

Ettapp 3 : 7

Oskarshamns kommun

**VILKET VÄRDE HAR OSKARSHAMNS
HAMN FÖR KOMMUNEN OCH
REGIONEN?**

Stockholm 2000-06-21

Uppdragsnummer 115 4138 200

Innehåll

Inledning	2
Oskarshamns hamn – den största hamnen på södra ostkusten	3
Oskarshamns hamn i ett nationellt och EU perspektiv	7
Oskarshamns hamns värde för kommunen och lokala näringslivet	8
Oskarshamns hamns värde för regionen	10
Sammanfattande slutsatser om hamnens värde	12
Referenser	14

Inledning

Det pågår en omfattande miljöutredning sedan 1995 av hela Oskarshamns hamnområde och hamnbassäng kallad huvudstudie av Oskarshamns hamnbassäng. Utredningen visar bl.a. att det finns tungmetaller i bassängens bottensediment. Att sanera och åtgärda miljöproblemen kan komma att kosta hundratals miljoner kr.

Denna rapport utgör en del av projektet huvudstudie av Oskarshamns hamnbassäng och beskriver kortfattat vilka värden Oskarshamns hamn har för kommunen och regionen. Huvudsyftet med rapporten är att i ord belysa för- och nackdelar med att behålla hamnen jämfört med att lägga ner den. Information och synpunkter har inhämtats via intervjuer med företrädare för olika företag, organisationer och myndigheter lokalt, regionalt och nationellt, (se avsnitt referenser). En del av informationen har också skaffats via Internet.

Rapporten har gjorts på uppdrag av den tekniska förvaltningen i Oskarshamns kommun.

Oskarshamns hamn – den största hamnen på södra ostkusten

Totalt bor det ca 630 000 människor i Kalmar, Gotland och Jönköpings län (ca 7% av Sveriges befolkning). I Oskarshamns kommun bor det ca 27 000 och i tätorten bor det ca 18 000 personer.

Oskarshamns hamn är i dag den största hamnen längs Smålandskusten när det gäller storlek, djupgående, tonnage och passagerare. Andra större hamnar finns i Västervik och Kalmar. Till de större hamnarna hör också Mönsterås Bruks hamn som dock endast hanterar brukets egna transporter.

E22 går i nord sydlig riktning genom Kalmar län väster om Oskarshamn. Riksväg 23 ansluter till Oskarshamn västerifrån. Det har funnits uppe till diskussion att göra om riksväg 23 till en stamväg. Dock finns det inga sådana planer hos Vägverket i dagsläget.

Tågförbindelse finns till Oskarshamn. Närmaste stomjärnväg finns vid Nässjö och Alvesta. Banverket har inga planerade investeringar på gång i regionen. Däremot kommer man att genomföra en studie över godstransporter i östra Småland. Syftet med studien är att få en uppskattning av hur stora investeringar det behövs för att kunna möta framtidens godstransportbehov på järnväg. För Oskarshamns del kan det komma att handla om förbättringar på länsjärnvägen till Nässjö.

Infrastrukturen inne i Oskarshamns tätort är till större delen uppbyggd runt hamnområdet. Idag bygger man en ny bro över järnvägsspåret som beräknas kosta ca 25 miljoner kronor. Bron byggs bl.a. för att öka tillgängligheten till hamn- och industriområdet.

Kommunen och hamnen planerar för ett ombyggt färjeläge i anslutning till nuvarande färjeterminal. Ombyggnaden görs i första hand för att förbättra för biltrafiken. Enligt en förstudie skulle en ny terminal kosta ca 50 miljoner kronor.

Oskarshamnsterminalen

Oskarshamns hamn drivs av Smålandshamn AB som är majoritetsägt av Oskarshamns kommun. Bolaget bedriver också verksamhet i Västerviks hamn samt i Gunnebo och Gamleby.

Västerviks kommun och Oskarshamns kommun äger de fasta anläggningarna i hamnarna. Smålandshamnar AB äger maskinerna och utrustningen.

Under år 2000 betalar Smålandshamnar AB 5,9 miljoner kr till Oskarshamns kommun i nyttjanderättsavgift. Avgiften utgörs av kapitalkostnader som baseras på anläggningarnas bokförda värde och en marknadsbaserad ränta som förhandlas fram årligen, samt avskrivningsplan för varje objekt. Räntan och avskrivningstiden grundas på rekommendationer från Svenska Kommunförbundet och används i kommunens ekonomiska redovisning. Kommunen ger med andra ord inte några subventioner till hamnen men tar inte heller ut någon vinst för att upplåta de fasta anläggningarna.

Smålandshamnar AB *investerade*:

- år 1998 10,8 miljoner kr (18,3% av omsättningen)
- år 1999 7,3 miljoner kr.

Resultatet för Smålandshamnar AB var för:

- år 1997 1.423 kr
- år 1998 1.480 kr
- år 1999 3.175.745 kr

Nettoomsättningen för Smålandshamnar AB var för:

- år 1997 61,6 miljoner kr
- år 1998 58,2 miljoner kr
- år 1999 66,6 miljoner kr

Smålandshamnar AB hanterade år 1999 sammanlagt ca 1,3 miljoner ton gods, varav 1,1 miljoner ton hanterades i Oskarshamnsterminalen. Ca 360 000 passagerare reste mellan Oskarhamn och Visby under år 1999.

Av godset som hanterades i Oskarshamnsterminalen år 1999 (totalt 1 100 000 ton) var:

- 500 000 ton trä, timmer och massaved,
- knappt 300 000 ton bensin och diesel,
- drygt 200 000 ton färjegods,
- 60 000 ton pappersmassa
- resten bl.a. granit, lera och salt.

Det är ca 90 personer anställda på Smålandshamn AB. En studie som utförts av Internationella Handelshögskolan i Jönköping våren 2000 visar att, för varje jobb inom sjöfartens kärnområde går det tio jobb som är direkt beroende av sjöfartsnäringen. Med andra ord är uppskattningsvis minst 900 personer direkt beroende av verksamheten i Smålandshamn AB.

Smålandshamn har ett brett verksamhetsområde där sjötransporterna bara är en del. Stuveri, tågrangering, terminalhantering, verkstad, uthyrning av entreprenadmaskiner, uthyrning av ca 3000 kvm kontorslokaler, bogserbåtar, isbrytning m.m. är andra verksamhetsområden. Förutom Ro/Ro-lägen finns det även kranar för bl.a. containerhantering. Det finns magasinskapacitet på 40.000 kvm.

Ca 500 företag finns med i hamnens kundreskontra.

Industrier och företag i hamnområdet

Många industrier är i dag lokaliserade till hamnområdet. De flesta är på ett eller annat sätt beroende av hamnens verksamhet. Några industrier är också beroende av att hamnbassängen hålls öppen.

Destination Gotland har i dag trafik mellan Visby och Oskarshamn samt Visby och Nynäshamn. Ca 1/4 av rederiets passagerartrafik och ca 1/2 av godset går via Oskarshamn. De flesta passagerare via Oskarshamn kommer med egen bil. En av orsakerna är att kollektivtrafiken till och från Oskarshamnsterminalen är näst intill obefintlig. Varje färja kan ta upp emot 500 personbilar.

Destination Gotland har planer på att byta ut två av fyra färjor till större snabbgående båtar med början år 2001.

Kommunen och hamnen planerar för ett ombyggt färjelägen. Enligt en förstudie skulle en ny terminal kosta ca 50 miljoner kronor. I förstudien har man inte tagit hänsyn till att *Destination Gotland* planerar för ett framtida fartyg med 195 m längd.

I dag arbetar ca 5-6 personer på färjeterminalen.

Oskarshamnsvarvet Sweden AB har sin verksamhet i hamnbassängen. På varvet arbetar ca 60 personer och ca 30 personer är direkt beroende av varvets verksamhet.

Trävaruindustrin i Småland exporterade och importerade ca 0,5 miljoner ton via Oskarshamnsterminalen år 1999. Det importerade timret kom till största delen från Ryssland och Baltikum. De sågade trävarorna som exporteras via hamnen kom huvudsakligen från Småland. En del av dessa sågade trävaror gick till England och merparten till Mellersta Östern och Saudi Arabien.

Oljan som kommer in till hamnen ska till närområdet. Preem har idag ca 10 anställda och ytterligare ca 15 berörs direkt av verksamheten.

Scania som är kommunens näst största arbetsgivare med ca 1 800 anställda utnyttjar hamnens tjänster. Hamnen lossar och lastar Scantias transporter som kommer med tåg. I diskussioner, om framtida transporter av bl.a. lastbilshytter till Södertälje, finns sjövägen med som ett alternativ.

Andra industrier som finns i hamnområdet är bl.a. SAFT AB som tillverkar batterier. Företaget är kund hos hamnbolaget men har idag inga transporter på vattnet. SKB använder Simpevarps hamn som finns i anslutning till kärnkraftverket. Om Oskarshamns kommun skulle bli aktuell för ett framtida djupförvar för kärnkraftsavfall behövs Oskarshamns hamn. Liljeholmen AB är också lokaliserade i hamnområdet men är inte beroende av hamnbolaget utan sköter sina transporter själv.

Turbåt för utflykter till Blå Jungfrun trafikerar hamnen under sommarhalvåret. Det finns också en småbåtshamn.

Oskarshamns hamn i ett nationellt och EU perspektiv

Det finns ca 50 allmänna hamnar i Sverige.

Ett tiotal hamnar i Sverige står för ca 80% av den totala godsvolymen.

TEN står för Trans European Transport Network och är EU:s riktlinjer för hur det Transeuropeiska nätverket för transporter ska byggas ut. TEN omfattar vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar i EU. Antagandet av riktlinjerna innebär att medlemsländerna förbinder sig att bygga ut transportnätet enligt riktlinjerna.

För att uppfylla kravet på att vara en TEN hamn har EU-kommissionen föreslagit att hamnar med en årlig godsomsättning på minst 1 miljoner ton eller minst 200 000 passagerare i utrikestrafik ska omfattas av TEN nätet. För Sverige innebär förslaget att ett 25-tal hamnar skulle falla inom TEN nätet. Sådana hamnar bör anses som nationellt viktiga. Gränsen på 1 miljoner ton gods diskuteras i EU och kan komma att bli 3 miljoner ton gods istället.

Smålandshamnar AB finns med på Sveriges lista idag och ligger på en 20:e plats. Karlshamn kommer på plats nr 8, Oxelösund kommer på nr 9, Norrköping på nr 10, och Gotland ligger på 23:e plats.

Oskarshamns hamn ansluter till en TEN-väg, E22. Närmaste TEN-järnväg går mellan Stockholm-Malmö, via Nässjö och Alvesta.

Pågående statlig utredning

En statligt tillsatt utredning pågår om trafiken mellan Gotland och fastlandet. Alternativen som utreds är att all Gotlandstrafik går via Oxelösund eller så behåller man tvåhamnsalternativet med Oskarshamn och Nynäshamn. Om man bara har en hamn medför det bl.a. möjligheter till högre turtäthet medan två hamnar medför kortare landtransporter. Den 15 juni år 2000 lägger utredningen sitt förslag.

Oskarshamns hamns värde för kommunen och lokala näringslivet

Hamnen är stadens livsnerv

Hamnen är en väsentlig del i Oskarshamn och skär geografiskt in i staden. Den är stadens livsnerv, identitet och stadsbild. Hamnen är djupt förankrad i folksjelen och man säger kort och gott att Oskarshamn är hamnen. Kontakten med omvärlden när båtarna kommer och går och småbåtshamnen sommartid ger liv åt staden.

Investeringar och lönsamhet

En ny färjeterminal för Gotlandstrafiken planeras och beräknas kosta ca 50 miljoner kr.

En ny bro över järnvägen byggs. Bron beräknas kosta ca 25 miljoner kronor inkl. kringarbeten och byggs bl.a. för att göra industri- och hamnområdet mera lättillgängligt.

Arbetsstillfällen och sysselsättning

Hamnen med sin kringverksamhet bidrar till att industrier blir kvar och lokaliseras till området. Den industri som finns idag är till stor del formad av hamnen. Om hamnbassängen stängs påverkas hela hamnens verksamhet och måste läggas ner. Det är ca 90 personer anställda på Smålandshamn AB. En studie som utförts av Internationella Handelshögskolan i Jönköping våren 2000 visar att, för varje jobb inom sjöfartens kärnområde går det tio jobb som är direkt beroende av sjöfartsnäringen. Med andra ord är uppskattningsvis minst 900 personer direkt beroende av verksamheten i Smålandshamn AB.

Varvet har 60 anställda och ca 30 personer är direkt berörda av varvets verksamhet. Stängs hamnbassängen måste varvet läggas ner.

De flesta passagerare till Gotlandsfärjorna åker rakt igenom och bidrar marginellt till turistnäringen. Ekonomiska effekter av samtliga genomfartsresenärer år 1997 var 12,7 miljoner kr, (bensinstationer, restauranger, hotell och handel).

Fritidsbåtarna omsatte under år 1997 knappt 5 miljoner kronor.

Miljökonsekvenser

Rent generellt så orsakar transporter emissioner, bullerstörningar, behov av infrastruktur m.m. Om hamnen läggs ner försvinner en del av dessa problem lokalt i Oskarshamns tätort.

Vad beträffar distributionen av olja i regionen så ser man Norrköping och Karlshamn som alternativa depåer om Oskarshamn skulle läggas ner. Dessa alternativ medför dock längre transporter på land. Möjlighet att samordna delar av hanteringen med Statoil i Kalmar och OK/Q8 i Västervik finns också.

Tunga transporter går idag delvis genom tätorten.

Framtida planer

Om Oskarshamn kommun blir platsen som väljs för slutförvar av kärnkraftsavfall behövs en fungerande hamn.

Fortsätter Oskarshamns hamn att öka sin godshantering kommer Vägverket och Banverket att överväga eventuella investeringar i vägar och järnvägar till Oskarshamn.

Kommuner har idéer om att starta en färjeförbindelse mellan Oskarshamn och Liepaja i Lettland.

Destination Gotland planerar att byta ut två av de fyra båtarna som idag trafikerar Gotland. Dessa båtar blir större och snabbgående. Hamnbassängen vid färjeterminalen är trång med små utrymmen för vändning av färjor. En ny färjeterminal planeras utanför nuvarande terminal.

Oskarshamns hamns värde för regionen

Hamnen ligger strategiskt rätt i regionen

Hamnen är betydelsefull för gods och persontransporter och viktig för näringslivet i regionen. Hamnarna i länet kompletterar varandra. Oskarshamns hamn har de bästa fysiska fördelar. Den är djup, isfri med bra in- och utseglingsförhållanden. I alla tidigare transportutredningar har Oskarshamn varit det mest självklara alternativet i regionen. Oskarshamns hamn ligger geografiskt rätt till i Östersjöperspektiv.

Investeringar och lönsamhet.

Det finns en överkapacitet vad beträffar hamnar i Sverige. Även Kalmar läns hamnar Oskarshamn, Västervik och Kalmar är byggda för att ta emot en större godsmängd än vad som hanteras idag.

Om Oskarshamns hamn läggs ner kommer överkapaciteten som finns i hamnarna runt om att kunna utnyttjas bättre. Oxelösund anses i flera fall som ett alternativ till Oskarshamns hamn.

Fortsätter Oskarshamns hamn att öka sin godshantering kommer Vägverket och Banverket att överväga eventuella investeringar i vägar och järnvägar till Oskarshamn.

Arbetsstillfällen och sysselsättning

Baltvet är ett företagarcentrum i Kalmar som arbetar för affärskontakter med Baltikum. Hamnen anses som en viktig del i utvecklingen mot ett ökat handelsutbyte mellan länderna.

Om hamnbassängen stängs påverkas hela hamnens verksamhet och måste läggas ner. Det är ca 90 personer anställda på Smålandshamnar AB och uppskattningsvis minst 900 personer är direkt beroende av verksamheten i Smålandshamnar AB.

De Småländska sågverkens konkurrenskraft skulle minska om möjligheten att transportera via Oskarshamns hamn upphörde.

Miljökonsekvenser

Sågverken i Småland är beroende av hamnen för sin export och import. Läggs hamnen ner ökar transportsträckorna på land för trävaror. Även oljedistributionen skulle få längre sträckor på land om depån i Oskarshamn skulle behöva läggas ner.

Porten mot öster och framtida planer

En positiv utveckling i Östersjöområdet kommer att innebära ökad utrikeshandel och ökade volymer genom vissa svenska hamnar.

Oskarshamns hamn ses som den naturligaste porten österut i regionen. I regionen är man enig om att Oskarshamn är mycket viktig för en framtida ökad handel med Östeuropa.

I projektet Östersjötangenten, som drivs i samverkan mellan 8 kommuner i regionen, har man bl.a. tittat på möjligheten att transportera gods som kommer till Göteborgs hamn landvägen via Oskarshamn till Baltikum. Om man tar godset landvägen istället för via Öresund vinner man 12 timmars transporttid.

Sammanfattande slutsatser om hamnens värde

Nedan följer en kort redovisning av vilka för och nackdelar det kan innebära för kommunen och regionen att ha kvar hamnen med dess verksamhet och genomföra miljösaneringen. Detta jämförs med att stänga hamnen och lägga ner verksamheten och genomföra en mindre kostsam miljösanering.

Oskarshamns hamn blir kvar

	Positivt	Negativt
Lokala effekter	<ul style="list-style-type: none"> *Arbetsstillfällena och stadens livsnerv blir kvar. *Det kan bli lättare för kommunen att få ta hand om djupförvaret av kärnkraftsavfallet om det finns en fungerande hamn. *Investeringarna av bron över järnvägen kommer till användning. 	<ul style="list-style-type: none"> *Emissioner, buller och tung trafik. *En ny färjeterminal behöver sannolikt byggas. *Risk för överinvestering i hamnen.
Regionala effekter	<ul style="list-style-type: none"> *Det regionala samarbetet med att utöka handeln med öst, där hamnen är en viktig länk, kan fortsätta. *Regionen kan på sikt få bättre infrastruktur om verksamheten och transportererna till och från hamnen blir kvar och ökar. 	<ul style="list-style-type: none"> *Överkapacitet i regionens hamnar.

Oskarshamns hamn stängs

	Positivt	Negativt
Lokala effekter	*Buller, avgaser, och tung trafik minskar i tätorten. *Delar av hamnen kan göras om till rekreationsområde.	*Oskarshamns livsnerv och identitet tas bort. *Mellan 200 – 900 arbetstillfällen försvinner. *Gotlandsresenärerna försvinner och med dem de inkomster det innebär för tätorten.
Regionala effekter	*Överkapacitet i regionens hamnar kan utnyttjas.	*Regionens djuphamn och planerade port mot öst försvinner. *En TEN-hamn, som anses nationellt viktig, läggs ner. *Landtransporterna främst för trävaror och olja blir längre. *Arbetstillfällen som hänger samman med hamnen försvinner.

Sammanfattningsvis kan man säga att Oskarshamns hamn anses ha en mycket stor betydelse för både kommunen och regionen. Förutom att hamnen upplevs som stadens identitet så är en betydande del av ortens arbetstillfällen direkt knutna till verksamheten i hamnen. Hamnen ligger strategiskt rätt i ett regionalt perspektiv bl.a. med tanke på trävaruindustrin i regionen och en framtida utökad handel med Baltikum I nationella sammanhang är Oskarshamns hamn klassad som en TEN-hamn och är den största hamnen på sydostkusten vad beträffar djupgående, storlek, tonnage och passagerare.

VBB VIAK AB
Trafikplanering Stockholm

Tina Linnakivi
Tina Linnakivi

VBB VIAK AB
Geologi och Grundvatten

Ola Lindstrand
Ola Lindstrand

Referenser

Intervjuade personer

Oskarshamns kommun: Gitte Fransén, turistchef; Anders Fröjd, hamnchef; Mats Hermansson, planeringschef; P-O Hossman, utvecklingschef; Monika Johansson, miljöchef; Jerry Karlsson, hamnen; Kaj Nilsson, teknisk chef; Anders Palmqvist, hamnen; Jan Sandberg, VA-ingenjör; Lars Tyberg, kommunchef

Destination Gotland: Anders Värner

Liljeholmen AB: Per-Erik Eriksson

Oskarshamnsvarvet Sweden AB: Göran Svensson

Preem: Peter Turesson

SAFT AB: Lars-Erik Johansson

Scania: Harald Andersson

SKB: Jenny Hamilton

Regionförbundet i Kalmar län: Helena Ervenius, kommunikationsansvarig; Tomas Pettersson, politiker; Bernt Svensson, politiker

Länsstyrelsen i Kalmar län: Gunnel Göransson, kommunikationsansvarig

Länsstyrelsen i Jönköpings län: Kaj Mononen, kommunikationsansvarig

Länsstyrelsen i Gollans län: Björg Nordenmark, kommunikationsansvarig

Gollans kommun: Hans Klintbom, kommunalråd

Vägverket Region Sydöst: Leif Ringhagen

Banverket Södra regionen: Peter Andersson

Industri- och handelskammaren i Sydsverige: Ulf Ljungdahl

Rikstrafiken i Östersund: Björn Sundelin

Rapporter m.m.

Hamnstruktur och sjöfart, Sjöfartsverket, juni 1999

Oskarshamns hamn – en miljöbeskrivning, Oskarshamns kommun,
1999

Oskarshamns hamn, Förstudie färjeterminal, Scandiaconsult, januari
2000

Smålandshamn AB:s årsredovisning 1998 och årsredovisning 1999