



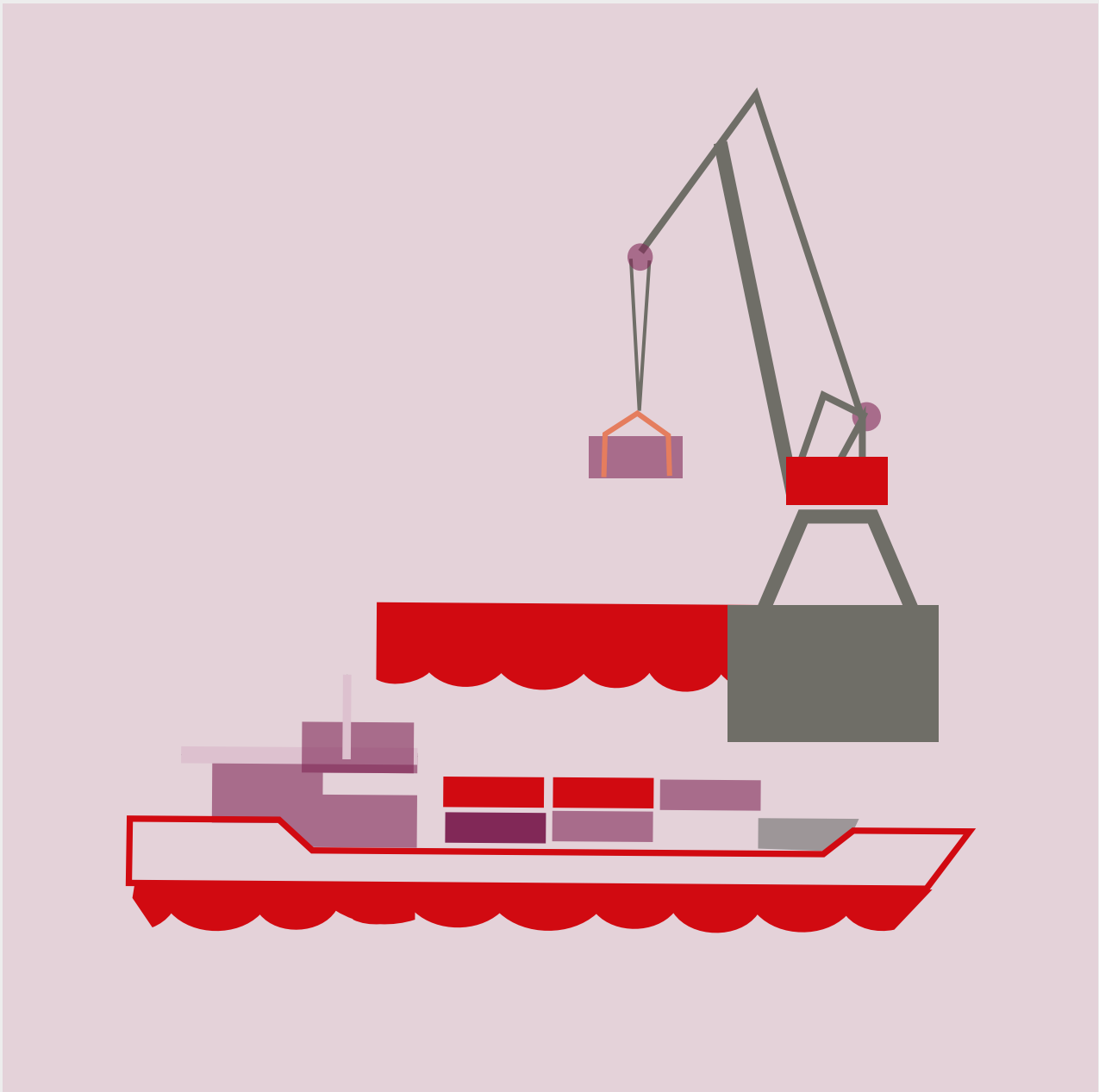
Myndigheten för  
samhällsskydd  
och beredskap



Sveriges  
Kommuner  
och Regioner

HANDBOK I CIVIL BEREDSKAP FÖR KOMMUNER  
2. KOMMUNALA VERKSAMHETER

# Hamnar



**Handbok i civil beredskap för kommuner – 2. Kommunala verksamheter – Hamnar**

Det här kapitlet är en del av publikationsserien *Handbok i civil beredskap för kommuner* där fler kapitel finns.

© Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Produktion: Advant

Publikationsnummer: MSB2312 – mars 2024  
ISBN: 978-91-7927-476-4

# Innehåll

<b>Övergripande beskrivning</b> .....	<b>4</b>
<b>Ansvar och roller</b> .....	<b>6</b>
Kommunen .....	6
Länsstyrelsen .....	7
Trafikverket .....	7
Transportstyrelsen .....	7
Sjöfartsverket .....	8
Polismyndigheten .....	9
Sveriges Hamnar .....	9
<b>Risker och sårbarheter</b> .....	<b>10</b>
Brand på fartyg med behov av att gå i hamn .....	10
Smitta på fartyg .....	11
Händelse med farligt gods .....	11
Hamnar som mål för antagonistiska handlingar .....	12
Klimatrelaterade risker .....	12
<b>Planering</b> .....	<b>13</b>
Översiktsplan .....	13
Risk- och sårbarhetsanalys .....	13
Kontinuitetshantering och försörjningsberedskap .....	13
Krisledningsplan .....	14
Säkerhet i hamnen .....	14
Farligt gods i hamnen .....	15
Säkerhetsskydd i hamnen .....	15
Hamnar som riksintressen .....	16
Karantänshamnar .....	16
Klimatanpassning .....	17
<b>Utbildning och övning</b> .....	<b>18</b>

# Övergripande beskrivning

Hamnar utgör en del av samhällets infrastruktur och Sverige är med sin långa kuststräcka och sitt geografiska läge beroende av en fungerande sjöfart både för de nationella och de gränsöverskridande transporter. När det gäller utrikes godstransporter sker de huvudsakligen med sjöfart och hamnarna är därför en viktig del av transportsystemet. Närmare 90 procent av Sveriges totala import och export passerar en hamn och cirka 30 miljoner passagerare stiger på eller av fartyg i svenska hamnar årligen.

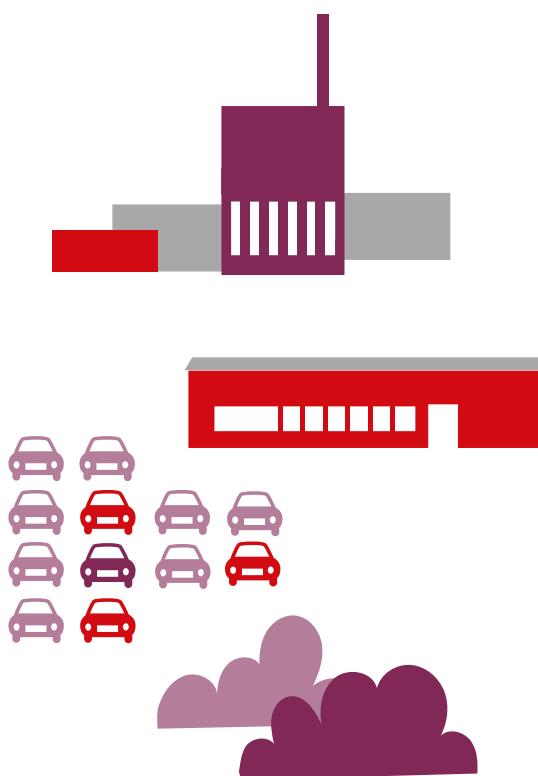
En hamn kan beskrivas som en terminal vid vatten där passagerare, gods och olika transportslag möts och logistiklösningar uppstår. I hamnarna bedrivs hamn-, stuveri- och terminalverksamhet. I vissa hamnar tillhandahålls också tjänster som är relaterade till kombiterminalsverksamhet där omlastning av exempelvis containrar sker mellan järnvägsvagnar, fartyg och lastbilar. Hamnverksamhet bedrivs nästan uteslutande av hamnbolag som är kommunal- eller privatägda.

Hamnarna har en avgörande roll både för försörjning av livsmedel, produkter och insatsvaror och för att export ska fungera. Vidare har de betydelse för militär beredskap och säkerhet. Hamnar kan mot den bakgrunden utgöra samhällsviktig verksamhet inom transportsektorn.

Totalt sett finns det i Sverige ett drygt hundratal hamnar och de är antingen allmänna eller enskilda. Allmänna hamnar har en skyldighet att ta emot de fartyg som vill anlöpa under förutsättning att det finns plats i hamnen och hamnen är lämplig (rätt djup och kapacitet). Enskilda hamnar har ingen

sådan skyldighet. Enskilda hamnar utgörs av fritidsbåtshamnar, fiskehamnar, örlogshamnar och industrihamnar. Industrihamnarna är i första hand är knutna till industriföretag lokaliserade i anslutning till berörd industriverksamhet.

Av de allmänna hamnar som finns i Sverige drivs huvudparten i någon form av kommunal regi. Kommunen kan äga mark och fastigheter medan driften av hamnen är bolagiserad eller så är både ägande och förvaltning och drift förlagt i ett kommunalt bolag. I några fall är hamnbolaget delägt med andra, offentliga eller privata aktörer, och i ett par fall som till exempel Umeå och Malmö är hamnoperatören samägd med aktörer från andra länder.



Verksamheten i de allmänna hamnarna organiseras i huvudsak på tre olika sätt:

1. Kommunen driver hamnen i egen regi. Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget tar hand om driften av hamnen.
2. Driften läggs ut på en eller flera operatörer. Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget lägger ut driften av hela hamnen eller delar av den på entreprenad till en eller flera operatörer.
3. Koncession eller arrende. Den kommunala hamnförvaltningen eller det kommunala hamnbolaget lägger ut verksamheten på en eller flera operatörer genom koncessions- eller arrendeavtal. Kommunen agerar endast i egenskap av markägare, medan den kommersiella risken för driften av hamnen eller en del av denna helt faller på operatören.

I några fall har flera hamnar i en region gått samman i ett gemensamt hamnbolag. Exempel på det är Vänerhamn AB och Mälarhamnar AB.

När det gäller ägande av marken i hamnen finns två huvudmodeller, antingen står hamnbolaget själv som ägare av marken eller så arrenderar hamnbolaget marken av kommunen.



#### Läs mer

[Hamnar i fokus – beskrivning och analys av hamnbranschen \(trafa.se\)](#)

[Ägarstyrning av kommunala hamnar – en handledning \(skr.se\)](#)

[Tilläggsuppdrag hamnar \(trafikverket.se\)](#)



# Ansvar och roller

## Kommunen

Kommunens ansvar för den verksamhet som bedrivs i en hamn är dels kopplat till ägandeskap, dels till det geografiska områdesansvaret.

Enligt Lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH), har kommunen ansvar för att de aktörer som bedriver samhällsviktig verksamhet inom kommunens geografiska område samverkar och uppnår samordning i planering och förberedelse för att hantera en extraordinär händelse. Genom att minska sårbarheten i sin verksamhet och hanteringsförmågan ska kommunen även uppnå en grundläggande förmåga till civilt försvar.

Kommunens ansvar inkluderar även hamnar som bedöms utgöra samhällsviktig verksamhet. Kommunen ska analysera risker och sårbarheter avseende samhällsviktig verksamhet inom kommunens geografiska område. Det är i detta sammanhang värt att framhålla att aktörer som bedriver samhällsviktig verksamhet i kommunen, och som kommunen ska samordna, både inkluderar offentliga aktörer och företag. Företag som bedriver samhällsviktig verksamhet och är knutna till eller verkar i hamnen ska därför omfattas av kommunens arbete.

Vad gäller åtgärder inför höjd beredskap ska kommunen som en del i det civila försvaret bland annat arbeta med uppgifterna att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och upprätthålla en nödvändig försörjning. Åtgärder kopplat till dessa uppgifter kan vara

särskilt relevanta utifrån samverkan med företag som bedriver samhällsviktig verksamhet och är knutna till eller verkar i hamnen.

I det fall kommunen äger hamnar i bolagsform ansvarar kommunen för att styra bolagen via bolagsordning och ägardirektiv. Ofta finns även reglerat att det ska hållas särskilda ägarmöten eller ägardialoger ett antal gånger per år för att följa upp styrelsen och bolagsledningens arbete och diskutera principiella och långsiktiga frågor. Kommunstyrelsen har genom kommunallagen uppsiktsplikt över bolagen och av ägardirektivet bör det framgå hur bolaget ska arbeta med krisberedskap och civilt försvar kopplat till LEH och hur arbetet ska följas upp.

När det gäller hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt bolag ska hamninnehavaren samråda med kommunen vid utarbetandet av hamnskyddsplan enligt Lag (2006:1209) om hamnskydd, i fortsättningen benämnd hamnskyddslagen.

I den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen är det viktigt att hamnarnas betydelse ur ett beredskapsperspektiv belyses och beaktas i avvägningen mellan olika intressen.



### Läs mer

[Totalförsvarets intressen i samhällsplanering \(msb.se\)](#)

[Fördjupad information för kommun och region om åtgärder som berör försörjningsberedskap \(msb.se\)](#)

## Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har ett geografiskt områdesansvar på regional nivå som handlar om att samordna inblandade aktörer avseende krisberedskap och civilt försvar. Ansvaret omfattar det förebyggande, förberedande och hanterande arbete som sker i länet kopplat till samhällsstörningar. I denna bemärkelse ingår även hamnar i länsstyrelsens ansvar.

Länsstyrelsen ansvarar vidare för beslut om en hamn eller ett hamnområde ska bli ett skyddsobjekt enligt skyddslagen (2010:305) utifrån vilken verksamhet som bedrivs där. Ett beslut om att göra en hamn eller hamnområde till skyddsobjekt kan komplettera de internationella och nationella bestämmelserna om sjöfartsskydd.

När det gäller hamnar som inte ägs eller förvaltas av en kommun eller av ett helägt kommunalt företag ska hamninnehavaren samråda med länsstyrelsen i det län där hamnen är belägen vid utarbetandet av hamnens hamnskyddsplan.

Länsstyrelsen är rådgivande och utgör tillsynsmyndighet till kommunen i planärenden enligt plan- och bygglagen. Det innebär bland annat att ge kommunerna stöd i frågor om hur beredskapsperspektiv kan beaktas i den fysiska planeringen.

## Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket har, som sektorsansvarig myndighet för transporter, även övergripande planeringsansvar för att utveckla och samordna krisberedskap och civilt försvar för transportområdet där hamnar ingår. Trafikverket ska bedriva omvärldsbevakning och analys samt stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området krisberedskap och civilt försvar.

Trafikverket ska enligt med hushållningsförordningen (1998:896) lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808). Trafikverket kan lämna uppgifter om riksintressen för kommunikationer, där sjöfart ingår.

Trafikverket ska vidare stötta länsstyrelserna i deras arbete med att bevaka utpekade riksintressen. Trafikverket leder samverkansstrukturen ”Beredskapssektor Transporter Privat – Offentlig samverkan (BT POS).



### Läs mer

[BT POS - samverkan i branschen för beredskapssektorn Transporter \(trafikverket.se\)](#)

## Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen utfärdar regler, tillstånd och utför tillsyn för väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

Transportstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter enligt lagen om inrättande utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (förordning 2008:1130). Transportstyrelsen är tillståndsgivare för hamnverksamhet och för hamnskydd är Transportstyrelsen föreskrivande myndighet och tillsynsmyndighet samt fattar vissa operativa beslut i händelse av hot. Med hamnskydd avses åtgärder som skall vidtas i hamnar i syfte att skydda människor, infrastruktur och utrustning i hamnarna mot allvarliga olagliga handlingar.

När det gäller hamnskydd är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet både enligt hamnskyddslagen och för ISPS-koden (International Ship and Port Security Code) som är FN-organet International Maritime Organizations (IMO:s) tillämpningsföreskrifter.

Transportstyrelsen är vidare tillsynsmyndighet avseende säkerhetsskydd för enskilda verksamhetsutövare inom området sjöfart, inklusive hamnar.

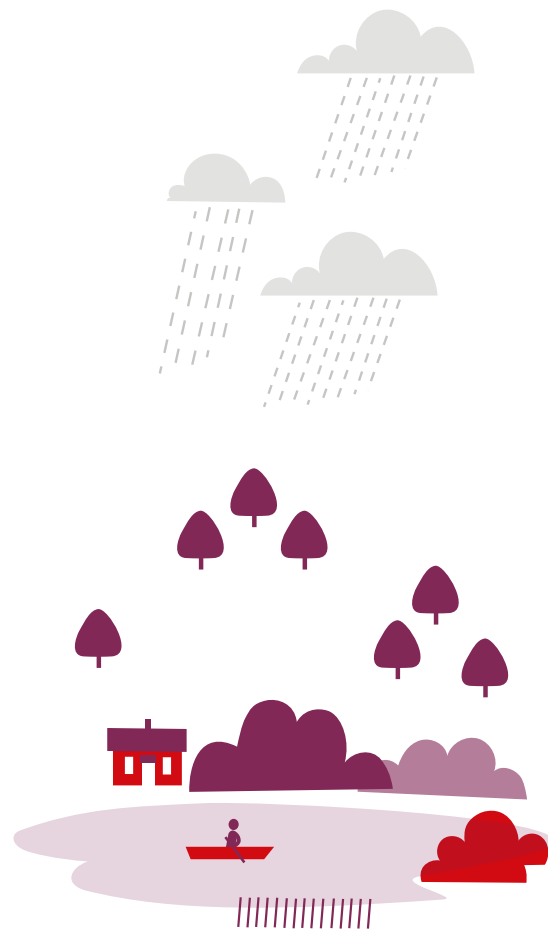
## Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Det innebär bland annat att hålla farleder öppna, säkra och i gott skick samt att sköta drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyrar. Sjöfartsverket står enligt Isbrytarförordningen (2000:1149) även för isbrytning i svenska kustfarvatten och på sjövägarna dit. Ansvaret för sjövägarna sträcker sig fram till hamnområdet, där kommunen eller hamnbolaget tar över. Sjöfartsverket tillhandahåller även lotsning till och från alla svenska hamnar. I Sverige är det lotsplikt, det vill säga krav på att anlita lots på svenskt inre vatten. Detta gäller med vissa undantag alla större fartyg nära kusten och i vissa sjöar och vattendrag.

Sjöfartsverket ansvarar för statlig sjö- och flygräddningstjänst inom svensk räddningsregion. Ansvarsområdet är hela Sveriges land- och sjöterritorium samt Väneren, Vättern och Mälaren. Sjöfartsverket leder sådana räddningsinsatser från sin nationella Sjö- och flygräddningscentral, Joint Rescue Co-ordination Centre (JRCC).

Sjöfartsverket tillhandahåller även sjötrafik-tjänsten Vessel Traffic Service (VTS), i områden som Transportstyrelsen utser. Syftet med VTS är att minska risken för sjö- och miljöolyckor dels genom att tillhandahålla information till sjötrafiken, dels genom trafikuppföljning för att förhindra kollision och för att förbättra säkerheten för navigeringen. Sjöfartsverket tillhandahåller också kustradionätet samt ger ut navigationsvarningar till sjöfarten.

Beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn meddelas av regeringen eller, om regeringen så beslutar, av Sjöfartsverket (lag 1983:293 och förordning 1998:898).



### Läs mer

[Nya regler om lotsning \(transportstyrelsen.se\)](https://transportstyrelsen.se)

[Sjö- och flygräddningscentralen JRCC \(sjofartsverket.se\)](https://sjofartsverket.se)



## Polismyndigheten

Polismyndigheten fattar, efter samråd med Transportstyrelsen och Kustbevakningen, beslut om vilken skyddsnivå som ska gälla för en hamn. För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten inom hamnen utför Polismyndigheten kontroller i hamnar. Dessa kontroller kan även utföras av särskilda Sjöfarts- och hamnskyddskontrollanter, som förordnas av Polismyndigheten och vars arbete sker under polisens ledning.

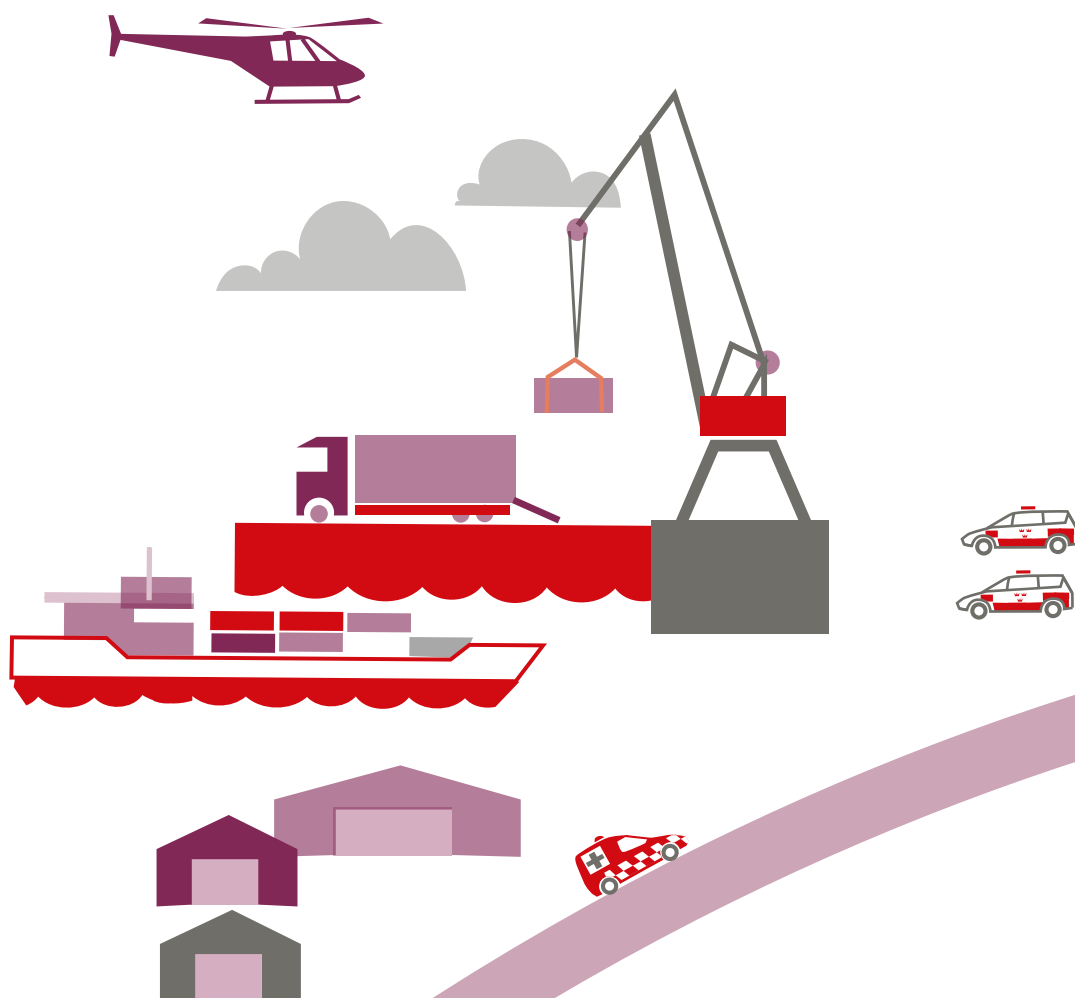
## Sveriges Hamnar

Sveriges Hamnar är en bransch- och arbetsgivarorganisation för hamnföretagen i Sverige. Organisationens främsta uppgift är att säkerställa en fortsatt väl fungerande och expanderande hamnnäring, öka kunskapen om branschen, ge råd till och företräda medlemmarna i arbetsgivarfrågor samt förhandla kollektivavtal.



### Läs mer

[Transportföretagen Hamn  
\(transportforetagen.se\)](http://transportforetagen.se)



# Risker och sårbarheter

När det gäller risker relaterade till hamnar bör kommunen ta hänsyn till flera perspektiv både relaterade till bortfall av funktion i hamnen och verksamheten i hamnen som källa till risker i sig själv. Beroende på art och omfattning av hamnens verksamhet kan ett bortfall exempelvis innebära störningar i gods- och persontransporter, att samhällsviktig verksamhet påverkas såsom sjöräddning eller att utsläpp av farliga ämnen eller olyckor med farligt gods inträffar.

Här följer ett antal exempel på händelser som kan vara särskilt viktiga för kommunen att analysera och värdera i förhållande till hamnverksamhet. I handbokens Riskkatalog finns fördjupningsmaterial om till exempel störningar i satellitbaserade navigationssystem samt naturrelaterade händelser som storm och stora snömängder.



Se även

[Riskkatalogen \(msb.se\)](https://www.msb.se)

## Brand på fartyg med behov av att gå i hamn

Vid en sjöolycka kan en fördröjning med att ta in ett fartyg till skyddad plats medföra allvarliga konsekvenser. Det finns i inte någon formellt utsedd behörig myndighet med nödvändig sakkunskap för att hantera ett fartyg i behov av assistans utan det är fördelat på fyra olika aktörer; Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och kommunal räddningstjänst. Respektive aktör kan vidta åtgärder inom sitt ansvarsområde.

Ett fartyg som är i behov av assistans kan behöva komma till en skyddad plats mycket snabbt för att undvika skador på människor och miljö, det kan handla om timmar och inte dagar. Ett exempel på en brand som påverkande både hamn och kommun är den omfattande hanteringen av branden på fartyget Almirante Storni 2021. Fartyget var lastat med trävirke och befann sig vid Vinga utanför Göteborg när brand ombord upptäcktes och en omfattande sjö- och miljöräddningstjänstinsats inleddes. När Almirante Storni skulle tas in till hamn tog det flera dagar innan de inblandade aktörerna kunde komma överens och beslut kunde fattas. Den långa tiden berodde bland annat på avsaknaden av planer för hantering av denna typ av händelse, men också på att det inte fanns någon som var ansvarig för den myndighetsövergripande hanteringen. Upprättade planer och tydliga beslutsförfaranden för att ta emot fartyg på skyddad plats hade kunnat effektivisera hanteringen av branden.

Vid denna typ av händelser krävs samsyn mellan den statliga och kommunala räddningstjänsten för att fatta de beslut som krävs för att ett fartyg på statligt vatten ska angöra en hamn. Enighet måste nås om att åtgärden är den bästa för att skydda människor eller miljö. Motsvarande gäller även mellan Transportstyrelsens beslutsfattare och kommunal räddningstjänst. Därför krävs en nära samverkan mellan myndigheterna för att uppnå samsyn och för att hantera riskerna med åtgärden.

Utifrån händelsen med Almirante Storni kan det vara värdefullt att i dialog med hamnar inom det geografiska området och berörda

myndigheter komma överens om samverkansformer vid en händelse där en hamn behöver ta emot fartyg i behov av assistans.



#### Läs mer

[Slutrapport – Brand på fartyget Almirante Storni december 2021 utanför Göteborg \(havkom.se\)](#)

## Smitta på fartyg

Under coronapandemin sattes karantänshamnarnas planer på prov, exempelvis hanterades 25–30 fartyg med konstaterad smitta bara i Göteborgs hamn och lika många till med misstänkt smitta som inte visade sig vara covid-19. Genom att följa karantänspanen går det att säkerställa att eventuellt smittade personer kan få tillgång till vård utan att smitta sprids.

En fråga som lyftes under pandemin generellt, var hur de skulle ha agerat om besättning eller passagerare på fartyg hade behövts sättas i karantän i land. Bland annat diskuterades att upphandla möjlighet till inkvartering på särskilda karantänshotell. Västra Götalandsregionen uppgav att det redan före pandemin fanns ett samverkansprojekt mellan kommuner, region och länsstyrelse för att samordna hur karantänssituationer ska hanteras, ett arbete som är pågående. Det kan vara värdefullt att i dialog med karantänshamnar inom det geografiska området komma överens med berörda myndigheter om samverkansformer vid en händelse där en hamn behöver ta emot fartyg med allmänfarlig smitta ombord vad gäller sanering och eventuell inkvartering av personer med misstänkt eller konstaterad smitta.

## Händelse med farligt gods

I hamnar omlastas och förvaras ofta farliga ämnen och olyckor med farligt gods kan få allvarliga konsekvenser. Ett exempel är branden i Halmstads hamn 2012 där det i en lagerlokal fanns stora mängder konstgödsel, salt och andra kemikalier som vid brand skapar en rök som till stor del består av toxiska gaser. Branden var mycket kraftig och explosionsrisk rädde länge i området.

En framgångsfaktor i hanteringen av händelsen var att kommunen redan under de första timmarna engagerades som stöd till räddningstjänsten avseende kommunikation till allmänheten. Viktigt meddelande till allmänheten (VMA) skickades ut för att uppmana allmänheten att inrymma fick försumbar effekt medan kommunikation via media, webb och kommunens sociala medier var avgörande för att få medvetenhet hos allmänheten kring händelsens allvarliga grad. Utöver att räddningstjänsten upprättade en stab under det första dygnet larmades även den kommunala staben (där Halmstads hamn AB ingick), Länsstyrelsens stab och Region Hallands stab vilket var en framgångsfaktor. Samtliga staber arbetade samlokaliserat vilket anses ha varit värdefullt för det positiva utfallet avseende samverkan liksom att samverkanspersoner från Polismyndigheten deltog i de gemensamma stabsorienteringarna. Ur kommunens perspektiv kan konstateras att det kan vara värdefullt att i dialog med hamnar inom det geografiska området komma överens om samverkansformer vid en allvarlig händelse i en hamn som påverkar kommunen.



#### Läs mer

[Brand i Halmstads hamn – rapport om branden i Oceanhamnen \(msb.se\)](#)

## Hamnar som mål för antagonistiska handlingar

Hamnar är ett strategiskt viktigt mål för antagonister både vad gäller terrorhandlingar och i militära konflikter, det visar bland annat Rysslands anfallskrig mot Ukraina. I juli 2022 attackerades och skadades 26 infrastruktur mål i ukrainska hamnar samt fem civila fartyg på nio dagar, detta understryker vikten av att tillsammans med statliga myndigheter och hamnar i kommunen tillse att hamnarna är en del av planeringen för civilt försvar.

## Klimatrelaterade risker

Ett förändrat klimat kommer att påverka den svenska sjöfarten bland annat genom ett förändrat behov av isbrytning, sämre framkomlighet i våra sjöar och vattendrag på grund av lägre vattenstånd, översvämning av hamnar och varvsområden samt minskade seglingsfria höjder på grund av havsnivåhöjningar och höga vattenstånd. Ett förändrat klimat ställer också krav på att övervaka karantänshamnar och karantänsflygplatser mot invasiva arter som genom klimatförändringen har en ökad risk att etablera sig i Sverige.

På grund av hamnars läge, i direkt anslutning till hav och stora sjöar, är hamnar extra utsatta för klimatförändringar. Översvämningar kan orsaka skador på hamnanläggningar och medföra en risk för läckage av miljöskadliga ämnen, både från det gods som lagras i hamnen och från föroreningar i marken.

Ett exempel där hamnar skadats är under stormen Babet hösten 2023. Höga vattennivåer i kombination med kraftig ostlig vind ledde till att stora vågor slog in vilket orsakade översvämningar och erosion längs Skånes syd- och ostkust och omfattande konsekvenser för hamnverksamhet. Färjetrafik ställdes in och stora skador uppstod bland annat i Kåseberga hamn och Branteviks hamn. Smygehamns hamn fick stängas för båttrafik efter stormen då stora mängder sand och tång blåste in i hamnbassängen vars djup inte kunde garanteras.

I Vänern, Vättern och Hjälmaren beräknas enligt SMHI problemen med lågt vattenstånd förvärras i framtiden eftersom de låga nivåerna väntas förekomma oftare. Detta medför problem för sjöfarten. Exempelvis var nivån i Vättern låg under sommaren 2017, vilket skapade problem för både småbåtstrafik och passagerartrafik. I framtiden beräknas det bli vanligare med låga nivåer. Det kan leda till ökade problem för båttrafiken på Vättern, främst genom en ökad risk för grundstötning. Motsvarande problem förekom enligt SMHI 2009 i Vänern och 2017 i Hjälmaren och framtidsscenarierna är också liknande de för Vättern.



### Läs mer

[Sveriges stora sjöar idag och i framtiden Klimatets påverkan på Vänern, Vättern, Mälaren och Hjälmaren \(smhi.se\)](#)

[Rapport från Nationella expertrådet för klimatanpassning \(klimatanpassningsradet.se\)](#)

# Planering

## Översiktsplan

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen omfattar både mark- och vattenområden, kustområden samt Sveriges territoriala havsvatten. I översiktsplanen kan kommunen redovisa en samlad bild över de risker som behöver beaktas i kommande planläggning och byggande, bland annat risker för Sevesoverksamheter och transport av farligt gods vid hamnar. Frågor om godstransporter behöver också belysas i översiktsplanen. Av översiktsplanen ska dessutom framgå kommunens syn på risken för klimatrelaterade skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion, samt hur sådana risker kan minska eller upphöra.



### Läs mer

[Plan- och bygglagen \(boverket.se\)](https://boverket.se)

[Transportinfrastruktur \(boverket.se\)](https://boverket.se)

[Godstransporter i översiktlig planering \(boverket.se\)](https://boverket.se)

[Kartlägg risker \(boverket.se\)](https://boverket.se)

## Risk- och sårbarhetsanalys

Kommunen ska enligt LEH analysera vilka händelser som kan inträffa dels kopplat till den egna verksamheten, inklusive berörda kommunala bolag och kommunalförbund, dels inom det geografiska området. Resultatet

sammanställs i en risk- och sårbarhetsanalys som sedan ligger till grund för en plan för hur kommunen ska förebygga och hantera oönskade händelser. Kommuner som har hamnar i sitt geografiska område behöver inkludera denna verksamhet i risk- och sårbarhetsanalysen oavsett om kommunen är ägare av hamnen eller bedriver hamnverksamhet och särskilt beakta de risker kopplat till hamnverksamhet som får påverkan på samhället i stort.

Kommunen ska anpassa arbetet med risk- och sårbarhetsanalys till de egna behoven och till övriga förutsättningar. Det innebär att arbetet, i den utsträckning det är möjligt och lämpligt, kan samordnas och integreras med riskanalysarbete som sker i enlighet med annan lagstiftning som till exempel säkerhetsskyddslagen, skyddslagen och hamnskyddslagen.

## Kontinuitetshantering och försörjningsberedskap

Kontinuitetshantering är en metod som används för att skapa en förmåga att fortsätta bedriva sin verksamhet på en tolerabel nivå oavsett vilken typ av störning som organisationen utsätts för. Som en del i arbetet kan en eller flera kontinuitetsplaner tas fram. I de fall kommunen är ägare av eller bedriver hamnverksamhet bör kommunen tillse att kontinuitetshantering även sker i hamnverksamheten. MSB tillhandahåller ett samlat metodstöd kring kontinuitetshantering, bland annat genom en webbkurs, vägledning, förenklade exempel och checklistor.

En aspekt av kontinuitetshantering kan sägas vara försörjningsberedskap. Försörjningsberedskap kan beskrivas som förmågan att både upprätthålla samhällsviktiga funktioner och att försörja befolkningen med de varor och tjänster som krävs för att upprätthålla liv och hälsa. Förmågan att upprätthålla en nödvändig försörjning ingår också i målet för det civila försvaret. Kommunen bör i sitt arbete med försörjningsberedskap beakta hamnens eventuella betydelse i sådan planering.



### Läs mer

[Kontinuitetshantering \(msb.se\)](https://www.msb.se/om/msb/planering/planering-och-beredskap/planering-och-beredskap)

[Försörjningsberedskap \(msb.se\)](https://www.msb.se/om/msb/planering/planering-och-beredskap/planering-och-beredskap)

## Krisledningsplan

Vid en extraordinär händelse eller samhällsstörning som drabbar hamnens verksamhet kan kommunen ha ett ansvar antingen som ägare eller som geografiskt områdesansvarig. Oavsett vilket är det viktigt att det finns planer som tydligt talar om vem som har vilket ansvar för hanteringen av händelsen. Det ska bland annat finnas en plan för hur kommunen ska organisera sig om det inträffar en extraordinär händelse, hur man ska samverka och leda händelsen och vilka lokaler och vilken utrustning som ska användas.

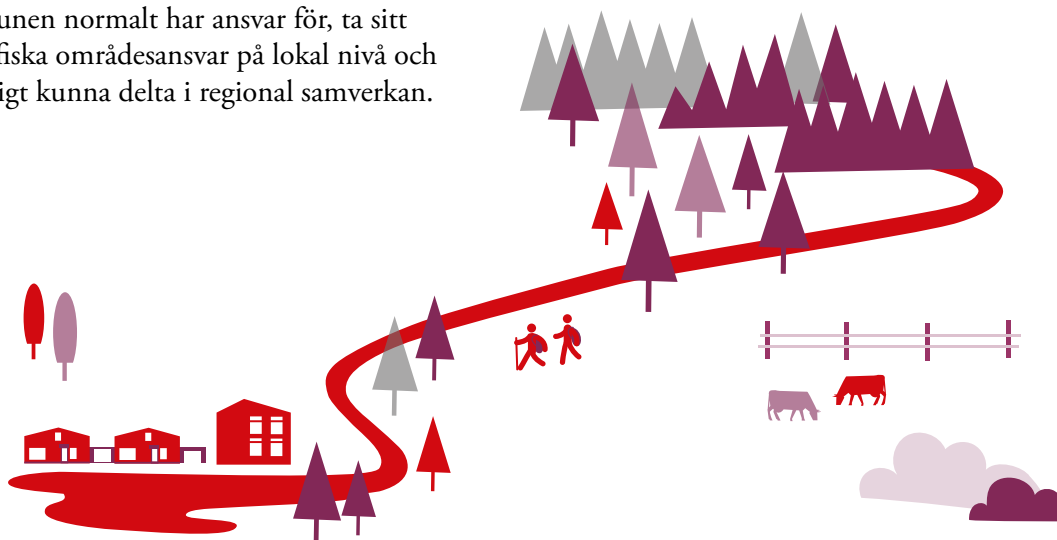
Vid en krissituation ska kommunen enligt LEH kunna hantera sin del i händelsen, det vill säga upprätthålla den verksamhet som kommunen normalt har ansvar för, ta sitt geografiska områdesansvar på lokal nivå och samtidigt kunna delta i regional samverkan.

## Säkerhet i hamnen

Hamnar som tar emot fartyg som går i internationell trafik samt passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet följer IMO:s tillämpningsföreskrifter ISPS som bland annat handlar om restriktioner för vilka som får vistas i ett hamnområde och åtgärder för att förhindra sabotage eller annan skadlig verksamhet.

Hamnskyddslagen reglerar hur hamnskyddet ska organiseras, bedrivs och vilka åtgärder som får vidtas för att skydda en hamn. Hamninnehavare ska utarbeta en hamnskyddsplan, utse en hamnskyddschef och se till att hamnskyddsövningar hålls i varje hamn. När det gäller hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag ska hamninnehavaren samråda med kommunen vid utarbetandet av hamnskyddsplanen. När det gäller övriga hamnar ska samråd ske med länsstyrelsen i det län där hamnen är belägen. För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten inom hamnen, får väskor som någon bär med sig, övrigt bagage och gods inom hamnen undersökas liksom identiteten kontrolleras hos personer som uppehåller sig inom hamnens område. Sådan undersökning görs av polisen, Kustbevakningen eller särskilda Sjöfarts- och hamnskyddskontrollanter.

Om hamnen eller hamnområdet är ett skyddsobjekt enligt skyddslagen (2010:305) kan den bevakas av skyddsvakt eller polis.



## Farligt gods i hamnen

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som, om de inte hanteras på rätt sätt under en transport, har sådana egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom. Lagen (2006:311) respektive förordningen (2006:311) om transport av farligt gods är gemensam och gäller för samtliga transportslag, men bemyndigandet att ge ut föreskrifter inom området är uppdelat på två myndigheter beroende på transportslag:

- Transportstyrelsen ansvarar för föreskrifterna om transport av farligt gods avseende sjö- och lufttransporter.
- MSB ansvarar för föreskrifterna om transport av farligt gods på väg och järnväg.

Följande myndigheter har ansvar för tillsyn över att lagen och förordningen följs:

- Transportstyrelsen: sjötransporter, lufttransporter och järnvägstransporter.
- Polismyndigheten: transporter på land utom järnvägstransporter.
- Kustbevakningen: gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport samt, på Transportstyrelsens begäran om biträde, sjötransporter.
- Strålsäkerhetsmyndigheten: transporter av radioaktiva ämnen.
- MSB: säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar, transportskydd samt utbildning och examination av förare av transporter av farligt gods på väg och i terräng.

## Säkerhetsskydd i hamnen

Säkerhetsskydd innebär att man genom förebyggande åtgärder skyddar de verksamheter som är av betydelse för Sveriges säkerhet mot spioneri, sabotage, terroristbrott och andra brott, samt i andra fall skyddar säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter.

I vissa fall innebär det också att man vidtar åtgärder som krävs för att verksamheten ska leva upp till kraven i ett internationellt åtagande om säkerhetsskydd. Sådana krav finns bland annat inom hamn- och sjöfartsskyddet.



### Läs mer

[Säkerhetsskydd \(transportstyrelsen.se\)](https://www.transportstyrelsen.se)

EU-direktivet 2005/65/EG om hamnskydd omfattar hamnar som hanterar internationell trafik och dessa hamnar har då vissa åtagande avseende säkerhetsskydd. Det rör sig framför allt om skyldigheter rörande säkerhetsprövning av personal, men även andra åtgärder för att skydda viss information.

Hamnar som omfattas av dessa regler omfattas som regel också av den svenska säkerhetsskyddslagstiftningen. Då ska regelverken för hamn- och sjöfartsskydd tillämpas parallellt med säkerhetsskyddslagstiftningen.

### Länsstyrelser med tillsyn för hamnar inom säkerhetsskydd som drivs i förvaltningsform av en kommun inom säkerhetsskydd

- **Länsstyrelsen Norrbotten** har tillsynsansvar för Västerbotten, Jämtland, Västernorrland samt Norrbottens län.
- **Länsstyrelsen Stockholm** har tillsynsansvar för Södermanland, Västmanland, Dalarna, Värmland, Gävleborg, Uppsala, Örebro, Gotland samt Stockholms län.
- **Länsstyrelsen Västra Götaland** har tillsynsansvar för Halland, Östergötland, Jönköping samt Västra Götalands län.
- **Länsstyrelsen Skåne** har tillsynsansvar för Kalmar, Blekinge, Kronoberg samt Skånes län.

## Hamnar som riksintressen

Anspråk om riksintressen är ett sätt för staten att inom den fysiska planeringen, på regional och lokal nivå, påverka och bevaka mark- och vattenområden som är av nationell betydelse. Bestämmelserna om riksintressen finns i tredje och fjärde kapitlet miljöbalken (1998:808).

Det finns tolv olika myndigheter som var och en inom sina ansvarsområden ansvarar för att lämna uppgifter till länsstyrelserna om sådana områden som myndigheterna anser är av riksintresse enligt tredje kapitlet miljöbalken. Det underlaget utgör en viktig grund för länsstyrelsernas möjlighet att bevaka statliga intressen samt utöva rådgivning och tillsyn i planärenden enligt plan- och bygglagen.

Hamnar kan utgöra riksintressen för att de bedöms viktiga för kommunikationer eller på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar, den civila delen. Trafikverket har mandat att lämna anspråk om riksintresse för kommunikationer (sjöfart) och MSB för totalförsvarets anläggningar, den civila delen. Industrihamnar som är av nationell betydelse kan utgöra riksintresse för industriell produktion och lämnas i förekommande fall av Tillväxtverket.

Bestämmelserna om riksintressen syftar till att främja en, utifrån ekologisk, social och samhällsekonomisk synpunkt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Bestämmelserna ska tillämpas vid beslut som rör ändrad användning av mark- och vattenresurserna. Genom bestämmelserna skapas en för flera olika lagar gemensam grund för att avgöra konkurrensfrågor i samband med sådana beslut, exempelvis beslut om översiktsplaner. Riksintressesystemet bygger på att det tas fram kunskap om områdenas värden och på en aktiv dialog mellan stat och kommun, där staten tydligt redovisar sina anspråk och intressen och där kommunerna aktivt förhåller sig till dem i den kommunala fysiska planeringen.



### Läs mer

[Vad är ett riksintresse \(boverket.se\)](http://boverket.se)

[Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden \(boverket.se\)](http://boverket.se)

[Riksintresse \(msb.se\)](http://msb.se)

[Trafikverkets beslutade riksintressen \(trafikverket.se\)](http://trafikverket.se)

[Riksintressen för industriell produktion \(tillvaxtverket.se\)](http://tillvaxtverket.se)

## Karantänshamnar

För att minimera risken för internationell spridning av smittsamma ämnen och andra ämnen som kan utgöra ett hot mot människors hälsa finns det karantänshamnar utsedda i enlighet med det internationella hälsoreglementet och Lag (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa (IHMHL). Karantänshamnarna är Gävle, Göteborg, Helsingborg, Luleå, Malmö, Stockholm, Sundsvall och Umeå. Beslut om vilka hamnar som ska vara karantänshamnar fattas av regeringen efter samråd med berörd kommun.

Kommuner ansvarar för att de utsedda hamnarna har tillgång till den personal och den utrustning som behövs. Den som ansvarar för verksamheten i hamnen svarar för att det finns rutiner som säkerställer att nödvändiga åtgärder kan vidtas för att förhindra spridning av smittämnen eller andra ämnen som kan utgöra ett internationellt hot mot människors hälsa. Smittskyddsläkaren i respektive region med karantänshamn ansvarar enbart för samordningen av smittskyddet vid dessa.



### Läs mer

[Karantänshamnar och karantänsflygplatser \(folkhalsomyndigheten.se\)](http://folkhalsomyndigheten.se)



## Klimatanpassning

Som en följd av stigande havsnivåer kommer hamnar i utsatta områden att behöva anpassas och skyddas för att inte transporter och andra aktiviteter inom, samt till och från, hamnområdet ska påverkas av den högre havsnivån och dess följdverkningar.

För att minska risken för översvämning i hamnar kan kajer behöva höjas, till exempel genom en mur eller på andra sätt anpassas till de högre vattennivåerna. Vågbrytare kan behöva förstärkas eller bytas ut. Förtöjningar och liknande kan behöva bytas/flyttas och hela hamnar eller kajer kan behöva höjas för att inte översvämmas. Andra åtgärder kan handla om lokalisering och förvaring av gods, avfall och kemikalielager på platser som bedöms säkra ur översvämningssynpunkt. Oavsett om kommunen är verksamhetsutövare eller ej ligger det i kommunens intresse att följa upp hamnar i kommunens klimatanpassningsåtgärder.



### Läs mer

[Vägledning om Hamnverksamhet \(naturvardsverket.se\)](http://naturvardsverket.se)



# Utbildning och övning

Enligt hamnskyddslagen ska hamninnehavare tillse att hamnskyddsövningar hålls i varje hamn. Vad gäller karantänshamnsverksamhet tillhandahåller Folkhälsomyndigheten vägledning och underlag för övning.



## Läs mer

[Underlag för smitta ombord \(folkhalsomyndigheten.se\)](https://www.folkhalsomyndigheten.se)

Det finns lokala exempel där hamnar övar tillsammans med kommunal krisledning, räddningstjänst, Polismyndigheten och JRCC.

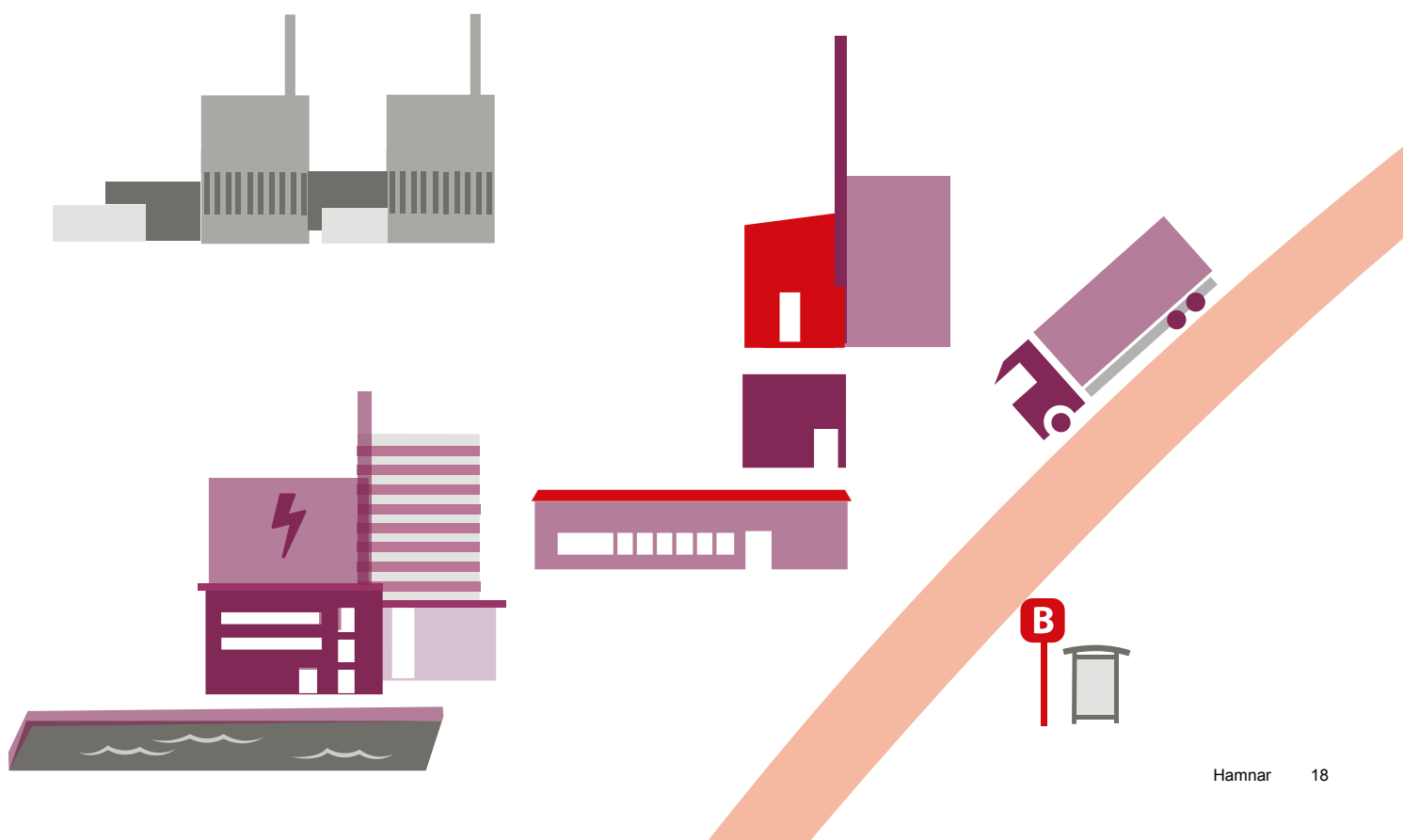
Dessa övningar ger ökad förmåga till samverkan och hantering av händelser, till exempel olyckor, funktionsbortfall eller attentat.

Samövning mellan kommunen och hamnen är värdefullt, oavsett om hamnen bedrivs i kommunal regi eller ej, och bidrar till att utveckla den gemensamma förmågan att stå emot och hantera samhällsstörningar.



## Läs mer

[Övningsstöd och verktyg \(msb.se\)](https://www.msb.se)



**Ett samarbete mellan:**



**Myndigheten för  
samhällsskydd  
och beredskap**



**Sveriges  
Kommuner  
och Regioner**