

Plan 2025

# Masterplan för Malmö hamn



# Sammanfattning

Malmö hamns masterplan visar vilken utveckling och vilka investeringar som krävs i hamnområdet för att klara förväntade ökande godsflöden och samtidigt vara en del av den gröna omställningen. Masterplanen har ett tidsfönster till år 2050 ur ett markägarperspektiv. Masterplanen visar även hur hamnområdet och en hållbar energiförsörjning behöver hänga ihop för att kunna utvecklas och påskynda den gröna omställningen.

Malmö hamn är en av Sveriges fem stomnätshamnar i det europeiska transportnätverket. Detta innebär ett ansvar för att förvalta och utveckla hamnen. Malmö hamn är en regional motor som skapar arbetstillfällen, bidrar till den gröna omställningen och ger en effektiv transportinfrastruktur för fartyg, järnväg och väg.

Malmö hamn ska utvecklas i förhållande till den växande staden. Staden ska säkerställa funktionerna i hamnoperationen som är kopplat till riksintressena för hamnen.

Masterplanen innehåller både en vision, övergripande målsättningar och strategier för att utveckla hamnområdet och tydliggöra stadens ambitioner.

## Uppdraget

I mars 2024 gav tekniska nämnden fastighets- och gatukontoret i uppdrag att revidera Masterplan för Malmö hamn. I uppdraget inkluderades att definiera en tydlig målsättning för hamnens utveckling som täcker in relevanta hållbarhetsområden och som kan användas i kommunikation och marknadsföring för att sätta Malmö hamn på hållbarhetskartan och attrahera fler aktörer till hamnen.

Den första masterplanen för hamnen blev färdigställd och beslutad i tekniska nämnden i juni 2020. I denna beslutades att planen skulle revideras vart femte år.

Ansvaret och rollen som hamnägare flyttades från kommunstyrelsen till tekniska nämnden i augusti 2017. Syftet med detta var bland annat att tydliggöra stadens roll som markägare och skapa bättre förutsättningar för en tydligare struktur i hanteringen av förvaltning, kundkontakter och långsiktig planering.

## Syfte

Det huvudsakliga syftet med Masterplan för Malmö hamn är att beskriva hur staden, utifrån ett markägarperspektiv, vill att utvecklingen av Malmö hamn ska se ut de närmaste 30 åren.

Genom att ha en tydlig riktning och ett långsiktigt perspektiv skapas bättre förutsättningar för näringsliv och andra aktörer att känna sig trygga i att satsa och investera i Malmö.

Masterplan för Malmö hamn kan med fördel användas som en del i marknadsföringsarbetet av Malmö stads verksamhetsområden vid möten med intressenter, näringsliv och andra större aktörer.

Masterplan för Malmö hamn ska följas upp och vid behov revideras vart femte år, vilket sker nästa gång år 2030.

# Innehållsförteckning

<b>Inledning.....</b>	<b>4</b>
Geografiskt område.....	4
Masterplanens förhållande till Översiktsplan .....	5
<b>Omvärldsanalys – vad påverkar hamnens utveckling? .....</b>	<b>6</b>
Förändrat säkerhetsläge .....	6
Politisk vilja och lagstiftning.....	6
Prognos för godsmängder till år 2045 .....	6
Infrastruktur.....	7
<b>Malmö hamns utveckling till 2050 .....</b>	<b>8</b>
Övergripande målsättningar.....	8
Strategier med sikte på 2035 .....	9
Malmö hamn 2050 – En utblick.....	10
Hamnens framtida utveckling .....	11
Infrastruktur i hamnområdet .....	11
Utfyllnad i Norra hamnen .....	12
Malmö Industrial Park .....	12
Väg- och järnvägsanslutningar till Norra hamnen .....	13
Utbyggnad av järnväg.....	14
Från oljehamn till energihamn.....	16
Vad är en energihamn? .....	16
Industriell symbios .....	19
Naturområden i den norra delen av hamnområdet.....	20
<b>Förutsättningar för Malmö hamn.....</b>	<b>22</b>
Transeuropeiska transportnätet och stomnätshamn .....	22
EU:s hamntjänstförordning .....	22
Förändrat klimat och kustskydd .....	23
Miljötillstånd .....	23
Riksintressen i Malmö hamn .....	23
Malmö hamn .....	24
Farled .....	24
Järnväg.....	24
Väg 24 .....	24
Högexploaterad kust .....	24
Energiproduktion och energidistribution.....	24
Regionalt perspektiv .....	25
Tillfällig användning och arrenden.....	25
Hamnordning, allmän hamn och farleder.....	25
<b>Ordlista.....</b>	<b>26</b>
<b>Läs mer .....</b>	<b>27</b>
Metod .....	27



# Inledning

Malmö hamn har en lång historia och har i hög grad bidragit till Malmös utveckling. Under många år låg en stor del av Malmö hamns identitet i Kockums verksamhet. Både varvet och den mekaniska verkstaden försåg många Malmöbor med arbete och spelade en avgörande roll för Malmös utveckling till den stad som finns idag. Under 2025 firar Malmö hamn 250 år.

Genom att aktivt arbeta med utvecklingen av Malmö hamn ska staden bygga vidare på stadens arv och möjliggöra utveckling av verksamheter och arbetstillfällen utifrån den tid som är nu, med alla möjligheter och utmaningar det för med sig. Med utgångspunkt i hamnoperatörens och de hamnrelaterade verksamheternas intressen ska hamnområdets struktur utvecklas i en långsiktigt hållbar riktning i samklang med ny stadsbebyggelse.

Malmö hamn är en del i något större. Som en självklar del i att möjliggöra handel och skapa ekonomisk tillväxt i hela regionen, men också nationellt, ska hamnen också erbjuda de hållbara lösningar som krävs för att nå klimatmålen. Den energihamn som utvecklas i norra hamnen tillsammans med andra ytor för energilösningar kommer att kunna omvandla, producera och lagra energi genom fossilfria metoder.

Malmö hamn är utsedd av EU som en av Sveriges fem stomnätshamnar utifrån dess betydelse för export och import av godsflöden till och från Sverige. Malmö är en av södra Sveriges få fullservicehamnar och försörjer södra Sverige med införsel av flytande bränsle. I framtiden beräknar Trafikverket att Malmö hamn kommer att spela en betydande roll för export av trävaror.

En hamn med betydande godsflöden ger också arbetstillfällen till orten. Hamnverksamheten i Malmö ger ca 12 000 arbetstillfällen (WSP, 2021).

Malmö stad har ett nyttjanderättsavtal med hamnoperatören Copenhagen Malmö Port (CMP) som sträcker sig fram till 2044. CMP ägs av By og Havn (50 %), Malmö stad (ca 46 %) och av ett fåtal privata investerare (ca 4 %).

Masterplan för Malmö hamn tydliggör tekniska nämndens långsiktiga inriktning och målsättningar för Malmö hamn. Planen har tagits fram i samarbete med CMP som varit med i projektets styrgrupp. Det är av stor vikt för framdriften av Malmös hamn att strategiska intentioner och utvecklingsplaner delas av hamnoperatören och hamnägaren. Den handlingsplan som tagits fram i samband med masterplanen utgör en konkretisering av det arbete som ska utföras.

## Geografiskt område

Den geografiska avgränsningen av arbetet med Masterplan för Malmö hamn, visas i karta 1. Avgränsningen motiveras av att arbetet med hamnen är ett långsiktigt utvecklingsarbete som innefattar hela hamnområdet och som ingår i riksintresse för Malmö hamn. En mindre del av området ingår även i området för Översiktsplan för Nyhamnen – Hullkajen, Frihamnskajen och sydöstra delen av Frihamnen.

I framtida uppdateringar av planen, och i takt med att förutsättningar förändras, kommer avgränsningen att ses över och justeras. I avgränsningen har hänsyn tagits till riksintressepreciseringen för hamn och järnväg, därtill även intressen för energiproduktion samt anläggningen Sjölunda avloppsreningsverk.

Masterplanen är inriktad mot de kommersiella hamndelarna och berör inte historiska kajer vid Skeppsbron eller småbåtshamnar för privatpersoner.





Karta 1. Den blå linjen visar avgränsningen för masterplanen. De gula områdena är mark som upplåts till hamnoperatören enligt nyttjanderättsavtal. Det orangefärgade området upplåts till hamnoperatören med arrende till och med slutet av 2027. Därefter sker en stegvis avflyttning av CMP utifrån vilka behov av ytor som föreligger.

## Masterplanens förhållande till Översiktsplan

Malmö stads översiktsplan (ÖP) antogs av kommunfullmäktige 28 september 2023. Den revideras under varje mandatperiod. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ger vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas, samt hur den byggda miljön ska utvecklas. Översiktsplanen ska stödja och inspirera offentliga och privata aktörer i beslut och arbetsmetoder så att Malmö utvecklas hållbart på lång sikt.

Det finns även en fördjupad översiktsplan för Nyhamnen, en strategi för kustskydd och det pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan för metro till Köpenhamn. I ÖP finns uttalat att Norra hamnen, Oljehamnen och de norra delarna av Mellersta hamnen och Östra hamnen ska säkras för verksamheter inom Hamnanknuten verksamhet. Övriga delar av området riktar sig främst till verksamheter inom kategorierna ytkrävande lager och tillverkning samt småindustri och service. Området ska fortsatt vara ett sammanhållet verksamhetsområde och dess inslag av energiproduktion lyfts fram som viktig för både Malmö och regionen. Inriktningen är att de verksamheter som är mest störande, ytkrävande eller medför stora risker för omgivningen ska lokaliseras så långt norrut som möjligt i hamnområdet.

Det finns utredningsområden i de södra och östra delarna för stadsomvandling på mellan- och lång sikt.

Det finns i ÖP även uttalat att området vid Lappögatan ska reserveras för järnvägsområde, att reservat ska lämnas för en vägförbindelse mellan Västra hamnen och Mellersta hamnen och att en kombinerad väg- och järnvägsbro ska anläggas över Industrihamnsrännan för att knyta samman Mellersta hamnen med Norra hamnen. Hamnområdets naturvärden lyfts också fram.

Masterplan för Malmö hamn ligger i linje med översiktsplanens prioriterade inriktningar, strategier och riktlinjer. Strukturen i hamnområdet ska utvecklas utifrån stadens långsiktiga inriktning om en hållbar hamn. I ÖP lyfts betydelsen av att utveckla de intermodala hamnfunktionerna, det vill säga att kunna flytta gods från fartyg till både järnväg och väg. Det har sedan många år tillbaka varit ett mål för Malmö stad att förbättra förutsättningarna för godstransporter till järnväg för att bidra till hållbara transporter i Sverige. Masterplanen är en långsiktig plan som både påverkar och påverkas av översiktsplanen. Masterplanen utgör en mer utvecklad planering för området utifrån ett markägarperspektiv.

I framtiden kommer Malmö hamn att påverkas av planeringen kring metroutbyggnad till Köpenhamn, kustskydd och av den fortsatta planeringen av Nyhamnen.



# Omvärldsanalys – vad påverkar hamnens utveckling?

En förnyad omvärldsanalys har tagits fram av konsult efter uppdrag från Malmö stad. I detta avsnitt tas väsentliga delar av slutsatserna med men även bedömningar från Trafikverkets senaste prognos för godsutvecklingen (våren 2024).

## Förändrat säkerhetsläge

Sveriges medlemskap i NATO och utvecklingen av det säkerhetspolitiska läget i Östersjön kan på sikt medföra behov av förändringar i hamnen. Det har inte ännu kommit någon konkret begäran från nationellt håll. Ur ett sydsvenskt perspektiv finns det flera hamnar i Skåne, Blekinge och på Västkusten som är av vikt för Sveriges försvar. Det förändrade säkerhetsläget i Europa ställer större krav på hamnverksamheten utifrån säkerhetsaspekter och på en mer robust energiförsörjning. Det medför ett ökat fokus på förbättrad tillgänglighet och resiliens i transportsystemet mellan stambanor, godsbangårdar och hamnar.

Totalförsvaret har behov av effektiva transporter och logistiksystem liksom av lagerhållning, samlings- och uppställningsytor. Sverige kan behöva möjliggöra transitering av soldater, fordon och lastbärare som containers. Det finns uppgifter om att den framtida beredskapslagringen av förnödenheter kommer att ökas från 90 dagars till 180 dagars konsumtion.

Malmö hamn uppfyller flera militära kapacitetskrav såsom exempelvis tillräckliga kajlängder och djupa farleder för angöring av större militärfartyg, erforderlig lossnings- och lastningsutrustning, betydande terminalytor och effektiva landförbindelser för vidaretransporter.

Inom CMPs område är alla terminaler klassade som sjöfartsskyddsanläggningar. Sjöfartsskydd är ett samlat begrepp för de åtgärder som beslutats för att skydda sjöfarten mot olika former av yttre hot. Det innebär höga krav på säkerheten, till exempel tillträdeskontroller och det krävs särskilt tillstånd för foto- och filmupptagning. Malmö Energihamn är också klassat som ett skyddsobjekt och omfattas av lagen om skydd för samhällsviktiga anläggningar och skyddslagen.

Terminalerna ingår i EU:s hamnskyddslag som har tillkommit för att tillse att EU-kritiska hamnar ska kunna hållas öppna även i de högre skyddsnivåerna. CMP omfattas också av säkerhetsskyddslagen om Sveriges säkerhet och Sveriges funktionalitet.

## Politisk vilja och lagstiftning

I ett globalt perspektiv förväntas godstransporterna genom sjöfart öka i framtiden och Europa liksom Sverige är beroende av effektiva sjötransporter för att klara sin godsvaruförsörjning

och export av varor. Sjöfartens utsläpp av växthusgaser har ökat med 20 % under den senaste tioårsperioden. En utfasning av fossila bränslen är en utmaning eftersom fartygen går i trafik under lång tid och utfasningen av äldre modeller tar tid. Inom EU finns en planering för att dels prioritera sjöfartens tillgång till fossilfria bränslen och dels genom att inkludera sjöfarten i EU:s handel med utsläppsrätter.

Ökade miljökrav från EU på sjöfarten innebär bland annat en bestämmelse på att containerfartyg och passagerarfartyg från och med 1 januari 2030 ska ansluta sig till en landströmsanläggning och tillgodose sitt energibehov därifrån så länge de befinner sig i hamn. Idag är det brukligt att fartygens dieselmotorer är i gång för att klara av- och pålastning vilket medför luftföroreningar. Malmö hamn behöver investera i lösningar för att kunna erbjuda landström vid alla kajer i den kommersiella hamnen.

Både internationellt som nationellt finns en politisk vilja för att omfördela godstransporter från väg till sjöfart och järnväg då detta innebär minskad miljöpåverkan.

## Prognos för godsmängder till år 2045

Fehmarn–Bält-förbindelsen som är planerad till att öppna 2029 kommer att kunna förkorta transporttiderna på väg och järnväg från Europa till Skandinavien. Ökade godsvolymer på järnväg till följd av Fehmarn–Bält beräknas dock bli begränsade, främst på grund av kapacitetsproblem på järnvägsnätet på olika platser längs med transportkorridoren (Sweco, 2024). Utbyggnaden till fyrspar mellan Lund och Hässleholm beräknas stå färdigt efter 2040.

I Trafikverkets prognos från april 2024 beräknas godstransporter på väg bli billigare i framtiden medan transportkostnaderna beräknas att öka för järnväg och sjöfart. Detta beror på förnybara bränslen, såsom vätgas och elektrifiering, av lastbilsflottan samtidigt som ökade miljökrav innebär kostsamma investeringar inom sjöfarten. Den totala mängden gods har i flera tidigare prognoser och nu även i den senaste från Trafikverket visat på en ökning av gods i framtiden. Sveriges befolkning ökar i antal vilket ger en mer omfattande handel inom livsmedel, varuhandel med mera. Därtill beräknas utrikes export av järnmalm, trävaror och dylikt att öka. I Malmö beräknas lastade och lossade volymer i hamnen öka med ca 38 % mellan 2019 och 2045 (Trafikverkets långtidsprognos). Detta kan jämföras med Trelleborg 12 % och Helsingborg 26 %.

Samtidigt är det ett faktum att godsvolymer för främst oljeprodukter har minskat i Malmö hamn de senaste 15 åren. Vid en trendframskrivning som baseras med denna tidsperiod

som utgångspunkt skulle lastade och lossade volymer snarare minska i Malmö hamn. Prognoser är osäkra. Varuvolymer för de olika segmenten godsfärja, bilimport, torrbulk och container beräknas öka eller vara kvar på i stort sett samma nivå förutom oljeimporten som beräknas minska på sikt (Sweco, 2024). I vilken omfattning som Malmö hamn kan växa beror på egna investeringar, konkurrenshamnarnas agerande, marknadsutvecklingen och förändringar i omvärlden.

För godsfärjor bedöms Malmö hamn kunna fördubbla antalet enheter mot år 2045 och en tredubbling av volymerna beräknas vara möjliga om det blir en utökning av trafiken mot exempelvis Baltikum.

Bilimporten beräknas vara kvar på nuvarande nivå men bilindustrins utveckling är komplex och svårbedömd, de framtida flödena kan ändras på grund av konsolideringar i branschen eller vid förändringar i huruvida generalaktörer används för regional försäljning och distribution.

Malmö bör kunna behålla nuvarande nivåer av olja och flytande bulk. Oljan kommer att minska på sikt men andra bränsletyper kan komma att ersätta denna i hamnverksamheten. Malmö hamn är idag en betydande hamn för flytande bulk och andra hamnar i Skåne har stor investeringsströskel för att kunna konkurrera.

Trendframskrivningar gör gällande att torrbulk minskar överlag i Skåne. Samtidigt finns företagskunder som idag signalerar att råvaror till biogas/biometanol och andra torrbulkvaror kan öka i framtiden. Malmö har möjlighet att utöka sin torrbulkskapacitet ytterligare.

Det enda varusegment där Malmö hamn bedöms som svag är inom containers. Helsingborg har en stor del av marknaden. Malmö bedöms fortsatt ha en begränsad containerhantering.

## Infrastruktur

Sedan 2018 har det varit tillåtet att på en begränsad del av vägnätet framföra lastbilar med bruttovikt 74 ton (tidigare maxbegränsning var 64 ton). Trafikverket räknar med att upplåta den tyngre lastbilstrafiken på uppåt 80 % av de viktigaste vägarna i slutet av 2020-talet. Det innebär att även kommunerna kommer att behöva förstärka sin del av vägnätet, bland annat tillfarter till hamnar. Ett fortsatt arbete är att undersöka vidare på anslutningsvägar och trafikrörelser på såväl drift som utveckling kopplade till hamnoperationen i Malmö hamn.

Den bärande slutsatsen från Sweco är att Malmö hamn bör planera för en hög grad av flexibilitet, dra nytta av det gynnsamma geografiska läget och den goda tillgången till markytor. Vid en dialog med företrädare för hamnens intressenter har det framkommit att det under överskådlig tid kommer finnas behov av stora uppmarschområden och lagerytor i hamnterminalerna för godsfärjetrafiken, bilimporten, containertrafiken och bulkgodsprodukter till energisektorn. Hamnoperationen kräver stora ytor för att kunna fortsätta vara ett nav i södra Sverige för godstrafiken och för att kunna ta emot större volymer utifrån framtida behov.





# Malmö hamns utveckling till 2050

Malmö hamn är en nationellt och internationellt viktig hamn och en förebild som kraftkälla i den pågående omställningen till ett hållbart samhälle och är en drivande kraft för ökad sysselsättning. I Malmö hamn finns framstående exempel på gemensamma cirkulära lösningar och industriell symbios, koldioxidinfångning och klimatsmarta multimodala lösningar.

## Övergripande målsättningar

Masterplan för hamnen följs upp och uppdateras vart femte år. Följande mål är övergripande för det långsiktiga arbetet med utvecklingen av Malmö hamn. Målen tar sikte på år 2050 och avser tekniska nämndens arbete med att utveckla hamnen i området som avgränsas i Masterplan för Malmö hamn.

- Malmö hamn bidrar till den gröna omställningen, ett hållbart samhälle och en trygg godsvaruförsörjning
- Malmö hamn är en drivande kraft för ökad tillväxt och sysselsättning
- I Malmö hamn används marken effektivt och ger en god avkastning





## Strategier med sikte på 2035

För att beskriva hur Malmö stad ska uppnå de övergripande målsättningarna med Malmö hamn har olika strategier formulerats. Strategierna kan bidra till samtliga målsättningar, men redovisas här under den målsättning som de i största mån bidrar till att uppfylla. Varje strategi konkretiseras genom ett antal aktiviteter i en handlingsplan för förvaltningen.

### MALMÖ HAMN BIDRAR TILL DEN GRÖNA OMSTÄLLNINGEN, ETT HÅLLBART SAMHÄLLE OCH EN TRYGG GODSVARUFÖRSÖRJNING

- Gör Malmö hamn till ett centrum för hållbar energi, cirkulära lösningar och industriell symbios.
- Stärk Malmö hamns multimodala förmåga och dess roll som stomnätshamn i EU och transportnod.
- Tillse att det finns beredskap i hamnområdet för en säker försörjning av varor och bränsle till Sverige.
- Säkerställ möjligheter för ett framtida kustskydd i hamnområdet

### MALMÖ HAMN ÄR EN DRIVANDE KRAFT FÖR ÖKAD TILLVÄXT OCH SYSSELSÄTTNING

- Utveckla Malmö hamn som ett attraktivt företagsområde och arbeta i kontinuerlig dialog med centrala aktörer.
- Ingå långsiktiga affärsförbindelser och upplåt marken i hamnområdet med fokus på hållbar tillväxt.
- Profilera Malmö som hamnstad nationellt och internationellt.

### I MALMÖ HAMN ANVÄNDS MARKEN EFFEKTIVT OCH GER EN GOD AVKASTNING

- Stärk hamnnyttan genom att nyttja och anpassa befintlig och tillkommande infrastruktur till den moderna sjöfartens krav.
- Stärk rollen som markägare i avsikt att utveckla Malmö hamn i relation till andra hamnar.
- Upplåt marken inom hamnområdet på ett yteffektivt sätt som bidrar till hamnens utveckling.



# Malmö hamn 2050 – En utblick

Malmö hamn har blivit en populär destination för studiebesök från hela världen. De fartyg som anlöper Malmö hamn år 2050 möts av en framtidssäkrad och flexibel hamn som erbjuder lösningar utifrån den moderna sjöfartens behov. Här finns ett väl utbyggt system för att erbjuda elanslutning vid kaj, så kallad landström, och laddningsinfrastruktur för eldrivna fartyg, samt ett välutbyggt logistikkoncept för olika typer av godshantering. Här har många framgångsrika lösningar inom industriell symbios sett ljuset de senaste decennierna, ofta med stöd av framsynta återvinningsföretag och industrier med etableringar i området, och med stöd från Malmö stad.

En bit österut, bortåt den gamla oljehamnen, har framtidens energihamn växt fram. Genom att tidigt inse den långsiktiga lönsamheten i satsningar på förnybara bränslen har energihamnens aktörer gått i bräsch för omställningen till ett oberoende av fossila bränslen. Med innovativa lösningar utgör energihamnen ett omtalat exempel på hur hållbara lösningar kan gå hand i hand med en ökad lönsamhet.

En annan avgörande faktor i omställningen till hållbara transporter är den omfattande överflyttning av godsflöden från väg till järnväg som skett kontinuerligt under många år. År 2050 utgör den nära kopplingen mellan sjöfart och järnväg en uppenbar framgångsfaktor för Malmö hamn, och är av stor betydelse såväl lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Denna utveckling har funnit starkt stöd i en tydlig markstrategi, där etableringar och företag med tydlig hamnnytta och med intresse av hållbara transportlösningar för sina godsflöden, har prioriterats kraftfullt.

Samtidigt har förutsättningarna för dessa intermodala lösningar mellan järnväg och sjöfart förbättrats avsevärt i och med ett framgångsrikt arbete med att utveckla infrastrukturen i och i anslutning till hamnområdet. De senaste decenniernas järnvägssatsningar, i form av en ny bro mellan Mellersta och Norra hamnen och en utvecklad kombiterminalfunktion i Norra hamnen, har spelat avgörande roll. Samtidigt har järnvägsförbindelsen Fehmarn–Bält gett nya affärsmöjligheter som kunnat konsolideras och utvecklas över tid i Malmö hamn.

År 2050 är Malmö hamn en självklar, stark transportnod i det europeiska transportnätverket. Nya investeringsplaner finner stöd inom EU, som ofta samfinansierar lösningar i samverkan med Malmö stad och den svenska staten. Malmö hamn är inte en hamn som behöver välja en nisch utan kan erbjuda olika logistiklösningar. Med hjälp av hamnnyttiga etableringar och servicefunktioner inom Malmö Industrial Park har Malmö hamn utvecklat och stärkt både sin verksamhet inom Ro-Ro, med nya färjelinjer till Östeuropa, och sin allt mer automatiserade containerhamn.

Med genomtänkta investeringar, och i ständig dialog med centrala aktörer på olika nivåer, har Malmö hamn under de senaste decennierna växt sig allt starkare i konkurrensen, och blivit en av Norra Europas mest framgångsrika hamnar. Hamnens struktur är robust och hållbar och utvecklingen har skett i samklang med översiktsplanens övergripande intentioner. Den mest störande hamnverksamheten är lokaliserad på lämplig plats i förhållande till den nya stadsbebyggelse som utvecklats under de senaste decennierna.

Hamnen utgör nu en lika självklar del av stadens identitet som den gjorde när varvsindustrin nådde sin höjdpunkt under förra seklets andra hälft. I Malmö är vi stolta över vår hamn, och det arv den bär med sig in i framtiden.







För att åstadkomma en väl fungerande hamnoperation krävs underhållsmuddringar och nymuddringar i vattenområdet. Ett hamndjup om minst 10 meter krävs för de flesta fartyg som anlöper till den kommersiella hamnen.

### Muddring av Flintrännen

Ute i Öresund är farleden Flintrännen belägen som spelar stor roll för fartygstrafiken till Östersjön. Sjöfartsverket är ansvarig för underhållsmuddring av farleden. Det finns ett stort behov av att få till stånd en muddring av Flintrännen. Ett samarbete mellan Malmö stad och Sjöfartsverket har inletts för att gemensamt finna lösningar.

### Uppställnings- och transportytor för ökad RoRo-trafik

Under 2025–2026 byggs nya uppställnings- och transportytor på CMPs ytor i Norra hamnen för att kunna tillgodose öppnandet av nya förbindelser mellan Malmö och Polen. Under 2025 går fyra dagliga turer via rederiet Finnlines mellan Malmö–Travemünde, Tyskland (tre per dag) respektive Malmö–Świnoujście, Polen (en per dag). Genom att effektivisera och hårdgöra uppställnings- och hanteringsytorna kan trafiken inom ett par år dubbla trafiken med fler avgångar till båda destinationerna.

### Utfyllnad i Norra hamnen

Malmö stad har fått tillstånd till en utfyllnad i Norra hamnens nordvästra del. Detta innebär att ca 25 hektar skapas för hamnrelaterade verksamheter i Norra Hamnen. Arbetet med utfyllnaden förväntas pågå till 2035 och därefter väntar anläggandet av vägar och annan markbearbetning fram till 2045. Först därefter kan området brukas.

Syftet med utfyllnaden är att skapa nya ytor för hamnverksamhet och möjliggör efter färdigställandet anläggning av nya kajlägen som kan ta emot djupgående fartyg. Genom att utöka området skapas möjlighet att kunna hantera ökade godsvolymer i framtiden och möjliggör även hamnoperatörens flytt från Frihamnen. Utfyllnaden kommer att bli anlagd på ett sätt som gör att den kan bli en del av Malmös framtida kustskydd.

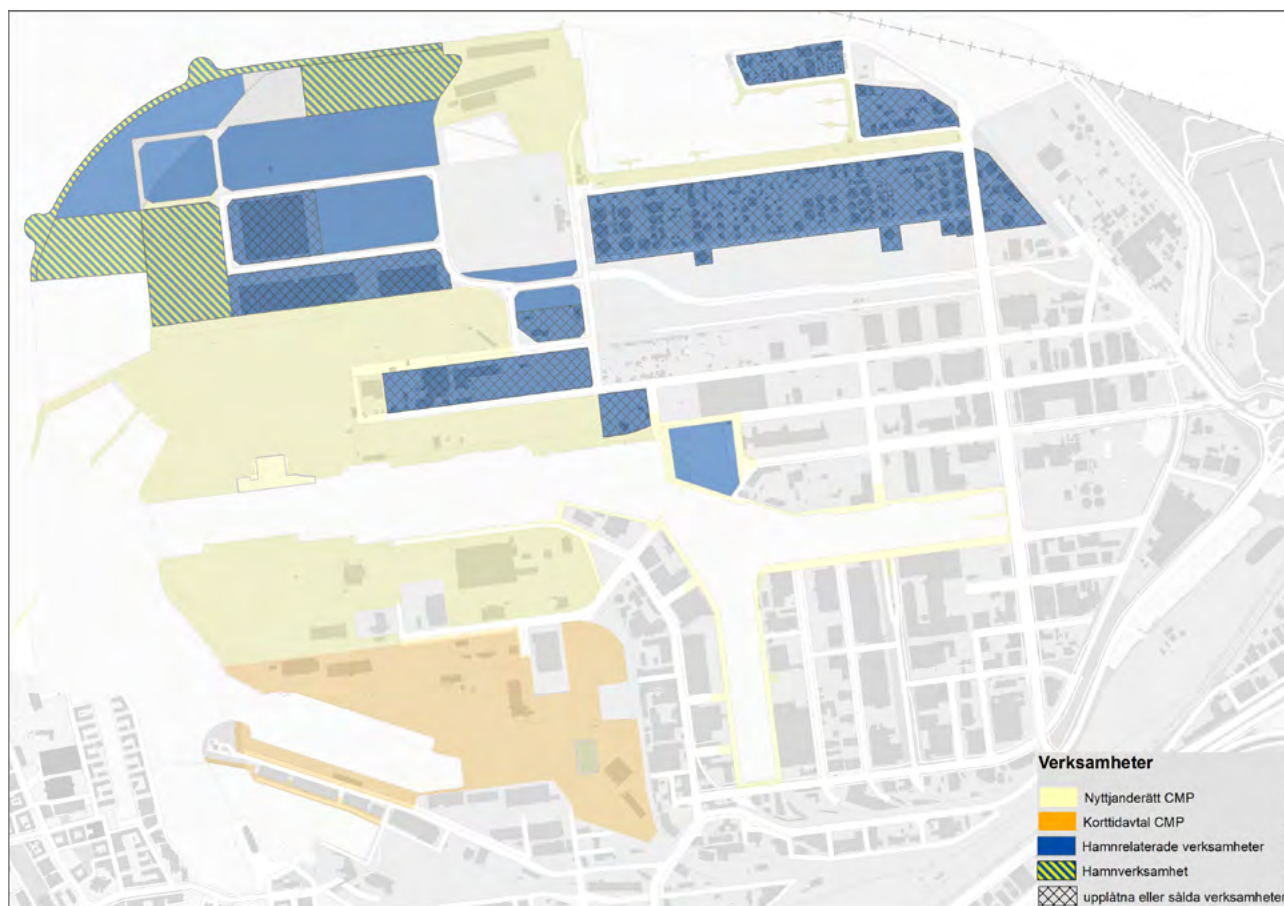
Detaljplanen för den fortsatta utbyggnaden i Norra hamnen möjliggör vindkraft och det finns potential att förlägga två vindkraftverk på den utfyllnad som är planerad.

Det finns ett fokus i arbetet med i synnerhet Norra hamnen, att de etableringar, investeringar och samarbeten som genomförs ska ha en tydlig hamnnytta, det vill säga att de ska behöva eller bidra till någon av hamnens funktioner av kajer, anläggningar för omlastning till järnväg eller väg (intermodala lösningar) eller annan infrastruktur för godshantering.

### Malmö Industrial Park

Malmö Industrial park (MIP) är namnet på utvecklingsområdet i Norra Hamnen. Syftet med området är etablering av hamnrelaterade verksamheter, logistik- och lagerverksamhet samt tillverkningsindustri och energiproduktion. Verksamheten ska bidra till ökade godsmängder till hamnen.

Satsningen på MIP skapar goda förutsättningar för en positiv utveckling för hamn, näringsliv och arbetsmarknad både i Malmö och i regionen. All hamnrelaterad verksamhet som etableras inom MIP påverkar in- och utflödet av gods över kaj och



Karta 3. Kartan visar ett scenario för hur hamnen kan se ut år 2035, hamnverksamhet och hamnrelaterade verksamheter i Norra hamnen





Malmö Industrial Park och kombiterminalen i norra hamnen där omlastning av gods kan ske till järnväg eller väg.

skapar därmed möjligheter för hamnoperatören att utveckla och utöka segmenten RoRo, container och bulkhantering.

Satsningen sänder en viktig signal till verksamheter att hamnen och hamnnära verksamheter kan fortsätta utvecklas. Tillsammans med aktörer i hamnen arbetar Malmö stad med att profilera och marknadsföra området för att skapa intresse för fler etableringar. En försiktig prognos är att den mark som finns att tillgå idag inom MIP har upplåtits till 2035. För etablering av verksamhet inom MIP krävs en koppling till hamnens verksamhet, att verksamheten ska dra nytta av järnvägssystemet och i sin verksamhet hanterar gods över kaj samt bidrar till den gröna omställningen.

### Väg- och järnvägsanslutningar till Norra hamnen

Malmö hamn ingår i det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, vilket ställer krav från EU på möjlighet till anslutningar för godstransporter på väg och järnväg genom Malmö.

Fastighets- och gatukontoret gör kontinuerligt trafikmätningar i hamnområdet liksom i övriga Malmö för att få en tydlig bild över hur trafiken utvecklas för att kunna göra bedömningar av behoven på sikt. De åtgärder som nu vidtas och planeras för väg och järnväg i hamnområdet har sin bakgrund i olika utredningar som företagits bakåt i tiden (Infrastrukturutredning 2015–2030 från 2012, kapacitetsutredning från 2015). Fastighets- och gatukontoret har genomfört en

egen analys för framtida godsvolymer i samband med revideringen av masterplanen under 2024. Analysens slutsats är att framtagna prognoser för trafikutvecklingen till, från och genom hamnen visar att kapaciteten i vägnätet är tillräcklig för att klara förväntade vägtrafikökningar som är följden av fortsatt tillväxt av lastat och lossat gods över kaj i hamnen och av den fortsatta utvecklingen av verksamheter i hamnområdet. Denna analys är i paritet med Trafikverkets prognos från våren 2024 om att Malmö hamns volymer kommer att öka med 38 % fram till år 2045. Vidare kommer den kapacitet som planeras för väg och järnväg att räcka fram till år 2045.

Genom RoRo-verksamheten omlastas idag ca 8 % av allt gods som kommer in till järnväg, de resterande delarna åker vidare med lastbil. Det är Malmö stads mål att utöka denna andel till transporter via järnväg i stället för på väg vilket i sin tur skulle bidra till mindre koldioxidutsläpp. En utökning av volymerna innebär en utmaning med tanke på att godsvolymer beräknas öka i framtiden samtidigt som järnvägssystemet brottas med kapacitetsbrister på olika delar i Sverige vilket påverkar punktligheten för godstransporterna.

När Norra hamnen utvecklas ska de som arbetar där ges förutsättningar att resa kollektivt. Detta skapar långsiktiga och hållbara resvanor som är ytsnåla och resurseffektiva och bidrar till Trafik- och mobilitetsplanens mål om 80 % hållbara resor 2040. För Norra hamnen är målet att 50 % ska resa kollektivt, 10 % cyklar och maximalt 40 % köra egen bil.

## Utbyggnad av järnväg

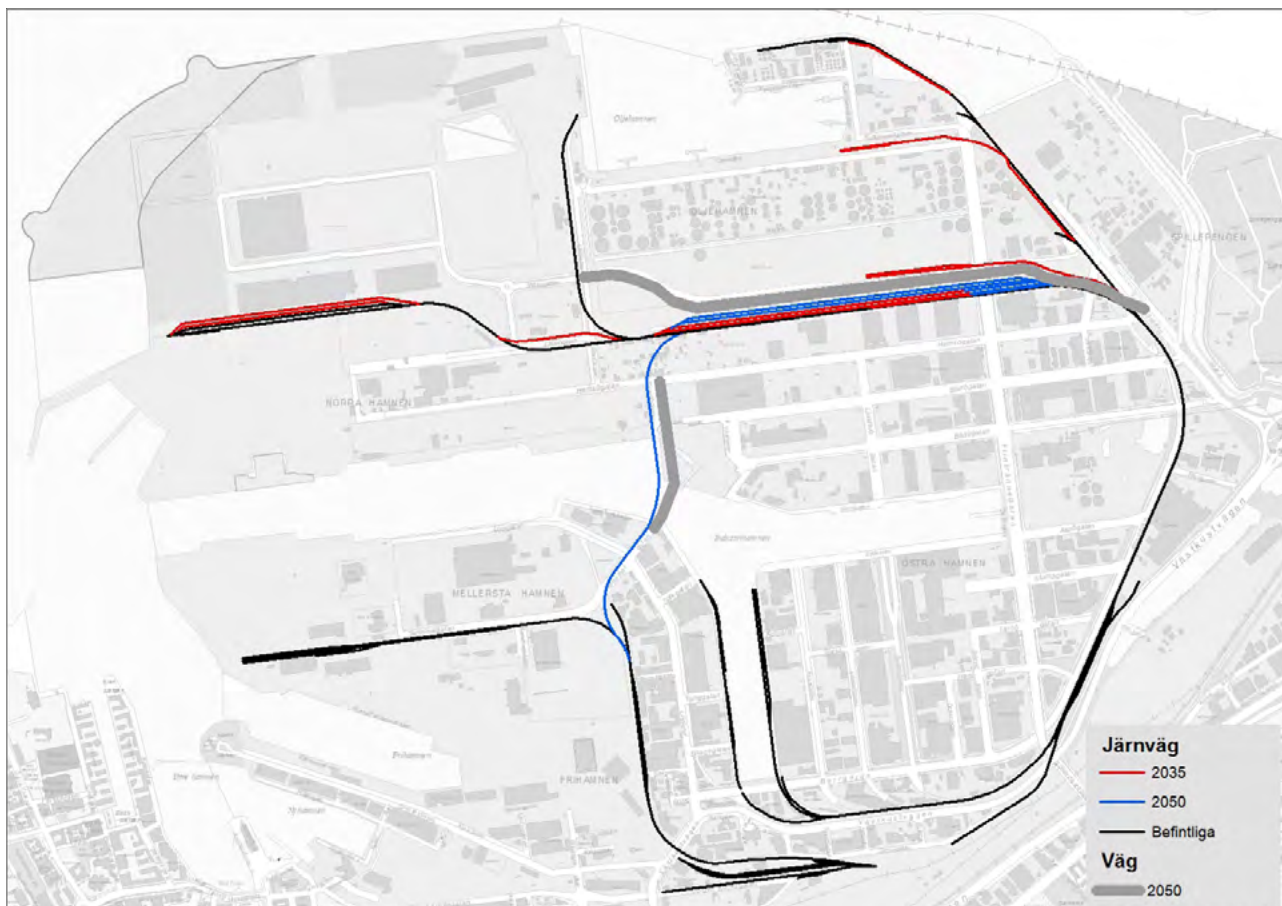
### Möjlighet till fyra spår på Kombiterminalen i Norra hamnen

Planering för nya järnvägsspår har tagits fram i syfte att möjliggöra fortsatt utveckling för verksamheter inom MIP och hamnen. I anslutning till RoRo-färjeterminalen finns en kombiterminal som hanterar omlastning mellan fartyg, väg och järnväg. Kombiterminalen har två separata järnvägsspår som är fullt utnyttjade i samband med färjornas ankomster och avgångar. Det planeras för en utbyggnad av ytterligare ett spår i Kombiterminalen under 2025–2026 (totalt tre stycken). Det finns möjlighet att på längre sikt bygga ut även med ett fjärde spår på Kombiterminalen.

### Möjlighet till åtta rangeringsspår vid Lappögatan

Vid Lappögatan finns plats för att bygga totalt åtta spår. Av dessa spår behövs sex spår för hamnverksamheten och på sikt finns plats för ytterligare två spår. Utmaningen för Malmö hamns järnvägssystem bygger på kapacitetsbrist inne på Malmö godsbangård. Kapacitetsbristen på Malmö godsbangård påverkar möjligheterna att ta emot större godsmängder på järnväg negativt. Fler uppställningsytor i Norra hamnen bidrar på sikt till förbättrad hamnverksamhet.

Två nya rangerspår på vardera 350 meter och tre nya kombispår på vardera 750 meter är planerade att byggas i etapper vid Lappögatan. Där tillkommer nytt tåg bildningsspår om 1 000 meter som kan användas för uppställning. Detta möjliggör hopsättning av heltåg direkt i Norra hamnen vilket



Karta 4 visar befintliga och planerade vägar och järnvägssträckningar i hamnområdet, byggs ungefär mellan 2030–2040.



gör hamnens järnvägstransporter mindre beroende av Malmö godsbangård och minskar belastningen på denna.

### Tåglossningsstation i Olje-/Energihamnen

En tåglossningsstation byggs i Olje-Energihamnen med syfte att lagra och transportera flytande bränsle via järnväg. Anläggningen invigs 2025.

### Fossilfria lösningar för hamnens järnväg

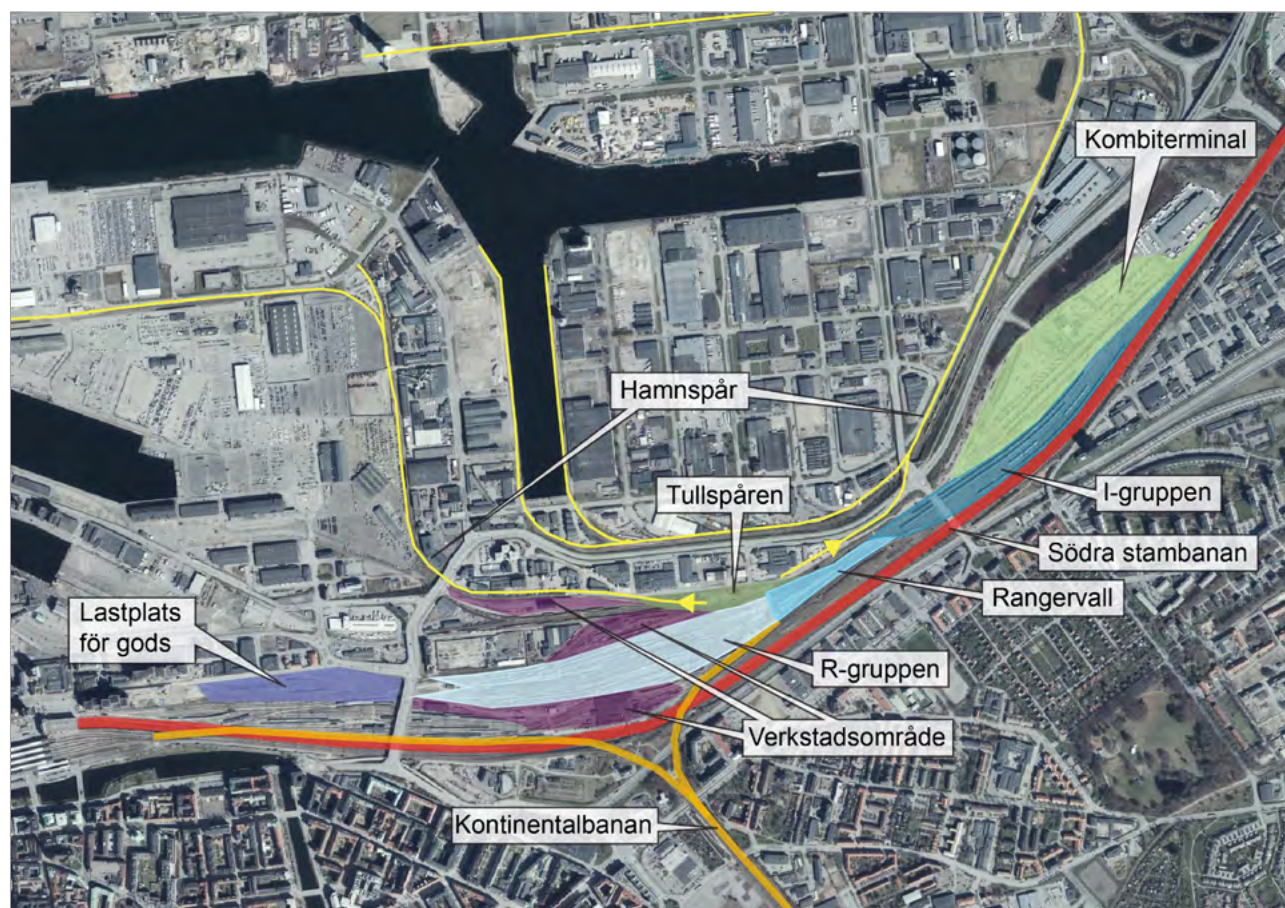
En elektrifiering och signalreglering av järnvägsspåren i hamnen har visat sig ha begränsade möjligheter på grund av dels de höga kostnaderna för årligt underhåll, dels för att elledningar i luften i hamnområdet skulle begränsa hamnoperationen och dess omflyttningar av lastade varor. I stället undersöks andra lösningar för att komma ifrån dagens situation med dieseldrivna lok som ger luftföroreningar i hamnen. Pågående dialoger sker mellan staden och Trafikverket om att förbättra direktanslutningar till Södra stambanan genom elektrifiering och signalreglering vid anslutningspunkten vid Tullspåren (se karta nedan). Ett batteridrivet lok kan i framtiden hämta och lämna vagnar vid Tullspåren för vidare transport inom hamnområdet. Batteridrivna lok är i dagsläget mycket kostsamma och för att ett sådant ska bli verklighet krävs samordning mellan tågoperatörer alternativt att endast en tågoperatör handlas upp för att sköta all järnvägstrafik i området. Det finns också förväntningar på teknikutveckling som kan innebära att det inte behöver bytas lok utan att de långväga transporterna kan fortsätta direkt ut i hamnen med batteridrift.

### En ny huvudgata mellan Spillepengsvägen och Norra hamnen

En ny huvudgata, Seskarögatan, i Norra hamnen från Spillepengsvägen till Utögatan planeras till ca 2035. Den har senarelagts för att underlätta för VA SYDs byggnation av pumpstation och för E.ONs planerade kraftvärmeverk. Den nya huvudgatan kommer att ansluta direkt till utbyggnaden av MIP-området och den planerade utfyllnaden i Norra hamnen.

### En ny förbindelse mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen

En ny förbindelse för väg, gång och cykel samt järnväg planeras för att förbinda Mellersta och Norra hamnen. En ny detaljplan behövs för att säkerställa denna förbindelse. Utöver detaljplan behövs en uppdaterad kostnadsbild för att se över vilka möjligheter staden har för att denna investering ska kunna förverkligas. Det planerade behovet av en ny förbindelse ligger runt 2035–2040 för att säkerställa behovet av ökade godsflöden för järnväg. Bygandet av en förbindelse förväntas underlätta järnvägstransporterna till och från Norra hamnen, särskilt till CMPs anläggningar mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen. Den planerade förbindelsen kommer även att innebära kortare resväg mellan stadens centrala delar och hamnområdet. En förbindelse innebär många fördelar. Det kommer underlätta godsflödena på järnväg i hamnområdet men även på Malmö godsbangård, både tidsmässigt och kostnadsmässigt. Förbindelsen innebär även en bättre resiliens till och från hamnen. Den skapar också en förbättrad möjlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik att nå Malmö C och övriga staden. Förbindelsen behöver ett integrerat kustskydd kring 2070.



Karta 5 visar hamnspåren i gult och överlämningspunkterna vid Tullspåren vid Malmö godsbangård.

### MAXIMA påverkar hamnen i en 10-årsperiod

Utbyggnadstakten i hamnområdet utmanas logistiskt och ytmässigt av att VA SYD ska bygga ut sitt avloppssystem genom det så kallade MAXIMA-projektet. MAXIMA består av ett nytt reningsverk vid Sjölanda, på samma plats som det befintliga, en ny pumpstation väster om reningsverket, en stor avloppstunnel och två mikrotunnlar under Malmö, en avloppstunnel till Lund och nya utloppsledning. Utöver detta kommer behov av uppställningsytor och ny ledningsstruktur. Detta kommer under det närmaste decenniet att påverka infrastrukturen i hamnen. Lediga ytor i hamnområdet kommer behövas tas i bruk för MAXIMA fram till ca 2035. Fastighets- och gatukontoret, CMP och andra systemaktörer i hamnområdet kommer att ha en nära dialog med VA SYD för att lösa de olika logistiska frågor som kommer att uppstå.

### Från oljehamn till energihamn

I den norra delen av hamnen, benämnd oljehamnen, har det sedan slutet av 50-talet bedrivits hantering av fossil gas och olja. Fjärrvärme har producerats i hamnen sedan 1950-talet. Malmö hamn är idag en av landets större importhamnar för olje- och kemiprodukter och försörjer delar av södra Sverige.

Oljehamnen lagrar även olja och fungerar som en omlastningshub för oljeprodukter för transport till andra hamnar. I framtiden finns en målsättning om att beroendet av olja i Sverige ska minska markant och med tiden upphöra.

Energiproduktionen i Malmö har genomgått en förändring, till att i allt mindre utsträckning baseras på fossila bränslen. Enligt Miljöförvaltningens uppföljning av miljöprogrammet är idag över 90 % av Malmös användning av el och värme baserad på förnybar och återvunnen energi. I Malmös hamnområde finns idag två fjärrvärmecentraler, två anläggningar som levererar spillvärme till fjärrvärmeproduktion, ett kraftvärmeverk och ett kraftverk för elberedskap.

Energisystemet i Malmö är under omställning för att uppnå högt ställda klimatambitioner hos olika systemaktörer och hos kommunen för att möta framtidens energibehov och olika behov kopplat till fossilfri el- och värmeproduktion, fossilfria bränslen, elektrifiering, energilagring, med mera. Den norra delen av hamnen är central i denna förändring och utvecklas från att vara en "oljehamn" till en "energihamn".

### VAD ÄR EN ENERGIHAMN?

Stora delar av den infrastruktur som är essentiell för att uppnå stadens målsättningar kopplat till energi och klimat ska samlas i området energihamnen. Energihamnen har potential att bli Malmös centrum för produktion av såväl förnybar värme som av vätgas och andra förnyelsebara bränslen. Potentialen för solesproduktion är stor, både på tak och mark. I energihamnen finns planer på två anläggningar för koldioxidinfångning, samt för en regional nod för transport och mellanlagring av infångad koldioxid. Energihamnen blir alltså en motor i omställningen till framtidens hållbara Malmö. I kommande stycken ges en översikt av viktiga komponenter i framtidens energihamn.







### El- och värmeproduktion

Hamnområdet är centralt i Malmös el- och värmeproduktion. Utöver de befintliga produktionsanläggningarna finns en naturlig plats i hamnområdet för olika typer av tillkommande produktion. Här kan nämnas det planerade biobränsleeldade kraftvärmeverket, en stor potential för solelsproduktion på tak och mark, samt potentiell vindkraftsetablering på kommande utfyllnad av hamnområdet. För ökad resiliens och leveranssäkerhet behöver el- och värmeproduktion kompletteras med energilagring. För att lyckas med att utvinna el från sol och vind för stora produktionsanläggningar behövs anslutning till en produktionsslinga. En produktionsslinga ska börja och sluta i samma fördelningsstation. Efterhand som hamnområdet byggs ut så bör ett planerat stråk för framtida produktionsslingor finnas med i planen.

För att klara den ökade elförbrukningen i hamnen, behövs 1–3 fördelningsstationer, två av dessa i Norra hamnen och en i Frihamnen som även täcker behovet från hamnverksamheten i Mellersta hamnen. Varje station kräver markyta, ca 15 000 kvadratmeter per anläggning som behöver planeras in i strukturen. Detta behövs för att klara den gröna omställningen. Landström behöver installeras för fartygen fram till 2030 för att klara nya krav från EU.

### Energilagring

I Malmös framtida energisystem behövs lagring av både värme, kyla och el. I Norra hamnen planeras värmeenergilagring i form av en varmvattentank för att öka värmelagrings-

kapaciteten i fjärrvärmenätet (även kallad HET). Detta kommer att medföra minskat beroende av fossila bränslen, ökad leveranssäkerhet och avlastning av fjärrvärmepumpar och kraftvärmeverk vid eleffektbrist. Härutöver har värmelagring på distribuerad nivå, för enskilda byggnader i staden, en viktig roll att fylla.

Lagring av el med framför allt batterier är ett viktigt komplement till de väderberoende produktionsslag – sol och vindkraft – som det finns potential för i hamnområdet. Genom att ladda upp när det finns ett överskott på el och ladda ur när det behövs mer effekt och energi i elnätet är batterier en viktig komponent i ett mer leveranssäkert elnät. Batterierna reglerar snabbt och kraftfullt på kort tid medan vätgaslagring är bättre på att lagra energi på säsongsbasis. Då hamnområdet har stor överföringskapacitet är det en fördel att batterilager etableras i området (så nära som möjligt till en fördelningsstation). Både vätgaslagring och batterier tar plats och har skyddsavstånd.

### Vätgas och andra förnyelsebara bränslen

I ett längre perspektiv kan vätgasteknologin ha kommit ner i pris och i kombination med lägre elpriser från utbyggnad av förnybar elproduktion innebär detta att efterfrågan på vätgas kommer att öka. Vätgaslagring är ett bra komplement till kommersiella batterier då batterierna reglerar snabbt och kraftfullt på kort tid medan vätgaslagring är bättre på att lagra energi på säsongsbasis.



Karta 6 visar befintlig och planerad energiproduktion.

Vid omvandlingar mellan el och vätgas blir det omfattande svinn i form av förluster av el till värmeenergi. Om värmeenergin kan tillvaratas (55–65 grader Celsius) så ökar lönsamheten och med detta möjligheten att implementera vätgaslagring.

Ett lågtemperaturfjärrvärmesystem i hamnområdet skulle kunna vara en möjlighet för att kunna dra nytta av de lokala värmeproduktionerna som finns och som kommer att finnas. Ett sådant nät kan även kopplas ihop med blandad stad, till exempel i det framväxande Nyhamnen.

Vid en framtida produktion av biogas är det en möjlighet att få avsättning för överskottsvärmen i ett lågtemperaturfjärrvärmenät. Green2X är ett företag som avser att producera biogas i hamnområdet med halm som råvara och det som blir rest, i denna produktion, är koldioxid och rötdad rest som kan återföras till jordbruket.

Det finns även andra bränsletyper som kan komma att bli intressanta för hamnen att utveckla såsom till exempel LNG, biometanol och ammoniak. Elektrobränslen har samma kemiska sammansättning som fossila och biobaserade bränslen och kan ersätta dessa om det finns god tillgång till förnybar elproduktion för att kompensera för energiförluster i omvandlingar. Produktion av vätgas är ett steg för att producera elektrobränslen, vilket på sikt kan bli relevant i hamnen för att använda infångad koldioxid som alternativ till lagring.

### Infångning av koldioxid samt transport och lagring

Koldioxidinfångning och -lagring innebär att koldioxid avskiljs från rökgaserna i förbränningsanläggningar eller stora processindustrier för att sedan förvätskas. Därefter transporteras vätskan i ledningar eller tankar till en permanent lagringsplats i berggrunden. Infångning och lagring av fossil koldioxid innebär utsläppsreduktion. Om koldioxiden i stället kommer från förnybara källor skapas kolsänkor, eftersom koldioxid som tagits upp av växter från atmosfären lagras permanent istället för att återgå till atmosfären när växten bryts ner eller förbränns.

Infångning och sedermera permanent lagring av koldioxid har en viktig roll att spela i Malmö, både i att reducera storskaliga fossila växthusgasutsläpp och i att skapa kolsänkor som kompensation för fossila växthusgasutsläpp som annars är svåra att reducera. I Malmö finns för närvarande planer i olika mognadsgrad på två anläggningar för koldioxidinfångning i hamnen. Malmö hamn har potential att bli en regional nod för mellanlagring, förvätskning och utskleppning av koldioxid. Ett lokalt samarbete finns för att realisera denna potential (CO2 Hub, ett samarbete mellan aktörer).

Om infångad koldioxid inte lagras kan den istället användas som ersättning för fossil koldioxid i kemiindustrin eller vid produktion av elektrobränslen. Här finns en möjlighet till utveckling av nya näringar, där hamnen kan spela en viktig roll.



## Sektorkoppling

Sektorkoppling handlar om att koppla ihop olika delar av energisystemet genom omvandlingar av energibärare, så som el, värme, gas och flytande bränslen. I Energihamnen finns ett kluster av verksamheter och industrier med stor påverkan på det lokala energisystemet, samt anslutningar till elnätet, det nationella transmissionsnätet för gas och fjärrvärmenätet. Det finns därför flera möjligheter att främja sektorkoppling i Energihamnen, med stor potential att skapa ett mer effektivt och flexibelt energisystem.

Att främja sektorkoppling i Energihamnen kan ge nya möjligheter att hantera utmaningar med lokal energiförsörjning genom ökad kort- och långtidslagring av energi. Det kan också främja det lokala näringslivet genom att skapa förutsättningar för besparingar och nya intäktsströmmar genom att lokala restflöden av energi kan tillvaratas. En ökad sektorkoppling i Energihamnen bidrar till ett mer resurseffektivt och koldioxidneutralt energisystem och samhälle.

Malmö stad och lokala aktörer med olika perspektiv på klimat- och energistrategiska frågor kan tillsammans utveckla området med möjligheter för sektorkoppling i åtanke. Genom att främja dialog och samverkan mellan lokala aktörer kan information om förutsättningar för sektorkoppling kontinuerligt samlas in och tillvaratas.

Sektorkoppling är exempelvis elproduktion från gasturbiner, användning av värmepumpar, vätgasproduktion från förnybar el, tillvaratagande av restvärmeflöden från industriella processer, produktion av elektrobränslen från koldioxid och vätgas, biogasproduktion från biobaserat avfall et cetera.

Sektorkoppling, liksom produktion av förnyelsebar el och värme, förnyelsebara bränslen och energilagring som har beskrivits ovan, bidrar till ett resilient energisystem och minskad sårbarhet i energiförsörjningen.

## Solelsproduktion och vindkraft

Det finns stora möjligheter för solelsproduktion i hamnområdet såväl på mark som på tak. Det finns långtgående planer på solcellsanläggningar i Norra hamnen samt i olika delar inom CMPs område på både tak och mark. En markanläggning mellan 5 000–7 000 kvadratmeter planeras att anläggas i Norra hamnen under åren 2025–2026. Även utanför CMPs område finns goda möjligheter att anlägga solcellsanläggningar, framförallt på befintliga och kommande byggnader men även på mark.

Det finns möjlighet till vindkraftsproduktion genom att bygga två vindkraftverk på planerad utfyllnad i Norra hamnen. Även havsbaserad vindkraft kan i framtiden kopplas till hamnens elproduktion.

I samband med större anläggningar för såväl solceller som vindkraft bör det förberedas för produktionslingor för att kunna överföra elen till det större elnätet.

## Industriell symbios

Industriell symbios är ett sätt för företag och organisationer att i innovativa samarbeten hitta möjligheter att använda restresurser från den ena som råmaterial för andra. Det kan till exempel innebära att företag delar material, transporter, tjänster eller energi och återanvänder dessa resurser i nya sammanhang i stället för att låta dem gå till spillo.

Nya smarta energi- och kretsloppssystem bygger ofta på sammankoppling och synergier mellan olika typer av stora och små energi-, kretslopps- och industrianläggningar samt smarta och dynamiska nät för till exempel värme, el och gas. Det kan också bygga på samlokalisering för att utnyttja restflöden från en anläggning som råvara till en annan.

Industriell symbios kan minska behovet av både råvaror och avfallshantering och därigenom sluta återvinningsloopar –



ett grundläggande inslag i den cirkulära ekonomin och en drivkraft för grön tillväxt och miljöinnovativa lösningar. Det kan också minska utsläpp, sänka energiförbrukning och skapa nya intäktsströmmar. Flöden och industriell symbios kommer att vara en viktig del av den framtida hamnen, där tillverkning och logistik går hand i hand.

I hamnområdet finns idag (2025) ett stort antal pågående symbioser mellan företag. Exempelvis sker värmeutvinning från Orions verksamhet till E ONs fjärrvärmenät, hantering av konstruktionsmassor i samarbete mellan Sysav och VA SYD. Sysav tar via CMP emot utsorterat bränsle från andra länder i Europa för energiåtervinning i kraftvärmeverk. Ragnsells i samarbete med VA SYD hanterar slam som kan spridas till åkermark.

### Naturområden i den norra delen av hamnområdet

I Norra hamnen finns naturområden som i en inventering till nuvarande Naturvårdsplan för Malmö stad blivit klassade högt för sina naturvärden för främst växt- och djurliv och inte som rekreation för människor. Det är av högsta vikt att långsiktigt säkerställa riksintresse Malmö hamn men att detta i möjligaste mån sker med hänsyn till de naturvärden som finns i området. Naturvärden har till stor del uppstått efter utfyllnad och i väntan för tänkt hamnändamål.

Områdena är belägna på kvartersmark och eftersom Norra hamnen till stora delar är ett säkerhetsklassat område för hamn blir det begränsad tillgänglighet för allmänheten. Hamnverksamheten i Norra hamnens olika delar föranleder

även tung trafik på järnväg och väg vilket bidrar till att det blir svårt att ordna publika ytor för rekreation. Det kan finnas ett värde för en del djurarter att det finns områden för dem utan människor. Det är dock en inriktning hos Malmö stad att utveckla gång- och cykelvägar i hamnområdet och i förlängningen även kollektivtrafik.

Grönmarkerade ytor ska inte bli hårdgjorda utan kommer i framtiden att bli områden där växtlighet och djurliv kan få utrymme. Det större rektangulära området, öster om Verkögatan, har blivit uppmärksammat för att vara ett särskilt viktigt område i Sverige för den utrotningshotade grönnäcksvaddan. Ut mot kusten, på den planerade utfyllnaden finns utrymme för att eventuellt förlägga två vindkraftverk. Staden planerar för att det ska bli ett grönt stråk såtillvida att det inte blir en hårdgjord yta. I Naturvårdsplanen har olika platser i Norra hamnen uppmärksamats för att ha ett rikt fågelliv. I karta 7 har endast vissa större områden/stråk i norra delarna av hamnen tagits med. Ett fågelhabitat har fått ett särskilt område i Norra hamnen.

I Malmö stads Naturvårdsplan är en yta i havet om 40 hektar över Norra hamnen utpekad där det förekommer ålgräs. Naturvärdena måste skyddas trots den täta fartygsstrafiken. Kommunen arbetar tillsammans med andra aktörer i bland annat uppströmningsarbeten för att minska föroreningarna. I framtiden kommer fartygen i högre utsträckning att drivas på fossilfria bränslen såsom biometanol och dylikt. Vidare kommer fartyg vid kaj att få energi genom laddanslutning vilket minskar föroreningarna.



Karta 7 visar befintliga naturområden i den norra delen av hamnområdet och framtida gröna stråk.







# Förutsättningar för Malmö hamn

I detta kapitel beskrivs ett antal lagar, förordningar och styrdokument med mera som på olika sätt skapar förutsättningar för planering och utveckling av Malmö hamn.

## Transeuropeiska transportnätet och stomnätshamn

TEN-T eller **Transeuropeiska transportnätet**, startades av EU redan på 1980-talet och är ett projekt för att optimera logistik inom infrastruktur och transport genom Europa. Transportnätet är uppdelat i tre lager; stomnätet (the Core Network), det utvidgade stomnätet (the Extended Core Network) och det övergripande nätverket (the Comprehensive Network). Malmö är en del av Core Network som avser att binda samman alla större städer och större transportvägar med varandra. Detta nätverk avses att vara klart till sista december 2030. De andra nätverken har fått målsättningen att stå klara 2040 och 2050.



Karta 8 visar ScanMed-korridoren i nätverket TEN-T

Det övergripande syftet med TEN-T är att få till stånd en smart och hållbar tillväxt för alla och stimulera skapandet av arbetstillfällen i enlighet med målen i den europeiska gröna given, strategin för hållbar och smart mobilitet och handlingsplanen för nollförorening från luft, vatten och mark. För att uppnå detta behöver Europa en modern, högeffektiv infrastruktur som bidrar till att binda samman och integrera unionen och alla dess regioner, inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Dessa förbindelser ska bidra till att förbättra den fria rörligheten för personer, varor, kapital och tjänster. De transeuropeiska nätverken bör underlätta gränsöverskridande förbindelser, främja större ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, och bidra till en mer konkurrenskraftig social marknadsekonomi och motverka klimatförändringarna.

Som en del av TEN-T har 104 av EU:s drygt 1 200 hamnar utsetts till Core Ports, däribland Malmö hamn. Det är hamnar som via sitt geografiska läge och sin moderna infrastruktur har störst betydelse i utvecklingen av de nya transportkorridorerna. Genom att Malmö hamn är en utsedd Core Port innebär det att den är en viktig del i EU:s infrastruktur men även en viktig del i den nationella infrastrukturpolitiken. Det innebär att det är lättare att få offentligt stöd för investeringar och utvecklingsprojekt, till exempel för anslutande

järnvägs- och vägförbindelser eller andra infrastruktur-satsningar som behöver göras när mer gods ska hanteras i framtiden. Merparten av utbyggnaden finansieras genom nationella satsningar men EU-bidrag utgör ett komplement som aktörerna kan ansöka om medel från.

I Sverige finns ytterligare fyra Core Ports (Luleå, Göteborg, Stockholm och Trelleborg). Samtliga ligger i transportkorridoren "Skandinavien–Medelhavet" som går rakt genom Tyskland från norra Sverige/Finland till södra Italien och Malta. En status som ställer vissa krav, bland annat att hamnarna ska ha tillgång till alternativa fartygsbränslen. Detta finns inte väl utbyggt i Malmö hamn utan är något som återstår för hamnen att åstadkomma. En ny förordning för TENT-T började gälla i juni 2024.

## EU:s hamntjänstförordning

EU:s förordning 2017/352 och kompletterande lag 2019:159 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EU:s hamntjänstförordning) tillämpas från och med den 24 mars 2019. Förordningen reglerar bland annat frågor om rätt till tillträde till hamnen för att utföra hamntjänster och villkoren för detta, samt frågor om finansiell insyn i hamnens verksamhet.



## Förändrat klimat och kustskydd

Det förändrade klimatet bedöms bli en allt mer påtaglig fråga för såväl Malmö hamn som resten av världens hamnar. Såväl fartygens drivmedel som dess last kommer präglas av en övergång mot minskade klimatutsläpp. Själva infrastrukturen och hamnen som anläggning kommer däremot mer påverkas av effekten av klimatförändringen och då primärt att havet stiger. Hamnen behöver, av naturliga skäl, vara belägen vid havet och på en nivå som möjliggör lastning och lossning. Hur hamnen ska möta havets kontinuerliga stigning kan därför behöva skilja sig mot hur en tätort eller till exempel en väg kan möta havet. Med bibehållen funktion kan till exempel en hamn inte möta havshöjningen genom åtgärder som avsevärt försämrar hamnens tillgång till havet, exempelvis att flytta hamnen till markant högre mark eller anlägga höga skyddsmurar som omöjliggör lastning och lossning. Hamnen behöver istället möta havets stigning successivt så att avståndet till medelvattennivån förblir snarlik dagens avstånd.

Utifrån dagens kunskap om hur klimatet kan komma att förändras är det inte sannolikt att åtgärder för skydd mot havet i Malmö behöver företas förrän med start kring år 2070. Dock kan vissa förstärkningar av befintligt vågskydd behöva ske tidigare än så. Alla typer av anläggningsprojekt inom hamnområdet behöver dock, redan idag, säkerställas så att de inte försvårar eller fördyrar en framtida anpassning. Vidare behöver infrastrukturprojekt inom hamnområdet belysas utifrån möjligheten att utformas så att de även har en positiv effekt utifrån framtida kustskydd. Det kan till exempel röra sig om kajrenoveringar som renoveras upp till framtida, högre havsnivåer och ny- och ombyggnation av järnväg, gator samt bebyggelse till högre nivåer. Ett relevant exempel som bör lyftas är om- och utbyggnaden av Sjölundas avloppsreningsverk som i samband med ombyggnationen

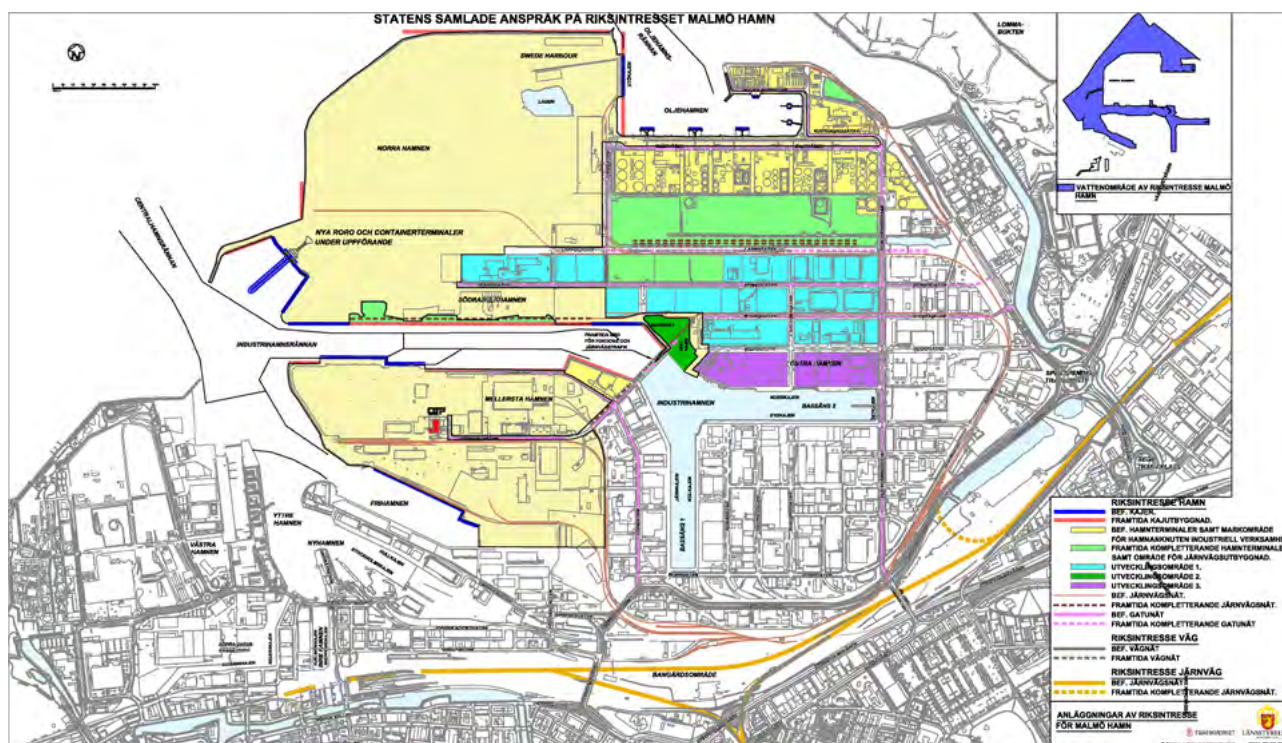
lyfts upp för att kunna stå emot framtida havsvattenstånd. Planerad utfyllnad i Norra hamnen kommer ha tillräckligt höga marknivåer för att utgöra ett effektivt kustskydd för bakomliggande bebyggelse.

## Miljötillstånd

Hamnoperatören har ett utfärdat miljötillstånd av länsstyrelsen vilket är ett krav eftersom hamnoperationen är en miljöfarlig verksamhet. Innevarande miljötillstånd för Malmö hamn tillåter en maximinivå för verksamheten om 6 000 fartygsanlöp per år. Det finns även vissa volymrestriktioner för mellanlagring av specifika miljöfarliga produkter. Under den senaste tioårsperioden har antalet anlöp till Malmö hamn varierat mellan 2 000 och 3 000 per år.

## Riksintressen i Malmö hamn

Områden som på grund av sina speciella förutsättningar bedöms vara av nationellt intresse kan av statens myndigheter pekas ut som riksintressen. Inom området för Masterplan för Malmö hamn finns flertalet olika riksintressen utpekade. Detta avsnitt innehåller en sammanställning och kort summering av vad riksintressena innebär. För den läsare som vill fördjupa sig mer finns mer information på Trafikverkets hemsida.



Karta 9 visar i färg vilka delar av hamnområdet som ingår i riksintresset.

## Malmö hamn

Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten vilket innebär att den har en nationell betydelse.

I Trafikverkets precisering av riksintressets innebörd konstateras att Malmö hamn har en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag och att hamnen har ett strategiskt läge i Öresund. Utgångspunkten för bedömningen av Malmö hamn som riksintresse har varit att det är en samlad hamnfunktion, ingående i TEN-T-nätverk, och/eller omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod. Trafikverket kommer under 2025 påbörja ett arbete med att revidera riksintressena utifrån nya framtagna kriterier. Malmö stad blir involverad i processen.

Riksintresset syftar till att skydda väsentliga funktioner i hamnen snarare än den faktiska utbredning som verksamheten har idag. Det innebär att riksintresset inte är statiskt utan kan förändras när förutsättningarna för hamnverksamheten förändras. Detta innebär till exempel att riksintresset för en viss yta eller hamnfunktion kan omprövas om funktionen på ett godtagbart sätt kan lokaliseras till en annan plats inom hamnen. I riksintresset finns kuststräckan i norra delen av Norra hamnen, till vänster om Energihamnen, med som ett möjligt område för framtida kajutbyggnad. Detta finns inte med i hamnverksamhetens planering men på lång sikt (år 2060–2080) kan detta vara en möjlig utbyggnad av hamnen om det vid den tidpunkten finns ett behov.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.

## Farled

I direkt anslutning till området för Masterplan för Malmö hamn finns tre viktiga riksintressen för allmänna farleder. Farled 202 Flintrännan ute i Öresund har farledsklass 1 (prioriterade sjövägar utpekade som säkra sjövägar ledande till allmänna hamnar). Farleden har en skyddad höjd på 40 meter och ett skyddat djup på 9 meter. Följande två farleder löper in i Malmö hamn. Farled 231 Malmö redd-Oljehamnen ingår i TEN-T A och har farledsklass 1. Farleden har en skyddad höjd på 75 meter och ett skyddat djup på 16 meter. Farled 232 Malmö redd-Frihamnen ingår i TEN-T A och har farledsklass 1. Farleden har en skyddad höjd på 75 meter och ett skyddat djup på 11 meter.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.

## Järnväg

Inom området för Masterplan för Malmö hamn finns järnvägsspår som är av riksintresse. De järnvägar som utpekade som riksintressen uppfyller något av följande kriterier.

De är:

- av internationell betydelse.
- av nationell betydelse.

- av interregional betydelse.
- av särskild regional betydelse.
- av betydelse såsom förbindelse mellan bana av riksintresse och utpekad nod av riksintresse.
- av betydelse för omledning av trafiken.
- befintliga och planerade namngivna kombiterminaler, rangerbangårdar och växlingsbangårdar.
- övriga last- och lossningsplatser samt terminaler.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.

## Väg

Det finns två riksintressen för väg inom området för Masterplan för Malmö hamn. "E6.01 Västkustvägen i Malmö" samt "E6.01 Trafikplats Spillepengen i Malmö". I riksintressenas funktionsbeskrivningar anges att E6.01 utgör en anslutning till en särskilt utpekad kombiterminal längs Västkustvägen samt att vägen utgör en anslutning till en utpekad hamn av riksintresse. En god tillgänglighet till Malmö hamn är av stor vikt för staden och dess framtida utveckling.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.

## Högexploaterad kust

Riksintresset Högexploaterad kust har en vid utbredning och omfattar stora delar av Malmö både på land och i vattenområdet. Riksintresset bygger på att kustområdenas natursköna och kulturellt intressanta områden har ett särskilt stort värde för rekreation och turism för den breda allmänheten och att dessa värden ska skyddas mot exploatering som gör att de går förlorade. Det är framför allt större industriella anläggningar, täktverksamhet med mera som utgör hot mot bevarandevärdena, liksom en exploatering som utesluter allmänheten från att utnyttja områden för strövande och bad etc.

Nyttjandet av marken och vattnet i kustzonen ska karakteriseras av långsiktig hushållning och ske på ett sätt som möjliggör att naturtyper, biotoper och naturligt förekommande arter kan bevaras i livskraftiga balanserade populationer samtidigt som möjligheten till rekreation och friluftsliv skapas i ett varierat landskap.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten inom sina respektive ansvarsområden.

## Energiproduktion och energidistribution

Öresundsverket i Östra hamnen har beslutats utgöra ett riksintresse. Detta omfattar, förutom anläggningsområdet, även kaj, pir, hamnbassängen utanför anläggningen och anslutningsledningarna till nästa stamnätsstation.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Statens energimyndighet.



## Regionalt perspektiv

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 har tagits fram av Region Skåne på uppdrag av regeringen. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Satsningar på järnvägsnätet och på Europavägarna framkommer i regeringens nationella plan för transportinfrastruktur 2022–2033.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, som togs fram 2017, är det bakomliggande dokumentet om Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Vid samma tidpunkt togs också en särskild strategi fram för gods och logistik i Skåne. I denna lyftes fram att en större andel av godset som kommer in behöver transporteras effektivare via järnväg, i fordon med fossilfria drivmedel samt med sjöfart närmre sin slutdestination för att klara ökade volymer och miljökrav. Region Skåne arbetar under 2023–2026 med att ta fram en ny strategi för den långsiktiga utvecklingen avseende transportsystemet som helhet där godsfrågor ingår.

### Regionplan för fysisk planering

Region Skåne har i uppdrag att ta fram en regionplan för fysisk planering. Denna ska kunna vara ett stöd i de skånska kommunernas planering vad gäller mellankommunala och regionala fysiska planeringsfrågor. Regionplanen ska bland annat ange grundragen för användningen av mark- och vattenområden. Det behövs för att samlat hantera frågor som klimatpåverkan, regional bostadsförsörjning och övergripande infrastrukturfrågor.

Arbetet innebär även att koppla samman kommunernas översiktsplaner med den regionala utvecklingsstrategin.

Regionplanen för Skåne 2022–2040 antogs av regionfullmäktige i juni 2022.

### Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Region Skåne har ansvar för Skånes regionala utvecklingsstrategi (RUS). Strategin syftar till att skapa en målbild över hur Skåne långsiktigt bör utvecklas för att åstadkomma hållbar tillväxt och ge förutsättningar för en god livskvalitet. Strategin belyser Skånes utmaningar och möjligheter samt tillgångar, hur dessa bör utvecklas och vad som ska prioriteras. Gällande strategi beslutades av regionfullmäktige i juni 2020. Under 2024 sker en översyn av strategin.

### Skånes hamnar

Under ledning av Region Skåne har en grupp av representanter från hamnägarna i Trelleborg, Ystad, Helsingborg och Malmö satts samman. Gruppens uppdrag är att arbeta fram en gemensam bild för utvecklingen av Skånes hamnar bland annat för att komma till bukt med de brister som finns i kapacitet och robusthet för väg- och järnvägstransporter till och från Skånes hamnar. Genom arbetet ska väl underbyggda argument tas fram som kan stödja nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Skåne relaterade till hamnarnas verksamhet.

## Tillfällig användning och arrenden

Malmö stad har som inriktning sedan den första masterplanen att inte sälja mark som senare kan behövas för andra intressen i hamnområdet. Eftersom flera olika riksintressen liksom den kommersiella hamnens intressen påverkar utvecklingen i området blir det av vikt att staden förhåller sig flexibel med sina ytor för att kunna möta framtida behov. Kommunen upplåter mark och byggnader till olika företag och andra aktörer (myndigheter, annan kommunal verksamhet) i tidsbegränsade arrenden eller genom tomträtt som i regel är begränsade till 25 år med möjlighet till förlängning för innehavaren om 25 år till. Områdena i hamnområdet såsom Frihamnen, Mellersta hamnen, Energihamnen är till övervägande delar upplåtna till någon aktör av den mark som staden äger. I Norra hamnen finns vissa större ytor kvar.

I arbetet med att upplåta marken ingår ett strategiskt övervägande kring vilken nytta som intressentens verksamhet bidrar med till området. För områdena i främst Mellersta och Norra hamnen som ingår i eller befinner sig i angränsning till CMPs område krävs ett hanteringsavtal mellan aktören och CMP om gods över kaj.

Malmö stads intentioner är att Frihamnen på sikt kommer att övergå till blandad stad. Under en övergångsperiod kommer ytorna i Frihamnen successivt att ändras från hamnverksamhet till andra användningsområden såsom tillfälliga arrenden, upplag till metrobyggnation samt andra markfunktioner som kan användas till anslutande stadsomvandlingsprojekt. I Energihamnen/Oljehamnen och i anslutning till området kommer nytta kopplat till planerade verksamhet inom energilagring/produktion att ha betydelse.

## Hamnordning, allmän hamn och farleder

I Malmö stads hamnordning finns lokala föreskrifter, som kompletterar grundläggande bestämmelser, om allmän ordning och säkerhet på offentlig plats. Den gällande hamnordningen innefattar Malmö hamn och Limhamns norra hamn.

Genom att vara utpekad som allmän hamn och allmänna farleder anses Malmö hamn och farlederna till hamnen vara nödvändiga eller nyttiga för den allmänna samfärdseln. Hamnen ska vara öppen för allmän trafik och är skyldig att ta emot trafik som vill anlöpa. Endast i undantagsfall får hamnen avvisa fartyg, till exempel med hänvisning till utrymmesskäl eller karantänsbestämmelser.

Beslut om inrättande av allmänna farleder och hamnar fattas av regeringen och meddelas av Sjöfartsverket, som har ett ansvar att föra register över samtliga allmänna farleder och hamnar.

# Ordlista

**Allmän hamn:** En allmän hamn är skyldig ta emot fartyg i mån av plats, men kan differentiera prissättningen utifrån exempelvis hur miljöstörande fartyget är.

**Bangård/godsbangård/rangerbangård:** En bangård är spårområdet på en järnvägsstation där vagnar och lok kopplas samman (rangeras) till tåg. På en godsbangård hanteras bara godsvagnar. En rangerbangård är en större godsbangård.

**Bulkods:** Flytande bulk är vätskor som transporteras i tankar och torr bulk, exempelvis skrot eller grus, lastas oförpackat i lastutrymmen.

**Core port:** Stomnätshamn, utvalda hamnar av EU som får en särskild status som nod i Europas transportkorridorer. Det innebär att krav ställs på tillgängligheten och ger även möjlighet att söka investeringsstöd från EU.

**Differentierad hamn:** En hamn som har specialiserat sig mot vissa typer av gods. En vanlig strategi för hamnar som har för små volymer för att vara en fullservicehamn (se detta begrepp nedan).

**Flintrännan:** I Öresund utanför Malmö ligger farleden Flintrännan som är en av två sjöfartspassager genom Öresund. Denna har stor betydelse för sjöfarten till och från Östersjön. Flintrännan har behov av underhållsmuddring vilket Sjöfartsverket är ansvarig för.

**Fullservicehamn:** En hamn som kan tillgodose i princip alla godstyper som torr och flytande bulk, containers, trailers, och passagerar- och kryssningstrafik.

**GBER:** EU:s regler som stipulerar regler för undantag för stöd till hamninvestering.

**Hamn, Hamnstad:** Mestadels en geografisk bestämning som kan rymma flera olika hamnanläggningar med olika funktioner. Hamnanläggningarna benämns också exempelvis specialhamnar och hamnterminaler.

**Hamn av Riksintresse:** Utpekad "hamn" enligt Miljöbalkens 3 kap.

**Hamnordning:** Regleras i Ordningslagen 3 kap SFS 1993/1617.

**Intermodalitet/multimodalitet:** Innebär att flera trafikslag (ofta väg, järnväg, sjö) kan kombineras i en transportkedja. Används också för att beskriva hur olika lastbärare kan flyttas mellan transportslag, exempelvis containers och trailers.

**Kombiterminal:** Omlastningsterminal där omlastning av gods sker mellan väg/järnväg. I hamnen finns dessutom multimodala möjligheter (sjö, väg, järnväg).

**Koncessionslagstiftning:** Reglerar förhållandet mellan landlord och hamnoperatör.

**Landlord:** Markägare för en hamn kallas landlord.

**Lastningsområde:** De ytor i hamnen eller vid någon annan godsterminal som behövs för att flytta last mellan trafikslag.

**LNG:** Liquified Natural Gas, det vill säga flytande naturgas. LNG är en lösning för att effektivt distribuera naturgas där det saknas gasledningar. I flytande form kan naturgasen även användas som fartygsbränsle.

**Modulbunden trafik:** Transporter som nyttjar lastbärare som containers och trailers, så kallade enhetslaster.

**Ro-Ro:** Roll-on/roll-off eller Ro-Ro är fartyg som skeppar fordon som körs på och av fartyget.

**Ro-pax:** Begreppet kommer från engelskans roll-on/roll-off passenger vessel (Ro-Ro-passagerarfartyg) och är en färjeform där Ro-Ro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort. Ro-pax-färjor är vad som allmänt kallas bilfärjor och har passagerarutrymmen med restaurang och annat som ger komfort.

**Stomnätshamn (Core Port) och (Comprehensive Port):** Utpekade hamnar i EU:s prioriterade transportkorridorer, vilka i sin tur utvecklas inom projekt och finansieringsstrukturer som TEN-T.

**Styckegods:** Gods som paketeras i lådor eller kartonger.

**TEN-T:** Det europeiska transportnätet, utsett av EU som vill verka för effektiva transportvägar i Europa.

**Uppmarschområden:** I detta sammanhang betyder det en tillgänglig yta som kan användas för samling av olika funktioner.



# Läs mer

AFRY, ”Framtida scenarier för Malmö bangård”, 2024, konsultrapport beställd av Malmö stad

Region Skåne, Skånes TEN-T hamnar – en viktig länk i Sveriges försörjningskedja

Sweco, ”Omvärldsanalys Malmö hamn 2024 – underlag för reviderad Masterplan”, december 2024, konsultrapport beställd av Malmö stad

Sweco, ”Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions”, 2023-03-31, rapport beställd av STRING och Greater Copenhagen

Trafikverkets rapport ”Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets Basprognoser 2024”, 2024-04-02

WSP, ”Hamnutveckling i Skåne – fördjupat kunskapsunderlag”, 2021-01-15, konsultrapport beställd av Region Skåne

**Dokumentets namn:**

Masterplan för Malmö hamn

**Typ av dokument:**

Masterplan

**Beslutad av:**

Tekniska nämnden

**Framtagen av:**

Fastighetsavdelningen

**Ansvarig chef:**

Viktoria Morén

**Reviderad av:**

[Förnamn Efternamn]

**Ansvarig för uppföljning/revidering:**

Fastighetsavdelningen

**Diarienummer:**

[Diarienummer]

**Version:**

2

**Datum för beslut:**

[Datum]

**Organisation/område:**

Fastighets- och gatukontoret

**Uppföljd:**

[Datum]

**Reviderad:**

[Datum]

**Följs upp:**

2030

## Metod

Projektgruppen har inhämtat kunskap från tidigare arbeten för hamnen, genom dialogmöten med representanter från företag med verksamhet i hamnen, myndigheter (Trafikverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen) och systemoperatörer (Sysav, VA SYD, E ON, Uniper), genom studiebesök i ett antal stomnätshamnar, samt genom en omvärldsanalys som gjorts av en konsultbyrå. Genomgående har kontinuerlig dialog förts med CMP, By og Havn samt med andra förvaltningar såsom miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och stadskontoret.

## Projektorganisation

**Styrgrupp:** Viktoria Morén (FGK), Anna Modig (FGK), Jörgen Jepson (FGK), Maria Hultin (FGK), Ulrika Prytz Rugfelt (CMP), Niklas Finné (CMP)

**Projektleddare:** Max Hanander (FGK), Daniel Svärd (FGK), Jenny Blom (FGK)

**Projektgrupp:** Lars Brinte (FGK), Olle Anderberg (FGK), Barbro Yngveson (FGK), Christian Röder (FGK), Magnus Fahl (FGK), Kristoffer Nilsson (FGK), Kenneth Frykländer (SBK), Jessica Pettersson (STK), Agneta Persson (STK)

FGK = fastighets- och gatukontoret, SBK = stadsbyggnadskontoret, STK = stadskontoret

