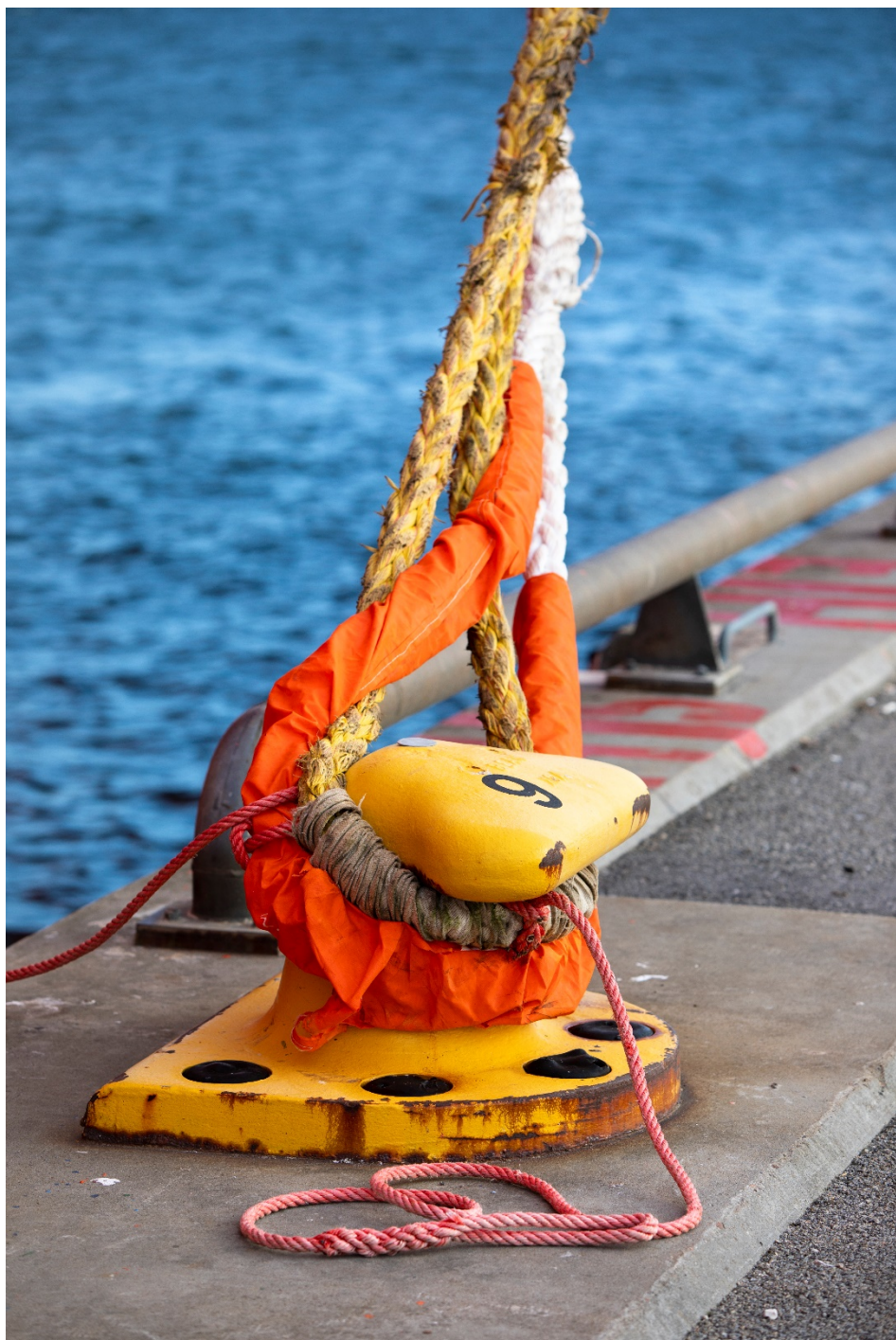


Masterplan för Malmö hamn



2020-06-10

Projektorganisation

Styrgrupp:

Sarah von Liewen (FGK), Patrik Widerberg (FGK) och Håkan Thulin (FGK)

Projektledare:

Max Hanander (FGK)

Projektgrupp:

Daniel Svärd (FGK), Viktoria Morén (FGK), Lars Brinte (FGK), Olle Anderberg (FGK), Emmy Linde (FGK), Dan Neland (FGK), Ida Winroth Brattström (FGK), Nina Nordin (FGK), Kenneth Frykländer (SBK)

FGK = fastighets- och gatukontoret, SBK = stadsbyggnadskontoret

Fotograf försättsblad: Johan Ramberg

Innehållsförteckning	
Projektorganisation	2
Inledning	4
Uppdraget	4
Syfte	5
Avgränsning	5
Metod	6
Malmö hamns utveckling till 2050	8
Vision för Malmö hamn	8
Övergripande målsättningar	8
Strategier med sikte på 2030	9
Hamnens fysiska och funktionella utveckling till 2030	10
Malmö hamn 2050 - En utblick.....	17
Malmö hamn i sitt sammanhang	19
Geografiskt läge och godsflöden.....	19
Infrastruktur och logistik	20
Miljö	21
Landlord-ansvaret	22
Övrigt.....	23
Malmö hamn	24
Hamnens delar och ägarstruktur	24
Rollfördelning	26
Viktiga aktörer i Malmö hamn.....	27
Förutsättningar för Malmö hamn	32
Ordlista	42
Läs mer	45
Bilaga 1: Handlingsplan med sikte på 2030	47
Bilaga 2. Omvärldsbevakning och analys av Malmö hamn	51

Inledning

Malmö hamn har en lång och viktig historia, som i högsta grad bidragit till Malmös utveckling. Under många år låg en stor del av Malmös 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 vi lever i idag. När vi nu tar nästa steg i Malmö hamns långa historia, låt oss också stanna upp för ett ögonblick och känna historiens vingslag över hamnen.

Genom att aktivt arbeta med utvecklingen av Malmö hamn ska vi bygga vidare på stadens arv och möjliggöra utveckling av verksamheter och arbetstillfällen utifrån den tid vi lever i nu, med alla möjligheter och utmaningar det för med sig. Med utgångspunkt i hamnens och de hamnrelaterade verksamheternas intressen ska hamnens struktur utvecklas i en långsiktigt hållbar riktning i samklang med ny stadsbebyggelse. Tillägget till nyttjanderättsavtalet med hamnoperatören, som gäller från och med 2020, förtydligar planerna för en fortsatt hållbar struktur i hamnområdet. Malmö hamn ska vara en del i något större. Som en självklar del i att möjliggöra handel och skapa ekonomisk tillväxt i hela regionen, ska hamnen också erbjuda de hållbara lösningar som krävs för att nå klimatmålen.

Masterplan för Malmö hamn tydliggör tekniska nämndens långsiktiga inriktning och målsättningar för Malmö hamn. Detta är den första övergripande planen som tas fram och därför blir den en del i stadens kunskapsbyggande. Det fortsatta arbetet handlar till stor del om att utreda och utveckla relevanta aspekter som har identifierats. Samtidigt som Masterplan för Malmö hamn kommer på plats, växer en ny organisation för arbetet fram på fastighets- och gatukontoret. Den handlingsplan som är bilagd huvuddokumentet utgör en konkretisering av det arbete som ligger framför oss. Aktiviteterna kommer att prioriteras årligen i budgetprocessen.

Uppdraget

I augusti 2017 beslutade kommunfullmäktige att flytta över ansvaret och rollen som hamnägare från kommunstyrelsen till tekniska nämnden. 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.

I december 2017 beslutade tekniska nämnden att ”ge fastighetskontoret (numera fastighets- och gatukontoret), utifrån rollen som hamnägare, uppdraget att påbörja arbetet med en långsiktig och strategisk plan för Malmö hamn”. *Masterplan för Malmö hamn* är resultatet av det uppdraget.

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. Planen ska svara på vilka målsättningar Malmö stad har med hamnen i ett långsiktigt perspektiv och hur vi ska arbeta för att nå målen, utifrån rollen som markägare.

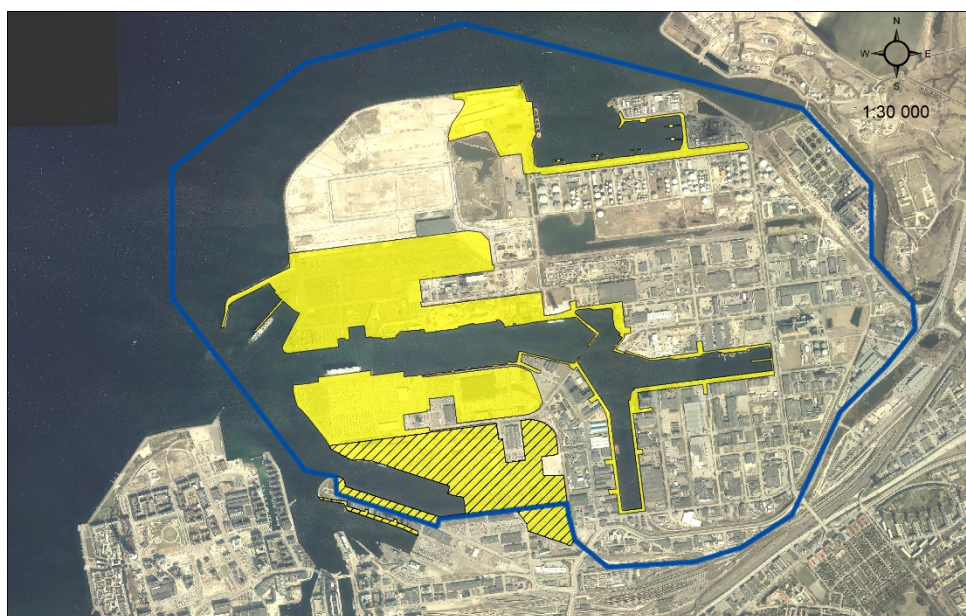
Genom att ha en tydlig riktning och ett långsiktigt perspektiv skapas bättre förutsättningar för näringsliv och andra aktörer att känna sig trygga i att satsa och investera i Malmö.

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 antas av tekniska nämnden i rollen som kommunens juridiska fastighetsägare. För att säkerställa att utvecklingen sker i enlighet med i detta dokument beslutade målsättningar, ska ett antal aktiviteter årligen inarbetas i tekniska nämndens budget. På så sätt görs en årlig aktualisering av arbetet och en prioritering gentemot andra delar av tekniska nämndens verksamhet. Masterplan för Malmö hamn ska aktualiseras och vid behov revideras vart femte år, med start år 2025.

Avgränsning

Den geografiska avgränsningen av arbetet med Masterplan för Malmö hamn, visas i karta 1. Avgränsningen som består av i stort sett hela Malmö hamn motiveras av att ett utvecklingsarbete med lång tidshorisont bör innefatta hela verksamhetsområdet Malmö hamn. En mindre del av området ingår även i området för *Översiktsplan för Nyhamnen*. Det är den norra delen av frihamnskajen där marken upplåts till hamnoperatören.



Karta 1. Den blå linjen visar avgränsningen för masterplanen. De gula områdena är mark som upplåts till hamnoperatören enligt nyttjanderättsavtal. Det skrafferade området uppåts till hamnoperatören med arrende till och med 2027.

Det som Masterplan för Malmö hamn beskriver som Malmö hamn avser hela det geografiska området. I framtida uppdateringar av planen, och i takt med att förutsättningar förändras, kommer avgränsningen att ses över och justeras.

Metod

I detta avsnitt beskrivs val av metod för arbetet med Masterplan för Malmö hamn. Projektgruppen har inhämtat kunskaper och information från material och rapporter kopplade till tidigare arbeten för hamnen. Kunskapsinhämtning har också gjorts genom dialog med representanter från företag, myndigheter och systemoperatörer, studiebesök i ett antal hamnar samt genom att ta fram en omvärldsanalys. Kunskapen som arbetsgruppen byggt upp under arbetet utgör grunden för föreslagna mål och aktiviteter för hamnens utveckling och för det fortsatta utvecklingsarbetet i Malmö hamn.

DIALOG OCH STUDIEBESÖK

En viktig del i uppdraget har varit att aktivt involvera och föra dialog med aktörer som på olika sätt bedriver verksamheter eller har intressen i Malmö hamn. Arbetsgruppen har under arbetet träffat representanter från myndigheter som Trafikverket, Region Skåne och Länsstyrelsen såväl som systemoperatörer som VA SYD, Sysav och E.ON. En självklar part att löpande ha en dialog med, och som arbetsgruppen har träffat, är hamnoperatören Copenhagen Malmö Port.

Arbetsgruppen har förutom ovanstående aktörer också bjudit in till möten med ett urval av representanter från det privata näringslivet som har verksamhet i Malmö hamn. Vid dialogmötena har fokus legat på att presentera arbetet med Masterplan för Malmö hamn och att få en inblick i bakomliggande intressen i olika verksamheter. Arbetsgruppen har bland annat tagit del av på vilket sätt

placeringen i Malmö hamn är viktig utifrån aktörernas perspektiv. Tillsammans har vi diskuterat nuläge och framtid, kvalitéer samt potential och utmaningar med det hamnnära läget. Utifrån detta har vi tagit flera insikter vidare i arbetet Masterplan för Malmö hamn och har också tagit med oss viktiga lärdomar i fortsatt dialog och samarbeten med aktörer i området.

Att bygga upp hamnkompetens inom fastighets- och gatukontoret har varit en viktig del i arbetet med Masterplan för Malmö hamn. För att samla in kunskap och skapa värdefulla nätverk har ett antal studiebesök och studieresor till andra hamnar gjorts under 2019. Arbetsgruppen har besökt hamnarna i Göteborg, Helsingborg, Köpenhamn, Dublin, Belfast, Gdansk och Gdynia.

OMVÄRLDSANALYS

Inom ramen för arbetet med Masterplan för Malmö hamn har en omvärldsanalys gjorts med avsikt att placera Malmö hamn i ett bredare och mer långsiktigt sammanhang. Omvärldsanalysen belyser vilka utvecklingsmöjligheter som kan vara av betydelse i arbetet med att ta fram en masterplan för hamnverksamheten i Malmö.

Rapporten redogör för fortgående trender/tendenser i sjöfarts- och hamnbranschen samt vilka bakomliggande faktorer som driver sådana förändringar med avseende på verksamhetsinnehåll, affärsutveckling, samverkansformer och organisatoriska strukturer.

Väl utvalda delar av rapporten finns under kapitlet *Malmö hamn i sitt sammanhang*. Rapporten i sin helhet finns som *Bilaga 2. Omvärldsbevakning och analys av Malmö hamn*.

Malmö hamns utveckling till 2050

Vision för Malmö hamn

Malmö hamn är en internationellt erkänd hamn och en motor i omställningen till framtidens hållbara samhälle. Genom gemensamma cirkulära lösningar är företagen i hamnen både lönsamma och resurseffektiva.

Med dialog i centrum är Malmö hamn, tillsammans med regionens näringsliv, en drivande kraft för att öka sysselsättningen i Malmö.

Malmö hamn är en självklar del av stadens identitet, historia och framtid.

Övergripande målsättningar

Kommunfullmäktiges mål för innevarande mandatperiod är styrande för hela kommunens verksamhet. Vid varje given tidpunkt ska Masterplan för Malmö hamns intentioner och målsättningar förhålla sig till kommunfullmäktiges gällande mål.

Följande tre målsättningar är övergripande för arbetet med utvecklingen av Malmö hamn. Målen tar sikte på år 2050 och avser området som avgränsas i Masterplan för Malmö hamn, samt tekniska nämndens arbete med att utveckla hamnen.

Malmö hamn är en del av omställningen till ett hållbart samhälle

Malmö hamn bidrar till ökad sysselsättning i Malmö och Skåne

I Malmö hamn används marken effektivt och ger en god avkastning

Tillsammans täcker målsättningarna in alla tre dimensioner av hållbarhet; ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Målsättningen att *Malmö hamn är en del av omställningen till ett hållbart samhälle* bidrar i första hand till ekologisk hållbar utveckling. Målsättningen att *Malmö hamn bidrar till ökad sysselsättning i Malmö och Skåne* bidrar i första hand till social hållbar utveckling. Målsättningen att *I Malmö hamn används marken effektivt och ger en god avkastning* bidrar i första hand till ekonomisk hållbar utveckling. Hur de olika målen knyter an till hållbarhetsaspekterna utvecklas genom de strategier och förslag till aktiviteter som beskrivs nedan.

Strategier med sikte på 2030

För att beskriva hur Malmö stad ska uppnå de övergripande målsättningarna med Malmö hamn har nio strategier, tre under respektive mål, 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, se bilaga 1.

MALMÖ HAMN ÄR EN DEL AV OMSTÄLLNINGEN TILL ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

- Stärk Malmö hamns trimodala förmåga och dess roll som transportnod och Core Port.
- Gör Malmö hamn till ett centrum för hållbar energi¹ och industriell symbios².
- Utveckla Malmö hamn och dess struktur på ett långsiktigt hållbart sätt.

MALMÖ HAMN BIDRAR TILL ÖKAD SYSSÄTTNING I MALMÖ OCH SKÅNE

- Utveckla Malmö hamn som ett attraktivt företagsområde och arbeta i kontinuerlig dialog med centrala aktörer.
- Ingå långsiktiga affärsförbindelser och upplåt marken med fokus på en hållbar och robust utveckling av Malmö hamn.
- Stärk bilden av Malmö som hamnstad nationellt och internationellt.

I MALMÖ HAMN ANVÄNDS MARKEN EFFEKTIVT³ OCH GER EN GOD AVKASTNING

- Nyttja befintlig och planerad infrastruktur för att maximera hamnnyttan.
- Stärk rollen som Landlord och förstärk Malmö hamns position i konkurrensen med andra hamnar.
- Anpassa infrastruktur, farleder och kajer till den moderna sjöfartens krav

¹ I framtidens fossiloberoende ekonomi kommer oljan att ersättas av andra energislag, dessa måste hanteras och förädlas, flyttas och produceras. Malmö hamn kan spela en viktig roll genom att tillhandahålla viktiga förutsättningar för energibolagens omställningsarbete. Att dagens oljehamn, i takt med marknaden, ställs om till att bli en energihamn. En annan del i att vara ett centrum för hållbar energiförsörjning kan också handla om att företag som får etablera sig i hamnen använder och bidrar till hållbara energilösningar utifrån sin verksamhet

² Se sidan 14 för beskrivning av industriell symbios.

³ Effektiv markanvändning är ett begrepp som beror av sin kontext och av utvecklingen över tid. Här används det i ett sammanhang som är relevant för hamnägarrollen, utifrån hamnens funktioner och behov. Med tanke på det mycket fördelaktiga läget, med trimodala möjligheter för godshantering, är det avgörande att den mark som ligger i hamnområdet i första hand används för hamnrelaterade verksamheter. Verksamheterna ska ha möjlighet att expandera, och en tillväxtpotential ska finnas. Samtidigt får det inte finnas för stor andel tomma reserverade ytor. Rätt etablering på rätt plats är en viktig utgångspunkt, och hamnnyttiga etableringar är prioriterade.

Hamnens fysiska och funktionella utveckling till 2030

För att realisera intentionerna i Masterplan för Malmö hamn kommer staden att behöva göra investeringar i hamnområdet. Vilka investeringar som ska göras och när, är beroende av vid tidpunkten rådande ekonomiska ramar.

I detta avsnitt utvecklas och konkretiseras de delar av handlingsplanens aktiviteter som redan påbörjats och planeras i Malmö hamn. Handlingsplanen återfinns i sin helhet i bilaga 1.



möjliggör för hamnrelaterade verksamheter att etablera sig, utvecklas och växa inom MIP. All hamnrelaterad verksamhet som etableras inom MIP påverkar in- och utflödet av gods över kaj och skapar därmed möjligheter för hamnoperatören att utveckla och utöka segmenten RoRo, container och bulkhantering.

Verksamhet i Nyhamnen har kunnat flyttas till Norra hamnen och tillgängliggjort ytor för staden att växa. Stora investeringar i Sydsveriges infrastruktur, bland annat genom Spillepens-rondellen och nya vägar och järnvägsanslutningar till och från Malmös hamnområde, skapar förutsättningar för att Malmö hamn kan få en än viktigare roll i regionen.

Malmö stad har genom utvecklingen av MIP gjort en tydlig markering om Malmö hamns betydelse och avsikten att utveckla logistiknäringen i regionen. 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. Syftet är att öka investeringsviljan i hela hamnområdet. En försiktig prognos är att den mark som finns att tillgå idag har upplåtits till 2032–2035. 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. Om kraven inte uppfylls hittas andra lösningar för den som vill etablera sig i Malmö.

Utgångspunkten är att Norra hamnen, genom MIP, utgör en väsentlig resurs som ska bidra till att stärka Malmö och Greater Copenhagen som ett konkurrenskraftigt och hållbart nav för transport- och logistikberoende industri.

Läs mer: www.malmoindustrialpark.com



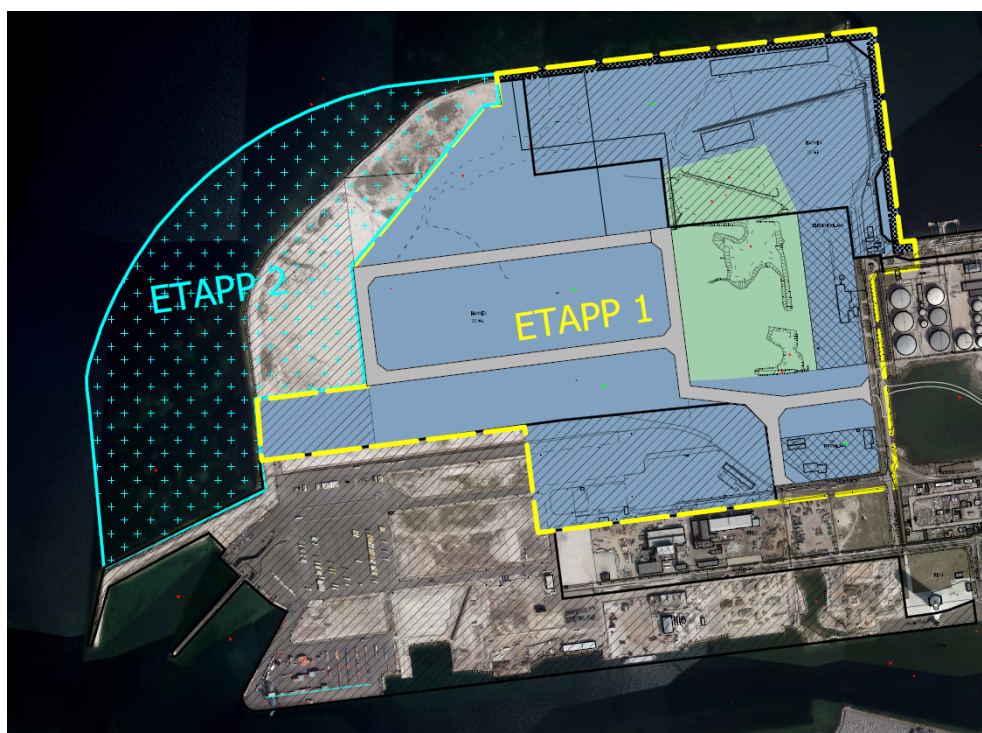
Karta 3. Kartan visar detaljplan 5203 där Malmö Industrial Park ingår.

FORTSATT UTFYLLNAD

Tekniska nämnden har ansökt om tillstånd för fortsatt utfyllnad i Norra Hamnens västra del, den så kallade ”näsan”, se karta 4. Besked väntas under 2020. Förutsatt att utfallet av domen är i linje med tekniska nämndens ansökan kan ytterligare cirka 250 000 kvadratmeter skapas för hamnrelaterade verksamheter i Norra Hamnen. I detaljplanens etapp 2 reserveras omkring 150 000 kvadratmeter, av totalt 570 000 kvadratmeter, till hamnverksamhet. Arbetet med utfyllnaden av näsan förväntas pågå till 2030. Detaljplanen⁵ för den fortsatta utbyggnaden av MIP ska också möjliggöra etablering av vindkraft och utveckling av ett naturområde längs en del av Norra Hamnens kustlinje. Planläggningen motiveras av att efterfrågan från näringslivet på ny mark för hamnverksamhet är stor och att det i dagsläget finns brist på större industri- och logistiktomter. Planläggningen motiveras också av önskemålet att utnyttja havets potential och det gynnsamma, exponerade läget, för produktion av hållbar energi i form av vindkraft.

Kommunfullmäktiges objektsgodkännande för utbyggnaden av Norra hamnen (projektnummer 7070) fastställdes 2013. Utbyggnaden av Norra hamnen sker med utgångspunkt i objektsgodkännande i två större etapper.

⁵ Detaljplan för del av fastigheten hamnen 22:164 m.fl. (Norra hamnen, delområde 2) i hamnen i Malmö (DP 5625)



Karta 4. Planerad utbyggnad av Norra hamnen i två etapper.

Etapp 1

Arbetet med utvecklandet av Norra hamnen har pågått under en längre tid och i december 2014 antogs en ny detaljplan⁶ för utbyggnaden av Norra Hamnen, Malmö Industrial Park, ett planområde om cirka 1 240 000 kvadratmeter i yta, varav cirka 470 000 kvadratmeter är verksamhetsmark. Planen vann laga kraft efter ett fastställande av kommunfullmäktige i Malmö i maj 2015.

Etapp 2

I etapp 2 ingår utfyllnad väster om etapp 1 i enlighet med kommunfullmäktiges objektsgodkännande med ett preliminärt färdigställande år 2030. Arbetet med detaljplanen⁷ har pågått sedan 2019 och väntas antas under senare delen av 2020. Planen väntas möjliggöra ytterligare cirka 250 000 kvm verksamhetsmark till Malmö Industrial Park.

VÄG- OCH JÄRNVÄGSANSLUTNINGAR TILL NORRA HAMNEN

Malmö hamn ingår i det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T (se mer på sid. 26). Trafikverket, Region Skåne, Malmö stad och CMP genomförde 2012 en infrastrukturutredning: ”Infrastrukturutredning 2015–2030 – utmaningar och åtgärder för att möta ökande godstransportvolymer via Malmö och nytt logistikcentrum Norra hamnen”. Utredningen uppskattar en cirka 120-procentig tillväxt i godstrafiken

⁶ Detaljplan för Hamnen 22:164 och 22:163 (DP5203)

⁷ Detaljplan för del av fastigheten hamnen 22:164 m.fl. (Norra hamnen, delområde 2) i hamnen i Malmö (DP 5625)

på järnväg fram till 2030 och en 30-procentig tillväxt i fordonstrafiken under samma period till och från hamnen. De investeringar som föreslås i utredningen ligger till grund för kommande infrastruktursatsningar i hamnområdet, se karta 5.

Utredningen föreslår ett antal åtgärder för att optimera och framtidssäkra järnvägsinfrastrukturen och ett antal åtgärder som skall optimera den operationella driften av järnvägs- och vägtransporter i Malmö. Åtgärderna ska stödja den fortsatta utvecklingen av hamnen och samtidigt öka kapaciteten för godstransporter med järnväg i hamnområdet och i regionen.



Karta 5. Befintliga och planerade gator och järnvägssträckningar i hamnområdet som har studerats inom TEN-T.

En modernisering och utbyggnad av nya järnvägsspår, i syfte att försörja och möjliggöra fortsatt utveckling av verksamheter inom MIP, har möjliggjorts genom detaljplan⁸. Järnvägsspåren och en ny väg bör vara färdiga 2025–2030 för att docka in i utbyggnaden av MIP-området och utfyllnaden av ”Näsan”. En fortsatt ökning av persontrafiken på järnvägen till, från och genom Malmö kan öka behovet av godstransport till, från och genom hamnen.

En ny bro för väg och järnväg planeras för att förbinda Mellersta och Norra hamnen (detaljplanen⁹ är överklagad september 2019). Byggandet av bron förväntas underlätta järnvägstransporterna till och från Norra hamnen, särskilt till CMPs anläggningar. Bron underlättar även restiden mellan de båda delarna

⁸ Detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:163 och 22:164 (DP 5365)

⁹ Detaljplan för del av Hamnen 22:164 med fler (DP 5424)

av hamnen. Byggandet av bron innebär investeringar av tekniska nämnden och arbetet ingår i exploateringsområde 7072 på karta 2 ovan.

UTBYGGNAD OCH ANPASSNING AV KAJER

Med anledning av arealjusteringar i det senaste tillägget till nyttjanderättsavtalet med CMP kommer kajer i Nyhamnen söder om Terminalgatan på sikt inte längre ingå i nyttjanderättsområdet. Därför kommer andra kajplatser behöva iordningställas. I tillägget till nyttjanderättsavtalet ges förutsättningar att anlägga 300 meter ny kaj inom nyttjanderättsområdets nya geografiska avgränsning. Kommunen avsätter ett belopp om 4 miljoner kronor per år för att bygga nya kajer. Kajerna ägs av kommunen men planering och placering ska ske i samråd med CMP. Det huvudsakliga syftet med att anlägga nya kajer är att förbättra strukturen och hantera konflikter som uppstår mellan hamn och blandad stad.

INDUSTRIELL SYMBIOS

Malmö stads arbete med industriell symbios inleddes redan 2012. Arbetet samordnas av miljönämnden och sker i samverkan med tekniska nämnden och kommunstyrelsen.

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 istället 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 innebär medveten och systematisk systemoptimering för att möjliggöra dessa kopplingar och synergier.

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. Arbetet med industriell symbios är en del av omställningsarbetet för att möta framtida utmaningar inom logistik och klimatförändringar.

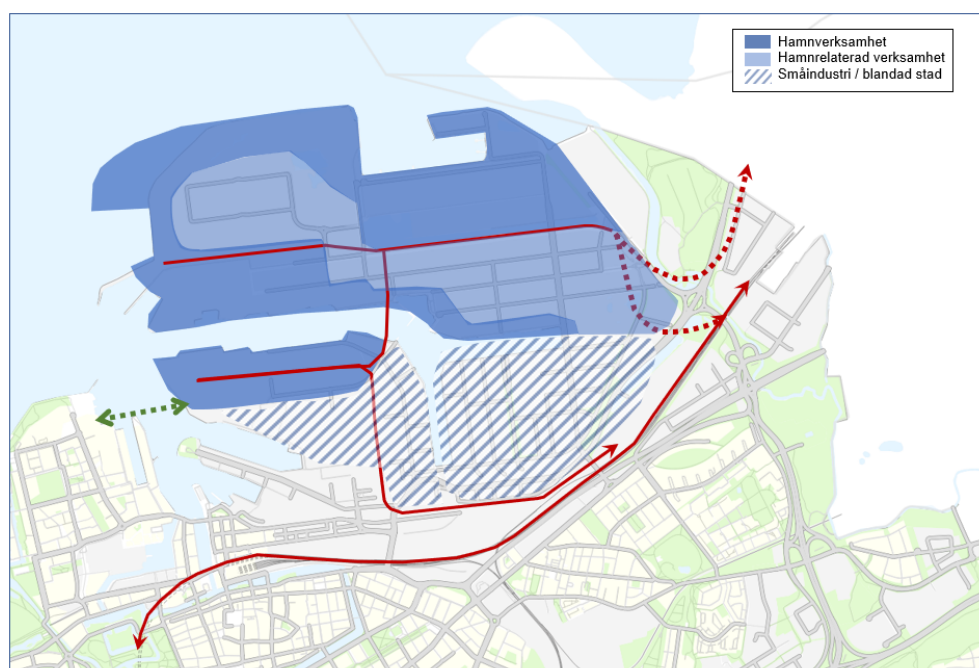
I hamnområdet finns idag (2019) ett stort antal pågående symbioser mellan företag. Exempelvis sker värmeutvinning från Orions verksamhet till E.ONs fjärrvärmenät, hantering av konstruktionsmassor i samarbete mellan Sysav och VA SYD. Sysav tar via CMP emot utsorterat bränsle från Storbritannien för

energiåtervinning i vårt kraftvärmeverk. Ragnsells i samarbete med VA SYD hanterar slam som kan spridas till åkermark.



Karta 6. Exempel på företag i hamnområdet som samarbetar med cirkulära lösningar och industriell symbios.

Malmö hamn 2050 - En utblick



Karta 7. Hamnverksamhetens utbredning 2050. Järnväg illustreras med rött och fast förbindelse mellan västra och mellersta hamnen med grönt.

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 med etableringar i området, och alltid med stöd från Malmö stad. Malmö hamn har därför blivit en populär destination för studiebesök från hela världen.

En bit österut, bortåt den gamla oljehamnen, har framtidens energihamn växt fram. Genom att tidigt inse den långsiktiga lönsamheten i satsningar på biobränslen har energihammens aktörer gått i bräschen 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. 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 Fehrman-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. Med hjälp av hamnnyttiga etableringar 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.

Malmö hamn i sitt sammanhang

Fastighets- och gatukontoret har under arbetet med Masterplan för Malmö hamn låtit göra en omvärldsanalys kring Malmö hamn. Nedan presenteras några av slutsatserna.

För att ta del av Omvärldsanalysen i sin helhet, se Bilaga 2.

Geografiskt läge och godsflöden

Malmö hamn har genom sitt läge i Öresund och som port till Skandinavien och Baltikum ett viktigt geografiskt läge. Befolkningsstillväxten i Öresundsregionen är kraftig och kommer att skapa ett större transportbehov för både gods och passagerare. Sedan slutet av 1980-talet har utvecklingen i Östersjöregionen skapat möjligheter för Malmö att fungera som hubb för logistik och distribution i hela regionen. Det gäller i nuläget särskilt oljeprodukter från Ryssland samt vidaredistribution av bilar till länder runt Östersjön.

Sjöfarten förväntas fortsatt växa globalt. Globaliseringen skapar mer transporter och trots hot om olika protektionistiska åtgärder runt om i världen fortsätter det globala handelsutbytet att växa. Sjöfarten och hamnarna spelar en avgörande roll inom Europa och Östersjöområdet. Till och från Sverige bedöms tillväxten av godstransporter bli hög och det finns skäl att anta att sjöfarten har möjlighet att ta en stor del av det ökade transportarbetet. Detta är också i linje med politiska ambitioner både globalt, inom EU och i Sverige att främja sjöfartens konkurrenskraft.

Malmö är Sveriges fjärde största hamn mätt i mängd gods som hanteras över kaj. Sammanlagt utgör Skåne en lika stor transitregion som Göteborgsregionen (med Sveriges största hamn). Räknat i värde antas en tredjedel av Sveriges utrikes-handel passera Skåne.

De senaste tio åren har Malmö hamn haft en svag negativ utveckling räknat i andel av riket. Malmö har även tappat marknadsdelar relativt Skåne.

Den svenska varuhandeln bedöms växa relativt mycket gentemot Östeuropa och Asien men de stora godsmängderna kommer även framöver att transporteras till och från Västeuropa med en tyngdpunkt på våra grannländer. Prognoser för det svenska godstransportarbetet visar på hög tillväxt de kommande decennierna. Prognoserna översätter svensk utrikeshandel till godsvolymer som fördelas i transportnätverken. Fram till 2040 bedöms Malmö hamn få en hög tillväxt. Malmö hamns förmåga att konkurrera om dagens och framtidens marknadsandelar och volymer är därför avgörande.

En viktig förutsättning för varuflöden till och från Sverige är var produktion respektive konsumtion sker. För Malmös del är det viktigt att notera att Skåne är ett litet produktionsområde men ett stort konsumtionsområde som en del i *Greater Copenhagen*. Hamnar tenderar att ha olika geografiska fokus när det gäller

destinationer. Malmö och Helsingborg har en tyngdpunkt mot Danmark, Tyskland, Storbritannien, Lettland och Norge. Karlskrona och Trelleborgs lastningsområde har en tyngdpunkt mot Tyskland, Polen, Litauen

Det finns en växande konkurrens mellan svenska hamnar där de största ser ut att bli vinnare. Här har Malmö hamn ett gynnsamt läge som förstärks genom stadens avtal och samarbete med CMP. Fortsatt dialog med rederier och positionering gentemot Tyskland är en styrka som bör utvecklas. En annan styrka är att Malmö kan dra nytta av att vara en differentierad hamn i kombination med segment där man är specialiserad. En fast förbindelse under Fehmarn Belt kan leda till ökad efterfrågan på kapacitet i brytpunkterna där internationella godståg sätts samman.

Infrastruktur och logistik

Modulbunden trafik (containrar och trailers) växer globalt medan traditionellt arbetsintensiv styckegodshantering minskar. Den modulbundna hanteringen underlättar snabb omlastning mellan olika trafikslag. Samtidigt blir hamnanläggningar alltmer specialiserade och konstruerade mot endast ett slags godshantering, exempelvis färjeterminal eller torrbulksterminal.

Malmö hamn är att betrakta som en fullservicehamn vilket innebär att det finns både dedikerade och flexibla anläggningar och faciliteter att betjäna all förekommande gods- och kryssningstrafik.

Investeringarna i nya hamnanläggningar i Malmö hamn under de senaste 10–15 åren har varit betydande och är långsiktigt hållbara. Här finns en outnyttjad kapacitet. De ytor som finns i Norra Hamnen tillsammans med de utfyllnader som planeras skapar goda förutsättningar för framtida utveckling och tillväxt. Här finns stor kapacitet för att växa inom RoRo-trafik och containertrafik utan några extra investeringar. Malmö har dessutom till skillnad från många andra hamnar ingen brist på mark och ytor för ytterligare lokaliseringar. Tillräckliga avstånd till bostäder och rekreativa ytor från verksamheterna i Norra och Mellersta Hamnen ger i sin ur möjlighet för att bedriva verksamhet i hamnen utan större störningar.

Vägnätet och åtkomst via Spillepengsrondellen är en styrka för Malmö hamn. Dock är det mer problematiskt vad gäller Malmö godsbangård och rangerbangården som är den näst största tågbildningspunkten i Sverige tillsammans med Göteborg efter Hallsberg. Vid Malmö rangerbangård utförs 20 procent av allt rangerarbete i Sverige. Stora godsvolymer till och från kontinenten via Öresundsbron hanteras här och bangården fyller en central funktion för Sveriges internationella trafik. Kapacitetsproblemen på Malmö rangerbangård gör att det behövs en lösning för att ta emot en ökad mängd godståg men även för att kunna ta emot tåg som är längre än 750 meter.

Under en längre period har det skett en förändring inom järnvägstrafiken. Sveriges järnvägsnät och rangerbangårdar är till stora delar byggda för att tåg med gods och vagnar med olika slutdestinationer ska kunna delas upp och transporteras vidare. Idag finns flera oberoende operatörer som konkurrerar med varandra och hela tåg med samma slutdestination är vanligare, det vill säga rangeringen behövs inte i lika stor utsträckning. Förändringen innebär att järnvägsnätet och tillhörande infrastruktur måste anpassas.

Det finns två kombiterminaler i Malmö. En i Norra Hamnen på CMPs område, och en vid Malmö godsbangård som drivs av Jernhusen/Mertz. Både Jernhusens/Mertz kombiterminal och järnvägsspåren ut i Malmö hamn är beroende av rangerbangården på Malmö C, där tågagnarna tidigare sorterades upp innan de skickades vidare. Förändringar i tid, volymer och antal tåg inom en av de tre delarna påverkar således de andra två. Malmö bangård har även en viktig funktion för gods och tåg som ska vidare till kontinenten. Nya och längre järnvägsspår behövs med fler uppställnings och mötesspår för att kunna transportera gods till och från Malmö hamn och då särskild Norra Hamnen. Ur ett infrastrukturperspektiv är det tveksamt om det är optimalt med två kombiterminaler.

Det finns en internationell trend mot större fartyg som gäller för i princip samtliga fartygstyper men ökningen är störst för containerfartyg och tankers. Större fartyg ger bättre trafikekonomi för rederierna. Fartygen driver samtidigt infrastrukturbehov i hamnarna i form av ökat hamndjup, större bredd, större och längre kranar, större uppställningsytor samt infrastruktur för att kunna transportera godset vidare inåt land. Utvecklingen leder till en koncentration av färre och större hubbar/noder och att mindre hamnar i stället får inrikta sig mot så kallad feedertrafik, dvs. att mata trafik till en större hubb eller ingå i en slinga bland flera andra hamnar. Detta gäller huvudsakligen det växande containersegmentet, men har även bäring på exempelvis bilimporten. Farleder och kajer måste hela tiden anpassas till större fartyg och de krav den moderna sjöfarten ställer på hamnar.

Hamnanläggningar blir allt mer specialiserade, vilket gör att både investerings- och omställningskostnader är stora. Malmö hamn bedöms stå stark i konkurrens med andra hamnar. Dock är det viktigt att vidta åtgärder för att behålla och ytterligare stärka sin position.

Miljö

Miljöfrågor hamnar allt mer i fokus inom hamnutveckling. Samhällsutvecklingen, där minskad hantering av olja parallellt med en ökning av mer hållbara energiproduktion, reser frågor kring oljehantering i Sveriges hamnar. Malmös framtida roll inom energihantering bör utredas och diskuteras närmare. Energislag som LNG (flytande naturgas), etanol och el kommer successivt att öka i betydelse i takt med att nya fartyg byggs. Lagstiftning och direktiv på både nationell och internationell nivå har under senare år skärpts och krav på att

hamnar ska kunna ta om hand alla typer av fartygsavfall har införts. Krav på möjlighet till bunkring av LNG längs T-ENT vägarna finns också idag på Corehamnar. Det står klart att flera olika bränslen och teknologier kommer att samexistera både inom sjöfarten och andra transportslag under lång tid framåt.

Utvecklingen av batteridrift för sjöfarten går snabbt framåt. Sjöfarten kan i dag i vissa fall använda batterier för drift av fartyg på kortare sträckor och vid manövrering i hamn. Fartyg kan även använda el och ladda batterier genom landanslutningar när fartyg ligger vid kaj. Eftersom det krävs att den tekniska utrustningen på fartyget är kompatibel med hamnens laddinfrastruktur och sådan utrustning är dyr är det i dagsläget främst färjor som regelbundet besöker samma hamn som har erforderlig utrustning ombord och kan använda befintliga landanslutningar i hamnarna. I ett längre perspektiv förväntas krav på elanslutning vid kaj att vara obligatoriskt, åtminstone för den reguljära trafiken för färjor och containerfartyg. Det finns även möjligheter att krav kommer att resas på reducering av kväveoxider i fartygsdiesel.

En annan aspekt av miljöomställningen är att krav på minskade emissioner och buller från hamnverksamheten och fartygen ökar generellt. Här har Malmö en god möjlighet att utveckla sin miljöprofil.

Många intressenter och sakägare är engagerade i frågor kring hur man ska nyttja kustområdena. Boende, rekreation, naturvård, fritidshamnar, fiske är exempel på frågeställningar som ofta tas upp till diskussion, och måste givetvis beaktas i en långsiktig planering. Dock har Malmö hamn bättre förutsättningar här jämfört med många andra hamnar med hänvisning till lokaliseringen av de kommersiella hamnanläggningarna i de norra delarna av staden.

Landlord-ansvaret

I omvärldsanalysen konstateras att sjöfart- och hamnbranschen överlag inte utvecklas i någon speciell riktning. Det finns alltså en mångfald av handlingslinjer vad avser förädling av hamnindustrin. Malmö stad och tekniska nämnden i sin roll som markägare/landlord kan välja att vara mer eller mindre aktiv i utvecklingsarbetet av hamnen.

Malmö stads översiktsplan uttrycker en tydlig vilja att stärka Malmö hamns konkurrenskraft. European Sea Ports Organization har kartlagt hur hamnmyndigheter arbetar för att stärka hamnarnas konkurrenskraft. Fler områden lämpar sig väl för en samverkan mellan staden som Landlord och hamnbolaget. Ett exempel kan vara anslutande landinfrastruktur, där Malmö stad både är infrastrukturhållare och en av de viktigaste aktörerna för att säkerställa att internationella och nationella medel satsas på vägar och järnvägar till och från kommunen.

Att Malmö Hamn är en utpekad ”Core Port” inom EUs transportnät är en väsentlig förutsättning för framtida stöd från EU och svenska staten vid vidare-

utveckling av hamnverksamheten. Det finns inte tekniska och legala krav som en Core Port måste uppfylla genom kapacitet och projektutförande. Cirka vart femte år genomför EU en översyn av vilka hamnar som ska bibehålla Core-status. Malmö Hamn är ”hamn av riksintresse” enligt den svenska miljölagstiftningen, vilket är viktigt och säkrar verksamhetens långsiktighet ur miljölagstiftningssynpunkt. Nuvarande riksintressekarta för Malmö bör granskas för eventuella justeringar beträffande framtida geografiska dispositioner.

Det finns en stor markreserv i Malmö hamn samtidigt som det ges ytterligare möjligheter till markutfyllnad i anslutning till den nordvästra delen av området.

Övrigt

Malmö hamn är en internationellt erkänd föregångare vad gäller regional samverkan för den fysiska lokaliseringen av hamnterminaler. I omvärldsanalysen utpekas samarbetet med Köpenhamn kring hamndispositionerna och ägarförhållandet avseende CMP som en viktig plattform för framtida tillväxt.

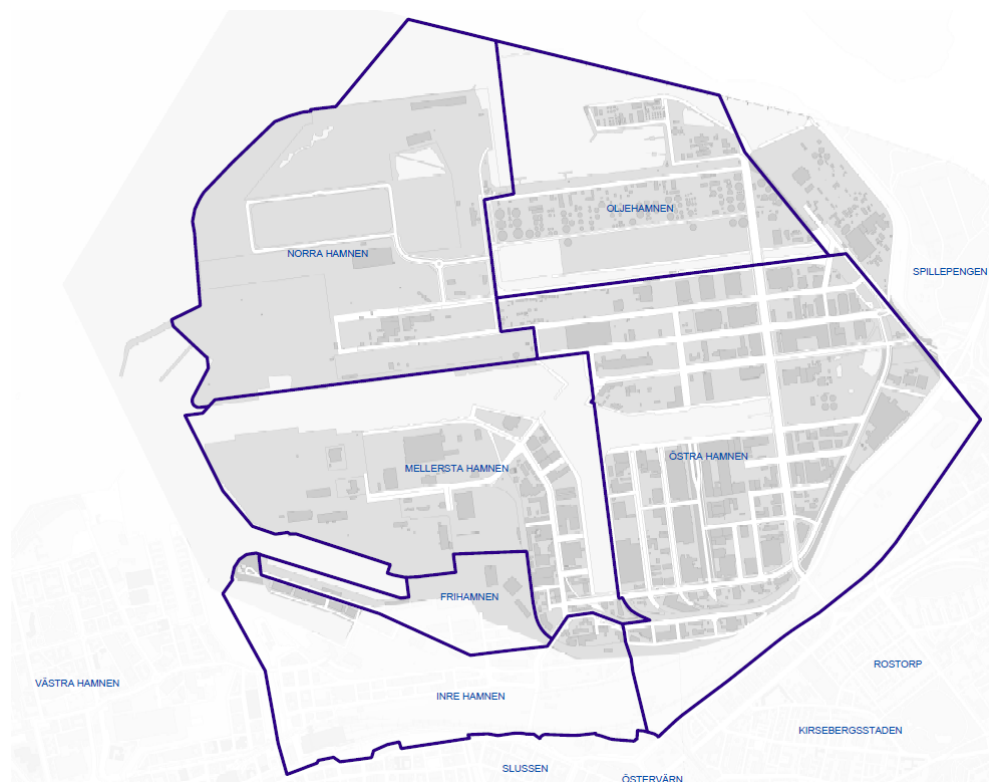
Sammanfattningsvis kan man säga att kraven på större fartyg med färre anlöp och större tonnage ställer krav på investeringar i infrastrukturen i Malmö hamn på sikt. En global utveckling under flera år inom sjöfarten har även lett till att containertrafiken växt internationellt. Utvecklingen för Malmö hamn i godston har legat relativt konstant under tidsperioden 2008–2018 medan andel av Skånes har minskat under samma period.

I Malmö hamn arbetar cirka 7 000 personer vilket är cirka 4 procent av den totala förvärvsarbetande dagbefolkningen i Malmö (SCB 2017). Cirka två tredjedelar av dessa arbetar i området Östra Hamnen. Nästan hälften av de 7 000 bor i Malmö, de flesta andra pendlar in från de övriga kommunerna i sydvästra Skåne. Flest är anställda inom näringsgrenarna transport och magasinering (28 procent) följt av handel (23 procent) och tillverkning (18 procent).

Malmö hamn

Hamnens delar och ägarstruktur

Malmö hamns geografi är indelad i ett antal områden. Dessa områden är Inre hamnen, Frihamnen, Mellersta hamnen, Östra hamnen, Norra hamnen, Oljehamnen samt Spillepengen. I detta avsnitt beskrivs översiktligt hur ägarstrukturen ser ut inom respektive område.



Karta 8. Hamnens olika delar.

INRE HAMNEN OCH FRIHAMNEN

Inom de delar av området för Masterplan för Malmö hamn som tillhör Frihamnen och Inre hamnen äger Malmö stad, med undantag från en handfull fastigheter, all mark och upplåter en del av denna genom tomträtt eller arrende. Dessa områden kommer under de närmaste 20 åren omvandlas till blandad stadsbebyggelse i enlighet med intentionerna i *Översiktsplan för Nyhamnen*.

Den del av Frihamnskajen som är med inom området disponeras av hamnoperatören och beskrivs närmare på sidan 27. Inom den mindre del av Inre hamnen, som ingår i området, finns kontor och mindre industriverksamhet.

MELLERSTA HAMNEN

Malmö stad äger största delen av Mellersta hamnen. All stadens mark, exkluderat delar av gatumark, upplåts genom nyttjanderätt till hamnoperatören eller genom

tomträtter och arrenden till privata företag. Fastigheterna på båda sidor Lodgatan, längs järnkajen, ägs av privata företag.

Utöver den verksamhet som bedrivs inom hamnoperatörens område och som beskrivs på sidan 27 finns i Mellersta hamnen även tillverkningsindustri och lagerverksamhet.

ÖSTRA HAMNEN

Östra hamnen är ett stort område i Malmö hamn där Malmö stad äger och, genom tomträttsavtal och arrenden, upplåter ungefär hälften av markytan. Kajerna upplåts genom nyttjanderätt till hamnoperatören. Här finns ett 50-tal andra fastighetsägare med olika inriktning på verksamheter.

Exempel på verksamheter som finns i Östra hamnen är logistik och lagerverksamhet, avfallshantering och materialåtervinning. Här finns även två stora kraftvärmeverksanläggningar som utgör riksintresse för energiproduktion.

NORRA HAMNEN

Norra hamnen är ett av Malmö stads stora utvecklingsområden för nya verksamhetsetableringar. MIP-området beskrivs mer på sidan 11. Utöver två fastigheter äger Malmö stad all mark i Norra hamnen. Ett par fastigheter upplåts med tomträtt och arrende och drygt hälften av ytan upplåts genom nyttjanderätt till hamnoperatören.

Exempel på verksamheter som bedrivs i Norra hamnen är lagerverksamhet, anläggning för energiproduktion samt materialåtervinning/defragmentering.

OLJEHAMNEN

Inom området som kallas för Oljehamnen äger Malmö stad all mark, förutom en fastighet. De ytor som bedrivs verksamhet på är upplåten med tomträtt eller arrende till verksamhetsutövarna och hamnoperatören nyttjar kajerna. En del av ytorna används idag inte för någon verksamhet.

Inom denna del av Malmö hamn hanteras flytande bulk i form av olja och kemiindustriell verksamhet.

SJÖLUNDA

Sjölunda är en del av Spillepengsområdet. I denna del av hamnen finns två samhällsviktiga verksamheter lokaliserade. I norra delen ligger Sjölundaverket, VA SYDs anläggning för omhändertagande och rening av avloppsvatten. I södra delen ligger Sysavs kraftvärmeverk tillsammans med återvinningscentral och biogasanläggning.

I detta område äger och upplåter Malmö stad marken, med tomträtt, till VA SYD, medan Sysav själva äger den mark dom har verksamhet på.

Rollfördelning

Inom hamnverksamhet brukar man huvudsakligen tala om tre olika roller. I detta avsnitt beskrivs kort vilka aktörer som har vilka roller inom Malmö hamn och vad de olika rollerna generellt ansvarar för.

MARKÄGARE (LANDLORD)

Ägaren av marken i hamnområden brukar inom hamnverksamhet benämnas Landlord. I Malmö hamn är det Malmö stad, genom tekniska nämnden, som är markägare. Förutom marken äger och utvecklar även tekniska nämnden infrastrukturen och kajerna i Malmö hamn. Marken upplåts genom nyttjandearrangsavtal till hamnoperatören.

HAMNMYNDIGHET (PORT AUTHORITY)

Hamnmyndigheten har myndighets- och säkerhetsansvar för hamnens verksamhet och har ofta en samordnande roll mellan samhällets intressen och kommersiella intressen. I den samordnande rollen ligger bland annat att minimera negativa effekter från hamnens verksamhet i form av exempelvis buller och luftföroreningar. Hamnmyndigheten förvaltar hamnanläggningar och anslutande markområden och kan ha investeringsansvar för dessa. Hamnmyndigheten upplåter i regel hamndriften (godshanteringen) till en eller flera hamnoperatörer (stuveribolag) genom någon form av flerårigt koncessionsavtal.

I Malmö hamn är det Copenhagen Malmö Port (CMP) som har rollen som hamnmyndighet. Detta är möjligt tack vare att det enbart finns en hamnoperatör i Malmö hamn. Vid en framtida situation, där ytterligare aktörer agerar som hamnoperatörer i någon del av hamnen, kan CMPs roll som hamnmyndighet bli otydlig. I en sådan situation måste Malmö stad även ta på sig rollen som hamnmyndighet.

HAMNOPERATÖR (PORT OPERATOR)

CMP är hamnoperatör i Malmö hamn och ansvarar för uppgifter kopplade till terminal- och hamnverksamhet. CMP hanterar därmed allt gods över kaj och vidare omlastning till och från andra fartyg, lastbil och till tåg. I dessa uppgifter ingår också brett utbud av tjänster kopplade till hanteringen av gods och sjöfartsnäringsbehov såsom lagring, godsadministration och spedition.

Viktiga aktörer i Malmö hamn

I detta avsnitt beskrivs ett antal aktörer som på olika sätt är viktiga för eller i sammanhang med Malmö hamn. Gemensamt för samtliga är att de på olika sätt är viktiga att ha kontinuerlig kontakt och dialog med för att skapa bästa möjliga förutsättningar för utveckling av Malmö hamn.

MALMÖ STAD

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden har ansvar för att utöva rollen som hamnägare samt att företräda staden i alla frågor som rör stadens fastighetsinnehav. I nämndens ansvar ligger bland annat förvaltning av kommunens mark, försäljning och köp av fastigheter, samt upplåtelse av fastigheter genom tomträtt, arrende och nyttjanderätt.

Tekniska nämnden ansvarar även för den övergripande samordningen och genomförandet av exploatering inom staden. Detta innebär bland annat att beställa planer för kommunal utbyggnad och iordningställa kommunal mark för bebyggelse.

Utöver detta är tekniska nämnden väghållare och huvudman för allmänna platser och ansvarar för skötsel, underhåll och investeringar kopplade till dessa ytor. Tekniska nämnden ansvarar även för trafikens infrastruktur, för stadens strategiska och långsiktiga trafikplanering samt utbyggnad av gatu- och vägnätet i staden.

Fastighets- och gatukontoret är den förvaltning som, på uppdrag av tekniska nämnden, arbetar med dessa frågor.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden har en roll i utvecklingen av Malmö hamn främst genom det ansvar och de uppgifter som åligger staden enligt plan- och bygglagen, vilket bland annat innefattar att ta fram detaljplaner, fastighetsplaner, bygglov, rivningslov, marklov med mera. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar även för stadens lantmäterimyndighet och att svara för prövning och tillsyn inom naturvården.

Stadsbyggnadskontoret är den förvaltning som, på uppdrag av stadsbyggnadsnämnden, arbetar med dessa frågor.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har flera olika ansvar och roller i kontexten Malmö hamn. Dessa ansvar innefattar bland annat att företräda och tillvarata stadens intressen som delägare i Copenhagen Malmö Port, att leda stadens arbete med näringslivsutveckling samt det övergripande ansvaret för översiktlig stadsplanering och stadens ekonomi.

I både internationella och regionala sammanhang har kommunstyrelsen rollen som stadens samordnande funktion. Ett par exempel är bland andra samarbetena inom MalmöLund-regionen och Greater Copenhagen. Kommunstyrelsen ansvarar även för stadens funktion i EU, genom en representant som arbetar på plats i Bryssel, och därigenom kommunövergripande stöd i EU-frågor.

Stadskontoret är den förvaltning som, på uppdrag av kommunstyrelsen, arbetar med dessa frågor.

Miljönämnden

Miljönämnden har i sammanhanget Malmö hamn olika roller. Dels har nämnden en myndighetsutövande roll genom det ansvar för provnings- och tillsynsarbete inom miljö- och hälsoskyddsområdet som åligger staden utifrån miljöbalken. Tillsynen av verksamheterna i Malmö hamn varierar och beror bland annat på typ och storlek på verksamhet och utsläpp samt huruvida verksamheterna hanterar vissa farliga ämnen.

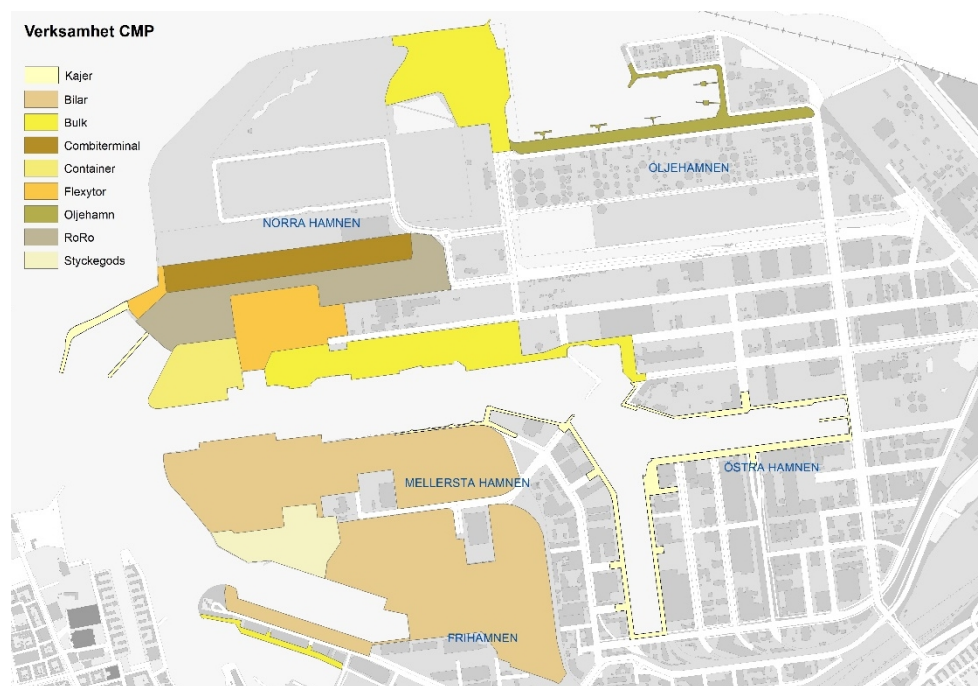
Utöver det ansvarar miljönämnden även för strategiskt och långsiktigt miljöarbete och ska processleda, stödja och samordna stadens miljöarbete för en hållbar utveckling. Detta arbete innefattar bland annat att ta fram riskscenarion utifrån olika verksamheters hantering och transport av farligt gods samt att aktivt arbeta med stadens mål att öka produktion av förnybar energi och att stödja implementeringen av smarta energilösningar.

Miljöförvaltningen är den förvaltning som, på uppdrag av miljönämnden, arbetar med dessa frågor.

COPENHAGEN MALMÖ PORT – CMP

Copenhagen Malmö Port är en av Skandinavien största hamnoperatörer och driver hamnarna i både Malmö och Köpenhamn. Bolaget bildades 2001 och ägs gemensamt av By og Havn (50 %), Malmö stad (27 %) och av privata investerare (23 %).

I CMPs verksamhet ingår RoRo-trafik, containertrafik, kryssningstrafik, kombitrafik via järnväg samt bulk och styckegodshantering. Sammanlagt tar hamnarna i Malmö och Köpenhamn emot cirka 4500 fartyg varje år. Verksamheten i Malmö domineras av import och export av bilar samt flytande bulk i form av olja. I Köpenhamn är kryssning, container och bränslehantering de största segmenten.



Karta 9. Verksamheter inom CMPs nyttjanderättsområde i Malmö hamn 2019.

SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverket ansvarar för säkerhet och framkomlighet till sjöss samt för byggande, drift och underhåll av sjöfartens infrastruktur. Ansvaret löper fram till hamnområdena, där kommunen eller hamnbolaget tar över. Sjöfartsverkets arbete styrs genom regleringsbrev från Infrastrukturdepartementet. I en treårsplan beskrivs strategier och mål för verksamheten.

Sjöfartsverket arbetar tillsammans med Trafikverket och innehar ansvar för delar av den långsiktiga, nationella infrastrukturplaneringen.

TRAFIKVERKET

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska stötta kommuner i samband med den fysiska planeringsprocessen och ska samverka i tidiga skeden av samhällsplaneringen.

Den viktigaste utgångspunkten i den långsiktiga planeringen är *Nationell transportplan*. Planen omfattar en tolvårsperiod och uppdateras vart fjärde år. Det är Trafikverket som ansvarar för att ta fram förslag till innehåll i den nationella planen med avseende på hur transportsystemet ska underhållas och utvecklas utifrån regeringens prioriteringsdirektiv och budget. Förslaget till planen tas fram i samråd med olika aktörer och beslutas av regeringen.

Trafikverket ansvarar även för att bedöma vilka områden som är av riksintresse för kommunikationer. Det gäller de fyra trafikslagen – väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Bedömningen ska göras efter samråd med andra berörda myndigheter.

Trafikverket stöttar även Länsstyrelsen i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen.

LÄNSSTYRELSEN SKÅNE

Utgångspunkten för Länsstyrelsens verksamhet är uppdragen i det regleringsbrev som regeringen årligen utfärdar till länsstyrelserna. Länsstyrelsen Skåne ansvarar för att dessa uppdrag genomförs i Skåne län.

Länsstyrelsen har en rad olika ansvarsområden som på olika sätt påverkar och skapar förutsättningar för planering och utvecklingen av Malmö hamn. Några av dessa ansvar är exempelvis:

- Godkänna miljökonsekvensbeskrivningar i planeringsunderlag till väg och järnvägar
- Besluta om tillstånd och att utföra tillsyn enligt miljöbalken
- Överprövande myndighet för detaljplaner och bygglov
- Tillsyn och bevakning av riksintressen.

REGION SKÅNE

Region Skåne har, på uppdrag av regeringen, ansvaret att samordna arbetet med regional infrastruktur, regional fysisk planering och regional utveckling i Skåne.

Region Skåne ska kontinuerligt ta fram följande styrdokument:

- Regional transportinfrastrukturplan (RTI)
- Regional utvecklingsstrategi (RUS)
- Regionplan för fysisk planering

Region Skåne är utöver detta även formell remissinstans för kommunernas översiktsplanering.

VA SYD

VA SYD, som är ett kommunalförbund med fem medlemskommuner, äger samt sköter drift och underhåll av dricksvatten- och avloppsledningarna i Malmö. Inom området för Masterplan för Malmö hamn driver VA SYD Sjölundaverket, en av Sveriges största anläggningar för omhändertagande och rening av avloppsvatten.

VA SYD är, som en av stadens systemoperatörer, mycket viktig för Malmö stad. Förbundets utveckling av verksamheten är även viktig för utvecklingen av Malmö hamn, speciellt utifrån ett hållbarhetsperspektiv och som en samarbetspartner i arbetet med industriell symbios och cirkulära lösningar.

Stora utmaningar ligger under de närmsta åren i att uppdatera Malmös föråldrade avloppsledningsnät samt att bygga ett nytt reningsverk för att möta kapacitetsbehovet i den kraftigt växande regionen.

SYSAV

Sysav AB, som ägs av 14 skånska kommuner, ansvarar för att restresurser och avfall från regionens hushåll tas om hand, återvinns och behandlas på bästa sätt.

I Malmö hamn har Sysav idag tre stora anläggningar.

- Återvinningscentral
- Biogasanläggning som genom behandling av matavfall producerar biogas och biogödsel
- Kraftvärmeverk som genom förbränning av avfall producerar el och fjärrvärme

Sysav har, utöver dessa anläggningar, nyligen fattat beslut om att investera i en unik automatiserad textilsorteringsanläggning, som kommer att byggas i Malmö hamn.

Sysav är, som en av stadens systemoperatörer, mycket viktig för Malmö stad. Utveckling av samtliga delar inom verksamheterna är även viktig för utvecklingen av Malmö hamn, utifrån ett hållbarhetsperspektiv och som en samarbetspartner i arbetet med industriell symbios och cirkulära lösningar.

E.ON

E.ON energidistribution är som systemleverantör och nätägare viktig för både Malmö stad och Malmö hamn. Att exempelvis skapa förutsättningar för laddinfrastruktur och att säkerställa att kapacitet i elnätet inte ska vara ett hinder för utvecklingen av en hållbar hamn är avgörande. E.ON är en potentiell samarbetspartner i utforskandet av nya teknologier och lokala hållbara energilösningar. Malmö hamn är i detta sammanhang en viktig plats där förnybar energiproduktion och satsningar på återvunnen energi kan utvecklas.

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.

INTERNATIONELLT PERSPEKTIV

Transeuropeiska transportnät (TEN-T) och CORE port

Ten-T, som är en förkortning för Trans-European Transport Networks eller Transeuropeiska transportnät, startades av EU redan på 1980-talet och är ett projekt för att optimera logistik inom infrastruktur och transport. Projektet ska vara färdigt 2030.

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 Europa 2020-strategin. 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 83 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 även att det är lättare att få offentligt stöd för investeringar och utvecklingsprojekt, till exempel för anslutande järnvägs- och vägförbindelser eller andra infrastruktursatsningar som behöver göras när mer gods ska hanteras i framtiden.

I Sverige finns ytterligare fyra Core Ports (Luleå, Göteborg, Stockholm och Trelleborg). Samtliga ligger i transportkorridoren ”Skandinavien-Medelhavet”. Transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet förbinder de fyra skandinaviska huvudstäderna med Tyskland och resten av kontinenten.

EU:s hamntjänstförordning

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 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.

NATIONELLT PERSPEKTIV

Riksintressen i Malmö hamn

Områden som på grund av sina speciella förutsättningar bedöms vara av nationellt intresse kan av statens myndigheter pekats 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.

Hamn

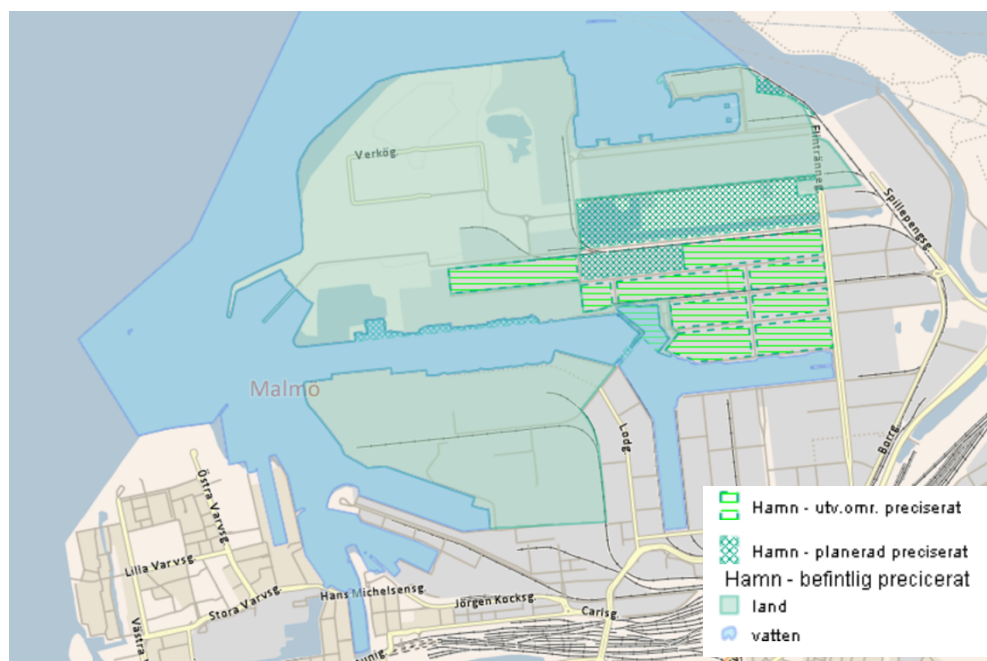
Malmö hamn är av riksintresse för sjöfarten och har stor betydelse för Malmö och regionen. Även internationellt är hamnens betydelse stor vilket bevisas genom dess status som Core Port.

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.

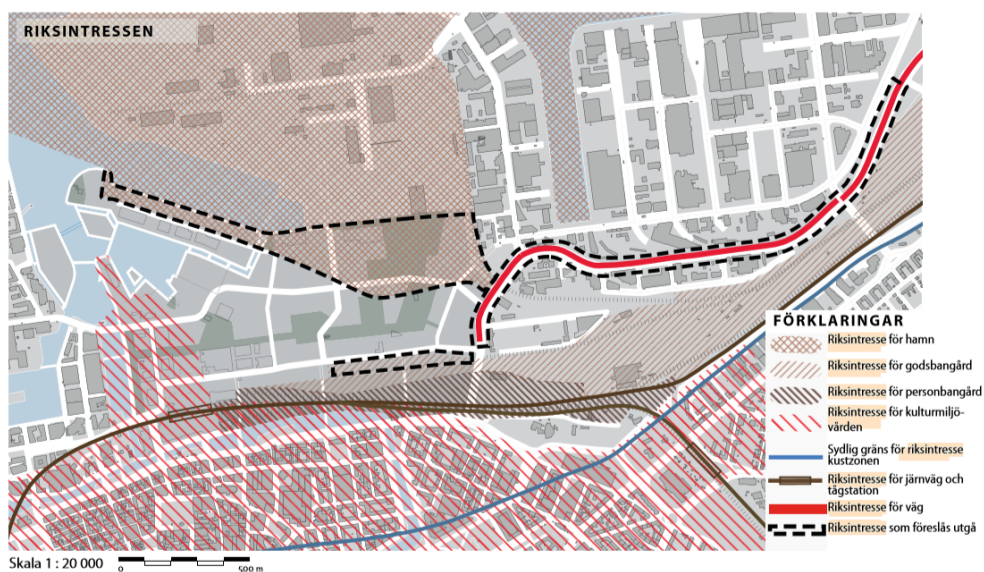
Riksintresset syftar till att skydda väsentliga funktioner i hamnen snarare än den faktiska utbredning som verksamheten har idag. Det innebär att riksintresset inte är statiskt utan kan förändras när förutsättningarna för hamnverksamheten förändras. Detta innebär till exempel att riksintresset för en viss yta eller hamnfunktion kan omprövas om funktionen på ett godtagbart sätt kan lokaliseras till en annan plats inom hamnen.

Senaste förändringen i riksintressets geografiska avgränsning gjordes i samband med arbetet med *Översiktsplan för Nyhamnen*, se karta 11.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.



Karta 10. Ett utsnitt som visar riksintresset för "Hamn", från Trafikverkets karttjänst för riksintressen.



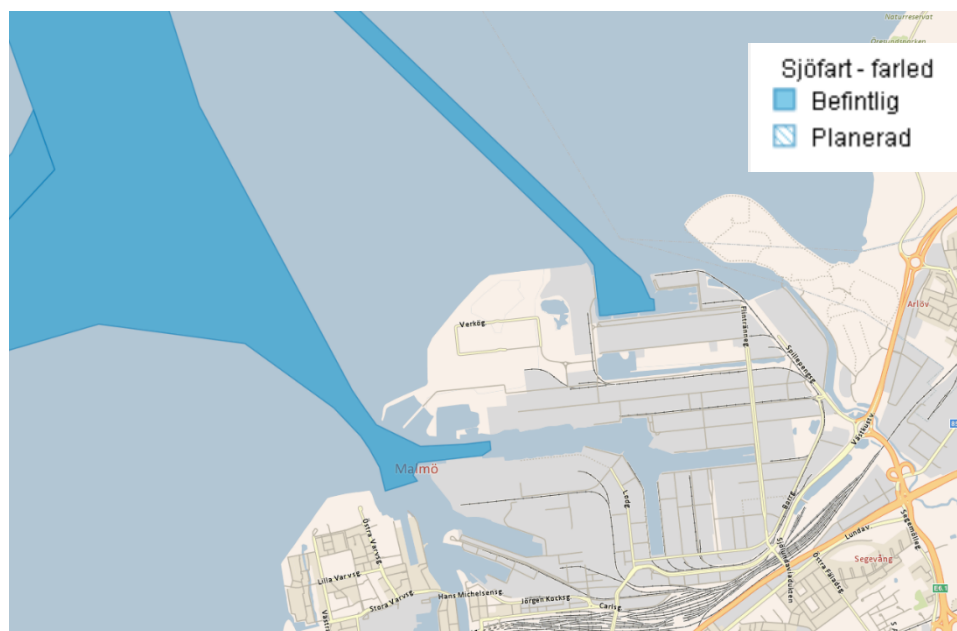
Karta 11. Förslag till förändring av riksintresset för "Hamn", från Översiktsplan för Nyhammen.

Farled

I direkt anslutning till området för Masterplan för Malmö hamn finns tre viktiga riksintressen för allmänna farleder. Farled 202 Flintrännen 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. 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.



Karta 12. Ett utsnitt som visar delar av riksintressena för "Farled", från Trafikverkets karttjänst för riksintressen.

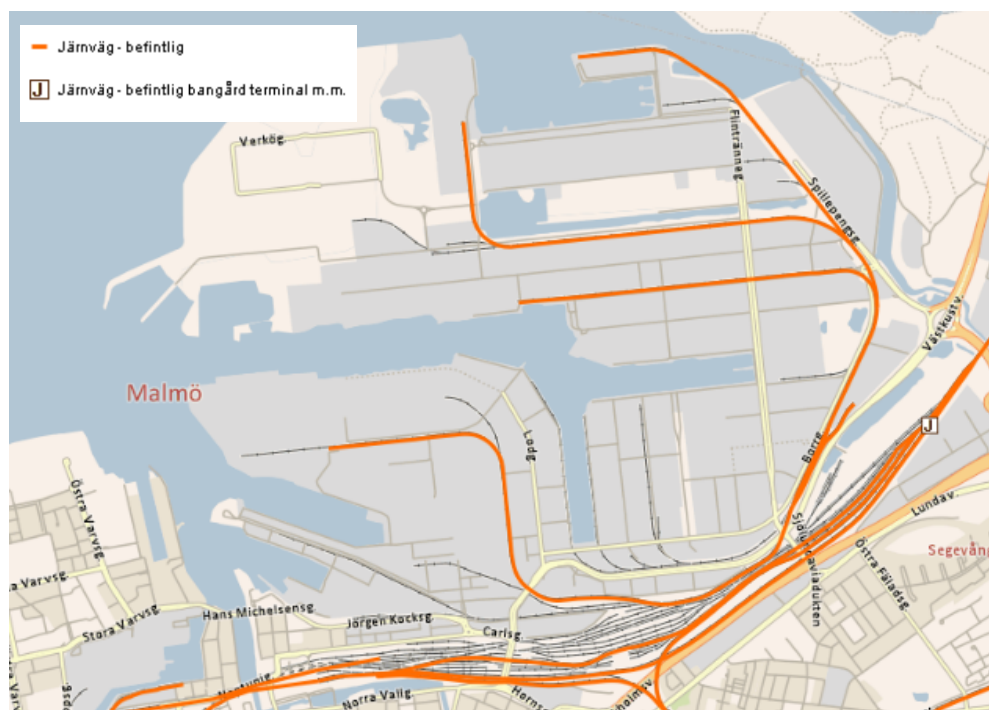
Järnväg

Inom området för Masterplan för Malmö hamn finns järnvägsspår som är av riksintresse. De järnvägar som utpekats 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.



Karta 13. Ett utsnitt som visar riksintressena för "Järnväg" från Trafikverkets karttjänst för riksintressen

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.

Nyligen godtogs Malmö stads förslag att avgränsa riksintresset för E6.01 Västkustvägen i Malmö så att riksintresset avslutas vid Containergatan istället för vid Frihamnsviadukten, se karta 11.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Trafikverket.



Karta 14. Ett utsnitt som visar riksintressena för "Väg" från Trafikverkets karttjänst för riksintressen.

Kustzonen

Riksintresset Kustzonen 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 utestänger 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.



Karta 15. Ett utsnitt som visar riksintresset för "Kustzon" från Översiktsplan för Malmö stad.

Energiproduktion och energidistribution

Nyligen beslutade Energimyndigheten att Öresundsverket, lokaliserat i Östra hamnen, utgör ett riksintresse. Riksintresset omfattar, förutom anläggningsområdet, även kaj, pir, hamnbassängen utanför anläggningen och anslutningsledningarna till nästa stamnätsstation. Malmö stad har inget att invända mot att Öresundsverket ingår i ett nationellt riksintresse för energiproduktion men menar att bränsletillförsel till Öresundsverket kan säkerställas på annat sätt än över kaj och att den geografiska avgränsningen av riksintresset behöver omprövas.

Ansvarig myndighet för riksintresset är Statens energimyndighet.

REGIONALT PERSPEKTIV

Regional transportinfrastrukturplan (RTI) för Skåne

Den regionala infrastrukturplanen har tagits fram av Region Skåne på uppdrag av regeringen. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga vägnätet i Skåne. Planen visar, tillsammans med regeringens nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, som är en del av RTI, är det övergripande dokumentet om Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Den är vägledande för prioritering av objekt och inriktning för kommande RTI-planer och nationell transportplan för Skåne.

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne

I denna strategi vill Region Skåne lyfta viktiga åtgärder för att utveckla Skåne till en mer hållbar gods- och logistikregion. För att klara ökande volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in i Skåne transporteras effektivare, med sjöfart närmre sin slutdestination, på järnväg samt i fordon med fossilfria drivmedel. Genom att synliggöra nuläge, trender och utveckling samt lyfta behovet av en strategisk inriktning vill man bidra till en hållbar regional tillväxt.

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 grunddragen 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 förväntas antas av regionfullmäktige 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 2014.

Regionstyrelsen beslutade den 21 mars 2019 om att den regionala utvecklingsstrategin ska uppdateras, ett arbete som för närvarande pågår.

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.

LOKALT PERSPEKTIV

Översiktsplan för Malmö stad

Översiktsplan för Malmö antogs av kommunfullmäktige 31 maj 2018. Översiktsplanen är ett strategiskt och visionärt dokument vars syfte är att vägleda beslut om användning av mark- och vattenområden och hur den existerande stadsmiljön ska utvecklas. Planen ska ange en långsiktig inriktning

för kommunens utveckling och enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan.

För Malmö hamn finns så kallade platsspecifika riktlinjer i översiktsplanen som pekar ut framtiden för området. Då Malmö stad tillämpar kontinuerlig översiktsplanering, vilket innebär en översyn och uppdatering av översiktsplanen varje mandatperiod, hänvisas du som läsare till att ta del av senaste versionen av dessa riktlinjer på Malmö stads web malmo.se/op.

Översiktsplan för Nyhamnen

Fördjupningar av översiktsplanen tas fram när det finns behov av mer ingående utredningar av ett tematiskt eller geografiskt avgränsat område. En sådan fördjupning av Översiktsplan för Malmö avser Nyhamnen. I denna analyseras planeringsförutsättningarna med utgångspunkt i de strategier och övergripande planeringsriktlinjer som lagts fast i den kommuntäckande översiktsplanen. I Översiktsplan för Nyhamnen är avsikten att sätta ramar för planområdets långsiktiga utveckling och planeringsinriktningen för en kustnära blandad stadsdel. En liten del av planområdet i Översiktsplan för Nyhamnen finns med inom området för Masterplan för Malmö hamn. Det är ett område längs norra delen av frihamnskajen där kryssningsfartyg idag lägger till.



Karta 16. Beskriver idéer på framtidens infrastruktur och stadsbebyggelsens successiva utbredning i olika etapper. Tidsperspektivet på etapperna längs järnkajen och i östra hamnen ligger bortom 2050 (karta hämtad från Översiktsplan för Nyhamnen).

Hamnordning

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.

Klassning som ”allmän hamn” och ”allmänna farleder”

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.

Bulkgoods:

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

Core port:

Se förklaring på sidan 26 eller nedan under stomnätshamn.

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).

Fullservicehamn:

En hamn som kan tillgodose i princip alla godstyper som torr och flytande bulk, containers, trailers, och passagerare- och kryssningstrafik.

GBER:

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

Gråvatten/svartvatten:

Vatten som behöver renas. Gråvatten är vatten som använts för bland annat disk och hygien, medan svartvatten är avloppsvatten.

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/trimodalitet/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. Trimodalitet betyder att tre trafikslag möts i samma knutpunkt som till exempel en hamn.

Kombiterminal:

Omlastningsterminal där omlastning av gods sker mellan väg/järnväg. I hamnen finns dessutom s.k. trimodala möjligheter (sjö, väg, järnväg).

Koncessionslagstiftning:

Reglerar förhållandet mellan landlord och hamnoperatör.

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.

Lo-Lo:

Lift-on/lift-off eller Lo-Lo betyder last (containers) som lyfts från och till fartyg med kranar.

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 – (RoRo-passagerar-fartyg) 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.

Skrubbar (scrubbers):

Reningssystem för avgaser, används bland annat för att fartyg ska reducera svavelutsläpp.

Sludge:

Restprodukt från fartygens maskinrum, innehåller olja.

Stornätshamn (Core Port) och (Comprehensive Port):

Utpekade hamnar i EU:s prioriterade transportkorridorer, vilka i sin tur utvecklas inom projekt och finansieringsstrukturer som TEN-T, Motorways of the Sea och Interreg.

Styckegods:

Gods som paketeras i lådor eller kartonger.

Läs mer

Reglementen för Malmö stads nämnder:

<https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Demokrati-beslut-och-paverkan/Forfattningssamling/Kommunala-reglementen.html>

Översiktsplan för Malmö)

<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Oversiktsplan-for-Malmo.html>

Platsspecifika riktlinjer för Malmö hamn i Översiktsplan för Malmö

http://kartor.malmo.se/op_data_nov_2017/oversiktsplan_for_malmo/2_beb_yggelse/6_platsspecifika_riktlinjer/PDF/HAMNEN.pdf

Översiktsplan för Nyhamnen

<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Pagaende-oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-Nyhamnen.html>

Om riksintresse och riksintresset Malmö hamn

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/Beslut-om-faststallda-riksintressen/>

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/publikationer/riksintresset-malmo-hamn.html>

Ägarstrategi för Malmö hamn

<https://malmo.se/Kommun--politik/Politiker-och-beslut/Protokoll-och-handlingar.html#ded8716df49637-c547dc2ef7fc14976-da3e65f34c95927267-ed8e7aad7af0695204-3e077d86cdd3695800>

Copenhagen Malmö Port – Vision 2030

http://www.cmport.com/~media/docs/brochures/visionsbroschyr_2030_en.ashx

Infrastrukturutredning 2020-2030 Slutrapport (Vectura)

Infrastrukturutredningen 2015-2030 – utmaningar och åtgärder för att möta ökande godstransportvolymerna vid Malmö och nytt logistikcentrum Norra hamnen.

Norra Hamnen – En utvärdering av områdets affärsmässiga och logistiska förutsättningar

Om hållbar utveckling och industriell symbios

<https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Sa-arbetar-vi-med.../Malmo-stads-miljoarbete/Hallbar-stadsutveckling.html>

Europarådets och Europaparlamentets förordning avseende TEN-T
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1316&from=SV>

Strategi för den Hållbara gods- och logistikregionen Skåne
<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/strategi-for-den-hallbara-gods--och-logistikregionen/>

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050
<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/strategi-for-ett-hallbart-transportsystem-i-skane-2050/>

Detaljplan 5272, Del av Hamnen 22:163
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5272.html>

Detaljplan 5625, fastigheten Hamnen 22:164 m.fl.
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5625.html>

Detaljplan 5272, Del av Hamnen 22:163
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5272.html>

Detaljplan 5639, del av fastigheterna Hamnen 22:163 och 22:164
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5639.html>

Länsstyrelsen i Skåne län ordnings- och säkerhetsföreskrifter för Malmö hamn inklusive Limhamns norra hamn (Hamnordning)

Trafikverket (2015). Sjöfart. Underlagsrapport till inriktningsplaneringen 2018–2029. Publikation 2015:228
<https://trafikverket.ineko.se/se/inriktningsunderlag-f%C3%B6r-2018-2029>

Bilaga 1: Handlingsplan med sikte på 2030

För att beskriva hur Malmö stad ska uppnå de övergripande målsättningarna med Malmö hamn har nio strategier, tre under respektive mål, formulerats. Varje strategi har ett antal aktiviteter kopplade till sig. Strategierna kan bidra till samtliga målsättningar, men redovisas här under den målsättning som de i största mån bidrar till att uppfylla.

Aktiviteter i Masterplan för Malmö hamn ska årligen prioriteras och arbetas in i tekniska nämndens verksamhetsplanering och budget. Vilka investeringar som ska göras och när, är beroende av vid tidpunkten rådande ekonomiska ramar. Vid behov justeras och/eller kompletteras aktiviteterna i handlingsplanen.

MALMÖ HAMN ÄR EN DEL AV OMSTÄLLNINGEN TILL ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

Stärk Malmö hamns trimodala förmåga och dess roll som transportnod och Core Port.

- Fastighets- och gatukontoret ska, tillsammans med andra berörda aktörer, undersöka hur infrastrukturlösningar i form av en fast förbindelse mellan Norra och Mellersta hamnen, nya järnvägsspår och ny vägsträckning till Malmö Industrial Park (kopplade till Seskarögatan) kan samfinansieras.
- Fastighets- och gatukontoret ska, tillsammans med andra berörda aktörer, undersöka möjligheterna till medfinansiering för infrastrukturlösningar relaterat till stadens roll som Core Port och TEN-T (i första hand) via EU-bidrag.
- Fastighets- och gatukontoret ska, i samverkan med Stadskontoret och hamnoperatören, ta fram en gemensam plan för hur regionala och europeiska relationer kan utvecklas, med syfte att upprätthålla och ytterligare stärka Malmö hamns status som en erkänd internationell hamn.

Gör Malmö hamn till ett centrum för hållbar energi och industriell symbios.

- Fastighets- och gatukontoret ska samverka med relevanta aktörer i hamnområdet för att utveckla industriell symbios genom samnyttjande av material, restresurs-, energi- och logistiklösningar. Ett verktyg, i form av en interaktiv karta, ska tas fram tillsammans med andra förvaltningar, systemoperatörer och företag, med syfte att fungera som ett stöd för de som vill satsa på industriell symbios i området.
- Fastighets- och gatukontoret ska utreda hur Malmö stad kan agera för att uppmuntra, möjliggöra och påskynda att de företag som etablerar sig i hamnen arbetar aktivt med industriell symbios och hållbara energilösningar.
- Fastighets- och gatukontoret ska, i dialog med hamnoperatören och oljehamnens övriga aktörer, initiera en förstudie som ska belysa den

långsiktiga utvecklingen av oljehamnen i relation till innovationer och ny teknik som strävar mot ett minskat fossilberoende. I detta sammanhang bör realiserandet av en energihamn utgöra en ambition på lång sikt.

Utveckla Malmö hamn och dess struktur på ett långsiktigt hållbart sätt.

- Fastighets- och gatukontoret ska, tillsammans med berörda förvaltningar och myndigheter, samverka internt och externt för att utreda och på sikt få till stånd nödvändiga kustskydd för att klimatsäkra hamnens verksamheter och funktioner.
- Fastighets- och gatukontoret ska, i dialog med Stadsbyggnadskontoret, ta fram förslag på hur Malmö stad vill att riksintressena i Malmö hamn ska förändras utifrån intentioner och målsättningar i Masterplan för Malmö hamn, och utifrån det bedriva ett aktivt och konstruktivt dialogarbete med Trafikverket, Länsstyrelsen och andra statliga myndigheter.
- Fastighets- och gatukontoret ska med utgångspunkt i tillvaratagandet av hamnens och de hamnrelaterade verksamheternas intressen utveckla hamnens struktur i en långsiktigt hållbar riktning. Detta ska ske med hänsyn tagen till översiktsplanens övergripande intentioner och utifrån huvudlinjen att den mest störande hamnverksamheten lokaliseras med störst avstånd till befintlig och kommande stadsbebyggelse.

MALMÖ HAMN BIDRAR TILL ÖKAD SYSSLESÄTTNING I MALMÖ OCH SKÅNE

Utveckla Malmö hamn som ett attraktivt företagsområde och arbeta i kontinuerlig dialog med centrala aktörer.

- Fastighets- och gatukontoret ska, tillsammans med hamnoperatören och andra samarbetspartners, aktivt arbeta med att profilera och marknadsföra hamnområdet och Malmö Industrial Park, med syfte att attrahera önskvärda verksamhetsetableringar.
- Fastighets- och gatukontoret ska fortsätta arbetet med att utveckla Malmö Industrial Park med nya verksamheter som stärker hamnverksamheten och trimodala lösningar. Fokus ska ligga på återvinning, logistik, och energi- och industriproduktion, där ökad sysselsättning möjliggörs både i hamnområdet och i övriga delar av staden och regionen.
- Fastighets- och gatukontoret ska, tillsammans med andra berörda aktörer, aktivt bidra till att innovationer och nya affärsidéer kopplat till återvinning, energi, logistik och hållbara transporter kan möjliggöras som ett led i att skapa fler jobb som knyter an till hamnens verksamhet.

Ingå långsiktiga affärsförbindelser och upplåt marken med fokus på en hållbar och robust utveckling av Malmö hamn.

- Fastighets- och gatukontoret ska genom sociala åtaganden i de avtal som tecknas i Malmö Industrial Park medverka till att skapa sysselsättning i form av praktikplatser och olika anställningsmöjligheter.

- Fastighets- och gatukontoret ska ta fram riktlinjer som tydliggör våra intentioner som markägare i relation till de företag och verksamheter som vill etablera sig i hamnområdets olika delar. Riktlinjerna ska återspegla ambitionen att behålla kontrollen över utvecklingen av den långsiktiga markanvändningen genom att upplåta fastigheter med tomträtt. Hamnnyttan är den viktigaste prioriteringen och försäljning av fastigheter ska utgöra undantag.

Stärk bilden av Malmö som hamnstad nationellt och internationellt.

- Fastighets- och gatukontoret ska undersöka och definiera vilken bild Malmö stad vill förmedla av Malmö som hamnstad, samt tydligt koppla denna bild till ett näringslivsperspektiv. I detta arbete ska också Malmö hamns historiska roll och dess industriarv beaktas.
- Fastighets- och gatukontoret ska ta fram en kommunikationsstrategi som definierar vilka målgrupper som är aktuella att kommunicera och föra dialog med samt vilka kanaler som ska utgöra grunden i kommunikationen av stadens långsiktiga intentioner. En tydlig plan för kommunikationen kan till exempel höja kunskapen om fördelarna med Malmö hamn i etablerings- och logistikbranscher.

I MALMÖ HAMN ANVÄNDS MARKEN EFFEKTIVT OCH GER EN GOD AVKASTNING

Nyttja befintlig och planerad infrastruktur för att maximera hamnnyttan.

- Fastighets- och gatukontoret ska prioritera insatser som leder till realiserandet av den planerade förbindelsen över industrihamnen, mellan Mellersta och Norra hamnen. Den kommer att förbättra väg- och järnvägsförbindelserna till och inom Malmö hamn avsevärt.
- Fastighets- och gatukontoret ska, i dialog med bland annat hamnoperatören och Trafikverket, utverka en långsiktig och hållbar plan för hur järnvägsförbindelser och omlastning via kombiterminaler ska fungera i framtiden. I detta ingår att utreda järnvägsbehov kopplat till godsbangårdens begränsade kapacitet. Arbetet ska ske kopplat till nationell plan för investeringar i transportinfrastrukturen, och med utgångspunkt i hamnområdets behov, planer och förutsättningar. En viktig del är att visa på behovet av nationella investeringar.

Stärk rollen som Landlord och förstärk Malmö hamns position i konkurrensen med andra hamnar.

- Fastighets- och gatukontoret ska se över den befintliga hamnordningen, med syfte att uppdatera denna utifrån nutida förhållanden och förutsättningar.
- Fastighets- och gatukontoret ska utreda rollen som hamnmyndighet för att ha en långsiktig beredskap för olika möjliga scenarier.
- Fastighets- och gatukontoret ska ta fram indikatorer, vilka kan skapa goda förutsättningar för att följa upp hamnverksamheten över tid.

- Fastighets- och gatukontoret ska genomföra en utredning med syfte att öka och effektivisera markanvändningen och hamnnyttan samt mängden gods över kaj. Utredningen bör belysa flera aspekter, däribland utfyllnad av bassänger, optimal ytanvändning, samnyttjande av ytor för industriell symbios och sysselsättningseffekter.
- Fastighets- och gatukontoret ska bevaka och bidra till pågående arbete kring förutsättningarna för en framtida förbindelse mellan västra och mellersta hamnen. Detta ska ske utifrån de behov som förutses hos hamnoperatören och andra hamnrelaterade verksamheter.
- Fastighets- och gatukontoret ska kartlägga och utveckla möjligheterna för tillfälliga markanvändningar i väntan på mer permanenta ianspråktaganden. Syftet är att tillvarata potentialen för markutnyttjande samt i förlängningen öka intäkter.

Anpassa infrastruktur, farleder och kajer till den moderna sjöfartens krav.

- Fastighets- och gatukontoret ska, samordnat med andra skånska hamnar, aktivt uppvakta staten för att påskynda en muddring av Flintrännan i Öresund.
- Fastighets- och gatukontoret ska påbörja arbetet med att långsiktigt utreda behov av anpassningar och investeringar inom Malmö hamn (till exempel avseende industrikajen). Detta ska ske i samarbete med hamnoperatören, och med syftet att Malmö hamn ska vara en modern och hållbar hamn.
- Fastighets- och gatukontoret ska i samverkan med hamnoperatören och Sjöfartsverket arbeta för en långsiktig lösning och ett gemensamt förhållningssätt avseende underhåll av viktiga farleder.
- Fastighets- och gatukontoret ska, genom ett fördjupat samarbete med hamnoperatören, förtydliga omfattningen av framtida investeringsbehov och prioriteringar samt under vilken tidsperiod investeringar kommer att behöva genomföras.

Bilaga 2. Omvärldsbevakning och analys av Malmö hamn

Se separat handling.