

KRYSSNING MOT HÄRNÖSAND HÖGA KUSTEN

Utsprångskajens framtid



UPPDRAG

Kajutredning: Utsprångskajen Härnösands kommun

KONTAKTPERSON HÄRNÖSANDS KOMMUN

Henrik Olsson
Tel 0611-34 82 76
henrik.olsson@harnosand.se

LEVERANTÖR

Sweco Society AB
Gjörwellsgatan 22
Box 34044
100 26 Stockholm
Tel 08-613 08 00
www.sweco.se

KONTAKTPERSON FÖR UPPDRAGET

Peter Albinson
Tel 08-695 60 25
peter.albinson@sweco.se

SKRIBENTER

Richard Adeström
Peter Albinson
Sigrid Granström
Wenche Hansen
Bengt Hellsten

BILDER, GRAFIK

SWECO samt iStock
Omslagsfoto iStock





MED EN KAJ SOM
KATALYSATOR

UPPDRAG

Utsprångskajen är en ca 170 m lång och ca 25 m bred spontkaj som är centralt belägen i Härnösand. I vårt uppdrag tittar vi närmare på själva kajen och betonar tankarna kring kryssningstrafiken. I vårt arbete kommer vi även att belysa närliggande relationer och möjligheter. Uppdraget består i att skapa ett beslutsunderlag till hur Utsprångskajen, en kaj i Härnösand, skall kunna utvecklas, renoveras eller byggas ut.

Förslag ska ges på typ av kaj, utbyggnadslängd och eventuell vridning av kajens läge samt fastställa behovet av utrustning på kajen för att möta framtida behov och krav. Uppdraget handlar inte om kaj 6 på motsatt sida sundet, mer än att denna del ska vara med som en möjlig utvecklingsdel av den generella hamnverksamheten. Förstudien skall inte detaljprojektera ombyggnation och inte heller göra tekniska utredningar om kajens status.

Materialet som Sweco utgått ifrån har tillhandahållits av Härnösands kommun samt genom egna efterforskningar. Vidare har intervjuer genomförts för att genom detta etablera kajen i ett större sammanhang.

Vintern 2017

Innehåll:	
Uppdraget	4
Del ett: Var står vi?	6
Härnösands hamn	10
Utspåringskajen	12
Utblick hamnverksamhet	15
Härnösand idag	20
Hamnens utveckling	22
Hamnutveckling	24
Del två: Vad ser vi?	26
Globala trender	26
Risker och hot	28
Attraktionskraft	30
Kryssningstrafik	31
Del tre: Vad föreslår vi?	33
Kunderbjudande i befintlig verksamhet	34
Miljö tillstånd	39
Slutsatser	42

DEL ETT: VAR STÅR VI?



INLEDANDE SAMTAL

Utsprångskajen är en ca 179 meter lång och 25 meter bred spontkaj som ägs av Härnösands kommun, Kajen är för närvarande avstängd då den befinner sig i dåligt skick. Beslut måste tas kring att avveckla och riva alternativt att rusta upp den.

I staden finns en stor vilja från boende och fiskare att öppna den igen. Även kommunen ser positivt på nyöppning av kajen och vill få kryssningsfartyg att komma till Härnösand samt att en utveckling av att befintlig örlogsverksamheten sker. De flottbesök som har varit har genererat handel och intäkter till staden då de bland annat skapar många hotellnätter.

Sweco har av Härnösands kommun fått i uppdrag att utreda möjligheterna för framtida hamnverksamhet, med tyngdpunkt på möjligheterna för kryssningstrafik. För detta ändamål avses Utsprångskajen att användas.

I de inledande samtal som förts med kommunen har följande punkter lyfts fram som mer relevanta:

- Kajen ses som en viktig del i stadslandskapet.
- Kajen ska vara öppen för allmänheten och betraktas som en del av den övriga stadskajen.
- Kajen ska vara anpassad till kryssningsfartyg.
- En mindre byggnad skulle kunna fungera som samlingspunkt för passagerare från kommande kryssningsfartyg.
- Utformningen av en ny kaj bör ta hänsyn till att samtidigt förbättra förhållandena för kustbevakningens fartyg genom exempelvis muddring, pir eller vågbrytare.
- Vid flottbesök ska en del av kajen kunna skärmars av för allmänheten. Då militären står för bevakningen räcker det med kravallstaket.

År 2002 togs ett idéprogram fram med namnet Stadens Stränder fram i vilket man lyfte fram ett antal olika förslag på utveckling av stadens kajer. Gällande Utsprångskajen föreslogs redan då att den skulle användas till större fartyg samt att det då existerande magasinet skulle utvecklas ytterligare med lokaler för hamnrelaterad verksamhet. Idag är kajen omgärdad med staket som förhindrar tillträde. Vid intervjuer på plats framgår tydligt att detta inte är önskvärt utan man vill se en förändring där olika potentialer i att båt, liv och rörelse återtar platsens möjlighet att bidra till stadens utveckling.



HÖSTEN 1374

Härnösands har varit en sjöfarts- och handelsplats i mer än 1000 år. Dess hamn omnämndes första gången 1374 som Hernösundh av ärkebiskop Birger Gregersen som reste utefter Norrlandskusten.

Den första hamnen låg vid den inre stranden av Södra sundet, 1585 fick Härnösand stadsrättigheter och handeln koncentrerades än mer dit. Under 1600-talet fanns ett 20-tal fartyg i stadens handelsflotta men den första kajen anlades först 1836 – Barlastkajen. Mellan 1850 – 1870 byggdes nuvarande Skeppsbron där ligger också Utsprångskajen, som vi är mer intresserade av i den här rapporten. Då fanns totalt 54 fartyg registrerade och där ett tjugotal gjorde "utrikes oceanfart".

Ångbåtstrafiken längs kusten var under 1800-talet intensiv och varje vecka gick åtta rutter till Stockholm, en resa på 27 timmar.

Hamnen blev en kommunal angelägenhet 1901 då också den första hamnstyrelsen utsågs. Under 1900-talet utvecklades hamnen ytterligare och undan för undan byggdes kapaciteten ut till vad vi har idag.

Landhöjningen är här störst i landet med ca en cm per år vilket gör att tidigare vattennära boplatser nu ligger långt upp på land. Detta är intressant ur arkeologisk synpunkt och det leder också till att gamla kartor kan vara svåra att placera.



1767



2017



VÅREN 2017

ATTRAKTIV HAMN

Närheten till E4an gör hamnområdena till en snabb brytpunkt för vidare färd norrut mot Höga Kusten eller söderut mot Sundsvall. Promenadavstånd till affärer gör Utsprångskajen attraktiv för anlop av kryssningstrafik och närheten till Världsarvet Höga Kusten och dess turistvänliga attraktionskraft gör att fartyg även kan ligga kvar några dagar för längre uppehåll. Närheten till järnvägsstationen gör det till en enkel och smidig för resenärer som vill byta transportmedel.

Kryssningsfartyg har under senare år anloppt hamnen i Härnösand och det finns i skrivande stund bokningar på ytterligare anlop. Härnösands hamn och Utsprångskajen har med sin korta och djupa insegling goda förutsättningar att kunna ta emot relativt stora fartyg.

OMLASTNING

Hamnen, på den motsatta sidan av sundet, är ansluten till det allmänna järnvägsnätet. Det medför att hamnen i stort har en flexibilitet och som ger möjlighet till omlastning mellan sjö, väg och järnväg. Detta skapar i sin tur ett större utbud av affärsmöjligheter. Utsprångskajen i dess tänkta utförande kommer dock endast vara ämnad för lättare omlastning samt persontrafik.

Härnösands hamn i stort utför traditionell lossning och lastning. Sammantaget innebär tillgången till de nuvarande resurserna att hamnen kan vara flexibel och ta sig an olika typer av kunder. Från traditionell godshantering och vidare mot en utveckling mot besöksnäringen. Detta är speciellt viktigt för mindre hamnar, som behöver kunna vara flexibla för att hävda sig i konkurrensen.

SWOT

En övergripande SWOT kopplat till hamnen med fokus på Utsprångskajen har genomförts. Denna pekar på att det finns en mängd styrkor och möjligheter. Samtliga dessa behöver, för att ha ett positivt värde, arbetas med proaktivt. En punkt som kom upp är en alternativ användning av kajen i form av byggande av bostäder. En annan punkt kom även upp som både möjlighet och hot är att även Örnsköldsvik vill få kryssningstrafik till sig. Möjligheten är att fler rederier visar att området i stort är av intresse. Hotet är att andra hamnar kan ta trafik från Härnösand.

Gällande svagheter är den viktigaste punkten kopplat till ekonomi. Oavsett beslut är det kopplat till kostnader. Oavsett om det handlar om en rivning eller förstärkning med en fortsatt möjlig verksamhet så innebär det kostnader för kommunen. Inom området hot återfinns frågan om miljötillstånd och att det bör betonas att det är en viktig punkt om beslut tas om att Härnösand vill verka för att locka fler kryssningsfartyg till hamnen.

Starkt stöd i att vilja utveckla hamnen
Kort insegling
Maritima museet (nationellt fritidsbåtmuseum)
Fiske
Skärgårdstrafik kommer snart igång
Tre transportsätt (vatten/väg/Järnväg)
Isfritt
Kryssningstrafik
Vrak som kan användas till en dykpark
Avgränsad övningsplats

Finns inget hamnkontor / kommunal
Underhållskostnader är höga
Begränsad lönsamhet

STYRKOR

SVAGHETER

MÖJLIGHETER

HOT

Industrietablering
Vattenbruk
Testbädd

Finns ingen som kan drifta
Att det inte kommer ngn kryssningsfartyg
Att vi inte får miljötillstånd

Specialtransporter... Inte grov-gods - ingen bulk
Annat nyttjande – bostäder
Maritimt testcenter
Maritima stråket
Örnsköldsvik vill ha kryssningsfartyg

Riksintressant kulturmiljö (överklagat)

Örnsköldsvik vill ha kryssningsfartyg

GEOGRAFISK KNUTPUNKT

Härnösands hamn kan idag definieras i ett antal hamnområden: Djuphamnen, Oljehamnen samt Utsprångskajen. Till detta finns flera småbåtshamnar. Samtliga hamnar ligger i nära eller direkt anslutning till staden som ligger vid Ångermanälvens mynning där strömmarna håller undan is under vintern. Den raka farleden gör även anlop säkrare.

Härnösands geografiska läge anses strategiskt för att frakta varor och gods till Finland, Baltikum, Ryssland och övriga Europa, men även västerut mot Trondheim. Hamnens kapacitet idag kan i korta drag sammanfattas enligt följande:

- Strategisk hamn i den Mittnordiska korridoren
- Avståndet från angränsande kustbandet är endast fyra nautiska mil
- Kapacitet för att hantera projektlaster, t ex vindkraftverk
- Optimal för större och djupgående tonnage
- Kort, bred, djup och säker insegling
- Vattendjup 40-80 meter in på redden
- Mobilkranar på upp till 300 ton för projektlaster
- Ro-ro-ramp
- Kapacitet för heltåg
- Två magasin om 5000 kvm med järnvägsspår
- Öppna upplag om 20 000 kvm.

Djuphamnen ger enligt utsago goda förutsättningar för hantering av styckegods, skogsprodukter, bulk gods, projektlaster samt ro-ro-trafik. Kajen är 300 meter lång och med ett vattendjup på 8 meter. I norra änden finns en 25 meter bred ro-ro-ramp. På kajen finns två spårbundna kranar på sju respektive tio ton, två vikarskranar samt olika typer av truckar och lastmaskiner.

Oljehamnens pir har ett djupgående av 10,5 meter. Fartyg på upp till 45 000 tDW kan anlöpa oljehamnen. Förutom oljor hanteras även asfalt och svavelsyra. Även oljehamnens område är anslutet till järnväg. SNHL, Södra Norrlands Hamn & Logistik AB äger kajerna och Delta Terminal AB är stuverioperatör och ansvarar för drift av både Djuphamnen och Oljehamnen.

Småbåtshamnarna omfattar tre gästhamnar och äga av kommunen; Simhallen i södra sundet, Sjöbodarna i Nattviken samt hamnen vid Skeppsbron. Båtplatser finns även i norra inloppet vid Kronholmen och Skeppsbron, i Nattviken, vid Mellanholmen samt vid Kanaludden.



UTSPRÅNGSKAJEN

INSEGLING OCH VATTENDJUP TILL UTSPRÅNGSKAJEN

Utsprångskajen ligger centralt och har kort insegling norrifrån med relativt skyddat läge. Hamnbassängen är omkring 450 m bred och det finns grundare partier i den sydvästra delen. Större fartyg om 300 m kan troligtvis därmed inte vända i hamnbassängen som den ser ut idag.

Vattendjupet är ca 9 m ända fram till kajen, vilket bedöms vara tillräckligt även för de större fartyg som förväntas i framtiden¹. Andra mer schablonmässiga bedömningar pekar på ett erforderligt vattendjup på ca 10 m.

Utsprångskajens centrala läge gör den attraktiv för kryssningsresenärer som därmed kommer ända in i centrum, med närhet till shopping, caféer och restauranger mm.

¹ Kommunens egen utredning

UTRUSTNING OCH BAKLAND

Utrustningsmässigt finns förutom själva kajen pollare med c/c avstånd om 17,5 m. För den framtida verksamheten bedöms pollare med kapacitet i storleksordningen 100 ton vara lämpliga.

Befintliga fendrar utgörs idag av traktordäck eller liknande längs kajkanten. Den typen av fenderarrangemang bedöms inte vara tillräckligt för de kryssningsfartyg som planeras, eftersom de saknar den energiupptagningsförmåga som behövs när däckfendrar trycks ihop maximalt ger de höga reaktionskrafter som kan skada kajen eller fartygsskrovet. Därför bör den nya kajen förses med nya fendrar anpassade för verksamheten.

Omedelbart bakom kajen, "bakland", ligger en stadsgata och på andra sidan gatan ligger kulturminneskyddad bebyggelse. Det medför att det inte finns något bakland utöver den yta som själva Utsprångskajen kan erbjuda. Att få plats med eventlokaler eller andra större byggnader som skulle kunna användas i någon form av hamnverksamhet är därmed begränsad om inte gatan tas i anspråk.

KRYSSNINGSTRAFIK

Hittills har ett något mindre kryssningsfartyg som är ca 180 m långt, m/s Birka, anlöpt Härnösand vid tre tillfällen under 2016. Anlöpning sker vid Djuphamnen. I framtiden planeras dock för större fartyg på upp till 300 m. För att kunna ta emot dessa fartyg behöver kajen utökas till minst ca 2/3 av fartygslängden eller ca 200 m samt kompletteras med en stöddykdalb. Ytterligare ett alternativt är att kajen göras längre, förutsatt att det finns behov av att nå fartyget med servicefordon etc.

Strax norr om den ligger Gymnasiekajen och därefter Kustbevakningens kaj. Dessa kajer är påldäckskajer, men enligt WSP:s rapport är även de i dåligt skick. Vi berör inte dessa kajer närmare.

Enligt WSP:s rapport "Konstruktions- och livslängdsutredning för kajer i Härnösand år 2014" är dock kajens tekniska livslängd uppnådd och kajen är i dagsläget avstängd från trafik och verksamhet.

NY KAJ OCH ANLÄGGNINGSKOSTNADER

Eftersom kajen är i dåligt skick behöver en ny spont slås utanför den gamla och därefter förses med nya dragstag. En krönbalk gjuts som korrosionsskydd i skvalpzonen. Vid nybyggnation bör den även byggas på insidan för att få ett bättre korrosionsskydd. Sponten bör dessutom förses med offeranoder för att begränsa avrostningen och på så sätt förlänga kajens livslängd. Denna kostnad är bedömd till 26 Mkr exklusive offeranoder enligt WSP:s rapport.

För att ta emot större fartyg behöver dock kajen förlängas och förses med bättre pollare och fendrar som uppfyller de krav fartygen ställer. Kajens förlängning måste också dimensioneras för de laster som blir aktuella med de större fartygen. En grov uppskattning för dessa delar pekar på i storleksordningen ca 25-30 Mkr till, exklusive eventuell muddring, byggherrekostnader och projektering. Dessa kostnader behöver dock ses över i samband med att mer detaljerade förslag för kajens utbyggnad tas fram.

En eller flera nya pollare för förtöjning av långa kryssningsfartyg kan anordnas vid befintlig kajkant nordost om Utsprångskajen, exempelvis vid Gymnasiekajen. Kajen kan där behöva förstärkas för att hantera pollarkrafter. En capst-anvinsch kan behöva anordnas intill pollaren för att hala hem tunga förtöjningsändor.

ALTERNATIV FÖRTÖJNING

Det finns andra sätt att lösa problemet med en ny kaj, som exemplet Nynäshamn. Där ankrar fartyget i hamnbassängen och passagerarna tas iland via en flytande, hopfällbar landgång. Det kräver en skyddad hamnbassäng och en studie av förtöjningsmöjligheterna.

En nackdel med en sådan flytande passagerargång är att inga servicefordon kan komma intill fartyget. Bunkring, lastning och lossning av förnödenheter, tömning av fartygets septitankar och oljesluge etc. får då ske från bunkerbåtar.

I Härnösands fall är det dock osäkert om det kan bli aktuellt med hänsyn till att hamnbassängen är liten och kostnaden för dessa arrangemang är också högst osäkra. Inte heller är användbarheten av dessa arrangemang är för andra typer av fartyg utredd.

SÄKERHET PÅ UTSPRÅNGSKAJEN

Ny kaj föreslås få skydd för att förhindra avkörning då den är öppen för allmänheten och ska vara tillgänglig för fordon som hämtar eller lämnar båtpassagerare. Befintlig kaj saknar sådana skydd.

Vid flottbesök ska del av kaj kunna skärmas av. För att erhålla flexibilitet om var och i vilken utsträckning kajen ska avskärmas föreslås att detta görs med tillfällig uppställning av staket. Själva bevakningen utförs av militären. Detta i enlighet med så som sker vid andra hamnar runt om i landet.

Avslut av ny kaj längre norrut än befintlig kaj kommer att påverka gymnasieskolans område och kaj. Bland annat måste stängsel flyttas norrut.

SJÖBEFÄLSSKOLAN

I anslutning till Utsprångskajen återfinns en kaj där sjöbefälsutbildning sker. Kajen där skolfartyget ligger vid anses vara utsatt när vinden ligger på och det har framförts att en vågbrytare av något slag skulle skydda.

ÖVRIGA KAJER

För den framtida kryssningsverksamheten bedöms åtminstone Gymnasiekajen behöva tas i anspråk på något sätt eftersom Utsprångskajens förlängning endast kan göras norrut. Kommunen äger marken där denna är belägen och har därmed rådighet, men om det finns avtal med olika intressenter behöver dessa förhandlas om med hänsyn till de framtida behoven.

Kustbevakningens kaj bedöms inte direkt behöva tas i anspråk för kryssningsverksamheten, men kan ändå påverkas med hänsyn till eventuellt förtöjningsbehov hos större fartyg. En dykdalb kan försäkra tillgängligheten till denna kaj, men exakt utformning och eventuell påverkan får ses över i senare skede.



UTBLICK HAMNVERKSAMHET

FARTYGEN VÄXER OCH STÄLLER HÖGRE KRAV PÅ
INFRASTRUKTUREN I HAMNAR.

TITTAR VI UT I VÄRLDEN SER VI ATT FARTYGEN ÖKAR I
TONNAGE, SPECIELLT PÅ TRANSOCEANA CONTAINERLINJER.
ETT CONTAINERFARTYG SOM FÖR TIO ÅR SEDAN TOG 10 000
CONTAINERS BETRAKTADES SOM ETT JÄTTEFARTYG. I DAGSLÄGET
ÄR DET INTE OVANLIGT DET LÄGGS ORDER PÅ FARTYG SOM KAN
LASTA DET DUBBLA ANTALET CONTAINERS.

DÅ DET RÖR SIG OM BETYDANDE INVESTERINGAR HAR DET UNDER
SENARE ÅR VARIT VANLIGT MED UPPKÖP OCH KONSOLIDERINGAR
I BRANSCHEN. ETT EXEMPEL PÅ DETTA ÄR NÄR MAERSK KÖPTE
FARTYGET HAMBURG SÛD UNDER SLUTET AV 2016.

UTMANINGAR I HAMNAR

Faktorerna som nämns ovan gör att det råder en viss obalans mellan hamnbolag och rederier. Båtarna blir större och kommer därför mer sällan men när de väl kommer ställer de höga krav på hamnen. Det kan ställa stora krav på hamnområden vad gäller bogserbåtar, kranarnas storlek och antal, vattendjup, marina konstruktioner och inte minst infrastruktur till och från hamnen. Idag måste anläp hanteras mycket effektivt från ankomst till avgång. Konkurrenskraften är avhängig hamnens prestanda. Denna utveckling förväntas leda till att de hamnar som kan hantera de största fartygen reduceras till antal. Ett ökat tryck mot ett fåtal allt större hamnar leder till ökade transporter till och från dessa hamnar vilket ställer höga krav på infrastrukturen till anslutandelandet.

För att möta dessa utmaningar har exempelvis Göteborgs hamn satsat på att bygga ut järnvägspendlar till orter runt om i Sverige. En hamn kan driva ett nät av kombiterminaler och lager, där omlastning kan ske mellan tåg och lastbil på orter som har ett strategiskt läge i förhållande till väg- och järnvägsnät. En annan lösning kan vara att flytta hamnfunktionerna längre in i landet och skapa så kallade "Dry ports". Det finns emellertid stor risk för att det trots dessa satsningar i infrastruktur blir betydande problem med att ett antal få hamnar i Europa ska försöka fördela ut godset på de omgivande vägarna och järnvägarna.

Då landinfrastrukturen blir allt mer belastad kan det vara särskilt intressant för de större hamnarna i framtiden att etablera effektiv **feeder-trafik** med mindre hamnar i Norden, Östersjön, Bottenhavet och med kopplingar ned mot kontinenten, exempelvis Lubeck och Rotterdam

samt att bli en hubb för omlastning till andra hamnar. Att utveckla Härnösand ytterligare genom denna så kallade feeder-verksamhet kan bli av relevans men det hanterar inte kajen närmast staden.

TRANSPORTKORRIDORER VÄXER FRAM

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) är både en gemensam strategi för utbyggnaden av EU:s transportnätverk och en finansieringsmekanism för infrastrukturprojekt med ett gemensamt europeiskt intresse. Av de nio transportkorridorerna i TEN-T:s stomnät berörs Sverige direkt av Skandinavisk-Mediterranean Core Network Corridor (Scan-Med). Den multimodala korridoren sträcker sig från Sverige/Finland/Norge i norr till Malta i söder och omfattar:

- 96 000 km vägar
- 106 000 km järnvägar varav 32 000 till snabbtåg
- 13 800 km vattenvägar
- 411 flygplatser
- 400 internationella hamnar
- 3 000 inrikes flygplatser
- Etablering av nya trafiksystem
- Total investering beräknas till 250 miljarder euro.

Motorways of the Sea, eller Sjömotorvägar, är en del av ett av många TEN-T-projekt och syftar till att åstadkomma intermodala havsbaserade logistikkedjor i Europa och har som avsikt att erbjuda ett mer hållbart alternativ till enbart vägtransporter. För att åstadkomma detta vill man stärka sjötransporterna. Härnösand ligger utanför denna "grid" men skulle kunna utnyttja det faktum att man rent geografiskt är lokaliserade i kanten av en korridor och nu

vill försöka att skapa samarbeten med andra aktörer inom ramarna för detta koncept.

Dock, vilket bör förtydligas, dessa transportleder hanterar gods i första hand. Den utveckling vi ser till Utsprångskajen berör i första rummet kryssningstrafik samt, vilket vi kommer att påtala längre fram. Annan form av möjlig verksamhet.

HANTERING AV ENHETSGODS DOMINERAR

En generell trend som har pågått under många år är utveckling mot enhetsgods. Allt mer gods containeriseras och allt fler containrar blir 40-fots i stället för 20-fots. Ro-ro-fartygens utveckling är också under en positiv utveckling inom EU. Denna typ är av gods är av relativt låg relevans för Härnösand även om hamnen klarar av denna typ av transporter. Dock kan enhetsgodset öppna en möjlighet för mindre hamnar, eftersom de stora inte är lika villiga eller har kapacitet att hantera styckegods och lösvirke (som containers). Ett tydligt exempel på detta är att avfall och returförpackningar har blivit en allt större handelsvara vilket ökar behovet av bulktransporter för hushållssopor, returpapper, metall- och glasförpackningar.

Även nya lastbärare utvecklas, exempelvis de så kallade SECU-boxarna. Dessa stora containrar kan inte transporteras på lastbil utan kräver tillgång till järnväg. Ofta behöver även järnvägsbanan rustas upp med avseende på bärighet och lastprofil om man ska hantera dessa. Vi känner inte till möjligheterna kring detta i skrivande stund men möjligheterna kan komma att behöva beaktas för hamnens vidkommande i en framtid.

LNG (liquefied natural gas) expanderar, både som bulkgods och fartygsbränsle. LNG-terminaler medför stora investeringar och ställer vissa speciella krav på bland annat säkerhetsavstånd.

TRADITIONELL GODSVERKSAMHET

Om vi tittar på traditionell hantering i hamnar och specifik godshantering därtill kopplad export ser vi att papper, papp och varor därav utgör den tredje största varugruppen i kronor räknat.

De två första är **Fordon för vägar** följt av **elektriska maskiner och apparater**. Exportvärdet för allt papper ligger på 75 miljarder kronor vilket kan jämföras med järn och stål som ligger på nionde plats på exportlistan och med ett exportvärde om 51 miljarder kronor.

De främsta exportmarknaderna är Norge och Tyskland som ligger på ungefär samma nivå om 122 miljarder kronor följt av USA (91 miljarder) och England/Irland (85 miljarder). En djupare analys av denna export kan ge vid handen att alternativa logistikvägar eller tilläggstjänster kan utgöra en möjlighet för Härnösands hamn.

KONKURRENSEN FRÅN VÄGARNAS

Sjöfarten har haft det tufft i konkurrensen från lastbilarna. Kostnaden för vägtransporter kommer emellertid med stor sannolikhet att öka på sikt bl.a. genom politiska styrmedel som eftersträvar hållbara transporter. Det förs exempelvis idag diskussioner om att införa en kilometerskatt för tunga lastbilstransporter. Detta kan förbättra sjöfartens konkurrenssituation.

Trafikverket har under hösten 2016 utvecklat en ny modell för samhällsekonomisk beräkning då man jämför trafikslagen fartygstransporter och lastbilstransporter med varandra.

När nyttan för näringslivet räknades ut i den förra modellen togs endast halva sjötransporten med. I den nya modellen räknas hela transporten, vilket betyder att vär-

det för varan fördubblas. I beräkningsmodellen ställs två trafikslag mot varandra – sjöfart och lastbilstransport. Den nya modellen visar på ökade kostnader för lastbilstransport, mycket beroende på att omlastningskostnader nu tillkommer när hela transporten räknas.

PRIORITERADE HAMNAR I SVERIGE

Sedan 2007 har regeringen pekat ut ett antal hamnar som prioriteras inrikespolitiskt och som ses som strategiska noder i godstransportssystemet:

- Göteborg
- Gävle
- Helsingborg
- Karlshamn och samverkanshamnen Karlskrona
- Luleå
- Malmö
- Norrköping
- Stockholm (Kapellskär)
- Sundsvall
- Trelleborg.

Kriteriet är att hamnen når upp till en viss godsvolym alternativt har ett visst passagerarantal per år. Härnösands hamn når idag inte upp till dessa tal och är därmed inte en av de hamnar som prioriteras. Det innebär att man inte kan förvänta sig statligt stöd för större investeringar till förmån för hamnverksamheten. Det blir därför viktigare att verksamheten står på egna ben och att verksamheten då anpassas till förutsättningarna. Den hamn som är närmast Härnösand och som har ett stöd är idag Sundsvall som ligger fem mil söderut.

KRYSSNINGSTRAFIKENS BEHOV

I intervjuer har det framkommit att ansvariga, när det gäller Härnösand som kryssningshamn, är mycket nöjd med de anlop som genomförts hitintills. Logistikfrågorna, när det gäller de 1800 passagerarna som skulle i land och slussas till olika aktiviteter fungerade väl.

Företrädare för Eckerölinjen beskriver i intervjuerna hur de aktivt söker nya destinationer och nya upplevelser till sina passagerare. De lyfter fram linjedragningar som fungerat väl under en period men som sedan förlorat sin attraktionskraft. Vidare beskrivs att det i allmänhet även är bra om det är flera rederier som trafikerar en och samma hamn. Detta lockar fler personer och gör även hamnen till en mer naturlig hubb för av och påstigning.

Det ultimata hamnanlöpet, beskriver man vidare, har en kaj som ligger på bekvämt gångavstånd till en citykärna samt där det finns möjlighet för anslutning till bussar direkt vid fartyget. När det gäller aktiviteter ser man gärna att det finns av många olika slag och som tilltalar olika smaker. Gärna där ett antal ligger på gångavstånd men bussning och guidning till olika platser fungerar också. Det som betonas här är att man ser sin kundkrets som relativt trogen varför det är viktigt att förnya upplevelserna alternativt att man lyfter fram de positiva värdena av platsen mycket. I samtalet ges exemplet Visby som är en stabil återkommande anlöpshamn under lång tid och där framförallt det historiska arvet fungerar som attraktionsfaktor. På frågan om vad som behövs för att förlänga ett hamnanlop (så att passagerarna är i hamn under en längre period) så blir svaret att mängden av möjliga upplevelser är en av nycklarna. Det är dock svårare att svara på vilka typer av upplevelser. Man ser det som en självklarhet att ha gästerna ombord på kvällen till middag och underhållning. En annan relevant nyckelfråga handlar om hamnavgiften. Bli kostnaderna för höga har man i praktiken inte råd om inte fartyget har ett tillräckligt stort passagerarantal.

För Eckerölinjen, men också för andra rederier, är den skattefria delen viktig för passagerarna som vill kunna ta del av de förmåner som detta ger. Något som är relevant när det gäller linjedragningar i ett framtida kryssningsnätverk. Exempelvis behöver då anlöpet före eller efter man varit i Härnösand då vara i ett annat land och inte, exempelvis, i Luleå.

LANDSTRÖM

Det finns inga lagkrav om landströmsanslutning av fartyg, men det är en stark rekommendation.

EU-kommissionen har studerat effekterna av att använda landanslutningar och har därefter tagit fram en rekommendation: "Medlemsstater ska överväga installation av landström för fartyg vid kaj i hamn, speciellt i hamnar där luftkvalitetsnormerna överstigs eller där allmänheten klagat på buller från hamnverksamheten, och i hamnområden som är placerade nära bostadsområden." (2006/339/EG)

I Sverige har genomförts en skattenedsättning för el till landanslutning av fartyg, som ett incitament för hamnar att installera anordningar för landström. Skattenedsättningen trädde i kraft den 1 nov 2011 (SFS 2011:1094) och innebar en sänkning från 29,3 öre respektive 19,4 öre per kWh (2014 års nivå i södra respektive norra Sverige) till 0,5 öre per kWh. (Det är samma energiskatt som för tillverkande industri och yrkesmässig växthusodling). Användningen av lågbeskattad el hindras genom att skattesänkningen enbart gäller för fartyg som har en bruttodräktighet på minst 400 ton och att spänningen på den elektriska kraft som överförs är minst 380 V.

Ett kryssningsfartyg kräver stor elektrisk effekt för att kunna driva sina pumpar, fläktar, hissar, kylanläggningar och belysning. Ett problem kan vara att olika fartyg har olika elsystem där både spänning och frekvens kan skilja. Även anslutningsdon kan vara olika.

Att kunna ansluta alla tänkbara varianter idag anses rent generellt som relativt realistiskt speciellt med tanke på att endast ca 10 procent av fartygen är utrustade för landanslutning. Dock skulle ett förberedande arbete kunna genomföras för att, i ett senare skede, kunna erbjuda el från land.

MOTTAGNING AV SVARTVATTEN

Avloppsvattnet från fartyg delas in två kategorier: svartvatten som kommer från toaletterna och gråvatten som kommer från dusch, kök och tvätt. Idag är det enligt IMO (International Maritime Organization) tillåtet att släppa ut svartvatten längre ut än 12 nautiska mil utanför kusten i Östersjön. För gråvatten finns inga restriktioner.

Frågan om omhändertagande av svartvatten har länge diskuterats inom den s.k. Helsingfors-kommissionen (Helcom). Där har man haft målet att fartyg ska kunna lämna sitt avloppsvatten utan extra avgift i hamnarna.

2011 utnämndes Östersjön till specialområde av IMO under MARPOL ANNEX IV. Utnämmandet förbjuder dumpning av toalettavfall från kryssningsfartyg när de trafikerar Östersjön, på grund av de kvantiteter av toalettavfall som dessa fartyg genererar och den negativa påverkan toalettavfallet har på Östersjön. Förbudet skulle dock inte träda ikraft förrän erforderliga mottagningsanläggningar för avfallet fanns på plats i de hamnar som dessa fartyg trafikerar.

2016 beslutade IMO om införandet av förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg från och med 2019, och för redan befintliga från och med 2021.

Hamnen blir alltså skyldig att ta emot svartvatten från kryssningsfartyg.

MOTTAGNING AV FARTYGGENERERAT AVFALL

Fartyg ska utöver toalettavfall lämna allt fartyggenererat avfall och lastrester, som det är förbjudet att släppa ut, till en mottagningsanordning i hamn. Hamnen har skyldighet att ta emot allt avfall som de fartyg som normalt anlöper hamnen vill lämna.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg (TSFS 2010:96) meddelar att fartyg vid ankomst till svensk hamn ska lämna iland allt fartyggenererat avfall samt alla lastrester som det är förbjudet att släppa ut. Då ilandlämning påbörjats ska allt lämnas.

Det fartyggenererade avfall som omfattas av obligatorisk ilandlämning är:

- oljehaltigt länsvatten
- sludge
- fast avfall.

Undantag från ilandlämning finns för:

- oljehaltigt länsvatten om länsvattenseparatorn är i drift
- oljehaltigt länsvatten och sludge som fyller mindre än en fjärdedel av uppsamlingstankens volym
- fast avfall i så liten mängd att det vore orimligt att begära ilandlämning av detta
- matavfall och färsk fisk och delar därav.

Fartyg har rätt att erhålla ett intyg från hamnen på avlämnad mängd avfall.

Förhandsanmälan om avlämning av avfall

Fartyg ska anmäla sitt behov att avlämna fast avfall, sludge och toalettavfall 24 timmar före ankomst till hamnen.

I Visby har man beslutat att det inte kommer att vara en kostnad för angörande kryssningsfartyg att koppla upp sig mot det kommunala vattennätet. Att ha tillgång till en sådan anläggning ses som önskvärd över tid.

FMV OCH ANDRA MYNDIGHETER

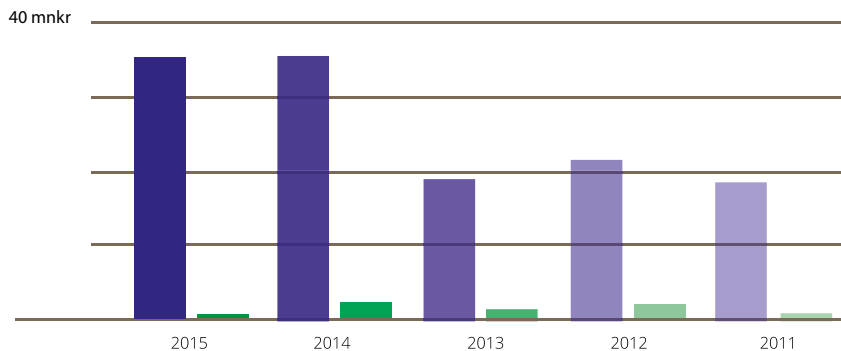
När det gäller myndigheternas önskemål kring Härnösand som angöringspunkt blir svaret att allt som är bra för kryssningstrafik är bra för en myndighet som har sjötrafik gällande hamn och kajmöjligheter. Om vi utgår från FMV, s testanläggning ute i Kvarken så önskar man ha en utökad verksamhet där men man vet inte i vilken omfattning eller på vilket sätt. Man ser inte några problem gällande en förhöjning av kryssningstrafik i närområdet som skulle kunna störa de egna testerna. I dialogen framkommer att det på den finska sidan finns ett motsvarande testområde och att dessa områden är av högt intresse även för internationella intressenter då det är relativt enkelt att ha koll på alla farkoster som finns norr om Ålands skärgård.

Idag testar FMV även material från andra myndigheter, en verksamhet man ser skulle kunna ökas. Vidare beskrivs att man endast har ett relativt begränsat utbyte med näringslivet men man ser att denna del gärna kan utvecklas. Det skulle då kunna handla om att testa olika tekniker under tuffa förutsättningar och där stor vikt då läggs på att mäta och utvärdera material och system på både etablerade och nya sätt. FMV, s specialistkunskap kring att mäta och utvärdera går ofta in redan i designfasen av en ny produkt. Detta ger ett högt och unikt specialistkunnande kring material och hur de fungerar tillsammans med människan.

På frågan om möjlig relevant och kompletterande specialisering som skulle kunna vara av intresse för FMV framfördes framförallt begreppet autonoma fordon.

I närområdet återfinns ett hemvärnsförband som även har mindre båtar till sitt förfogande. Man lyfter även fram att isbrytarna tidigare hade Härnösand som hemmahamn och att försvaret ämnar renovera en vågbrytare.

HAMNENS UTVECKLING



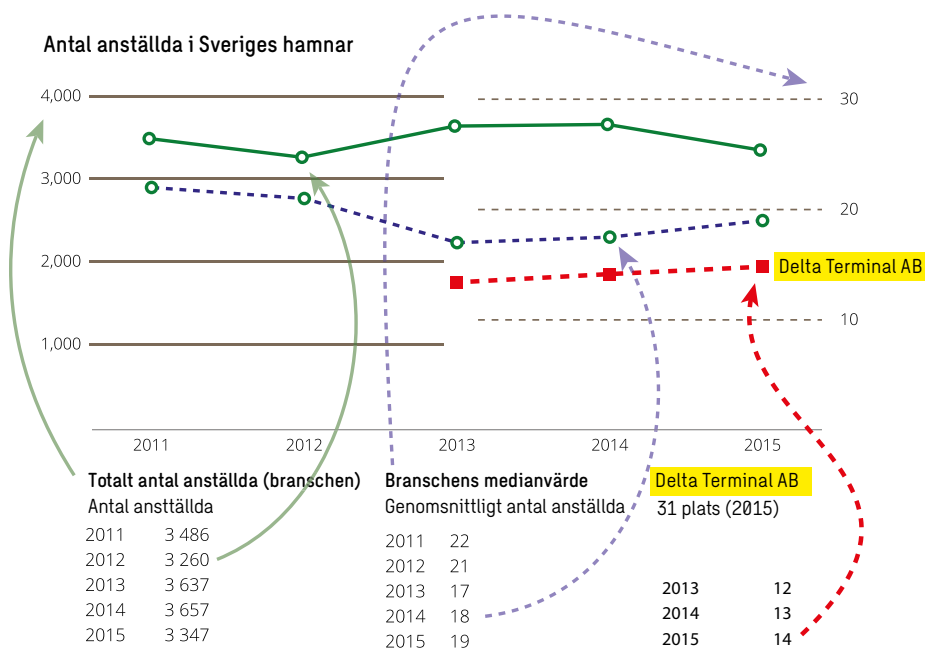
SNHL äger hamnen men Delta Terminal AB är den aktör som bedriver själva verksamheten. 2015 var dess omsättning, när det gäller hela verksamheten i både Härnösand och Söråker drygt 35 miljoner och med ett negativt resultat om 640 000 kronor. Vinstmarginalen var 2,72% vilket var en försämring mot föregående år (6,75%). Omsättningen har ökat under de senaste åren och ska ses i ett sammanhang i en bransch i omdaning.

En stor kostnad är, som ofta i hamnverksamheter, kopplat till personalstyrkan som behövs då fartyg angör hamnen men som i övrigt kan ses som belastning om det inte finns andra arbeten att göra. En ofta återkommande lösning är att man skapar en garanti, från arbetsgivarens sida, om att belägga personal om x antal dagar/per år men med en framförhållning om y dagar.

Dessa siffror säger inte mycket om utvecklingen kring persontrafik och dess utveckling men ger ändå en tydlig fingervisning om att hamnverksamheten är stabil.



Antal anställda i Sveriges hamnar



Härnösands hamn och i detta fallet Delta Terminal AB ligger straxt under snittet när det gäller antalet anställda. Copenhagen Malmö Port AB har flest anställda med totalt 376 anställda (och samtidigt med ett minskande antal anställda pga av rationaliseringar). På andra sidan har vi Stuveribolaget i Gävle, tillsammans med totalt sju andra hamnar som idag inte har några anställda och troligtvis endast hyr in personal under de korta perioder när fartygen anlöper en hamn.

Om vi tittar på antalet anställda bland de sextio bolag som anger att de bedriver hamnverksamhet ligger Härnösand i mitten och med en tendensiell svag positiv utveckling.

Branschen i stort har en stagnation gällande anställningar samtidigt som man, i intervjuer, visar på att specialistkunskap är åtråvärd. Att ha tillgång till denna för att köra exempelvis kranar och truckar är av stor vikt. I de stora hamnarna på samma sätt som i de mindre.

FINANSNETTO OCH SPECIALISERING

Om vi rangordnar samtliga hamnar i Sverige efter finansnetto hamnar Härnösands hamn på 40e plats bland de 60 största hamnaktörerna i Sverige.

Listan till höger visar även vilka aktörer som finns inom branschen samt rankar dess storleksordning. De tre första i listan visar på ett stort omsättningstal och hoppet ner till Härnösand pekar på variationen på storlek men också på variationen på förändring över tid. Vissa hamnar har arbetat sig uppåt markant på listan på samma sätt som andra som sjunkit.

En genomgång av samtliga hamnar skulle troligtvis visa på olika grader av specialisering och samtidigt en försiktig öppenhet för att snabbt ändra om sin strategi från sin specialisering till förmån för en annan. De större hamnarnas höga tillväxttal slukar mindre hamnars gods vilket gör att de mindre behöver anpassa sig mer. Något som även kan kanalisera på de omgivande hamnarna.

Tittar vi närmare på tillväxt relaterat mot rörelseintäkter hamnar Härnösand och Delta Terminal AB på en imponerande tredje plats med en tillväxt om drygt 86,2 %.

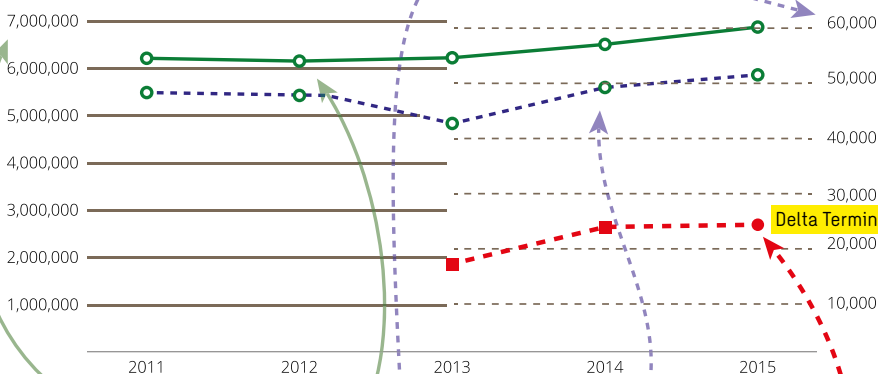
Företag	%	TKr	%
1 Landskrona Hamn AB	161,2	65 777	66,3
2 Marine Crane Mc AB	118,6	50 309	59,6
3 Delta Terminal AB	86,2	35 287	51,1
4 Logent Ports & Terminals AB	68,4	207 298	22,3
5 Lysekils Hamn AB	45,1	22 111	17,6
6 Söderhamns Stuveri och Hamn AB	32,9	74 534	74,6
7 Kalmar Hamn AB	29,9	36 912	84,3
8 Karlshamns Hamn AB	26,9	142 523	39,3
9 Hallands Hamnar AB	23,1	102 282	0,6
10 Södertälje Hamn AB	22,5	83 099	6,9



	TKr	2015	2014	2013
1	Copenhagen Malmö Port AB	801 109	791 597	718 070
2	Göteborgs Hamn AB	711 203	677 477	627 362
3	Stockholms Hamn AB	651 615	640 689	598 370
4	Gothenburg Ro/Ro Terminal AB	380 113	461 036	448 982
5	Helsingborgs Hamn AB	356 503	354 124	361 281
6	Oxelösunds Hamn AB	311 379	294 772	278 069
7	Wallhamn AB	238 033	197 051	200 289
8	Trelleborgs Hamn AB	226 681	244 940	241 571
9	Logent Ports & Terminals AB	207 298	135 851	123 095
10	Gävle Hamn AB	202 375	254 013	234 920
11	Shorelink AB	191 817	175 609	175 874
12	Norrköpings Hamn AB	189 908	182 156	185 059
13	Vänerhamn AB	158 493	154 247	151 833
14	Karlshamns Hamn AB	142 523	116 938	112 276
15	Multidocker Cargo Handling AB	140 865	82 893	121 006
16	Mälarhamnar AB	128 040	112 217	109 017
17	Hallands Hamnar Halmstad AB	119 742	107 764	103 137
18	Hallands Hamnar AB	102 282	89 313	83 080
19	Hallands Hamnar Varberg AB	100 784	95 065	95 959
20	Pålgård & Söner Kran AB	96 872	100 504	114 636
21	Ystad Hamn Logistik AB	93 852	86 084	82 532
22	Yilport Gävle AB	87 777		
23	Kapellskärs Hamn AB	83 302	79 794	77 709
24	Södertälje Hamn AB	83 099	75 899	67 859
25	Uddevalla Hamnterminal AB	82 050	78 764	72 543
26	Sölvesborgs Stuveri & Hamn AB	80 251	80 932	85 306
27	Kvarkenhamnar AB	75 806		
28	Söderhamns Stuveri och Hamn AB	74 534	72 799	56 101
29	Oskarshamns Hamn AB	74 303	73 237	61 642
30	Landskrona Hamn AB	65 777	32 777	25 180
31	Åhus Hamn & Stuveri AB	50 328	50 081	52 065
32	Marine Crane Mc AB	50 309	45 460	23 011
33	Hargs Hamn AB	43 791	73 309	76 132
34	Hutchison Ports Sweden AB	42 750	43 794	36 392
35	Örnsköldsviks Hamn och Logistik	42 304	52 543	41 498
36	Gotlands Stuveri AB	41 481	38 621	35 029
37	Kbp i Karlskrona AB	37 489	20 820	27 623
38	Tjörns Hamnar AB	37 230	45 955	43 633
39	Kalmar Hamn AB	36 912	41 731	28 415
40	Delta Terminal AB	35 287	35 530	18 954
41	Piteå Hamn AB	30 181	27 755	28 937
42	Odec Oljelosning AB	29 685	27 400	29 044
43	Stockholms Bulkhamn AB	23 976	20 589	29 765
44	Lysekils Hamn AB	22 111	15 308	15 243
45	Sören Thyr Harbour Department	19 107	19 163	15 704
46	Umeå Hamn AB	17 071	52 270	50 773
47	Västerviks Logistik och Industri AB	11 994	9 109	16 283
48	Hörneborgs Hamn AB	9 894	11 883	14 731
49	Uddevalla Båtmansservice AB	8 970	4 714	1 342
50	Södra Norrlands Hamn & Logistik	7 674		219
51	AB Båtmännen	5 408	4 852	4 883
52	AB Halmstads Fartygsservice	3 575	2 958	2 599
53	Finlandshamnen Stuveri AB	3 545	3 415	3 115
54	Norrundets Stuveriab	3 525	3 714	4 307
55	Bergkvara Hamn & Stuveri AB	3 038	2 062	2 271
56	Rocton AB	1 203	1 864	2 145
57	AB Halmstad Bulktechnic	714	85	71
58	Lars Wendin AB	380	409	1 455
59	Lyftkraft i Skåne AB	299	528	361
60	Götaälvdalens Stuveri AB	273	623	271

HAMNUTVECKLING

Branscutveckling (rörelseintäkter)



Branschens totala utveckling

Rörelseutveckling

2011	6 218 875
2012	6 159 740
2013	6 229 969
2014	6 512 991
2015	6 879 174

Branschens medianvärde

Rörelseintäkter

2011	47 099
2012	46 576
2013	41 498
2014	48 018
2015	50 309

Delta Terminal AB

40 plats (2015)

2013	18 954
2014	35 530
2015	35 287

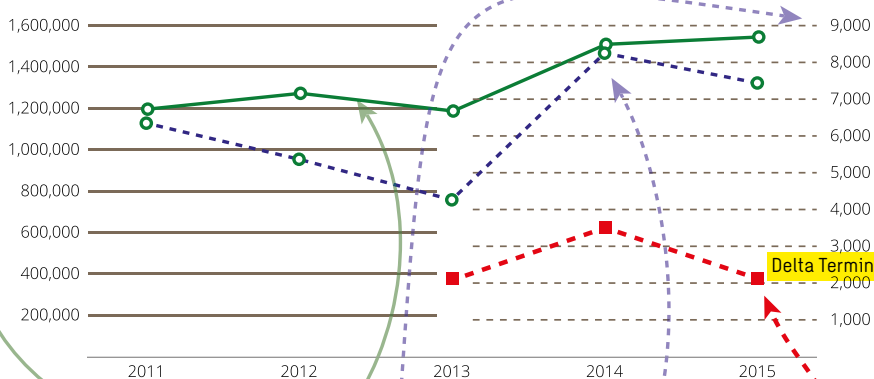
Om vi ser till branchen i stort pågår en positiv utveckling och den kan tänkas utvecklas ytterligare då det pågår en dialog om att alla trafikslag ska bära sina egna (faktiska) kostnader. I praktiken innebär det att godstrafiken på våra vägar kommer att bli dyrare vilket då leder till att en mer ekonomiska fördel att hantera gods med sjöfart.

Samtidigt ser vi en ökning gällande den generella utvecklingen av godstrafik i våra hamnar nationellt.

Härnösands hamn (och då i statistiken Delta Terminal AB) låg, 2015, på en 40:e plats bland landets hamnar vilket att vi antingen kan se att hamnen har en stor potential att utvecklas alternativt att hamnen har en tuff resa att gå.

Företagsnamn Adress	VD/ansvarig person Koncernmoder	(Org nr)
Delta Terminal AB Hamnvägen 3 A 860 35 Söråker Indikativt värde: 5 - 15 Mkr	Sten, Johan Sundfrakt AB	556308-6940

Resultat före avskrivningar



Branschens totala utveckling

Rörelseutveckling

2011	1 196 203
2012	1 272 709
2013	1 187 161
2014	1 509 450
2015	1 544 980

Branschens medianvärde

Rörelseintäkter

2011	6 348
2012	5 366
2013	4 263
2014	8 251
2015	7 440

Delta Terminal AB

41 plats (2015)

2013	2 584
2014	3 546
2015	2 160

När man jämför olika hamnbolag med varandra så måste vi ha i åtanke att förutsättningarna kan skilja sig åt i betydande omfattning beroende på vad ägarna har för krav på avkastning och arrende. Det vanligaste är att kommunen äger mark och kajer som man tar ut en avgift/arrende på. Det finns exempel på kommuner som tar ut ett mycket lågt arrende som i sin tur leder till att hamnbolaget visar ett bra resultat. Motsvarande hamnbolag i en annan kommun, med samma marknadsförutsättningar, kan visa ett svagt resultat eller till och med förlust, eftersom kommunen då tar ut ett högt arrende.

Nationellt sett så är utvecklingen positiv för sveriges hamnar. Härnösands hamn har här en negativ utveckling under det senaste året (2015).

Hur ser då utvecklingen i stort ut bland sveriges hamnar? På sidan 15 återfinns de 60 största hamnar-na i Sverige listande. Hur ser då utvecklingen ut för Lysekil mer specifikt?

När det gäller resultat före avskrivning samt rörelseintäkt har det skett en stabilisering och det är viktigt att bibehålla och skapa en positiv utveckling kring detta. Nedan återfinns förändring över tid samt förklarande modell.

Skuldsättningsgrad i %

Används för att beskriva ett företags finansiella risk (räntekänslighet). Ett mått på hur mycket skulder ett företag har i förhållande till eget kapital.

$$\text{Skuldsättningsgrad} = \frac{\text{S:a kortfr skulder} + \text{Långfr skulder} + 0,3 \times \text{Obesk reserver} + \text{Avsättningar}}{0,7 \times \text{Obesk reserver} + \text{S:a eget kapital}}$$

Fastighetsinnehav i antal

Antal fastigheter som ägs av företaget. Uppgiften hämtas ifrån Skatteverket

Fastighetens totala taxeringsvärde i Mkr

Uppgiften hämtas ifrån Skatteverket och avser värdet i Mkr på det totala fastighetsinnehavet.

Kassalikviditet i %

Betalningsförmågan på kort sikt. Kassalikviditeten varierar kraftigt mellan olika branscher. För att ett företag ska anses ha en god kassalikviditet ska de likvida omsättningsstillgångarna i de flesta fall vara större än de korta skulderna. Undantag är vissa branscher där kundfordringar och varulager omsätts fortare än leverantörsskulderna betalas.

$$\text{Kassalikviditet} = \frac{\text{S:a omsättningsstillgångar} - \text{Varulager}}{\text{S:a kortfristiga skulder}} \times 100$$

Resultat före avskrivningar per anställd i tkr

Storlek på resultatet per anställd.

$$\text{Resultat före avskrivningar per anställd} = \frac{\text{Resultat före avskrivningar}}{\text{Antal anställda}}$$

Summa rörelseintäkter per anställd i tkr

Visar hur stora rörelseintäkter som genererats per anställd.

$$\text{Summa rörelseintäkter per anställd} = \frac{\text{Summa rörelseintäkter}}{\text{Antal anställda}}$$

Justerat eget kapital i tkr

Eget kapital inklusive 70% av obeskattade reserver.

Riskklass Rank	Boksluts-rörint	Boksluts-period	Rör int tkr	Antal anst tkr	Res f avskr tkr	Res e fin kr	Justerat eget kap tkr	Res f avskr/anst kr	Rör int/anst tkr	Löner /anst tkr	Avk tot kap %	Avk eg kap %	Soli- %	Kassa- %	Löner /rörint %	Nettomarg %	Skuld grad %	Fastig antal	Fastig taxv Mkr
(4) 5	1501-1512	35287	14	2160	880	12082	154	2521	416	4,07	,1	51,1	56,9	16,52	,5	1,05	24,5		
	1401-1412	35530	13	3546	2193	11437	273	2733	411	11,6	18,8	58,6	117,2	15,06	,2				
	1301-1312	18954	12	2684	1246	10303	224	1580	410	7,4	11,8	56,1	122,4	25,96	,6				
	1201-1212	21636	11	3405	2046	9340	310	1967	443	12,9	21,3	55,6	111,6	22,59	,5				
	1101-1112	18474	11	2025	703	7884	184	1679	424	5,78	,7	51,3	103,8	25,33	,8				

Riskklass

Riskklasser ger snabbt och enkelt en objektiv bedömning av affärsrisken för ett företag. Indelning sker i Riskklasserna 1-5, där 1 innebär högsta risk och 5 lägsta risk för att komma på obestånd inom ett år.

Riskklass Riskprognos

5	- 0,2%
4	0,3 - 0,7%
3	0,8 - 3,0%
2	3,1 - 8,0%
1	8,1 - 100%

Riskklassernas gränsvärden är satta på subjektiva grunder och Riskklasserna ger en vägledning för val av risknivå.

Resultat efter finansnetto

Resultat efter erhållna utdelningar, inräkts och kostandsräntor och eventuella kursvinster eller förluster. Resultatbegreppet är av stor betydelse vid analys av den totala lönsamheten eftersom det är opåverkat av extraordinära inäkter och kostnader och av bokslutsdispositioner.

Resultat före avskrivningar i tkr

Rörelsens intäkter minus rörelsens kostnader ger rörelsens täckningsbidrag. Visar hur stor bruttovinst rörelsen genererar. Resultatet räknas fram genom att ta rörelseresultatet och lägga till gjorda avskrivningar. Resultatet räknas fram genom att ta rörelseresultatet (resultaträkningens första redovisade resultat) och lägga till gjorda avskrivningar.

Summa löner och ersättningar per anställd i tkr

Storlek på löner och ersättningar som betalats ut i genomsnitt.

$$\text{Summa löner och ersättningar per anställd} = \frac{\text{Summa löner och ersättningar}}{\text{Antal anställda}}$$

Avkastning totalt kapital i %

Nyckeltalet uttrycker den förräntning det totala kapitalet ger. Det resultatmått som används är inte påverkat av någon ersättning till den som ställt kapital till förfogande. Resultatmättet utgör ett överskott ur vilket ersättning till finansieringskällorna ska utgå. Kapitalmättet ska representera det kapital som krävs för att skapa resultatet.

Avkastning på totalt kapital (R_t) =

$$\frac{\text{Res efter avskrivn} + \text{Finansiella intäkter} + \text{Jmfr störande finansiella poster om positivt värde}}{\text{Balansomslutning}} \times 100$$

Avkastning eget kapital i %

Mättet kallas ibland privatekonomisk räntabilitet. Avkastningen på eget kapital bör vid en generalisering alltid vara lika stor som eller större än bankinlåningsräntan plus en riskpremie.

Skulle avkastningen vara lägre kan det vara ett ekonomiskt bättre alternativ för ägarna att likvidera företaget och sätta pengarna på banken.

Avkastning på eget kapital (R_e) =

$$\frac{\text{Resultat efter finansnetto}}{0,7 \times \text{Obeskattade reserver} + \text{S:a eget kapital}} \times 100$$

Soliditet i %

Soliditeten visar hur stor del av tillgångarna som är finansierade med egna medel. Soliditeten utgör ett mått på företagets förmåga att uthärda förluster, dvs betalningsförmåga på lång sikt.

Soliditet =

$$\frac{0,78 \times \text{Obeskattade reserver} + \text{S:a eget kapital}}{\text{Balansomslutning}} \times 100$$

Nettomarginal i %

Nettomarginalen visar hur stor del av varje omsatt krona som blir över efter att alla företagets kostnader har dragits av.

Nyckeltalet visar hur lönsamt eller effektivt företaget varit totalt under en period.

Nettomarginal =

$$\frac{\text{Resultat efter avskrivningar}}{\text{S:a rörelseintäkter}} \times 100$$

Summa löner och ersättningar/ Summa rörelseintäkter i %

Hur stor del av rörelseintäkterna som är löner och ersättningar.

Summa löner och ersättningar/Summa rörelseintäkter =

$$\frac{\text{Summa löner och ersättningar}}{\text{Summa rörelseintäkter}} \times 100$$

HÄRNÖSAND IDAG

Vad vill då kommunen? Tittar man i beslutsdokumenterna framkommer att man vill bygga för en hållbar framtid och etablera en levande mötesplats där människor förverkligar sina drömmar. Relaterat till hamnen och Utsprångskajen finns en uttalad vilja att ha ett större antal anlöp av kryssningstrafik.

Vi ser i beslutsdokument att kommunen strävar efter att vara en plats som driver en positiv utveckling och som vill ta ledarskap för framtiden: En plats som lyfter och visar på centralortens attraktion, landsbygdens rikedom och med uppkoppling mot omvärlden. Kommunen vill också erbjuda en hög livskvalitet för alla invånare och dess gäster. Det gemensamma målet är ett solidariskt samhälle med ekologisk omställning som grund.

Kommunens övergripande mål för perioden 2016 till 2019 handlar om:

- Attraktivt boende i unik livsmiljö
- Växande näringsliv med mångsidig arbetsmarknad
- Ledande miljökommun med aktivt omställningsarbete
- Kunskapsstaden där alla kan växa

Interna mål:

- Jämställd och solidarisk välfärd av hög kvalitet
- God service med gott bemötande
- Framtidens arbetsgivare
- Välskött och stabil ekonomi.

Relaterat till kommunens övergripande mål väljer vi att lyfta fram några av punkterna som kan ha betydelse för att utveckla strandpromenaden samt utveckla kajen för ytterligare användning. Det är dels den första punkten där Härnösand vill vara en öppen och välkomnande kommun som ger utrymme för nya människor och nya initiativ. En plats där man lätt kan möta andra och vara delaktig i samhällsutvecklingen. Härnösand är känt för sina attraktiva boendemiljöer, en levande landsbygd och som en del av Höga Kusten. Invånarna har god hälsa och känner sig trygga. Det finns ett kulturliv och i praktiken finns även möjlighet till att använda sig av mångfalden av fritidsaktiviteter som i den bästa av världar skapar möten över gränser.

Det andra målet som beskrivs ovan, som handlar om det växande näringslivet och företag som utvecklas positivt. Utveckling av kommunikationer och infrastruktur ska framöver än mer stärka näringslivets förutsättningar på både en regional och global nivå.

Det fjärde målet som anges ovan; där Härnösand ska vara en modern kunskapsstad med kreativa miljöer för utbildning och lärande, där nya samarbeten, kunskapsutbytet och närhet till högre utbildning ska leda till morgondagens jobb ser vi också som positivt då det även denna punkt i praktiken sätter en agenda för att stötta utveckling i någon form.

BRANSCHTÄTHET

En kommuns möjlighet att växa står i viss proportion till hur många branscher som finns där. Om vi utgår från SCB:s branschindex där totalt 823 stycken är nämnda (SNI-koder) återfinns i Härnösand totalt 265 branscher. Detta är strax över snittet, där kommunerna Båstad och Staffanstorp ligger precis i mitten med sina 235 branscher eller 28.6% av möjliga branscher. Swecos har studerat detta tidigare i anslutning till den årliga rapporten Sveriges Nya Geografi som dessutom visar på en direkt korrelation mellan antalet branscher och högre lönenivåer. Vidare visar våra studier på att ett högre branschindex gör det lättare för nya branscher att etablera sig. Korsbefruktningar mellan branscherna ger dessutom nya affärsinriktningar inom redan etablerade branscher.

Om det finns många branscher representerade är det med andra ord lättare att etablera nya. Vidare är det samtidigt då lättare att utveckla nya affärsmöjligheter. När vi tar fram branschtalet tittar vi på antalet förekommande branscher och tar därefter fram en procentsats av antalet träffar. Runt Härnösand återfinns då följande ranking:

• Timrå	23,2
• Härnösand	32,2
• Sundsvall	55,9
• Kramfors	29,2
• Sollefteå	29,1
• Örnsköldsvik	46,0
• Ragunda	13,6

Tittar vi utanför regionen ser vi följande tal:

• Umeå	59,4
• Gävle	56,6
• Uppsala	63,0
• Stockholm	81,5

Väljer vi istället att utgå från en restid på upp till femtio minuter står sig Härnösand bättre. Vi kan då inte lägga ihop siffrorna då många branscher överlappar varandra men det blir ändå en större bredd. I praktiken innebär det att Härnösand dels bör profilera de branschsegment i vilket man är starka och samtidigt arbeta på att lyfta fram de där man vill bli starka över tid. Vidare att det är viktigt att etablera bra kommunikationer till de orter där det finns en större, eller kompletterande, branschbredd.

I Härnösand med omnejd finns ännu inget framträdande maritimt näringslivskluster. Med ett kluster menar vi i detta fallet ett antal företag som arbetar åt samma håll och som har en framträdande roll. Den befintliga sjöbefälsutbildningen och det nya maritima museet kan ses som understödjande magneter för att locka till sig andra etableringar inom området.

Tjänstesektorn är idag stor i kommunen där COM-hem är den största arbetsgivaren efter kommunen. Det finns idag en stark vilja att utveckla tjänstesektorn ytterligare, Regionen i stort är skogsindustrin en naturlig hörnsten. Ett antal produkter har utvecklats lokalt från dels spillprodukter men även utifrån nya användningsområden av befintliga material.



DEL TVÅ: VAD SER VI?

GLOBALA TRENDER

NÄR VI PRATAR OM VAD SOM INVERKAR PÅ EN ORGANISATION, EN PLATS, EN STAD ELLER EN NATION BRUKAR VI OFTA UTGÅ FRÅN DE MEGATRENDER SOM DRIVER ETT ANTAL UTVECKLINGSSPÅR I VÄRLDEN.

En megatrend kan benämnas som ett antal trender som tillsammans är så pass starka att vi inte kan förändra dess riktning. Vi kan endast följa med eller, i bästa fall, anpassa oss till den och låta den bli en fördel i vår egen utveckling, i vårt företag, i vår organisation eller i våra liv.

När det gäller kopplingen till Härnösands hamn så finns några megatrender som vi bör ta i beaktande. Det handlar dels om **teknikutvecklingen** och då främst digitaliseringen. Det handlar även om frågor kopplat till **energi** samt medvetenheten om **snabbt växande ekonomier** på andra håll i världen. När det gäller megatrender brukar man även prata om den **åldrande befolkningen** samt **urbaniseringen**. Vi bedömer att följande tre trender har relevans för Härnösands hamnutveckling.

TEKNIKUTVECKLING

Allt fler produkter hjälper oss i vår vardag. Framförallt den digitala utvecklingen gör att mycket kan hanteras på distans, rivas snabbare och samtidigt säkrare och i nya unika kombinationer och på ett för just mig unikt sätt. Logistikhantering sker än mer automatiserat på samma sätt som olika former av produktutveckling. Simuleringar och anpassningar kan ske på distans och anpassas efter kunder och dess behov. Att vara med och utveckla framtidens (mindre) hamn kan vara en unik del av Härnösands utveckling. Robotiseringen som sker i anslutning till digitaliseringen kommer i förlängningen att ge oss autonoma fordon både på land men även till sjöss.

Det är viktigt att man har detta med sig i dialogen om hamnarnas generella utveckling i världen och mer specifikt Härnösands hamn. Härnösand kan i detta sammanhang fungera som en testbädd och i en fortsättning ta del av den utveckling man själv leder.





Klimatmålen som sattes i Paris hösten 2015 ställer stora krav på varje nation, region och kommun. Det öppnar samtidigt upp möjligheter för samverkan kring nya produkter och tjänster. Klimatnotet har i sig en direkt bäring på transporter där sjöfart och järnväg kommer in i bilden som viktiga komponenter för hamnens framtid.

ENERGI

Behovet av energi ökar löpande. Att producera detta koldioxidfritt blir ett allt större krav. Att kunna lagra energin är en relaterad fråga som också är av relevans. I det första fallet finns idag kunskap och denna del kan ha en avgörande betydelse för energikutveckling under kommande decennier. Regionen, regeringen och även EU har satt detta som prioriterade frågor och vi kan förvänta oss att det finns stora stödsystem som vill stötta satsningar inom detta område i framtiden.

Den landbaserade vindkraftsparken som idag är planerad i kommunen utgör en mycket bra grund för dialog och klusterbygge kring energifrågor. Det finns också initiativ till lagring av energi och användning av energiceller. Tekniker som kan vara av relevans för det framtida samhället. Exempel på detta är Absolicon och HEMAB,s energipark och biogasanläggning.

VÄXANDE EKONOMI

Europas ekonomi växer oerhört snabbt men det är samtidigt lite i jämförelse med Asiens ekonomier. Omsättningen i endast ett mindre antal av Sydostasiens länder kommer att vara flerfaldigt högre än hela Europas ekonomi inom endast ett fåtal tiotals år. Att kunna erbjuda unika lösningar för både export och import till dessa länder är viktigt. Men också stöd i systemtänkande är av vikt. Hur kan en (mindre) hamn fungera optimalt? Hur kan den utvecklas och bibehålla sina funktioner på ett välmående sätt? Att inleda dialog kring dessa frågor kan utveckla både den egna hamnen men också utgöra en form av tjänsteförsäljning från hamnen sida.

Att ta tillvara på en eller flera av dessa trender och använda det intresse som finns på global nivå kan göra att hamnen finner ett eller flera utvecklingsområden.

RISKER OCH HOT

På samma sätt som det finns trender som vi relativt enkelt kan följa med alternativt avfärda finns det hotbilder som är svårare att bortse ifrån. Speciellt om dess effekter återfinns i ett närområde.

När det gäller risker brukar man prata om fem övergripande områden där **teknik**, precis som när det gäller megatrender, är den första. De övriga riskerna hanterar **sociala, politiska, ekonomiska samt risker kring natur och miljö**. Av dessa ser vi att det är två som skulle kunna ha en högre betydelse för hamnens utveckling och där vi på ett eller annat sätt kan finna utvecklingsfrågor.

POLITISKA RISKER

Som första punkt finns, på nationella nivåer, en oro över att ett politiskt system kollapsar. Följderna drabbar självklart den egna befolkningen och vi kan se efterdyningarna i Nordafrika, Syrien och på andra ställen. Den politiska instabilitetens effekter når långt utanför landets gränser. Förloppet, som i sitt slutskede handlar om att återuppbygga stabiliteten, är viktigt att påbörja i ett så tidigt skede som möjligt.

Den tolfte september 2001, dagen efter den samordnade attacken mot flera byggnader i USA, stod det klart att terrorn hade tagit ett kliv framåt från tidigare decenniers flygplanskapningar och olika terrorcellers mördande runt om i världen. Responsen blev att förstärka och utveckla ett antal inriktningar inom de offentliga systemen samt, inom en relativt kort tidsrymd, etablera ett antal industriella tillämpningar kring säkerhetsfrågor. Utvecklingen drevs på för att etablera olika former av system för övervakning, avancerad analys och, i vissa fall, även aktiva åtgärder.

Svenskar är ett av de folk på jorden som har lättast att färdas mellan olika länder. Sverige är ett stabilt land rent politiskt vilket är en fördel om vi vill vara en neutral plats för dialog. Dock: När det gäller politiska risker pratar vi inte här om meningskiljaktigheter i plenisen utom om den mer globala nivåerna. Hit kan de flesta av jordens invånare resa och träffas för att diskutera den egna utvecklingen men också hur vi utvecklar världen tillsammans.

NATUR OCH MILJÖ

Den andra frågan hanterar klimatförändringar, ekosystemkollaps och extrema väderförhållanden. Havsnivåerna höjs och redan idag förbereder många av världens städer sig på detta. Att problematisera och utveckla frågor kring detta kan leda till olika former av utvecklingsprojekt. Behovet av att hejda i **förberedande** syfte samt att hantera redan etablerade skador. Att simulera för att förstå och föreslå lösningar kan utgöra utvecklingsfrågor för både hamnen och världen. En mer handgriplig fråga kring detta är hanteringen av alla plaster i haven. Hur dessa kan fångas upp och, i den bästa av världar, återanvändas.

Allt detta kan ses som möjligheter då staden, kommunen och i dess förlängning kan komma att ses som hållbar i en mängd aspekter. Hamnen skulle kanske kunna bli till ett eget ekosystem.

LÖSNINGAR EFTERFRÅGAS

Samtidigt som vi ser olika trender, positiva och negativa, i vår omvärld så vill myndigheter, organisationer, Fonder och näringsliv, Akademier och institut hitta lösningar på dessa frågor.

Lösningssviljan hos företag, organisationer och institutioner kommer ett engagemang att påbörja samverka utifrån omvärldens behov.

Utgår vi från SKL, Sveriges Kommuner och Landsting, så lyfter de totalt fjorton prioriterade områden under innevarande år. Av dessa ser vi att begreppen **Digitalisering**, **Energieffektivisering** samt **Klimat** och **Klimatförändringar** är begrepp som vi känner igen från tidigare sidor. De två första begreppen är även prioriterade för SKL att arbeta med mot EU.

På regeringsnivå vill man parallellt att Sverige ska bli ett föregångsland gällande frågor om **klimatutsläpp** och **effektivisering** främst genom att arbeta kring **industriutveckling**. Samtliga dessa punkter kan hanteras i utvecklingen av hamnen, exempelvis kring automatisering.

På EU-nivå återfinns **energiunionen** och **klimatfrågan** men även frågor kring att omvandla forskningsresultat till konkreta produkter och tjänster. Att här titta närmare på att låta Härnösand bli navet för en testbäddsmiljö kan ge hamnen en helt ny inriktning.

På FN-nivå kan fyra frågor ha relevans för hamnens framtida utveckling. Vi lyfter här ut frågor som hanterar **vatten** och frågeställningar kopplat till **världshaven**.

De punkter vi lyfter fram är följande:

- Stimulera ökat entreprenörskap
- Skapa förutsättningar för att förverkliga idéer och starta företag
- Främja konkurrenskraftiga små och medelstora företag
- Attrahera fler studenter och forskare och öka utbytet med omvärlden
- Stärka våra forsknings- och innovationsmiljöers internationella konkurrenskraft
- Utveckla test- och demonstrationsarenor där nya idéer omsätts till praktik
- Stimulera nationella och internationella samarbeten inom forskning och innovation
- Stärka science parks och andra samverkansmiljöer för forskning och innovation
- Investera i transportinfrastruktur som driver regional och nationell utveckling
- Genomföra fler breda överenskommelser och initiativ för hållbar utveckling.

Om vi tittar under innevarande år
är följande frågor prioriterade för
Förenta Nationerna:

AIDS	Jordbruk
Atomenergi	Klimatförändring
Avkolonialisering	Kvinnors rättigheter
Barn	Mat
Bebyggelse	Miljö
Bistånd	Minröjning
Demokrati	Mänskliga rättigheter
Familjen	Nedrustning
Flyktingar	Population
Fred och säkerhet	Terrorism
Handikapp	Utveckling
Humanitärt bistånd	Vatten
Hälsa	Världshaven/Lagar till havs
Internationella lagar	Åldrandet



ATTRAKTIONSKRAFT

Härnösand som kommun lyfter fram att de eftersträvar en ökad befolkning tillsammans med att etablera **fler arbetstillfällen**. Som ett kompletterande projekt till detta arbete ser vi att arbetet med "Urban platsinnovation" kan utgöra en bra grogrund för att utveckla attraktionskraft till kommunen. Att aktivt arbeta med dessa frågor innebär att även hamnen kan ta till sig effekter av det som projekter leder fram till.

LÄGET

Om vi utgår från persontrafik är Utsprångskajens placering i direkt anslutning till Härnösand och dess stadskärna. Den geografiska platsen, i mynningen av Ångermanälven och närheten till Höga Kusten innebär en möjlig magnet för vidare upplevelser för båtresenärer, vattendyrkare och andra resenärer. Att hamnen större delen av året är isfri gör den även attraktiv för andra målgrupper. Exempel på detta är myndigheter och andra som vill kunna öva i havet utanför och samtidigt ha enkelt tillträde till en isfri hamn.

RIK HISTORIA

Härnösand är residensstad för Västernorrlands län och samtidigt stiftsstad. Staden har en rik historia på många sätt. Möjligheterna att resa tillbaka i tiden genom att besöka gamla boplatser och andra lämningar öppnar upp för spännande dialoger.

LOKAL UTVECKLING KRING BESÖKSNÄRING

Det nya destinationshotellet och det maritima museet öppnar till sommaren 2017. Här finns Sveriges största bilmuseum. Det finns idéer om att etablera en restaurang och uthyrning av cyklar och paddelbåtar från Utsprångskajen, ytterligare bitar som tillsammans utvecklar besöksnäringen.

VRAKPARADIS

I Härnösand har det byggts många fartyg. Både utefter kajerna men också på dess torg. Hamnen har fungerat som en handelsplats och många skepp har förlit runt omkring staden. Det utgör stor potential för att utveckla dykverksamhet i området. Det finns otaliga skepp och många är lättillgängliga med korta anlöpningstider.

AKADEMI OCH FORSKNING

Idag finns Mittuniversitetet representerat i staden med vilka det finns samverkansavtal. Vidare ett planer på ett besöksnäringsskolecollege samt YH-utbildning för fartygsbefäl i skärgårdsmiljö. I staden återfinns även en forskningssatsning som handlar om att genomföra mätningar tillsammans med staden. Ett Science center är aktivt i sitt arbete och tillsammans utgör de en grogrund för möjliga nya tillväxtområden. I ovan fall kan vi, med

god vilja, skönja olika former av kopplingar till hamnen och dess verksamhet. Med rätt handpåläggning kan de utgöra kompletterande embryon till att även utveckla Utsprångskajen.

Om vi lägger till skogsindustrin som tung näring i regionen och med dess vilja att jobbar med digitalisering kan vi se ytterligare möjligheter till att utveckla basforskningsområden. I detta fall lite längre bort från Utsprångskajen men samtidigt närmare de övriga hamnarna.

REGIONENS STYRKOR

På regionnivå framförs att skogsindustrin är starkt men att KKN-sektorn bör utvecklas, det vill säga kultur och kreativa näringar inom vilket besöksnäringen ingår. Utveckling av Utsprångskajen är därmed till viss del är av betydelse även på en regional nivå.

I dialog framkommer att det inte finns en uttalad plan för logistik och logistikkluster i regionen. Det kan ha att göra med att de industrier som finns etablerade klarar att hantera detta inom sin egen verksamhet men det kan också handla om att ett initiativ ännu inte tagits.

SAMVERKAN MED GRANNKOMMUNER (KRAMFORS) OCH SANDÖSKOLAN?

Relaterat till kryssningstrafik är det av stor vikt att framhäva inte bara Härnösands fördelar utan även omgivande kommuners möjligheter. Instinktivt tänker vi då på de områden som är relaterat till turism och besöksnäring men minst lika viktigt kan det vara att föra fram andra delar.

Att det finns aktörer som arbetar med olika former av konflikt och riskhantering samt att stödja utveckling i behövande länder kan också bli till magneter för dialog och utveckling. Här kan Härnösand bjuda in till samtal som fördjupar dessa områden.

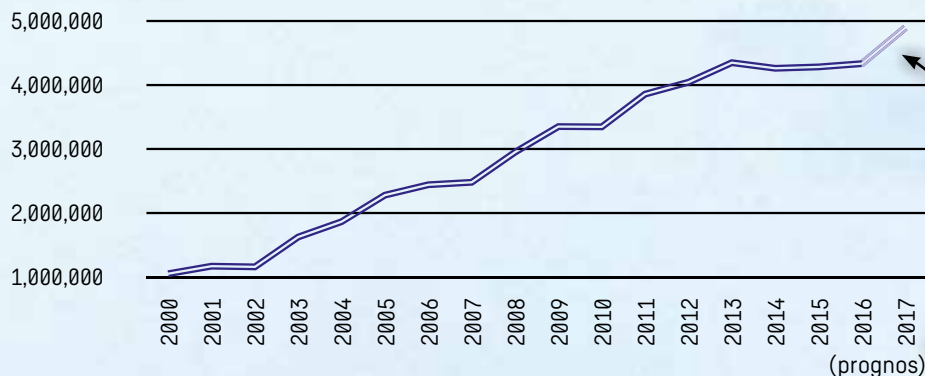
Regionen ska ses som en viktig spelare och vars uppgift det är att utveckla hela det regionala spektrat. En utveckling av kajen i Härnösand kan komma att vara bra för ett större område.

KRYSSNINGSTRAFIK

Definitionen på en kryssning är en resa som omfattar minst 60 timmar samt att fartyg anlöper minst två hamnar. I praktiken innebär det att en stor del av den sjötrafik som sker linjemässigt samt endast pendlar mellan två hamnar inte finns med i statistiken.

Källa: Cruise Baltic.

Antal passagerare på kryssningsfartyg i Östersjön



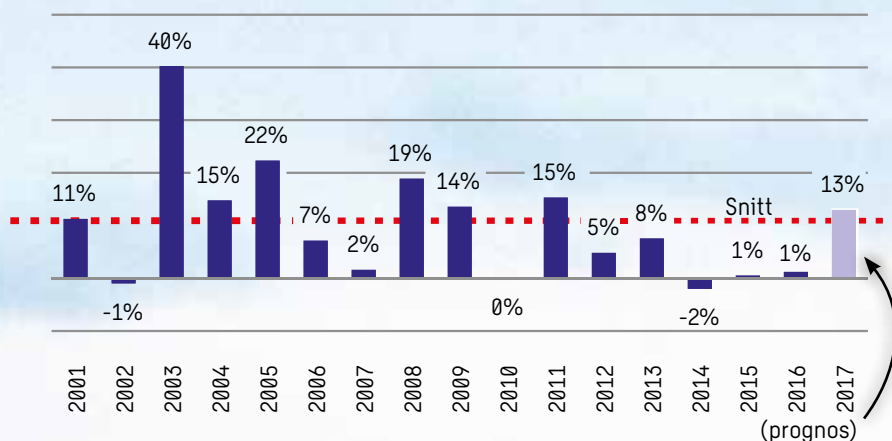
0 - 24 ANLÖP PER ÅR:
 Ålborg (21), Rönne (20),
 Lübeck-Travemünde (14),
 Skagen (13), Mariehamn (9),
 Hålsingborg (8), Turku (8),
 Arendal (4), Kalmar (4),
 Fredericia (4), Saaremaa (2),
 Karlskrona (2), Malmö (2),
 Elsinore (2), Kalundborg (1),
 Kemi (1), Kalundborg (1).

25 - 49 ANLÖP PER ÅR:
 Visby (43), Göteborg (34),
 Gdansk (32), Århus (29).

50 - 199 ANLÖP PER ÅR:
 Rostock (181), Kiel (147),
 Oslo (82), Kristiansand (66),
 Riga (63), Klaipeda (52).

200 ELLER FLER ANLÖP PER ÅR:
 Köpenhamn (306),
 St. Petersburg (272),
 Tallinn (271),
 Helsingfors (240),
 Stockholm (230).

Årtlig tillväxt gällande antal passagerare i Östersjön/kryssningsfartyg



2015 genomförde BREA en studie på hur mycket passagerare och besättning spenderade vid ett anlöp i snitt i Östersjöhamnar. De som steg av eller på båten för att resa vidare spenderade mer. Exempelvis på boende.

Fördelen med att få passagerare att byta transportmedel är att de då har behov av att dels äta och inte sällan övernattnig.

Kategori	Till annan transport	Reser vidare	Besättning
Mat och dryck/underh.	€ 55.17	€ 6.32	€ 8.09
Turismrelaterat	€ 18.57	€ 44.94	€ 2.71
Handelsvaror	€ 13.36	€ 17.98	€ 9.90
Andra inköp	€ 10.92	€ 9.98	€ 3.54
Boende	€ 68.61	--	--
Total	€ 166.63	€ 79.22	€ 24.24



DEL TRE: VAD FÖRESLÅR VI?

TANKAR FÖR FRAMTIDEN

SVERIGES TILLVÄXT ÄR I SKRIVANDE STUND POSITIV. DEN POLITISKA STABILITETEN GÖR DET TILL EN TRYGG PLATS ATT ARBETA I OCH ATT UTVECKLA NYA PRODUKTER, TJÄNSTER OCH ÄVEN EN BRA PLATS FÖR ATT DISKUTERA VÅR FRAMTIDA UTVECKLING.

I VÅRA DIALOGER HAR VI SETT ETT ANTAL OLIKA SPÅR. ETT NYTT INSLAG ÄR DEN KRYSSNINGSVERSAMHET SOM SAKTA MEN SÄKERT UTVECKLAS OCH SOM KAN KOMMA ATT UTGÖRA EN NATURLIG UTVECKLING AV HÄRNÖSAND SOM EN FANTASTISK SOMMARSTAD MED ETT RIKT UTBUD AV SPÄNNANDE UPPLEVELSER I GRANNKOMMUNERNA.

VI KAN ÄVEN SE HELT ANDRA OMRÅDEN DÄR VI UTGÅR FRÅN DET MARITIMA OCH ANDRA FORMER AV UTVECKLING SOM KAN SKE I ANSLUTNING TILL EN UTVECKLING AV UTSPRÅNGSKAJEN.

KUNDERBJUDANDE I BEFINTLIG VERKSAMHET

NEDAN FRAMFÖRS ETT ANTAL EXEMPEL SOM KAN FÖRDJUPA ERBJUDANDET I BEFINTLIG VERKSAMHET. MYCKET SKER REDAN IDAG MEN SAMTIDIGT ÄR DET VIKTIGT ATT BELYSA DESSA PUNKT FÖR PUNKT.

KAJENS FRAMTID

För kajens del kan man utveckla många olika framtidsscenario, exempelvis;

- Satsning på kryssningsverksamhet
- Färjetrafik till andra destinationer
- Hemmahamn för forskning och myndigheter
- Fortsatt traditionell hantering av gods över kaj
- Utveckla en marin testbädd
- Avveckling av hamnverksamhet, etablering av vattennära bostäder, kontor och restauranger, ev med tillhörande marina/vattensportcenter eller ytterligare en avskalning till att fungera som promenadstråk.

En stor fördel med kajen är dess placering nära själva staden, vilket gör den till en attraktiv plats att angöra, liksom närheten till världsarvet Höga Kusten och Ångermanälven med dess natur.

Nedan återfinns olika förslag som på olika sätt kan utgöra inspel i Härnösands hamns utveckling. I de exempel vi ger tittar vi på hamnverksamhet i stort och mer detaljerat med Utsprångskajen i fokus. Vissa punkter har en mindre relevans än andra mot kryssningstrafik men vi för även fram dessa då det kan bli till relevanta inspel i en framtida (hamn-)verksamhet.

TURISMEN VÄXER

Globalt ökar turismen och även Sverige upplever en ökad turism. Kryssningstrafiken kan därmed förväntas vara en växande marknad under förutsättning att det finns anledning att besöka. Att utveckla turismnäringen kan därför vara av intresse för att öka kryssningstrafiken och sätta Härnösand på kartan. Detta ligger i så fall både i hamnens och i kommunens intresse.

Eftersom kryssningsfartygen erbjuder sina resenärer helpension genererar det inte så mycket hotellnätter eller restaurangbesök, utan affären ligger mer i hamnanlöpet och i olika utflyktsmål i närheten.

Som ett komplement till kryssningstrafiken och som ett sätt att styra de ekonomiska flödena mer lokalt kan en utvecklad dagspendling från Utsprångskajen vara av relevans. I dagsläget planeras någon form av kollektivtrafik ut i skärgården från kajen och denna trafik kan utvecklas ytterligare. För varje timme turister och affärsresenärer stannar på en plats ökar intäkterna något. Att lyfta fram positiva anledningar och skäl för att göra detta ska ses som viktigt.

KRYSSNINGAR MOT MÖRKER OCH LJUS

Kryssningstrafik expanderar och det sker ibland även under vinterhalvåret. Ett exempel är Norges västkust där man lyft möjligheterna att se norrsken. Dessa, för oss, självklarheter kan utgöra relativt triviala lockelser men för en allt större publik i världen som aldrig upplever ett mörker där gatubelysning inte finns eller där ögonen inte hinner anpassa sig till omgivningen finns en stark dragningskraft.

Kryssningstrafiken i stort har också ökat. En allt mer välbärgad klass i världen har faktiska möjligheter att resa och kravet på unika utflyktsmål blir allt viktigare. När de "naturliga" resmålen har avverkats, såsom de stora städerna i världen, öppnas det upp för de mer "smala" upplevelser med unika förtecken. I Sverige är Härnösand och Höga Kusten ett välkänt begrepp men relativt få har upplevt alla dess möjligheter.

Tre typer av samarbeten föreslås för att utveckla turismen.

- Det första mot en internationell marknad och då främst med koppling till kryssningsfartyg. En samverkan med lokala och nationella turistorganisationer ses här som prioriterad och som i sin tur lyfter fram Höga Kusten på ett bra sätt.
- Det andra mot etablerade turismsatsningar som genom en ökad vetskap om hamnens möjlighet då kan bli ambassadörer för att utveckla nya "turistmagneter".
- Det tredje mot lokala (små) entreprenörer som på olika sätt kan tillhandahålla "paket" till de bussbolag som förväntas köra runt turister från kryssningsfartygen. Då dessa har en stor framförhållning kan både idé och leverans planeras på ett bra sätt.

I grunden handlar det om att kunna erbjuda ett antal olika tematiska områden som gör Härnösand till en självklar angöringsplats.

KRYSSNINGSTRAFIK OCH DESS OMSÄTTNING

Kryssningsanlöpen bedöms ge ca 80 kkr i intäkt i hamnavgift per anlop vilket skulle ge upp till ca 0,8 Mkr i intäkter om det sker 10 anlop per år. Utöver detta går resenärernas pengar till bussresor, evenemang, muséer, restauranger och caféer mm.

Kryssningsresenärer har vanligen hel-pension på båten vilket innebär att antalet hotellnätter och restaurangbesök egentligen inte blir så stort. Dessa pengar går heller inte direkt till kommunen, utan möjligtvis indirekt via fler arbetstillfällen och ökade skatteintäkter. Att omsättningen för turistnäringen och muséer ökar är positivt, men är inte direkt kopplat till investeringen som behöver göras om den ska bekostas helt av offentliga medel. Därför är det rimligt att investeringen åtminstone delvis finansieras av de företag och verksamheter som tjänar mest på kryssningsanlöpen. Modellen för en sådan delfinansiering kan utvecklas, men ryms inte inom ramen för detta uppdrag.

För att vara en attraktiv kryssningsdestination krävs det, som redan har poängterats, att kommunen och näringslivet samverkar för att utveckla turistutbudet och de förutsättningar som finns i regionen.

ANDRA INTÄCKSSTRÖMMAR KOPPLAT TILL TURISM OCH HAMN

Gästhamnarna ska också ses som en del av besöksnäringen och turismen. De är samtidigt en del i den infrastruktur som ett kustsamhälle förväntas ha. Man ska jämföra dessa med att ha badplatser, vandringsleder mm som gynnar besöksnäringen.

Det finns en fördel med att ha hemma-hamn och gästhamn intill varandra såsom det är i Härnösand idag. Då kan båtplatsä-gare i hemmahamnen hyra ut sin plats som gästplats när denne själv är ute och seglar. Uthyrningen skulle då kunna administreras då av gästhamnens hamnvärd.

Om en hemmahamnsplats är tillgänglig för uthyrning den lediga platser exempelvis markeras med en grön skylt. Detta system ökar utbudet av gästplatser mitt i sommaren när efterfrågan är störst.

FISKE

Fisketurismen är en ökande del i den svenska besöksnäringen. Allt fler professionella guider kan leva på detta och att utveckla denna del och ha Utsprångskajen som utgångs-punkt kan vara en möjlighet.

MYNDIGHETER OCH OFFENTLIG VERKSAMHET

I Härnösand finns idag ett antal myndigheter representerade. Vissa av dessa använder hamnen på ett eller annat sätt. I Bottenviken i stort återfinns flera myndigheter som be-driver olika former av verksamhet i havet och i den kustnära regionen. Härnösands hamn bör här ses som viktig då den är i princip isfri året om samt har ett strategiskt läge.

FÖRSVARSMAKTEN OCH FMV

Med hänsyn till att FMV (Försvarets ma-terielverk) har övningsplats strax utanför Härnösand är Utsprångskajen möjlig att hyra ut till försvarsmakten 2-4 veckor per år. Det innebär intäkter för kajen utöver kryssnings-fartygen. Om hyran marknadsanpassas med hänsyn till det unika läget, så borde det utgöra ett positivt tillskott.

Utanför Härnösand finns ett marint testområde. Det finns två motsvarande på andra platser i världen; Ett är beläget i Norra Ishavet och det andra i Medelhavet. Det senare har, enligt utsago, problem då det är mycket båttrafik i området. Detta testområde har använts av olika utländska flottor och de har behov av att kunna angöra en hamn. Detta kan vara en inledning till en form av samverkan för att använda hamnen under alla tider på året.

KUSTBEVAKNINGEN

Kustbevakningen har köpt in en ny båt som inte kan gå in till den kajplats man har idag. Det finns önskemål att se över detta i närtid så att man kan behålla denna kund. I prakti-ken innebär det att om man vill ha kvar samma kajplats så krävs muddring och översyn av kajen i närtid. Denna kajplats ligger straxt norr om Utsprångskajen. Rekommendationen är att om en upprustning ska ske så bör även denna del av kajen ses över samtidigt.

MARIN TESTBÄDD

Att det finns ett militärt övningsområde utanför Härnösand gör den även till en än mer intressant logistisk plats Närheten till akademi och det faktum att det endast finns tre avlysbara testområden i världen, där ett av dem ligger utanför Härnösand, gör det till en möjlighet till utveckling. Här skulle både militära och civila tillämpningar kunna testas och med stor säkerhet och avskildhet.

Den tvååriga fartygsbefälsutbildningen, närheten till Sandöskolan och Folke Bernadotte institutet, FMV:s och försvarsmaktens aktiviteter ute till havs och SIDAS etablering kan alla ses som pusselbitar till ett begynnande kluster. Om vi dessutom lägger till det arbete som redan idag sker kring att utveckla industri 4.0 applikationer samt möjligheterna att testa och prova olika former av instrumentering i unika lokaler så kan vi, om vi hanterar det rätt, etablera ett tillväxtområde.

I dag finns, på grund av minskad oljeproduktion i världen, dels ett stort utbud av mindre transportfartyg som utgjort stomtrafik till och från oljefälten med förnödenheter och dels ett antal bostadsplattformar som inte används. Eventuellt kan det finnas intresse av att undersöka om det finns intresse av att utveckla ett mer permanent testområde utanför Härnösand. Ett testområde där det då skulle kunna gå att prova och utveckla produkter.

På frågan om möjlig relevant och kompletterande specialisering som skulle kunna vara av intresse för FMV framfördes framförallt begreppet autonoma fordon.

TJÄNSTEUTVECKLING

Relaterat till produktutveckling så sker ett allt större fokus på tjänsteutveckling. Det vill säga att till produkten kopplas tjänster på ett eller annat sätt. I de exemplen som ges ovan är det just tjänster som kopplas till hamnen som fysisk plats.

Ett inspel är att gå vidare på denna linje. Att låta Härnösand bli till en plats där man återkommande diskuterar och utvecklar kustnära regioner, hamnar och fysiska installationer i och kring hamnar: Hur dessa kan utvecklas och ge mervärden. Frågorna är inte bara relevanta i Härnösand eller för övriga hamnar i Sverige utan är minst lika viktiga på andra platser i världen.

TJÄNSTEUTVECKLING KOPPLAT TILL MARIN TESTBÄDD

En allt större andel nedlagda kablar och rör gör att behovet av att utveckla, övervaka och analysera det som händer i, på och kring havet blir allt viktigare.

Härnösand skulle kunna driva dessa frågor och utgöra en neutral fokuspunkt för relevanta dialoger. I praktiken skulle hamnen här kunna vara den naturliga porten till att utveckla tekniska system i en skyddad och trygg miljö och som inte störs av annan sjöfart.

DEN FLEXIBLA HAMNEN

Hamnen är, relativt sett, en liten hamn och dess överlevnad handlar i mångt och mycket om dess flexibilitet och anpassning. En möjlig framtidssatsning skulle kunna vara att se till begreppen Industri 4.0, robotisering och digitalisering som både regeringen och svenska industri driver på olika sätt. I det här fallet skulle vi kunna se det som en medveten strategi kring att hitta den lilla hamnens verktyg för att överleva. Härnösand är, på inga sett en unik hamn i Sverige eller i världen. Utvecklingen går mot större hamnar med allt effektivare omlastningar. Städer blir på samma sätt större, transportstråken likaså. Att utveckla modeller för framtidens mindre hamnar kan då vara ett viktigt spår.

Det arbete som redan idag pågår tillsammans med exempelvis Sony i Härnösand kan då ses som en bra grund för detta och bör kunna utvecklas. Arbetet handlar då om digitalisering i ett antal olika aspekter.

UTÖKA KUNDUNDERLAG/DIVERSIFIERING

Det är ofta fördelaktigt att kunna basera verksamheten på ett flertal olika kunder parallellt i tid. På så sätt sprids riskerna om någon kund skulle välja att avbryta sin verksamhet i anslutning till hamnen. Inte sällan brukar man prata om att en kund inte ska överstiga en viss procentandel för att verksamheten inte ska slås ut om en konjunkturförändring eller annan förändring sker på en marknad. Som ett riktmärke kan man sätta att en kund inte ska ha större än 20 % av omsättningen. Ju större fördelning desto säkrare är verksamheten för omvärldens förändringar. I Härnösands fall handlar det om att diversifiera affärerna. Detta gäller hamnen i stort men även verksamheten vid enskilda kajer. Att utforma Utsprångskajen till att ha möjlighet att genomföra olika former av verksamheter ska ses som viktigt.

UTÖKA VARUSEGMENT

För att kunna locka fler kunder är det viktigt att kunna hantera olika varuslag i hamnen i stort, något man gör redan idag. På samma sätt som flera olika kunder utgör en tryggare verksamhet medger samtidigt olika godssegment att en större spridning sker av risker. Samtidigt kan detta vara kontraproduktivt. Att bli specialist inom ett område och optimera denna skapar samtidigt en unicitet som kunder kan komma att söka sig till.

Segmentspridningen kan också baseras på en tidsbasis. Turisttrafiken kommer sannolikt att vara störst på sommaren. Andra verksamheter kan komma att utökas vid andra perioder på året och kan då utgöra kompletterande intäktsströmmar över tid.

BEARBETA KUNDER I NÄROMRÅDE

Det finns ett flertal hamnar inom relativt begränsad räckvidd från Härnösand. Därmed finns det flera hamnar för kunder att välja på. Det kan vara av intresse att försöka identifiera kunder som särskilt prioriterar att ha nära fysiskt avstånd till Härnösand. Alternativet är att kunna erbjuda de potentiella kunder som finns längre bort ett breddat erbjudande för att göra Härnösands hamn mer attraktiv. När det gäller turismen kan det handla om mervärden för att locka till fler passagerare relaterat till den lokaltrafik som planeras sättas igång i kustbandet.

UTVECKLING AV BEFINTLIGA KUNDER

Kopplat till ovan och relaterat till etablerade affärer med kunder är det viktigt att fortsätta ha regelbunden kontakt med dessa för att se hur man kan hjälpa kunden att växa och utöka sina affärer. Det kan handla om kompletterande erbjudanden, t.ex. någon form av förädling av produkter som passerar hamnen.

Som ett operativt exempel väljer vi att lyfta fram skogsindustrin. Västernorrland och industrierna där har stor erfarenhet av att hantera skogsprodukter. Det rör sig ofta om stora volymer när det gäller detta segment och Härnösands hamn skulle därför dra nytta av att man har järnvägsförbindelse. Därför kan det vara relevant att undersöka hur man kan ta tillvara den kompetens som finns inom detta område.

Utvecklingen visar att exporten av skogsprodukter har ökat sedan 1980 men med en temporär nedgång för tillfället. Under senare åren har exporten av sågverksprodukter till Kina ökat markant. Det finns skäl att tro att det finns en stark framtid inom detta segment.

En biprodukt som nämnts handlar om tallbarr som utgör en grund för bränsleproduktion.

LIGGPLATS

Utöver kryssningsfartygen och försvaret kan kajen hyras ut som liggplats för lite större fartyg som behöver en tillfällig liggplats, men det centrala läget och de små ytorna i anslutning till kajen medför att möjligheterna att använda kajen som godskaaj är små.

Utsprångskajen har tidigare använts även till rekreation och fiske mm, vilket naturligtvis har ett attraktionsvärde men det är svårt att sätta kronor och ören på dessa mervärden i en investeringskalkyl.

FÖRSLAG PÅ ORGANISATION

Härnösands kommun bedriver idag ingen egen hamnverksamhet. Kommunen har i sin ägo ett antal kajer och småbåtshamnar, men driften av dessa är i huvudsak utlagd på entreprenad. Båtklubben HSS driftar i praktiken småbåtshamnarna och sköter om mindre underhåll.

Kommunen har ingen driftspersonal för de delar som kommunen äger utan har upphandlad entreprenör som utför tillsyn och mindre reparationer. När det gäller förvaltning av kajer för kryssningsfartyg är vår bedömning att detta ansvar bör läggas på lämplig del av kommunen, men själva arbetsuppgifterna med administration av fartygsanlöp kan läggas ut på entreprenad. Finns det resurser och personal inom kommunen är det också möjligt att driva det inom kommunen. Hur detta ska organiseras är en smaksak och sker på olika sätt i de flesta hamnar runt om i Sverige.





Kajen är avstängd på grund av rasrisk



Utsprångskajen är avstängd för verksamhet och allmänhet, inklusive förtöjningsförbud. Detta för att den är i så dåligt skick att vi inte kan garantera er säkerhet, **DET ÄR STOR RASRISK.**

Kajen är avstängd
från juni 2015 och tillsvidare.



Härnösands
kommun

Mer information ring 0611-34 80 00
Samhällsförvaltningen

ATT GÅ VIDARE: MILJÖTILLSTÅND

OLIKA FORMER AV TILLSTÅND BEHÖVS FÖR ATT BEDRIVA FRAMTIDA HAMNVERKSAMHET, MED TYNGDPUNKT PÅ MÖJLIGHETERNA FÖR KRYSSNINGSTRAFIK VID UTSPRÅNGET 1, HÄRNÖSANDS KOMMUN.

NEDAN BESKRIVNING SYFTAR TILL ATT REDA UT VAD NUVARANDE MILJÖTILLSTÅND FÖR HAMNVERKSAMHETEN MEDGER UTIFRÅN FRAMTIDA HAMNVERKSAMHET VID FASTIGHETEN. VI KLARGÖR ÄVEN OM ETT NYTT MILJÖTILLSTÅND BEHÖVER SÖKAS SAMT ÖVERGRIPANDE REDOGÖR FÖR VILKA UTREDNINGAR SOM KAN VARA AKTUELLA ATT GENOMFÖRA OM DETTA SKA SÖKAS.

REKOMMENDATION

Utifrån befintligt underlag, de behov som beskrivs för den planerade verksamheten samt den kunskap som finns i nuläget bedömer Sweco att det finns anledning att söka nytt miljötillstånd för hamnverksamheten på fastigheten Utsprånget 1, Utsprångskajen. Om nytt miljötillstånd söks för Utsprånget 1 blir det även aktuellt att befintligt miljötillstånd ses över.

Bedömningen av att nytt miljötillstånd för hamnverksamhet vid Utsprånget 1 ska sökas baseras bland annat av följande omständigheter;

- Nuvarande miljötillstånd medger enbart att Utsprånget 1 används som tillfällig förtöjningsplats. Den verksamhet som planeras kan komma att strida mot denna bestämmelse.
- I nuvarande miljötillstånd bedrivs olika verksamhet på flera fastigheter, av flera verksamhetsutövare. Med ett nytt tillstånd kan tillåtlighet och eventuella begränsningar anpassas beroende på verksamhet.
- Vid en ny tillståndsprövning finns möjlighet att ta i beaktande eventuell förändrad och utökad verksamheten vid Utsprånget 1.
- Samordnad prövning av exempelvis hamntillståndet och tillstånd till vattenverksamhet.
- Verksamhetens utformning och omfattning kommer att vara styrande när det gäller huruvida nytt tillstånd alternativt ändringstillstånd blir aktuellt (se nedan).
- Med ett eget miljötillstånd kan man vidare utforma och utveckla verksamheten i den riktning som man själv önskar dvs. blir inte lika beroende av de andra verksamhetsutövarna vid delat miljötillstånd.

VIKTIGT ATT TÄNKA PÅ

En översyn bör göras av gällande detaljplaner och områdesbestämmelser. Detta i syfte att utreda hur dessa överensstämmer med den hamnverksamhet som planeras. Ett miljötillstånd eller en dispens får inte meddelas i strid med detaljplan eller områdesbestämmelserna enligt plan- och bygglagen (2010:900). Små avvikelser får dock göras, om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas (2 kap. 6 § 3 st miljöbalken).

Med hänsyn till att fastigheten Utsprånget 1 är lokaliserad inom Riksintresse för kulturmiljövård och inom område som är klassat som fornlämningsområde, kategorin "bebyggelselämningar Boplatser och visten", bör en utredning göras för att bland annat klargöra hamnverksamhetens omfattning som uppförande av exempelvis byggnader och dessas inverkar på detta. Fornlämningar är skyddade enligt Kulturmiljölagen (1988:950) och kräver tillstånd om verksamheten innebär ingrepp i fornlämningen. Övriga kulturhistoriska lämningar omfattas inte av kulturmiljölagen och kräver inget tillstånd. Det krävs dock alltid samråd med länsstyrelsen när en lämning riskerar att påverkas.

För att bedriva tillståndspliktigt vattenverksamhet krävs även att man har rådighet över det vattenområde där verksamheten ska bedrivas. Antingen genom att man äger området eller genom att det upprättas ett avtal eller en överenskommelse med fastighetsägaren.

NUVARANDE MILJÖTILLSTÅND

Härnösands Hamn, Härnösands kommun har tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken, Miljöprövningsdelegationen Länsstyrelsen Väster-norrland beslutets dnr. 551-7105-04 daterat 2007-10-10. Tillståndet omfattar flera olika verksamheter inom samma område exempelvis oljeprodukter, skogs- och bulkprodukter.

En försäljning har skett sedan miljötillståndet erhöles. Härnösands Hamn, Härnösands kommun såldes till Södra Norrlands Hamn och Logistik AB, som nu äger hamnen.

En fastighetsreglering har även utförts sedan miljötillståndet meddelades. Tillståndet omfattade fastigheterna Pumpen 1, Tanken 1, Fastlandet 2:6 samt Utsprånget 1, Härnösands kommun. Fastighetsregleringen har inneburit att Härnösands Hamn AB enbart omfattar Oljehamnen och Djuphamnen på fastigheten Fastlandet 2:22 medan Härnösands kommun är ägare av fastigheten Utsprånget 1, Utsprångskajen.

Detta innebär att det är flera verksamhetsutövare inom samma miljötillstånd, eftersom tillståndet omfattar båda berörda fastigheter. Flera parter kan äga och nyttja samma miljötillstånd, vilket har utretts av tillsynsmyndigheten med vägledning från Länsstyrelsen.

Enligt befintligt miljötillstånd är verksamheten prövningspliktig utifrån SNI-kod 63.22-1 "hamnar, lastnings- eller lossningskajer som medger trafik med fartyg med en bruttodräktighet av minst 1350" och k1 "hantering av mer än 50 000 ton per år oljeprodukter eller kemiska produkter som kan orsaka skada på människors hälsa eller miljö".



Bolaget yrkade om tillstånd för fortsatt och utökad hamnverksamhet som medger lastnings- och lossningskajer, olje- och kemikaliehantering, omlastning av avfall som medger trafik med fartyg på mer än 1350 ton, vid Oljehamnen och Djuphamnen på fastigheterna på fastlandssidan samt vid Utsprångskajen på fastigheten Utsprånget 1 på Härnösidan, Härnösands kommun.

I Oljehamnen förväntas 90 000 ton cisternprodukter och 60 000 ton träpellets hanteras per år. I Djuphamnen förväntas 90 000 ton gods inkl. skogs- och bulkprodukter hanteras per år. Vid Utsprångskajen förekommer ingen lastning eller lossning.

I tillståndet regleras ett antal villkor för all verksamhet inom Fastlandet 2:22 och Utsprånget 1;

- Villkor 1, det allmänna villkoret, reglerar att om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i enlighet med vad bolaget angivit eller i övrigt åtagit sig i ärendet.
- Villkor 2-5 hanteras frågor kopplade till gods, kemiska produkter och farligt avfall.
- Villkor 6 reglerar damning.
- Villkor 7 reglerar buller.
- Villkor 8 reglerar att kontrollprogram ska finnas och följas.
- Villkor 9 reglerar vad som gäller vid upphörande av verksamheten.
- I tillståndet regleras även att tillsynsmyndigheten får föreskriva erforderliga villkor om skyddsåtgärder vid hantering av ny typ av gods enligt villkor 2.

Dessa villkor reglerar i dagsläget omgivningspåverkan från samtliga verksamheter som omfattas av nuvarande tillstånd. Detta trots att verksamhet är av skiftande art och bedrivs inom olika fastigheter.

BESKRIVNING AV PLANERAD HAMNVERKSAMHET

Hittills har ett något mindre kryssningsfartyg om 180 meter anlöpt Härnösand med 3 anlöp under 2016 M/S Birka. I framtiden planeras dock för större fartyg upp till ca 300 m. Mängden kryssningsanlöp i framtiden är svårt att bedöma, men en målsättning som nämnts är ca 10 anlöp per år.

För att kunna ta emot dessa kryssningsfartyg behöver kajen utökas till minst ca 2/3 av fartygslängden eller ca 200 m samt kompletteras med en stöddykdalb. Alternativt kan kajen göras längre om det finns behov av att nå delar av fartyget med servicefordon etc. För den framtida kryssningsverksamheten bedöms åtminstone Gymnasiekajen behöva tas i anspråk eftersom Utsprångskajens förlängning endast kan göras norrut. Eftersom befintlig kaj är i dåligt skick behöver ett antal ytterligare åtgärder vidtas vilket redogörs för mer i detalj i andra och tidigare utförda utredningar.

Förutom kryssningsanlöp och med hänsyn till att det finns en militär marin övningsplats strax utanför Härnösand är det möjligt att Utsprångskajen även kan hyrs ut till försvarsmakten. Bedömd omfattning av ca 2-4 veckor per år.

Utöver kryssningsfartygen och försvaret kan kajen hyras ut som liggplats för lite större fartyg som behöver en tillfällig liggplats.



FÖRESLAGEN VERKSAMHET RELATERAT TILL BEFINTLIGT MILJÖTILLSTÅND

Befintligt miljötillstånd omfattar fastigheten Fastlandet 2:22 och Utsprånget 1. Bedömningen av hur föreslagen verksamhet förhåller sig till befintligt miljötillstånd görs med utgångspunkt från att fastigheten Utsprånget 1 ska ha ett eget miljötillstånd.

Nuvarande miljötillstånd medger enbart att Utsprånget 1 används som tillfällig förtöjningsplats. Den verksamhet som planeras kan komma att strida mot denna bestämelse.

Nuvarande miljötillstånd omfattar, för fastigheten Utsprånget 1, exempelvis inte;

- Anlöp av kryssningsfartyg
- Anlöp av försvarsmaktens fartyg
- Utökning av verksamhetsområdet
- Elanslutning, vatten och avlopp, avfallshantering
- Landbyggnader
- Framtida ev. verksamhet vid Gymnasiekajen.



NYTT MILJÖTILLSTÅND FÖR UTSPRÅNGET 1 OCH FASTLANDET 2:22

Sweco gör bedömningen, utifrån befintligt underlag, de behov som beskrivs för den planerade hamnverksamheten samt den kunskap som finns i nuläget att nytt miljötillstånd för fastigheten Utsprånget 1 ska sökas. Detta får då även konsekvenser för befintligt miljötillstånd då nuvarande tillstånd omfattar flera fastigheter och flera verksamheter. Inför beslut om nytt tillståndsprövning på fastigheten Utsprånget 1 bör samråd ske med prövningsmyndigheten i syfte att utreda hur detta påverkar nuvarande tillstånd för övrig verksamhet på fastigheten Fastlandet 2:22. Lämpligtvis beslutar prövningsmyndigheten, i samband med beslut om nytt tillstånd för verksamhet på Utsprånget 1, att det beslutet ska ersätta tidigare tillstånd vad avser aktuell verksamhet. Konsekvenser av en sådan formulering och eventuella följdverkningar för verksamheten på Fastlandet 2:22 har dock inte närmare utretts inom ramen för detta uppdrag.

I befintligt miljötillstånd för hamnverksamheten angavs verksamhetskod 63.22-1 vilket i den nya miljöprövningsförordningen motsvarar verksamhetskod 63.10.

Den planerade verksamheten vid Utsprånget 1 skulle vid en nyprövning därmed falla inom följande verksamhetskod i miljöprövningsförordningen.

I Miljöprövningsförordningen (2013:251), 24 kap. Hamnar och flygplatser regleras följande:

- 1 § Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.10 gäller för hamn där trafik medges för fartyg med en bruttodräktighet på mer än 1 350. Tillståndsplikten gäller inte 1. hamn för Försvarsmakten, eller 2. färjekaj med högst tio planerade fartygsanlöp per kalenderår.
- 2 § Anmälningsplikt C och verksamhetskod 63.20 gäller för fiskehamn eller hamn för Försvarsmakten. Anmälningsplikten gäller inte fiskehamn som är tillståndspliktig enligt 1 §.

Vilken av ovannämnda verksamhetskoder som verksamheten vid Utsprånget 1 kommer att falla in under beror av vilken hamnverksamhet som kommer att bedrivas. Med beaktande av storleken på de kryssningsfartyg som kan vara aktuella att anlöpa hamnen är bedömningen att dessa kommer att ha en bruttodräktighet på långt över 1 350.

TILLSTÅNDSMÖJLIGHETER

En frågeställning som lyfts är möjligheterna att få miljötillstånd för exempelvis kryssningsfartyg vid fastigheten Utsprånget 1.

Sweco anser det vara svårbedömt och att det inom ramen för detta uppdrag inte varit möjligt att genomföra en fördjupning i denna fråga. Det är egentligen inte möjligt att förekomma en prövningsprocess genom att bedöma om tillstånd kommer att erhållas för planerad hamnverksamhet. Faktorer som skulle kunna påverka möjligheterna att erhålla ett miljötillstånd är exempelvis buller, byggande av anläggningar på land, påverkan på kulturmiljön och påverkan på berörda miljökvalitetsnormer. I sammanhanget kan konstateras att för Utsprångskajen finns förutsättningar för hamnverksamhet i förhållande till detaljplanen, vilket inte görs för Gymnasiekajen.

En prövningsprocess inleds med samråd. Genom att påbörja en samrådsprocess, så snart man har beslutat sig för vad hamnverksamheten ska omfatta, kan man tidigt skaffa sig kunskap om möjligheterna att få tillstånd. Detta eftersom syftet med samrådet är att ge tidig kunskap om problemställningar och kända eller befarade omständigheter som skulle kunna utgöra ett hinder för tillstånd. Syftet är även att klargöra om alternativa lösningar eller lokaliseringar behöver utredas och redovisas. Samrådet syftar även till att ge information samt möjliggöra en relevant avgränsning av de sakfrågor som behöver belysas i kommande ansökningshandlingar.

ANDRA PRÖVNINGAR SOM KAN AKTUALISERAS

VATTENVERKSAMHET

Renovering och utbyggnad av Utsprångskajen som föreslås göras med anledning av kajens befintliga skick och framtida planerade hamnverksamhet är en vattenverksamhet.

För all vattenverksamhet gäller generell tillståndsplikt enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. All vattenverksamhet som kräver tillstånd prövas av Mark- och miljödomstolen.

Med vattenverksamhet avses;

- uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde,
- fyllning eller pålning i ett vattenområde,
- bortledande av vatten från ett vattenområde,
- grävning, sprängning eller rensning i ett vattenområde,
- en annan åtgärd i ett vattenområde som syftar till att förändra vattnets djup eller läge,
- bortledande av grundvatten eller utförande av en anläggning för detta,
- tillförsel av vatten för att öka grundvattensmängden eller utförande av en anläggning eller en annan åtgärd för detta, eller
- markavvattning.

För att bedriva tillståndspliktig vattenverksamhet krävs även att man har rådighet över det vattenområde där verksamheten ska bedrivas. Antingen genom att man äger området eller genom att det upprättas ett avtal eller en överenskommelse med fastighetsägaren.

ANMÄLNINGSPLIKT VATTENVERKSAMHET

Vissa vattenverksamheter kräver endast anmälan innan de påbörjas. Om vattenverksamheten faller in under anmälningsplikten anmäls den till länsstyrelsen. I 19 § Förordning (1998:1388) om vattenverksamhet listas de verksamheter som omfattas av anmälningsplikt istället för tillståndsplikt.

UNDANTAG FRÅN ANMÄLNINGSPLIKTEN

Under vissa förutsättningar kan det finnas möjlighet att göra undantag från anmälningsplikten. Bland annat om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena (11 kapitlet 12 § MB). Vid tillämpning av undantaget enligt 11 kapitlet 12 § är det verksamhetsutövaren som måste bevisa att inga intressen skadas och beviskravet är mycket starkt. Två andra möjligheter till undantag från anmälningsplikten beskrivs i 11 kap. 11, 15 §§ MB.

UNDERHÅLLSANSVAR VATTENANLÄGGNING

I 11 kap. 17 § MB regleras även att den som äger en vattenanläggning är skyldig att underhålla den så att det inte uppkommer skada för allmänna eller enskilda intressen genom ändringar i vattenförhållandena.

Underhållsåtgärder kan vara tillstånds- eller anmälningspliktiga (se ovan) enligt miljöbalken, om de inte redan har reglerats i samband med tillståndsprövningen. Underhållet är inte enbart en fråga om säkerhet utan också en förutsättning för att verksamheten ska kunna bedrivas i enlighet med gällande tillstånd (om tillstånd finns) och för att påverkan på människors hälsa och miljö ska kunna minimeras.

Underhållsskyldigheten gäller så länge anläggningen finns kvar. För att skyldigheten ska upphöra måste anläggningen rivas eller tas bort.

ÖVRIGA PRÖVNINGAR

Även andra prövningar kan bli aktuella beroende av hamnverksamhetens omfattning etc.

- Nedan listas några exempel;
- 10 kap. 11 § MB om påträffande av markförorening.
- 28 § Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd om efterbehandlingsåtgärd i ett förorenat område.
- 15 kap. MB regleras hantering av massor ex. mellanlagring, användning för anläggningsändamål, deponering, dumpning av avfall etc.
- 12 kap. 6 § MB, gällande samråd.
- 7 kap. MB, gällande strandskydd.
- Tillstånd enligt kulturmiljölagen (1988:950).

OM TILLSTÅND SKA SÖKAS

Vilka utredningar som kan aktualiseras beror av flera faktorer. Med hänsyn till att det i nuläget inte är beslutat om framtida hamnverksamhet är det endast möjligt att på en övergripande nivå redogöra för vilka utredningar som kan vara aktuella att genomföra inför att nytt miljötillstånd ska sökas. Nedan listas utredningar som generellt sätt bli aktuella;

- Lokaliseringsutredning
- Bullerutredning
- Emissionsberäkningar utsläpp till luft
- OFA, dag- och spillvattennät utredning
- Avfallshantering
- Elförsörjning
- Transporter
- Mark- sediment, och vattenundersökningar inkl. Sjömätning, positionsbestämning mm
- Riskanalys
- Miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer.



SLUTSATSER

Kajen är idag i undermåligt skick och dess tekniska livslängd är uppnådd. Det bör snarast tas beslut om att antingen riva den helt så att inga eventuella personskador uppstår alternativt att kajen renoveras till en fungerande nivå. Med detta menar vi att användningsgraden bestämmer utförandet. Att uppgradera kajen till att kunna ta emot medelstora och större fartyg och då med inriktning på kryssningsfartyg har en högre kostnad än att endast uppgradera kajen till ett promenadstråk.

Att få tillbaka insatt kapital vid en renovering baserat på de hamnavgifter som erhålls vid båtanlöp är inte möjligt. Om vi däremot räknar med de sidointäkter som erhålls av passagerare som passerar genom staden så kan det bli en positiv intäktsström. Hur stor och hur snabb denna kan bli är dock helt beroende på antalet anlöp till hamnen.

Ett annat sätt att se på kajen är att den kan fungera som en katalysator för andra former av verksamheter vilket kan leda till att delar av insatt kapital kan återhämtas.

Vår rekommendation för kajen är att den framtida verksamheten, om kryssningstrafik förespråkas, förses med pollare med kapacitet om 100 ton. Vidare behöver kajen förses med, för verksamheten, anpassade fendrar. Kajens längd bör vara minst 200 meter samt kompletteras med en stöddykdalb för att kunna ta emot fartyg om 300 meter. Kajen föreslås få skydd för att förhindra avkörning då den kommer att bli öppen för allmänheten och ska vara tillgänglig för fordon som hämtar eller lämnar båtpassagerare.

Ny spont slås utanför befintlig kaj och förses därefter med nya dragstag: En krönbalk gjuts som korrosionsskydd i skvalpzonen. Vid nybyggnation bör denna även byggas på insidan för att få ett bättre korrosionsskydd. Sponten bör dessutom förses med offeranoder för att begränsa avrostningen och på så sätt förlänga kajens livslängd. En grov uppskattning för dessa delar pekar på i storleksordningen ca 25-30 Mkr utöver den summa som WSP uppskattat för renovering av kaj, exklusive eventuell muddring, byggherrekostnader och projektering.

När det gäller förvaltning av kajer för kryssningsfartyg är vår bedömning att detta ansvar bör läggas på lämplig del av kommunen, men själva arbetsuppgifterna med administration av fartygsanlöp kan läggas ut på entreprenad.

Utifrån befintligt underlag gällande miljötillstånd och de behov som beskrivs för den planerade verksamheten samt den kunskap som finns i nuläget bedömer Sweco att det finns anledning att söka nytt miljötillstånd för hamnverksamheten.





