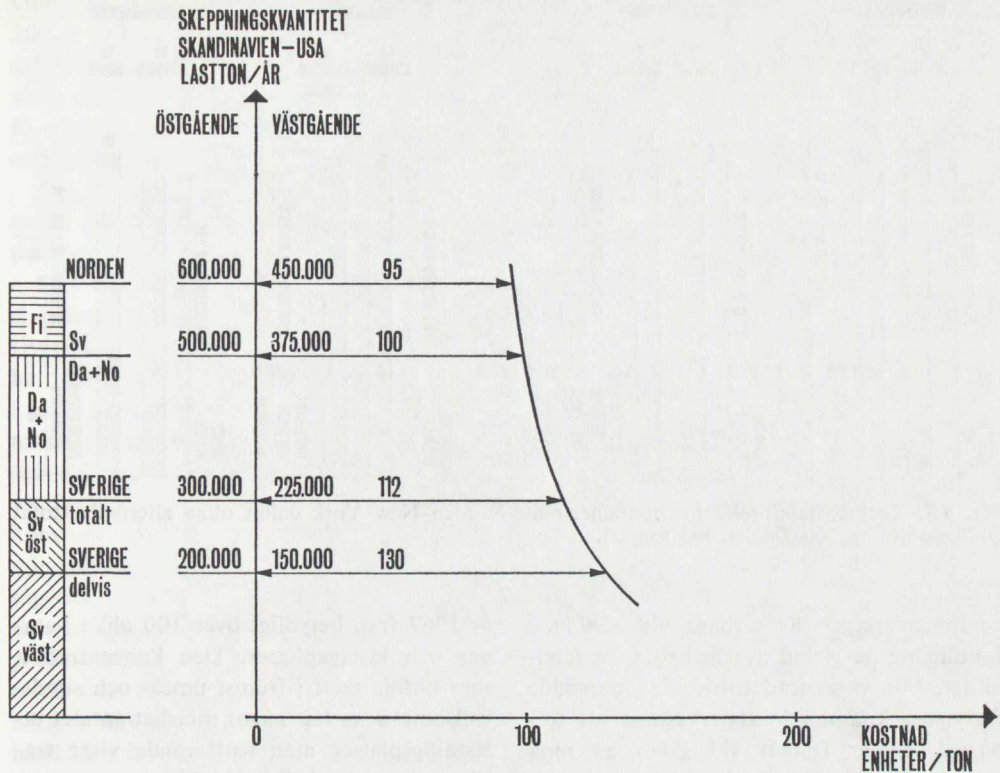


Fig. 6.3. Kostnader för transportledet Göteborg–New York vid varierande lasttillgång.

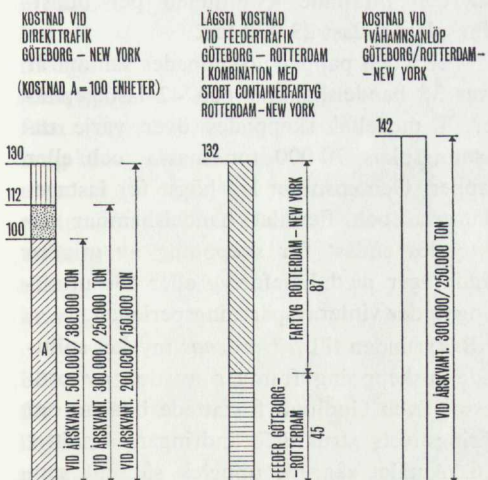


Fig. 6.4. Kostnadsjämförelse för containertrafik Göteborg—New York enligt olika alternativ (kostnad A=100 enheter).

I figur 6.4 visas också kostnaderna för containertrafik mellan Göteborg och USA baserat på komplementlastning och -lossning i utomnordisk hamn (i kalkylen Rotterdam). En sådan trafik ställer sig dock avsevärt dyrare än direkt trafik Göteborg–New York och torde heller inte i längden kunna konkurrera med en fullt utvecklad stortonagetrafik t. ex. Rotterdam–New York, kombinerad med en skandinavisk matarservice.

USA:s ostkust torde vara det enda transoceaniska område som f. n. ger underlag för en rent nordisk containerservice med fullcontainerfartyg. Det bör emellertid framhållas att ett idealt transportsystem med en fullt genomförd uppdelning av godset i containergods och annat gods kommer att ta ganska lång tid att genomföra. De rena

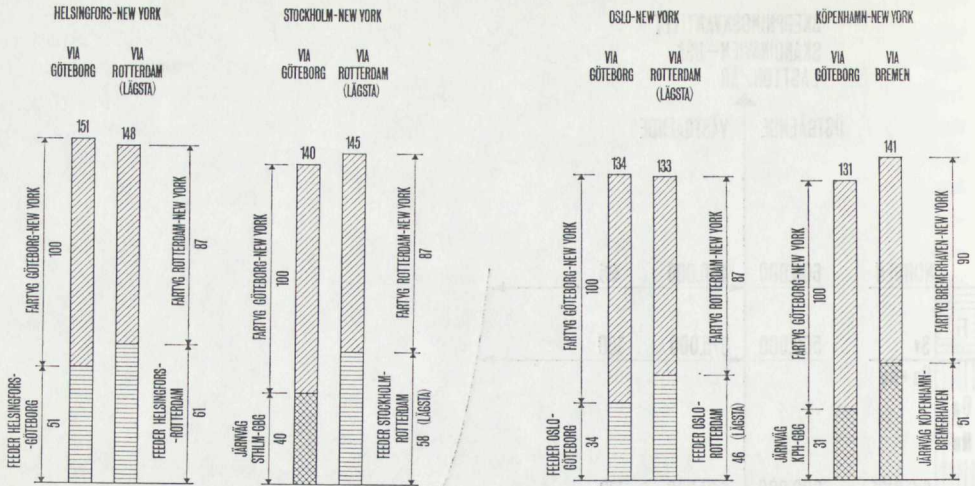


Fig. 6.5. Kostnadsjämförelse för containertrafik Norden-New York enligt olika alternativ (total godsomsättning 500 000/380 000 ton/år).

containerfartygen är sårbara vid växlande lasttillgång på grund av sin bristande flexibilitet. För varje trad torde skraddarsydda fartyg av kombinationstyp komma att finnas decennier framåt vid sidan av rena containerfartyg. Direkt svensk linjetrafik bör därför kunna uppehållas i flera andra transoceanare relationer än på den amerikanska ostkusten. Även för dessa linjer torde Göteborg bli den enda reguljära svenska bashamnen. Utredningen vill i sammanhanget understryka att attraktiviteten hos en styckegodshamn starkt hänger samman med allsidigheten och frekvensen av de olika skeppningslägenheter som hamnen kan erbjuda. Det är angeläget att ett realistiskt nordiskt alternativ till de europeiska storhamnarna inte urholkas genom en splittring av de gemensamma resurserna.

6.4.2 Utskeppning av skogsindustriprodukter till europeiska mottagarländer

Som framgår av fig. 4.24, 4.25 och 4.26 är huvuddelen av de skogsindustriprodukter som skeppas från Sverige destinerade till europeiska och medelhavsländer. För de sågade trävarorna gäller siffran 98 %, för massa 88 % samt för papper och board 82 %. Utskeppning till utrikes ort skedde

år 1967 från betydligt över 100 olika hamnar och lastageplatser. Den koncentration som hittills skett i främst umeå- och sundsvallsområdena har något minskat antalet utlastningsplatser men fortfarande visar trafiken en mycket splittrad bild.

Utskeppningen av sågade trävaror sker till större delen över kommunala hamnar. År 1967 utskeppades trävaror över inte mindre än 63 handelshamnar. Dessutom skedde utlastning över 46 lastageplatser. I medeltal var den utlastade kvantiteten per utlastningsplats endast 23 000 ton.

Massa och papper utskeppades samma år över 38 handelshamnar och 42 lastageplatser. I medeltal skeppades över varje utlastningsplats 70 000 ton massa och/eller papper. Genomsnittet låg högst för lastageplatserna och flertalet handelshamnar utnyttjades endast för skeppning av mindre sändningar med linjefartyg eller för utlastning under vinteravspärrningsperioden.

Bakgrunden till *trävarornas* mycket splittrade utskeppning framgår av den av professor Sven Godlund författade bilagan om näringslivets strukturförändringar, avsnittet 5.6. Antalet sågverk uppgick så sent som år 1962 till 4 500 mot 7 000 år 1953. Försörjningsräjongen för ett något mer än medelstort sydsvenskt sågverk beräknas av

Godlund ha en radie av 15 à 25 km mot 100 à 140 km för en 200 000 tons cellulosafabrik i kustläge. Ett kustlokaliserat sågverk om ca 40 000 stds skulle emellertid få samma upptagningsområde som cellulosafabriken.

De av Godlund angivna modellerna baseras på flera grova antaganden men är dock av intresse som allmän bakgrund.

Det sker en snabbt fortskridande sammanslagning av sågverken till större enheter. Övergången till skeppning av paketerat virke leder till samarbete mellan sågverken i form av terminalanläggningar för artificiell torkning och paketering. Detta leder i sin tur till ökad samlastning och en ökning av fartygsstorlekarna. En koncentration kommer att ske av utlastningen till ett mindre antal hamnar. Bortsett från sådana sågverk, som integrerats med massaproduktionen sker en allt större del av sågverksproduktionen i orter i inlandsläge. Däremot torde man få räkna med att sortering, torkning, paketering o. dyl. i ökad utsträckning förläggs till terminalanläggningar i hamnorterna. Avstånden mellan sådana större terminalanläggningar bestäms av flera faktorer, främst transportekonomiska men även av tillgången på arbetskraft och lämplig hamnkapacitet. Särskilt är anläggningar av denna typ beroende av tillgång till stora och ej alltför dyrbara fria ytor i närheten av kaj. Kajdjupet bör vara minst 8 m för att medge en framtida ökning av fartygsstorlekarna i takt med en successiv övergång från skeppning med linjefartyg till skeppning med specialfartyg samt en trolig snabb utveckling av hanteringsteknik och transportplanering inom detta område. Vidare torde krav komma att ställas på kranar med större lyftförmåga än normala stycke-gods-kranar.

För att uppnå den bästa totala lösningen bör antalet dylika specialhamnar inte vara för stort. Den årliga omsättningen bör vara lägst 80 000 stds för att medge veckoskeppningar med 4 000 tons-laster. En synes mer än trettio handelshamnar ha planer på träterminaler för paketering av virke. Möjligheterna att redan i nuvarande initialskede

nedbringa detta antal till under hälften synes böra undersökas i samarbete inom de olika regionerna. En sådan undersökning pågår redan inom Norrbotten och Västerbotten i företagareföreningens regi.

Beträffande *massa och papper* sammanhänger möjligheterna till en ökad koncentration av utskeppningen främst med industriföretagens egen planering av distributionssystemet. Denna fråga har redan behandlats i avsnitt 5.4.2. Sammanfattningsvis kan sägas att utvecklingen här synes gå mot en ökad koncentration av utskeppningen till dels hamnar med ett väl utbyggt linjesystem och dels specialhamnar för samlastning av enbart skogsprodukter. Huruvida dessa specialhamnar skall anknytas till ett produktionsställe eller till en kommunal hamn blir en gemensam planeringsfråga för berörda parter och kommer att bero på de lokala förhållandena i varje särskilt fall.

6.4.3 Koncentration eller spridning av den europeiska linjesjöfartens hamnanlöp?

Den reguljära sjöfarten på europeiska hamnar skiljer sig i sin struktur och utveckling avsevärt från den transoceaniska sjöfarten. En stor del av det hittillsvarande trafikunderlaget kommer troligen, som anförts i föregående avsnitt, att föras över till skeppning med specialfartyg. Detta kommer framförallt att gälla cellulosaindustrins produkter och de sågade trävarorna. Vidare kommer en allt större del av godset att transporteras direkt till lands via färjor och eventuella framtida broar.

Trots denna utveckling får man räkna med att behov kommer att kvarstå av relativt täta reguljära fartygsförbindelser för skeppning av mindre sändningar partigods samt för import och export av stycke-gods, bilar etc. Till stor del kommer denna trafik troligen att ske med roll on/roll off-fartyg, som ej kräver särskilt påkostade hamnanläggningar. Skäl synes tala för att linjetrafik liksom för närvarande kommer att vara företrädd inom praktiskt taget varje kustavsnitt av betydelse från Gävle och söderut.

Tabell 6.4. Samband mellan förbrukning av oljeprodukter, raffinaderilokalisering och antal importhamnar

	1937	1951	1954	1965	1966	1967
Sveriges totalförbrukning i milj. ton	1,1	4,7	6,4	19,0	22,5	22,1
Därav från transoceanra raff ¹ %	93	65	37	22	24	16
Västeuropeiskt » %	0	15	36	34	37	32
Östersjö-Skagerak » ² %	7	20	27	44	39	52
Antal hamnar med direkt import ³	16	22	30	76	73	75
Totala antalet oljehamnar ³	48	75	80	94	95	96

Anm. Med hamn avses här »hamn som tillämpar av sjöfartsstyrelsen fastställd taxa»

¹ Inkl. Svartahavsraffinaderier.

² Skandinavien och efter år 1960 även Sovjet.

³ Endast hamnar med godsomsättning över 1 000 ton per år.

En regional koncentration synes emellertid böra eftersträvas.

6.4.4 Centralisering eller decentralisering av oljeimporten?

De mycket stora investeringar som under de senaste 15 à 20 åren gjorts i de svenska hamnarna har till övervägande delen gällt oljan. Oljetrafikens kvantitativa tillväxt och struktur har beskrivits i kap. 4 (se bl. a. fig. 4.4, 4.8 och 4.9). Den starka tillväxt-trenden framstod klar redan i början av 1950-talet och år 1956 ställdes efter framställning från Svenska Hamnförbundet medel till sjöfartsstyrelsens förfogande för att styrelsen i samråd med hamnförbundet skulle verkställa en utredning, närmast med sikte på att skaffa underlag för hamnarnas och industriernas investeringar i oljeimportanläggningar. Initiativet till en sådan utredning kom ursprungligen från Sveriges Industriförbund. På grund av bristande personella utredningsresurser blev utredningen försenad. Materialet överlämnades därför till IVA:s transportforskningskommission, som år 1963 publicerade utredningen »Olja till industrier» (meddelande nr 55). Utredningen ifråga behandlade frågan om transport och lagring av olja för en storförbrukares behov och gav främst underlag för företagens egen planering.

De utförda studierna kan sägas verifiera det transportekonomiskt berättigade i den decentralisering av oljeimporten som

pågick. Den successivt ökande förbrukningen gav underlag för en tilltagande spridning av införseln. Utvecklingen har enkelt åskådliggjorts i tabell 6.4.

Ökad förbrukning ger följande utvecklingsmönster:

- a) underlag för närbelägen raffinaderietablering;
- b) därigenom ökade transportavstånd för råoljan och
- c) minskade transportavstånd för produkten;
- d) ökad spridning av importen på flera hamnar.

Hamnutredningen har tidigare utförligt behandlat frågan om tanktonnageutvecklingen i avsnitt 5.3.2, oljeimportens struktur i avsnitt 4.3.1 och kommer att något beröra industrins oljeimportanläggningar i avsnitt 6.4.5.

Sammanfattningsvis kan beträffande den fortsatta distributionen av oljeprodukter sägas att, eftersom förbrukningen kan förutsättas fortsätta att öka, det hittillsvarande distributionsmönstret kommer att i princip bibehållas. Någon mera omfattande fortsatt spridning behöver emellertid knappast befaras.

Sett från hamnarnas synpunkt torde den ökade oljeimporten mest ha inneburit fördelar. Hamnavgifterna för olja är i allmänhet tillräckliga för att möjliggöra en snabb avskrivning av hamnarnas investeringar i farleder, hamnbassänger, kajer och depåarrangemang för oljan. Inkomsterna av olje-

trafiken har fått täcka en stor del av hamnarnas samkostnader. De farledsförbättringar, som egentligen motiverats av oljetrafikens behov har kommit även annan hamntrafik tillgodo.

De brister som efteråt kan konstateras i hamnarnas interna planering för denna stora trafik torde mest sammanhånga med att de slutliga behoven av utrymme och farledsdjup från början underskattades av hamnmyndigheterna. Detta har varit mest märkbart i de största importhamnarna. Delvis har svårigheterna sammanhängt med att tillgången till lämpliga områden inom hamnområdesgränserna varit begränsad. Detta har i vissa fall lett till en splittring av oljans lossning och lagring inom en och samma hamn. För Stockholms vidkommande har tillkommit ett antal av oljeföretagen ägda anläggningar i grannkommunerna. I Malmö måste hela oljetrafiken flyttas till ett nyutfyllt område, dit cisternerna flottades från den gamla och alltför trånga oljehamnen. I Norrköping lossas oljan på inte mindre än fem olika platser, belägna långt ifrån varandra. Tillkomsten av en ny oljehamn vid Lindökanalens mynning har endast delvis kunnat förmå oljeföretagen att överge sina ganska omfattande anläggningar i de äldre hamndelarna.

I övriga större oljeimporterhamnar har trafiken redan från början fått en mera tillfredsställande lösning. I de medelstora och mindre hamnarna har det i allmänhet gått lättast att finna lämpliga, från övrig hamntrafik skilda områden för etablering av speciella oljehamnar.

Beträffande oljeimportens totala lokalisering har möjligheter till en samordning inte förelegat och resultatet har heller inte blivit helt tillfredsställande. En källa till splittring av de totala resurserna har oneligen den omständigheten varit, att ett flertal stora oljeföretag konkurrerat om marknaden. Hamnarna har därigenom i stor utsträckning blivit brickor i spelet. Företagen har valt att etablera sig i olika hamnar och spridningen har blivit större än den sett i ett samhällsekonomiskt perspektiv borde ha blivit.

6.4.5 Överföring av transporter från hamnar med vikande trafik till andra hamnar

Genom linjetrafikens koncentration till ett mindre antal hamnar, övergången till direkta utrikes och inrikes landtransporter samt framförallt genom utvecklingen av specialhamnar för vissa slag av bulkvaror samt för skogsindustriprodukter bortfaller en mycket stor del av trafikunderlaget för många av de små hamnarna. Fråga uppkommer då om den återstående trafiken i dessa hamnar är tillräcklig för att hålla hamnarna vid liv om ett vidmakthållande av de små hamnarna kan anses vara ett allmänt intresse, samt om åtgärder från samhällets sida erfordras i ett eventuellt avvecklingsskede.

Det kan också konstateras att de föreslagna nya statliga sjöfartsavgifterna genom sin konstruktion ytterligare skulle bidra till en koncentration av hamnverksamheten särskilt på norrlandskusten (se avsnitt 6.3). Inom norrlandsområdet finns också de flesta lastageplatserna för skogsindustriprodukter, varifrån enligt det föregående en avledning till vissa centrala hamnar förväntas ske av exportgodset. Hamnutredningen har därför till en början ställt sig frågan, hur långt en hel nedläggning av vissa lastageplatser kan tänkas ligga i hamnägarnas eget intresse.

Den trafik som vid ett bortfall av utlastningen kommer att finnas kvar vid de flesta av norrlandsindustrins lastageplatser är importen av olja samt av råvaror för den egna produktionen (kalksten, salter, sva-velkis, lera m. m.). Olja till en kvantitet överstigande 10 000 ton per år fördes år 1967 in till industriägda cisternanläggningar över 26 olika lastageplatser. I de flesta fallen låg omsättningen vid 25 000 ton och däromkring. Denna införsel synes enligt gjorda beräkningar inte utan betydande kostnadsökningar för förbrukarna kunna ledas över andra kajer än företagens egna intill förbrukningsstället. Man kan därför räkna med att företagen för avsevärd tid framåt kommer att vilja utnyttja sina brygganläggningar för oljeimport.

Något annorlunda torde det ställa sig

beträffande råvarorna, som kräver maskinella hjälpmedel för sin hantering samt mera påkostade kajanläggningar än oljan. Här torde man kunna räkna med en ökad överföring till de allmänna hamnarna i takt med att företagens nuvarande kajanläggningar och kranar behöver förnyas. På grund av godsets lågvärdighet kan dock koncentrationen inte drivas särskilt långt. Företagens strukturrationalisering till större produktionsenheter bidrar visserligen i sig själv till en koncentration men ökar samtidigt fördelen av lossning över egen kaj. En ganska trolig utveckling mot bulkfartyg med egna bandlossningsanordningar eliminerar också fördelarna av en koncentration. Det förtjänar att nämnas att varken oljeinförseln eller råvarutillförseln skapar några större arbetskraftproblem inom stuveriet, vilket däremot den splittrade produktutskęppningen nu gör.

Sammanfattningsvis kan beträffande eventuella nedläggningar av industrins lasteplatser sägas att sådana ytterst blir beroende av företagens egna bedömningar. Några mera påtagliga olägenheter av att bibehålla trafik i liten skala torde knappast föreligga annat än i de fall där detta för med sig särskilda farledskostnader samt krav på statlig eller kommunal service av olika slag. Förhållandena bör i sådana fall studeras i samarbete med berörda kommuner inom området, som bör ha intresse av att få till stånd den bästa totala användningen av tillgängliga resurser.

I de kommunala handelshamnar, som förlorat sitt tidigare godsunderlag, blir förhållandena något annorlunda. Inte sällan har hamnutredningen kunnat konstatera att den kvarvarande trafiken baseras på endast ett fåtal varuslag, främst sågade trävaror, spannmål, byggnadsmaterial och gödselmedel (jfr kap. 4). Härvid spelar särskilt spannmålstrafiken en viktig roll eftersom den baseras på dyrbara och ofta relativt nytillkomna siloanläggningar. Därigenom har denna trafik blivit den som kanske mest bidragit till konserveringen av de mindre hamnarna.

Förekomsten av dylika långlivade anlägg-

ningar synes ej böra få tvinga en hamnkommun att med ekonomiska uppoffringar bibehålla hamnen som allmän hamn endast därför att anläggningarna erfordras för någon enstaka nyttjare. Kommunerna bör i sådana fall överväga att bli befriade från sina skyldigheter beträffande hamnens drift och underhåll. Hamnen bör kunna avlysas som allmän hamn och i stället helt eller delvis hembjudas åt sådana trafikanter som önskar använda den. Härigenom tvingas trafikanterna att ompröva sina dispositioner.

6.4.6 Koncentration av råoljeimporten till västkustområdet

I avsnitt 5.3.2 har behandlats de ekonomiska fördelarna av att råoljetransporterna till raffinaderierna kan ske med mycket stora fartyg. Det är därvid i princip fördelaktigare att denna trafik kan ske direkt till raffinaderiets kaj än att omlastning först sker i en depåhamn för mycket stora fartyg. Enligt utredningens beräkningar blir direktimport med ett 150 000–170 000 tons fartyg lika ekonomisk som tvåstegsimport med 300 000/100 000 tons fartyg. Vid större fartyg än de nämnda blir direktimport det billigaste alternativet. Beräkningarnas osäkerhet bör dock understrykas; bl. a. har konsekvenserna ej helt kunnat bedömas av djupgåendeutvecklingen hos de mycket stora fartyg, som endast anlöper en enda hamn för lossning. I stort sett torde dock kalkylerna ganska riktigt återspegla de verkliga kostnadsförhållandena.

Mot bakgrund av de begränsade infartsdjupen till Östersjön (se avsnitt 6.3) och följderna av ett ev. oljeutsläpp i detta känsliga område bör det övervägas om ej i framtiden all ytterligare svensk raffinaderikapacitet bör förläggas till västkustområdet. Det är därvid av vikt att kunna erbjuda oljeföretagen fördelaktiga raffinaderilägen med stora vattendjup. F. n. synes tre olika lägen med hamnmöjligheter för upp till 400 000 à 500 000 tons fartyg kunna tänkas. Undersökningarna härom är emellertid ännu inte avslutade.

6.5 Hamnarnas utveckling sedd i företrädesvis regionalt perspektiv

6.5.1 Allmänt

Före motorismens genombrott bestämdes handelshamnarnas uppland huvudsakligen av järnvägarnas fraktskillnadsgränser. Järnvägsförbindelser fanns etablerade – många gånger genom hamnstädernas initiativ – mellan kusthamnarna och det innanför belägna upplandsområdet. De huvudsakligen i nord-syd gående stambanorna var mestadels förlagda så långt från kusterna, att större godstransporter landvägen längs kusten var sällsynta. Detta var mest framträdande längs norrlandskusten och södra östersjökusten. Hamnarna fick i detta skede ett stabilt och tämligen allsidigt trafikunderlag och blev naturliga centra för en hel regions externa handel.

De förändringsfaktorer inom transportväsende, produktion och konsumtion som nu i olika avseenden påverkar hamnarnas upplandsförhållanden verkar på olika sätt inom skilda kustavsnitt. De i föregående avsnitt beskrivna allmänna utvecklingstrenderna för hamnarna får skilda lokala nyanser beroende på lokala och regionala förhållanden och samband. En fortsatt områdesvis specialisering och omfördelning mellan hamnarna blir mer eller mindre långtgående för varje särskilt område, vartill inte minst de klimatiska olikheterna och områdets läge i förhållande till sina viktigaste marknader kommer att bidra. De geografiska gränserna för lokala och regionala samband blir emellertid sällan entydiga för all slags trafik. Den regionala avgränsning som valts för den följande beskrivningen av för kustavsnitten specifika hamnstrukturella frågor får därför inte ges en alltför snäv tillämpning.

6.5.2 Region 1. Bottenviken

Hamnutredningen har valt att ur hamnsynpunkt som en geografisk enhet betrakta hela Norrbottens och Västerbottens län, dvs. Haparanda, Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå tulldisktrikt. Avgränsningen har

gjorts med hänsyn till områdets specifika klimatiska förhållanden, som nödvändiggör ett flera månader långt vinteruppehåll i sjöfarten, varierande år från år alltefter vinterns svårhetsgrad.

Bottenviksområdets sjöfart domineras av den tunga trafiken över Luleå och Skelleftehamn. Malmhamnen i Luleå har nyligen byggts ut avsevärt både kapacitetsmässigt och i farledshänseende (jfr. kap. 5.3.1 och 6.3). Över Skelleftehamn skeppas Boliden-företagets olika produkter (se bl. a. fig. 4.21). Andra tunga och stabila trafikkomponenter är olja, cement, kalksten och koks (fig. 4.8, 4.10, 4.14 och 4.20). Under tioårsperioden 1957/58–1966/67 var vinteruppehållet genomsnittligt i Karlsborg 137 dagar, i Luleå 116, i Piteå 97, i Skelleftehamn 95 samt i Umeå 39 dagar. Vissa vinterrar hade dock sjöfarten kunnat hållas igång med isbrytarhjälp på Umeå uthamn under hela vintern.

Den stora skillnaden i öppethållande mellan Umeå och de norr därom belägna hamnarna – ca två månader i jämförelse med t. ex. Piteå – har gjort att Umeå alltmera kommit att tjäna som vinterskeppningshamn för Bottenvikens mest kvalificerade större exportvaror, skogsindustriprodukter och järnvaror.

Umeås ur vinterskeppningssynpunkt fördelaktiga läge i förening med SCA:s tidigare basering i Umeå uthamn – dit bolagets skeppningar av produkter från både Holmsunds- och Obbolafabrikerna överfördes redan på 1950-talet – har lett till att även produkterna från bolagets fabriker vid Piteå (Munksund) fr. o. m. år 1967 regelmässigt skeppas över Umeå, så länge sjöfarten pågår där under året. Umeå – och i viss mån även Örnsköldsvik – synes ha goda förutsättningar att överta även andra transportuppgifter från nordligare belägna hamnar. Frågan om en orientering åt söder av vissa delar av bottenviksutskeppningarna kommer att bli aktuell i samband med omstrukturering av bl. a. regionens virkes- och jordbrukshamnar. Härvid skulle de föreslagna nya statliga isavgifterna verka som pådrivande moment.

De för närvarande mest akuta hamnfrågorna inom regionen synes vara dels att uppnå en tillfredsställande åretruntlösning av massa- och papperstransporterna från bl. a. ASSI:s anläggningar i Karlsborg och Piteå, dels att samordna virkesterminalfrågorna inom regionen.

6.5.3 Region 2. Norra Bottenhavet, samt region 3. Södra Bottenhavet

De hamnstrukturella förhållandena är i stort sett likartade inom hela Bottenhavet och behandlas därför här i ett sammanhang. Bottenhavet är emellertid ett ur hamn- och sjöfartssynpunkt och även geografiskt så betydande område att det av jämviktsskäl bör delas upp i två skilda regioner, omfattande respektive Västernorrlands och Gävleborgs län.

Vinterstängningarna var under perioden 1957/58–1966/67 för Örnsköldsvik 32 dagar, Härnösand 27 dagar, Sundsvall 26 dagar samt Gävle 28 dagar.

Norra bottenhavsregionen omfattar Örnsköldsviks, Härnösands och Sundsvalls tull-distrikt, Södra bottenhavsregionen Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle tull-distrikt. Inom de fem norra distrikten är skogsindustriprodukterna de dominerande exportvarorna. På införselsidan är oljan störst. Därjämte förekommer införsel av råmaterial för skogsindustrin. Gävle och i viss utsträckning Sundsvall är de enda norrlandshamnar där numera differentierad hamntrafik av betydelse förekommer.

De båda regionernas största nu aktuella hamn- och sjöfartsproblem är utskeppningen av skogsindustriprodukter. Den splittrade utlastningen över industriernas egna lastageplatser – år 1965 var antalet sådana 33 – har länge ansetts vara till hinder för en rationellt bedriven sjöfart. Det har mot bakgrund av de större linjefartygens höga hamnkostnader ansetts orealistiskt att bibehålla systemet med uppsamlingsresor runt de norrländska exporthamnarna. År 1961 gjordes med skandinaviska linjefartyg om över 3 000 bruttoton 258 fartygsresor till norrlandshamnarna, varvid 550 000 ton skogs-

industriprodukter samt 70 000 ton annat partigods lastades. Antalet hamnanlöp var 782, varigenom lastintaget blev ca 800 ton/hamnanlöp. En undersökning för år 1967 visar att transportmönstret i stort sett var oförändrat.

I avsnitt 5.4.2 har redogjorts för de två motsatta utvecklingslinjer, som f. n. präglar den norrländska exportskeppningen av skogsindustriprodukter till den europeiska marknaden. Den decentraliserade utskeppningen med små fartygsenheter håller delvis på att ersättas av en mera koncentrerad utskeppning med större fartyg. För den transoceanica och medelhavstrafiken kan man förutse en koncentration. Långdragning med järnväg till västkusthamn eller sydligare ostkusthamnar kommer delvis in som ett realistiskt alternativ.

Vid en koncentration av utskeppningarna kommer att krävas en avsevärd utökning av hamnkapaciteten inom eller utom området. Inga av de befintliga hamnarna har den utformning eller den kapacitet som kommer att erfordras.

6.5.4 Region 4. Stockholms län

Storstockholm med angränsande områden utgör Sveriges viktigaste konsumtionsområde, vilket gör Stockholms hamn till ett centrum för import av framförallt styckegods, bränslen och drivmedel. Upplandet för styckegods är mycket stort. Även om den i avsnitt 5.4.4 redovisade utvecklingen på den transoceanica sjöfartens område talar för att i framtiden denna trafik kommer att mest baseras på Göteborg så kommer fortfarande större delen av det europeiska godset att med fördel skeppas över hamn i stockholmsråjongen. Man kan även räkna med att Stockholm genom sina mera allsidiga och frekventa förbindelser kommer att dra till sig gods från andra hamnar inom ostkustområdet. Vid en eventuell feedertrafik till kontinenthamnar blir Stockholm en naturlig replipunkt i Östersjön. Totalt utgjorde trafiken över Stockholms hamn jämte övriga hamnar inom Stockholms tullområde ca 12,0 milj. ton år 1967. Till olje-

depåer utanför Stockholms hamnområde infördes 1,9 milj. ton olja och till Nynäshamn 1,7 milj. ton.

En omfattande färjetrafik har under 1960-talet vuxit fram mellan Stockholm respektive roslagsområdet och Finland. År 1967 transporterades över roslagshamnarna 216 000 ton bilburet gods och över Stockholms hamn 111 000 ton. År 1967 tillkom en tåg färja mellan Stockholm och Nådendal.

En planering för att tillgodose alla de olika behov av hamnkapacitet, som kommer att finnas för stockholmsområdet och i viss utsträckning även det övriga ostkustområdet kan inte bindas vid Stockholms kommunala gränser. Vid sidan av de mycket stora samordningsproblemen mellan de spridda hamndelarna i Stockholm föreligger ett behov av en regional planering. Ett samarbete har sedan en tid tillbaka pågått mellan Stockholms hamn och vissa andra hamnar i frågor som berör bl. a. planeringen av containertrafiken på ostkusten.

6.5.5 Region 5. Mälaren

Mälaronrådet utgör liksom vänerområdet en region som tack vare goda kanal- och farledsförbindelser kunnat utveckla en icke föraktlig utrikes sjöfart. Sjöförbindelserna via mälarhusarna har länge utgjort en betydande tillgång för den mellansvenska gruv- och järnindustrin och har även tjänat som en värdefull lokaliseringfaktor för viss tung industri. Efter tillkomsten av Hammarbyleden, den senaste utbyggnaden av Södertälje kanal samt tillkomsten av djuphamnarna i Västerås och Köping åren 1925 resp. 1932 har näringslivet i stor utsträckning gjort sig beroende av sjöförbindelser. Särskilt gäller detta den nytillkomna tunga industrin i Köping (Salpeterverken och Köpings Cementfabrik) samt gruvorna och järnverken. Trafiken omfattar till följd av industrins och näringslivets struktur till övervägande del massgods. På export sidan dominerar malm och spannmål, på importsidan råfosfat, kol och koks, järnskrot, petroleumprodukter samt på senare tid cement. Skogsindustriprodukterna spelar

med undantag för de sågade trävarorna en relativt underordnad roll. Under senare år har styckegodstrafiken på Västerås och Köpings hamnar utvecklats.

Genom tank- och bulktonnagens storlextillväxt under de senaste decennierna har de begränsade farledsdjupen alltmer kommit att utgöra ett problem för insjöhamnarna, som i farledsfrågorna funnit ett naturligt intresse- och samarbetsobjekt. I mälarenregionen har de båda dominerande hamnarna Västerås och Köping utåt kunnat företräda en enhetlig linje, delvis på grund av att konkurrensen mellan dem till följd av upp landsstrukturen spelat en ganska underordnad roll.

Förslag framlades år 1965 – kompletterat på följande år – till fördjupning av Södertälje kanal och mälarhusarna från nuvarande ca 5,5 m till ca 7,8 m farledsdjupgående, varigenom fartygsstorlekarna vid full last skulle kunna ökas från nuvarande max ca 6 000 ton till max ca 14 500 ton, i båda fallen med användande av fartyg som förutsatts »skräddarsys» efter kanal dimensioner och kurvradier. Ny sluss föreslogs för ca 18 000 tons fartyg, dels med tanke på en framtida fortsatt fördjupning och dels för att medge större flexibilitet i avseende på fartygens bredd och längd varigenom dellastning skulle kunna ske. Kostnaderna beräknades till totalt 65 mkr, varav ca 17 mkr avsåg farledsarbeten i Mälaren och återstoden arbeten i Södertälje kanal. Enligt förslaget, som upprättats av sjöfartsstyrelsen såsom huvudman för Södertälje kanal, skulle farledsfördjupningarna i Mälaren bekostas av de lokala intressenterna medan staten skulle svara för investeringarna i Södertälje kanal. Styrelsen räknade med att med kanalinkomster kunna förrenta och amortera de statliga investeringarna. Förslaget har ännu inte föranlett något beslut av statsmakterna.

I Mälaren liksom i Vänerregionen har staten ett större inflytande på hamnutvecklingen än på andra håll, eftersom staten äger både Södertälje kanal och Trollhätte kanal samt beslutar om eventuella utbyggnader eller förbättringar. Insjöhamnarna kommer däri-

genom att bli mera beroende av staten än kusthamnarna som i princip beslutar om även mycket kostnadskrävande farledsfördjupningar. Förhållandena kan vid nuvarande trafikpolitiska målsättning inte betraktas som helt tillfredsställande. En lösning vore att kanalföretagen ombildas till aktiebolag, i vilka de intresserade kommunerna och industrierna äger aktiemajoriteten. Mot en sådan lösning, som enligt vad hamnutredningen erfarit framförts av mälarledsintressenterna, kan möjligen sägas att den skulle äventyra en total samordning av kommunikationsväsendets fasta anläggningar i vägar, järnvägar, broar och kanaler. Den skulle därför kunna leda till onödiga dubbelinvesteringar.

6.5.6 Region 6. Bråviken

Som en enda region vill utredningen betrakta Södermanlands och Östergötlands län, som i bråviksområdet har särskilt goda möjligheter för sjöfart med stort tonnage (jfr fig 6.1). Flera omständigheter verkar gynnsamt för utvecklingen inom området: goda djupförhållanden i infartsområdet och i Bråviken, bra isförhållanden särskilt i oxelösundsområdet samt goda kommunikationer till lands. Två naturliga hamncentra finns, Oxelösund med inriktning på bergslags- och inre mälarområdet och Norrköping med inriktning på östergötlands- och närkeområdet.

Oxelösund är huvudsakligen en järnvägshamn för TGOJ samt en industrihamn. Hamnen har specialutformats för tungt gods: järnmalm och järnverksprodukter på utförselsidan, kol och koks, kalksten och järnskrot på införselsidan. Hamnanordningarna är inriktade på järnvägstrafik och har en mycket hög kapacitet för lastning och lossning av massgods. Upplagsområden för annat gods än massgods eller för bilburet gods saknas nästan helt.

Norrköping har en förhållandevis differentierad trafik, dock med dominans för importen av olja. Inom exporten överväger skogsindustriprodukterna. Genom tillkomsten under senare år av Lindökanalen samt

av moderna torrlastkajer och oljehamnsanläggningar har hamnen numera god kapacitet och goda djupförhållanden. Trafiken i de båda hamnarna utgör tillsammans nära 7 milj. ton med ungefär lika fördelning viktmissigt mellan Oxelösund och Norrköping.

De båda hamnarnas respektive uppland och transportuppgifter har hittills varit ganska naturligt avgränsade från varandra. I samband med den pågående omvandlingen av transportererna inom styckegodssektorn – särskilt inrättandet av linjer för roll on/roll off-trafik eller lift on/lift off-trafik – kan emellertid Oxelösund eller annan lämpligt belägen plats komma att erhålla trafikuppgifter, som tidigare varit förbehållna Stockholm, Norrköping eller mälarhamnarna. En sådan trafik är f. n. under utveckling i Oxelösunds hamn. Vad gäller dylik trafik uppstår ett konkurrensförhållande till bl. a. Stockholms hamn.

6.5.7 Region 7. Södra Östersjön

Som en enda region behandlar utredningen hela Kalmar län (inkl. Öland), Blekinge län samt Kristianstads län i den del som omfattar Skånes ostkust (Hanöbukten). Gotland däremot behandlas som en särskild region.

Södra östersjöområdet erbjuder svåra hamnproblem, som dock ännu inte tagit sig uttryck i vikande trafiksiffror. Svårigheterna bottnar dels i att man här har en trafik av begränsat omfång som är splittrad över en lång kuststräcka och över många hamnar, och dels i att alltmera trafik avleds till landtransportmedlen. Inom området visar den statliga farleds- och lotsningsverksamheten sina i förhållande till trafiken största underskott. Man får därför på sikt räkna med nedläggning av åtskilliga lotsleder och en uttunnad lotsningsservice, innebärande att fartygen antingen får direkt ökade lotsningskostnader eller merkostnader för längre gångdistanser för hämtning resp. avlämning av lots.

Faktorer som inverkar på hamnutvecklingen är bl. a. de planerade fasta förbin-

Tabell 6.5. Färjetrafiken över vissa skånehamnar åren 1936—67 (1 000 ton).

År	Järnvägsgods				Lastbils gods				
	Trelleborg	Malmö	Hälsingborg	Summa	Trelleborg	Malmö	Hälsingborg	Landskrona	Summa
1937	250	120	51	421					
1951	265	368	486	1 119					
1954	334	320	665	1 319					
1961	990	190	980	2 160	2	57	313	47	419
1965	1 399	215	1 191	2 805	136	212	584	166	1 098
1967	1 442	235	1 320	2 997	207	220	835	258	1 520

delserna över Kalmarsund och Öresund/Stora Bält. Den förra förbindelsen innebär att trafiken över de öländska småhamnarna till stor del försvinner liksom färjetrafiken Kalmar-Färjestaden. Kalmar hamn kommer i stället att något kompenseras genom att hamnen vid Ölandsbrons tillkomst kan inräkna Öland i sitt uppland i högre grad än tidigare. Kvantitetsmässigt rör det sig dock om små mängder. Totalt sett torde sjöfartens transportandel komma att minska och landsvägstrafikens att öka. Fasta förbindelser till Danmark och kontinenten kommer särskilt i regionens sydligare del att beröva hamnarna mycket av den nya trafik som den ökande skogsavverkningen i Sydsvrige för med sig.

Skogsindustriprodukterna papper och massa utgör eljest jämte oljan trafikens stabilaste komponenter. Beträffande de sågade trävarorna, varav år 1965 ca 110 000 stds exporterades sjöledes från området, kan avledningen till transporter landvägen komma att motverkas genom en ökad paketering och i samband därmed koncentration av utskeppningarna (jfr avsnitt 6.4.2). För Blekinge-Skånedelen, som står för inemot hälften av utskeppningarna, synes Karlshamn ligga bäst till som central paketerings- och utskeppningsort. Utskeppningen vid smålandskusten bör studeras särskilt. Här kommer en eventuell förläggning av torknings- och paketeringsanläggningarna till inlandet samt järnvägsdragning därifrån till utlastningshamn på ost- och/eller västkusten in som ett troligt alternativ.

6.5.8 Region 8. Skåne (exkl. Hanöbukten)

Skånehamnarna har sedan gammalt haft en omfattande differentierad trafik baserad på det välutvecklade näringslivet i provinsen. Särskilt gäller detta de båda största stadshamnarna, Malmö och Hälsingborg, medan hamnar som Landskrona, Limhamn, Höganäs och Kopparverkshamnen i Hälsingborg mest tjänat som importhamnar för industri-råvaror och bränslen samt i viss mån som utförselhamnar för industriernas produkter. Trelleborg har huvudsakligen tjänat som ändpunkt på tågfärjeförbindelserna till Tyskland.

Som tidigare beskrivits genomgår sedan ett par decennier tillbaka färjetrafiken i synnerhet över de skånska hamnarna en våldsam utveckling. För färjegodset har skånehamnarnas uppland ökat till att omfatta hela Sydsverige och i ökande omfattning även övriga Sverige och södra Norge. Utvecklingen framgår av sammanställningen i *tabell 6.5*.

Sammanlagt uppgick det år 1967 över de fyra hamnarna transporterade färjegodset till 4,5 milj. ton. Totalt skeppades samma år över samtliga svenska hamnar med färjor i utrikes fart 5,90 milj. ton mot 4,44 milj. ton år 1965 och 2,78 milj. ton år 1961.

Som framgår av sammanställningen utgörs huvuddelen av färjegodset i utrikes fart över skånehamnarna av järnvägsgods. Det bilburna godset har emellertid visat en starkare ökning under de senaste åren än det järnvägsburna. Utvecklingen i fortsätt-

ningen blir beroende av lösningen av brofrågorna för Öresund, Stora Bält och Fehmarn Belt samt av trafikpolitiska åtgärder hemma och i utlandet.

De år 1954 tillsatta danska och svenska öresundsdelegationerna redovisade resultatet av sitt arbete år 1962 i betänkandet Öresundsförbindelsen (SOU 1962: 53 och 54). Delegationerna föreslog att en första förbindelse borde förläggas i en linje norr om Hälsingborg och Helsingör.

För att bl. a. aktualisera materialet i 1962 års betänkande och gå igenom det material som erhållits i samband med remissbehandlingen av betänkandet tillsattes år 1964 en svensk-dansk arbetsgrupp. Den svenska öresundsgruppen avgav år 1967 sin redogörelse över det kompletterande arbetet i betänkandet »Fasta förbindelser över Öresund» (SOU 1967: 54).

Öresundsgruppen anser att de antaganden om en långt större framtida trafik över Öresund, som det nu finns grund för, framhäver tydligt behovet av en fast förbindelse. Förbindelsen bör utan tvekan bli lönsam. Utan en sådan kommer det att bli allt svårare att upprätthålla en effektiv trafik eftersom detta skulle kräva omfattande ingrepp i bl. a. hamn- och bebyggelseförhållandena på bägge sidor om sundet. Riskerna för kollisioner mellan långsgående och tvärgående trafik i sundet ökar också.

Öresundsgruppen kommer fram till att den första förbindelsen bör förläggas till Malmö-Köpenhamn.

Tillkomsten av en förbindelse över Öresund kan komma att medföra dels ett ökat godsutbyte mellan ömse sidor av sundet, dels förskjutningar av godstransporterna mellan olika transportmedel när det gäller trafiken mellan Sverige och Danmark – kontinenten.

Hamnarna inom öresundsregionen har huvuddelen av verksamheten förlagd på importfunktionen. Köpenhamns hamn är med en årlig godsomsättning på över 10 milj. ton den klart största hamnen i Danmark och intar en dominerande ställning inom regionen. Den är i viss utsträckning fördelningshamn för östersjöområdet och de danska

provinshamnarna.

Öresundshamnarnas begränsade uppland för lastfartygstrafiken har bl. a. medverkat till att en del av regionens transoceaniska varuutbyte sker via de större kontinentala fördelningshamnarna. Dessa har ett mer omfattande linjenät och ett bättre geografiskt läge. Konkurrensen mellan hamnarna, som i stor utsträckning gäller möjligheterna att erbjuda returfrakter för linjefarten, måste också ses mot bakgrunden av koncentrationstendenserna inom sjöfarten. Tendensen mot allt större fartyg och de specialiserade lastnings- och lossningsmetoderna, som exempelvis krävs för den moderna containertrafiken, gör att gång med dellaster till flera hamnar är oekonomisk.

Etablering av en fast förbindelse kommer enligt öresundsgruppens uppfattning att innebära en ökad centralisering av *stygkegodshanteringen* inom linjetrafiken till och från regionen. Omfattningen av en sådan koncentration blir beroende av taxepolitiken för förbindelsen. Köpenhamns hamns dominerande ställning inom öresundsregionen är i detta sammanhang av inte oväsentlig betydelse. Hamnens större trafikunderlag och bättre returfraktmöjligheter i jämförelse med regionens övriga hamnar gör att Köpenhamns hamn i viss utsträckning har funktion som fördelningshamn för hela öresundsregionen.

Öresundsgruppen säger sammanfattningsvis, att hanteringen av *massgoods* även efter etablerandet av en fast förbindelse över Öresund kan beräknas bli fördelad på respektive öresundshamnar. En fast förbindelse kommer enligt gruppens mening knappast att påverka befordringen av *massgoods* i allmän fraktfart mellan öresundshamnarna. Det får också anses tveksamt om en fast förbindelse kommer att påverka kusttankfarten mellan oljeraffinaderierna i Danmark och distributionscentralerna i Sydsverige. Hamnutredningen delar i stort öresundsgruppens uppfattning om hamnutvecklingen i öresundsområdet men vill med hänvisning till vad som sagts i avsnitt 6.4.1 framhålla, att en gemensam nordisk satsning på Göteborg som fördelningshamn för

den transoceaniska trafiken kan komma att medföra fördelar även för öresundsområdet. Det framstår långtifrån som självklart att ett kvarhållande av transoceaniska linjeförbindelser i öresundsområdet på sikt blir till gagn för regionen. Denna fråga blir till stor del avhängig av i vilken ordning och takt framtida fasta järnvägsförbindelser kommer till stånd över Öresund samt över Stora Bält och Fehmarn Belt. En tidig sådan förbindelse över Öresund skulle komma att gynna ett svenskt-danskt samarbete för att säkerställa direkta transoceaniska sjöfartsförbindelser över nordisk hamn.

Skånehamnarna är ekonomiskt i hög grad beroende av färjetrafiken och tillkomsten av en fast förbindelse skulle beröva dem en stor del av inkomsterna. Inkomstbortfallet skulle bli störst för Hälsingborg och Trelleborg medan den »ordinarie» hamntrafiken överväger i Malmö och Landskrona. I Hälsingborg utgjorde färjetrafiken år 1965 viktmissigt 63 % av den utrikes varu- trafik, i Trelleborg 80 %, i Landskrona 26 % och i Malmö 18 %.

Den nuvarande konkurrensen mellan hamnarna om bilfärjetrafiken är »homogen» och andra faktorer än transportekonomiska avgör ofta trafikanternas val av hamn och färjelinje.

Tillkomsten av fasta förbindelser över Öresund och övriga östersjöinlopp kommer att absolut sett minska behovet av nya färjehamnbyggnader. En tidig förbindelse i norra Öresund skulle enligt uppgifter, som hamnutredningen underhand inhämtat från statens järnvägar innebära ett bortfallet investeringsbehov i tåg färjelägen m. m. i Hälsingborg och Helsingör av ca 70 milj. kr. Investeringarna i Trelleborg för tåg färjetrafiken under 1970-talet har uppgivits till ca 50 milj. kr.

6.5.9 Region 9. Västkusten

Västkustregionen omfattar Hallands samt Göteborgs och Bohus län med Göteborg som dominerande centrum. Regionen och

särskilt då Göteborg har ur hamnsynpunkt flera fördelar framför övriga Sverige: orientering mot väster och de viktigaste sjöfarts- och handelsförbindelserna, goda djupförhållanden i angränsningsområdena samt isfrihet året runt utom under exceptionellt kalla vintrar. För Göteborg tillkommer läget vid Göta älvs mynning och sjöfartsförbindelserna till vänerområdet, vidare att staden är ändpunkt för ett nät av för tung godstrafik utbyggda järnvägslinjer och slutligen stadens mycket omfattande nät av sjöfartsförbindelser med europeiska och transoceaniska hamnar. Tillsammans utgör dessa förhållanden grunden till Göteborgs ställning som rikets förnämsta hamnstad.

Stadens betydelse för den svenska utrikessjöfarten har framgått av tidigare avsnitt av detta betänkande. Sedan gammalt finns etablerat täta reguljära sjöfartsförbindelser med europeiska och transoceaniska marknader. De allra senaste årens utveckling, med snabba förbindelser enligt roll on/roll off-principen med England, Danmark och kontinenten och veckoförbindelser med containerfartyg till USA har ytterligare underbyggt Göteborgs ställning. Den nya Skandiahavens bildar utgångspunkt för denna trafik. Göteborg är vidare säte för vårt lands största oljeraffinaderier och är en stor importhamn jämväl för raffinerade produkter.

I jämförelse med Göteborg spelar övriga hamnar inom regionen en blygsammare roll. I Halmstad dominerar skogsindustriprodukterna och hamnen har nu en betydande export av sågade trävaror. Falkenberg och Varberg har även viss trävaruexport men är huvudsakligen importhamnar i begränsad omfattning för industriråvaror. Stenungsund är säte för industrier baserade på importerad petroleum. Uddevalla slutligen har import- och exportfunktioner bl. a. för industrierna i Trollhättan-Vänersborgsområdet men är även vinterexporthamn för vänerområdet. Hamnens läge erbjuder goda potentiella möjligheter för utveckling av åretruntskeppning för vänerindustriernas produkter såsom komplement till Göteborg.

De bohusländska fjordarna erbjuder na-

turliga förutsättningar för lokalisering av industrier eller annan verksamhet, som kräver hamnanläggningar för stora fartyg. Även Väröhalvön i Halland är aktuell för etablering av sjöfartsorienterade industrier i stor skala. Här kan det dock bli aktuellt att i stället för att utföra nya hamnanläggningar repliera på den närbelägna hamnen i Varberg.

Möjligheterna att Göteborg i ännu högre grad än hittills utvecklas till bashamn för svensk transocean sjöfart har redan framhållits i avsnitt 6.4.1. Det framstår emellertid från hamnsynpunkt som rationellt att västkustens sällsynt goda hamn- och industrilokaliseringmöjligheter även utanför Göteborg utnyttjas på ett planmässigt sätt för undvikande av de olägenheter av skilda slag, som en för hård koncentration till en enda ort måste medföra.

6.5.10 Region 10. Väner och Vättern

Genom bl. a. utbyggnad av nya slussar vid Trollhättan fick farleden i Göta älvs dalgång mellan Väner och Göteborg år 1916 ett seglationsdjup av 4 m, som senare genom lokala muddringar kunnat ökas till 4,6 m. Kanaltrafikutredningen har i sitt betänkande år 1967 diskuterat två förslag till utbyggnad av farleden till 5,4 resp. 6,5 m farledsdjupgående. Därigenom skulle största fartygsdödvikten för med full last passerande fartyg kunna ökas från nuvarande ca 2 300 ton till 3 000 à 3 500 ton resp. ca 5 500 ton. Kostnaderna för det mera långtgående alternativet har beräknats till ca 280 mkr.

Kanaltrafikutredningen förordade utförandet av vissa smärre fördjupningsarbeten, som skulle möjliggöra ett ökat farledsdjupgående med 0,3 à 0,4 m i samband med en dubblering av slussarna med en parallellslusstrappa bestående av större slussar. Slussdubbleringen ansågs av underhållstekniska skäl ej böra anstå längre än ca 10 år. Utredningen hade anpassat utbyggnadsförslaget efter ett kostnadsutrymme av ca 15 mkr, som enligt utredningens trafikvinstberäkningar skulle stå till förfogande utöver ca

120 mkr, som beräknat erfordras i rasförebyggande syfte och för att bygga de föreslagna större parallellslussarna.

Hamnutredningen har i remissyttrande den 17 april 1968 i princip tillstyrkt kanaltrafikutredningens förslag. Därmed har utredningen understrukit behovet av fortsatt sjöfart på Väner och värdet av något ökade fartygsstorlekar för den betydande massgodstrafik, som äger rum till och från vänerområdet. Liksom kanaltrafikutredningen ansåg hamnutredningen att vinsterna av sjöfart på Väner är mest accentuerade för denna tunga trafik.

Vinterstoppet för vänersjöfarten uppgår till i genomsnitt ca två månader per år och möjligheterna till åretruntsjöfart – som under senare år kunnat genomföras på Mälaren – får här bedömas som uteslutna. Hamnväsendet kring Väner påminner starkt om Norrlands med ett stort antal lastageplatser vid sidan av de kommunala hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Mariestad, Lidköping och Åmål samt den järnvägsägda hamnen i Otterbäcken. Utöver skogsindustrins lastageplatser i norra Väner samt vid Säffle och Dalslands kanaler märks främst den av cementfabriken i Hällekis ägda hamnen Hönsäter.

Skogsindustrin i vänerområdet är inte kustbaserad i samma utsträckning som den norrländska industrin. En koncentration av tillverkningen till vänerlägen är dock på gång. En ökad utskeppning som linjegods över Göteborg av vänerområdets papper och massa har trots detta skett under senare år. Årskapaciteten inom området för tillverkning av dessa godsslag anges av kanaltrafikutredningen till 0,4 resp. 1,1 milj. ton.

Samma behov föreligger för en samordnad hamn- och trafikplanering inom vänerregionen som tidigare redovisats beträffande bl. a. norrlands- och mälarenregionerna. Ett samarbete mellan industrier och hamnar finns sedan gammalt etablerat i Väners seglationsstyrelse, som svarar för fyrväsendet och lotsningstjänsten på Väner. Vidare har samarbete ägt rum i kanal- och farledsfrågorna.

Det faller sig naturligt att till samma region som Vänern hänföra även hamnarna vid Vättern. Den sjögående trafiken till och från Vättern sker numera nästan helt via Göta Kanals västgötalinje. Kostnaderna för en fördjupning av Göta Kanals västgötagren till 3,8 m farledsdjupgående i stället för nuvarande 2,8 m angavs av kanaltrafikutredningen till ca 50 mkr. Kanaltrafikutredningen ansåg sig inte kunna påvisa så stora transportvinster genom den ifrågasatta fördjupningen att den ville förorda densamma. Hamnutredningen anförde för sin del i sitt remissyttrande att med hänsyn till föreliggande trafikbehov motiv saknas för en utbyggnad av kanalen.

6.5.11 Region 11. Gotland

Gotlands hamnar fullgör nästan helt inrikes transportuppgifter. Frånsett den tunga trafiken över Slite samt över utskeppningshamnarna för kalksten bör det gotländska hamnväsendet kunna koncentreras till Visby. Detta bör i praktiken leda till en nedläggning av samtliga förutvarande gotländska lanthamnar, möjligen med undantag av Klintehamn.

6.6 Hamnarnas utformning och utrustning

6.6.1 Vattendjup vid kaj

I samband med redogörelsen under kapitel 5 för fartygsutvecklingen har understrukits de starkt varierande behoven av hamnkapacitet för olika slag av trafik. Detta gäller ej minst bottendjupen i hamnar och infartsleder. I *tabell 6.6* redovisas i sammandrag de uppgifter rörande det dimensionerande vattendjupet vid olika slag av nu utnyttjade kajer inom vederbörande hamn (vid normalvatten) som utredningen infordrat från de viktigaste hamnarna. Uppgifterna avser förhållandena år 1967.

Den lämnade sammanställningen är långt ifrån fullständig. Åtskilliga hamnar, bl. a. de flesta lastageplatserna, saknas. Vidare förekommer i de större hamnarna ett flertal kajer med samma funktion, t. ex. stycke-

godskajer och kajer för blandad användning som har högst varierande vattendjup. I tabellen återfinns endast största djupet. Stockholm har exempelvis styckegodskajer med djup alltifrån 3 à 4 m och till det i tabellen redovisade 9,4 m. Tabellen får därför mera ses som ett försök att uttrycka de skilda hamnarnas potential för olika slags trafik och bör studeras tillsammans med de i följande avsnitt lämnade uppgifterna om kajlängder vid olika vattendjup.

Som tidigare framhållits förekommer fall där de djupaste förekommande kajerna i en hamn inte motsvaras av tillräckligt djupa infartsleder. I dylika fall torde hamnarna vid valet av kajdjup ha räknat med kommande farledsfördjupningar. Detta kan konstateras beträffande följande hamnar, för vilka de nuvarande farledsdjupen anges inom parentes och andra siffran betecknar det officiella farledsdjupgåendet enligt »Svensk Lots»: Luleå (12,2; 10,8), Umeå (10,5; 10,0), Södertälje (10,0; 9,0), Oskarshamn (11,0; 10,5), Ronneby (7,0; 6,1), Halmstad (8,0; 7,2), Karlstad m. fl. vänerhamnar (5,0; 4,6) samt Jönköping (3,0; 2,8). Det är vidare känt att vissa kajer i mälarhusnarna byggts för en framtida fördjupning till 8,0 m.

6.6.2 Kajer och utrustning

Av hamnarna redovisade antal kajmeter för olika vattendjup år 1967 framgår av *tabell 6.7*. Sammanställningens siffror återspeglar inte hamnarnas verkliga kapacitet. Många av de redovisade kajerna är omoderna främst därför att de saknar ytor för lagring av gods och för horisontalförflyttningar av godset med tidsenlig trafikutrustning samt vidare för att gatu- och ofta även järnvägsförbindelserna inte tillåter en snabb tillförsel eller undanförsel av godset. Särskilt i hamnar som ursprungligen vuxit fram längs flod- eller åmynningar underhåller man fortfarande gamla kajer, som numera mest är att betrakta som strandskoningar. Godsrörelsen över många av dessa kajer är nästan obefintlig. Många av de gamla kol- och kokskajerna har undan för undan ändrats

Tabell 6.6. Dimensionerande vattendjup vid olika slags kajer i större svenska hamnar år 1967.

	Vattendjup (m) vid				
	oljekaj	malmkaj	mass- godskaj	stycke- godskaj	färjeläge
<i>Region 1. Bottenviken</i>					
Luleå	12,6	13,2	8,0	7,8	—
Karlsborgs bruk	—	—	6,5	—	—
Piteå	11,5	—	9,0	5,8	—
Skellefteå	10,4	9,5 ¹	7,5	6,5	6,5
Umeå	11,0	—	6,2	6,2	5,8
<i>Region 2. Norra Bottenhavet</i>					
Örnsköldsvik	10,5	—	7,0	8,0	—
Husum	10,0	—	10,0	5,5	—
Härnösand	10,5	—	10,5	8,0	—
Sundsvall	12,0	—	7,0	5,0	6,5
Tunadal	—	—	10,0	—	—
<i>Region 3. Södra Bottenhavet</i>					
Hudiksvall	10,1	—	3,5	5,0	—
Söderhamn	8,5	—	6,1	7,3	—
Vallvik	—	—	3,0	—	—
Gävle	11,0	9,5	8,3	9,5	4,95
Norrundet	7,0	—	7,0	3,7	—
Skutskär	6,7	—	7,7	—	—
<i>Region 4. Stockholm</i>					
Stockholm	12,0	—	9,0	9,4	8,1
Hargshamn	—	8,7	—	—	—
Nynäshamn	—	—	—	8,0	8,0
Hallstavik	—	—	7,5	7,5	—
Södertälje	10,3	—	7,0	8,0	6,0
<i>Region 5. Mälaren</i>					
Köping	6,2	6,2	6,2	6,2	—
Västerås	6,5	6,5	6,5	6,5	—
<i>Region 6. Bråviken</i>					
Nyköping	—	—	—	6,0	—
Oxelösund	13,7	13,7	12,0	9,0	4,8
Norrköping	10,5	—	8,0	9,0	—
<i>Region 7. Södra Östersjön</i>					
Västervik	6,0	—	6,0	6,0	—
Oskarshamn	12,3	—	8,0	4,0	5,0
Kalmar	8,0	—	4,5	4,5	5,0
Färjestaden	4,25	—	4,25	4,25	3,4
Karlskrona	9,0	—	3,5	3,5	7,0
Ronneby	6,5	—	6,5	6,5	—
Karlshamn	11,0	—	10,0	8,0	—
Sölvesborg	8,2	—	8,2	8,2	—
Åhus	8,0	—	7,2	8,0	—
<i>Region 8. Skåne (exkl. Hanöbukten)</i>					
Simrishamn	—	—	5,0	—	5,0
Ystad	6,0	—	7,2	6,0	6,5
Trelleborg	8,0	—	8,0	8,0	8,0
Malmö	11,0	—	9,0	9,2	7,2
Limhamn	10,5	—	8,0	8,0	4,5
Landskrona	—	—	8,0	9,0	5,5
Hälsingborg	11,0	—	8,0	10,0	5,5

¹ Rönnskärsverken.

	Vattendjup (m) vid				
	oljekaj	malmkaj	mass- godskaj	stycke- godskaj	färjeläge
<i>Region 9. Västkusten</i>					
Halmstad	9,5	8,0	8,0	8,0	6,0
Falkenberg	7,0	—	5,0	5,0	—
Varberg	6,5	—	6,0	4,5	4,5
Göteborg	15,0	—	7,5	10,0	8,0
Uddevalla	11,0	10,0	10,0	10,0	—
Lysekil	—	—	—	10,0	3,0
<i>Region 10. Vänern och Vättern</i>					
Jönköping	3,5	—	3,3	3,3	—
Karlstad	7,0	5,0	5,0	5,2	—
Kristinehamn	6,0	5,2	5,2	5,2	—
Lidköping	5,0	—	5,0	5,0	—
Mariestad	4,95	—	4,95	4,95	—
Otterbäcken	5,8	5,8	5,8	4,7	—
Trollhättan	4,6	—	4,6	4,6	—
Vadstena	—	—	2,5	3,5	—
Vänersborg	5,0	—	5,0	5,0	—
<i>Region 11. Gotland</i>					
Klintehamn	5,0	—	5,0	4,5	5,0
Visby	6,0	—	6,0	6,0	6,0

om till utlastningskajer för sågade trävaror o. dyl. men uppfyller på grund av sin otillräckliga bredd och den plats som järnvägsspåren ofta tar inte nutida krav. Hamnarnas försök att sanera och frilägga bakomliggande områden har försvarats på grund av ägandeförhållanden, hänsyn till befintliga trafikanter o. dyl. Den bakomliggande stadsbebyggelsens krav på trafik- och parkeringsutrymmen har vidare inkräktat på de disponibla utrymmena.

Bortsett från den kritik som kan framföras beträffande många av de äldre kajerna synes hamnarna i allmänhet ha väl sörjt för att kunna ta hand om den trafik som söker sig över desamma. De äldre kajerna bibehålls ofta för den vikande trafiken. Oljetrafiken och den expanderande delen av massgodstrafiken har under de senaste decennierna erhållit moderna och i allmänhet välutrustade kajer med god tillgång till mark för framtida expansion. Dessa specialanläggningar har av olika skäl nästan helt förlagts till nya eller kraftigt ombyggda hamndelar. Även för parti- och styckegodset har under senare år ett flertal nya hamnanläggningar tillkommit, likaledes oftast skilda från den

äldre hamnbebyggelsen. Ända till under de allra senaste åren har dessa anläggningar utförts för fartyg och gods av traditionell typ och för hantering enligt de godshanteringsmetoder, som utvecklades närmare efter det andra världskriget. Kajbredder och upp-lagsområden har tagits till väl, mätt enligt tidigare måttstock, dock ej tillräckligt för nutida containertrafik enligt lift on/lift off-metoden.

De största nyanlagda hamndelarna för styckegods är Lundbyhamnen (1952), Majnabbehamnen (1958), Masthuggskajen (breddad år 1962) samt Skandiahamnen (1968), samtliga i Göteborg, vidare Industrihamnen i Malmö (under successiv utbyggnad, endast delvis avsedd för styckegods), Sydhamnen/Oceanpiren i Hälsingborg (1962; genom tillkomsten av Sydhamnen omdisponerades den tidigare Oceanpiren helt för styckegods), Öhmanskajen i Norrköping (1957) samt Masthamnen i Stockholm (1953). I Stockholm har magasin kapaciteten i Frihamnen byggts ut kraftigt och f. n. anläggs en hamn för bl. a. containertrafik vid Lindarängen. Huvudsakligen för partigods avsedda större, nya an-

Tabell 6.7. Kajlängder vid olika vattendjup i några svenska hamnar år 1967 enligt hamnförvaltningarnas uppgifter.

	Kajlängd (m) vid ett vattendjup (m) av					
	—4	4—6	6—8	8—10	10—12	12—
<i>Region 1. Bottenviken</i>						
Luleå	—	191	733	843	—	—
Karlsborgs bruk	—	215	382	—	—	—
Piteå	—	542	—	—	—	—
Skellefteå (= Storkåge)	100	176	601	184	70	—
Umeå	—	117	391	315	—	—
<i>Region 2. Norra Bottenhavet</i>						
Örnsköldsvik	300	530	1 160	—	170	—
Husum	50	55	—	345	—	—
Härnösand	—	170	350	62	—	—
Sundsvall	—	740	530	600	—	—
Tunadal	—	—	—	—	450	—
<i>Region 3. Södra Bottenhavet</i>						
Hudiksvall	25	450	210	—	—	—
Söderhamn	—	629	804	80	—	—
Vallvik	100	140	150	155	—	—
Gävle	220	4 490	1 465	765	70	—
Norrundet	98	86	191	—	—	—
Skutskär	—	250	662	—	—	—
<i>Region 4. Stockholm</i>						
Stockholm	900	2 600	7 100	2 700	100	—
Hargshamn	—	—	—	—	95	—
Nynäshamn	—	—	324	—	—	—
Hallstavik	—	—	500	—	—	—
Södertälje	—	415	200	—	210	—
<i>Region 5. Mälaren</i>						
Köping	—	400	609	—	—	—
Västerås	50	933	962	—	—	—
<i>Region 6. Bråviken</i>						
Nyköping	—	550	—	—	—	—
Oxelösund	—	64	99	246	138	300
Norrköping	—	1 475	2 400	1 000	225	—
<i>Region 7. Södra Östersjön</i>						
Västervik	230	875	—	—	—	—
Oskarshamn	40	1 130	400	200	—	41
Kalmar	—	2 100	1 200	—	—	—
Färjestaden	—	170	—	—	—	—
Karlskrona	130	450	700	65	—	—
Ronneby	54	210	230	—	—	—
Karlshamn	—	550	600	770	220	—
Sölvesborg	200	308	350	200	—	—
Åhus	—	350	740	300	—	—
<i>Region 8. Skåne (exkl. Hanöbukten)</i>						
Simrishamn	—	1 100	—	—	—	—
Ystad	—	825	590	—	—	—
Trelleborg	—	—	1 520	—	—	—
Malmö	330	1 700	6 300	2 555	470	—
Limhamn	—	86	634	—	—	—
Landskrona	—	1 086	1 251	347	—	—
Hälsingborg	135	1 121	2 205	1 335	585	—

Kajlängd (m) vid ett vattendjup (m) av

—4 4—6 6—8 8—10 10—12 12—

Region 9. Västkusten

Halmstad	—	845	1 100	900	—	—
Falkenberg	—	700	400	—	—	—
Varberg	—	900	220	—	—	—
Göteborg	475	4 800	2 800	3 700	—	—
Uddevalla	150	300	390	430	350	—
Lysekil	250	380	165	172	—	—

Region 10. Vänern och Vättern

Jönköping	250	—	—	—	—	—
Karlstad	275	1 231	50	—	—	—
Kristinehamn	—	1 276	174	—	—	—
Lidköping	100	900	—	—	—	—
Mariestad	450	—	—	—	—	—
Otterbäcken	90	553	—	—	—	—
Trollhättan	150	500	—	—	—	—
Vadstena	350	—	—	—	—	—
Vänersborg	155	220	—	—	—	—

Region 11. Gotland

Klintehamn	—	200	—	—	—	—
Visby	400	1 400	—	—	—	—

läggningar noteras för Umeå uthamn (1961), Tunadal (1967) och Husum (1959). Vid sidan av tidigare nämnda malmlastningskajer i Luleå och Oxelösund har utbyggnad av massgodskapaciteten skett främst i Gävle genom Fredriksskanshamnen (1957). En ny högmekaniserad utlastningshamn för kalksten vid Storugns har ersatt ett flertal tidigare mindre hamnar på Gotland.

Åtskilliga hamnar utöver de nämnda har investerat avsevärda belopp i hamnanläggningar för annat gods än olja under tiden efter år 1950. Det största intresset har dock visats det mest expanderande godsslaget, oljan, samt den likaså starkt expanderande färjetrafiken.

De senaste åren har man beträffande hanteringshjälpmedlen kunnat konstatera en allt större försiktighet från hamnarnas sida att investera i dyrbara hamnkranar, särskilt för styckegods. Ett stort antal sådana anskaffades dock av de större hamnarna för de nytilkomna kajerna under 1950-talet. Numera skrotas dock många av de äldre kranarna i flera hamnar. Övergången till gaffeltruckar för horisontaltransporter och stapling har emellertid minskat behovet av stor kranutläggning över kajområdet. Vid industriernas nya lastageplatser har man i

konsekvens därmed inte anskaffat andra kajkranar än ett fåtal för massgods. Vid specialkajerna för trafik med mycket stora lastenheter – containers och andra större enhetslastar – används endera mycket stora specialkranar i land eller fartygsburna brokranar. Den förra typen synes dock komma att bli förhärskande och dylika kranar har anskaffats eller beställts i flera av de större hamnarna.

Det bör noteras att roll on/roll off-trafiken till sin natur är kranoberoende, men att dock vissa roll on/roll off-fartyg håller sig med fartygskranar för att därigenom vidga sina användningsmöjligheter.

6.6.3 Aktuella behov av modernisering och utbyggnad av hamnarna

Den företagna hamninventeringen ger inte något säkert underlag för bedömning om den nuvarande hamnkapaciteten är kvantitativt och kvalitativt tillräcklig för att tillgodose nuvarande och närmast kommande behov.

Ett överskott har kunnat konstateras av äldre, omoderna anläggningar, som av tekniska eller andra skäl ej kunnat omvandlas för modern sjöfart och godshantering. Nyttjettalen för dylika anläggningar ligger mer-

endels lågt på grund av att de tillhör hamnar eller hamndelar som stagnerat trafikmässigt. I vissa mindre hamnar och stora delar av de större tenderar vattendjupet vid kaj att bli otillräckligt.

Vad beträffar sådana anläggningar som kommit till under tiden efter andra världskriget råder knappast överkapacitet på kajer, magasin, hamnplaner o. dyl. I några fall kan dock felinvesteringar konstateras, beroende antingen på att en beräknad trafik inte kommit till stånd, t. ex. import av fossila bränslen, eller på att trafik bortfallit, t. ex. järnmalm. Hit kan också räknas färjetrafik i några hamnar, som företagit investeringar utan tillräckliga garantier från färjerederiernas sida. Slutligen har ett par hamnar byggt kajer för utsklippning av industriprodukter som sedan letts över annan närbelägen hamn.

I några fall har stora investeringar gjorts i infartsleder, som först vid en starkt stegrad trafik har utsikt att bli lönsamma. Dessa investeringar har hittills kommit att innebära en svår ekonomisk belastning för ifrågavarande hamnar och deras berättigande får i vissa fall betecknas som tveksam.

Grundförbättringar har också förekommit i form av större vågbrytaranläggningar, som skapat stora tillväxtutrymmen i de berörda hamnarna.

Förekomsten av överkapacitet i vissa hamnar innebär emellertid inte att allt behov av modern och utvidgad hamnkapacitet är tillgodosedd. Den redogörelse som lämnats i tidigare avsnitt visar på en fortsatt ökning inom viktiga delar av både införsel och utförsel, som endast delvis kan tillgodoses genom befintliga anläggningar. Viktigare är emellertid att de pågående tekniska förändringarna inom sjöfart och godshantering kommer att kräva hamnanläggningar av ny typ. Hamnutredningen har inte försökt kvantifiera dessa behov, vilket skulle ha krävt en detaljplanering av mycket stor omfattning. Totalt sett kan dock behoven av investeringar i hamnanläggningar och hamnutrustning bedömas komma att ligga på en något lägre nivå än under de närmast förflutna decennierna.

7.1 Allmänt

I detta kapitel lämnas en redogörelse för organisationsförhållandena i en svensk handelshamn, öppen för allmän trafik och med av sjöfartsstyrelsen fastställd taxa. I kapitel 6 har tidigare redovisats arbetsfunktioner, tekniska data och synpunkter på utrustningen i kommunala och vissa privata hamnar i landet. Här är avsikten att i sammanfattande form belysa de olika verksamheter, som normalt förekommer i en allmän hamn med varierande godslag och olika typer av sjötrafik. I första hand avses härvid sådana hamnar i kommunal ägo, där både massgods, partigods och i viss utsträckning även styckegods tas om hand för omlastning och lagring.

Enär organisationen och samarbetsfunktionerna mellan de olika intressentgrupperna är av stor betydelse för den nu pågående utvecklingen på sjöfartsområdet har en särskild kartläggning av förhållandena i en medelstor svensk hamn genomförts av hamnutredningen i samarbete med Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission (TFK). Undersökningens syfte har varit begränsat till att omfatta en kartläggning av organisationen och de allmänna förutsättningarna för hamnrörelsen med försök att anvisa utgångspunkter för ytterligare rationalisering av hamnarbetet och effektivisering av samarbetsfunktionerna. Den genomförda studien, vilken publi-

ceras genom TFK:s försorg som utredningsrapport 31, kan sålunda inte betraktas som en organisationsundersökning i egentlig mening utan mera som en redovisning av förhållandena i och omkring Gävle hamn.

Även om undersökningen – med den angivna målsättningen – har sin begränsning har den ändock understrukt vilken komplicerad transport- och hanteringsfunktion hamnarna idag har. Eftersom en hamn i princip är en omlastningsplats – och lagringsplats – mellan transportleden till sjöss och till lands måste hamnen anpassa sin verksamhet och sin organisation efter transportförhållandena på ömse sidor. Hanteringsanordningarna och omlastningsarbetet skall härvid i möjligaste mån tillgodose rimliga krav från sjöfartens och landtransportmedlens sida. Och dessa i sin tur skall anpassa sina insatser efter näringslivets krav på snabbare transporter, kontinuerliga transporter, förändringar i lastsammansättningen, effektivare men samtidigt skonsammare hantering, förenklad administration och förtullning samt målmedveten inriktning på att samtidigt kunna minska de totala transport- och hanteringskostnaderna. Kraven i detta hänseende torde framdeles bli ännu starkare än idag.

Den stora mängden av arbetsfunktioner jämte intressenter med varierande målsättning, storlek och ekonomisk styrka (se avsnitt 6.2) gör organisationsbilden i hamnarna oklar och oenhetlig. Alla intressen-

ter är inställda på att göra ett gott arbete, var och en på sitt område, men möjligheter-na att följa med i utvecklingen torde under-stundom överstiga den ekonomiska och organisatoriska förmågan. En vidtagen åtgärd på ett håll har också påföljder inom andra intressenters arbetsområden, vilket medfört att utvecklingen hittills på sina håll gått rätt långsamt.

I det följande redovisas de olika verksamheter och aktiviteter, som bedrivs i en svensk hamn, deras inbördes organisationsförhållanden och de aktuella arbetsuppgifterna.

7.2 Hamnförvaltning

I de kommunala hamnarna lyder förvaltningen under en särskild styrelse, *hamnstyrelsen*, vilken i sin tur liksom andra fakultativa kommunala organ sorterar under fullmäktige och dess verkställande instans, stadskollegiet eller drätselkammaren i städerna och kommunalnämnden i övriga kommuner. Ifråga om de enskilda hamnarna ingår dessa i ägareföretagets organisation på varierande sätt, beroende på företagets organisatoriska uppbyggnad och inriktning samt hamnfunktionens betydelse ur företagets synpunkt. I det följande skall i första hand redovisas organisation och arbetsuppgifter i större och medelstora kommunägda hamnar.

Den löpande driften av hamnen åvilar under hamnstyrelsen en särskild tjänsteman, hamndirektören eller *hamnchefen*, i mindre hamnar även kallad hamnkapten eller hamnmästare. Beroende på hamnens storlek har denne under sig olika funktioner eller avdelningar, som sköter de fasta anläggningarna, maskinparken vid hamnen, trafiken inom denna samt de administrativa göromålen. I flera städer, däribland Gävle, utnyttjar hamnen för sin bokföring och andra ekonomiska funktioner stadens drätselkontors personella och maskinella resurser ifråga om dataanläggning, bokföringsorganisation m. m. De uppgifter, som direkt berör trafikföretag, varuägare och andra intressenter ombesörjs i allmänhet av en

särskild trafikavdelning, ofta benämnd hamnkontor, som svarar för de direkta kontakterna med hamnens kunder.

Sjötrafiken inom hamnen – till och från eller mellan olika hamndelar – övervakas av *trafikavdelningen*. Den bestämmer för varje fartyg också kajplatserna, fördelar kranarna och svarar för bogsertjänsten där den åvilar hamnförvaltningen. I vissa städer, exempelvis Gävle, sköter emellertid stuveriföretaget sistnämnda arbete och äger också erforderliga bogserbåtar.

Den *administrativa* eller *ekonomiska avdelningen* har hand om all debitering, redovisning och inkassering av hamnavgifterna i avseende på fartyg, varor, kranar och ev. andra avgifter som markhyror o. d. Avdelningen ombesörjer också det kamerala arbetet, innefattande bokföringsdirigering, primärmaterial för den ev. centrala bokföringen, avlöningsuträkning samt brådskan-de utbetalningar genom hamnkontoret.

Byggnadsavdelningen har hand om de fasta anläggningarna såsom kajer, hamnplan, byggnader, inseglingrännor, fyror, bojar och prickar, hamnen tillhöriga järnvägsanläggningar o. d. I flera städer, särskilt landets större, har avdelningen en betydande byggnadsverksamhet och är dimensionerad därefter. Andra städer såsom exempelvis Gävle har begränsat byggnadsavdelningens uppgifter till enbart planering och projektering av nybyggnader, skötsel och underhåll av befintliga anläggningar samt övervakning och kontroll av nybyggnadsarbeten, medan sistnämnda arbeten utförs av entreprenörer, ifråga om smärre sådana av stadens tekniska verk. Organisationsformen påverkas givetvis av de lokala förhållandena, storleken på hamnrörelsen och huruvida industriområden ingår i hamnen eller ej. Städer såsom Malmö har sålunda förhållandevis stora arealer inom hamnen uthyrda för industri- och lagerändamål medan andra städer har lagt detta under fastighetsrörelsen.

Maskinavdelningen ansvarar för drift, underhåll och förnyelse av maskininnehavet, särskilt då kranar av olika typ, hanteringsanläggningar samt mekanisk utrustning vid

ev lageranläggningar. Även mekanisk utrustning för byggnads- och trafikavdelningarnas behov underhålls och sköts av maskinavdelningens personal. I vissa fall utgörs byggnads- och maskinavdelningarna av en enda teknisk avdelning.

Hamnförvaltningens olika avdelningar har sinsemellan väl avgränsade funktioner och arbetsuppgifter. Genom att vara underställda hamnchefen är denne ansvarig för att effektivt samarbete sker inom förvaltningen. En god samordning torde också i allmänhet vara fallet, ehuru storleken på förvaltningen varierar efter lokala förhållanden och den kommunala organisationen. I vissa fall har hamnförvaltningarna dock ålagts uppgifter utanför de här nämnda såsom hela ansvaret för gator och vägar inom hamnen, skötsel och underhåll av mark och planteringar – utan samband med den egentliga hamnverksamheten – samt ansvar för belyningsanordningar utanför hamnens egentliga arbetsområde. Några enhetliga principer för vad hamnarna skall ombesörja och svara för inom sådana gränsområden synes inte föreligga.

En betydelsefull uppgift för hamnstyrelsen är i dagens läge planeringsarbetet för hamnens anpassning, omställning och utbyggnad för nya och ändrade transportuppgifter. Särskilt viktigt är att planera områdena i anslutning till hamnen så att denna i första hand kan betjäna verksamheter, industrier och lagerändamål som har behov av god kontakt med sjöfarten. Härvid har hamnförvaltningen att noggrant analysera behoven inom upplandet och bedöma de lämpliga formerna för transporter över hamnen eller via andra vägar. Med andra ord måste en god marknadsföring ske med beaktande av den pågående strukturomvandlingen på transportområdet. Denna uppgift är för hamnarna särskilt viktig för att kunna ge ett realistiskt underlag för framtida bedömningar. Inte minst är detta betydelsefullt sett ur kommunal synpunkt eftersom felinvesteringar i hamnanläggningar blir en kraftig påfrestning på den kommunala ekonomin och detta för lång tid framöver.

7.3 Varuägare

Den viktigaste intressenten i en hamn är varuägaren, antingen det rör sig om avlastare eller mottagare. Det är dennes gods som skall passera genom hamnen, lastas om där och i flera fall också lagras där. Övriga intressenter kan, inräknat hamnen själv, sägas utgöra servicefunktioner vid godsets transport, hantering och lagring inom och utanför hamnens område.

Ifråga om vissa godsslag har varuägarna själva lokaliserat sig till hamnen och där byggt anläggningar för mottagning och lagring av gods. Detta gäller i första hand bulkgoods som kol och koks, oljeprodukter, vissa råvaror av typen malm, kalksten o. d., spannmål och gödningsämnen samt cement. Även halvfabrikat som järnvaror och kemiska produkter samt helfabrikat som bilar, traktorer o. d. tas om hand direkt av varuägarna. När det gäller styckegods eller varor i begränsade leveranskvantiteter har varuägarnas intressen tillvaratagits genom ombud i form av speditörer (se avsnitt 7.8). Genom tillkomsten av hamnterminaler och mera direkta transporter har på sistone den traditionella bilden härvidlag i vissa fall förändrats.

7.4 Transportföretag

Rederierna bedriver sin transportverksamhet genom såväl regelbunden trafik (linjetrafik) som tillfälliga anlöp (trampfart). De representeras i hamnen av en agent – skeppsmäklaren – vilken har att tillvarata rederiets intressen samt företräda rederiet i samsarbetsfrågor och ekonomiska mellanhavanden av skilda slag (se vidare avsnitt 7.7). Agenten är ofta representant för flera rederier samtidigt.

Sedan länge har flertalet handelshamnar varit utrustade med järnvägsspår – oftast ägda av hamnen och trafikerade efter särskilt avtal – varigenom direkt omlastning kunnat ske mellan järnvägsvagnar och fartyg. På senare tid har emellertid denna form av omlastning fått minskad betydelse och lastning/lossning mer och mer kommit att

ske via s. k. kajläggning av gods. Detta har möjliggjort andra hanteringsmetoder men också minskat behovet av järnvägsspår invid kajerna. Utvecklingen i detta hänseende pågår och torde kunna förväntas bli än mer utpräglad i framtiden. Här nämnda förändringar ifråga om hanteringen påverkar i sin mån arbetet i hamnen och därmed också organisationen. Förhållandena blir härigenom mera likartade mellan järnvägarna och lastbilstrafiken med i princip samma typ av hantering som följd. Järnvägarnas bundenhet till spåren kan dock fortfarande vara till viss nackdel men samtidigt också möjliggöra en förbättrad systematisering av arbetet i hamnen.

För järnvägstransporterna krävs vanligtvis ett omfattande växlingsarbete för att vagnarna i rätt tid skall komma till eller avgå från bestämda kajplatser. Detta arbete är en normal funktion för järnvägsförvaltningen men i hamnarna behövs en betydande samordning med andra intressenter för att allting skall löpa effektivt och snabbt. Ju snabbare transporterna blir desto mer krävande är den organisatoriska anpassningen. En kajläggning av gods möjliggör i sin mån att transport- och hanteringsarbetet kan löpa mera ostört. Kajplanen avlastas från växlingsrörelser och lastbilskörning och blir mer enhetliga hanteringsytor. Växlingsarbetet för järnvägen kan härigenom också minska eller i varje fall koncentreras till lämpliga tidpunkter och på lämpligare plats än kajplanet.

Ifråga om lastbilstransporterna är organisationsförhållandena i och för sig enkla men en nackdel är det oftast stora antalet transportenheter, personal och företag att övervaka samt samordna sinsemellan och med andra funktioner i hamnen. Även lastbilarna behöver stora manöverutrymmen när större kvantiteter gods skall hämtas eller lämnas. En effektiv samordning av transporterna krävs därför – likväl som vid järnvägen – för att underlätta hanterings- och lagringsarbetet i hamnen. För mera lokala transporter utnyttjas lastbilscentralerna eller större lastbilsföretag direkt, medan landsvägstransporterna på längre avstånd i all-

mänhet ombesörjs av företag, som specialiserat sig på fjärrtrafik.

Den ökade systematiseringen av transporterna har medfört behov av snabbare omlopp för transportenheterna. Antingen dessa utgörs av järnvägsvagnar eller lastbilar skall lossningen ske snabbt och i förekommande fall också kombinerad med lastning av returgoods. Detta ställer stora krav på organisationen av arbetet i hamnen och de erforderliga hanteringsmöjligheterna. En utvidgad samordning mellan olika transportföretag och andra intressenter blir därvid ofrånkomlig. Hamnförvaltningen och det företag (stuveribolaget) som sköter omlastningsarbetet har härvid en viktig organisationsfunktion att fylla genom att samordna transport- och hanteringsfunktionerna på ett effektivt och rationellt sätt.

7.5 Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar som närmare redovisats i avsnitt 2.2.2 bl. a. för de allmänna farlederna, navigeringsutrustningen för dessa och vintertid isbrytningen till havs och även delvis lokalt samt tillhandahåller lots-servicen i farlederna närmast och utefter kusten. I flertalet hamnar utförs också lotsning mellan olika hamndelar men vissa hamnar har för detta ändamål särskilda hamnlotsar.

Genom s. k. isbrytarombud står isbrytarledningen inom sjöfartsverket i direktkontakt med hamnarna och intressenterna därstädes för att effektivt kunna understödja sjöfarten vintertid. Denna del av sjöfartsverkets servicearbete berör näringslivets intressen under vintermånaderna då transportsvårigheter ofta inträder i Bottenviken.

7.6 Tullverket

Tulluppgifterna i svenska hamnar är att tillvarata statens intressen ifråga om tulltaxering etc. av varor, som transporteras mellan Sverige och utlandet, samt i avseende på godsstatistiken vid transporter både på utlandet och inom Sverige. Tullen skall

i första hand verkställa debitering och upp-
börd av tullavgifter samt övervaka tillämp-
ningen av de regler för varutrafiken, som
föreskrivits av handelspolitiska, sociala el-
ler sanitära skäl. Härvid är det fråga om
dels klareringsvisitationer i omedelbar an-
slutning till fartygens ankomst dels kontroll-
visitationer. Patrullerande enheter utför ock-
så tillsyn av fartyg och hamnområde. Loss-
ning av fartygens last får inte påbörjas förr-
än tullen lämnat sitt tillstånd.

Arbetet med godsstatistiken är samord-
nat i möjligaste mån med tullarbetet i öv-
rigt och materialet överlämnas kontinuer-
ligt till statistiska centralbyrån (SCB) som
underlag för den offentliga sjöfarts- och
hamnstatistiken. Blankettrutiner o. d. har
numera ordnats så att minsta möjliga statis-
tikarbete skall behöva ske. I vissa hamnar,
t. ex. Stockholm, har tullverket också åta-
git sig att mot ersättning sköta inleveran-
sen av fartygs- och varuavgifterna till hamn-
förvaltningen.

Tulltaxeringen sker numera i stor om-
fattning efter företedda dokument men de-
ta har också utvidgats till att omfatta ett
s. k. frivilligt deklarationssystem för tullav-
gifterna, vilket innebär att mottagaren (im-
portören) under ansvar deklarerar sitt gods
hos tullverket. Denna procedur, som torde
komma att tillämpas mera generellt i fram-
tiden, medför att godset nu disponeras snab-
bare och att tullens vårdansvar för godset
kan minskas eller helt bortfalla.

För hantering och interna transporter av
tullgods finns normalt särskilda packhuskar-
lar, en från gamla tider kvarlevande skråbe-
tonad institution. Packhuskarlarnas arbets-
uppgift innefattar att ombesörja varornas
transport till tullmagasin men framförallt
hanteringen därstädes med ev. upppackning
och återförslutning. Deras uppgift inskrän-
ker sig sålunda till hantlangning vid tull-
behandlingen av gods, en arbetsfunktion
som tullen enligt ovan önskar i möjligaste
mån befria sig ifrån.

För vissa importörer meddelar tullen ge-
nerella eller tillfälliga s. k. trafikillstånd,
vilka ger möjlighet för mottagaren eller hans
ombud att direkttransportera godset till an-

nan plats för förtullning. Kostnaderna för
förtullningen skall då betalas av den, som
erhållit trafikillståndet, d. v. s. i allmänhet
mottagaren.

I tre av landets största hamnar – Stock-
holm, Göteborg och Malmö – har sedan
länge funnits s. k. frihamnar med väl ut-
byggda hamn- och lagerrörelser. Som en
följd av det successiva slopandet av tullgrän-
sarna inom EEC och EFTA har de liksom
andra i Europa ändrat karaktär. De funge-
rar numera som effektiva styckegodsham-
nar i vanlig mening men är fortfarande ur
tullsynpunkt avskilda från hamnen i övrigt.
I flera av de andra importhamnarna finns
dessutom s. k. tullnederlag, liksom även i
vissa järnvägs- och lastbilsterminaler.

7.7 Mäklare och skeppsklarerare

I en mäklares arbetsuppgifter ingår att så-
som ombud för rederi – eller i många fall
för flera konkurrerande rederier – ombe-
sörja befraktningsuppdrag och kontakter i
land med andra intressenter inom hamnen
samt tillhandahålla erforderliga dokument
för godstransporterna över hamnarna ifrå-
ga. Arbetet är sålunda lokaliserat till den
hamn där mäklaren har sin verksamhet,
men kontakt sker kontinuerligt med mäkla-
re på andra håll för att planera fartygens
anlop på lämpligt sätt. Mäklarna ansvarar
såsom ombud för rederierna inför dessa och
har i denna sin egenskap ingen auktorisa-
tion från statens eller näringslivets sida. I
mäklarens arbetsuppgift ingår härvid ett
ibland rätt omfattande aviserings-, rappor-
terings- och kontrollarbete för rederiets räk-
ning samt att uppträda som ombud i sam-
arbetsfrågor och ekonomiska mellanhav-
den.

Samma företag ombesörjer emellertid of-
ta också skeppsklareringen för vilken funk-
tion sjöfartsstyrelsen utfärdar auktorisation.
Skeppsklareraren skall tillse, att de för far-
tygsvisitation och inklaration (utklarering)
erforderliga handlingarna inges till veder-
börande myndigheter. Även om skeppskla-
reringen normalt kombineras med mäklari-

rörelsen kan klareringsuppgifterna även skötas av andra organ, t. ex. större företags skeppningskontor eller speditörer. I auktorisationen från sjöfartsstyrelsens sida ingår en granskning av vederbörande klarerares kvalifikationer för detta arbete, dvs. hans erfarenheter genom tidigare sådan verksamhet och kunnskap i gällande författningsbestämmelser.

7.8 Speditörer

Speditörens uppgift är att för varuägares räkning ombesörja alla med en varusändning sammanhängande göromål såsom bokning, transportkontroll, förtullning, omlastning, lagring, försäkring, ev. reklamationer, utbetalning av frakter och andra avgifter m. m. De olika detaljerna i speditörens arbete är var för sig relativt små men kräver kännedom om den aktuella transportsituationen, gällande taxor m. m. Det tunga arbetet vid lastning/lossning och transporter utförs däremot av andra. Speditören skall dock samordna de olika transporterna. Speditörens arbete är sålunda av administrativ art och med kontrollerande funktion vid lastningen och lossningen, hela tiden såsom ombud för lastägarna.

Speditionsarbetet kräver i komplicerade fall flera personers medverkan. Särskilt gäller detta vid lastning och lossning av sådant gods där s. k. sundhetskontroll krävs, och om varan är av eldfarlig, lättförärlig, frätande eller explosiv karaktär. Från speditörernas sida betonas dessutom att osäkerheten i sjötransporterna – i synnerhet på långa avstånd – försvårar möjligheterna till effektiv förplanering av speditions- och transportarbetet. Detta kan nödvändiggöra för speditörerna att hålla en viss beredskap för att snabbt kunna göra sin insats när godset eller fartygen kommer. En inte oväsentlig del av arbetet hos speditörerna utgörs av rådgivning till varuägarna beträffande transportvägar, transportsätt, kostnader, transporttider etc. varför speditörerna måste hålla sig à jour med aktuella transportmöjligheter m. m.

Ur näringslivets synpunkt utgör spedi-

tionsarbetet en serviceverksamhet och man har sedan några år tillämpat en auktorisation, som utfärdas av handelskammare och avser speditörer skickade att bedriva internationell speditionsverksamhet. Vederbörande speditör skall härvid styrka sin lämplighet och dokumentera kunnskap i alla en speditörs arbetsuppgifter. När det gäller hamnspeditörer har dessa ofta också funktioner som mäklare och skeppsklarerare (se avsnitt 7.7). Företaget eller firman är härigenom ombud samtidigt för både varuägare och rederier med ansvarsställning gentemot båda dessa uppdragsgivare. Speditören ombesörjer härvid de för transporten erforderliga dokumenten såsom fraktsedlar, konossement, identitetsförklaring, styrmanskvittor, in- och utförelsehandlingar m. m.

I vissa hamnar såsom Göteborg och Gävle har större företag särskilda skeppningskontor, vilka till väsentlig del har hand om företagets transporter och även speditörsfunktionerna. De på senare tid utbyggda terminalerna för färjetransporter över Östersjön och Nordsjön har i flera avseenden också möjliggjort förenklingar ifråga om speditionsarbetet. Genom terminalerna – vilka ägs av ett rederi eller en rederigrupp – har omlastningsfunktionerna mellan sjö- och landtransporterna kunnat förenklas och därigenom också kontroll- och ansvarsförhållandena under transporten. Genomgående fraktsedlar har sålunda kunnat införas, vilket inneburit väsentlig förenkling av den administrativa delen av transportarbetet. Ytterligare förenklingar torde kunna åstadkommas, framförallt genom insatser från transportföretagens sida för att minska administrationsarbetet och därmed också behovet av mellanhänder av servicekaraktär på detta område.

7.9 Stuveri

Stuveriarbetet innefattar lastningen och lossningen av gods till och från fartygen samt godshanteringen i hamnen med anknytning till sjötransporten. Arbetet utförs av särskilda stuveriföretag, oftast ett i varje hamn. I Stockholm och Göteborg finns dock fort-

farande flera företag men antalet torde komma att minska successivt i samband med pågående rationalisering och samordning av stuveriverksamheten. Arbetskraften till stuveriföretagen i dessa båda hamnar fördelas i vad avser det konventionella stuveriarbetet genom särskilda hamnarbetskontor, där arbetarna anställs och varifrån löner och ersättningar utbetalas. Stuveriföretagen är i allmänhet aktiebolag som mestadels ägs av redareföreningen, varuägare och andra intressenter såsom speditörer och mäklare.

I en del hamnar förekommer även privata stuveriföretag. Helt eller delvis kommunägda förekommer också. I hamnarna norr om Gävle dominerar Sveriges Redareförening ägarintressena. I de flesta övriga hamnarna är ägandet mer fördelat bland intressenterna. I Gävle hamn innehar de stora industriföretagen inom upplandet huvudparten av aktierna i stuveribolaget. Stuveriföretagen har sin verksamhet lokaliserad till en enda hamn eller hamnar och lastageplatser inom ett visst hamndistrikt. De utför normalt inga speditionsuppdrag men på sistone har en del stuveriföretag visat intresse för även sådan verksamhet.

I de svenska hamnarna har under senare år genomförts en omfattande mekanisering av stuveriarbetet, varvid företagen anskaffat truckar och andra hanteringsredskap i stor omfattning. Kranutrustningen i hamnarna är dock – som tidigare anförts – i hamnens ägo men kranarbetet verkställs som ett led i lastnings- och lossningsarbetet under stuveriets ledning. Friktioner uppstår emellertid ibland mellan kranarbete och stuveriverksamhet, bl. a. som en följd av skiljaktiga arbetstids- och lönebestämmelser. I vissa hamnar har stuveriföretaget även hand om bogserservicen och äger därvid bogserbåtarna.

Stuveriarbetet i de konventionella hamndelarna sker enligt gällande avtal i särskilda arbetslag (gäng) vilkas antal och insats anpassas efter den aktuella arbetssituationen och tillgänglig hanteringsutrustning. Under senare år har betydande rationaliseringar åstadkommit med ökad mekanisering av

arbetet och anpassning av gängens storlek. Härvid har eftersträvat en reglering av arbetsinsatsen efter det aktuella arbetet. En förbättrad kostnadsredovisning som underlag för fortsatta rationaliseringsåtgärder har också genomförts på flera håll.

Tillkomsten av terminaler för färjetrafik, containertransporter och vissa industriers uttransporter (t. ex. SCA-terminalen i Tunadal) har möjliggjort ett nytänkande ifråga om arbetskraftens fördelning och insatser. Genom separatavtal har terminalarbetet fått motsvarande funktion som vid järnvägs- och lastbilsterminaler med möjligheter att utnyttja personalen för alla arbetsuppgifter inom terminalen. Härvid arbetar stuveripersonalen med såväl lastning och lossning av fartygen som hanteringsarbete i terminalen, innefattande både fyllning och tömning av container och flak, förflyttning av enhetslaster, iordningställande av dylika före fartygens ankomst, lagring av gods i terminalen och lastning och lossning av järnvägsvagnar och lastbilar m. m. Detta har möjliggjort ett mera kontinuerligt arbete för personalen, snabbare genomlopp av godset, förbättrad godsövervakning och förenklat tullarbete. Vid flera godsterminaler har underlag skapats för skiftarbete i viss omfattning varigenom både fartyg och terminal kunnat utnyttjas mera effektivt och kontinuerligt.

I stuveriarbetet krävs normalt en omfattande planering och en effektiv arbetsledning. Arbetsplatserna växlar från dag till dag och omfattningen av arbetsinsatsen måste bedömas efter ett flertal olika faktorer. Personalstyrkan måste sålunda anpassas i första hand efter fartygets beskaffenhet men även efter de lokala förhållandena vid kajplatsen, godsets art och emballering, tillgång på mekaniska hanteringshjälpmedel som kranar och truckar samt formen och tidpunkten för den aktuella anslutningstransporten till lands.

Med ökad användning av s. k. enhetslaster förenklas och systematiseras arbetet väsentligt. En anpassning i denna riktning pågår nu och torde komma att fortgå under flera år framöver. Härvid kommer systematiseringen av transportfunktionerna att

omfatta inte blott det vanliga stycke-godset utan även – och detta inte minst – det s. k. partigodset. Detta utgörs av tyngre och lättare gods som normalt transporteras i större partier och därför väl lämpar sig för enhetslaster i container och på flak eller av godset i sig självt (t. ex. träpaket, cellulosa, olika slags järnvaror, board). Utvecklingen i detta hänseende torde ännu endast befinna sig i sin början. Detta gäller inte minst de viktiga svenska exportprodukterna från skogsindustrin, järnbruken och metallverken. Med fortsatt utveckling mot enhetslaster i olika former aktualiseras strukturförändringar i hela transport- och hantlingskedjan samt en ökad koncentration, vilka även kommer att beröra stuveriverksamheten i våra hamnar.

Utöver här redovisade service- och transportverksamheter i anslutning till en svensk handelshamn förekommer också andra smärre företag med speciella arbetsuppgifter. Bland dessa må här nämnas bogserbåtsbolag, bärgningsföretag, reparationstjänst, bunkringsfirmor, skeppsfournering, sophämtning m. m. Sådana företag är särskilt inriktade på fartygens behov och arbetar inom eller i anslutning till större företag med vidgade serviceuppgifter.

7.10 *Sammanfattning*

Samarbetsformerna mellan en hamns olika intressenter får ofta en prägel av de lokala förhållandena, vilka godsslag som passerar genom hamnen, storleken hos de berörda intressenterna m. m. Generella synpunkter på hamnarnas organisation och arbetsrutiner kan svårligen preciseras. I det följande skall därför i korthet redovisas synpunkter på rationaliseringsmöjligheter, organisationsförbättringar m. m. i de svenska hamnarna mot bakgrunden av de krav på hamnservice, som transportutvecklingen torde komma att kräva.

Det goda samarbete, som nu förefinns mellan olika hamnintressenter, har utvecklats under lång tid och under delvis andra transportförhållanden än som gäller idag och än mera kommer att gälla i framtiden.

Genom ökade krav på snabbhet, turtäthet, regelbundenhet och säkerhet i transporterna ställs verksamheten i hamnarna också inför krav på effektivare lastnings- och lossningsarbete samt förbättrad samordning mellan de olika funktionerna. Med det stora antalet intressenter eller grupper av intressenter, som finns i de svenska handelshamnarna, är detta en angelägen uppgift på de flesta håll.

Hamnförvaltningens huvudfunktion är att tillhandahålla hamnens anläggningar och dess utrustning för att möjliggöra omlastningen mellan sjö- och landtransporterna samt kortare eller längre tids lagring. Dess medverkan i själva transportprocessen är därför begränsad men inte desto mindre viktig genom att den måste anpassa sig efter sjöfartens och landtransporternas arbetsprinciper och system. Härvid måste hamnarna göra en omsorgsfull och realistisk framtidsplanering, som då också måste ses i större sammanhang än den egna hamnen. Hamnens och varuägarnas behov av mark jämte anordningar i hamnen måste studeras ingående och erforderliga markreservationer ske i god tid. Det behövs också insatser från hamnens sida för att försöka minska de egna administrativa uppgifterna och i möjligaste mån samordna dessa med andra organs administrativa åtgärder.

Fartygsanhopningar kan medföra betydande svårigheter för både hamnförvaltning, stuveri och andra intressenter i hamnen. Genom förhandsavisering kan dessa problem minskas men risken för anhopning på grund av dåligt väder, isförhållanden och omkastade transportdispositioner föreligger alltid mer eller mindre. De på senare år insatta färjorna och andra fartyg för speciella transporter har möjliggjort fastare turer och striktare tidtabeller. Utvecklingen i detta hänseende torde komma att fortsätta varvid även anslutningstransporterna till och från större hamnar kommer att beröras.

Den övervägande delen av samarbetsfunktionerna ifråga om lastnings- och lossningsarbetet i hamnen förefinns mellan stuveri, mäklare och speditörer, vilka som ombud för rederier resp. varuägare sköter alla

kontakter i transportfrågor. Det är på dessa serviceorgan det i första hand ankommer att medverka till snabb och effektiv omlastning mellan sjö- och landtransportleden.

Frågan om inrättande av särskilda terminalbolag eller godshanteringsföretag för att sköta lastnings- och lossningsarbetet, lagerhållning och erforderlig handräckning i hamnen studeras nu i några handelshamnar. På ett par håll har också sådana inrättats med goda erfarenheter.

Avlönings- och arbetstidsbestämmelserna i personalavtalen är ej samordnade, inte ens för personal med sammanhängande arbetsuppgifter. Ansvarsformerna för godset är väl definierade och avskilda när det gäller själva transportererna. Under passagen genom hamnen, där många intressenter kan vara inblandade, blir ansvarsfördelningen däremot oklar. Detta gäller mellan dels rederi och stuveri, dels stuveri och speditör (eller uppdragsgivaren/varuägaren), dels stuveri och tullverket, dels speditör och tullverket samt dels speditör och vederbörande landtransportföretag. Mäklare, skeppsklare och hamnförvaltning har däremot knappast ansvar för själva omlastningen. Deras ansvar kommer till synes först när något fel blivit begånget eller ifråga om hamnen när någon av dess anläggningar gått sönder och förorsakat skada. Tullverket har ansvar för godset under pågående tullbehandling, innan mottagaren fått ut detsamma. Speditörens ansvar hänför sig till skada, som uppstått om han inte iakttagit tillräcklig omsorg vid utförandet av sitt uppdrag. Ju färre mellanled, som finns i en hamn under godsets passage därigenom, desto enklare blir ansvarsförhållanden och desto mindre de administrativa arbetsuppgifterna.

8.1 Nuläget

8.1.1 Hamnarnas trafikunderlag

Beträffande hamnarnas trafikunderlag och den allmänna godsstrukturen konstaterar utredningen bl. a. att med fartyg transporterades år 1967 till Sverige från utlandet 33,9 milj. ton gods, motsvarande 93 % av den totalt införda godsmängden. Samma år utfördes med fartyg 20,1 milj. ton gods, motsvarande 48 % av totala exporten. Om malmskeppningarna över Narvik (17,3 milj. ton) också räknas som sjötransport ökar den fartygsburna andelen till 90 % av den totalt utförda godsmängden. Läger man till de ovan angivna kvantiteterna det gods, som forslats såsom färjegods på järnväg eller med lastbil, erhåller man en »sjöburen» trafik som totalt utgjorde 99 % av de totala godstransporterna mellan Sverige och utlandet.

Det transportarbete, som den sjöburna trafiken mellan Sverige och utlandet representerar, kan som en följd av de långa transportavstånden beräknas uppgå till omkring 200 miljarder tonkm/år, dvs. ungefär fem gånger det sammanlagda inrikes transportarbetet år 1968 med lastbil, järnväg (inräknat lapplandsmalm), fartyg och flottning.

Vad gäller de inrikes transporterna spelar sjöfarten numera en mindre roll. Storleken av de kvantiteter som inrikes transporteras

till sjöss ligger omkring 10 milj. ton/år. Dessa kvantiteter blir i hamnstatistiken 20 milj. ton, eftersom de både lossas och lastas i de inrikes hamnarna.

Om man bortser från färjetrafiken utgörs det sjöledes transporterade godset till helt övervägande delen av massgods. År 1967 utgjorde massgodset 88 % av importen och 73 % av exporten (inkl. narviksmalmen). Av den inrikes sjöfarten var 96 % massgods. Massgodset är – förutom på grund av sin kvantitativa dominans – ur sjöfarts- och hamnsynpunkt betydelsefullt även såtillvida, att det utgör ett förhållandevis fast och oföränderligt trafikunderlag, som av ekonomiska skäl inte gärna låter sig flyttas över till landtransportmedlen. När det gäller längre sjötransporter av mycket stora kvantiteter kan dock avsevärda vinster göras genom en koncentration till högmekaniserade specialhamnar, vilket i vissa fall förutsätter en sammanföring eller fördelning landvägen. De stora fartygens ekonomi kan därigenom bättre tillvaratas. En sådan koncentration med åtföljande fartygstillväxt har redan skett eller är på gång beträffande utlastningen av järnmalm och kalksten samt lossningen av gödningsråvaror, fasta bränslen och cement.

För andra massgodsvaror med relativt korta transportavstånd och en splittrad produktion (t. ex. spannmål) eller konsumtion (industriråvaror till kustindustrierna, bygg-

nadsmaterial och petroleumprodukter från närraffinaderier) är koncentrationstendenserna ej så framträdande. Importen av råolja utgör ett särskilt kapitel eftersom det här rör sig om en nytillkommande trafik av snabbt växande omfattning. Transportkvantiteter och -avstånd motiverar för denna trafik insättandet av de största fartyg, som med hänsyn till djupgående o. dyl. kan tas in till raffinaderihamnarna.

Vid sidan av massgodset spelar på export- sidan skogsindustrins produkter med tillsammans 9,2 milj. ton år 1967 exkl. färje- godset en mycket betydelsefull roll. Dessa produkter utgör vårt viktigaste partigods och är väl lämpade att skeppa i hela fartygslaster, även om det mest förädlade godset, främst papper och board, till en del ingår i linjesjöfartens godsunderlag. Det senare är mest framträdande inom fjärrzonstrafiken (transocean och medelhavsart). Ca $\frac{2}{3}$ av de transocean exportprodukterna i ton räknat härrörde sålunda år 1967 från skogen.

Som tredje huvudgrupp inom sjöfarten kommer det egentliga styckegodset, vilket kvantitetsmässigt uppgår till mindre än 10 % av den totala fartygsburna importen och exporten (exkl. färjetrafiken). Vad gäller anspråken på hamnkapacitet betyder dock styckegodset betydligt mer än vad godsomsättningen i ton utsäger.

Beträffande parti- och styckegodset kan allmänt sägas, att det ur hamnsynpunkt är betydligt mera instabilt än massgodset. Redan nu går nästan lika mycket styckegods landvägen till och från utlandet via färjor som med lastlinjefartyg. Även vad gäller valet av lastnings- eller lossningshamn visar styckegodset en betydande rörlighet. Partigodset har i detta avseende varit mera bundet till vissa hamnar men koncentreras i ökande utsträckning till centrala utlastningshamnar genom hopdragning landvägen.

8.1.2 Sjöfarts- och hamnstrukturen

Beträffande sjöfarten och hamnarna konstaterar hamnutredningen, att en struktur- rationalisering pågår mot specialfartyg och

specialhamnar för olika slags gods. Denna rationalisering har ursprungligen mest gällt det kvantitativt dominerande massgodset. För importen av petroleumprodukter, exporten av järnmalm, utlastningen av kalksten samt transporterna av löscement finns för dagens transportbehov väl utbyggda och fullt tidsenliga anläggningar. Inom vissa andra delar av massgodssektorn har utvecklingen gått långsammare, beroende på att fördelarna av en koncentration och en övergång till större fartygsenheter framträtt mindre klart. Rationella skäl torde, åtminstone från varuägarnas och hamnägarnas synpunkt sett, i allmänhet ha förelegat för en sådan långsammare utveckling.

Specialiseringen inom sjöfarten har under de allra senaste åren trängt in även på parti- och styckegodssektorn. Bidragande moment har – vid sidan av det alltid närvarande behovet av billigare och bättre transporter för särskilt exportprodukterna – varit de framsteg av olika slag, som gjorts inom transporttekniken och särskilt på godshandlingsområdet. Införandet av ofta standardiserade enhetslaster av skilda typer har jämnat vägen för en utveckling mot stor- drift även inom denna transportsektor, uppbyggd på integrerade transportsystem med obrutna stora godsenheter genom alla transportled från producent till konsument. Denna utveckling gynnar i särskilt hög grad sjöfarten, vars tidigare handikapp i form av höga hamnkostnader minskat tack vare att liggetiderna kunnat göras kortare.

Den renässans som pågår inom sjöfarten är resultatet av ett utvecklingsarbete på bred internationell bas. Amerikanska eller engelska benämningar på de nya fartygstyperna har vunnit allmän tillämpning: super-tankers, OBO-carriers (Oil-Bulk-Ore), LPG-tankers (Low Pressure Gas), open ships, roll on/roll off, lift on/lift off, drive on/drive off, LASH-fartyg (Lighters Aboard Ship) etc.

För svenskt vidkommande har utvecklingen – förutom på massgodsområdet – varit mest framträdande inom färje- och roll on/roll off-trafiken i östersjö- och nordsjörelaterationerna. Tendensen inom denna trafik har från hamnsynpunkt knappast haft ka-

raktären av en koncentration, ehuru dock med en allmän orientering av hamnarna mot syd- och västkusten för den huvudsakliga trafiken med kontinenten och England och mot ostkusten för finlandstrafiken. En ökad landdragning av godset och en avledning av trafik från de tidigare etablerade reguljära sjöfartslinjerna har skett.

Den för vårt land viktiga utskieppningen av skogsindustriprodukter ändrar karaktär genom inverkan från flera håll. De transoceaniska linjefartygens tidigare uppsamlingsresor till industrins utskieppningshamnar bortfaller alltmer genom det utifrån ökade konkurrenstrycket, vilket tvingar fram en koncentration av vår transoceaniska linjesjöfart. Vidare har den nya tekniken möjliggjort insättandet av specialfartyg av öppen typ i de viktigaste europeiska relationerna. Den sistnämnda transportlösningen befinner sig sannolikt ännu i sin början och förutsätter för massaindustrins vidkommande en ökad samlastning över specialhamnar. En sådan kan troligen åvägbringas endast genom ett ökat samarbete inom hela försäljnings- och distributionsledet. Vad beträffar de sågade trävarorna förbereds f. n. också en övergång till specialfartyg genom ökad paketering och en koncentration till särskilda träterminaler.

Hamnarna har ännu inte mer än i begränsad omfattning hunnit anpassa sig till de nya trafikbetingelserna. Bl. a. kan man konstatera en splittring av trafiken på ett stort antal hamnar. Detta kan synas anmärkningsvärt mot bakgrund av den strukturrationalisering, som skett inom andra områden av samhälle och näringsliv och den utveckling som skett både på landtransportsidan och inom sjöfarten. Hamnutredningen har analyserat orsakerna till splittringen inom hamnväsendet för olika typer av hamnar och trafik och funnit, att vid rådande transportstruktur en decentraliserad hamnbild i många fall har en rationell förklaring – framförallt för kortväga massgodstransporter – medan för annan trafik en koncentration måste anses önskvärd.

8.2 Utveckling och problemställningar

8.2.1 Trafikutvecklingen

Hamnutredningen har vid sina bedömningar funnit att den totala importen till Sverige troligen kommer att öka från 36,6 milj. ton år 1967 till storleksordningen 65 à 70 milj. ton omkring år 1980. För exporten beräknas en ökning från 41,6 milj. ton till storleksordningen 70 à 75 milj. ton. Den sjöburna importen (exkl. via färjor) beräknas öka från ca 34 milj. ton år 1967 till 51 à 61 milj. ton omkring år 1980 och motsvarande export (exkl. narviksmalmen) från ca 20 milj. ton till 26 à 31 milj. ton. De angivna ökningarna är avsevärt lägre än världshandelns beräknade tillväxttakt under motsvarande tid. Den beräknade utvecklingen godslag för godslag har redovisats i avsnitt 4.5.

Beträffande de inrikes sjötransporterna räknar utredningen med en trolig ökning av den *skeppade* kvantiteten från ca 10 milj. ton år 1967 till över 20 milj. ton omkring år 1980. Denna mycket stora ökning hänger samman med den starkt stigande inhemska raffinaderiverksamheten som innebär en överföring av oljeprodukterna från utrikes till inrikes transporter.

Till följd av en fortsatt övergång från sjö- till landtransporter till och från utlandet av främst högvärdigt gods har ökningstakten för sjöfartens del under perioden beräknats till genomsnittligt endast ca 50 % för gruppen parti- och styckegods mot ca 66 % för gruppen massgods. Den tidigare angivna stora ökningen för inrikes gods gäller nästan uteslutande massgodset.

8.2.2 Kraven på hamnkapacitet för massgods

Den förutsedda starka trafikökningen kommer att ställa krav på ökad hamnkapacitet inom de flesta sektorer. Trots att den kvantitativt sett största trafikökningen gäller massgodset kommer utbyggnads- och moderniseringsbehoven i hamnarna att göra sig starkast gällande inom parti- och styckegodssektorn. De största farleds- och bassäng-

djupa kommer dock alltså att bestämmas av massgodsfartygen.

Att trots den stora volymökningen inom bulkgodssektorn anspråken på ny hamnkapacitet blir relativt blygsamma där har sin förklaring bl. a. i att tillväxten till största delen gäller oljan. Volymökningen är delvis endast skenbar eftersom den ökade inhemska raffinaderikapaciteten för med sig ett nytt transportled genom den inrikes distributionen av oljeprodukterna. Såvitt hamnutredningen kan bedöma har vidare de flesta nuvarande importhamnarna för oljeprodukter utförts med tanke på en successiv fortsatt utbyggnad i takt med ökad förbrukning. Farleds- och bassängdjupa är också i stort sett tillräckliga i kusthamnarna, i varje fall för transporter från när-raffinaderier. Behoven av ytterligare kapacitet kan därför till största delen täckas utan utbyggnad av bassänger, farleder och vågbrytare. Det delvis nya inom oljesektorn är de till antalet få men med hänsyn till kapacitet och krav på mycket stora vattendjupa ur hamn- och sjöfartssynpunkt intressanta nya eller utbyggda anläggningarna för raffinering av olja.

Beträffande det andra stora massgodsslaget, järnmalm, synes de specialbyggda utlastningsanläggningarna i Luleå, Oxelösund och Hargshamn täcka behoven inom landet under närmast överskådlig tid. Utbyggnadsbehovet i norr beräknas bli täckt i Narvik. Mellansvensk malm utskeppas nästan helt över Oxelösund och Hargshamn, som båda nyligen byggts ut med moderna lastningsanordningar, kajer m. m.

Förutom olja och järnmalm omfattar massgodssektorn råvaror och bränslen för den inhemska industrins behov samt vissa färdigprodukter såsom cement och gödningsämnen. Till stor del transporteras dessa varor över industriföretagens egna anläggningar. Behoven av ny hamnkapacitet kommer därför att bedömas av industriföretagen själva. En överflyttning av trafik torde komma att ske från privata till vissa kommunala hamnar. En koncentration kommer också att ske genom strukturförändringar inom industrin och/eller genom samman-

föring av godset över privata hamnar. Eftersom det där i allmänhet rör sig om lågvärdigt gods, som av ekonomiska skäl inte tål längre förflyttningar till lands, får man räkna med att utvecklingen går långsamt. Vinsterna av samlastning för övergång till större fartygsenheter är inom denna mestadels kortväga trafik ringa. Av denna anledning kommer många av de befintliga privata lastageplatserna att användas för lång tid framåt. Utbyggnadsbehoven i de allmänna hamnarna torde komma att koncentreras till platser, där expanderande tunga industrier lokaliserats inom och i omedelbar närhet av hamnområdena.

Till massgodssektorn hänförs också spannmål och i ökande utsträckning färdiga gödselmedel. Här kan man räkna med en med tiden ökad hamnkoncentration, men förekomsten av ett stort antal relativt nya siloanläggningar i småhamnarna inom jordbruksdistrikten försenar vid nuvarande avställningsförhållanden en sådan koncentration.

Sammanfattningsvis kan om massgodssektorn sägas, att godset ifråga utgör den stabilaste komponenten inom hamntrafiken och hamnekonomin. Upplandet är fastare bestämt än för övriga godsslag. Hamnalternativen är mestadels få och planeringen kan ske på grundval av relativt säkra kalkyler.

8.2.3 Kraven på hamnkapacitet för parti- och styckegods

Betydligt större svårigheter att planera för den framtida hamnverksamheten möter man inom parti- och styckegodsssektorn. Parallellt med den beräknade kvantitativa ökningen av transporter i sin helhet kommer där att ske en avsevärd omläggning av transportmönster och transportvägar, ändrade försäljningssystem, en ökad koncentration till vissa hamnar och en långtgående rationalisering av hamnrörelsen. Den transoceaniska svenska linjetrafiken torde för att kunna överleva konkurrensen utifrån successivt komma att koncentreras i första hand till Göteborg. En planmässig nordisk samordning av den transoceaniska och framförallt de

transatlantiska containerskeppningarna över Göteborg kan ställa sig fördelaktigare än skeppning via feederlinjer över någon europeisk storhamn. Hamnutredningen understryker både nödvändigheten och den ömsesidiga vinsten av ett nordiskt samarbete i denna trafik. Framförallt bör i ingångsskedet resurserna ej splittras på svenskt håll.

Även beträffande den europeiska lastlinjesjöfarten kommer en ökad koncentration att ske. Särskilt gäller detta medelhavs-trafiken och annan mera långväga trafik. En ökad övergång till container och andra typer av enhetslast och en avsevärd ökning av fartygsstorlekarna ger grunden till denna utveckling. I de kortare relationerna torde dock roll on/roll off-systemet kunna hävda sig väl och hamnkoncentrationen därför inte bli så framträdande. Detta gäller särskilt i landets sydligare delar.

De nya typerna av linjetrafik kommer att ställa krav på välorganiserade och välutrustade hamnar av delvis ny typ. För att en verklig integrering av transportererna skall kunna komma till stånd måste ett samarbete ske mellan land- och sjötransportföretagen, hamnarna och de i hamnrörelsen deltagande serviceföretagen.

Hamnutredningen har särskilt studerat hur verksamheten inom en hamn bedrivs och funnit att den nuvarande mångskiftande floran av aktiviteter och företag inom hamnarna utgör ett hinder för en verkligt rationell utveckling. Bristen på totalansvar för planering och operativ ledning av godsrelserna inom och från hamnarna medför stockningar på landsidan samt dålig resursutnyttning och väntetider för fartygen. Alltför ofta får kortsiktiga företagsekonomiska överväganden både i den dagliga driften och i långtidsbedömningarna övervikten över de totala och mera långsiktiga.

Hamnmyndigheternas möjligheter att samordna verksamheten har varit begränsade. Deras egentliga uppgift har varit att ställa den fysiska hamnapparaten till brukarnas förfogande, att utforma allmänna regler för dess brukande, att fördela kajer o. dyl.

mellan olika trafikanter och att upprätthålla ordningen inom hamnområdet. Med hänsyn till det nuvarande stora antalet olika brukare har det emellertid ansetts rationellt att hamnarna också tillhandahållit hjälpmedel för samnyttjande mellan olika trafikanter, såsom kranar, magasin, bogserbåtar, oljelagringsområden, järnvägsspår m. m.

Rationaliseringen av parti- och styckegodssektorn inom sjöfart och hamnväsende torde komma att ske genom en serie åtgärder, som alla syftar åt samma håll: införande av genomtänkta systemlösningar för varans förflyttning från producent till konsument, integrering av land- och sjötransporterna med effektivisering och standardisering av procedurer och hanteringsmoment samt av transport- och hanteringshjälpmedel. Verksamheten kommer därvid i högre grad än hittills att specialiseras för olika typer av trafik. Det blir i första hand nödvändigt att i hamnarna skilja ut partigodset från det blandade godset. Anläggningarna och organisationen bör så snart de speciella ändamålen bestämts utformas med hänsyn till den förutsedda trafikriktningen i samarbete med hamnens brukare.

Hamnarnas huvudpartner vid planeringen för partigodset blir i första hand vederbörande avlastare eller importör. Hamnutredningen konstaterar att på flera håll moderna och välgenomtänkta anläggningar kommit till utförande i samarbete mellan avlastare inom skogsindustrin och hamnarna för utsklippning av massa, papper och sågade trävaror.

Tyvär måste emellertid utredningen också konstatera att fall förekommit, då hamnarna utan tillräckliga garantier för fortsatt framtida trafik utfört kostsamma anläggningar. Konkurrensen mellan olika hamnar kan inom detta område leda till en från trafikekonomisk synpunkt alltför splittrad utbyggnad. Problemet gör sig enligt hamnutredningens åsikt särskilt starkt gällande i det initialskede som paketeringen av sågade trävaror och övergången i samband därmed till en ökad samlastning befinner sig. Planeringen kompliceras av vissa struktur- och

konkurrensförhållanden inom branschen, varigenom hamnarnas möjligheter att på sikt överblicka läget försvåras. En samordning av hamnarnas planering kommer därför att påfordras.

I de kommunala hamnarna kommer specialiseringen och den därmed sammanhängande koncentrationen av trafiken att medföra både utvecklings- och avvecklingsproblem. När verksamheten eller grenar därav minskar i omfattning kan det från både hamnens och trafikanternas synpunkt bli mest ekonomiskt att lägga ner verksamheten, och överföra den till en annan hamn. Från total och inte minst från brukarnas synpunkt vore det av värde om dessa åtgärder kunde planeras och samordnas lång tid i förväg, i samarbete mellan berörda hamnar och intressenter.

Det gods, som lättast låter sig överföras från en hamn till en annan, är det egentliga styckegodset. Detta gods spelar värdemässigt och med hänsyn till sina kapacitetskrav en viktig roll i flera av de större hamnarna. Konkurrensen mellan hamnarna om styckegodset är hård, beroende på att skillnaden i allmän service- och kostnadsnivå ofta väger tyngre vid valet av hamn än skillnaden i väg. De hamnar som kunnat erbjuda frekventa förbindelser och en god allmän service har därvid haft ett försprång. Den nya container- och roll on/roll of-tekniken gör det emellertid möjligt att anordna nya genomgångshamnar i anslutning till stora produktions- och konsumtionscentra. Även om en sådan konkurrens i och för sig är en positiv faktor kan den också innebära vissa nackdelar. De etablerade styckegodshamnarna kan därigenom bli utsatta för en trafikavledning som på sikt försämrar deras möjligheter att upprätthålla sin service och sina reguljära förbindelser. Situationen kompliceras ytterligare därigenom att tillkomsten av genomgångshamnar förutsätter att terminalfunktionerna flyttas från hamnen.

Terminalernas läge bestäms bl a av landtransportmedlen samt produktions- och konsumtionsställenas lokalisering. Man får därför en serie samordnings- och optimerings-

problem som bäst löses områdesvis i samarbete mellan berörda hamnar, trafikföretag och större trafikkunder.

Som en sammanfattning vill hamnutredningen om förhållandena inom parti- och styckegodssektorn uttala, att hamnarna kommer att möta allt svårare problem både av utvecklings- och avvecklingsnatur. Krav på en rationalisering av verksamheten och utbyggnad av resurserna kommer att resas på många håll. Brist på samplanering kan leda till dubbelinvesteringar och en splittring av resurserna. Följden kan också bli en fördröjning av nödvändiga förbättringar. I vissa fall kan det vara rationellt att planmässigt avveckla hamnar eller hamndelar med vikande trafik. Det är vidare av vikt att inom hamnarna en integrering av verksamheten kommer till stånd. Genom inrättandet av särskilda företag för hela den egentliga driften och omlastningsarbetet skulle bl a hamnarnas befattning med kranar och magasin kunna nedbringas och hela verksamheten bättre samordnas.

9.1 *Problemställningar och målsättning*

9.1.1 Allmänna synpunkter

Vid sina överläggningar med företrädare för olika institutioner och företag som är beroende av hamnarnas tjänster har hamnutredningen ofta mött kritik mot det nuvarande hamnväsendet. Kritiken har inte så mycket gällt att hamnarna och de i hamnverksamheten deltagande företagen skulle ha visat brist på vilja att anpassa anläggningar, hanteringsutrustning och arbetsmetoder till modern teknisk och administrativ nivå utan mera inneburit ett allmänt konstaterande att hamnarna, all mekanisering och alla nya arbetsmetoder till trots, fortfarande utgör flaskhalsar i trafikflödet. Detta yttrar sig framförallt i långa liggetider för lastande och lossande fartyg och i höga totala hamnkostnader. Den framförda kritiken har enligt utredningens mening i vissa avseenden fog för sig.

Hamnutredningen har även vid åtskilliga överläggningar med företrädare för hamnarna och i hamnverksamheten deltagande företag och institutioner – stuveri, speditjonsverksamhet, tull m. fl. – diskuterat möjligheterna till förbättringar. Det har härvid pekats på den komplicitet som präglar hela transportväsendet och svårigheterna att rätt bedöma framtidsutvecklingen inom transportteknik, godsstruktur m. m. Framförallt har emellertid fram-

hållits att de rådande institutionella förhållandena inom hela hamnväsendet reser svårigheter för en samordnad planering av både hamnapparaten som helhet och hamnverksamheten i de enskilda hamnarna. Den traditionella uppdelningen av huvudmannaskapet för hamnarna och för de olika verksamheterna inom dessa har ansetts starkt begränsa möjligheterna att totaloptimera resursinsatserna och resursutnyttjandet. Det har också pekats på de begränsade möjligheter som hamnarna har att själva påverka utvecklingen inom transportväsendet. Initiativ till speciella transportlösningar kan regelmässigt inte tas av hamnarna utan måste komma utifrån, från trafikföretag eller större avlastare eller importörer. På hamnarna ställs så anspråk att de snabbt skall anpassa sin service efter förändringarna, vilket kan stöta på svårigheter framförallt på grund av hamnanläggningarnas långa livslängd.

Det kan allmänt sett konstateras att hamnarna och hamnverksamheten utgör ett synnerligen komplext område, vars utveckling påverkas av en mängd faktorer. Den nuvarande hamnstrukturen är i mycket historiskt betingad. Hamnarna utgjorde från början kuststädernas och deras upplands enda port mot yttervärlden och hamnstäderna blev därmed centra för köpenskap och handel. Sjöfarten har, sett i det större perspektivet, fram till de senaste decennierna endast långsamt ändrat karaktär.

Den numera språngvis skeende utvecklingen mot en långtgående specialisering och en omfördelning av transportuppgifterna mellan olika transportmedel försätter många hamnar i en brydsam situation när det gäller att finna sin rätta plats och sina rätta uppgifter i ett framtida alltmer specialiserat transportväsende. Även den mest initierade kan endast delvis förutsäga effekterna av den pågående liberaliseringen av det svenska transportväsendet och av omdaningen inom den internationella sjöfarten. Det faller av sig självt att många hamnägare, ställda inför en långtifrån klar utvecklingsbild, tvekar inför nyinvesteringar respektive endast motvilligt vill acceptera att deras hamn kan komma att förlora något av sitt hittillsvarande värde. I sistnämnda situation tillkommer vid sidan av direkta ekonomiska förluster för hamnägaren genom outnyttjade, ännu ej slutavskrivna anläggningar risken att hamnorten förlorar ett av sina mest verkningsfulla argument för lokalisering till hamnorten av i synnerhet tung industri. Det måste mot den angivna bakgrunden anses förklarligt att hamnarna inte i allo motsvarat de anspråk som ställts på dem såväl från trafikanternas sida som från allmän, samhällsekonomisk synpunkt.

En grundläggande princip i den av statsmakterna antagna trafikpolitiken är konkurrens på lika villkor mellan de olika trafikgrenarna och mellan de skilda transportföretagen inom varje trafikgren, i förening med så avvägda avgifter till det allmänna att varje trafikgren betalar de kostnader som den förorsakar det allmänna. Denna princip bör med hänsyn till att den skapar förutsättningar för en samhällsekonomiskt riktig utveckling vara tillämplig också på hamnverksamheten, även om denna inte är en trafikgren. Den är emellertid en länk i transportkedjan, för vilken enhetliga principer uppenbarligen bör gälla. Någon konkurrenshämmande reglering eller annan styrning av trafiken på hamnarna skall således ej förekomma och de som utnyttjar hamnen skall svara för de kostnader som de förorsakar det allmänna. Nå-

gon subventionering skall i princip ej ske från stats och kommuns sida. Varje avsteg från denna allmänna princip leder till en rubbning av konkurrensförutsättningarna, försvårar en tillämpning av trafikpolitiken överhuvudtaget och medför risker för en minskad effektivitet i resursanvändningen. Det sagda innebär dels att statsbidrag eller kommunala bidrag till investeringar i hamnarna eller deras infartsleder ej skall utgå och dels att stat och kommun skall från hamnens nyttjare fullt täcka sina kostnader för tillhandahållna tjänster.

Med hänsyn till den alltmer ökande konkurrensen om marktillgångarna vid kusterna och moderna hamnars markbehov finns anledning att vid beskrivningen av hamnproblemens allmänna bakgrund något beröra hamnväsendet och den fysiska planeringen. Det är dennas uppgift att anvisa mark för olika markkrävande ändamål och det är därför utomordentligt viktigt att de olika markkrävande samhällsaktiviteterna vid planupprättandet kan tillhandahålla underbyggda prognoser för sin utveckling och därvid bestämma sina markanspråk. Såvitt rör hamnar och farleder kan det förutses att den översiktliga fysiska planeringen – som i framtiden sannolikt får en alltmer betydelsefull roll – kommer att kräva genomarbetade besked om denna sektors markanspråk och lokaliseringsönskemål på längre sikt. Risk föreligger att hamnsektorns intressen kan bli oönskat aktade vid fördelningen av marktillgångarna, om den försummat sin egen utvecklingsplanering. Det är uppenbart att det är svårare för hamnsektorn att få sina markbehov tillgodosedda om marken redan tagits i anspråk eller reserverats för andra ändamål än om hamnintressena kan hävdas redan vid upprättandet av markanvändningsplanerna. Utredningen vill därför understryka betydelsen av att hamnarnas utvecklingsplanering förs fram så långt att även långsiktiga markbehov såvitt möjligt kan presenteras. Detta är så mycket angelägnare som de anspråk en hamn ställer i fråga om naturliga förutsättningar är särskilt kvalificerade.

I det följande vill hamnutredningen söka närmare beskriva vissa grundläggande problemställningar inom hamnväsendet för att därigenom ge en bild av orsakerna till bristerna inom detta, allt i syfte att i ett senare avsnitt kunna föreslå så långt möjligt adekvata åtgärder för att avhjälpa bristerna och förbättra möjligheterna att lösa i framtiden uppkommande problem.

Hamnarna utgör en del av transportväsendet, inom vilket de fungerar som platser för omlastning av gods eller överföring av passagerare mellan land- och sjötransport eller mellan sjötransporter med olika fartyg. Detta är den primära funktionen och det saknas från transportpolitisk synpunkt anledning att syssla med hamnarna i deras egenskap av bl. a. katalysatorer på eller förutsättningar för en Orts eller en regions näringsliv eller med hänsyn till deras betydelse för det militära eller ekonomiska försvaret. Vid utformningen av samhällets hamnpolitik i vid bemärkelse, d. v. s. inplaceringen av hamnarna i det totala samhällsmönstret och bestämmandet av den roll de skall tilldelas i detta, torde det däremot vara ofrånkomligt att beakta även andra intressen än transportsektorns såsom lokaliseringsintressen, sociala intressen och försvarsintressen. Samhällets åtgärder med avseende på hamnarna måste uppenbarligen samordnas förutom med den transportpolitik, som samhället för i stort, även med det allmännas politik inom andra områden. Eftersom de sektorsvis uppsatta målen stundom är inbördes oförenliga, får vid den slutliga målsättningen en avvägning ske mellan de motstridiga intressena.

Hamnutredningen har fattat sin uppgift så att den har att lägga fram underlag för det allmännas – såväl statens som kommunernas – målsättning inom hamnsektorn såsom en del av transportväsendet men däremot inte underlag för den samordning och avvägning mellan transportväsendets intressen inom hamnsektorn och samhällets politik inom sådana områden av samhällslivet i övrigt, där antagna mål till äventyrs inte låter förena sig med vad

som från transportsynpunkt ter sig som det bästa. Utredningens kartläggning av problemställningarna inom hamnväsendet lämnar därför åt sidan sådana problem som hänför sig till den övergripande samordningen.

Hamnutredningens allmänna utgångspunkt har emellertid varit att transportväsendet skall betraktas som ett serviceområde och därmed i princip underordnat i förhållande till andra samhällseliga verksamheter och att hamnarna i sin tur skall såsom en sektor inom transportväsendet betjäna detta. Denna hamnarnas roll inom transportväsendet innebär emellertid inte att hamnarna alltid skulle ha att rätta sig efter sjötransportsidans eller landtransportsidans eller varuägarnas anspråk på hamnarna, så mycket mindre som de olika anspråken stundom kan vara motstridiga eller gå ut på fördelar från det allmänna. Samhällets åtgärder med avseende på hamnarna måste därför – även sedda enbart som åtgärder av transport- eller hamnpolitisk karaktär – ibland bestämmas efter en avvägning mellan de intressen som konfronteras med varandra i hamnarna och samtidigt bedömas mot bakgrunden av de allmänna transportpolitiska målen. Rikt-punkten för denna avvägning bör enligt utredningen vara att nå en effektiv transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Hamnutredningens försök att kartlägga problemställningarna inom hamnväsendet har således skett från den utgångspunkten att det gällt att finna de fall, då motstridiga intressen möts och då de institutionella förhållandena inom hamnväsendet inte säkrar en total bedömning utan kan leda till isolerade lösningar med åtföljande förluster i effektivitet, förlorade rationaliseringsmöjligheter eller kostnadsökningar inom andra områden. I sistnämnda hänseende bör särskilt uppmärksammas i vad mån ris-ker föreligger för att det allmänna – i strid mot principerna för det allmännas trafikpolitik – tar på sig kostnader eller får kostnader överförda på sig utan att detta sker såsom ett led i förverkligandet av

något av det allmänna medvetet uppsatt mål.

Inventeringen av problemställningarna inom hamnväsendet begränsar sig såsom torde ha framgått av det förut sagda till området för den egentliga hamnpolitiken, varmed utredningen avser det allmännas målsättning med avseende på hamnarna som en del av transportväsendet. Uppgiften erbjuder redan med denna begränsning betydande svårigheter med hänsyn till det stora antal intressen, som möts i hamnarna och den betydande omläggning av transporter och förändring av transportmedlen som sker eller kan förutses på såväl sjö- som landsidan. Den utveckling, som äger rum inom en hamnintressents område, får ofta återverkningar på flera andra hamnintressents områden. Att i helhetsbilden föra in återverkningarna av en sektors utveckling och bestämma räckvidden av dessa är ofta en i det närmaste omöjlig uppgift, helst som utvecklingslinjerna ej alltid är entydiga; flera alternativ ter sig ofta lika sannolika. En hamnpolitik kan emellertid inte utformas med mindre man åtminstone som arbetshypotes bestämt sig för dess utgångspunkter. Även om hamnutredningen härvid givetvis eftersträvat att som utgångspunkt anta den mest sannolika utvecklingen vid nuvarande institutionella förhållanden, är det befoगत att betona att själva grunden för problembeskrivningen stundom kan ifrågasättas.

Från systematisk synpunkt har hamnutredningen funnit det ändamålsenligt att behandla problemställningarna under tre avsnitt, nämligen

a) ett avsnitt som rör samordningen och planmässigheten i hamnbyggandet och hamnutvidgandet, d. v. s. infrastrukturella frågor såsom lokaliseringen och dimensioneringen av hamnarna,

b) ett avsnitt som rör utrustningen i hamnarna, d. v. s. godshanteringsanordningar såsom kranar, speciell teknik för lastning och lossning, godsmottagnings-, lagrings- och uppställningsanordningar m. m.,

c) ett avsnitt som rör samordningen av

de hamnoperativa verksamheterna, d. v. s. hamnförvaltning, ledning av fartygsrörelser i hamnen, bogsering, stuveriarbete, godsmottagning, av- och tilltransport, magasinering, expedition, skeppsklarering, tullbehandling etc.

Frågornas inbördes samband medför emellertid att de olika avsnitten inte kan betraktas såsom isolerade enheter. Vad som sägs under ett avsnitt utgör sålunda i viss utsträckning förutsättning för diskussionen i ett följande.

I anslutning till behandlingen av problemen behandlar hamnutredningen målsättningen.

9.1.2 Hamnarnas lokalisering och dimensionering

Ett väsentligt drag inom näringslivet utgör strukturomvandlingen, som innebär dels en allt längre gående specialisering, dels ett sammanförande av den specialiserade produktionen till allt större produktionsenheter. På konsumtionssidan sker genom urbaniseringsprocessen en motsvarande utveckling mot koncentration av konsumtionsområdena. Koncentrationstendenserna på både produktions- och konsumtionssidan är en internationell företeelse. Det är under sådana förhållanden naturligt att transportsektorn växer snabbare än produktionen; råvaror och färdiga produkter måste transporteras från utvinnings- respektive produktionsstället till förädlings- respektive konsumtionsplatsen i större utsträckning än då råvaruutvinning, produktion och konsumtion sker i anslutning till varandra i flera men mindre enheter. Den internationella arbetsfördelningen och specialiseringen kan förväntas fortsätta, och den kommer otvivelaktigt att ha återverkningar på det svenska näringslivet, som med hänsyn till sin väsentliga inriktning på export tvingas – vare sig det från svenska utgångspunkter anses i och för sig önskvärt eller ej – till en specialisering och koncentration inom de exportinriktade områdena. Samma mekanism som på

det internationella planet leder till koncentration torde emellertid verka även inom den del av näringslivet, som är inriktad uteslutande på hemmamarknaden. På transportsidan – som ju i princip underordnar sig produktionens och konsumtionens intressen – innebär den antydda utvecklingen att godsströmmarna blir alltmer enhetliga till sin sammansättning och alltmer stabiliserade till sitt lopp, samtidigt som de totalt sett växer.

Med enhetligheten följer förutsättningar för specialisering av transportmetoderna alltefter godsets beskaffenhet, och med stabiliseringen och storlekstillväxten följer förutsättningar för mekanisering av godshandlingen. Dessa förutsättningar har i väsentlig utsträckning redan beaktats; den rika floran av specialfartyg, specialhamnar och godshandlingsanordningar för endast en typ av gods belägger påståendet. Men även inom områden, där godsströmmen är oenhetligt sammansatt märks en strävan att göra godset enhetligt till sin yttre form för att därmed vinna fördelarna av specialisering och mekanisering. Så t.ex. görs sågade trävaror enhetliga genom buntning i regelbundna paket och oenhetligt styckegods sammanförs på pal-lar eller flak eller – som vid den längst gående förenhetligandemetoden – läggs in i container, allt med åtminstone delvis standardiserade yttermått.

Moderna transportmedel och transportmetoder med ett starkt inslag av mekanisering i godshandlingen är kapitalkrävande. Med de allt större kapitalinsatserna skärps kraven på effektivt utnyttjande. Fartygen representerar i detta sammanhang de största kapitalinsatserna och det är därför naturligt att det främst är redarsidan som rest anspråk på att hamnbilden skall vara så beskaffad, hamnarna så inrättade och arbetet där så bedrivs att fartygens liggetider blir de kortast möjliga och att gång med outnyttjad lastkapacitet i möjligaste mån undviks. Det är när fartyget utför transportarbete som det i fartyget nedlagda kapitalet förräntar sig. Dessa båda krav kan tillgodoses om fartyget

i en eller ett fåtal hamnar kan lasta och lossa sin fulla kapacitet och om hamnen eller hamnarna är tekniskt så utrustade och i övrigt så anordnade att lossningen och lastningen kan ske snabbt. Begränsningen i antalet hamnanlöp förutsätter en koncentration av godset till få hamnar, och den snabba lossningen och lastningen förutsätter bl.a. en hög grad av mekanisering. En sådan kan med hänsyn till sin kapitalkrävande karaktär antas vara lönsam endast vid större godsmängder. Även en mekanisering fordrar alltså en koncentration av godset till vissa hamnar.

På landtransportsidan har en väsentlig förbättring av transportmöjligheterna skett och kan förväntas fortsätta genom utbyggnad och förstärkning av vägnätet och en ökad transportkapacitet genom flera lastbilar med större lastförmåga. Inom vägbyggandet anläggs alltmer räntabilitetssynpunkter vid prioriteringen av vägbyggnadsföretagen. Räntabilitetsaspekten leder till förbättringar i första hand av sådana delar av vägnätet, där transportbehoven är störst. En koncentration av vägbyggnadsinsatserna kan alltså spåras och kan förväntas bli alltmer accentuerad i framtiden.

Järnvägarna genomför på företagsekonomiska kriterier alltmer koncentrerade insatser på godstransportområdet i sådana förbindelser, där transportbehoven är kontinuerliga och möjliggör transporter i hela tåg eller åtminstone i vagnslaster.

Det synes med hänsyn till det anförda berättigat att anta att landtransportsidan dels kan på ett ekonomiskt fördelaktigt sätt medverka till en ytterligare koncentration av godsströmmarna till färre men större flöden, dels i viss utsträckning är betjänt av en sådan koncentration som underlättar prioriteringen av resursinsatserna och – för lastbilarnas och järnvägens del – möjliggör ett intensivare utnyttjande av dessa transportmedels kapacitet.

I hamnarna skall landtransportsystemet och sjötransportsystemet mötas. Hamnutredningen har i det föregående konstaterat att transportkvantiteterna tillväxer alltmera och att detta leder till en koncentration

av huvudgoodsströmmarna. En hel transportkedja omfattar emellertid även ett uppsamlings- och ett distributionsled. Uppsamlings- och distributionsleden kan betraktas som ett antal avgreningar av huvudströmmen. Dessa avgreningar kan i vissa fall uppnå betydande volymer och i sin tur leda till samordnade transportlösningar med insats av både land- och sjötransportmedel. Den nya roll on/roll off-tekniken ger sjöfarten ökade möjligheter att på ett ekonomiskt sätt uppsamla eller fördela godset över relativt enkelt utrustade hamnar. Samma gäller t. ex. tankfartyg för petroleumprodukter, som medför lossningsutrustningen – pumparna – ombord. Andra exempel på effektiva specialtransportsystem finns, där sjöfarten kan göra betydande insatser ganska långt in i distributionsledet. Specialiseringen inom sjöfarten behöver sålunda inte alltid leda till en hamnkonzentration.

Frågan uppställer sig därför hur långt koncentrationen bör drivas. Detta är en transportekonomisk fråga, där sjöfartens låga undervägskostnader får vägas mot fördelarna av en koncentration. Att med landets stora utsträckning och dess fördelning av produktions- och konsumtionsområden koncentrera hamnväsendet till några få hamnar faller redan med beaktande av sjötransporternas relativa billighet på sin egen orimlighet. Koncentrationen synes i första hand böra ske regionalt och i huvudsak omfatta parti- och styckegodset. Hamnutredningen vill i ett senare avsnitt redovisa sin uppfattning om de regioner, inom vilka en hamnkonzentration synes påkallad. I det följande använder utredningen benämningen *regionhamnar* för de hamnar, till vilka viss särskilt kvalificerad hamnverksamhet i regionerna bör koncentreras.

Den regionala koncentrationen av hamnverksamheten – en utveckling som utredningen funnit redan vara påbörjad i viss utsträckning – kan medföra en uttunning eller i vart fall en stagnation i tillväxten av transporter över sidohamnarna. Denna stagnation eller tillbakagång kan förväntas

bli mer och mer påtaglig allteftersom koncentrationen till regionhamnarna genomförs och än flera specialiserade transportsystem utkristalliseras för särskilda godsslag. Med stagnerande eller minskande godsmängder bortfaller sidohamnarnas förutsättningar att med bibehållen lönsamhet genomföra de förändringar och förbättringar av hamnen som erfordras för att kunna allsidigt betjäna fartygen på ett effektivt sätt. I förhållande till transportkunderna blir det allt svårare att upprätthålla tillräckligt frekventa sjöfartsförbindelser.

Från den kvarvarande trafikens sida – sådan trafik som får en kostnadsökning vid övergång till regionhamnen och som inte är tillräckligt omfattande eller enhetlig för att kunna bygga upp ett eget specialiserat transportsystem – kan förutses anspråk på att hamnägaren skall göra sådana förändringar och förbättringar att även denna trafik kan få del av vinsterna med moderna hanteringsmetoder. Risken för att trafiken överger hamnen, varigenom inte avskrivna investeringar i hamnen blir värdelösa, kan för hamnägaren utgöra ett starkt motiv att tillgodose anspråken, helst om en upprustning samtidigt öppnar möjligheter för hamnen att dra till sig trafik från regionhamnen eller en annan sidohamn. Situationen innebär således stora risker för hamninvesteringar som leder till ett överskott av hamnkapacitet inom regionen och därmed till att även i andra hamnar gjorda investeringar blir oräntabla. En hamnägares i det regionala perspektivet felaktiga hamninvesteringar, som följs av en avgiftspolitik som inte syftar till fullständig kostnadstäckning utan endast till en reduktion av förlusten eller till att dra till sig trafik från andra hamnar, kan delvis få betalas av en annan hamnägare. Den dåliga hamnekonomin kan därefter hos båda hamnägarna leda till obenägenhet att genom nya investeringar förbättra hamnen så att den svarar mot nytillkommande behov. I den felaktiga investeringens förlängning uppstår därmed – förutom förluster för hamnägarna – onödigt höga kostnader

för gods som går över de berörda hamnarna.

Såväl problemet vilka hamnar som skall få ställningen av regionhamnar som problemet med samordning av investeringarna i sidohamnarna måste uppenbarligen lösas i former som förhindrar att de olika hamnägarna var för sig tar ställning i lokaliserings- och dimensioneringsfrågorna och grundar sina investeringar på sådana isolerade bedömningar. Hamnutredningen återkommer i ett senare avsnitt till frågan hur samordningen skall kunna säkras.

Den nu förda diskussionen om behovet av koncentration och samordning har gällt hamnarnas funktion av omlastningsplatser för sådant gods, som inte på en enda plats förekommer i sådana mängder och med sådan regelbundenhet att det ger underlag för uppbyggnaden av ett eget specialiserat och koordinerat transportsystem till lands och sjöss. Hamnutredningens uttalanden om koncentration innebär således inte att utredningen anser att sådana specialiserade system som utvecklas i framtiden skall generellt tvingas in över regionhamnarna. Regelmässigt torde sådana system välja den hamn som är den företagsekonomiskt fördelaktigaste, eftersom de byggs upp från rent företagsekonomiska utgångspunkter. Hittillsvarande erfarenheter visar emellertid att de stundom kunnat realiseras först efter betydande insatser från statens eller kommunernas sida utan att företrädare för det allmänna från början kunnat påverka systemets uppläggning. De samhällsekonomiska aspekterna har därigenom blivit förbisedda och frågan om systemen samhällsekonomiskt sett alltid utgör den optimala lösningen av transportproblemet återstår obesvarad. Det är givet att i sådana fall, då ett aktualiserat system samhällsekonomiskt sett inte kan godtas, även om det företagsekonomiskt är fördelaktigt, det allmänna framdeles har anledning att verka för att transportfrågan löses med utgångspunkt i den regionala samordningen av hamnväsendet. Detta behöver inte innebära att en regionhamn i första hand bör komma ifråga för

godset. Situationer låter väl tänka sig då någon sidohamn erbjuder de bästa förutsättningarna. Den kan härvid på ett adekvat sätt och med utnyttjande av redan gjorda investeringar förändras från en stagnerande hamn för ospecialiserade transporter till en specialhamn för det aktuella godset. Koncentration och samordning bör alltså inte obetingat innebära att sidohamnarna i regionerna förlorar sin roll inom hamnväsendet utan snarare bättre möjligheter att tillvarata deras särskilda förutsättningar att utvecklas för speciella uppgifter och en eliminering i möjligaste mån av riskerna för investeringar som kan visa sig vara förlustbringande för ägaren av hamnen eller av annan hamn.

En särskild typ av specialhamn utgör färjehamnarna, d. v. s. hamnar för tät linjetrafik med passagerare, fordon och gods eller endera, varvid godset enligt roll on/roll of f-metoden lastas och lossas genom en klaff i fartygets för eller akter. Vad förut sagts om specialhamnar vid den regionala samordningen äger tillämpning även på färjehamnarna.

Den regionala samordning av hamnverksamheten som nu beskrivits såsom en nödvändig betingelse för en effektiv resursanvändning förutsätter självfallet att avgörandet av varje hamnbyggnadsfråga – den må gälla nyanläggning av hamn eller utvidgning eller förbättring av en redan befintlig – föregås av en grundlig utredning. Denna får inte begränsas till det aktuella projektets isolerade och kortsiktiga betydelse för den hamn eller de hamnar det närmast är fråga om utan måste i möjligaste mån klarlägga de långsiktiga verkningarna och belysa projektets betydelse för andra hamnar inom regionen liksom dess återverkningar på samhällssektorer i övrigt under det allmännas ansvar. Det är uppenbart att hamnbyggande som förutsätter vägbyggande, järnvägsanläggningar eller inrättande och underhåll av farleder eller som omöjliggör markanvändning för andra ändamål, som konkurrerar om samma mark, inte får beslutas utan att de berörda sektorerna kommit till tals i saken och en

samlad bedömning kunnat ske. Lönsamheten av hamninvesteringen måste således kalkyleras med beaktande även av de samhälls-ekonomiska effekterna och av återverkningarna på redan gjorda investeringar i andra hamnar.

I vissa fall föreligger också ett behov av samordning från rikssynpunkt. Exempel på sådana fall lämnar högt specialiserade hamnar, exempelvis för transocean containertrafik, för supertankers och för atomdrivna fartyg. Samma problemställningar som är aktuella för den regionala samordningen gäller här i det landsomfattande perspektivet. Målet bör även här vara att koncentrera hamnbyggandet till sådana hamnar som har de bästa förutsättningarna att till lägsta möjliga totala kostnad tillhandahålla den speciella hamntjänsten. I kap. 6 har utredningen mot denna bakgrund närmare diskuterat förutsättningarna för att till Göteborgs hamn koncentrera bl. a. den transocean containertrafiken. Härvid har behov av samordning t. o. m. på internordiskt plan befunnits föreligga. Det är uppenbart att i dylika fall ett långtgående samarbete mellan hamnägaren och staten måste äga rum, då endast staten kan träffa de internationella samarbetsavtal, varigenom samordningen över rikets gränser kan säkras.

Hamnutredningen har alltså funnit att behov av samordning föreligger i hamnbyggnadsfrågor dels för skilda regioner inom landet, dels för landet i dess helhet och dels slutligen i vissa fall på det internationella planet, och att det endast är en sådan samordning som kan skapa förutsättningar för att hamninvesteringarna sker på rätt ställe och vid rätt tidpunkt för att investeringen skall effektivt utnyttjas och därmed bli lönsam.

9.1.3 Hamnarnas beskaffenhet och utrustning

En hamns möjligheter att på ett effektivt sätt och till låga kostnader fullgöra sin funktion av omlastningsplats är beroende inte bara av hamnens läge och storlek utan

även av dess tekniska utrustning och beskaffenhet i övrigt i de hänseenden som är bestämmande för dess förmåga att avveckla trafik. De företräden som en hamn i och för sig kan ha ifråga om läge och storlek kan uppenbarligen gå förlorade genom att den tekniska utrustningen eller andra för trafikavvecklingen betydelsefulla anordningar är föråldrade eller dåligt anpassade till moderna metoder för godshantering eller för till- och avtransport av godset. Å andra sidan kan brister ifråga om lokaliseringen eller dimensioneringen kompenseras genom företräden i trafikavvecklingsförmåga. Det är emellertid först när såväl läge och storlek som teknisk utrustning och trafikavvecklingsförmåga i övrigt svarar mot de föreliggande behoven som man kan beteckna hamnen som i allo rationell och hamnen kan fullgöra sina funktioner inom transportväsendet till lägsta möjliga kostnad.

Då en hamn således i insatser på utrustningssidan och ändringar i markdispositionen inom hamnområdet har medel att konkurrera med andra hamnar föreligger även i fråga om sådana åtgärder samma behov av samordning som i det tidigare avsnittet beskrivits i fråga om hamnbyggandet. Det är emellertid uppenbart att behovet av samordning hamnarna emellan härvidlag begränsar sig till sådana större insatser som har konkurrenseffekt.

Vissa av de förhållanden som konstituerar en hamns kvalitet är av den art att de åtminstone delvis påverkar själva lokaliseringen. Hit hör vattendjup i infartsled och vid kaj och tillgång på lämplig mark för kajer, hamnplan, magasin, godsmottagning, parkering, tillfarter och andra markkonsumerande ändamål, som hänger samman med hamnens primärfunktioner och följaktligen inte kan lokaliseras utanför denna. Andra kvalitetsbestämmande faktorer hänför sig till den tekniska utrustningen oberoende av de naturliga förutsättningarna.

Allmänt sett kan det konstateras att den komplexitet som utmärker verksamheten i en hamn, där så många skilda arbetsmoment skall utföras med godset, innebär

stora risker för obalans i hamnens interna system, d. v. s. för att någon funktionskapacitet blir underdimensionerad i förhållande till de övriga och därför sätter den övre gränsen för hamnens trafikavvecklingsförmåga. Effekten av en sådan underdimensionerad funktion blir dåligt utnyttjande av de resurser som insatts inom andra sektorer och onödigt höga kostnader.

En riktig avvägning mellan de olika sektorerna och därmed balans inom ramen för hamnens kapacitet kan säkras endast genom samordning av funktionerna och resursinsatserna inom de olika hanteringsleden, föregången av ett noggrant studium av hanteringssystemet som helhet och en för alla leden gemensam målsättning. En sådan samordning och analys försvåras emellertid avsevärt därav att å ena sidan fartygen är byggda för olika lastnings- och lossningsmetoder och å andra sidan till- och fråntransport av godset på landsidan sker på varierande sätt. Vad tidigare sagts om utvecklingen mot allt flera specialiserade transportsystem och om strävandena mot förenhetligande även av det i och för sig oenhetliga godset äger giltighet även vid bedömningen av samordningssituationen inom hamnarna. Det kan alltså förutses att allt fler godsslag även inom hamnarna kommer att hanteras i för varje godstyp speciellt uppbyggda system, d. v. s. samordningen av de olika leden sker vid en samlad bedömning av transportkedjan. Hamnutredningen vill understryka vikten av att hamnarna aktivt understödjer denna utveckling och inte tvekar att ta initiativ till samordning, när »trånga» sektorer lokaliseras.

Övergången till speciella godshanterings-system inom hamnen synes emellertid långtifrån problemfri. Redan i det minst komplicerade fallet är tre intressenter inblandade: hamnen har en huvudman, fartyget en annan och landtransportsidan en tredje. Den huvudman som ser det specialiserade transportsystemets möjligheter att sänka kostnaderna för hans del kan förväntas ställa anspråk på att de andra transportledens hu-

udmän genast skall medverka till omläggningen. Fartygssidan och landtransportsidan har rörliga transportmedel som kan finna användning på annat håll om det nya transportsystemet skulle visa sig vara olönsamt. Deras benägenhet för nyheter måste därför antas vara större och deras förlustrisk mindre än hamnägarens, som har fasta anläggningar. Det är sannolikt att det i allmänhet är hamnägaren som blir den huvudman på vilken de övriga transportintressenterna ställer anspråk på ny utrustning. Om hamnen är kommunal – och alltså inte drivs i syfte att maximera vinsten och dess investeringsprojekt ej heller är underkastade bankmässig prövning – kan risken inte uteslutas att hamnen genomför de begärda omläggningarna, även om de för hamnens del inte är lönsamma. Med den sammanföring av hamninkomsterna från olika inkomstkällor som förekommer inom åtskilliga hamnar kan rent av förlustbringande investeringar ske utan att det kommer till synes i hamnens totala ekonomi. Andra delar av hamnrörelsen subventionerar med andra ord en speciell rörelsegren. Även om hamnutredningen har den principiella utgångspunkten att hamnarna skall anpassa sig efter utvecklingen inom transportväsendet i övrigt vill utredningen betona vikten av att investeringskrävande omläggningar, som begärs av hamnens nyttjare, föregås av en noggrann kalkylering av investeringens lönsamhet även för hamnens del. Kalkylen bör åtföljas av en avgiftsberäkning, som ger uttryck för investeringens verkliga kostnad. Först om de intressenter som begärt omläggningen fått del av avgiftsberäkningen och likväl yrkar på att investeringen skall ske kan det antas att det nya transportsystemet i sin helhet innebär en rationalisering.

I detta sammanhang förtjänar framhållas att teknologin inom transportsektorn under de senaste decennierna utvecklats påfallande snabbt och att det inte finns anledning anta att dess möjligheter skulle vara uttömda. Med hänsyn härtill är det angeläget att investeringskalkyler och avgiftsbe-

räkningar utgår från kortare avskrivningstider för utrustning än som många gånger varit fallet hittills. Erfarenheten visar att just den omständigheten att föråldrade anläggningar inte blivit avskrivna, även om tidigare utnyttjandegrad möjliggjort en snabbare avskrivning, verkat konserverande och utgjort ett hinder för investeringar i ny teknik.

Med övergången till speciella hanteringsmetoder för allt flera godsslag följer problemet med resttrafiken. Det är sannolikt att kostnaderna för denna stiger, när dess volym minskar. En sådan utveckling synes emellertid oundviklig och utredningen kan inte anvisa någon möjlighet att med fasthållande vid kostnadsansvarighetsprincipen skydda sådan »udda» trafik mot kostnadsökningar. Det torde i första hand få ankomma på intressenterna i den trafiken att finna egna lösningar, självfallet i samråd med hamnsidan. Stundom kan kostnadsökningen begränsas genom att godset leds över en annan hamn. Val av annat transportmedel kan också tänkas. Det kan i detta sammanhang finnas anledning att understryka vikten av att dylika omlägningsfrågor löses på ett tidigt stadium i samarbete mellan parterna så att både hamnen och trafikanterna hinner ställa om sig efter de nya förutsättningarna.

Sammanfattningsvis vill hamnutredningen uttala att ett rationellt hamnväsende förutsätter samordning inte bara ifråga om hamnbyggandet utan också ifråga om hamnarnas utrustning och godshanteringsanordningar i övrigt. Härvid måste samordningen ske *dels* mellan regionhamnen och dess sidohamnar liksom också mellan sidohamnarna inbördes, *dels* inom varje hamn för sig inom ramen för dess i det regionala mönstret tilldelade uppgifter. Samordningen skall syfta till att säkra att investeringarna sker vid rätt tidpunkt och där de ger största effekten.

Anledning föreligger att i detta sammanhang beröra en speciell fråga av väsentlig betydelse för hamnarnas trafikavvecklingsförmåga, nämligen hamnarnas utrymmesbehov. Inom den fysiska planeringen är

det en erfarenhet att praktiskt taget alla markkonsumerande aktiviteter i samhället ställer anspråk på allt större ytor. I vissa fall är detta ett uttryck för standardhöjning men ofta betingas de ökade markanspråken av ny teknik inom olika områden. Transportområdet är ett sådant område där ny teknik bygger på ökad marktillgång. Inom hamnverksamheten synes denna ökning av markanspråken vara särskilt påtaglig. När gods förs till och från hamnarna med lastbil eller järnväg, sorteras och sammanställs i hamnen till lämpliga enheter och transporteras mellan uppställningsplatser och fartyg med truckar, är det givet att det krävs större fria ytor än vid äldre metoder. Åtskilliga av de befintliga, i det större sammanhanget i och för sig välbelägna hamnarna saknar möjligheter att till rimliga kostnader tillgodose de ökade utrymmeskraven. Den omgivande marken är tagen i anspråk för andra ändamål och kan inte utan kapitalförstöring friläggas för hamnens behov. Markbristen är i sådana fall den faktor som begränsar hamnens kapacitet och utvecklingsmöjligheter.

I samband med de allmänna synpunkterna på hamnbyggnadsproblemen har utredningen framhållit vikten av en långsiktig planering inom hamnväsendet som möjliggör för hamnsektorn att vid den fysiska planeringen hävda sina behov av mark för hamnetablering. Det är inte mindre viktigt att hamnarna vid detaljplanläggningen med beaktande av de olika transport- och godshanteringsmetodernas utrymmeskrav prognosticerar sina markbehov och hävdar dessa i konkurrensen med andra markkonsumerande ändamål. Och i den mån mark är eller blir reserverad för framtida behov synes det – att döma av vissa erfarenheter – påkallat att understryka vikten av att markreserverna även där de är ställda under hamnens förvaltning inte förbrukas för ändamål, som visserligen har fördel av att ligga nära hamnen men som inte nödvändigtvis behöver ligga där, d. v. s. för sådana funktioner som i kap. 6 betecknats som hamnetablerade fristående verksamheter. Mot markens värde vid utnytt-

jande för sådana verksamheter måste omsorgsfullt vägas dess alternativvärde vid en framtida användning för primära hamnfunktioner. Hamnutredningen vill således varna för kortsiktiga dispositioner av mark inom och i den omedelbara närheten av sådana hamnar, som i det regionala perspektivet bedöms få en ökande trafik.

9.1.4 De hamnoperativa verksamheterna

Arbetsfunktionerna i de svenska hamnarna och deras inbördes beroende av varandra har beskrivits i kapitel 7. Härav framgår att arbetsorganisationen i flera avseenden är traditionsbunden och splittrad med många olika huvudmän och intressenter, åtminstone då det gäller parti- och styckegods. Gränsdragningen mellan de olika huvudmännens ansvarsområden blir därigenom ofta komplicerad för både myndigheterna och de enskilda varuägarna eller deras ombud. Organisationen är i stort sett historiskt betingad och uppbyggd att betjäna den traditionella typen av sjöfart. Redan detta förhållande ger anledning till en undersökning om organisationen inte bör omprövas och anpassas till den strukturmöjlighet inom transportväsendet som redan skett och som alltjämt pågår. En reform bör syfta till ett bättre utnyttjande av de insatta resurserna i kapital och arbetskraft och leda till lägre terminalkostnader.

Den nuvarande organisationen av de hamnoperativa verksamheterna försvårar först och främst en samordnad och effektiv planering och ledning av verksamheten inom hamnarna. De olika huvudmännen har skilda ekonomiska utgångspunkter och intressen. Vad som är fördelaktigt för en huvudman i hans verksamhet kan vara till nackdel för en annan och inga garantier finns för att valda lösningar leder till det totalt sett bästa resultatet. Även om strävanden mot samordning gjort sig gällande på senare tid kvarstår dock påtagliga olikheter i de olika huvudmännens synsätt. Den rådande ordningen försvårar bl. a. genomförandet av integrerade trans-

portlösningar, där investeringar, organisation och arbetssätt inom de olika leden måste noga avvägas i förhållande till varandra för att kunna fungera på ett optimalt sätt. Om sådana transportsystem skall kunna genomföras, vilket utredningen i det föregående funnit önskvärt, är det nödvändigt att planeringen och arbetsledningen samordnas mellan de berörda huvudmännen. I detta sammanhang bör också nämnas att de olika huvudmännens varierande förutsättningar att finansiera omläggningar till nya transportlösningar och ny administration av arbetet, exempelvis med utnyttjande av ADB-teknik, skapar speciella svårigheter och kan verka fördröjande på utvecklingen.

En påtaglig nackdel med den nuvarande splittrade organisationen i hamnarna är vidare att ansvaret för godset övergår från den ena huvudmannen till den andra i flera led. Ansvarskedjan är på ett i och för sig irrationellt sätt komplicerad och nödvändiggör flera tidsödande och arbetskrävande kontroller under godsets väg mellan transportleden till sjöss resp. lands, där transportansvaret är reglerat på ett mera systematiskt sätt.

Med organisationen uppdelad på ett flertal huvudmän uppstår också risk för att arbetskraften i hamnen splittras så att en jämn sysselsättning inte kan ordnas ens om trafiken på hamnen är kontinuerlig. Såvitt avser stuveriarbetet har i sådana hamnar, där två eller flera stuveriföretag arbetar jämsides, en samordning befunnits nödvändig och redan kommit till stånd genom att särskilda hamnarbetskontor organiserats för gemensam personaladministration. Sysselsättningen är emellertid ändå ojämn för stuveriarbetarna på grund av att tillgången på arbete fluktuerar. Därjämte uppkommer ofta i själva stuveriarbetet väntetider till följd av att något annat led i godshanteringen har brist på arbetskraft. Det motsatta förhållandet kan också inträffa. Situationen är alltså den att medan en verksamhet inom hamnen inte kan erbjuda sin arbetskraft arbetstillfällen eller får väntetider i arbetet föreligger brist på

arbetskraft inom någon annan verksamhetsgren.

Särskilda problem kan följa av den omständigheten att vissa av de hamnoperativa verksamheterna har offentligrättsliga huvudmän. När hamnen är i direkt kommunal ägo liksom när andra hamnfunktioner utövas direkt av kommunerna, d. v. s. när kommunen inte bildat bolag för hamndriften eller för driften av särskild rörelse i hamnen, är driften underkastad de regler som gäller för kommunalförvaltning i allmänhet. Även om det här inte är fråga om specialreglerad verksamhet innebär ändå de kommunala förvaltningsformerna en betydande begränsning av handlingsfriheten. Reglerna för den kommunala kompetensen, likabehandlingsprincipen, beslutsformerna, begränsningarna i lånerätt och stadgandena om offentlighet och insyn liksom om de kommunalanställda tjänstemännens ställning utgör exempel på sådana områden, där det offentligrättsliga huvudmannaskapet kan försvåra eller stundom omöjliggöra sådana lösningar av uppkommande problem som från ekonomisk eller driftsmässig synpunkt vore de mest rationella. Motsvarande gäller hamnfunktioner, där staten är huvudman såsom ifråga om tullklarering och sådan lotsning och sådant farledsunderhåll som går in i själva hamnen. En del av de mindre rationella lösningar av organisationsförhållandena i hamnarna som utredningen kunnat konstatera kan förklaras av det nu sagda. Men hamnutredningen är likväl övertygad om att de väsentligaste bristerna beror på traditionsbundenhet och frånvaron av en systematisk, samlad analys av organisationsförhållandena.

Den nuvarande organisationen av arbetsfunktionerna i hamnarna kan sammanfattningsvis sägas innebära *dels* att de insatta resurserna i arbetskraft och kapital totalt sett utnyttjas mindre effektivt, *dels* att övergången till mera rationella arbetsmetoder försvåras, *dels* att den kräver arbetsinsatser för icke produktiva uppgifter. Hamnutredningen anser det nödvändigt att reformer kommer till stånd. Dessa skall syfta till att

eliminera de improduktiva arbetsuppgifterna, vinna största möjliga arbetsresultat med de insatta resurserna och säkra att i framtiden uppkommande möjligheter att tillämpa än mera rationella metoder ifråga om teknik och administration blir utnyttjade.

9.1.5 Sammanfattning av målsättningen

Av det föregående framgår sammanfattningsvis att hamnutredningen funnit att som mål för statens hamnpolitik bör uppställas

1) att åstadkomma en samordning av hamnbyggnadsverksamheten så att hamnarna så nära som möjligt svarar mot föreliggande och uppkommande behov i fråga om såväl geografisk belägenhet som kapacitet,

2) att genomföra ett sådant ekonomiskt system för hamnväsendet att frågan huruvida gjorda hamninvesteringar varit riktiga eller ej besvaras av deras företagsekonomiska räntabilitet,

3) att åstadkomma ökad produktivitet inom de hamnoperativa verksamheterna genom förbättrad samordning mellan dem.

Vinsterna av en förbättrad hushållning med resurserna inom hamnverksamheten skall leda till lägre kostnader för hamnens nyttjare.

I detta betänkande går hamnutredningen inte in på frågan hur de instrument skall utformas, med vilka affärsmässigheten i hamndriften skall säkras. Frågan behandlas i ett senare betänkande i samband med hamntaxeproblemen.

9.2 Medel att förverkliga de uppsatta målen

9.2.1 Vissa avgränsningsfrågor

Av grundläggande betydelse vid valet av medel för att förverkliga de uppställda målen är frågan om huvudmannaskapet för hamnarna och de operativa aktiviteterna. Olika instrument står nämligen till förfogande eller måste tillskapas för förverkligandet alltefter huvudmannaskapets karak-

tär av statligt, kommunalt eller enskilt.

Till en början bör området för diskussionen om huvudmannskapet avgränsas såtillvida att det bestäms dels vilka hamnar som är av intresse från de utgångspunkter som de uppställda målen utgör, dels vilka delar av hamnverksamheten inom de sålunda bestämda hamnarna som bör omfattas av den angivna hamnpolitikens instrument.

Vilka hamnar?

I frågan vilka hamnar som bör omfattas av den statliga hamnpolitiken ter det sig naturligt att bygga på begreppet allmän hamn, även om i vissa fall oklarhet kan råda, huruvida en hamn är allmän eller ej. Detta är emellertid en utredningsfråga som bör kunna klarläggas i varje enskilt fall. De allmänna hamnarna är sådana hamnar som är nödvändiga eller nyttiga för den allmänna samfärdseln. Deras betydelse för samhällets transportförsörjning är därmed en gång konstaterad medan de enskilda hamnarnas betydelse i detta hänseende kan variera. Staten har inte anledning att vid utformningen och genomförandet av det allmänna hamnpolitik ägna sig åt andra hamnar än sådana som är av betydelse för den allmänna samfärdseln. En annan sak är att staten med utnyttjande av de medel som står till buds inom andra sektorer av statlig verksamhet, exempelvis vägbyggande, anordnande av farleder och prövning av bebyggelseplaner, kan och skall i den totala samordningens intresse bevaka att inrättande eller utbyggnad av enskilda hamnar inte motverkar den av staten tillämpade hamnpolitiken. De enskilda hamnarna bör alltså kunna inordnas i hamnmönstret i stort även om de inte skulle kunna nås med de instrument som är avsedda för det direkta genomförandet av hamnpolitiken.

Karakteren av allmän hamn är inte knuten till ett offentligrättsligt subjekts innehav av hamnen. Även enskild fysisk eller juridisk person kan alltså vara innehavare av allmän hamn. Detta förekommer emel-

lertid endast undantagsvis. De allmänna hamnarna av betydelse är med några undantag genomgående i kommunal ägo. Frågan uppkommer då om instrumenten för statens hamnpolitik bör utformas så att de omfattar också allmänna hamnar i enskild ägo.

Som anförts bör hamnpolitiken i första hand syfta till att åstadkomma en sådan samordning inom hamnbyggandet att hamnapparaten som helhet betraktad blir anpassad till behoven, både såtillvida att brist på hamnkapacitet avhjälps och så att överskottskapacitet undviks. En enskild innehavare av allmän hamn kan inte – liksom f. ö. ej heller en kommunal – åläggas att bygga ut hamnen, och legala instrument för sådant åläggande bör uppenbarligen inte ifrågakomma under normala förhållanden. Å andra sidan kan det antas att en enskild hamninnehavare av eget initiativ i mån av resurser genomför utbyggnader som är erforderliga och som därför kan förutses bli lönsamma. Det är således inte påkallat att innefatta enskilda innehavare av allmänna hamnar i den statliga hamnpolitiken för att trygga möjligheterna att avhjälpa brist på hamnkapacitet.

När det gäller samordningen av hamninvesteringarna för att förhindra att överskottskapacitet uppkommer är det mera tveksamt om inte de allmänna hamnarna i enskild ägo bör innefattas i hamnpolitiken och kunna nås av instrumenten för dess förverkligande. Även om det måste förutsättas att en enskild hamninnehavare, som har lönsamheten som riktpunkt för sina investeringar, söker gardera sig mot överskottskapacitet, föreligger otvivelaktig risk för att enskilda hamninnehavares investeringar kan leda till överskott, sett över hamnregionen som helhet. Emellertid är det alldeles övervägande antalet allmänna hamnar i enskild ägo så små, att de torde sakna betydelse i det regionala sammanhanget, eller också är de specialhamnar för ett visst godsslag, vanligen för en bestämd industris utskieppning eller tillförsel. Som specialhamnar berörs de enligt vad som sagts i tidigare avsnitt normalt

inte av samordningsproblemen.

Härefter återstår av de allmänna hamnarna i enskild ägo några få betydelsefulla hamnar för parti- och styckegods, såsom hamnarna i Oxelösund och Nynäshamn. Att utforma medlen för genomförandet av hamnpolitiken på sådant sätt att de skulle kunna tillämpas också på dessa få hamnar erbjuder emellertid betydande svårigheter, eftersom det här skulle röra sig om att införa möjligheter att ingripa i enskild näringsverksamhet. Intresset av samordning inom hamnväsendet kan knappast anses motivera så långtgående åtgärder. Det bör i stället kunna förutsättas att ägarna av sådana hamnar i eget intresse frivilligt samverkar med övriga hamnar i regionen i de former som står till buds härför, nämligen avtal eller bolag. De medel som ovan antytts såsom tillämpliga för att åstadkomma samordning i fråga om enskilda hamnar kan dessutom självfallet också tillämpas för att – om frivillig samverkan inte kommer till stånd – säkra samordningen i fråga om de allmänna hamnar, som inehavas av enskilda.

Av det sagda följer att från den statliga hamnpolitikens direkta åtgärder kan undantas inte bara enskilda hamnar utan också allmänna hamnar i enskild ägo.

Staten äger numera endast en handelshamn, nämligen Hargshamn. Hamnen som är allmän hamn förvaltas av SJ. Det statliga innehavet av fiskehamnar är under utveckling även i den mån de till äventyrs har karaktären av allmänna hamnar. Det kan förutsättas att statliga allmänna hamnar kan inpassas i hamnmönstret i stort utan att något särskilt instrument härför behöver utformas.

Såsom föremål för diskussionen om utformningen av medel för genomförandet av den statliga hamnpolitiken återstår här efter de allmänna hamnarna i kommunal ägo. Det är inom denna hamnkategori samordningsbehovet från allmän synpunkt framstår såsom mest angeläget, främst med hänsyn till den utveckling som kan förutses inom sjöfarten och godshantering och på grund av strukturförändringarna inom

transportväsendet till följd av den år 1963 antagna statliga trafikpolitiken.

Vilken hamnverksamhet?

I det föregående har uttrycket hamnverksamhet använts utan närmare precisering. Därmed har åsyftats byggande, underhåll och drift av hamnanordningar inom det hamnområde, som bestämts för hamnen, d. v. s. i allmänhet hamninfarter och bas-sänger, skyddsanordningar såsom vågbrytare och dylikt, kajer och pirar för fartygens förtöjning, lastning och lossning samt hamnplan och områden för magasin och andra byggnader för godsets uppläggning och hantering, för expediering av passagerare, för hamnens administration och för övriga verksamheter som måste vara lokaliserade till själva hamnen. Med hamnverksamhet har också åsyftats anordnande, underhåll och drift av kranar och andra fasta transportanordningar samt tillhandahållande av bogseringstjänst, isbrytning i hamnen, hamnlotsning och andra tjänster vid fartygsrörelser i hamnen.

Emellertid visar hamnutredningens undersökning av förvaltningen av olika hamnar att med den egentliga hamnverksamheten sammanförts under hamnens förvaltning uppgifter, som endast har lokalt samband med själva hamnen, såsom gatu- och brobyggande, lokaltrafik med färjor, markexploatering för industri- och distributionsändamål samt fastighetsförvaltning. Kommunerna har härvid stundom fastställt ett från området för den allmänna hamnen avvikande område, vars förvaltning i åtskilliga hänseenden uppdragits åt den kommunala nämnd – hamnstyrelsen eller hamndirektionen – som har till huvuduppgift att handha driften av hamnrörelsen. På grund av denna organisatoriska sammanblandning av egentlig hamnrörelse och annan förvaltning föreligger bl. a. stora svårigheter att avläsa det ekonomiska utfallet av den egentliga hamnrörelsen och därmed också att bedöma hamninvesteringarnas lönsamhet.

Den statliga hamnpolitiken skall syfta

till att få till stånd en samordning av hamn-investeringarna för att tillgodose behoven av hamnkapacitet och undvika felinvesteringar. För detta syfte är det i och för sig tillräckligt att endast den sektor av hamnverksamheten som sysslar med investeringsidan omfattas av de instrument med vilka hamnpolitiken skall förverkligas. Från denna utgångspunkt är det uppenbart att sådan med hamnrörelsen sammanförd förvaltning, som i själva verket inte sysslar med hamnrörelse, saknar intresse i detta sammanhang, låt vara att det från mera allmän synpunkt ter sig i hög grad eftersträvansvärt att hamnverksamheten renodlas under en förvaltning, bl. a. för att eliminera risken för dubbelarbete i den kommunala förvaltningen och möjliggöra en adekvat redovisning av hamnrörelsens ekonomiska utfall. Härefter återstår frågan om det är möjligt – och i så fall lämpligt – att inom ramen för den egentliga hamnverksamheten avskilja investeringsidan från underhåll och drift och göra investeringarna till föremål för särskild reglering medan underhåll och drift lämnas utanför.

Till en början kan konstateras att det teoretiskt är möjligt att fastställa huruvida en utgift är av investeringskaraktär eller av underhållskaraktär. I praktiken torde emellertid gränsdragningen vålla betydande svårigheter. Ersättningsanskaffningar, som i princip är av underhållskaraktär, blir på grund av den tekniska utvecklingen som regel förenade med en förbättring, exempelvis när det gäller godshanteringsanordningar, och underhåll av hamninfarter i form av muddring förenas ofta med förbättring genom fördjupning etc. Investering- och driftskostnader blir på detta sätt så inmängda i varandra att i praktiken gränsdragningen dem emellan får ske schablonmässigt. Därtill kommer att det knappast låter sig göra att tillskapa en ordning för besluten om investeringar och en annan ordning för beslut som rör underhåll och drift. Beslut i underhållsfrågor får förr eller senare återverkningar på investeringsidan; underlåtet underhåll resulterar efter någon tid i behov av fullständig

förnyelse och därmed aktualiseras också frågan om förbättring, d. v. s. investering. Slutligen måste beaktas att den löpande driften kan tvinga till beslut som nödvändiggör investeringar.

Det anförda leder till att den reglering, som erfordras för samordningen av hamn-investeringarna, inte bör begränsas till att gälla enbart investeringsidan utan bör omfatta också hamnarnas underhåll och drift.

Med de angivna utgångspunkterna, nämligen att samordningen skall omfatta de allmänna hamnarna under kommunal förvaltning och avse såväl investeringarna som underhållet och driften, har hamnutredningen övervägt frågan om huvudmannaskapet för hamnarna. Utredningen har härvid angripit frågan obunden av nuvarande ordning. Skälet till detta har varit dels konstaterade brister som följd av nuvarande ordning, dels – och framför allt – det oavvisliga kravet på en fungerande samordning och rationell hushållning med tillgängliga resurser inför den brytningsperiod som den internationellt inriktade hamnverksamheten och främst sjöfarten för närvarande genomlever samtidigt som den svenska transportpolitiken förverkligas.

9.2.2 Huvudmannaskapet för hamnarna

De alternativ som med nuvarande institutionella förhållanden erbjuder sig vid valet av huvudmannaskap för hamnarna är staten, landstingskommun, kommunalförbund, primärkommun och specialkommun. Efter mönster av utländska förebilder kan också tänkas en offentligrättslig nyskapelse, autonom hamn, delvis jämförbar med stiftelse men också med drag av specialkommun.

Utgångspunkten för valet av huvudmannaskap är att detta skall vara ett instrument att säkra samordningen hamnarna emellan. Detta innebär att – när erforderlig samverkan inte sker med nuvarande primärkommunala huvudmannaskap – besluten rörande hamnverksamheten måste träffas på en nivå över de nuvarande hamninnehavarna eller av dem, men i en form

som säkrar samverkan.

Även om skälen för denna ståndpunkt kan utläsas av vad utredningen tidigare anfört försvarar en kort sammanfattning av skälen sin plats i detta sammanhang. Ett skäl är att hamnen i de flesta fall utnyttjas mer av andra än av hamnkommunens egna innevånare, och hamntjänsternas betydelse sträcker sig uppenbarligen lika långt som godsets väg från produktion till konsumtion. Nuvarande lagstiftning ålägger inte kommunerna någon skyldighet att anordna eller vidareutveckla en hamn. Utvecklingen blir därför beroende av kommunernas egna intressen och finansiella och andra resurser. Hamnkommunens intresse sammanfaller inte alltid med upplandets. När en mängd angelägna behov konkurrerar om de kommunala resurserna finns risk att det allmännas intresse av att kommunen utvecklar sin hamn får låg prioritet inom kommunen. Å andra sidan saknas inte exempel på att det kommunala intresset av att utveckla hamnen går längre än som är motiverat av ett behov av hamnkapacitet. Följden blir oräntabla investeringar och en konkurrens med andra hamnar, som förrycker förutsättningarna för där gjorda investeringar och kan leda till att även dessa blir olönsamma.

Staten

Om instrumentet för samordningen skall vara ett beslutsorgan på en högre nivå än kommunerna aktualiseras frågan om ett förstatligande av hamnarna. De allmänna kommunala hamnarna skulle därmed få i princip samma ställning som de allmänna vägarna och järnvägarna. Även hamnarna kan betraktas som sådana allmänna nyttigheter av infrastrukturtyp, som staten i den allmänna transportförsörjningens och samordningens intresse bär det direkta ansvaret för. I de båda europeiska länder, Storbritannien och Frankrike, där hamnväsendet nyligen genomgripande studerats och analyserats, har man kommit fram till nödvändigheten av en ökad statlig styrning och av stöd till hamnväsendet. I Storbritan-

nien har ett principbeslut fattats om förstatligande av de större hamnarna.

Uppenbart är att genom ett förstatligande intresset av samordning skulle kunna tillgodoses, och samordningen skulle kunna omfatta landet i dess helhet. Emellertid kan flera vägande erinringar anföras mot ett förstatligande. Hamnverksamheten är i princip en produktion av tjänster och bör som sådan baseras på affärsmässighet, dock utan syfte att maximera hamnens vinst. En förutsättning för denna affärsmässighet är en hamndrift med nära kontakt med den lokala och regionala efterfrågan och ett samarbete mellan hamner och dess kunder i smidiga former.

Hamnarnas stora betydelse för den lokala och regionala utvecklingen nödvändiggör också ett fortlöpande intimt samarbete med den kommun, där hamnen är belägen, och med de kommuner som utgör hamnens uppland. Även om ett förstatligande skulle åtföljas av att lokala statliga förvaltningsorgan tillskapades för de olika hamnarna, skulle uppenbarligen dessa förvaltningar i sitt handlande vara så bundna av centrala direktiv och riktlinjer att ett smidigt samarbete med trafikanter och berörda kommuner skulle försvåras. Möjligheterna att inom ramen för en statlig förvaltning skapa former för ett från flera synpunkter angeläget medinflytande i hamndriften för trafikanter och kommuner är också högst begränsade. På grund av det anförda och då det allmänt sett även i övrigt finns skäl att ifrågasätta ändamålsenligheten av en central styrning av en på affärsmässig basis arbetande hamndrift vill hamnutredningen inte förorda ett förstatligande av de allmänna hamnarna.

Landstingskommun

Samordningsbehovet gäller, som torde ha framgått av det föregående, i första hand regionalt. De befintliga organ över primärkommunerna som närmast kan ifrågakomma för regional handläggning av hamnfrågorna är landstingskommunerna. Emellertid sammanfaller de områden, inom vilka

behovet av regional samordning av hamnverksamheten gör sig gällande, endast undantagsvis med landstingskommunerna. Att generellt överföra förvaltningen av de kommunala allmänna hamnarna till landstingskommunerna skulle därför inte lösa samordningsproblemet. Redan av detta skäl vill hamnutredningen inte förorda en sådan lösning och utredningen går inte in på de ytterligare skäl som kan anföras här emot.

Specialkommuner

Med kommun förstås i allmänhet borgerlig primärkommun. »Kommuner» är också – förutom landstingskommun – kyrklig kommun, municipalsamhälle och tingshusbyggnadsskyldige. Även t. ex. bysamfällighet kan sägas vara ett slags kommun. I och för sig skulle det vara tänkbart att skapa en helt ny kommun för hamnverksamheten. Härigenom skulle man få till stånd en samordning av verksamheten inom områden som utformats uteslutande med hänsyn till vad som är ändamålsenligt för en sådan samordning. Indelningen i hamnkommuner skulle kunna ske helt oberoende av annan kommunal indelning. Emellertid skulle tillskapandet av en sådan specialkommun för enbart hamnverksamhet innebära att man förlorade den samordning av denna verksamhet med ekonomisk och annan planering, som följer av att verksamheten bedrivs vid sidan av annan verksamhet under samma huvudman. Detta är enligt hamnutredningens mening ett avgörande skäl mot att tillskapa specialkommun för hamnverksamhet. Utredningen vill alltså inte förorda en sådan lösning.

Autonom hamn

En form för hamnförvaltning med tillgodeende av regionala samordningsbehov som håller på att genomföras i Frankrike och som ansetts lämplig även i Storbritannien – där dock nu ett förstatligande beslutats i princip – är att sammanföra vissa hamnar inom ett distrikt under en ge-

mensam autonom förvaltning. Distriktet omfattar vanligen ett flodmynningsområde. Eftersom denna institution möjliggör ett sammanförande av de hamnar, mellan vilka samordningen är mest angelägen, och tillika ger möjligheter till koncentrerade insatser för hamnutvecklingen, skall här kortfattat redogöras för dess principer.

Den autonoma hamnen är en offentlig-rättslig institution med en författningsmässigt reglerad ställning. Den är inom vissa angivna gränser ekonomiskt och administrativt oberoende av stat och kommun. Ingenting hindrar att dess område sträcker sig över flera kommuner. Dess styrelse är sammansatt efter vissa i statuterna för hamnen fastställda regler och inrymmer vanligen, förutom representanter för stat och kommun, företrädare för handel, sjöfart och industri. Dessutom ingår personer utsedda på grund av sin sakkunskap inom fält, som ligger hamnverksamheten nära. Statens inflytande över de autonoma hamnarna brukar omfatta fastställande av instruktion för hamnstyrelsen samt av hamnordning och hamntaxa, prövning av lån, hamnområdets gränser, försäljning av markområden m. m. samt utvinning av mark genom utfyllnader. Vidare kan staten, om den finner det förenligt med allmänna intressen, utöva inflytande genom bidrag till anläggningsarbeten inom hamnen eller åtaganden beträffande farledsarbeten, erosionsskydd o. dyl. Vanligen har den autonoma hamnen stor rörelsefrihet i administrativt, ekonomiskt och operativt hänseende.

Fördelen med att en hamn har autonom ställning är, såsom hamnutredningen ser det, att den möjliggör en effektiv samordning över kommungränserna av hamnverksamheten inom ett område och att i hamnens styrelse statens, kommunernas och trafikanternas intressen kan balanseras på ett lämpligt sätt.

Möjligheterna och behovet av att åstadkomma den regionala samordningen av hamnväsendet genom att smälta samman flera kommunala hamnar till en enda autonom hamn synes vara störst inom ej allt-

för stora områden med stor sammanlagd trafik och stor utvecklingspotential. I större områden med gles trafik torde man vara uteslutande hänvisad till en samordning grundad på interkommunalt samarbete. Vidare stöter det på avsevärda svårigheter att inrätta en enda autonom hamn i områden där det inte finns en naturligt dominerande hamn som kärna.

I formellt hänseende är det komplicerat att tillskapa det nya institut, som de autonoma hamnarna skulle utgöra. Deras legala ställning skulle behöva regleras i sin helhet genom ny lagstiftning, i vilken regler om finansiering och ekonomiskt ansvar, förvaltning, kontroll och offentlighet och insyn i övrigt skulle behöva regleras liksom tjänstemännens ställning. T. o. m. grundlagsändringar skulle sannolikt erfordras. Företrädesvis med hänsyn till dessa förhållanden och då intresset av att samordna hamnverksamheten knappast kan anses motivera tillskapandet av ett nytt institut i svenskt samhällsliv vill hamnutredningen inte förorda lösningen med autonoma hamnar. Samordningsproblemet synes i stället böra lösas med anlåtande av någon redan befintlig förvaltningsform för uppgifter som är gemensamma för flera kommuner.

Kommunalförbund

Av det anförda framgår att hamnutredningen avvisar tanken på att få till stånd den erforderliga samordningen av hamnverksamheten genom att denna förstärkas eller genom att den förs över till landstingskommun, specialkommun eller särskilt bildat rättssubjekt (autonom hamn). Det återstår då att söka åstadkomma samordningen i någon av de former som står till buds när det gäller samverkan mellan kommuner. Dessa former är kommunalförbund eller avtal. I förarbetena till lagen den 31 maj 1957 (nr 281) om kommunalförbund (KFL) gjordes vissa allmänna uttalanden om valet mellan dessa samarbetsformer (prop 1957: 150 s. 52, KU 17, rskr 309). Där anfördes att kommunalförbund bör användas främst när samarbetet avser en be-

tydande eller särskilt kostnadskrävande uppgift eller när flera kommuner deltar i samarbetet. I dessa fall behövs nämligen ofta ett särskilt beslutande organ. Avtalsformen ansågs däremot vara att föredra framför kommunalförbund i fråga om angelägenheter av mindre vikt eller omfattning, vilkas handhavande inte krävde ett särskilt beslutande organ. Det är tydligt att en erforderlig samordning av en så kostnadskrävande och komplicerad uppgift som hamnverksamheten utgör, i regel inte torde kunna åstadkommas genom avtal.

Den lämpligaste formen torde i allmänhet vara kommunalförbund. Genom bildande av kommunalförbund för hamnverksamhet övergår den kommunala kompetensen inom hamnsektorn från primärkommunerna till förbundet och samordningen blir säkrad. Å andra sidan förlorar inte hamnfrågorna sin förankring i den kommunala intressesfären; kommunerna bestämmer genom sina ledamöter i förbundsfullmäktige alljämt hamnutvecklingen och varje medlemskommuns ledamöter kan befästa ifrågasatta hamnåtgärders återverkningar för den kommun som de företräder. Inom förbundets ram kan medlemmarnas särintressen alltså hävdas och frågan i vad mån de kan bli beaktade får lösas i de former som eljest gäller för kommunalförbunds beslut i frågor där motstående intressen föreligger.

Hamnutredningen skall i ett följande avsnitt ange inom vilka regioner behovet av samordning föreligger. Utredningen räknar med att detta samordningsbehov på sikt kommer att i många fall leda till en samverkan mellan kommunerna inom regionerna i kommunalförbundsformen eller möjligen i något fall i avtalets form. Samhällsintresset av en samordning är emellertid så starkt att man inte bör lita uteslutande till en utveckling mot ett ökat interkommunalt samarbete på frivillig basis. Staten bör inte sakna medel att påskynda en sådan utveckling eller att få en samordning till stånd i sådana fall då kommunerna inte själva tar initiativet till ett samarbete.

En laglig möjlighet bör därför öppnas att bilda kommunalförbund för hamnverksamhet oberoende av kommunernas inställning. En sådan möjlighet att bilda obligatoriska kommunalförbund finns redan på vissa områden där samordningsbehoven ansetts synnerligen angelägna från allmän synpunkt, nämligen på skolväsendets område (47 § skollagen den 6 juni 1962, nr 319) och i fråga om kommunal bostadsförmedling (4 § lagen den 10 juli 1947, nr 523, om kommunala åtgärder till bostadsförsörjningens främjande). Enligt 128 § byggnadslagen (BL) den 30 juni 1947 (nr 385) skall, om Kungl. Maj:t förordnat att regionplan skall finnas, de kommuner som berörs av denna bilda regionplaneförbund.

Obligatoriska kommunalförbund för hamnverksamhet bör kunna komma till stånd i sådana fall då betydande behov av samverkan mellan kommunerna i fråga om hamnverksamheten föreligger. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att förordna här om. Denna befogenhet bör ges Kungl. Maj:t i en särskild lag om kommunalförbund för hamnverksamhet. De regioner inom vilka föreligger samordningsbehov kan i vissa fall innefatta också kommuner som inte har eller kan beräknas komma att få någon hamn inom sitt område men som får anses ha så stort intresse av hamn eller hamnar i angränsande eller närbelägna kommuner att en samverkan – i form av bidrag till investerings- eller driftskostnader eller enbart genom en samordning av vissa delar av den kommunala planeringen – ter sig påkallad från allmänna synpunkter.

Kungl. Maj:ts bedömning av behovet av samverkan kan leda till att också en sådan kommun skall delta i ett obligatoriskt kommunalförbund. Fall kan tänkas då en kommun som inte ingår i ett tvångsvis bildat kommunalförbund avser att anlägga en hamn eller att vidta åtgärder med en befintlig hamn utan att beakta samordningsbehovet. I sådana fall bör möjlighet föreligga för Kungl. Maj:t att oberoende av kommunens vilja förordna om att kommunen skall ingå i det kommunalförbund med

vars hamnverksamhet kommunens hamnåtgärder måste samordnas.

När hamnutredningen sålunda stannat för att förorda kommunalförbund såsom medel att säkra samordningen inom hamnväsendet har det skett med det bestämda antagandet att denna samarbetsform – vare sig den tillämpas frivilligt av kommunerna eller kommer till stånd efter förordnande av Kungl. Maj:t – skall visa sig vara ett verksamt medel att lösa de samordningsproblem som nu föreligger och som kan uppkomma framdeles. Skulle emellertid antagandet visa sig oriktigt förutsätter utredningen att frågan om samordningsformerna tas upp till förnyad prövning. Såvitt utredningen kan bedöma måste då ett förstatligande av hamnarna vara det alternativ som ligger närmast till hands.

9.2.3 Förslag till indelning i hamnregioner

Allmänna synpunkter

I det föregående har hamnutredningen utvecklat sina motiv för ett ökat regionalt samarbete mellan hamnarna. Motiveringen har skett i allmänna synpunkter och närmast haft karaktären av ett modellresonemang. I det allmänna fallet räknar utredningen med att hamnarnas samarbete i första hand skall gälla det mest kvalificerade godset, främst parti- och styckegods. Särskilt styckegodset bör koncentreras till ett litet antal mångsidigt utrustade hamnar – regionhamnarna – som i de flesta fall också kan tjäna som specialhamnar för mera enhetligt gods, t. ex. skogsindustriprodukter. Tyngre gods av massgodskaraktär kan av transportekonomiska skäl ej så lätt koncentreras genom sammanföring eller distribution landvägen. Utredningen räknar därför med att även i fortsättningen åtskilliga hamnar utöver regionhamnarna – sidohamnarna – skall ha kvar en viktig uppgift i trafikförsörjningen. Genom ökad specialisering kombinerad med en konsekvent och genomtänkt fördelning av arbetsuppgifterna mellan olika hamnar efter varje hamns geografiska belägenhet och varieran-

de naturliga förutsättningar bör på sikt den ur samhällelig synpunkt bästa hamnstrukturen erhållas. Hamnar som inte har någon plats i ett sådant system bör på sikt avvecklas.

Omsatt i praktiken får från fall till fall denna grovt skisserade regionmodell åtskilliga nyanser. Samarbetet får olika inriktning beroende på strukturella olikheter inom regionerna och följer inte alltid normalmallen med en enda regionhamn som enda lösning. Behovet av en samordning mellan angränsande regioner eller på rikspanet varierar likaså. Hamnregionens storlek och godsomslutning kommer också att variera avsevärt. Oavsett de lokala olikheterna har utredningen dock ansett att följande huvudprinciper bör läggas till grund för regionindelningen:

1. Regionerna bör avgränsas kring ett eller flera naturliga samarbetsmål med den regionala koncentrationen som huvuduppgift. Mot denna bakgrund bör i normalfallet den blivande regionhamnen kunna klart anges.

2. Regionerna bör göras tillräckligt stora för att samordningen inte skall bli endast fiktiv.

3. Behovet av samordning regionerna emellan skall kunna begränsas så mycket som möjligt.

4. Regionernas storlek uppåt bestäms i princip av hur långt den regionala koncentrationen bedöms böra sträcka sig.

Mot bakgrunden av dessa allmänna riktlinjer föreslår hamnutredningen en regionindelning som i sina huvuddrag ansluter sig till den indelning som i syfte att möjliggöra en metodisk hamnbeskrivning använts i avsnitt 6.5. I nämnda beskrivning har motiven för den valda regionindelningen ganska utförligt redovisats. Endast i ett par fall finner utredningen nu skäl föreslå ändringar i den tidigare följda regionindelningen. Dessa skäl anges särskilt i det följande. I övrigt nöjer sig utredningen med några korta kommentarer till sitt förslag under hänvisning till vad som redan sagts i avsnitt 6.5.

Bottenviksregionen

Omfattning: Norrbottens och Västerbottens län

Regionhamn: Umeå

Umeås ställning som regionhamn motiveras främst av dess geografiska läge, som möjliggör en betydligt längre seglationsperiod än inom regionen i övrigt. Hamnen har hamnbyggnadsmässigt goda förutsättningar att fylla en central hamnfunktion för samlastning av kvalificerat gods. Hamnarna Luleå och Skelleftehamn har var för sig dock med sin stora massgodstrafik volymmässigt större omsättning än Umeå.

Norra Bottenhavsregionen

Omfattning: Västernorrlands län

Regionhamn: Sundsvall

Trots Sundsvalls hamns inträngda läge utgör sundsvallsområdet den naturliga platsen för en regionhamn. En lokalisering av nya hamnanläggningar utanför det nuvarande hamnområdet – eventuellt i anslutning till den nyligen utbyggda hamnanläggningen i Tunadal – bör övervägas.

Södra Bottenhavsregionen

Omfattning: Gävleborgs och Uppsala län (norra delen)

Regionhamn: Gävle

Stor-Stockholmsregionen

Omfattning: Stockholms län, Uppsala län (södra delen), Västmanlands län och Södermanlands län

Regionhamn: Stockholm

Här har hamnutredningen gått ifrån den i kap. 6 använda indelningen och i samma region som Stockholm innefattat även mälardistriktet och Södermanland. Orsaken härtill är bl. a. de delvis gemensamma farledsfrågorna i Södertälje kanal och Hammarbyleden samt de starka konkurrensförhållandena mellan kust- och insjöhamnarna. Den

mångskiftande trafiken inom området och de goda möjligheterna till hamnlokalisering på basis av en ökad specialisering synes nödvändig göra en samplanering inom ett vidsträckt område.

Norra Östersjöregionen

Omfattning: Östergötlands och Kalmar län (norra delen)

Regionhamn: Norrköping

Södra Östersjöregionen

Omfattning: Kalmar län (södra delen), Blekinge län och Hanöbukten

Regionhamn: Karlshamn

Gränsdragningen mellan de båda regionerna dikteras av bl. a. önskemålet om balans med hänsyn till regionernas utsträckning längs med kusten.

Gotlandsregionen

Omfattning: Gotlands län

Regionhamn: Visby

Skånerregionen

Omfattning: Skåne, exkl. Hanöbukten

Regionhamn: Malmö/Hälsingborg

Hamnutredningen har inte ansett sig böra föreslå Malmö som enda regionhamn med hänsyn till Hälsingborgs starkt differentierade trafik vid sidan av den rena färjetrafiken. Genom ett samgående bör emellertid en ur allmän synpunkt önskvärd trafikuppdelning successivt kunna komma till stånd.

Göteborgsregionen

Omfattning: Hallands län samt Göteborgs och Bohus län

Regionhamn: Göteborg

Som sidohamnar med var och en sina viktiga upplandsfunktioner framstår vid sidan av regionhamnen Halmstad och Uddevalla.

Vänerregionen

Omfattning: Vänern och Vättern

Regionhamn: Karlstad/Kristinehamn

9.2.4 Samordning på riksnivå

Såsom framgår av avsnitt 9.1.2 är vissa hamnfrågor av den karaktär att en samordning måste ske inte bara med de andra hamnarna inom regionen utan också med statliga verksamheter utanför hamnsektorn, exempelvis statens vägbyggande och farledsväsende. Ett behov av samordning med riksintressen föreligger också i fråga om anläggande och utbyggnad av sådana högt specialiserade hamnar, med vilka riksbehovet täcks av en eller några få hamnanläggningar, exempelvis containerhamnar och hamnar för supertankers.

Ett instrument för sådan övergripande samordning från rikssynpunkt utgör den tillståndsprövning av Kungl. Maj:t som enligt vattenlagen gäller för byggande, utvidgande eller förbättring av allmän hamn. Såvitt hamnutredningen kunnat finna har emellertid denna samordningsmöjlighet under de senaste årtiondena inte utnyttjats i den omfattning som varit möjlig. Av vattendomstolarna till Kungl. Maj:t hänskjutna frågor i hamnbyggnadsärenden synes ha prövats företrädesvis från mera tekniska utgångspunkter. Mera sällan har ärendena innehållit material till belysning av hamnbyggets behövlighet eller nytthet för den allmänna samfärdseln och infordrade remissyttranden har i allmänhet inte tagit upp samordningsfrågorna till behandling. I viss mån kan detta förklaras av en obenägenhet hos konkurrerande hamnar och hos myndigheterna att aktualisera svåra problemställningar som ligger utanför den i första hand rättsliga prövningen hos vattendomstolen. Innebörden av att ett tillstånd meddelats till anläggande eller utvidgning av en allmän hamn är emellertid att hamnen befunnits nödvändig eller nyttig för den allmänna samfärdseln. Tillståndet får därför anses binda staten till att i andra sammanhang, exempelvis i fråga om

byggande av vägar till hamnen, fullfölja den i hamnärendet intagna ståndpunkten. Härav framgår vikten av att varje tillstånd föregås av en grundlig prövning av företagets betydelse för den allmänna samfärdseln.

Hamnutredningen förutsätter att statsmakternas intresse av att förverkliga de inom transportpolitiken antagna målen kommer att leda till ett mera konsekvent utnyttjande av det instrument för samordning inom hamnbyggandet som vattenlagen tillhandahåller, låt vara att instrumentet i en del hänseenden är otillräckligt. Det måste emellertid betecknas som tillfyllest i de väsentliga frågorna om lokalisering och utbyggnad av sådana större allmänna hamnar, som är av riksintresse. Utredningen förutsätter också att länsstyrelserna och Kungl. Maj:t vid sin prövning av sådana markanvändningsplaner enligt byggnadslagen som rör hamnar i erforderlig utsträckning beaktar intresset av samordning från rikssynpunkt.

De nu berörda instrumenten för riks-samordning är tillämpliga endast på hamnbyggande. Behov av samordning föreligger emellertid också såsom nämnts i det föregående ifråga om investeringar i hamnarnas utrustning, eftersom denna i vissa fall kan på ett avgörande sätt bestämma hamnens uppgifter. För att garantera samordning i detta hänseende mellan hamnregionerna står knappast något annat medel till buds än att införa en central investeringskontroll. Intresset av den interregionala samordningen på detta område kan emellertid knappast anses ha tillräcklig tyngd för att motivera en investeringskontroll, som sannolikt inte skulle kunna begränsas till det fåtal projekt som verkligen är betydelsefulla från rikssynpunkt. Hamnutredningen vill därför inte förorda att en kontroll av hamninvesteringarna införs.

En från rikssynpunkt önskvärd samordning såväl mellan hamnregionerna som mellan hamnarna inbördes inom de olika regionerna skulle också kunna genomföras medelst de statliga avgifterna på sjöfarten. Sjöfarten på sådana hamnar, som från riks-

synpunkt ansågs böra expandera, skulle därvid kunna favoriseras genom låga avgifter medan sjöfarten på hamnar som ansågs böra avvecklas skulle belastas med prohibitivt verkande avgifter. Att använda avgifter på sjöfarten i styrande syfte skulle emellertid strida mot den grundläggande princip för trafikpolitiken, som säger att varje trafikgren skall belastas med de kostnader som den förorsakar det allmänna. Hamnutredningen avvisar därför tanken att använda avgifter som instrument för styrning av hamnutvecklingen. Från hamnsynpunkt bör sjöfartsavgifterna vara neutrala.

Även om hamnutredningen således inte vill föreslå några nya instrument för en central statlig styrning av utvecklingen inom hamnväsendet vill utredningen dock understryka behovet av en central instans för uppföljning av hamnutvecklingen, kontroll av att samordning sker och rådgivning med särskild tonvikt på samordningsproblem av interregional karaktär. Enligt instruktionen för sjöfartsverket (SFS 1965/689) skall sjöfartsstyrelsen pröva ekonomiska frågor som äger betydelse för sjöfartsnäringen (3 §) Ifråga om hamnar har styrelsen särskilt till uppgift att bereda eller avgöra frågor om statsbidrag till byggande, förbättring eller underhåll av hamn samt ombesörja eller kontrollera anläggning, underhåll och drift av hamnar (7 §). Utredningen anser att det finns skäl att komplettera instruktionen för sjöfartsverket så att bland styrelsens särskilt angivna uppgifter nämns också *dels* kontroll av att hamnväsendet utvecklas ändamålsenligt, *dels* rådgivning i hamnbyggnads- och hamnutrustningsfrågor. Det bör vid fullgörandet av dessa uppgifter ankomma på styrelsen att tillse att också företrädare för landtransportsidan får tillfälle att framföra sina synpunkter i fråga om sådana hamnprojekt som har återverkningar på landtransporterna. Om sjöfartsstyrelsen vid sin uppföljning av hamnutvecklingen finner att samordningsbehov av regional karaktär inte blir tillgodosedda, bör styrelsen hos Kungl. Maj:t väcka frågan om bildande av obligatoriskt kommunalförbund.

Styrelsens rådgivning i hamnfrågor torde

knappast behöva medföra någon ansvällning av dess arbetsuppgifter. Den regionala samverkan, som utredningens förslag bör leda till, torde nämligen innebära goda förutsättningar för de samverkande hamnarna att anlita egen expertis för beredning av hamnfrågorna inom regionen. Först när interregionala samordningsfrågor aktualiseras torde behovet av råd från en central instans bli mera påtagligt.

9.2.5 Förslag rörande de hamnoperativa verksamheterna

Under avsnitt 9.1.4 har hamnutredningen redovisat behovet av förbättring av samordningen mellan olika verksamheter, som förekommer i en hamn och konstaterat att nuvarande, i många hänseenden mindre effektiva ordning har sin grund i att verksamheterna bedrivs under ett stort antal olika huvudmän. Förbättringen av samordningen för att höja effektiviteten bör enligt utredningen åstadkommas genom att olika verksamheter sammanförs under en huvudman och utövas under gemensam ledning.

Till en början bör emellertid konstateras att det inte är möjligt och heller inte påkallat av samordningsbehovet att undantagslöst föra samman alla hamnoperativa verksamheter i en enda organisation. Massgodshantering som redan sker i specialiserade system kan lämnas utanför vid en organisatorisk reform. En sådan är motiverad främst för hanteringen av parti- och styckegods. Vidare bör förvaltningen av den egentliga hamnen, d. v. s. av de infrastrukturella hamninrättningarna och åtskilliga av de fasta transportanordningarna, ligga hos hamnägaren för att via denne kunna samordnas med övriga hamnar inom regionen. Andra delar av hamnverksamheten såsom magasinering och kranbemanning påkallar däremot regelmässigt endast intern samordning och kan därför föras samman i den antydda organisationen. Tullverkets uppgifter kan uppenbarligen inte fullgöras utan en egen organisation men det kan med fog ställas anspråk på att tullklareringen skall kunna utföras på ett sätt som inte hindrar

en rationell produktion av hamntjänsterna. Lotsning och farledsunderhåll utförs likaledes inom en egen statlig organisation. Gränsdragningen mellan hamnägarens och statens uppgifter inom dessa verksamhetsområden är f. n. inte enhetligt genomförd utan varierar mellan olika hamnar. Det kan emellertid förutses att frågan blir enhetligt löst i annat sammanhang. Med hänsyn härtill går hamnutredningen inte in på spörsmålet huruvida uppgifterna bör sammanföras med andra hamnoperativa verksamheter för att utövas under enhetlig ledning.

Övriga hamnoperativa verksamheter – stuvning, magasinering, spedition, skeppsmäkling och skeppsklarering – bedrivs av enskilda företag. Inom vissa av dessa verksamheter liksom ifråga om krandrift kan enligt hamnutredningens mening i första hand rationaliseringsvinster göras genom ett samgående under gemensam ledning. Eftersom utredningen – trots de nuvarande bristerna – inte anser det böra ifrågakomma att i lag reglera verksamheterna och formerna för deras utövande har utredningens förslag i denna del karaktären av rekommendationer till de berörda huvudmännen. För statens del bör tillses att transportsrättsliga bestämmelser och andra statliga regleringar, som kan motverka ett samgående, ändras i erforderlig utsträckning.

Det samgående som hamnutredningen förordar skall i första hand syfta till ett effektivare utnyttjande av de resurser i form av arbetskraft, anläggningar och materiel som totalt satts in i de hamnoperativa verksamheterna. Överskott på arbetskraft eller materiel inom ett led i godshanteringen skall kunna komma till användning inom ett annat led, där brist uppkommit. En utjämning av arbetsinsatserna i tiden skall också kunna komma till stånd; när exempelvis arbetstillfällen inte förekommer inom stuveriarbetet skall den däri sysselsatta arbetskraften kunna beredas arbete med godsmottagning, sammanställning av godset till transportenheter och andra förberedande eller avslutande arbeten med godset. I vissa fall bör samgåendet också leda till att resursinsatserna skall kunna minskas, nämligen ge-

nom att väntetider bortfaller, administratio-
nen centraliseras och förenklas och impro-
duktivt kontrollarbete elimineras.

Medan nuvarande organisation av de
hamnoperativa verksamheterna med flera
huvudmän innebär att ansvaret för godset
övergår från det ena företaget till det and-
ra i flera led under godsets väg från land-
transportören till fartyget eller vice versa
medför en sammanslagning av dessa led un-
der en huvudman att kedjan av ansvariga
ersätts med endast en ansvarig. Härigenom
kan de kontroller som motiveras av ansvars-
övergång slopas och ersättas med ett in-
ternt system för gods kontrollen. Det är up-
penbart att detta medför en betydligt för-
enklad administration.

Från ansvarssynpunkt kan det i och för
sig tänkas en ännu längre gående förenk-
ling, nämligen så att ansvaret övergår direkt
från rederiet till landtransportören och om-
vänt utan någon mellanhand alls i hamnen.
Ett sådant system skulle emellertid med-
föra att varje rederi eller landtransportör
måste anordna sitt eget godsupplag i ham-
nen och man skulle där få en mängd från
varandra isolerade arbetsenheter, där godset
var upplagt och hanterades utan hänsyn
till samlastning i den fortsatta transporten.
Systemet skulle således leda till en ännu
längre gående uppdelning av arbetskraften
och materielen än nuvarande ordning och
därigenom försvåra en rationell godshante-
ring och ett effektivt utnyttjande av de
samlade resurserna. Förenklingen av an-
svarsförhållandena bör därför inte drivas så
långt att ansvaret för godset övergår direkt
från land- till sjötransportsidan och omvänt
annat än i de sällsynta fall, då endast ett
rederi eller endast ett landtransportföretag
trafikerar hamnen.

I allmänhet bör således eftersträvas en
sådan ordning att mellan landtransportsidan
och sjötransportsidan finns ett företag i
hamnen, fortsättningsvis benämnt *godshan-
teringsföretag*, som bär ansvaret för godset
till dess det lämnar hamnen och som vid-
tar alla de åtgärder med godset som måste
ske i hamnen. Det kan stundom vara ratio-
nellt att tillägga godshanteringsföretaget

även andra hamnoperativa uppgifter som
inte direkt innefattar hantering av godset
utan mera utgör service åt sjöfarten eller
hamnens nyttjare i övrigt.

Samverkan mellan de olika intressenterna
bör säkras i ett dylikt godshanteringsföretag
genom att de tillsammans äger detta och
kan öva inflytande på dess drift. Företaget
bör ha ett klart bestämt föremål för sin
verksamhet med entydig gränsdragning
gentemot andra funktioner inom eller med
anknytning till hamnen. Detta gäller bl. a.
förhållandet till hamnförvaltningens, järn-
vägens, tullverkets och sjöfartsverkets ar-
betsuppgifter.

Ser man till arbetsuppgifterna har stuve-
riföretagen den mest omfattande funkzio-
nen, nämligen att utföra det omlastnings-
och hanteringsarbete som krävs för att flyt-
ta över godset mellan sjötransporten och
landtransporten. Det kan därför i allmänhet
anses naturligt att de förordade godshan-
teringsföretagen byggs upp med stuveriföre-
taget som kärna. Av de uppgifter, som vid
stuveriföretagets utveckling till godshante-
ringsföretag förs samman med stuveriet, vill
hamnutredningen framhålla kranarbete, ma-
gasinering av godset, transport- och hante-
ringsservice åt tullverket, anvisning av till-
läggsplats för fartygen, hamnroddare elle.
båtsmän, anvisningar till järnvägen, om-
rangering och uppställning av vagnar, tra-
fikledning för lastbiltransporterna och viss
reparationstjänst.

Detta skulle innebära att godshanterings-
företaget skulle bli ensamt ansvarigt för all
hantering och lagring av parti- och stycke-
gods i hamnen, planeringen av omlastnings-
arbetet, ledningen av de anslutande land-
transporterna, fartygens rörelser inom hamn-
området och den maskinella utrustningen
i hamnen. Även skeppsklarering borde kun-
na vara en uppgift för detta företag, i den
mån denna i framtiden anses vara erforder-
lig och behöva ombesörjas under likar-
tade ansvarsförhållanden som f. n. Hamn-
utredningen finner det vidare i princip tänk-
bart att också speditiionsuppdrag skall kun-
na lämnas åt företaget.

Med de arbetsuppgifter, som här redovi-

sats, får godshanteringsföretaget en dominerande ställning i hamnen genom sitt faktiska monopol på allt hanterings- och lagerarbete. Det är därför nödvändigt att företaget ges en bred förankring bland intressenterna utan att någon grupp därvid blir den dominerande. Hamnutredningen förutsätter härvidlag, att både varuägare, rederier, landtransportföretag, speditörer, mäklare och hamnägaren skall kunna ingå som delägare i företaget. Även i dess styrelse bör olika intressenter vara representerade; företrädare för varuägare, rederier, landtransportföretag och hamnägaren synes vara självskrivna ledamöter av styrelsen.

Beträffande den ekonomiska målsättningen för ett godshanteringsföretag förutsätter hamnutredningen att detta skall kunna arbeta på ett rationellt och effektivt sätt med utnyttjande av de samlade resurserna. Verksamheten bör drivas så att rörelsens intäkter täcker kostnaderna inkl. kapitalkostnader men ej i syfte att som i vanliga affärsföretag maximera vinsten. Utdelningen bör i överensstämmelse med nu i allmänhet gällande principer vid stuveribolagen begränsas till 6 % på insatt kapital.

Närmare överenskommelser synes lokalt böra träffas ifråga om överlåtelse eller förhyrning av anläggningar och utrustning, som nu ägs av hamnägaren eller andra intressenter. Detta gäller bl. a. kajkrantar, magasin och upplagsplatser, vilka enligt vad som ovan anförts bör drivas av godshanteringsföretaget. Att överföra äganderätten kan stundom visa sig vara besvärligt till följd av att vissa fasta anläggningar i rättsligt hänseende kan tillhöra fastighet, som ej skall överlåtas. Det bör därför närmare övervägas från fall till fall huruvida icke anläggningen bör hyras ut till godshanteringsföretaget medan äganderätten ligger kvar hos hamnägaren.

Avslutningsvis får hamnutredningen understryka angelägenheten av att på härovan redovisat sätt organisera och ansvarsmässigt förenkla godshanteringen i de svenska hamnarna. Förslaget att med stuveriföretagen som grundval bygga upp en enhetlig, samordnad terminalfunktion synes också ligga i

linje med de överenskommelser, som sedan 1908 legat till grund för Svenska arbetsgivareföreningens och Sveriges redareförenings arbete med att minska antalet stuveriföretag i hamnarna. I princip har man varit överens om att endast ett stuveriföretag skall finnas i varje hamn.

Enligt hamnutredningens uppfattning skall principiellt också det i annat sammanhang i detta betänkande skisserade regionala samarbetet kunna väl förenas med de i detta avsnitt föreslagna godshanteringsföretagen. På sikt bör eftersträvas att utvidga dessas verksamhetsområden till att omfatta hela hamnregioner, vilket skulle ytterligare medverka till en effektiv organisation och förbättrad samordning mellan olika intressentgrupper. De lokala förhållandena torde emellertid föranleda att denna utveckling kan gå olika snabbt i skilda hamnregioner. Det ur samordningssynpunkt värdefullaste synes vara att de olika intressentgrupperna inom en och samma hamn gemensamt bildar ett godshanteringsföretag av här skisserad typ.

9.3 Kommunalförbunds organisation m. m.

9.3.1 Gällande bestämmelser

Enligt 3 § KFL utövas kommunalförbunds beslutanderätt av förbundets fullmäktige medan förvaltning och verkställighet tillkommer förbundets styrelse och särskilt tillsatta nämnder. I 4 § föreskrivs att för kommunalförbund skall finnas förbundsordning som skall innehålla bestämmelser om bl. a. förbundets ändamål och medlemmar, förbundets benämning och den ort där förbundet skall ha sitt säte, fullmäktiges antal och det antal ledamöter i fullmäktige varje medlem skall utse, antalet ledamöter och suppleanter i förbundets styrelse, medlems andel i förbundets tillgångar och vad som i övrigt behövs för att ordna de ekonomiska förhållandena mellan förbundet och dess medlemmar, särskilt villkor för medlems utträde ur förbundet och för upplösning av förbundet, grunderna för skifte av förbundets behållna tillgångar samt grunder för medlems

skyldighet att tillhandahålla medel för förbundsverksamhetens ordnande och fortsatta bedrivande och den begränsning av denna skyldighet som skall förekomma. Enligt 21 § skall länsstyrelsen fastställa förbundsordningen efter prövning av att dess bestämmelser inte strider mot lag eller författning och av att det föreslagna förbundet medför allmänt gagn.

På grund av hänvisning i 5 § KFL till kommunallagen (KL) den 18 december 1953 (nr 753) äger bl. a. KL:s bestämmelser om fullmäktiges sammanträden i allt väsentligt motsvarande tillämpning på förbundsfullmäktige. Härutöver ges i KFL vissa supplerande bestämmelser. Sålunda föreskrivs i 6 § bl. a. att varje förbundsmedlem skall vara representerad i fullmäktige. Enligt 7 § får till fullmäktig väljas endast ledamot av förbundsmedlems fullmäktige. På kommunalförbunds styrelse och övriga nämnder äger på grund av hänvisning i 12 § KFL till KL bestämmelserna för kommuns styrelse och övriga nämnder motsvarande tillämpning. Också KL:s bestämmelser om kommuns drätsel äger i stort sett motsvarande tillämpning på kommunalförbund (16 § KFL).

Kommunalförbund får enligt 27 § KFL upplösas, dels om det inträffat förhållande som enligt förbundsordningen skall leda till att förbundet skall upphöra med sin verksamhet, dels om sådana ändrade förhållanden inträtt att antingen förbundsverksamheten inte med fördel kan fortsättas eller ändamålet med förbundet lämpligare kan tillgodoses på annat sätt, dels om i annat fall förbundsmedlemmarna är ense om att förbundet skall upplösas. Länsstyrelsen prövar om skäl för upplösning föreligger (29 §). Medlem får enligt 23 § utträda ur kommunalförbund om förhållande inträffat som enligt förbundsordningen grundlägger rätt till utträde eller som enligt 27 § kan föranleda förbundets upplösning. Medlem får också utträda om övriga medlemmar samtycker till det. Länsstyrelsen prövar fråga om medlems utträde (25 §).

I de fall där kommunalförbund f. n. kan bildas mot kommunernas vilja är frågorna

om förbundsordningens innehåll reglerade på följande sätt. I regionplaneförbunds fullmäktige utses en ledamot, tillika ordförande, av Kungl. Maj:t (129 § BL). Övriga ledamöter utses av medlemskommunerna till det antal för varje medlem som bestäms i förbundsordningen. Kan enighet i något hänseende inte uppnås angående förbundsordningen, skall länsstyrelsen besluta därom. Kan enighet mellan medlemskommunerna i kommunalförbund på skolväsendets område inte uppnås angående förbundsordningen, skall länsstyrelsen besluta därom efter samråd med länskolnämnden (47 § skollagen). Om kommuner, som på grund av förordnande enligt 4 § bostadsförsörjningslagen skall handha gemensam bostadsförmedling, inte enas om förbundsordningen, beslutar länsstyrelsen eller, om kommuner i mer än ett län berörs, Kungl. Maj:t. Eftersom Kungl. Maj:t eller länsstyrelse i alla tre fallen bestämmer vilka medlemmar förbundet skall ha, får upplösning av förbundet, utträde därur eller inträde däri inte äga rum utan Kungl. Maj:ts resp. länsstyrelsens medgivande. I alla tre fallen gäller i övrigt KFL.

9.3.2 Frågan om tillämpning av gällande bestämmelser på kommunalförbund för hamnverksamhet

I fråga om obligatoriskt kommunalförbund för hamnverksamhet bör gälla att Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer beslutar angående förbundsordningen, om inte de kommuner som skall ingå i förbundet kan enas om denna. I övrigt bör KFL gälla. Utträde ur eller inträde i obligatoriskt kommunalförbund för hamnverksamhet kommer, lika litet som ifråga om de tre nyssnämnda typerna av förbund, att kunna ske utan Kungl. Maj:ts medgivande, eftersom Kungl. Maj:t bestämmer vilka medlemmar förbundet skall ha.

Går kommunerna samman i kommunalförbund utan förordnande av Kungl. Maj:t, ankommer på dem själva att bestämma innehållet i förbundsordningen. Utrymmet för

länsstyrelsen att vägra fastställelse av förbundsordningen är starkt begränsat. I de fall då kommunalförbund för hamnverksamhet kommer till stånd efter förordnande av Kungl. Maj:t får förutsättas att kommunerna i allmänhet blir ense om förbundsordningen. Nås inte enighet, bör givetvis Kungl. Maj:t eller den myndighet som bestämmer i frågan i den utsträckning det är möjligt ta hänsyn till kommunala önskemål. Förhållandena torde komma att variera starkt mellan olika regioner och motiv för väsentliga avvikelser mellan skilda förbundsordningar torde föreligga.

Hamnutredningen vill dock anföra vissa synpunkter på hur förbundsordningar kan utformas varvid utredningen i några fall anser sig böra rekommendera en viss lösning.

Som framgått av den tidigare framställningen anser hamnutredningen att den samordning som bör komma till stånd skall omfatta både investering i och drift av de allmänna kommunala hamnarna inom en hamnregion. Kommunalförbund för hamnverksamhet bör med hänsyn härtill äga de hamnar som finns vid förbundets bildande och som anläggs därefter. Det innebär att kommun som äger hamn bör tillskjuta denna till förbundet vid bildandet. Förhållandet mellan värdet av kommunernas tillskott kan tjäna som utgångspunkt vid bestämmandet av deras andel i förbundets tillgångar, grunden för deras bidragsskyldighet och skiftesgrunden. Vid nyinvestering kan tänkas att – i den mån förbundet ej svarar för kapitalanskaffningen – den kommun inom vilkens område investeringen sker svarar för hela eller en väsentlig del av det tillskott som behövs och ökar sin andel i tillgångarna och sin bidragsskyldighet i motsvarande mån eller att tillskottet och därmed ökningen av andelen i tillgångarna och bidragsskyldigheten fördelas mer jämnt mellan förbundsmedlemmarna. I undantagsfall kan förekomma att medlemskommun inom vilken ingen hamn finns inte har någon eller bara en obetydlig del i förbundets ekonomi.

Antalet förbundsfullmäktige bör anpas-

sas till vad som är ändamålsenligt från praktiska synpunkter – i en stor församling kan arbetet bli tungrott – men även intresset att från varje kommun olika meningsriktningar kan bli i skälig utsträckning representerade bör tillgodoses. Fördelningen av antalet fullmäktige mellan medlemskommunerna kan ske i förhållande till kommunernas folkmängd eller i förhållande till kommunernas ekonomiska tillskott, varvid i båda fallen varje kommun först kan tilldelas en eller flera fasta fullmäktigeplatser. Kombinationer av dessa metoder kan givetvis också tillämpas.

Enligt KFL kan kommunalförbund – liksom kommun – utöver styrelsen tillsätta de nämnder som behövs för särskilda förvaltnings- och verkställighetsbestyr. I fråga om delegation av styrelsens och andra nämnders beslutanderätt gäller KL:s bestämmelser vilka innebär att delegation kan ske till avdelning av nämnden – bestående av ledamöter eller suppleanter – till ledamot eller suppleant i nämnden eller till tjänsteman hos kommunen (förbundet). I princip två former av organisation av den lokala förvaltningen av kommunalförbunds hamnar kan alltså komma i fråga. Antingen kan förvaltningen ligga på styrelsen vilken delegerar vissa förvaltnings- och verkställighetsbestyr till förtroendemän eller tjänstemän. Eller också kan sådana bestyr läggas på lokala nämnder vilka dock är underkastade styrelsens inseende och är skyldiga att redovisa sin förvaltning för styrelsen. Valet mellan tillgängliga organisationsformer bör ske med hänsyn till förhållandena inom varje förbund. Kommunalförbund kan även – liksom kommun – överlåta viss del av verksamheten till aktiebolag, ekonomisk förening eller stiftelse. För att få till stånd en samordning med privat hamnrörelse kan en sådan verksamhetsform i vissa fall tänkas vara lämplig.

Fastställande av hamnordning och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnar är inte en del av den hamnverksamhet som kommer i fråga att föra över till kommunalförbund utan en kommunal ordningsangelägenhet. Bl. a. ordningen för faststäl-

landet av sådana föreskrifter kommer att behandlas av hamnutredningen i ett senare betänkande. Därvid får övervägas hur en samordning skall kunna ske mellan kommunalförbund och de däri deltagande kommunerna i frågor angående sådana ordningsangelägenheter. Också formerna för fastställande av hamntaxor när hamnverksamhet bedrivs i kommunalförbundsform får övervägas närmare när utredningen i ett senare betänkande tar upp hamntaxefrågan i hela dess vidd.

9.3.3 Närmare om tillämpningsområdet för lagen om kommunalförbund för hamnverksamhet

I det föregående har utvecklats att det är samordningsproblemen i fråga om investering i och drift av allmänna hamnar i kommunal ägo som bör lösas i förevarande sammanhang. Lagen bör därför vara tillämplig på denna verksamhet. Verksamheten bör lämpligen beskrivas som byggande och förvaltning av allmän hamn och anläggningar som hör till denna. Begreppet allmän hamn är hämtat från vattenlagen och har närmare beskrivits i tidigare avsnitt. Det bör användas i lagtexten och behöver ingen närmare kommentar här. Vad som hör till en allmän hamn kan i särskilda fall vara tveksamt. Vid bildandet av kommunalförbund resp. vid anläggandet av ny hamn måste ställning tas till hur stort område och vilka anläggningar inom området som skall omfattas av förbundets verksamhet. Detta ankommer i första hand på medlemskommunerna eller – om inte kommunerna är ense – på Kungl. Maj:t eller den myndighet som i sådant fall bestämmer om förbundsordningen. En ändamålsenlig gränsdragning torde komma till stånd i denna ordning utan särskilda riktlinjer i själva lagen. I vissa fall är f. ö. området för den allmänna hamnen bestämt av Kungl. Maj:t i samband med tillståndsprövning enligt vattenlagen. Hamnutredningen har redan beskrivit den hamnverksamhet som enligt utredningens mening bör bli föremål för samordningsåtgärder. Beskrivningen innefat-

tar i korthet förvaltning av det område som bestämts som den allmänna hamnens område och de anläggningar inom detta område som behövs för hamnens brukande. Anläggningarna torde i huvudsak vara av fast egendoms natur. Avgörandet av vad som skall anses höra till den allmänna hamnen bör ske med dessa utgångspunkter.

9.3.4 Lagförslag

Hamnutredningen föreslår i enlighet med det anförda en lag av nedanstående lydelse.

Lag om kommunalförbund för hamnverksamhet

Härigenom förordnas som följer.

Föreligger betydande behov av samverkan mellan kommuner i fråga om byggande och förvaltning av allmän hamn och anläggningar som hör till denna, kan Konungen förordna att kommunerna skall handha sådan angelägenhet i kommunalförbund. Enas icke kommunerna om förbundsordningen, beslutar Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer. I övrigt gäller lagen den 31 maj 1957 (nr 281) om kommunalförbund.

Denna lag träder i kraft den...

9.4 Sammanfattning av förslagen

Hamnutredningen utgår från – såsom en allmän bakgrund till förslagen – att de inom den statliga trafikpolitiken gällande principerna skall äga tillämpning också för hamnväsendet, även om detta inte är någon trafikgren. Det utgör emellertid en sektor inom transportväsendet, för vilket enhetliga principer bör gälla. Av de trafikpolitiska principerna följer att någon konkurrensbegränsande reglering av trafiken på hamnarna inte skall förekomma, att hamnväsendet inte skall subventioneras vare sig av stat eller kommun och att de som tar hamnarnas tjänster i anspråk skall genom avgifter svara för de kostnader som de förorsakar det allmänna.

En fortsatt expansion av trafiken över de svenska hamnarna kan enligt utredning-

en förutses till följd av den allt längre gående internationella arbetsfördelningen och specialiseringen och därmed sammanhängande ökning av det internationella varuutbytet.

Massgodset, som volymmässigt är helt dominerande, går redan till största delen över specialhamnar, ofta belägna i anslutning till industrier. Den överväldigande delen av dessa hamnar torde komma att bli kvar.

Allt flera godsslag kan dessutom komma att passera hamnarna i så stora mängder och med sådan regelbundenhet att det blir ekonomiskt fördelaktigt att bygga upp specialiserade transportsystem med en mer långtgående mekanisering av godshanteringen. Sådana godsslag kan då tänkas söka sig sina egna hamnar. En sådan utveckling bör ses positivt förutsatt att det i det enskilda fallet aktualiserade transportsystemet befinns godtagbart vid en samhällsekonomisk bedömning. En viss koncentration av denna trafik torde komma att bli följden, dock ej alltid.

När det gäller trafiken med *parti- och styckegods*, som visserligen utgör en volymmässigt mindre del men värdemässigt spelar en viktig roll, är däremot i de flesta fall en styrd koncentration inom hamnväsendet påkallad. Även detta gods blir och väntas framdeles i än högre grad bli förenhetligt genom att sammanföras i särskilda transportenheter såsom pallar, flak eller container. På längre sikt kan denna utveckling leda till att specialiserade transportsystem utkristalliseras även för parti- och styckegodset men härför fordras att godset koncentreras till färre hamnar än nu är fallet. Koncentrationen kräver en samordning av hamnverksamheten åtminstone regionvis för att undvika investeringar som leder till överskott i hamnkapacitet och för att säkra att insatserna görs där de i det större perspektivet är mest lönsamma. Med koncentration av parti- och styckegodset till en eller ett par hamnar inom varje region följer tillbakagång eller stagnation för de övriga hamnarna i regionen. I den mån dessa ej får uppgifter som specialhamnar aktualiseras en avveckling.

Mot ovanstående bakgrund har hamnutredningen följande förslag och rekommendationer.

Den regionala samordningen bör gälla såväl investeringarna i byggandet av hamnar och i deras utrustning som hamndriften. De direkta samordningsåtgärderna kan emellertid begränsas till att avse endast de allmänna hamnarna i kommunal ägo. I första hand bör samordningen ske genom frivillig samverkan mellan kommunerna men om erforderlig samordning inte kommer till stånd på detta sätt bör Kungl. Maj:t ha möjlighet att oberoende av kommunernas inställning förordna om att de skall gå samman i kommunalförbund för hamnverksamheten. Hamnutredningen framlägger förslag till lag med sådan bemyndigande för Kungl. Maj:t. Vidare anger utredningen översiktligt de regioner, inom vilka behov av samordning anses föreligga.

Behovet av samordning bör såvitt avser enskilda hamnar och allmänna hamnar i enskild ägo enligt hamnutredningen kunna tillgodoses utan att något särskilt instrument härför tillskapas. Utredningen förutsätter härvid att frivillig samverkan i form av avtal eller bolag skall komma till stånd till ömsesidig båtnad.

Erforderlig interregional samordning av hamnutbyggandet bör enligt utredningen kunna komma till stånd genom Kungl. Maj:ts prövning i ärenden om anläggande, utvidgning eller förbättring av allmän hamn som enligt vattenlagen kräver Kungl. Maj:ts tillstånd. Vidare bör behovet av samordning även från rikssynpunkt ägnas särskild uppmärksamhet vid länsstyrelsernas och Kungl. Maj:ts prövning av markanvändningsplaner, som rör hamnar.

Bevakningen av att erforderlig samordning kommer till stånd bör ankomma på sjöfartsstyrelsen, som även bör fungera som centralt rådgivande organ i hamnfrågor.

I fråga om den transoceanica containertrafiken är det angeläget att ett realistiskt nordiskt alternativ till de europeiska storhamnarna inte urholkas genom en splittring av de gemensamma resurserna. Behov av inter-nordisk samordning föreligger.

Med avseende på de hamnoperativa verksamheterna föreslår hamnutredningen att godshanteringen i hamnarna som nu är uppdelad på olika huvudmän i flera led sammanförs i ett godshanteringsföretag i varje hamn. Genom en sådan fusion möjliggörs ett effektivare utnyttjande av de materiella resurser som totalt insatts för godshanteringen, en jämnare sysselsättning av arbetskraften, en förenkling av administrationen och en eliminering av improduktivt kontrollarbete. Utredningen föreslår inte någon lagstiftning i ämnet utan förutsätter att de nuvarande huvudmännen för de olika verksamheterna självmant skall gå samman för att åstadkomma en mera rationell ordning.

Med avseende på de i denna utredning nämnda
sambanden för de nämnda delarna till
förhållanden i sammanhang som till exempel
bildad på olika nivåer i den här utredning
när det gäller förhållanden i olika
delar. För att kunna se till att dessa
förhållanden sammanfaller på ett sätt som
kan ses som totala förhållanden för
helt annat, en annan synsättning av dessa
förhållanden, en förändring av sammanhanget
och en förändring av förhållanden för
helt annat. Förändringarna förhållanden till
förhållanden i andra delar förhållanden till de
nämnda förhållanden för de olika delar
förhållanden förhållanden till de nämnda för
förhållanden till de nämnda förhållanden
till förhållanden till de nämnda förhållanden

KUNGL. BIBL.
10 JUL 1969
STOCKH. LM

11-021002



KUNGL. BIBL.

10 JUL 1969

STOC. H. LM