

Åtgärdsvalsstudie

Uddevalla hamn – handelssjöfart,
omland och farled

Diarienummer: TRV 2016/18075



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Uddevalla hamn – handelssjöfart, omland och farled

Redaktör: Patrik Benrick, Trafikverket

Delförfattare: Thomas Ney och Agnedy Johansson, Ramböll

Ansvarig för genomförande: Patrik Benrick

Organisation: Planering, Trafikverket Region Väst

Datum - start: 2016-06-22

Datum – avslut: 2017-06-14

Medverkande: Patrik Benrick, Trafikverket

Johan Kustfolk, Trafikverket

Klara Häger, Trafikverket

Thomas Ney (uppdragsledare), Agnedy Johansson, Johannes Wolfmeier, Ramböll.

Ärendenummer: TRV 2016/18075

Fastställt av: Maria Zachariadis, Enhetschef, Trafikverket Region Väst

Kontaktperson: Patrik Benrick, Trafikverket Region Väst

Trafikverket

Postadress: 781 87 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Förord

Åtgärdsvalsstudie Uddevalla hamn - handelssjöfart, omland och farled har pågått sedan 2016 och avslutades i juni 2017.

I grunden är åtgärdsvalsstudien initierad utifrån ett sjöinfrastrukturellt perspektiv, men det finns även utveckling på landsidan som föranleder en studie med inriktning Uddevalla hamn. Vidare har frågan koppling till ambitionen att åstadkomma överflyttning av godstransporter till sjöfart och järnväg.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien följer naturligt på den riksintresseprecisering som framarbetats (i dagsläget dock ej beslutad handling) för Uddevalla hamn. I preciseringen beskrivs hur stadsutveckling är planerad att ske i Uddevalla, vilket innebär att dagens hamnverksamheter behöver flyttas västerut. Områdesplanen för denna stadsutveckling antogs i november 2016 av kommunfullmäktige i Uddevalla kommun. Planeringen går nu in i nästa skede, vilket även kommer att klargöra tidshorisonten för när delar av hamnverksamheten måste vara omlokaliserad.

Ytterligare längre västerut, vid Fröland, finns planer på att utveckla logistikanknutna verksamheter. I området mellan nuvarande hamnanläggning och Fröland finns expansiva företag med stora transportbehov.

Uddevalla hamn har i ett första skede blivit utpekad som en möjlig utskeppningshamn för malmtransporter. Tidshorisonten för att sådana transporter ska realiseras är i dagsläget dock oklar.

Med tanke på att satsningar inom infrastruktur ofta är förknippade med långa planeringsprocesser är tidpunkten för denna ÅVS gynnsam.

Resultaten av detta arbete tjänar snarast som ett kunskapsunderlag inför kommande planering och utveckling med koppling till Uddevalla hamn. Mottagare är i första hand Uddevalla Hamnterminal, Uddevalla kommun, Fyrbodals kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Sjöfartsverket och Trafikverket. Länsstyrelsen i Västra Götaland och Havs- och vattenmyndigheten samt de delar av näringslivet som deltagit i arbetet delges denna rapport.

Ett stort tack till de personer och organisationer som har engagerat sig i arbetet.

Maria Zachariadis, enhetschef Samhällsplanering Storgöteborg, Trafikverket

Patrik Benrick, utredningsledare Trafikverket

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	6
1.1. Bakgrund.....	6
1.2. Behov av åtgärdsvalsstudie	6
1.3. Syfte och mål med åtgärdsvalsstudien	7
1.4. Avgränsningar	7
1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet	10
1.6. Tidigare planeringsarbete	10
1.7. Anknäytande underlag och projekt.....	11
 2. INTRESSETER	 16
 3. MÅL	 17
3.1. Europeiska Unionens transportpolitiska mål.....	17
3.2. Nationella transportpolitiska mål	17
3.3. Regionala mål	17
3.4. Lokala mål.....	17
3.5. Mål för studerade åtgärder.....	18
 4. NULÄGESBESKRIVNING.....	 19
4.1. Uddevalla hamnterminal – verksamhet och hamndelar	19
4.2. Huvudsakliga godsstråk och godsnoder i Västra Götaland.....	21
4.3. Befintlig omgäivande landinfrastruktur	23
4.4. Befintlig infrastruktur – anslutande och inom hamnområdet.....	25
 5. UTVECKLINGSPLANER OCH POTENTIAL	 29
5.1. Lokal utveckling.....	29
5.2. Näringslivsutvecklingen i upptagningsområdet.....	30
5.3. Utvecklingen i regional godsinfrastruktur.....	31
5.4. Prognoser	33
5.5. Politiska ambitioner om ökad sjöfart.....	34
5.6. Handelstrender	34
5.7. Makrotrender.....	35
 6. BRISTER OCH BEHOV	 36
6.1. Brister och behov i sjöinfrastrukturen	36
6.2. Brister och behov i järnvägsinfrastrukturen	38
6.3. Brister och behov i väginfrastrukturen	41
 7. MÖJLIGA ÅTGÄRDER	 42
7.1. Möjliga åtgärder i sjöinfrastrukturen	42
Möjliga åtgärder i järnvägsinfrastrukturen	43
7.2. Möjliga åtgärder i anslutande väginfrastruktur	46
 8. ANALYS OCH SLUTSATSER AVSEENDE ÅTGÄRDSBEHOV	 47
8.1. Behov av åtgärder utifrån planerad stadsutveckling	47

8.2.	Behov av åtgärder utifrån utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten	48
8.3.	Slutsatser om möjliga åtgärder i sjöinfrastrukturen	49
8.4.	Slutsatser om möjliga åtgärder i järnvägsinfrastrukturen	51
8.5.	Slutsatser om möjliga åtgärder i den anslutande vägsinfrastrukturen	52
8.6.	Nollalternativet – inga åtgärder vidtas i hamnens infrastruktur	52
9.	FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....	53
9.1.	Beskrivning av övergripande inriktning.....	53
9.2.	Rekommenderade åtgärder och fortsatt arbete	54
10.	UTREDNINGENS VIKTIGASTE BUDSKAP	56
11.	KÄLLOR.....	57

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Uddevalla hamn är en allmän hamn, strategiskt placerad i ett nationellt transportperspektiv, genom en naturlig hamn i skyddat läge på västkusten i kombination med goda anslutningar till både väg- och järnvägskommunikationer. En viktig funktion uppnås genom det relativt stora djupet vid hamnens kajer, som tillåter anløp med fartyg upp till ett djupgående av 11 meter. Med sin inriktning och sitt strategiska läge kompletterar Uddevalla hamn delvis den verksamhet som bedrivs i Göteborgs hamn. Uddevalla fungerar även som en redundanshamn för hamnarna i Väneren.

Hamnen är främst inriktat på bulklaster så som exempelvis malm, spannmål, skogsprodukter samt projektlaster av gods som kan vara stort, tungt, högt eller på annat sätt skrymmande. Hamnen hanterar även produkter med höga krav administrativ handläggning och fysiska skyddsåtgärder så som farligt gods. Uddevalla hamn utgör en godsnod som inte enbart hanterar gods över kaj. Inom hamnområdet finns även en bangård som hanterar omlastning av skogsprodukter mellan väg och järnväg.

Uddevalla hamn är av Trafikverket utpekad som en anläggning av riksintresse för kommunikation. Under 2014 och 2015 har en precisering av riksintresset genomförts. Detta innebär att Trafikverket beskriver sin syn på den aktuella anläggningen utifrån ett övergripande systemperspektiv. Arbetet syftar till att precisera vad som utgör riksintresset och vilka land- och vattenområden som berörs, både i dag och i ett framtidsperspektiv med en tidshorisont runt 20-30 år. Arbetet med riksintressepreciseringen är i nuläget inte slutfört.

Uddevalla hamn är en av Sveriges drygt 50 allmänna hamnar och anses därmed vara av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln. Uddevalla är dock inte utpekad av EU i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Hamnen ingår inte bland de 25 centrala hamnar som framgår av Trafikverkets Kapacitetsutredning¹. Uddevalla omnämns i Hamnstrategiutredningen², men ingår inte bland de tio strategiska hamnar som slutgiltigt utpekades.

1.2. Behov av åtgärdsvalsstudie

Åtgärdsvalsstudier utförs i tidiga skeden och initieras ofta på grundval av en uppfattad brist eller planerade samt förväntade förändringar. Det är inte ovanligt att processen att genomföra åtgärdsvalsstudier leder till identifiering av ytterligare brister eller behov av åtgärder. Processen kan också leda till förändrat synsätt på det som initialt uppfattades som brist.

¹ *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050, Trafikverket 2012:101*

² *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58)*

Denna åtgärdsvalsstudie initierades genom dialog mellan Sjöfartsverket och Trafikverket Region Väst. Behovet av att genomföra en ÅVS med inriktning på Uddevalla hamn grundas i första hand på nedanstående faktorer:

- Brister och behov kopplat till sjöinfrastrukturen.
- Uddevalla hamns roll i att åstadkomma överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och/eller sjöfart. Detta gäller dels den befintliga och en utvecklad hamnverksamhet, dels utvecklingen av företag belägna mellan dagens hamnanläggning och Fröland.
- Uddevalla hamn som möjlig utskeppningshamn för framtida malmtransporter.
- Planerad stadsutveckling med påverkan på hamnens anläggning.
- Möjlig utveckling av hamn- och logistikverksamheter västerut mot Fröland.

Behovet av att genomföra en åtgärdsvalsstudie för Uddevalla hamn består – främst på kort sikt – i att förstå de brister och behov i sjöinfrastrukturen som redan idag ger restriktioner för sjöfarten. Dessutom – och då tidsmässigt kopplat till den planerade stadsutvecklingen – finns ett behov av att tidigt förstå eventuella brister och behov i landinfrastrukturen, i första hand knutet till en framtida förflyttning av hamnverksamheten västerut mot Sörvik och Fröland.

1.3. Syfte och mål med åtgärdsvalsstudien

Syfte

Studiens syfte är att för Uddevalla hamn, utifrån Trafikverkets, Sjöfartsverkets, kommunens, hamnbolagets och näringslivets långsiktiga planer, identifiera funktioner, brister och behov i sjöinfrastrukturen samt anslutningar inom väg och järnväg.

Studien kan även föreslå åtgärder, främst på kort sikt och främst relaterat till trimningsåtgärder i den statliga farleden, men även åtgärder för inspel i mer långsiktig kommunal, regional och nationell åtgärdsplanering. Ett ytterligare syfte är att genom denna ÅVS skapa ett kunskapsunderlag inför eventuella framtida studier i Trafikverkets regi med direkt koppling till Uddevalla.

Mål

Studiens mål är att uppnå en bred samsyn vad gäller logistikverksamheten, och därigenom godstransportbehoven, inom riksintresseområdet för Uddevalla hamn. Studien ska på så sätt även uppnå samsyn vad gäller kort- och långsiktiga infrastrukturbehov inom sjö, väg och järnväg.

1.4. Avgränsningar

Innehåll och omfattning

Studien omfattar att ta fram en nulägesbeskrivning för Uddevalla hamn. Med detta avses bland annat att göra en kartläggning av nuvarande godsflöden till och från hamnen samt hamnens funktioner i transportsystemet. Detta gäller såväl sjöfartstransporter som transporter på järnväg och väg. Studien omfattar inte analys av persontransporter.

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivningen genomförs studien utifrån två huvudsakliga perspektiv:

1. Analys av funktioner samt eventuella brister och behov av åtgärder på sjösidan (farled och hamn).
2. Analys av funktioner samt eventuella brister och behov av åtgärder på landsidan (väg och järnväg).

Inom perspektiv 1 handlar problembilden huvudsakligen om sjösäkerhet med koppling till restriktioner för sjötrafiken som trafikerar Uddevalla hamn. Analysen avser i huvudsak nuvarande fartygsstorlekar, men ska även belysa eventuella tillkommande behov med större fartygsstorlekar än idag. Analysen fokuserar på den södra Uddevallaleden, då det är denna farled som används av handelssjöfarten.

Perspektiv 2 handlar i huvudsak om att analysera möjligheterna till överflyttning av godstransporter till sjöfart för att därigenom kunna avlasta landinfrastrukturen (väg och järnväg). Detta gäller hamnens funktion dels inom det gods som hanteras i hamnen idag, dels framtida potential, där analysen av det senare till exempel behöver beakta en utveckling av logistik- och terminalverksamheter inom hamnens område. Det kan exempelvis handla om framtida utskepningshamn för malmtransporter eller en utvecklad terminalverksamhet inom hamnens område. Frågan har därigenom koppling till eventuella brister och behov i väg- och järnvägsanslutningar.

Studien omfattar även att översiktligt sammanställa underlag och information från andra aktuella utredningar (inom Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Uddevalla kommun och hamnbolaget) som har koppling till åtgärdsvalsstudien.

Geografisk avgränsning

Studien avgränsas geografiskt till logistikverksamheter inom riksintresseområdet för Uddevalla hamn. Utredningsområdet (figur 1 nedan) utgörs av delar av den befintliga hamnen samt markområden som medger expansionsmöjligheter. Östra delarna av befintlig hamn utgör ett omvandlingsområde och ska, enligt kommunala planer, utvecklas som stadsbebyggelse i havsnära läge. Utredningsområdet avgränsas av omvandlingsområdet i öster, väg 44 i norr samt naturområden och bostadsbebyggelse i väster.

Verksamheten i Uddevalla hamn genererar transporter som använder infrastrukturen i en större geografi, se figur 2 nedan. Hamnens omland är dock betydligt större och omfattar platser där hamnens kunder befinner sig. Detta omland har därför ingen tydlig geografisk avgränsning och kan förändras över tid.

Studien av farled omfattar från Hätteberget, genom Älgöfjorden, Askeröfjorden och Byfjorden in till Uddevalla hamn.

Studien av järnvägsanslutning avgränsas i första hand till godsbangården vid Uddevalla C, anslutningsspåret till hamnens järnvägsanläggning samt järnvägsinfrastrukturen innanför hamnområdet.

Därtill studeras behovsaspekter (utan att ge förslag till lösningar) som direkt berör godstrafiken på Älvsborgsbanan (sträckan Uddevalla-Öxnered), Norra Bohusbanan (sträckan Uddevalla-Strömstad) och Södra Bohusbanan (sträckan Uddevalla-Göteborg Kville).

Figur 2 Influenzområde

1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Denna åtgärdsvalsstudie initierades genom dialog mellan Sjöfartsverket och Trafikverket region Väst.

Under initieringsskedet inleddes dialog med Uddevalla kommun och Uddevalla Hamnterminal AB. Trafikverket region Väst har ansvarat för studiens genomförande, detta via Patrik Benrick, projektledare och Johan Kustfolk, biträdande projektledare. För genomförande av åtgärdsvalsstudien har konsultföretaget Ramböll anlitats, med Thomas Ney som uppdragsledare.

Under projektets genomförande har två workshoppar arrangerats med ett brett deltagande av företrädare för huvudsakliga intressenter. Utöver Trafikverket har 15 personer deltagit vid minst en av workshopparna. Vid den första workshopen diskuterades problem och brister och vid den andra möjliga lösningar som underlag till att identifiera tänkbara lösningar enligt fyrstegsprincipen. Därutöver har intervjuer genomförts med företrädare för Svenska Lantmännen och Green Cargo.

Resultaten (behov, brister och åtgärdsförslag) har diskuterats genom en åtgärdsdialog med Uddevalla kommun, Uddevalla Hamnterminal AB och Sjöfartsverket. Slutrapporten har till sitt innehåll och sina slutsatser remitterats med nämnda intressenter innan slutgiltigt fastställande.

1.6. Tidigare planeringsarbete

Översiktsplan 2010 för Uddevalla kommun (2010)

I september 2010 antog kommunfullmäktige i Uddevalla kommun en översiktsplan som anger riktlinjer för användning av mark och vatten i enlighet med kommunens Vision 2040. Planen inaktualitetsförklarades dock av kommunfullmäktige under 2014 och en ny plan skall tas fram.

Maritim strategi för Uddevalla kommun (2013)

Maritim strategi för Uddevalla kommun antogs i kommunfullmäktige i juni 2013. Kommunen framhäver vikten av en väl utvecklad infrastruktur som förutsättning för en hållbar tillväxt och utveckling av näringslivet. Kommunen menar att hamnen har en strategisk betydelse och att hamnen ska ges förutsättningar för att kunna utveckla sin verksamhet. Anslutningarna med järnväg och väg ska utvecklas och förbättras.

Områdesplan för Bäveån (2016)

I november 2016 publicerades en områdesplan för stadskärnan väster om Västerlånggatan och Göteborgsvägen, på ömse sidor om Bäveån. Planen utgör en struktur för tänkt bebyggelse och utgör underlag för detaljplanearbeten.

Fördjupad Översiktsplan Uddevalla tätort (2017)

En fördjupad översiktsplan för Uddevalla tätort har fram till maj 2017 varit under utställning. Planen väntas bli antagen hösten 2017. Kommunen prioriterar bostadsbebyggelse i stadens centrala delar. Båda sidorna av Bäveån fram till Bäveåns mynning planeras för omvandling till stadsbebyggelse. Knutpunkterna för tåg- respektive busstrafik är idag delade mellan två olika lägen. Från Centralstationen avgår tåg mot bland annat Göteborg, Strömstad, Herrljunga och Borås. Stads- och regional busstrafik angör Kampenhofsterminalen. Det finns önskemål om att tydligare koppla samman dessa knutpunkter.

1.7. Anknytande underlag och projekt

Lokalt

Precisering av riksintresset Uddevalla Hamn (opublicerat)

Sjöfartsverket pekade 2001 ut Uddevalla hamn som riksintresse med hänsyn till dess funktion som bulkhamn. När Trafikverket 2010 tog över som ansvarig myndighet för riksintresseutpekande av kommunikationsanläggningar, enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden med mera, togs beslutet att Uddevalla hamn fortsatt var av riksintresse.

Preciseringen av ett riksintresse innebär att Trafikverkets beskriver sin syn på den aktuella anläggningen utifrån ett övergripande systemperspektiv. Arbetet syftar till att precisera vad som utgör riksintresset och vilka land- och vattenområden som berörs, både i dag och i ett framtidsperspektiv med en tidshorisont runt 20-30 år. Syftet är också att redogöra för anläggningens funktion och förtydliga vad det kan innebära att påtagligt försvåra åtkomsten eller nyttjandet av den.

Preciseringen ska bland annat kunna tjäna som underlag för kommunens fysiska planering (plan- och bygglagen) och tillståndsprövning (miljöbalken) samt för Länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Preciseringen är ett underlag som Länsstyrelsen kan komma att använda vid avvägning mellan olika intressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen samt som stöd till kommunerna för att visa hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses vid framtagande av kommunala planer.

I preciseringen av riksintresset Uddevalla hamn har Badökajen, Skeppsholmspiren, Sörvikskajen och Frölandskajen utpekats som hamndelar av riksintresse. Frölandskajen är även utpekad som utvecklingsområde av riksintresse.

Arbetet har letts av Trafikverket i samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Sjöfartsverket, Uddevalla kommun, Uddevalla Hamn, och Kommunalförbundet Fyrbodol.

Arbetet med riksintressepreciseringen är i nuläget inte avslutat.

Förstudie industrispår Uddevalla Fröland (2013)

Syftet med denna studie var att utreda genomförbara tekniska lösningar, kostnader samt övriga förutsättningar för nyanläggning av kommunalt industrispår i Frölandshamnen, för att möjliggöra utskoppling av malm. Utredningen har resulterat i förslag till två alternativa lösningar.

ÅVS Fröland (2014)

Problembilden var kapacitetsproblem på väg 44 genom Herrestad från cirkulationsplatsen vid Fröland till Torp. Studien resulterade inte i några beslutade fysiska åtgärder utan parterna inväntar de planerade reparationsarbetena av tunnelarna innan arbetet från åtgärdsförslagen eventuellt effektueras. I arbetet påtalas vikten av ett kontinuerligt samarbete mellan Trafikverkets verksamhetsområden Planering och Underhåll. Studien avslutades våren 2014.

Trafikutredning Torp till Tunnlarna (2016)

Trafikutredningen tog avstamp i de senaste årens tilltagande trafik på väg 44 genom Herrestad i västra Uddevalla och syftade till att ge en bild av dagens respektive framtida trafiksituation kopplat till olika planer på exploatering.

Bedömningen i utredningen är att ökningen orsakas av både kortväga (lokala) och mer långväga (regional/nationell) trafik. Eftersom Uddevalla kommun önskar exploatera ytterligare mark i stadens västra delar kommer ytterligare trafik att genereras som belastar väg 44. Efter genomförda analyser är Trafikverkets bedömning att befintlig utformning av väg 44 inte har kapacitet för mer trafik.

Åtgärdsförslag på hur problemet kan avhjälpas presenteras i utredningen, dock utan ställningstagande till vilka åtgärder som kan rekommenderas. Främst är det förstärkning av befintliga länkar eller nybyggnation som presenteras. Trafikutredningen kan utgöra ett värdefullt underlag till en eventuell övergripande ÅVS för Uddevalla. Studien avslutades våren 2016.

Åtgärdsvalsstudie - Väg 678 Råsseröd-Lerbo (2017)

Väg 678 fungerar som en omledningsväg vid avstängning på E6/Uddevallabron och samtidigt som en avlastning för väg 44 genom Uddevalla. Tidvis uppstår framkomlighetsproblem på vägen och där sker även flertalet olyckor, varav några med dödlig utgång eller allvarlig skada till följd. Studien syftade till att identifiera åtgärder för att öka trafiksäkerheten samtidigt som god framkomlighet bibehölls. Studien rekommenderar att vägen mittsepareras med mitträcke, och att ytterligare åtgärder kopplas till vägens framtida funktion. Studien avslutades under mars 2017.

Farledsåtgärder Marstrand-Uddevalla (2016-2017)

Parallellt med denna åtgärdsvalsstudie studerar Sjöfartsverket tänkbara åtgärder i farleden från Hätteberget via Stenungsund till Uddevalla. Studien har i första hand tagit höjd för en kapacitetsökning upp till 13,0 meters maximalt djupgående utan mörkerrestriktioner. Behovet av säkerhetshöjande åtgärder har i studien ej värderats vare sig avseende behov eller kostnad. Arbetet utgör underlag till denna åtgärdsvalsstudie.

Under 2017 genomför Sjöfartsverket sjösäkerhetshöjande åtgärder från Hätteberget till Stenungsund i södra Uddevallaleden.

Regionalt

Mötesspår Grohed, Bohusbanan

På Bohusbanan vid Grohed mellan Uddevalla och Ljungskile planeras för ett mötesspår. Med mötesspårarna möjliggörs utökad trafik på Bohusbanan, som idag är fullt utnyttjad.

Mellan Göteborg och Uddevalla är delsträckan Ljungskile–Uddevalla den längsta utan mötesmöjlighet. Ett mötesspår ger störst nytta om det läggs mitt på denna sträcka, det vill säga i Grohed. Västra Götalandsregionen beslutade i februari 2017 om finansiering av ett nytt mötesspår i Grohed. För närvarande pågår arbete med järnvägsplan och planen beräknas lämnas för fastställelse i slutet av 2017.

Studier avseende norra Bohusbanan respektive Älvsborgsbanan

Trafikverket genomför en ÅVS för Älvsborgsbanan under år 2017. En utredning för Norra Bohusbanan är planerad till år 2018.

Godskartläggning i Region Väst (2013)

I rapporten "Godskartläggning i Region Väst" har godsflöden på regional nivå kartlagts. Syftet med studien är att öka kunskapen om godsflöden i Västsveriges tre län, Värmland, Västra Götaland och Halland. Studien presenterar en nulägesbeskrivning av godsmängder och flöden i Värmland, Västra Götaland och Halland fördelade på varugrupper, lasttyper och trafikslag. Störst godsmängder genereras i Karlstadsområdet, Grums, Lysekil, Stenungsund, Göteborg, Varberg och Hylte, som karakteriseras av större industrianläggningar eller pappersbruk.

Godsstrategi för Västra Götalands län (2016)

Västra Götalands Godstransportstrategi, som antogs av regionstyrelsen i september 2016, anger inriktningen för arbetet med att skapa den hållbara gods- och logistikregionen. Syftet med strategin är att genom en aktiv samverkan mellan näringslivet, offentlig sektor samt forskning och utveckling bidra till att transport- och logistiksektorn utvecklas som ett av Västra Götalands ledande områden. I strategin prioriteras: forskning och utbildning, smarta effektiva fordon, effektiva noder, intermodalitet, tillgänglighet till noder och stråk samt robusta stråk.

Åtgärdsvalsstudie Vänersjöfart, fördjupad utredning (2013 och 2017)

År 2013 publicerade Trafikverket en utredning om Vänerstråket och behovet av att säkra fortsatt handelssjöfart i Trollhätte kanal. År 2017 publicerades en fördjupad utredning som drar slutsatsen att byggnation av ny slussled i ny sträckning innan 2030 är den enda möjligheten för att behålla Vänersjöfarten.

Ett beslut om investering eller nedläggning är därför nödvändigt i den nationella transportplanen för perioden 2018-2029. Politiskt beslut väntas under våren 2018.

Göteborgs Översiktsplan (2009)

I översiktsplanen för Göteborg stad planeras för omvandling av industri- och verksamhetsområden till så kallad blandstad. Utveckling av blandstaden planeras även i nära anslutning till flera terminal- och logistikområden i Göteborg. Med den långsiktiga markanvändningsplaneringen kommer markytor för logistik- och industriell verksamhet att minska. Med allt mindre tillgång till mark för logistik- och industriändamål kan områden utanför Storgöteborg, med goda transportlägen, i ökande utsträckning bli intressanta för utvecklad logistikverksamhet.

Västsvenska paketet, Göteborg

Västsvenska paketet är benämningen för det paket av infrastrukturåtgärder som planeras och genomförs i Göteborg. Paketet innehåller bland annat en ny järnvägstunnel under centrala Göteborg, och ökad vägkapacitet över Göta Älv. Systemet med vägtullar är implementerat och en utbyggd järnvägsbro över Göta Älv har öppnat. Åtgärderna förbättrar kapaciteten för att passera Göteborg på väg och järnväg, samt förbättrar tillgängligheten till Göteborgs hamn. Genom att åtgärda flaskhalsar i Göteborg förbättras även tillgängligheten till Uddevalla Hamn för gods till och från Göteborgs Hamn samt för gods som passerar Göteborg i nord-sydlig riktning.

Flytt av kombiterminal Gullbergsvass (2016-2017)

Den befintliga kombiterminalverksamheten vid Gullbergsvass, som drivs av Green Cargo, kommer att avvecklas till utgången av år 2017 och verksamheten utvecklas i stället i Göteborgs hamn. Enligt Green Cargo kommer hela den nuvarande volymen att flyttas till den nya terminalen i hamnen. Enligt Uddevalla Hamnterminal AB har det visats intresse för att använda Uddevalla hamn som terminal i stället för kombiterminalen i Göteborgs Hamn.

Nationellt

Åtgärdsvalsstudie – Malmtransporter Bergslagen Fas 1 (2015)

År 2015 avslutades åtgärdsvalsstudie "Malmtransporter Bergslagen- Fas 1", som utfördes av Sweco på uppdrag av Trafikverket. Bakgrunden till utredningen är eventuella möjligheter till utökad malmproduktion i Bergslagen. I den första fasen studerades ett antal möjliga hamnar på västkusten respektive ostkusten:

- Västkusten: Uddevalla respektive Lysekil.
- Ostkusten: Gävle, Oxelösund respektive mot Mälarhamnar (Köping och Västerås) för vidare transport och omlastning till Östersjön via Södertälje.

Utredningen drar slutsatsen att oavsett val av hamn krävs betydande åtgärder i hamnar och/eller i transportstråken till respektive hamn. När fas 1 avslutades föreslogs tre stråk för vidare utredning: Gävle, Oxelösund och Mälarhamnar.

Funktionellt prioriterat vägnät (2013-)

Under 2013 påbörjade Trafikverket ett arbete med att peka ut de prioriterade vägarna i Sverige, Funktionellt prioriterat vägnät. Arbetet görs i samarbete med länsplaneupprättarna och ska klassa vilka vägar som är mest betydelsefulla för den nationella och regionala utvecklingen. Utpekandet baseras på betydelsen för godstransporter; långväga resor med bil; dagliga resor med bil samt kollektivtrafik med buss.

Utpekade vägar med anknytning till Uddevalla är E6, väg 44, väg 678 och väg 172.

Förslag om vägnät för tyngre lastbilar (2016)

Den 15 november 2016 överlämnade Trafikverket ett förslag till regeringen om vilka vägar som bör tillåtas för en ny bärighetsklass, BK4. Klassningen innebär att på dessa vägar får lastbilar med en bruttovikt på 74 ton framföras.

Vägar som i en första omgång föreslås att bli klassade som BK4 finns bland annat i Värmlands län och Kronobergs län, dock inte i Västra Götalands län.

Regeringsuppdrag angående inlands- och kustsjöfart i Sverige (2016)

Under 2016 genomförde Sjöfartsverket i samverkan med Trafikverket ett regeringsuppdrag med fokus på inlands-, kust- och närsjöfart³. I arbetet har vissa aspekter framkommit som har koppling till denna åtgärdsvalsstudie.

Utredningen visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage. Vidare finns det tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen. Till denna bild måste dock läggas att den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna. Se vidare avsnitt 5.5.

³ Regeringsuppdrag. Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige. Sjöfartsverket, 2016, DNR 16-00767

Internationellt

TEN-T och arbetsplan för stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet (2015-2017)

TEN-T är ett av EU-kommissionen utpekat nät som ska uppfylla specificerade tekniska standarder och förbinder hela unionen. De viktigaste delarna utgör ett stomnät som ska vara färdigställt till år 2030. Inom stomnätet har nio trafikslagsövergripande transportkorridorer pekats ut som ges högsta prioritet för fördelning av EU:s investeringsmedel under budgetperioden 2014-2020. I december 2017 kommer EU-kommissionen att presentera en uppdaterad arbetsplan för korridorens färdigställande.

I det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår E6 och järnvägen mellan Göteborg och Oslo i den så kallade ScanMed-korridoren. Enligt EU-kommissionens innevarande arbetsplan (2014) för ScanMed-korridoren utgörs bristerna mellan Göteborg och Oslo av begränsad kapacitet på järnväg samt avsaknad av signalsystemet ERTMS. Järnvägen uppfyller inte heller kravet att möjliggöra för 740 meter långa tåg. Dessa brister ska vara åtgärdade till år 2030. För E6 anges inga specifika brister från Göteborg och norrut.

Uddevalla hamn uppfyller inte volymkriterierna för att klassas som en hamn ingående i TEN-T. Hamnen är dock belägen i anslutning till E6 via väg 44 och till järnvägsstråket via Älvsborgsbanan till Öxnered.

2. Intressenter

Primära intressenter i denna åtgärdsvalsstudie är Uddevalla Hamnterminal AB, Uddevalla kommun, Sjöfartsverket och Trafikverket (regionalt).

Sekundära intressenter är Länsstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten, Västra Götalandsregionen, Fyrbodals kommunalförbund och delar av näringslivet (varuägare, operatörer och transportörer) som har koppling till Uddevalla hamn.

Uddevalla kommun utgör en intressent med två roller, dels avseende fysisk planering/miljö och dels som ägare av Uddevalla Hamnterminal AB. Uddevalla Hamnterminal AB driver hamnverksamheten i Uddevalla. Uddevalla kommun äger bolaget genom ett av de aktiebolag som ingår i Uddevalla kommunkoncern, Uddevalla Utvecklings AB.

Trafikverket Region Väst och Sjöfartsverket utgör de statliga intressenterna som infrastrukturhållare för järnvägar, vägar och sjöfartens infrastruktur. Trafikverket har dock planeringsansvaret för all statlig infrastruktur. Sjöfartsverket, som hanterar operativa sjöfartsfrågor, har parallellt med åtgärdsvalsstudien genomfört en mindre utredning om eventuella åtgärder i farleden. Samordning av dessa studier sker mellan de båda verken. Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet och samordnar statliga intressen och myndigheters verksamhet.

Västra Götalandsregionen har ansvar för bland annat regionala utvecklingsfrågor och prioritering av åtgärder i den regionala åtgärdsplanen. Budgeten för den regionala åtgärdsplanen beslutas dock av regeringen. Fyrbodals kommunalförbund är ett kommunalförbund som fungerar som samarbetsorganisation mellan medlemskommunerna⁴ för gemensamma frågeställningar.

Utredningens primära intressenter har identifierat ett antal företag som är väsentliga att involvera. Företag som har deltagit i workshoppar är: Benders, Södra Cell, Arctic Paper Munkedal, NEVS och Vargön Alloys. Därutöver har intervjuer genomförts med Svenska Lantmännen och Green Cargo.

⁴ Bengtsfors, Dals-Ed, Färgelanda, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Orust, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vänersborg och Åmål.

3. Mål

3.1. Europeiska Unionens transportpolitiska mål

Den europeiska transportpolitiken syftar till att förbättra tillgängligheten inom EU för att förbättra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt inom unionen, samt att minska växthusgasutsläppen från transportsystemet med 60 procent till år 2050, från 1990 års nivå. EU har uttryckliga mål om överflyttning från vägtransport till andra trafikslag.

3.2. Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet, som angivits av riksdagen 2009, är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är också preciserat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

I infrastrukturpropositionen (Prop. 2016/17:21) redovisas regeringens förslag till inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. I propositionen redovisas bland annat strategier för särskilda områden. Bland prioriterade utmaningar vill regeringen se en överflyttning från lastbil till tåg och sjöfart, i synnerhet för inrikes transporter.

Inom ramen för den maritima strategin har regeringen uppdragit åt Sjöfartsverket och Trafikverket att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfarten i Sverige. Myndigheterna ska identifiera eventuella hinder och föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter.

3.3. Regionala mål

I det regionala utvecklingsprogrammet "Västra Götaland 2020" anges som övergripande målsättning att ge alla invånare och företagen bästa möjliga utvecklingsförutsättningar. Åtgärder i infrastruktur ska ge förutsättningar för attraktiva, effektiva och hållbara person- och godstransporter, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Västra Götalandsregionen har upprättat *Länstransportplan (LTP) 2014-2025* som utgör åtgärdsplanen i Västra Götalands län. I LTP fördjupas de nationella transportpolitiska målen med beskrivningar hur den regionala planeringen ska stödja dem.

I Västra Götalandsregionens godstransportstrategi har en målbild formulerats som "Västra Götaland är Nordens ledande logistikregion som erbjuder effektiv logistik och en transportinfrastruktur som stöder näringslivets behov och regionens utveckling på ett sätt som värnar hållbarhet, hela regionen och samhällsekonomisk effektivitet". För transportinfrastrukturen betonas goda möjligheter till när- och kustsjöfart, intermodalitet och effektiva terminaler.

3.4. Lokala mål

Uddevalla kommun

Uddevalla kommun har i översiktsplanen formulerat ett övergripande inriktningsmål där kommunen ska arbeta för en hållbar utveckling i kommunen. Denna ska förverkligas genom att utveckla infrastrukturen, näringslivet och att minska miljöpåverkan. Nya stadsdelar ska utvecklas för att sammanbinda staden med vattnet. Samtidigt anges att hamnen ska ges förutsättningar att kunna utveckla sin verksamhet (i ett västligare läge) och att ett maritimt terminal- och logistikcentra ska utvecklas.

Uddevalla Hamnterminal AB

Bolagets ambition är att fortsätta utvecklas som ett attraktivt och effektivt hamnbaserat logistikföretag. Därigenom ska hamnen utvecklas när det gäller logistik, infrastruktur och produktivitet. Strävan är att möta kundernas behov och vara en effektiv och pålitlig partner i logistikkedjan. Därför eftersträvar Uddevalla hamn att vara ett nav för intermodala lösningar, en terminal för transporter med fartyg, tåg och lastbil, en levande hamn som hela tiden förändras efter marknaden.

3.5. Mål för studerade åtgärder

Merparten av de målformuleringar, eller strategier med implicita målformuleringar, på europeisk, regional och lokal nivå kan inkluderas i strukturen för de nationella transportpolitiska målen.

De kommunala planerna på stadsutveckling i befintliga hamndelar ingår som en förutsättning för åtgärdsvalsstudiens analys. Därmed ingår inte en bedömning av vilka mål som den planerade stadsutvecklingen uppfyller och inte heller åtgärdsförslagets måluppfyllelser med avseende på stadsutveckling.

Med avseende på EU-kommissionens och regeringens mål att få en överflyttning från vägtransporter till järnväg och sjöfart kan infrastrukturåtgärder i enskilda godsnoder skapa förutsättningar genom förbättrade intermodala funktioner. Mål och ambitioner om överflyttning fångas därför in i Mål 1 och 4 som båda fyller detta syfte.

De specifika målen för de åtgärder som studeras i denna åtgärdsvalsstudie formuleras enligt Tabell 1.

Tabell 1 Beskrivning av mål för studerade åtgärder

Målområde	Mål	Mål för åtgärder
<i>Funktionsmålet</i>	Näringslivets transporter	Mål 1: Förbättrad funktionalitet för väg- och järnvägstransport till och från hamnen.
	Tillgänglighet regionalt/länder	Mål 2: Förbättrat utnyttjande av befintlig kapacitet (väg, spår, sjö) som ansluter till Uddevalla hamn
<i>Hänsynsmålet</i>	Klimat	Mål 3: Minskad klimatpåverkan från transportsystemet
<i>Lokala/ regionala mål</i>	Utveckla ett multimodalt logistikcentrum	Mål 4: Förbättra de infrastrukturella förutsättningarna för effektivare intermodala transporter för att öka nodens attraktivitet.

4. Nulägesbeskrivning

4.1. Uddevalla hamnterminal – verksamhet och hamndelar

Verksamhet

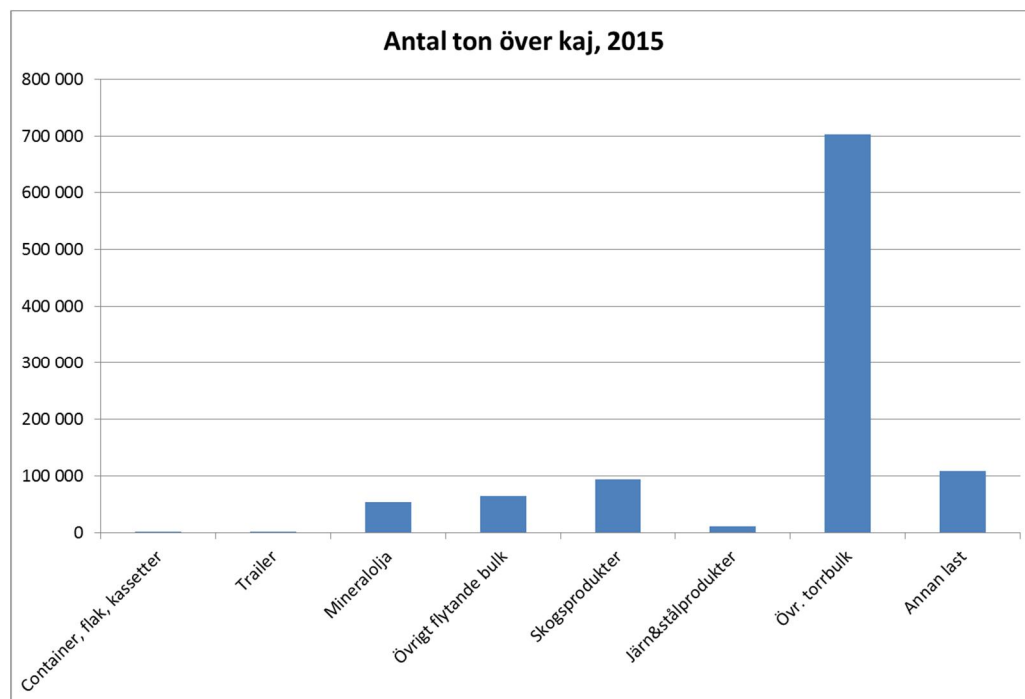
I Uddevalla hamnterminal hanteras i första hand bulklaster (däribland malmprodukter, spannmål, virke och papper) för import och export. Vidare hanteras projektlaster av olika slag, däribland import av vindkraftverk och export av personbilar, lastbilar och olika typer av entreprenadmaskiner.

Den totala godsvolymen över kaj ligger på cirka 1,1 miljoner ton per år i genomsnitt under en femårsperiod och volymen är relativt jämnt fördelad mellan import och export. Hamnen har kapacitet för att hantera omkring 1,5 miljoner ton gods över kaj.

Hamnens upptagningsområde räknas primärt till att omfatta närområdet samt området öster om Väneren och Mellansverige mot Dalarna och Mälardalen. Hamnens utnyttjandegrad följer till stor del företagets konjunktur i området.

Antalet anlöp till Uddevalla har avtagit något under perioden 2007-2016, något som kan förklaras av den generella trenden mot en ökad fartygsstorlek på längd och bredd som pågått inom den internationella sjöfarten.

År 2015 uppgick godsvolymen över kaj till strax över en miljon ton, med fördelning på varugrupper enligt Figur 3. De volymer som omlastas mellan väg och järnväg ingår inte i denna uppgift. För gods som omlastas mellan sjöfart och landtransporter dominerar så kallad *övrig torr bulk*, vilket främst utgörs av spannmål och bulklaster med malm och koks.



Figur 3 Godsvolymer, antal ton över kaj 2015. Källa: Sveriges Hamnar.

Uddevalla hamn erbjuder även lagrings- och omlastningsservice av vedråvara och andra råvaror för industrier och fungerar även som redundanshamn för Vänersjöfarten. Uddevalla hamn utgör även uppläggningsplats för fartyg som väntar på transportuppdrag.

Hamnen fungerar vidare som terminal och omlastningspunkt, och en betydande verksamhet utgörs av omlastning mellan lastbil och järnvägsvagnar. Bland annat skogsprodukter transporteras med lastbil till Uddevalla hamn och omlastas till järnväg för vidare transport.

Befintlig markanvändning

Uddevalla hamn har utvecklats strax väster om Uddevallas centrala delar, från Båveåns mynning och västerut. För närvarande är verksamheten koncentrerad till tre hamndelar, samtliga försedda med järnvägsanslutning från Bohusbanan via Uddevalla C. I väster (vid Fröland) finns en bergtäkt som kommer att tas i anspråk för hamnutveckling enligt kommunala planer. Hamn- och utvecklingsområdet avgränsas i öster av bebyggelse. I norr avgränsas hamnområdet av väg 44 och Bohusbanan.

Enligt riksintressepreciseringen är nedanstående fyra hamndelar (Figur 4) av riksintresse:

- Badökajen innehåller flera verksamheter. I hamndelen finns spannmålssilos, oljedepåer och terminalområde för omlastning mellan väg och järnväg. Terminalytan används för hantering av timmer. I hamnområdet finns Uddevalla Hamns godsbangård. För vägtransporter angörs hamnområdet vid Port 8 i hamndelens norra del.
- Skeppsholmspiren används huvudsakligen för hantering av torr bulk, däribland malm, teknisk nitrat, samt projektgoods och fordon. Kajen har även ett roro-läge. Järnvägsanslutning finns till piren.
- Sörvikskajen används för lastning och lossning av flera olika varugrupper, däribland virke, timmer, papper samt styckegods.
- Frölandskajen används i dagsläget i begränsad omfattning, dock för transporter av bergmaterial, då kajen ligger i direkt anslutning till bergtäkt. Kajen saknar järnvägsanslutning. Hamndelen är också utpekad som utvecklingsområde av riksintresse och kan exploateras för hamnrelaterade ändamål när täktverksamheten upphör.



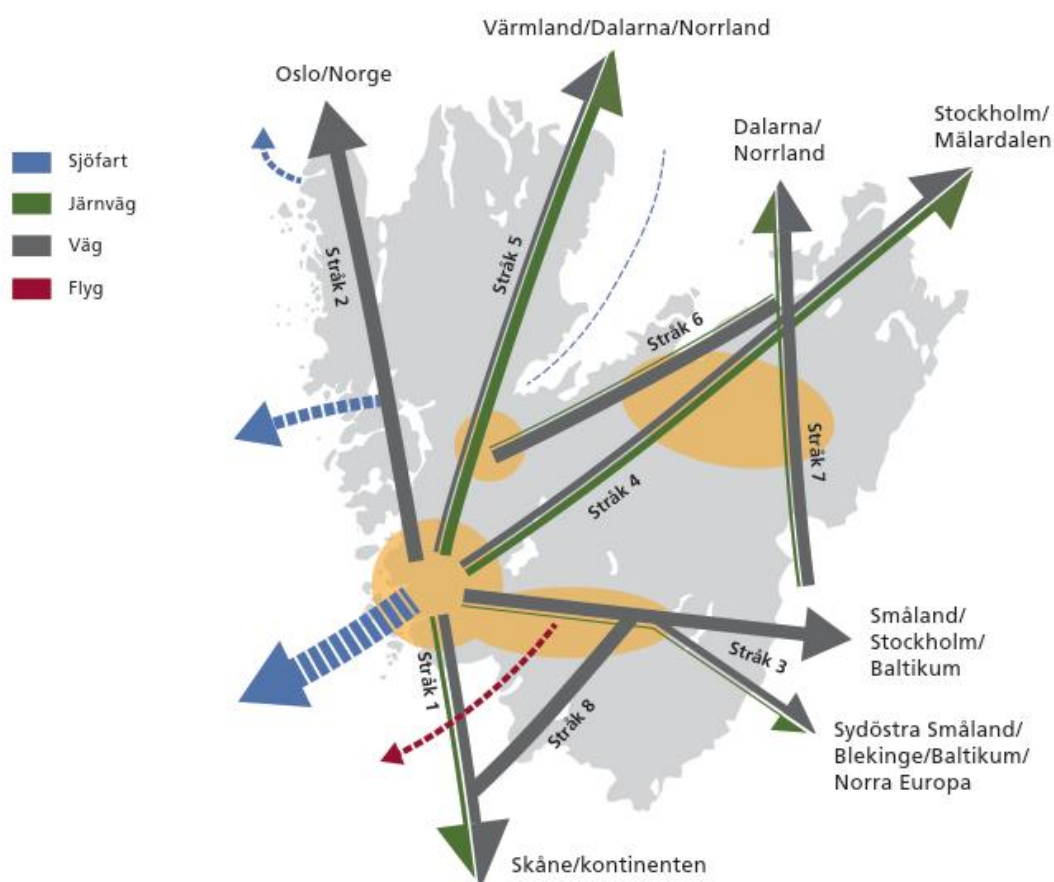
Figur 4 Översikt Uddevalla hamn

Mellan Badö- och Sörvikskajen har Kynningsrud en anläggning för produktion av prefabricerade betongelement. Väster om Sörvikskajen, i hamndelen Kasenabben, har Benders en anläggning för lagring och produktion av stenprodukter.

4.2. Huvudsakliga godsstråk och godsnoder i Västra Götaland

I Västra Götalandsregionens godstransportstrategi redogörs för de huvudsakliga godsstråken i regionen (Figur 5) och infrastrukturen för gods (Figur 6).

Uddevalla hamn har ett strategiskt läge i relation till regionala och långväga godsflöden. Hamnen har god koppling till det nord-sydliga stråket mellan Göteborg och Oslo samt till järnvägsstråket väster om Vänern, som är ett av Sveriges tunga järnvägsstråk från Norrland och Mellansverige ner mot Västsverige och kontinenten.



Figur 5 Illustration över huvudsakliga godsstråk och logistikintensiva områden. Källa: Godstransportstrategi för Västra Götaland.



Figur 6 Befintliga godsinfrastruktur i Västra Götalandsregion. Källa: Godstransportstrategi för Västra Götaland.

Hamnar och terminaler i Västra Götaland och Västsverige

Totalt finns i Västra Götaland 13 hamnar. I de anslutande länen återfinns i Värmland hamnar i Gruvön, Karlstad och Kristinehamn samt för Halland i Varberg, Falkenberg och Halmstad. Det finns för närvarande endast två renodlade kombiterminaler i Västra Götaland, nämligen i Göteborg och Falköping.

Olika hamnar fyller ofta olika funktioner i transportsystemet och är i stor utsträckning differentierade med avseende på olika varugrupper och geografiska omland.

Nedan följer en kort beskrivning av ett urval av hamnar i Västsverige:

- Uddevalla hamn hanterar torr bulk samt kemikalier, styckegods, malm och projektgods.
- Göteborgs Hamn är Skandinavians största hamn och dominerar hamnstrukturen i Västsverige. Hamnen hanterar stora volymer inom ett flertal godstyper. Göteborgs Hamn är Sveriges största containerhamn och har en stor omfattning av ro-ro-trafik samt flytande bränslen. Göteborgs hamn hanterar inget torrbulkgods.
- Hamnarna i Varberg och Halmstad slogs samman till ett gemensamt bolag år 2013 under namnet Hallands Hamnar AB. Varbergs hamn har en tydlig inriktning mot skogs-, pappers- och trävaruindustrin. Varberg fungerar även som brohamn till Danmark. Halmstad har under senare tid sett en mycket stark utveckling inom containersegmentet samt motorfordon.
- Lysekils hamn har länge varit inriktad mot torr bulk, men har på senare tid specialiserat sig på projektlaster.

- Inom bolaget Vänerhamn AB ingår hamnarna i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg. De ingående hamnarna hanterar bulk för regionens industri.
- Strömstad är främst färjehamn för trafik med förbindelse till Sandefjord i Norge.
- Wallhamn är en privatägd (dock allmän) hamn som domineras av import och export av motorfordon.
- Stenungsund (industrihamn, ej allmän) och Brofjorden (privatägd, dock allmän) är specialiserade på flytande bulk (kemikalier respektive olja).

Utifrån sin verksamhet bedöms att endast Göteborg, Lysekil och i viss mån Vänerhamnar kan anses ha påverkan på Uddevalla hamn.

Göteborgs hamn är nära belägen (omkring 90 km), men har inte torr bulk som inriktning och hanterar endast små mängder torr bulk i jämförelse med Uddevalla. Göteborgs hamn bör i sammanhanget snarare betraktas som en samarbetspartner än som konkurrent.

Lysekils hamn är nära belägen (omkring 60 km) och har en snarlik inriktning. Samtidigt är Lysekils hamn liten i förhållande till Uddevalla.

Uddevalla hamn och Vänerhamn verkar inom samma marknadssegment och har delvis överlappande geografiska omland.

4.3. Befintlig omgivande landinfrastruktur

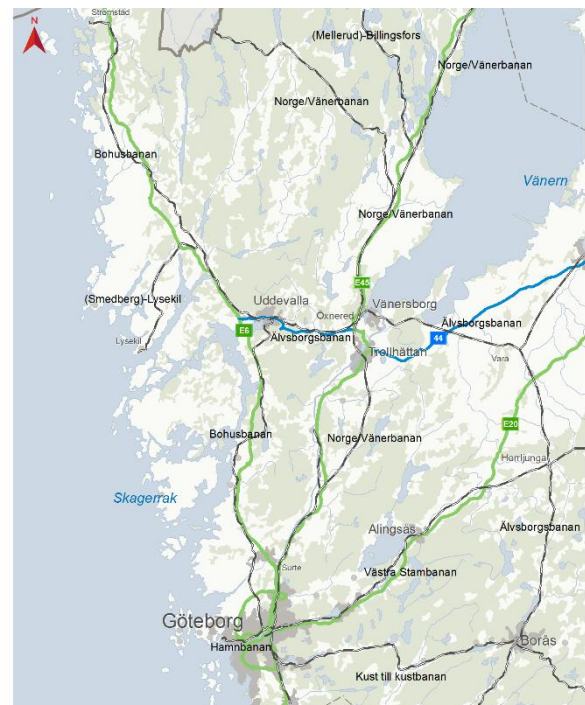
I Figur 7 visas den väg- och järnvägsinfrastruktur som omger Uddevalla.

Omgivande järnvägar

I Uddevalla ansluter Älvsborgsbanan till Bohusbanan.

Bohusbanan (enkelspårig och elektrifierad) går mellan Strömstad och Göteborg-Kville, där den ansluter till Hamnbanan i Göteborg innan passage över Göta Älv och vidare anslutningar till Väst kustbanan mot Malmö och Västra Stambanan mot Hallsberg. I Munkedal ansluter en bibana till Lysekil där endast sporadisk trafik förekommer. På Södra Bohusbanan finns vid Stenungsund ett mötesspår på 650 m och ett flertal på 400–500 m.

Den huvudsakliga trafiken på Bohusbanan är regional och lokal persontrafik till och från Göteborg, där trafikmängderna minskar ju längre ifrån Göteborg banan går. På sträckorna Uddevalla–Munkedal respektive Göteborg–Stenungsund går två respektive fyra godståg per dygn.



Figur 7 Omgivande landinfrastruktur. Källa: Trafikverket.

Älvsborgsbanan (enkelspårig och elektrifierad) har sin västra ände i Uddevalla, den östliga i Borås. Mellan Uddevalla och Öxnered finns ett mötesspår på 650 m. Älvsborgsbanan ansluter i Öxnered till Norge/Vänerbanan, där bägge riktningar nås utan att tågen behöver vändas. I Herrljunga ansluter banan till Västra Stambanan. I Borås ansluter Viskadalsbanan och Kust-till-kustbanan. Det går huvudsakligen regionaltrafik på banan med en ganska jämn turtäthet över hela sträckan. På sträckan Uddevalla-Öxnered går tre godståg dagligen.

Kapacitetsbegränsningarna på järnvägar som ansluter till Uddevalla är små eller medelstora. Stora begränsningar finns närmast på västra Stambanan.

Omgivande vägar

Uddevalla hamn ansluter närmast till väg 44, som går mellan E6 vid trafikplats Torp och E20 vid Götene. Den passerar förutom Uddevalla även Vänersborg, Trollhättan och Lidköping. Vägen har motorvägsstandard mellan Uddevalla och Trollhättan (med några kortare avsnitt motortrafikled) medan resten är vanlig väg, där endast kortare sträckor är mötesfria.

E6 passerar nära Uddevalla och är motorvägen mellan bland annat brohamnarna i södra Sverige och Norge. Den utgör också den naturliga förbindelsen mellan Göteborg och Uddevalla. Till E6 finns också en anslutning söder om Uddevalla (väg 678), men för att nå den från hamnen behöver centrala Uddevalla passeras eller en lång omväg tas utmed det som var sträckningen för E6 innan Uddevalla-bron byggdes (Bratterödsleden).

E45 ansluter till väg 44 vid Trollhättan. E45 är söderut en alternativväg till Göteborg medan den norrut når Sveriges inland och slutar i Övre Soppero vid gränsen mot Finland. Den passerar bland annat nära Karlstad, Mora, Östersund och Gällivare.

E20 ansluter till väg 44 vid Götene för vidare anslutning mot Örebro och Stockholm.

En mindre länsväg nr 172, går från Uddevalla till Arvika och passerar Bengtsfors på vägen.

Enligt kartläggningen av godsflöden i Västra Götaland är antalet tunga fordon (lastbilar och bussar) som går på E6 i höjd med Munkedal i Bohuslän, där godset som kommer från Uddevalla hamn passerar, cirka 3000 per dygn. Denna trafik består främst av transittrafik till/från Norge. Väg 44 mellan Uddevalla och Trollhättan har ett vägtransportflöde på mindre än 1000 tunga fordon per dygn.

4.4. Befintlig infrastruktur – anslutande och inom hamnområdet

Befintlig sjöinfrastruktur i anslutning till och inom Uddevalla hamn

Till Uddevalla hamn, belägen i Byfjorden, leder den södra respektive norra Uddevallaleden.

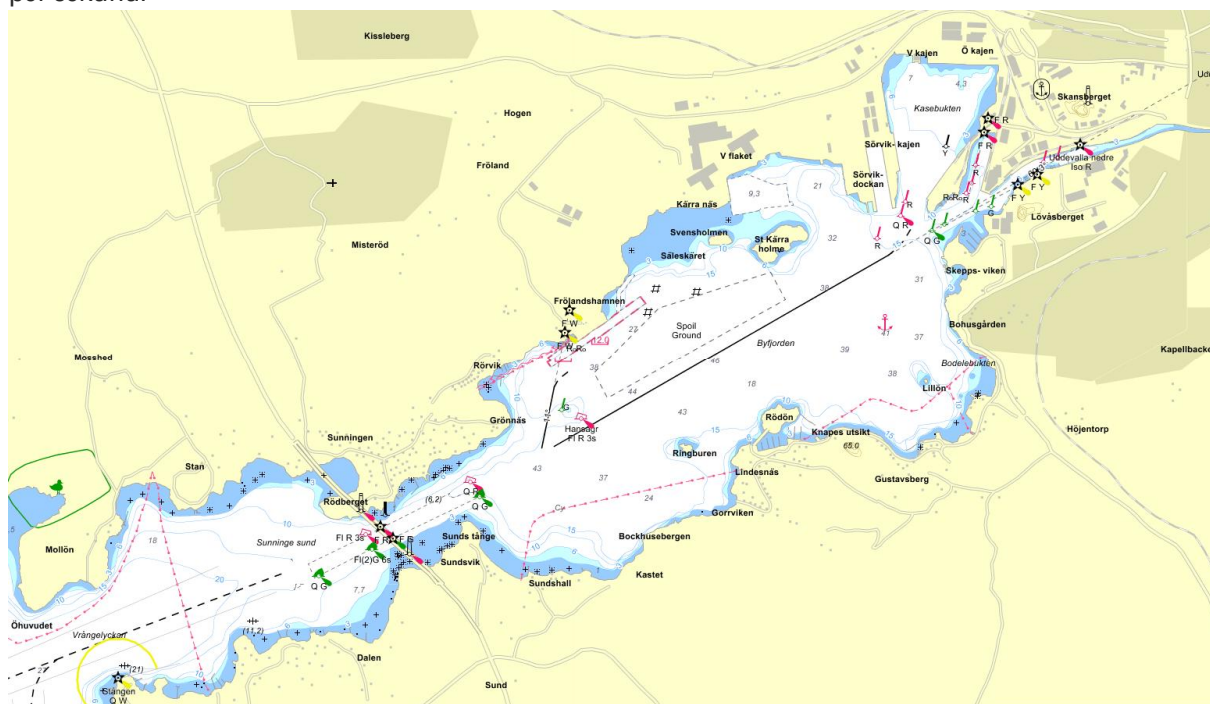
Södra Uddevallaleden (Figur 8) går från sjön vid Hätteberget till Uddevalla hamn. Leden medger 15 m djupgående till ankarplats på Älgöfjorden, därifrån 13,5 m djupgående till Askeröfjorden och vidare till Byfjorden 11 m. Södra Uddevallaleden korsas vid Almösund av en fast bro, Tjörnbron, med 43 m segelfri höjd på en bredd av 110 m.

Norra Uddevallaleden går från farvattnet vid fyren Hättan till Uddevalla hamn. Farleden tillåter 5 m djupgående. På sträckan mellan Ellösefjorden och Havstensfjord är bottenbredden minst 40 m i såväl muddrade som sprängda delar. Max dimensioner i den norra Uddevallaleden är 90x15x5 (längd x bredd x djupgående). Norra Uddevallaleden korsas vid Nötesund av en fast bro med 25,0 m segelfri höjd över medelvattenstånd på en bredd av 50 m.

Den södra Uddevallaleden utgör den primära farleden till Uddevalla hamn och är, i enlighet med studiens avgränsning, den som beaktas vad gäller möjliga åtgärder. På grund av ett antal smala passager tillåts inte fartyg över 200 meters längd att trafikera farleden i mörker. Till Badökajen är maxlängden begränsad till 190 m dagtid och i mörker till 180 m.

Vid sikt under 0,5 NM⁵ tillåts inte fartyg över 150 meters längd att trafikera farleden.

Fartyg med stor vindarea ("garagetyp") lotsas inte i leden till Uddevalla vid vindstyrkor över 15 meter per sekund.



Figur 8 Farled Uddevalla. Källa: Sjöfartsverket.

⁵ 1 NM (Nautisk Mil)= 1,852 km

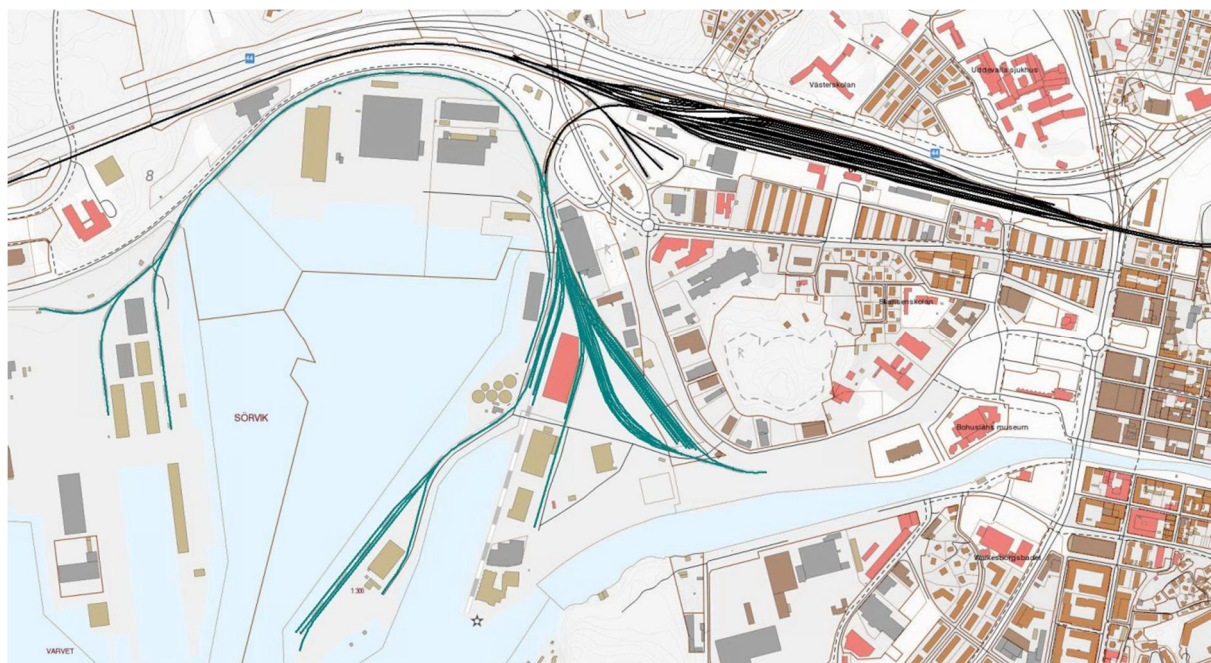
De olika kajlägena i Uddevalla hamn har kapacitet att ta in fartyg (givet UKC=0,5 m) med maximalt djupgående enligt nedan⁶:

- Frölandskajen: 11,5 meter (kajläge 61-63, längd 225 m).
- Sörvikskajen: 10,5 meter (kajläge 71-73, längd 250 m).
- Skeppsholmspiren: 10,7 meter (kajläge 49-51)
- Badökajen: 8,0 meter (kajläge 31-33, längd 190 m).

Befintlig järnvägsinfrastruktur i anslutning till och inom Uddevalla hamn

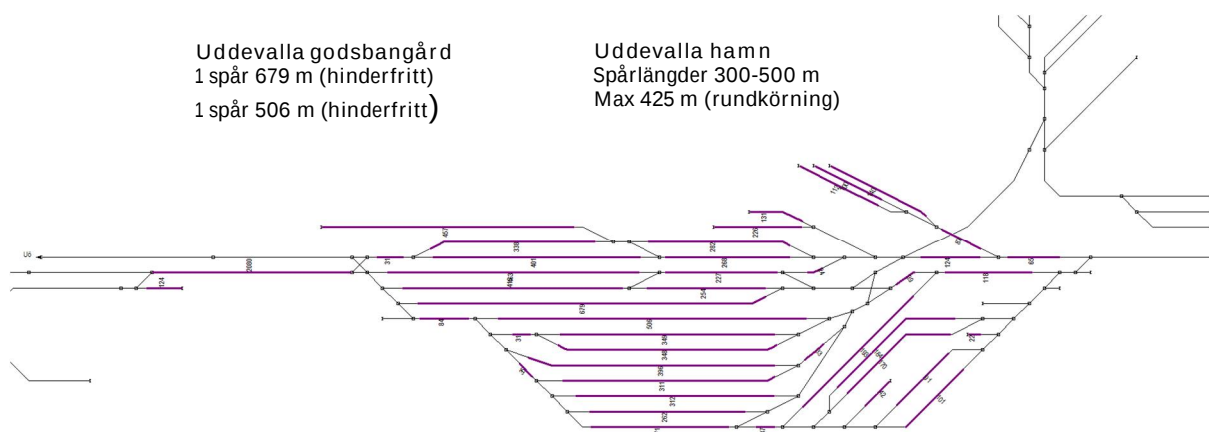
Hamnen förfogar över en bangård, bestående av 16 spår och 23 växlar. Spåren har en längd mellan 300 och 500 meter. Max tåglängd som tillåts för rundgång är 425 m.

Hamnens bangård ansluter med ett spår till statligt ägda Uddevalla godsbangård (Figur 10). Ett av bangårdens spår är 679 meter hinderfritt, vilket medger hantering av 640 meter långa tåg som är standard. I bangårdsområdet används tre av spåren för persontåg. I kommunen diskuteras möjligheterna att utveckla stationsområdet till ett resecentrum. Infrastrukturägandet framgår av Figur 9.



Figur 9 Järnväg infrastrukturägare vid Uddevalla Hamn. (Grönt = kommunala spår, svart = statliga spår).

⁶ Berth information Uddevalla Hamnterminal AB. Date of issue 2014-12-03.



Figur 10 Uddevalla godsbangård.

Befintlig vägsinfrastruktur i anslutning till Uddevalla hamn

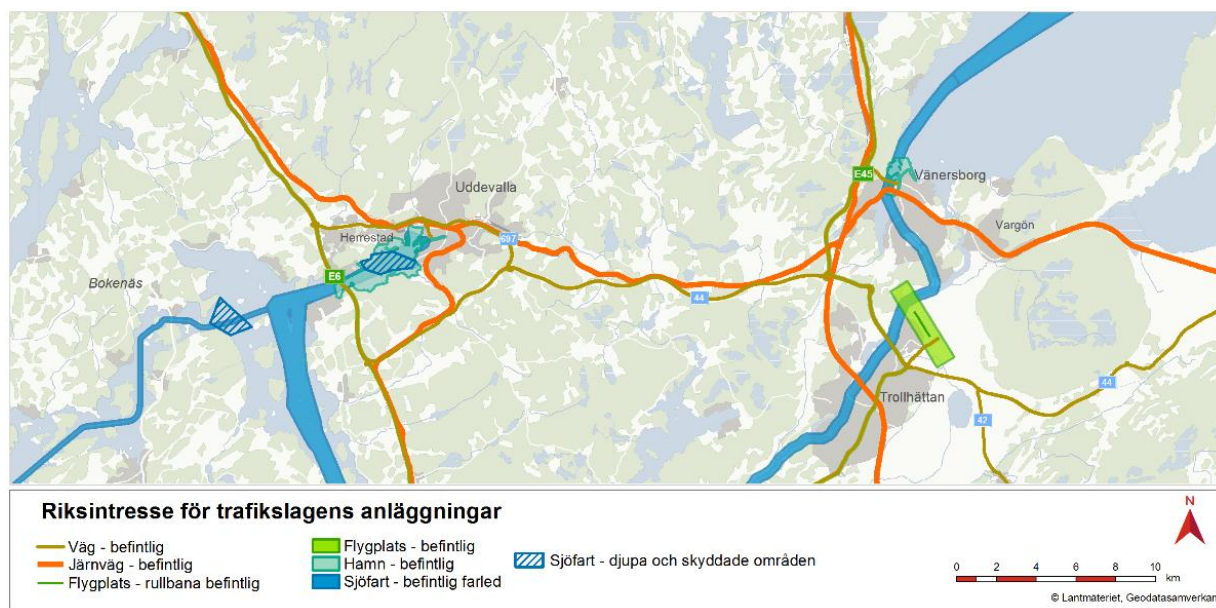
Vägnätet i hamnen (Figur 11) är kommunalt och ansluter till den statliga väg 44 vid trafikplats Brattåsmotet vid Uddevalla godsbangårds västra ände. Via Kasenabbevägen och Kärrnäsvägen ansluter det kommunala vägnätet till väg 44 vid Fröländsrondellen, norr om Fröländ.



Figur 11 Vägnät Uddevalla hamn. Källa: OpenStreetMaps bidragsgivare.

Anslutande infrastruktur utpekad som riksintressen

I Figur 12 visas den infrastruktur som ansluter till Uddevalla hamn och som är utpekad som riksintresse.



Figur 12 Anslutande infrastruktur utpekad som riksintresse. Källa: Trafikverket.

5. Utvecklingsplaner och potential

Utvecklingen för Uddevalla hamn och övrig logistikintensiv verksamhet i hamnområdets närhet påverkas av en rad faktorer, som spänner över hela skalan från lokala till internationella och huruvida de är mer eller mindre troliga. I första hand handlar det om näringslivets utveckling, men även utvecklingen i andra hamnar samt politisk styrning.

I detta avsnitt beskrivs översiktligt ett urval av sådana faktorer.

5.1. Lokal utveckling

Uddevalla kommun planerar att omvandla verksamhetsområden utmed Bäveåns mynning till stadsbebyggelse (Figur 13). Detta innebär att hamnverksamheten måste flyttas västerut mot Sörvik och Fröland. I ett första skede överlämnas Badökajen, vilket även påverkar befintlig järnvägsharpa på hamnområdet samt befintliga silos för spannmålshantering.

Områdesplanen för Bäveån är beslutad i kommunfullmäktige och ett projektdirektiv utarbetas fram till sommaren 2017. Således bör dessa planer betraktas som sannolika.

Vidare finns i kommunens och hamnens planering att exploatera området vid Fröland med inriktning mot logistikverksamheter. I området finns redan idag Kynningsrud och Benders.

Området för hamn- och logistikutveckling måste bedömas som gynnsamt, detta utifrån Uddevallas strategiska läge, tillgången till mark, koppling till väginfrastrukturen och möjligheterna att utveckla en trimodal nod, där gods kan hanteras och omlastas mellan väg, järnväg och sjöfart.

Förändringen medför dock behov av åtgärder i landinfrastrukturen. Det är främst kommunala vägar och industrispår som berörs. Kopplingen till den statliga infrastrukturen utgörs primärt av väganslutning till väg 44 samt mellan Uddevalla godsbangård/Bohusbanan och kommunala industrispår.



Figur 13 Hamn-och utvecklingsområdet

5.2. Näringslivsutvecklingen i upptagningsområdet

Flera av dagens kunder med en stark förankring i Uddevalla hamn har den gemensamma nämnaren att verksamheterna präglas av relativt lågvärdigt bulkbetonat gods. Den här typen av gods hanteras ofta i stora sändningsstorlekar, med fokus på skalekonomiska nyttor i både transport och lagring.

Dessa kunder återfinns bland annat inom skogs- och pappersindustrin, lantbruk och spannmål samt metallvaruindustrin. Detta är branscher med hög mognadsgrad och stabila framtidsutsikter. Vidare är det branscher som sannolikt skulle efterfråga möjlighet till effektiva och storskaliga transporter med järnväg och/eller med 74-tons lastbilar. För mer långväga transporter (exempelvis Nordamerika, Nordafrika samt övriga Medelhavet) finns sannolikt även en efterfrågan på stora fartygsstorlekar.

Vissa av ovanstående branscher är hårt knutna till sin nuvarande lokalisering och transportlösning, medan andra branscher på relativt kort sikt kan välja att kraftigt öka eller minska sin verksamhet på en viss lokalisering. Ett skäl till en förändring kan vara konsolidering av verksamheten till färre men större anläggningar, för att på så sätt nå än större skalekonomiska fördelar. Ett annat skäl kan vara att transportförutsättningarna förändras (positivt eller negativt) så att ett alternativt transportsätt i ett slag blir mer eller mindre konkurrenskraftigt.

Detta kan innebära att vissa företag – om rätt förutsättningar kan erbjudas – väljer att utveckla sin verksamhet i Uddevalla hamn, samtidigt som risken finns att kunder helt eller delvis kan lämna Uddevalla hamn.

I Uddevallas närområde, inte minst i Trollhättan och Vänersborg, sker nu företags- och terminaletableringar som skulle kunna finna Uddevalla hamn som ett intressant alternativ för sina transporter. I flera fall handlar det då om export eller import av containeriserat gods.

I Göteborg kommer ett stort antal infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt att pågå under minst den kommande tioårsperioden. Detta borde innebära möjligheter för Uddevalla hamn inom segmentet bygg- och anläggningsmaterial.

Framtida malmtransporter

Trafikverket har utrett förutsättningar för malmtransporter från Bergslagen till hamnar för vidare export. Studien innefattar åtgärder i respektive hamn och åtgärder längs stråken från gruvområdet till hamnen. Bland de studerade hamnarna finns Gävle, Hargshamn, Oxelösund, Mälarhamnar, Uddevalla och Brofjorden. Utredningens slutsatser är att Oxelösund och Köping har de bästa förutsättningarna, avseende åtgärdsbehov, för framtida ökade volymer malm. Brofjorden bedöms ha det största åtgärdsbehovet för att möjliggöra malmtransporter.

Sedan millennieskiftet har den globala efterfrågan på järnmalm ökat kraftigt. Kina konsumerade till helt nyligen två tredjedelar av den totala järnmalmproduktionen i världen. Med Kinas avtagande efterfrågan på järnmalm under 2010-talet, och ett ökat utbud, har priserna på järnmalm sjunkit betydligt (Figur 14). Kostnadsnivån för att öppna nya, eller återöppna gamla, gruvor i Sverige är högre än för många konkurrenter. Det finns – trots en senare tids prisuppgång på världsmarknaden – skäl att vara försiktig i bedömningar om nya gruvor kommer att kunna öppna och om de åtgärder som då krävs i infrastruktur och aktuella hamnar kan vara motiverade.



Figur 14 Prisutveckling på järnmalm 2001-2014 (källa: Shareswatch Australia 2014)

5.3. Utvecklingen i regional godsinfrastruktur

Det finns ett flertal frågor inom den regionala godsinfrastrukturen som kan ha påverkan på Uddevalla hamn.

Slussarna i Trollhätte kanal

Trafikverket slutförde i februari 2017 den fördjupade utredningen kring slussarna i Trollhätte kanal⁷. I utredningen konstateras bland annat att "Sammantaget är Trafikverkets och Sjöfartsverkets samlade bedömning att byggnation av ny slussled i ny sträckning innan 2030 är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten."

Samtidigt konstateras att vid en avveckling av slussarna i Trollhätte kanal kommer en betydande andel av dagens godsvolymer att istället skeppas via Uddevalla hamn. Detta då de branscher som idag använder Vänersjöfarten i stora drag liknar verksamheterna som transporterar via Uddevalla hamn och att Uddevalla ligger lämpligt till och med bra landanslutningar för transportköpare i Vänersjöfartens upptagningsområde. Vissa av Vänersjöfartens kunder transporterar redan idag via Uddevalla.

Hamnutveckling i Vänersborg

Det finns i Vänersborgs kommun planer på stadsutveckling i området där Vänerhamns anläggning idag är belägen och att istället omlokalisera hamnen till Wargön. En sådan utveckling skulle kunna erbjuda transportköpare nya transportalternativ gentemot idag, och därigenom innebära en ökad konkurrens för Uddevalla hamn.

I mars 2017 genomfördes även ett demonstrationsprojekt, där containers transporterades med pråm mellan Göteborg och Vänersborg.

⁷ Vänersjöfart och slussar i Trollhätte kanal - Byggtekniska alternativ och samhällsekonomiska effekter. Trafikverket, 2017-02-27.

Terminalutveckling i Fyrbodal

Fyrbodals kommunalförbund har genomfört utredningar angående lämpliga lokaliseringar för intermodala terminaler⁸. Vissa lokaliseringar skulle kunna fungera som terminal för diverse godsslag, medan andra har ett tydligt fokus på skogsråvara.

Uddevalla omnämns i sammanhanget som intressant för kombiterminalverksamhet och med inriktningen mot skogsråvara. Uddevalla är tillsammans med Vargön och Trollhättan de platser där möjligheten till sjö-, järnvägs- och vägtransport finns, i övrigt handlar det om intermodalitet mellan väg- och järnvägstransporter.

Utvecklingen av terminaler i en geografi bör enligt Västra Götalandsregionens godstransportstrategi ske utifrån ett regionalt och kommunalt systemperspektiv. Vidare innehåller strategin ett antal principer för terminallokalisering, som i ett första steg pekar på behovet av att definiera efterfrågan före lokalisering. Affärsintresset är avgörande för att en etablering ska ha långsiktig bärkraft.

Uddevalla kommun och hamn har i sammanhanget en möjlighet att ta initiativet i frågan om terminallokalisering i Fyrbodal.



Figur 15 Potentiella lokaliseringar av järnvägsterminaler i Fyrbodal. Källa: Fyrbodals kommun & Östfolds fylkeskommune).

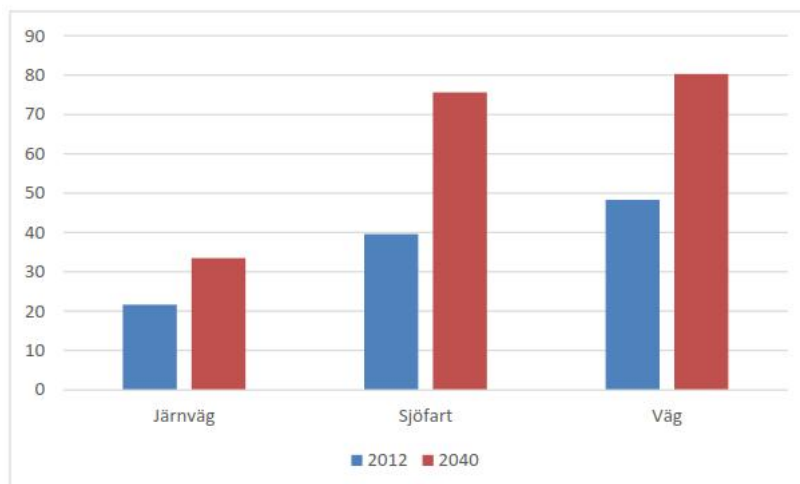
Omlokalisering av kombiterminalen i Göteborg

Vid utgången av 2017 avvecklas kombiterminalen vid Gullbergsvass i centrala Göteborg. En ny kombiterminal etableras i Arendal, i Göteborgs ytterhamnar. Detta kan påverka de transportmönster som för närvarande råder vid Gullbergsvass.

⁸ Fyrbodals kommunalförbund & Östfold fylkeskommune. IGS – Intermodala Godstransporter Statistik, Slutrapport. 2014.

5.4. Prognoser

I april 2016 presenterade Trafikverket basprognoser för trafikutvecklingen 2012–2040 (Figur 16)⁹. Enligt prognoserna förväntas godstransportarbetet för samtliga trafikslag i Sverige öka med 73 procent under perioden. Transportarbetet med sjöfart förväntas öka med drygt 90 procent, vägtransporterna med 66 procent och järnvägstransporterna med 55 procent.

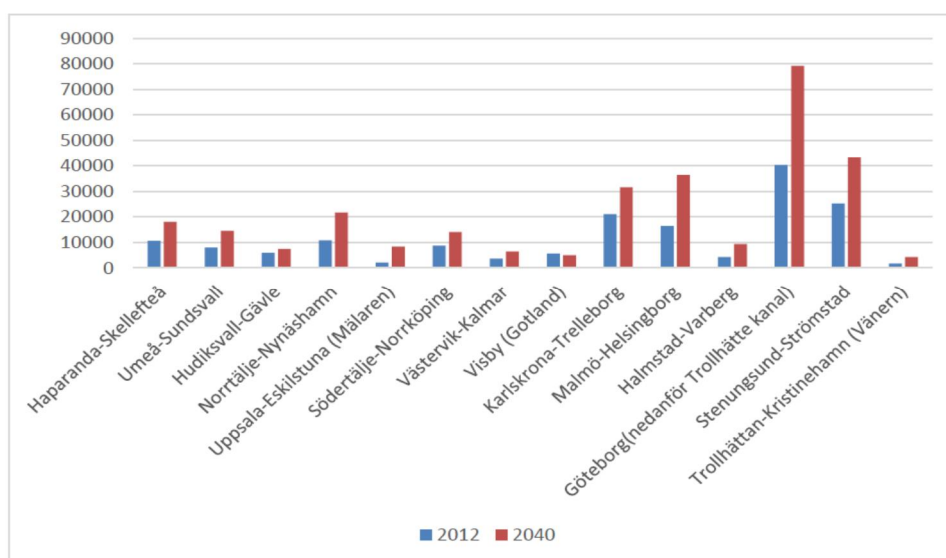


Figur 16 Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2012 och 2040, miljard tonkm per år. Källa: Trafikverket⁹.

I prognosberäkningen ingår bland annat antaganden om tillgänglig infrastruktur år 2040 som sätter begränsningar för hur de ökande transporterna fördelar sig på trafikslag. Detta gäller särskilt för järnvägstransport där kapacitetsbrister i järnvägssystemet avgör hur mycket gods som kan transporteras med godståg.

I basprognosen har fördelningen på trafikslag och rutter beräknats med hjälp av modellsystemet Samgods. Resultaten visar att befintliga huvudstråk för godstransporter blir alltmer dominerande med ökande vägtransporter till och från Göteborg, ökade volymer på Södra Stambanan och framför allt ökade sjöfartsvolymer.

För kustavsnitten (Figur 17)⁹ tilltar västkustens dominans som sjöfartsregion med kraftiga ökningar för Göteborg och Stenungsund-Strömstad.



Figur 17 Lastade och lossade volymer per hamnområde (ton per år) 2012 och 2040. Källa: Trafikverket⁹.

⁹ Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016. TRV 2016/24458

5.5. Politiska ambitioner om ökad sjöfart

De politiska ambitionerna om att åstadkomma överflyttning från väg till järnväg och – i synnerhet – sjöfart är tydliga. Detta gäller från EU-nivå till regional nivå. Syftet är att optimera användningen av samtliga trafikslag, där drivkrafterna handlar om dels att kunna hantera en ökande godsmängd generellt, dels att minska andelen lastbilstransporter, dels att minska behovet av investeringar i järnvägssystemet.

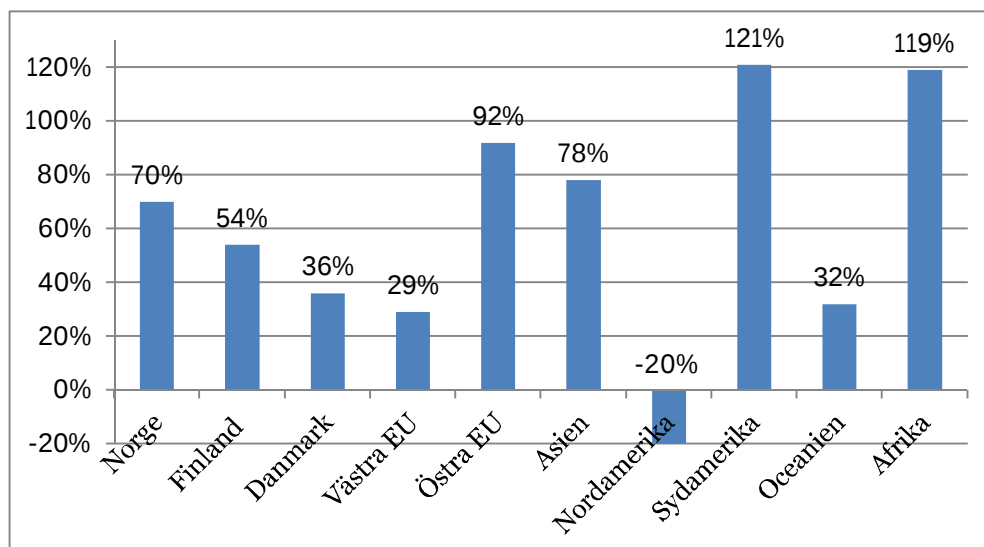
Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag analyserat utvecklingspotentialen för sjöfart. I utredningen föreslås flera åtgärder som minskar kostnaderna för sjöfart och därmed skulle ge större godsvolymer via fartyg än vad basprognosen visar.

En resultatsammanställning av sex genomförda fallstudier visar att de hamn- och hanteringsrelaterade kostnaderna utgör merpart av total transportkostnad, i genomsnitt drygt 50 procent. I synnerhet gäller detta kostnaderna i omlastningshamnen, som i samtliga inrikes relationer är den enskilt största kostnadsposten, i genomsnitt 30 procent. Således bör hanteringskostnaden i hamnar ha mycket stor betydelse för sjöfartens konkurrenskraft.

5.6. Handelstrender

Sedan decennier har den svenska utrikeshandeln ökat i snabbare takt än inrikeshandeln. Hamnarna och gränsförbindelser blir successivt allt viktigare för hur transportflödesstrukturen för godstransporter inom Sverige utvecklas. För Sveriges utrikeshandel med varor dominerar utbytet med övriga Europeiska länder, som står för 75 procent av handelsutbytet mätt i värde. Tyskland är den enskilt största handelspartnern som tillsammans med Finland, Danmark, Norge, Nederländerna och Brittiska öarna står för hälften av all utrikeshandel med varor. Sedan år 2003 har handelsutbytet med östra EU, Asien samt inte minst Sydamerika och Afrika procentuellt sett ökat mycket kraftigt. Det bör noteras att i absoluta tal har handeln med Tyskland ökat i lika stor omfattning som med östra EU.

Trenden för perioden 2003-2013 (Figur 18) förväntas fortsätta och innebär att Göteborg och Nordsjöhamnarna får ökande betydelse för den globala handeln, medan hamnar i södra Sverige blir allt viktigare i relation till östra EU med en förväntad snabbtillväxt av godsvolymer. Baserat på handelstrenderna kan hamnarna i västra Sverige ha en fortsatt mycket stor betydelse för godsflöden in och ut ur landet.



Figur 18: Relativ förändring av värdet av utrikeshandel med varor 2003-2013 (SCB). Med västra EU avses EU15 exklusive Finland och Danmark. Med östra EU avses de baltiska länderna, Visegradländerna samt Kroatien, Rumänien och Bulgarien.

5.7. Makrotrender

År 2014 utförde Trafikverket en omvärldsanalys, där de följande transporttrenderna inom godstransporter identifierades:

- Transporterna ökar och koncentreras: En fortsatt hög efterfrågan på alla transportslag är en global tendens. Detta som en följd av en fortsatt kraftig befolkningsutveckling, ekonomisk tillväxt och ökad världshandel. Skalfördelar i transportsystemet innebär att fordon och farkoster inom alla trafikslag kommer att bli större och därmed tenderar långväga transportflöden att koncentreras. Trenden mot större fartyg har varit tydlig.
- Transportsystemen integreras: De olika aktörerna i transportsektorn verkar internationellt och på flera marknader, vilket leder till att transportmarknaderna globaliseras.
- Transportsystemet kopplas upp: Digitalisering förändrar transportsystemet och kan innebära möjligheter till en effektivare infrastrukturanvändning, ökad säkerhet, samt minskad miljöpåverkan. Digitaliseringen pekar också mot att informationsflödet integreras i transportsystemet och kan resultera i en ökad effektivisering av transportkedjorna.
- Ökande krav på minskad miljöpåverkan: Samhället riktar allt större krav på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedelanvändning ska gradvist upphöra. Den 2 februari 2017 föreslog regeringen en klimatlag som föreslås träda i kraft den 1 januari 2018. Denna lagfäster att regeringens klimatpolitik ska utgå ifrån de klimatmål som anges i lagförslaget. Till skillnad från befintliga klimatmål innehåller lagförslaget mål om utsläppsminskningar i ett längre tidsperspektiv.

6. Brister och behov

Baserat på de genomförda workshoppar och diskussioner vid dessa samt tillkommande intervjuer har ett antal brister och behov mot bakgrund av potentiella utvecklingsmöjligheter för Uddevalla hamn identifierats. I detta kapitel redogörs bristerna, kopplat till en översiktlig analys av behoven. I kapitel 7 diskuteras möjliga åtgärder och huruvida dessa är relevanta att arbeta vidare med på kort eller längre sikt.

6.1. Brister och behov i sjöinfrastrukturen

Med sjöinfrastrukturen avses anslutande statlig farled, farled innanför hamnområdesgränsen samt förutsättningarna vid kaj.

Begränsat djupgående begränsar fartygsstorleken

Begränsningar av största tillåtna fartyg sätter gränsen för i vilken utsträckning sjöfartens skalfördelar kan utnyttjas, där större fartyg är fördelaktigt från både kostnads- och miljösynpunkt.

Djupgåendet i den södra Uddevallaleden medger trafik med fartyg med maximalt djupgående på 11 m.

I praktiken innebär detta djupgående att ett fartyg (inom torrbulkssegmentet, maximalt djupgående 11 m och längd understigande 200 m) som anlöper Uddevalla kan ha en dödvikt¹⁰ på cirka 36 000 ton.

Sambandet mellan ett större maximalt djupgående och en större fartygsstorlek framgår tydligt vid en översiktlig jämförelse av fartygstyper som kräver större djupgående:

- Maximalt djupgående 12,0 m (längd understigande 200 m): dödvikt omkring 51 000 ton.
- Maximalt djupgående 13,3 m (längd understigande 200 m): dödvikt omkring 63 000 ton.

Djupgåendet i andra hamnar på västkusten med likartad inriktning som Uddevalla är:

- Lysekil: 10,0¹¹ m (Grötörevkajen)
- Varberg: 10,0 m
- Halmstad: 10,8 m

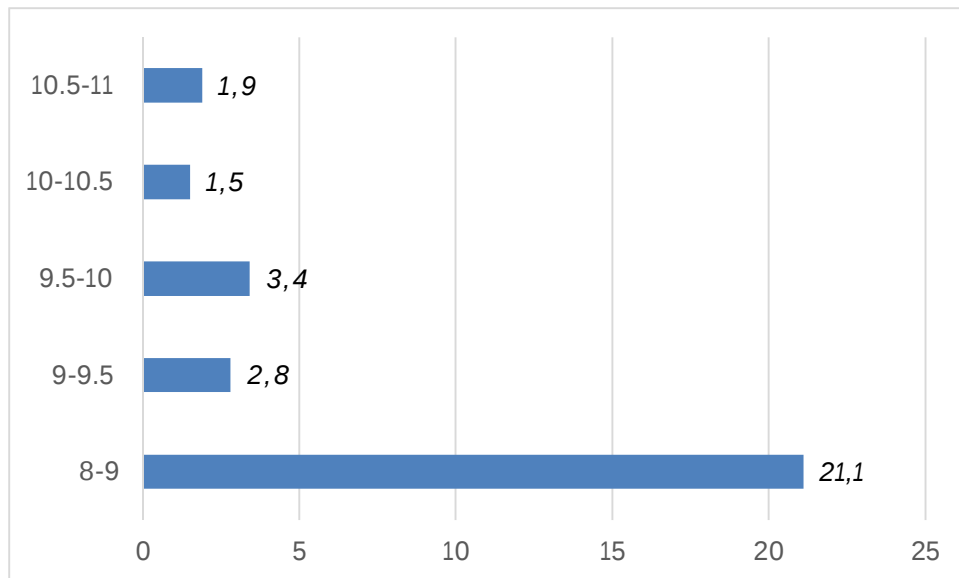
Sjötrafiken till och från Väneren begränsas för närvarande av slussarnas dimensioner. Vänermax-fartygen har en dödvikt på omkring 4 800 ton, och tillhör således en betydligt mindre storleksklass än fartygen som kan anlöpa Uddevalla.

Djupgåendet i farleden motsvarar för närvarande djupgåendet vid kajerna i Uddevalla hamns inre delar. Däremot tillåter kajlägen vid Fröland upp till 11,5 m djupgående.

¹⁰ Dödvikt, förkortat DWT efter engelskans *deadweight tonnage*, är ett mått på ett fartygs maximala lastförmåga

¹¹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Lotsning/Lotsomraden/Lotsomrade-Marstrand/Hamninformation/Lysekils-lotsstation/>

Enligt anlöpsstatistiken för perioden 2007-2016 framgår att över 90 procent av rörelserna i Uddevalla hamn skedde med fartyg med ett djupgående understigande 8 meter. I Figur 19 visas för perioden 2007-2016 det genomsnittliga antalet fartygsrörelser för fartyg med ett djupgående över 8 meter. I figuren framgår att det i genomsnitt endast skedde ett fåtal fartygsrörelser per år med fartyg med ett djupgående överstigande 9 meter (fetstilta dataetiketter). Sammanlagt skedde under tioårsperioden knappt 100 fartygsrörelser, eller två procent av totalen, med fartyg med ett djupgående överstigande 9 meter.



Figur 19 Genomsnittligt antal fartygsrörelser per år utifrån djupgående överstigande 8 m, 2007-2016. Källa: Sjöfartsverket.

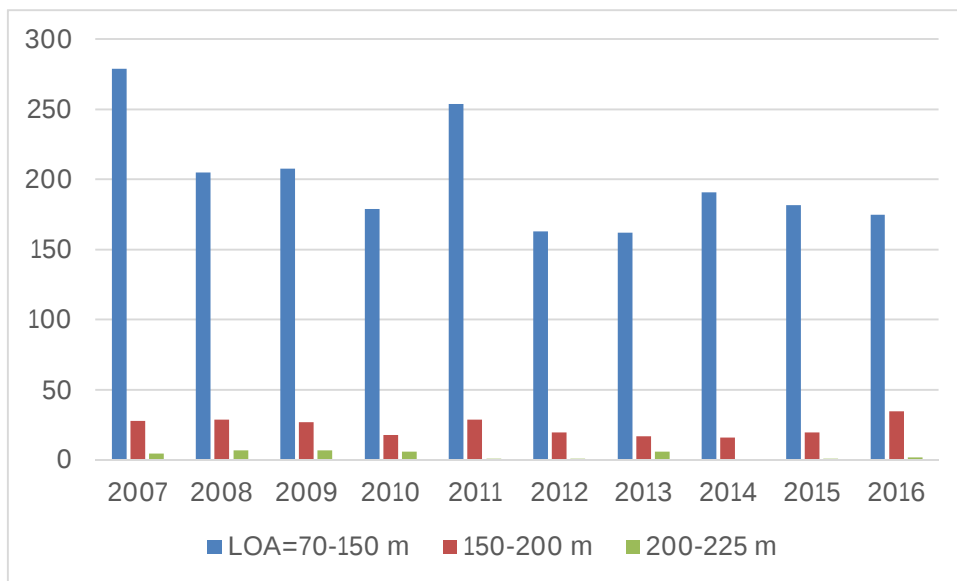
Begränsningar för sjöfart i mörker

I avsnitt 4.4 beskrivs de restriktioner som för närvarande råder i den södra respektive norra Uddevallaleden. Åtgärdsvalsstudien fokuserar dock på den södra farleden.

De begränsningar som finns i farleden för att angöra Uddevalla hamn i mörker syftar till att säkerställa sjösäkerheten, men påverkar samtidigt tillgängligheten till Uddevalla hamn. I praktiken kan restriktionen leda till onödigt väntetid för fartyg att kunna anlöpa eller avgå, vilket är kostnadsdrivande. Restriktionen skulle även kunna innebära att aktörerna i en viss transportkedja väljer bort Uddevalla till förmån för andra hamnar utan mörkerrestriktion. Härigenom kan restriktionen ha påverkan på konkurrenskraften för Uddevalla hamn.

Restriktionen har dock påverkan under en begränsad tid på året och gäller endast för fartyg med en total längd (Length Overall, LOA) överstigande 200 m. Ur anlöpsstatistiken för perioden 2007-2016 (Figur 20) framgår att den klart vanligaste fartygsstorleken (88 procent) som anlöper Uddevalla hamn är i kategorin LOA=70-150 m. Antalet fartyg som berörs av restriktionen har under den senaste tioårsperioden uppgått till mellan 0 och 7 anlöp per år.

Samtidigt är det viktigt att notera att trafiken i hamnar ofta anpassar sig till de förutsättningar som råder. I Uddevalla är fartyg med LOA på 199,99 m en inte helt ovanligt förekommande fartygsstorlek.



Figur 20 Anlöp Uddevalla hamn utifrån fartygslängd, LOA 2007-2016. Källa: Sjöfartsverket.

6.2. Brister och behov i järnvägsinfrastrukturen

I detta avsnitt listas ett antal brister knutet till järnvägsinfrastrukturen inom Uddevalla godsbangård och hamnens anläggning. Den gemensamma nämnaren för flertalet brister är att de orsakar en ineffektiv trafikering, vilket är tidskrävande, driver kostnader och ger ett ineffektivt utnyttjande av anläggningen.

Det är viktigt att upprepa att flera av hamnens befintliga kunder, liksom andra företag lokaliserade i hamnområdet, tillhör branscher för vilka järnvägstransport ofta är efterfrågat. För dessa företag är möjligheten till effektiv trafikering och tillräcklig tåglängd nyckelfrågor. Detta för att motivera transport med järnväg, men möjligen även en viktig faktor när det gäller att lokalisera verksamheten till Uddevalla hamn överhuvudtaget.

En utvecklad järnvägsinfrastruktur i Uddevalla hamn skulle kunna innebära överflyttning från väg- till järnvägstransport, och möjligen även stärka kopplingen mellan järnvägstransport och sjöfart.

Korta spår i hamnen

Järnvägsspåren i hamnen är generellt korta, som längst 455 meter. Spåren i Sörvik är betydligt kortare. För att kunna köra längre tåg behöver flera transportrörelser utföras för att sätta samman dessa vid Uddevalla godsbangård. Hanteringen är tidskrävande och kostsam. Dessutom medför transportrörelserna ett ineffektivt utnyttjande av spårkapaciteten på Uddevalla godsbangård.

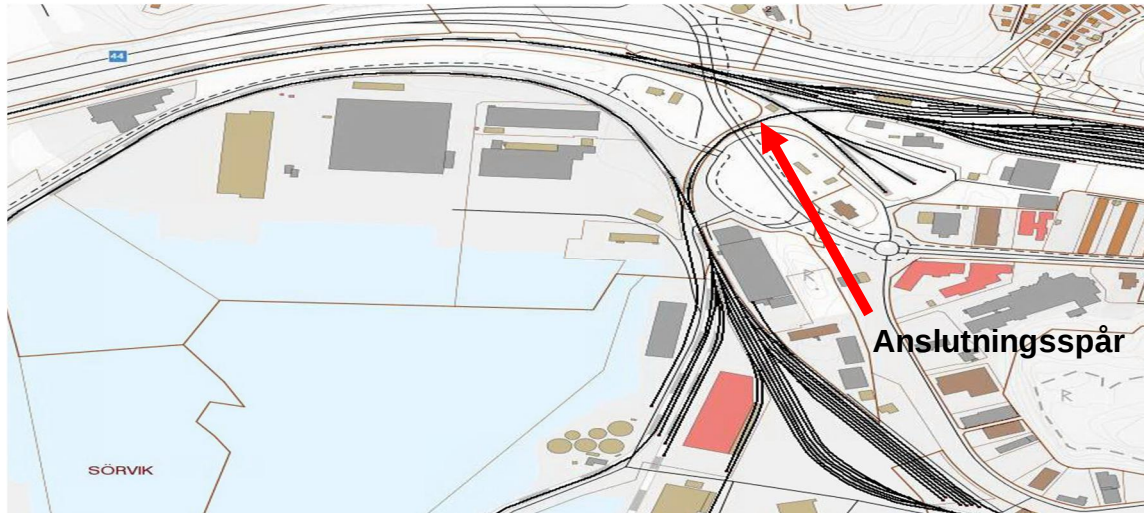
Otillräcklig spårkapacitet i Sörvik

Spåren vid Sörvik rymmer endast tre vagnar. Korta spår medför att flera transportrörelser behöver utföras för att sätta samman längre tåg vid Uddevalla godsbangård. Hanteringen är tidskrävande och kostsam. Dessutom medför transportrörelserna ett ineffektivt utnyttjande av spårkapaciteten på Uddevalla godsbangård.

I den kommunala planeringen, med stadsutveckling i hamnens östra delar, förutsätts berörd verksamhet kunna omlokaliseras till Sörvik/Fröland. Denna omlokalisering berör bland annat omlastningsterminalen för skogsprodukter. Spårkapaciteten kan vara otillräcklig för att kunna hantera aktuella volymer. Hamnen planerar att under 2018 utöka järnvägskapaciteten (antalet spår) i Sörvik.

Snäv banprofil för anslutningsspår

Anslutningsspåret (Figur 21) mellan hamnens bangård och Uddevalla godsbangård har en snäv kurvradie på cirka 155-170 meter. Enligt Trafikverkets rekommendationer för nybyggnation bör spårradien inte understiga 300 meter.



Figur 21 Anslutningsspår till Bohusbanan

Ineffektiv utformning av anslutning

Anslutningsspårets utformning medför att transporter mellan Uddevalla godsbangård och Sörvik, måste använda hamnens godsbangård för att vända tåg. Detta medför ett ineffektivt utnyttjande av befintliga spår och är kostnadsdrivande.

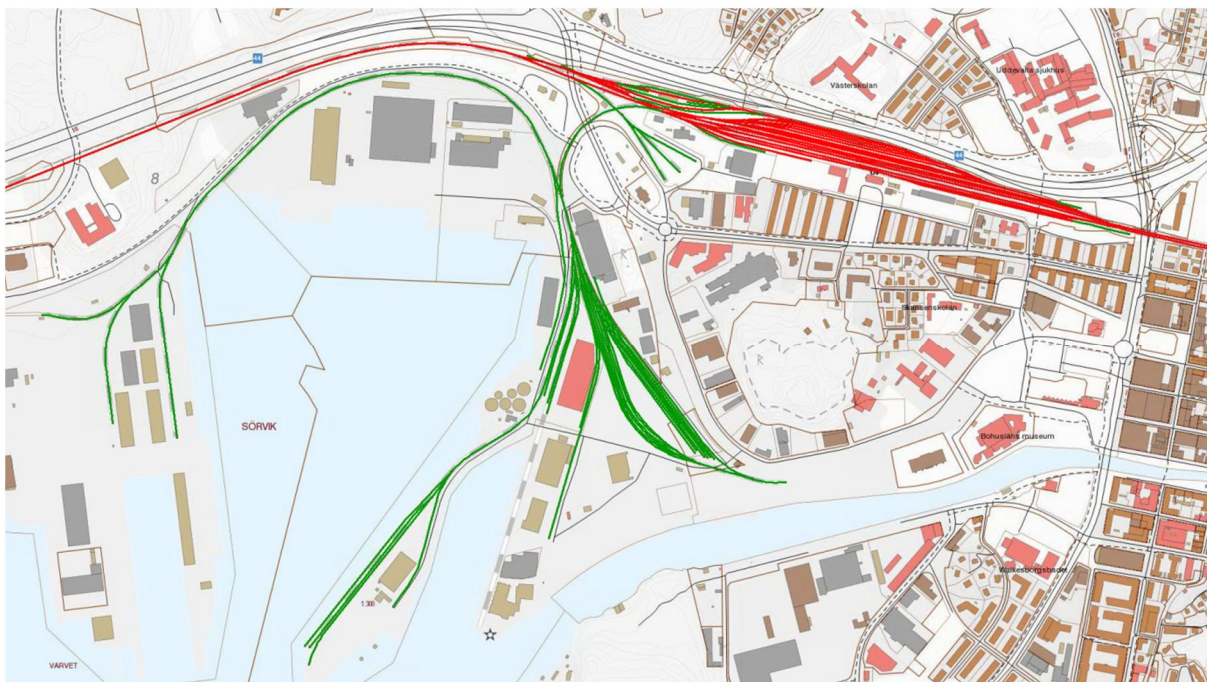
Hamnspår är inte elektrifierade

Godståg med ellok kan trafikera Uddevalla godsbangård, medan hamnspåren inte är elektrifierade (Figur 22 nedan). Byte från ellok till diesellok för lokala transporter är därför nödvändigt, vilket utöver att vara kostnadsdrivande även medför lokala koldioxidutsläpp samt omöjliggör direkta transporter från Bohusbanan till hamnen.

Kapacitetsbrist i ställverk vid Uddevalla C

Ställverket på Uddevalla C (ställverk 65) har inte kapacitet att hantera tillkommande funktioner. Detta är idag inte en brist som primärt orsakas av trafiken till och från Uddevalla hamn. I det fallet att åtgärder efterfrågas i järnvägsinfrastrukturen för Uddevalla hamn, för vilka nya funktioner i ställverket krävs, kan kapaciteten i ställverket däremot vara en begränsning.

Ställverket begränsar dock redan idag möjligheter till utveckling av stationen samt styrning av exempelvis bommar i stadens olika järnvägsövergångar.



Figur 22 Elektrifierade spår (röda) och oelektrifierade spår (gröna).

Järnvägsanslutning till Fröländ saknas

Vid en framtida utveckling av hamn- och logistikintensiv verksamhet i Fröländ kan behovet och möjligheten uppstå att utveckla järnvägsinfrastrukturen i hamnområdet. För närvarande finns ingen järnvägsanslutning till Fröländ. Detta är i dagsläget ingen uttalad brist för hamnverksamheten, men kan vara en framtida brist beroende på kommande etableringars efterfrågan på järnvägstransporter.

Benders, som redan är etablerade i området, har efterfrågat en effektivare järnvägsanslutning till Bohusbanan.

Brister i omgivande järnvägsinfrastruktur

Brister i omgivande infrastruktur hanteras inte inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie, utan behöver analyseras i annat sammanhang. Dock är det värt att kommentera nedanstående brister.

På Bohusbanan finns ett sedan tidigare dokumenterat kapacitetsrelaterat behov av mötesspår på den 20 km långa sträckan Uddevalla–Ljungskile. Behovet är i första hand sprunget ur kommunernas efterfrågan av möjlighet till persontåg i halvtimmestrafik mellan Uddevalla och Göteborg. En förutsättning för detta är byggnationen av mötesspår i Grohed. En sådan åtgärd ökar även kapaciteten för godstrafiken på Bohusbanan, exempelvis mellan Uddevalla och Göteborg. Mötesspåret bidrar även till att den enkelspåriga banan blir mer robust, då återställningsförmågan vid förseningar ökar väsentligt.

Älvsborgsbanan mellan Uddevalla och Öxnared har dels brant lutning på del av sträckan, dels två tunnlar under Kålgårdsberget som begränsar profilen på de godståg som kan trafikera på sträckan. Lutningen innebär en begränsad tågvikt och kan skapa problem för godstågen, särskilt under lövfällningen. Bristen är kostnadsdrivande för godstågstrafiken genom att tågen inte kan ta sin fulla lastvikt eller att flera lok behöver användas.

6.3. Brister och behov i vägsinfrastrukturen

Utifrån den geografiska avgränsningen i denna studie kommenteras endast brister och behov i vägsinfrastrukturen som avser anslutningen från hamnområdet till väg 44.

Ändamålsenlig skyltning till hamnen, främst från väg 44

Uddevalla hamn är relativt gynnsamt lokaliserad vad gäller anslutande vägar (E6 och väg 44). Medan transporter till och från E6 sker bort från stadsbebyggelsen, sker transporter på väg 44 däremot närmare genom staden. Ändamålsenlig skyltning är en förutsättning för att transporter till och från hamnen ska kunna styras på ett sammantaget önskvärt sätt. Detta gäller särskilt transporter med farligt gods.

Ändamålsenlig anslutning för specialtransporter mellan Port 8 och väg 44 saknas

Specialtransporter avser fordon vars dimensioner (längd, vikt, bredd eller höjd) avviker från gängse maximala fordonsstorlek.

För Uddevalla hamn är projektlaster i form av vindkraftverk en nischprodukt. För dessa transporter – vars längd överstiger 25,25 m – krävs en ändamålsenlig anslutning mellan hamnens port 8 (Figur 23) och väg 44, för vidare transport både åt öster och väster.

Det finns behov av att för dessa transporter säkerställa en erforderlig anslutning.



Figur 23 Port 8 och vägnät som ansluter till väg 44.

Efterfrågan av transporter med tyngre lastbilar

Möjligheter för näringslivet att framföra längre och/eller tyngre fordon än gängse maximala dimensioner (längd 25,25 m och bruttovikt 64 ton) medför effektivitetsförbättringar och är både företagsekonomiskt och miljömässigt gynnsamt för att transportera en given godsmängd på väg till hamnen och omlastningsterminalen i hamnen.

Flera av hamnens befintliga kunder, liksom andra företag lokaliserade i hamnområdet, tillhör branscher för vilka transport med särskilt tyngre fordon sannolikt skulle efterfrågas om möjligheterna fanns. Utöver att väg 44 måste klassas för BK4 krävs även att det finns en anslutningsväg från väg 44 till hamnområdet som kan godkännas för transport med 74-tonsfordon.

¹² I nationell transportplan 2018-2029 gäller att investeringar >100 Mkr är namngivna objekt, objekt <100 Mkr kan genomföras som trimningsåtgärder.

Möjliga åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Flera av åtgärderna inom järnvägsinfrastrukturen i Uddevalla hamn har den gemensamma nämnaren att de syftar till effektivare järnvägstransporter för hamnens kunder samt företag lokaliserade till hamnområdet. Det handlar om:

- Ökad spårkapacitet och möjlighet till längre tåg än idag.
- Bättre anslutning mellan Uddevalla godsbangård och hamnspåren. På sikt även möjligheterna till järnvägsanslutning till Fröland.
- Möjlighet till elektrifiering av hamnspåren.

De brister som har identifierats i den omgivande järnvägsinfrastrukturen hanteras inte i denna ÅVS.

Möjliga åtgärder för längre spår i hamnen och tillräcklig kapacitet i Sörvik

I den befintliga bangården i hamnens östra delar är det inte fysiskt möjligt att förlänga bangårdsspåren för att kunna hantera länge tåg. Bristen avseende korta spår är dock betydligt större vid Sörvik än vid Badökajen/Skeppsholmspiren.

Det finns möjlighet att förlänga befintligt spår fram till Kärranäsvägen (Figur 25) samtidigt som åtgärden genom fler spårmeter tillför ytterligare kapacitet.

I ett senare skede kan ett sådant spår förlängas till Fröland. Åtgärden är möjlig att genomföra med

befintlig anslutning till Uddevalla godsbangård och med ett nytt triangelspår.



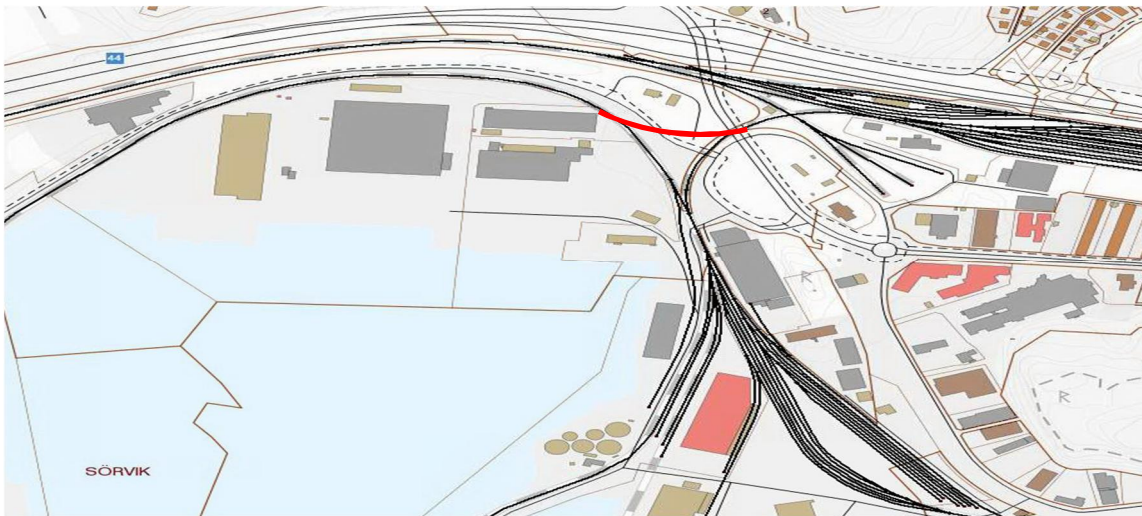
Figur 25 Möjlig spårförlängning vid Sörvik

Möjliga åtgärder för effektivare anslutning till Sörvik

Givet dagens utformning av anslutningsspåret från Uddevalla godsbangård till hamnens anläggning finns två tänkbara alternativ för att åstadkomma en bättre anslutning än dagens:

- Alternativ 1 - Ombyggnad av befintligt anslutningsspår med den rekommenderade minsta radien på 300 meter. Åtgärden skulle dock medföra ett större ombyggnadsbehov och en ny anslutning till hamnens bangård söder om nuvarande växlingspunkt. Anslutningen till piren skulle därmed också behöva byggas om och flyttas söderut. Åtgärder för att erhålla en förbättrad banprofil i befintligt läge skulle dels bli kostsamma, dels medföra kortare spårlängder för uppställning och rangering i hamnens bangård. Denna åtgärd är inte heller förenlig med kommunens planer på stadsutveckling. Alternativet avfärdas.

- Alternativ 2 – Nybyggnation av triangelspår för direkt förbindelse mellan Sörvik och Uddevalla godsbangård (Figur 26). Med åtgärden elimineras behovet av tågvändningar via hamnens godsbangård.



Figur 26 Nytt triangelspår, markerat med rött.

Möjliga åtgärder för anslutning till Fröland

Järnvägsanslutning till ett framtida hamn- och logistikområde vid Fröland kan enligt tidigare genomförd förstudie¹³ åstadkommas på två olika sätt (Figur 27):

- A1a och b: innebär anslutning till befintligt kommunalt industrispår vid Sörvik. Det som framförallt skiljer alternativen åt är att A1a följer den gamla hamnbanans relativt snäva geometri och A1b skär genom berget vid Kasenabbevägen, vilket innebär ökade kostnader i markarbete. Ur kapacitets-, underhålls- och driftsäkerhetssynvinkel är A1b säkrare, då små radier kräver lägre hastigheter och spåret tenderar att slitas hårdare. Detta alternativ går genom Benders fastighet. Uppskattad kostnad: 100 Mkr.
- A3: innebär en ny anslutning från hamnområdet (Fröland/Sörvik) till Bohusbanan, strax före stationsgränsen för Uddevalla C. Uppskattad kostnad: 125 Mkr.

Alternativ A1 är förenligt med utbyggnad av ett triangelspår och befintliga spår till Sörvik. Alternativ A1 kan genomföras i etapper.

Alternativ A3 (se figur 27) möjliggör en utbyggnad av industrispår som kan hantera längre tåg vid Fröland. Åtgärden medger inte direkt tågförbindelse till Sörvik och löser inte bristen med korta spår vid Sörvik. A3 är dock tekniskt förenlig med att även genomföra utbyggnad av ett triangelspår mellan Uddevalla godsbangård och Sörvik.

¹³ PM Förstudie Industrispår Uddevalla Fröland, Ramböll 2013



Figur 27 Alternativa spårutbyggnader för anslutning till Fröländ.

Möjlig åtgärder för elektrifiering av hamnspår

Vid utformning av moderna järnvägsterminaler eftersträvas ofta att ankomst och avgång kan göras direkt med fjärrloket, vilket förutsätter att terminalspåren elektrifieras. Med elektrifiering av hamnspåren möjliggörs effektivare trafikering, genom att godstågen kan angöra bangårdsspåren i hamnen utan att behöva byta lok vid Uddevalla godsbangård.

Investeringen kan vara motiverad i samband med en kommunal satsning mot hamn- och terminalutveckling i Sörvik och Fröländ, med syfte att kunna erbjuda presumtiva kunder förutsättningar för effektiva tågtransporter.

En elektrifiering av hamnspåren innebär dock en potentiell konflikt i den meningen att vägfordon av olika slag kommer att behöva korsa den elektrifierade järnvägen. Tekniska lösningar för sådan korsningsproblematik hade behövt studeras specifikt.

För att bedöma kostnad och nytta med åtgärden behövs ett bättre underlag med avseende på järnvägens framtida utformning och omfattningen av framtida godstågstrafik.

Frågan om kapacitetsbrist i ställverk vid Uddevalla C

Det eventuella behovet av åtgärder avseende ställverket vid Uddevalla C orsakas inte direkt av åtgärder som har studerats i denna åtgärdsvalsstudie. Däremot kan åtgärder i järnvägsinfrastrukturen till hamnen (däribland ny anslutning till Sörvik och/eller Fröländ) komma att kräva ytterligare funktioner i ställverket, vilket då kan föranleda att åtgärder i ställverket också behöver vidtas.

7.2. Möjliga åtgärder i anslutande väginfrastruktur

Åtgärder i väginfrastrukturen är avgränsade till anslutningar från hamnen till väg 44. Nedan beskrivs åtgärder hur de två identifierade bristerna kan avhjälpas.

Ändamålsenlig skyltning

En ändamålsenlig skyltning behövs för transporter till och från hamnen, så att lastbilstransporter kan ledas på ett för parterna sammantaget önskvärt sätt. Detta gäller transporter både från väg 44 och E6 och särskilt för transporter med farligt gods.

Åtgärden består initialt i en kartläggning av nuvarande skyltning och vilka förändringar som eventuellt vore önskvärda. Därefter görs en ansökan om vägvisning till Trafikverket.

Möjlig anslutning mellan Port 8 och väg 44

En ändamålsenlig anslutning för överlånga transporter (längd >25,25 m) mellan hamnens port 8 och väg 44 kan säkerställas längs Kasenabbevägen och Kärranäsvägen till Frölandsrondellen. Härifrån kan fortsatt körning ske åt såväl öster som väster.

Åtgärden består i att ta fram skyltning för att leda långa transporter enligt avsedd väg.

Möjliggöra längre och tyngre vägfordon

Utifrån Uddevalla hamns nuvarande marknadsinriktning är det mer sannolikt att det finns en efterfrågan på tyngre snarare än längre fordon.

Väg 44 är inte inkluderad i det vägnät som Trafikverket pekat ut i en första omgång av vägar att klassa för BK4. Frågan bör dock bevakas av i första hand Uddevalla hamnterminal och Trafikverket. Det är tänkbart att Uddevalla hamn på sikt kan kopplas på BK4-vägnätet, dels genom den öst-västliga kopplingen mellan E6 och E20, dels utifrån väg 172:s betydelse för inte minst skogsnäringen och tillika kopplingen mot E45 i Värmland.

I en framtid kan det således krävas att det finns en anslutningsväg från väg 44 till hamnen som kan användas för 74-tonsfordon. Kommunen och hamnbolaget skulle redan i närtid kunna vara betjänta av att klargöra om det finns någon anslutning som skulle medge 74-tonsfordon eller om åtgärder skulle krävas.

8. Analys och slutsatser avseende åtgärdsbehov

Utifrån tidigare kapitel kan konstateras att behovet av åtgärder i infrastrukturen med koppling till Uddevalla hamn främst beror av två drivkrafter:

1. Uddevalla kommuns planer på stadsutveckling enligt områdesplanen för Bäveån.
2. Utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten i Uddevalla. Denna utveckling beror på Uddevalla kommuns och Uddevalla hamnterminals ambitioner, och marknadsmöjligheter, att utveckla hamn- och terminalverksamheten samt attrahera logistikrelaterade verksamheter till området mellan Sörvik och Fröland.

En styrande faktor i det fortsatta arbetet är tiden. Med detta menas att stadsutvecklingen i någorlunda närtid kan komma att innebära ett tryck på markåtkomst i hamnområdet, där funktioner således måste omlokaliseras eller avvecklas.

På samma sätt finns en tidsaspekt i näringslivets utveckling, dels med koppling till hamnens kunder, dels vad gäller andra verksamheter som finns eller över tid etablerar sig i området omkring Sörvik och Fröland.

Det är inte självklart att dessa tidsmässiga krafter är lika starka, det vill säga att stadsutveckling och respektive hamn- och logistikutveckling har marknadsmässiga förutsättningar att ske med samma framdrift.

Kommunen och hamnbolaget måste därför dels fastställa dessa tidshorisonter, dels fastställa vilken ambitionsnivå som ska gälla för hamn- och terminalutvecklingen i Sörvik respektive Fröland.

8.1. Behov av åtgärder utifrån planerad stadsutveckling

Planerna för stadsutvecklingen är beslutad, även om den mer exakta tidplanen för omvandlingen inte är fastställd. Befintliga delar av Uddevalla hamn kommer över tid att omvandlas till stadsbebyggelse, medan hamnverksamheten enligt kommunala planer kommer att utvecklas i ett västligare läge, vid Sörvik och Fröland.

Därmed kommer större delen av hamn-, terminal- och logistikverksamhet att flyttas västerut vilket ställer krav på att befintliga och eventuellt nya funktioner behöver tillgodoses vid Sörvik och Fröland. Omvandlingen medför även att vissa befintliga företag behöver flytta sina anläggningar.

Diskussioner om stadsutveckling vid Badökajen påbörjas under 2017, med syfte att klarlägga en tidplan för hamnens omlokalisering. Målsättningen är att hamnens flytt till Sörvik/Fröland skall vara slutförd senast 2035. Vad gäller åtgärdsbehov aktualiserar omlokaliseringen frågan om att besluta om ett ersättningsläge för nuvarande spåranläggning vid Badökajen. Ett möjligt ersättningsläge är Sörvik.

Ersättningsbehovet för dagens spårharpa vid Badökajen måste sannolikt inte vara ett-till-ett, utan bör utformas efter dagens behov samt parternas ambitionsnivå om framtida verksamhet.

I det fallet att parterna beslutar att utveckla järnvägsanläggningen vid Sörvik uppstår andra frågor som syftar till att möjliggöra mer effektiva järnvägstransporter. Det handlar om utökad spårkapacitet vid

Sörvik, möjlighet att hantera längre tåg, effektivare anslutning till Uddevalla godsbangård samt elektrifiering av anläggningen.

Sådana åtgärder kan i sin tur komma att kräva ytterligare funktioner i ställverket vid Uddevalla C (ställverk 65), där det idag råder kapacitetsbrist.

Fröland förväntas vara tillgängligt för exploatering av hamn- och logistikverksamhet från och med 2023. Beroende på parternas ambitioner och inriktningen för de verksamheter som etableras i Fröland är frågan om en ändamålsenlig järnvägsanslutning till Bohusbanan viktig att tidigt beakta.

8.2. Behov av åtgärder utifrån utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten

De övergripande trenderna och genomförda prognoser – med generellt ökande godsflöden, ökande utrikeshandel och jakten på skalfördelar – visar att transportvolymerna inom sjöfart för hamnar på västkusten mycket sannolikt kommer att öka framöver.

I nedanstående avsnitt beskrivs möjligheter och osäkerheter för utvecklingen i Uddevalla hamn.

Möjligheter för hamn- och terminalutveckling

Uddevalla har ur ett transportgeografiskt perspektiv ett fördelaktigt läge och möjlighet att kunna sammankoppla, och därmed åstadkomma överflyttning mellan, sjö-, järnvägs- och vägtransporter. Den multimodala funktionen, tillgången till markytor och närheten till huvudsakliga godsstråk samt produktion är konkurrensfördelar. Vidare har man genom det naturliga djupet i farled och vid kaj goda förutsättningar inom sjöinfrastrukturen. Om politiska beslut leder till åtgärder som stärker konkurrenskraften för sjöfarten och järnvägen så blir potentialen för utvecklad logistik än större.

Hamnen har en tydlig inriktning vad gäller sjötransporter och kan inom befintligt segment utöka upptagningsområdet. Vad gäller konkurrenskraften inom sjötransport är det viktigt för hamnar generellt att vara medveten om trenden mot att fartyg inom flertalet segment har ökat i storlek under många år. Detta gäller inte minst för långväga transporter, där skalfördelen med större fartyg blir särskilt viktig. För vissa godsslag kan det mer eller mindre bli ett krav på att kunna transportera med en viss fartygsstorlek, i annat fall kan affären inte bli av. Denna trend talar för att hamnar som inte kan anslutas av större fartyg kan få försämrade konkurrenskraft. Detta är både en möjlighet och ett hot för Uddevalla.

Hamnterminalen kan även utveckla järnvägssidan ytterligare, detta genom att dra nytta av närheten till Göteborg och Norge, men även framväxande logistikområden omkring Trollhättan och Vänersborg. Den intensiva perioden av stora bygg- och anläggningsprojekt i Göteborg kan innebära en ny marknadsmöjlighet för Uddevalla. Detsamma gäller omlokaliseringen av kombiterminalen i Göteborg.

Åtgärder som effektiviserar godshanteringen i Uddevalla hamn kan attrahera nya verksamheter som till exempel containerhantering utöver befintlig hantering av bulkprodukter och projektlast. Funktionen som omlastningsterminal mellan väg- och järnvägstransport är enligt Green Cargo en av de bättre i västra Sverige. Effektiviseringar i järnvägssystemet skulle genom lägre kostnader för terminalhanteringen kunna leda till ökad konkurrenskraft.

Beroende på parternas ambitioner att utveckla hamn- och terminalverksamheten i Uddevalla visar denna AVS på ett möjligt åtgärdsbehov inom såväl sjö- som väg- och järnvägsinfrastruktur. Se vidare avsnitt 8.3–8.5.

Osäkerheter för hamn- och terminalutveckling

Det är även viktigt att belysa de osäkerheter som finns för Uddevalla hamn, främst knutet till förändringar i den regionala godsinfrastrukturen och att det finns ett flertal alternativa transportmöjligheter för befintliga och framtida godstyper.

Under 2018 förväntas ett politiskt beslut angående statlig investering i slussarna i Trollhätte kanal. Om sådan investering sker säkerställs sjöfarten till och från Vätern för lång tid framöver. Detta skulle kunna innebära att befintliga och nya transportköpare ökar sin användning av Vänersjöfarten, och att hamnarna omkring Vätern blir en tydligare konkurrent till Uddevalla. Vidare kan ett positivt investeringsbeslut innebära att kommunala och privata satsningar sker, exempelvis i Vänersborg, som förändrar vissa transportmönster.

För containertransporter finns det ambitioner att starta en containerförbindelse med pråm från Göteborg till Vänersborg under år 2017¹⁴. För denna eventuella trafik och annan insjöfart kan rutten via Göta Älv vara ett alternativ till att angöra Uddevalla.

För funktionen som omlastningsterminal kan Uddevalla Hamn få konkurrens. Fyrbodals kommunalförbund & Östfold fylke har utrett och utvärderat flera virkesterminaler med järnvägsanslutning. Enligt utredningen förespråkas utveckling av timmerterminalen i Uddevalla hamn men även i andra lägen i regionen, exempelvis Bäckefors, Kragenäs och Åmål.

I samband med stadsutvecklingen i östra delarna av Uddevalla hamn kommer företag att behöver omlokalisera sin verksamhet. Det är inte givet att Fröland utgör det primära alternativet för dessa företag. Exempelvis har Svenska Lantmännen möjlighet att överväga att öka hanteringen vid sin anläggning i Falkenberg.

8.3. Slutsatser om möjliga åtgärder i sjöinfrastrukturen

Kapacitetshöjande åtgärder farled

Uddevalla hamn har motsvarande eller bättre förutsättningar vad beträffar djupgående än andra hamnar på västkusten med liknande inriktning. Vidare skedde under perioden 2007-2016 i genomsnitt endast ett fåtal fartygsrörelser per år med fartyg med ett djupgående överstigande 9 meter. Utifrån nuvarande verksamhet i Uddevalla hamn förefaller således befintligt farledsdjup inte innebära någon betydande brist.

Samtidigt kan det vara så att trafiken till och från Uddevalla hamn har anpassat sig till de förutsättningar som råder.

Även om dagens 11 m djupgående kan anses vara tillräckligt för överskådlig tid finns vid Fröland möjlighet att vid kaj ta emot anlöp med ett maximalt djupgående av 11,5 meter.

Sjöfarten är internationell och bygger till stor del på storskalighet. Fartygsstorlekarna har under 2000-talet ökat i alla segment. I takt med att nytt större tonnage sätts in på vissa trader, sker en så kallad kaskadefekt som påverkar fartygsstorleken även på andra trader. Över tid kan detta innebära att redare efterfrågar att börja trafikera Uddevalla hamn med större fartyg än idag, för att möta hamnens kunders efterfrågan på mer storskaliga bulktransporter.

¹⁴ www.infrastruktur.se

Erfarenheter från andra hamnar visar även att en utveckling av infrastrukturen kan vara själva katalysatorn för att attrahera trafik med större fartyg.

Det som utifrån ett kund- och marknadsperspektiv kan ge upphov till en framtida efterfrågan på större fartygsstorlekar i Uddevalla är:

- Utifrån dagens kunders transportbehov uppstår efterfrågan på större fartyg sannolikt utifrån behoven för långväga transporter med metallämnen och spannmål. Den kund som idag efterfrågar störst fartygsstorlek transporterar malmprodukter från Medelhavet.
- Ett tillkommande marknadssegment som långväga export av malm skulle kunna föranleda behov av ökat djupgående.
- Utvecklingen av Fröland och transportbehoven för verksamheter som etableras där.
- En utveckling av Vänersjöfarten kan innebära en ökad efterfrågan av sjötransporter genom Uddevalla hamn, däribland för kunder som efterfrågar transport med större fartyg.

Sammantaget bedöms åtgärder för att öka djupgåendet i farleden inte som motiverade utifrån nuvarande verksamhet i Uddevalla hamn. Utvecklingen i Uddevalla bör dock bevakas utifrån de påverkansfaktorer som beskrivs ovan. Åtgärderna är sannolikt av en sådan omfattning (>100 Mkr för investering i statlig farled) att investeringen måste kvalificera sig som namngivet objekt i nationell transportplan. Åtgärden måste därför betraktas som aktuell först på längre sikt. En investering i statlig farled kräver sannolikt även kommunal motprestation.

Åtgärder för att undanröja mörkerrestriktioner

Antalet fartyg som berörs av restriktionen har under den senaste tioårsperioden uppgått till mellan 0 och 7 anlöp per år.

Åtgärder för att undanröja befintliga mörkerrestriktioner bedöms därför inte som motiverade utifrån nuvarande verksamhet i Uddevalla hamn. Under 2017 kommer säkerhetshöjande åtgärder att genomföras i den södra Uddevallaleden, från Hätteberget till Stenungsund. Effekten av dessa åtgärder med koppling till mörkerrestriktionerna till Uddevalla hamn måste först och främst klargöras.

Samtidigt är det viktigt att notera att trafiken i hamnar ofta anpassar sig till de förutsättningar som råder. I Uddevalla är fartyg med LOA på 199,99 m en inte helt ovanligt förekommande fartygsstorlek. Eventuellt framtida åtgärder för att undanröja restriktioner bör inkluderas i frågan om kapacitetshöjande åtgärder i farleden. Även med åtgärder som ökar djupgåendet till 13 m, är det dock inte nödvändigt att fartygens längd ökar till att överstiga 200 meter¹⁵.

Vidare är det viktigt att beakta att den studerade Uddevallaleden har ett antal passager som skulle kunna förbättras säkerhetsmässigt. Sjöfartsverket rekommenderar därför att en studie görs med tonvikt på säkerhetshöjande åtgärder utan krav på kapacitetshöjning.

¹⁵ Fartygstypen Ultramax finns med LOA=199,99 m

8.4. Slutsatser om möjliga åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärder i hamnens järnvägsinfrastruktur krävs (utifrån avsnitt 8.1) redan på kort sikt. För att kunna möjliggöra den planerade stadsutvecklingen vid Badökajen måste befintlig spårharpa i någon utsträckning ersättas.

Ersättningsläget för spårharpan är sannolikt i området kring Sörvik. Här finns även möjlighet (Figur 25, sidan 43) att anlägga längre spår och därmed möjliggöra längre tåg.

Med utvecklad spårkapacitet vid Sörvik krävs en mer rationell anslutning till Uddevalla godsbangård (Figur 26, sidan 44) än idag.

En spåranläggning i Sörvik kan i ett kommande steg utvecklas vidare västerut mot Fröland (Figur 27, sidan 45).

Således kan tre huvudsakliga utvecklingssteg utkristalliseras:

- 1) Ersättningsläge för dagens spårharpa vid Badökajen.
- 2) Utveckling av spåranläggningen vid Sörvik.
- 3) Järnvägsanslutning till Fröland.

Arbetet med dessa utvecklingssteg behöver – i egenskap av anläggningsägare – hanteras av kommunen och hamnbolaget. I detta arbete är det viktigt att tidigt klargöra parternas ambitionsnivå vad gäller hamn- och logistikutveckling. Ambitionsnivån kan vara att bibehålla järnvägsanläggningen på dagens nivå eller att göra en kraftfull satsning på att utveckla både hamn- och terminalverksamheten.

Utöver att fastställa ambitionsnivå bör fortsatt arbete drivas enligt nedanstående utgångspunkter:

- Åtgärder på kort sikt ska inte omöjliggöra en vidare utveckling av järnvägsanläggningen.
- Åtgärder bör planeras i dialog med näringslivet och deras behov för vad som är effektiv järnvägslogistik. Uddevalla hamn har för närvarande en tydlig profil, där kunderna generellt hör till de branscher som efterfrågar storskaliga transporter och därmed tåglängder på omkring 630 m. Elektrifierade spår är ofta ett starkt önskemål. Utöver hamnens befintliga kunder bör även företag som Benders och Kynningsrud involveras.
- Optimera användningen av infrastrukturen och befintliga ytor. Klargör vilka funktioner som måste finnas innanför hamnområdet och om Uddevalla godsbangård eventuellt kan få tjäna som tågbildningspunkt. I detta är högt resursutnyttjande av infrastrukturen och effektiv markanvändning nyckelfrågor.

Trafikverket måste vara informerade om kommande planer för järnvägsanläggningen, särskilt när det gäller användningen av Uddevalla godsbangård samt förändringar som innebär krav på nya funktioner i ställverket vid Uddevalla C (ställverk 65).

8.5. Slutsatser om möjliga åtgärder i den anslutande vägsinfrastrukturen

Åtgärdsbehovet i den anslutande vägsinfrastrukturen är måttligt och kan utföras på kort sikt, detta enbart utifrån dagens hamnverksamhet:

- Klargör parternas önskemål och ta fram erforderlig skyltning för att leda hamntrafiken på ett för parterna sammantaget önskvärt sätt. Detta gäller för transporter både från väg 44 och E6 och särskilt för transporter med farligt gods.
- Klargör och ta fram erforderlig skyltning som visar rekommenderad väg för överlånga transporter mellan hamnens port 8 och väg 44.
- Undersök om det redan idag finns någon anslutningsväg från väg 44 till Uddevalla hamn som skulle medge 74-tonsfordon eller om åtgärder skulle krävas.

8.6. Nollalternativet – inga åtgärder vidtas i hamnens infrastruktur

Ett framtidsalternativ som inte hanteras i denna ÅVS är att stadsutvecklingen genomförs som planerat och hamnverksamhet begränsas till det utrymme som finns i kvarvarande hamnområde. I realiteten skulle detta innebära att Uddevallas funktion som tri-modal terminal försvinner och befintlig verksamhet omlokaliseras till andra hamnar och terminaler där så är möjligt. För omlastning av skogsprodukter mellan väg och järnväg är det möjligt att en helt ny terminal skulle behöva byggas i Uddevallas närhet, alternativt att järnvägstransporterna ersätts med vägtransporter.

Ett framtidsscenario där hamn- och terminalverksamheter minskas förefaller inte förenligt med varken statliga, regionala eller kommunala mål som syftar till att förbättra förutsättningarna för intermodala transporter och ökad andel sjöfart. Scenariot är inte heller i linje med kommunens ambition att utnyttja de transportgeografiska fördelarna för att utveckla logistikverksamhet och gynna näringslivsutvecklingen i stort.

9. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

9.1. Beskrivning av övergripande inriktning

Behovet av åtgärder i infrastrukturen med koppling till Uddevalla hamn beror främst av två drivkrafter:

1. Uddevalla kommuns planer på stadsutveckling enligt områdesplanen för Bäveån.
2. Utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten i Uddevalla. Denna utveckling styrs dels av Uddevalla kommuns och Uddevalla hamnterminals ambitioner, dels av marknadsmässiga förutsättningar samt potentiella förändringar i den regionala godstransportinfrastrukturen.

Denna åtgärdsvalsstudie pekar på en övergripande inriktning med fokus på åtgärder för att utveckla hamnens infrastruktur för järnvägstransporter. Detta för att förbättra effektiviteten både i anläggningen och för tågoperatörer och därigenom öka Uddevalla hamns konkurrenskraft som järnvägsnod. I synnerhet skogsnäringen efterfrågar ökad effektivitet på järnvägssidan. Uddevalla hamns marknadsinriktning mot bulksegmentet innebär dock sannolikt att efterfrågan på effektiva järnvägstransporter finns bland flera av hamnens befintliga och presumtiva kunder.

Förbättrad järnvägsinfrastruktur skulle kunna innebära en överflyttningspotential från i synnerhet väg till järnväg, men även stärka intermodala transporter mellan järnväg och sjöfart.

Utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen kan ske utifrån olika tidshorisonter och ambitionsnivåer. Redan på kort sikt föranleder dock den redan beslutade områdesplanen för Bäveån åtgärder i befintlig järnvägsinfrastruktur i hamnen.

På vägsidan har ett antal mindre åtgärder identifierats. Flera av hamnens befintliga kunder har framfört att man efterfrågar transporter med 74 tons fordon. I ett första skede ingår dock inte Västra Götaland i det geografiska område som ska anpassas för BK4.

Sammantaget bedöms åtgärder i sjöinfrastrukturen inte som motiverade utifrån nuvarande verksamhet i Uddevalla hamn. Det finns dock flera påverkansfaktorer som skulle kunna innebära ett framtida behov av kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleden. Bland dessa faktorer märks främst frågorna om investering i ny slussled i Trollhätte kanal respektive framtida malmexport genom Uddevalla hamn. Utvecklingen inom dessa frågor måste bevakas.

Denna ÅVS har inte identifierat något fysiskt åtgärdsbehov i den statliga infrastrukturen. Indirekt, utifrån åtgärder i kommunala järnvägsanläggningen, kan ett sådant åtgärdsbehov dock uppstå i form av ny anslutning från Uddevalla godsbangård samt nya funktioner i ställverket vid Uddevalla C.

Denna ÅVS föranleder inte av egen kraft behovet av en kommande ÅVS för Uddevalla som helhet, men är inte på något sätt motstridig med en sådan studie.

9.2. Rekommenderade åtgärder och fortsatt arbete

Sjöinfrastruktur

Under 2017 kommer Sjöfartsverket att genomföra säkerhetshöjande åtgärder i den södra Uddevalla-leden, från Hätteberget till Stenungsund. Effekten av dessa åtgärder med avseende på eventuell lättnad på befintliga mörkerrestriktioner kopplat till Uddevalla hamn måste utvärderas och klargöras.

Ansvarig aktör: Sjöfartsverket.

Den studerade Uddevallaleden har ett antal passager där sjösäkerheten skulle kunna förbättras. Sjöfartsverket kommer därför att göra en studie med fokus på sjösäkerhetshöjande åtgärder för fartyg med cirka 11 meters djupgående, utan krav på kapacitetshöjning.

Ansvarig aktör: Sjöfartsverket.

Utvecklingen av de i denna ÅVS beskrivna påverkansfaktorer som kan föranleda ett framtida behov av kapacitetshöjande åtgärder i farleden behöver bevakas. Detta görs i framtida dialog mellan Uddevalla hamnterminal AB, Sjöfartsverket och Trafikverket.

Ansvarig aktör: Sjöfartsverket.

Järnvägsinfrastruktur

Uddevalla Hamnterminal och Uddevalla kommun bör i snar närtid formulera tidshorisonter och ambitionsnivå för utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen inom hamnens område.

Tre huvudsakliga utvecklingssteg kan utkristalliseras:

- 1) Ersättningsläge för dagens spåranläggning, inklusive omlastningsterminalen för skogsprodukter, vid Badökajen. Tidplanen för dessa åtgärder klarläggs i närtid och är kopplade till stadens utvecklingsplaner.
- 2) Utveckling av spåranläggningen vid Sörvik, bland annat med en effektivare anslutning till Uddevalla godsbangård.
- 3) Järnvägsanslutning till Fröland.

Utöver att fastställa ambitionsnivå bör fortsatt arbete drivas enligt nedanstående utgångspunkter:

- Åtgärder på kort sikt ska inte omöjliggöra en vidare utveckling av anläggningen.
- Åtgärder bör planeras i dialog med näringslivet och deras behov för vad som är effektiv järnvägslogistik.
- Optimera användningen av infrastrukturen och befintliga ytor. Klargör vilka funktioner som måste finnas innanför hamnområdet och om Uddevalla godsbangård eventuellt kan få tjäna som tågbildningspunkt. I detta är högt resursutnyttjande av infrastrukturen och effektiv markanvändning nyckelfrågor.

Rekommendationen är att ansvariga aktörer i närtid initierar en studie, förslagsvis enligt ÅVS-metodiken, med inriktning järnvägsfrågor i Uddevalla hamn. Trafikverket måste hållas informerade om eventuella utvecklingsplaner för järnvägsinfrastrukturen i hamnen. Detta rör främst åtgärder som på något sätt berör användningen av Uddevalla godsbangård samt som efterfrågar funktioner i ställverket vid Uddevalla C.

Ansvariga aktörer: Uddevalla kommun och Uddevalla Hamnterminal AB.

Anslutande väginfrastruktur

I den anslutande väginfrastrukturen rekommenderas att:

- Säkerställa ändamålsenlig vägvisning för hamnrelaterad trafik till och från väg 44 respektive E6. Behov av särskild vägvisning för transporter med farligt gods ska beaktas. Uddevalla kommun och Uddevalla Hamnterminal måste i ett första skede ta fram ett önskemål om hur hamntrafiken bör ledas. Därefter görs en ansökan om vägvisning till Trafikverket.

Ansvariga aktörer: Uddevalla kommun och Uddevalla Hamnterminal AB.

- Säkerställa en rekommenderad väg för specialtransporter (främst långa transporter, t.ex. vindkraftverk). Rekommenderad väg behöver finnas mellan hamnen (port 8) och väg 44 för vidare transport såväl österut som västerut.

Ansvariga aktörer: Uddevalla kommun och Uddevalla Hamnterminal AB.

- Bevaka implementeringen och det fortsatta utpekandet av vägnät för BK4, och i det sammanhanget föra fram resultaten från denna ÅVS om den breda efterfrågan på 74-tonstransporter från kunder som nyttjar Uddevalla hamn.

Ansvarig aktör: Trafikverket.

- Vidare rekommenderas att Uddevalla kommun undersöker om det redan idag finns någon kommunal anslutningsväg som skulle medge 74-tonsfordon mellan hamnen och väg 44, eller om åtgärder skulle krävas.

Ansvarig aktör: Uddevalla kommun.

*För Uddevalla kommun
Patrik Petré
Uddevalla 2017-*

*För Uddevalla Hamnterminal
Ulf Stenberg
Uddevalla 2017-*

*För Sjöfartsverket
Marielle Svan
Norrköping 2017-*

*För Trafikverket
Maria Zachariadis
Göteborg 2017-*

10. Utredningens viktigaste budskap

- Uddevalla hamn har ur ett nationellt transportgeografiskt perspektiv ett strategiskt läge, detta genom en naturlig hamn i skyddat läge på västkusten i kombination med goda anslutningar till både väg- och järnvägskommunikationer. Den trimodala funktionen, tillgången till markytor och närheten till huvudsakliga godsstråk samt produktion är konkurrensfördelar. Vidare finns genom det naturliga djupet i farled och vid kaj goda förutsättningar inom sjöinfrastrukturen.
- Flera av dagens kunder i Uddevalla hamn har som gemensam nämnare att verksamheterna präglas av relativt lågvärdigt bulkbetonat gods. Den här typen av gods hanteras ofta i stora sändningsstorlekar, med fokus på skalekonomiska nyttor i både transport och lagring.
- I Uddevalla hamn finns möjlighet att kunna sammankoppla, och därmed åstadkomma överflyttning mellan, sjö-, järnvägs- och vägtransporter.
- Behovet av åtgärder i infrastrukturen med koppling till Uddevalla hamn beror främst på två drivkrafter; 1) Uddevalla kommuns planer på stadsutveckling och 2) Utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten i Uddevalla. Den planerade stadsutvecklingen innebär att verksamhet i de östra hamndelarna måste omlokaliseras västerut. Hamn- och logistikutveckling kan ske vid Sörvik och Fröland.
- Förutsättningarna och potentialen för hamn- och terminalutvecklingen påverkas bland annat av befintliga och presumtiva kunders utveckling och frågan om framtida malmtransporter. Vidare påverkas det av potentiella förändringar i den regionala godsinfrastrukturen, däribland frågorna om investering i slussarna i Trollhätte kanal samt lokalisering av multimodal terminal i Fyrbodalen.
- Sammantaget bedöms åtgärder för att öka djupgåendet i farleden och/eller att undanröja befintliga mörkerrestriktioner inte som motiverade utifrån nuvarande verksamhet i Uddevalla hamn. Det finns dock flera påverkansfaktorer som skulle kunna innebära ett framtida behov av kapacitets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleden. Åtgärder överstiger mycket sannolikt 100 Mkr, vilket innebär att investeringen måste kvalificera sig som ett namngivet objekt i nationell transportplan. Vidare kräver sådana åtgärder sannolikt en kommunal motprestation.
- Sammantaget bedöms åtgärder i hamnens järnvägsinfrastruktur som både nödvändiga och fördelaktiga för utvecklingen av hamn- och terminalverksamheten i Uddevalla. För att möjliggöra stadsutvecklingsplanerna krävs åtgärder redan på kort sikt, detta i form av att säkerställa en tillräcklig ersättning för dagens spårharpa vid Badökajen. Därefter kan två huvudsakliga utvecklingssteg utkristalliseras; 1) Utveckling av spåranläggningen vid Sörvik och 2) Järnvägsanslutning till Fröland.
- Åtgärdsbehovet i den anslutande vägsinfrastrukturen är måttligt och kan utföras på kort sikt.
- För det vidare arbetet måste kommunen och hamnbolaget dels fastställa tidshorisonter för utvecklingen, dels fastställa vilken ambitionsnivå som ska gälla för hamn- och terminalutvecklingen i Sörvik respektive Fröland. Vidare måste parterna förhålla sig till att det inte är självklart att stadsutveckling respektive hamn- och logistikutveckling har marknadsmässiga förutsättningar att ske med samma framdrift.

11. Källor

Fyrbodals kommunalförbund & Östfold fylkeskommune. IGS – Intermodala Godstransporter Statistik, Slutrapport. 2014.

Ramböll, PM Förstudie Industrispår Uddevalla Fröland. 2013

Shareswatch Australia. 2014.

Sjöfartsverket. DNR 16-00767. Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige. Huvudrapport. 2016.

Trafikverket. Rapport 2016:141. Statliga vägar som kan anses lämpade för en ny bärighetsklass 4. 2016.

Trafikverket. Rapport TRV 23016/24458. Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016. 2016.

Trafikverket. Rapport TRV 2015/14390. Vänersjöfart och slussar i Trollhätte kanal – byggtekniska alternativ och samhällsekonomiska effekter. 2017

Trafikverket. Nationella vägdatabasen, NVDB.

Uddevalla Hamnterminal AB. Årsredovisning 2015. 2016.



TRAFIKVERKET

Trafikverket Region Väst, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Kruthusgatan 17.
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se