

Strategiska godsnode i det svenska transportsystemet

– ett framtidsperspektiv

Betänkande av Hamnstrategiutredningen

Stockholm 2007



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2007:59

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2007

ISBN 978-91-38-22792-3
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 8 juni 2006 att tillkalla en förhandlingsman för att ge förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser kan nyttjas mer effektivt. Direktiven för förhandlingsmannen (dir. 2006:61) finns i bilaga 1. Till förhandlingsman utsågs den 12 juni 2006 professor Bengt Owe Birgersson.

Regeringen beslutade den 8 juni 2006 även att uppdra åt Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler. Banverket ska föreslå dels vilka kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät, dels vilka villkor som bör gälla för de terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Uppdragsbeskrivningen i sin helhet finns i bilaga 2.

De båda utredningarna har antagit namnen *Hamnstrategiutredningen* respektive *Kombiterminalutredningen*.

Christina Sand förordnades den 10 augusti 2006 som sekreterare för Hamnstrategiutredningen. Banverket förordnade den 15 november 2006 Annelie Nylander som sekreterare för Banverkets uppdrag. Lisbeth Lindin har ansvarat för produktion av heloriginal.

Härmed överlämnar jag betänkandet *Strategiska godsnode i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv* (SOU 2007:59) som behandlar bägge utredningarnas utgångspunkt: vikten för Sverige av ett väl fungerande godstransportsystem. Betänkandet utgör ett underlag för respektive utrednings förslag. Utredningarnas arbete är härmed avslutat.

Stockholm i september 2007

Bengt Owe Birgersson

/Christina Sand
Annelie Nylander

Innehåll

Ordlista	9
Sammanfattning	17
1 Bakgrund och innehåll	27
1.1 Betänkandets disposition.....	27
1.2 Godstransporternas roll i det svenska transportsystemet.....	28
1.3 Väl fungerande godstransporter – en grundförutsättning för näringslivet	29
1.4 Utvecklingen av den svenska godstransportmarknaden	30
1.5 Godstransportsystemet består av stråk och noder	31
2 Den globala godstransportmarknadens utveckling	33
2.1 Utvecklingsriktningar.....	33
2.2 Världsekonomin förbättras och nya marknader växer fram.....	34
2.2.1 Transporterna ökar i högre takt än BNP	35
2.2.2 Det europeiska perspektivet	37
2.3 Sjötransporternas utveckling – trender	38
2.3.1 Bulk dominerar den sjöburna trafiken	39
2.3.2 Roro ökar stadigt, särskilt godsdelen	39
2.3.3 Containern tar marknadsandelar	41
2.3.4 Styckegodsmarknaden är liten men utvecklas något.....	45
2.4 Den globala marknaden för flygfrakt	45
2.5 Den europeiska järnvägsmarknaden	49

3	Östersjön – ett tillväxtområde med potential	53
3.1	Den sjöburna trafiken ökar mest i Östersjöområdet.....	55
3.1.1	Östersjöområdet – en liten del av Europa- marknaden	56
3.2	Hamnstruktur för översjögoods	57
3.3	Hamnstruktur för feeder-trafik.....	59
3.4	Stora och åtskilliga utbyggnadsprojekt i hamnar runt Östersjön	60
3.4.1	Finska viken.....	60
3.4.2	Baltikum	61
3.5	Sveriges viktigaste handelspartners finns i Östersjö- regionen	62
3.6	Europeiska unionens transportpolitik – fokus på hållbar rörlighet	65
3.6.1	Europeiska unionens hamnpolitik	65
3.6.2	EU:s tre järnvägspaket.....	66
3.6.3	TEN-nätverk	66
4	Den globala utvecklingens betydelse för det svenska godstransportsystemet	69
4.1	Påverkan på hamnverksamhet	71
4.2	Påverkan på järnvägstransporter	72
4.3	Godstransporternas utveckling i Sverige under 2000-talet	72
4.3.1	Utrikeshandeln har ökat kraftigt	73
4.3.2	Regional fördelning av godstransportflödena i Sverige.....	74
4.4	Svenska godstransportstråk	75
4.5	Järnvägstyper och koppling till stråk	77
4.5.1	Vagnlast	78
4.5.2	Systemtåg.....	78
4.5.3	Kombitrafik	79
4.6	Vägtransportstråk i Sverige.....	85

4.7	Godshantering i svenska hamnar	87
4.8	Flygfraktverksamhet i Sverige.....	89
5	Framtida godsflöden och godsnoder i Sverige	91
5.1	Var behövs hamnar och kombiterminaler?	91
5.1.1	Strategiska hamnar och kombiterminaler	92
5.2	De strategiska nodernas relation till stråken.....	94
5.3	Noderna och stråken i förhållande till den globala utvecklingen	96
 Bilagor		
<i>Bilaga 1</i>	Kommittédirektiv.....	99
<i>Bilaga 2</i>	Uppdrag till Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler.....	105
<i>Bilaga 3</i>	Europeiska unionens transportpolitik – fokus på hållbar rörlighet	107

Ordlista

Anlöp

Med ett anlöp menas att ett fartyg anländer och avgår från en hamn.

Bulkvaror

Bulkvaror delas in i *torrbulk* och *flytande bulk*. Varorna är inte enhetslastade utan lastas direkt i fartygens lastutrymme. I fallet med flytande bulk, exempelvis olja eller etanol, lastas detta i stora inkapslade utrymmen som kan lastas och lossas i hamnen. Exempel på torrbulkvaror är skogsprodukter, kol och stålprodukter. Varorna lastas på och av med särskilda *lolo-kranar* (eng. *lift-on/lift-off*) som kan lasta och lossa varor över kaj. Vissa fartyg har egna kranar ombord.

Containerisering

Containerisering innebär en utveckling mot att allt mer gods och nya godsslag hanteras i containrar.

ESPO (European Seaport Organisation)

ESPO är en intresseorganisation för europeiska hamnbolag, hamnadministrationer och hamnmyndigheter. Precis som med FEPORT (se nedan) består medlemmarna av regionala och nationella intresseorganisationer, inte av enskilda hamnar. Huvudkontoret finns i Bryssel.

Europeiska sjömotorvägsprogrammet

Det europeiska sjömotorvägsprogrammet är ett av trettio prioriterade projekt inom TEN-T-programmet som delvis finansieras med EU-medel. Det syftar dels till att utveckla fungerande förbindelser där intermodala transporter används, dels till att förbindelser till perifera områden ska fungera. Det finns fyra sjömotorvägsprogram i Europa, varav Östersjöprogrammet (*Motorways of the Baltic Sea*) är ett. Programmet stöder projekt som främjar funktionaliteten av sjömotorvägar. Projekten kan vara antingen bilaterala mellan två hamnar eller gemensamma för hela Östersjöområdet.

FEPORT (Federation of European Private Port Operators)

FEPORT är en Brysselbaserad intresseorganisation för stuveribolag och terminaloperatörer. Medlemmar är ca 800 nationella och regionala intresseorganisationer för terminaloperatörer i EU:s medlemsländer.

Feeder-trafik/feeder-fartyg

Feeder-trafik är matartrafik med mindre fartyg som går från större hubbar till mindre destinationer. Den hubb där flest varor med svensk slutdestination passerar är Hamburg/Bremerhaven, följt av Rotterdam och Antwerpen.

GTD I och GTD II

GTD I och GTD II är förkortningar för den första respektive andra Godstransportdelegationen – två statliga utredningar som under 2000/2001 och 2003/2004 hanterade trafikslagövergripande frågor. I utredningarna deltog en mängd ledande transportaktörer. Slutbetänkanden: SOU 2001:61 samt SOU 2004:76.

Godstyp

Laster hanteras på olika sätt beroende på godstyper, t.ex. torrbulk, flytande bulk samt enhetslaster i form av t.ex. containrar, växelflak, trailrar och kassetter.

Grönbok

En grönbok är ett meddelande från Europeiska kommissionen inom ett visst ämnesområde. Med grönböcker vill kommissionen stimulera debatt och samrådsförfarande inför ny lagstiftning. Baserat på den inkomna informationen från samrådsförfarandet lägger kommissionen sedan fram en mer utarbetad handlingsplan och konkreta lagförslag.

HELCOM (Helsingforskommissionen)

HELCOM arbetar för att skydda den marina miljön i Östersjön från alla typer av föroreningar. Inom HELCOM sluts regionala överenskommelser (t.ex. konventioner) mellan Danmark, Estland, EU, Finland, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland, Sverige och Tyskland. Den första konventionen för att skydda Östersjöns miljö skrevs 1974 och en ny konvention kom 1992, vilken trädde i kraft i januari 2000.

IMO (International Maritime Organization)

IMO är FN:s organ för internationella sjöfartsfrågor med säte i London.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

ICAO är ett FN-organ som bygger sin verksamhet på Chicago-konventionen från 1946. ICAO är organisatoriskt länkat till FN:s ekonomiska och sociala kommitté (ECOSOC).

ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code)

ISPS-koden är ett internationellt regelverk om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Hubb

En hubb är en central nod i ett transportnätverk där omlastning sker till en annan transportenhet för vidare transport till slutdestinationen.

Kombiterminal

En kombiterminal är en terminal där väg möter järnväg. Kombiterminalerna är öppna för flera trafikutövare. Där hanteras främst s.k. enhetsberett gods, dvs. sådant gods som är lastat i containrar, på växelflak eller i semi-trailrar.

Linjetrafik

Linjetrafik är sådan trafik som går enligt regelbunden tidtabell.

Roro-fartyg (eng. *roll on/roll off*)

Ro-ro-fartyg är konstruerade så att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land via ramper i fartygets för och akter eller fartygets sidor.

Ropax (eng. *roro and passengers*)

Ropax är en flexibel färjeform där roro-fartygets lastkapacitet kombineras med passagerarfärjornas komfort. Passagerar- och lastkapacitet kan varieras efter säsonger och efterfrågan.

Sammodalitet

Sammodalitet handlar om att varje trafikslag optimerar sin del av transportkedjan, var och en för sig eller i samverkan med andra trafikslag. Begreppet har lanserats inom ramen för EU:s transportpolitik.

Sveriges Hamnar

Sveriges Hamnar är arbetsgivar- och branschorganisationen för de flesta allmänna hamnar i Sverige. Organisationen är en del av Transportgruppen och medlem i Svenskt Näringsliv.

Systemtrafik

Systemtrafik är uppbyggd utifrån ett särskilt företags behov av transporter. Ofta används lastbärare som är särskilt utformade utifrån just den kundens krav.

Transeuropeiska nät (*Transeuropean Networks – TEN*)

Europeiska unionen ska bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät (TEN) för infrastruktur inom transport-, telekommunikations- och energisektorerna (artikel 154 i EG-fördraget). Hamnar har kategoriserats i tre kategorier: kategori A, B och C. Kategoriseringen är bl.a. beroende av godsomsättningen och antal passagerare i hamnen. I Sverige finns 25 TEN–A-hamnar.

TEN-T-programmet (*Transeuropean Transport Networks*)

Genom TEN–T-programmet finansieras genomförandet av de transeuropeiska näten. De europeiska sjömotorvägarna är ett delprogram i TEN-T-programmet.

TEU (eng. *twenty-foot equivalent unit*)

TEU är en allmänt vedertagen standard för mätning av containergods. Containertrafiken har två standardstorlekar, 20-fotscontainerar och 45-fotscontainerar. Omräkning sker till 20-fotscontainerar för att man ska kunna jämföra statistik. I officiell statistik är vikten på containern fråndragen; det är varornas vikt som inrapporteras.

Tonnage

Tonnage är ett rederis fartygsinnehav.

Torrhamn (eng. *dry port*)

En torrhamn är en lokalisering inne i landet dit transporter går direkt från hamnen. I torrhamnen utförs t.ex. tullklarering eller annan godsadministration som annars sker i hamnen. Genom att denna hantering sker utanför hamnområdet kan transporten gå direkt. Därmed avlastas infrastrukturen på hamnområdet.

Transittrafik

Varutransporter som passerar genom ett land eller område utan att bearbetas kallas transittrafik. Omlastning till annat transportslag är däremot möjlig.

Transocean trafik

Transoceantrafik är trafik med direktanlöp från andra världsdelar. Begreppet är synonymt med översjötrafik.

Transshipment

Med transshipment menas trafik som omlastas från ett större fartyg i exempelvis Rotterdams Hamn till ett mindre s.k. feeder-fartyg och skeppas vidare till annan destination, t.ex. Ryssland.

Vitbok

En vitbok är ett förslag från EU-kommissionen på gemenskapsåtgärder inom ett visst ämnesområde. En vitbok kan leda fram till konkreta handlingsplaner.

Översjötrafik

Översjötrafik är detsamma som trafik från andra världsdelar. Begreppet är synonymt med transocean trafik.

Sammanfattning

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har haft i uppdrag att peka ut de hamnar och kombiterminaler i Sverige som har störst strategisk betydelse för att skapa förutsättningar för rationella och effektiva transporter i näringslivets tjänst. Uppdragen syftar till att den samlade infrastrukturen och resurserna ska nyttjas mer effektivt. Utredningarna har presenterat respektive arbete i var sin rapport.¹ Utredningarnas uppdrag redovisas i sin helhet i bilaga 1 respektive 2.

Godstransportsystemet i Sverige är helt marknadsstyrt, till skillnad från persontransporterna. Statens uppgift är att skapa de förutsättningar som krävs för att marknadens aktörer, varuägare och transportörer, tillsammans ska kunna forma de logistiklösningar som bäst tjänar deras behov. Eftersom resurserna är begränsade – och kommer att vara så också i framtiden i förhållande till behov och efterfrågan – är det viktigt att prioritera de hamnar och de kombiterminaler som är av störst betydelse för näringslivet.

I detta betänkande redovisas de två utredningarnas förslag i ett sammanhang utifrån utvecklingen på transportområdet globalt och i Sveriges närområde. Syftet är att beskriva hur viktiga hamnar och kombiterminaler genom sin placering och sina funktioner utgör delar av ett gemensamt nät av viktiga godsstråk inom landet med förbindelse till de länder som är viktigast för svensk utrikeshandel.

Utveckling av godstransporterna

De förändringar i den globala handeln som skapas av minskade tullar, utvecklingen i stora länder som Kina och Indien m.fl. och som ofta beskrivs under begreppet globalisering, leder till en

¹ Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58) samt Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet.

närmast dramatisk ökning av transporter på global nivå. I ett längre perspektiv (sedan 1950-talet) har tillväxten av transportarbetet i världen nära följt BNP-utvecklingen, men sedan millennieskiftet har detta samband förändrats och handeln mellan länderna har uttryckt i värde ökat väsentligt snabbare än den globala BNP:n.

På europeisk nivå gäller dock fortfarande det traditionella sambandet mellan tillväxt och transportvolym. Åren 1995–2004 ökade godsvolymererna med 2,8 procent per år samtidigt som tillväxten var 2,3 procent per år. Europeiska kommissionen prognostiserar att BNP inom EU kommer att öka med 52 procent och godstransporterna med 50 procent fram till 2020.

Vägtrafiken dominerade godstransporterna i Europa 2000 med sina 43 procent, och 2010 beräknas andelen vara uppe i 46 procent. Järnvägen har minskat sin andel av godstransporterna under lång tid. År 1970 svarade järnvägen för drygt 30 procent men nu är marknadsandelen nere i 10 procent. Det innebär att järnvägen i stort sett behållit sin transportvolym men inte ökat i takt med den allmänna tillväxten. Europeiska kommissionen gör prognosen att järnvägens kräftgång kommer att fortsätta under perioden fram till 2020, om än i långsammare takt och trots olika initiativ för att stärka järnvägen i Europa.

Globalt är det sjötransporter som dominerar. Den internationella sjöburna godstrafiken ökade med 3,8 procent under 2005 och omfattade 7,1 miljarder ton. Åren 1985–2004 var den genomsnittliga årliga tillväxten för sjöburet gods 3,4 procent mätt i ton.

Även om containertrafiken ökar snabbast i dag så dominerar fortfarande bulktransporterna. I Europas hamnar svarar bulkgodset för 85 procent och containergodset för 10 procent. Ökar gör också roro-trafiken med antingen färjor med både passagerare och gods (s.k. ropax) eller renodlade godsfärjor. Östersjön, Nordsjön och Medelhavet är områden med omfattande roro-trafik.

Containertrafiken växer snabbast av sjöfartens olika segment. Detta är ett resultat dels av den globala handelns utveckling med strida godsströmmar från lågprisländer i Asien till USA och Europa, dels möjligheterna att skapa intermodala transportkedjor med standardiserade enhetslastbärare som lätt kan hanteras på både allt större fartyg och i rationell och automatiserad hantering i allt fler hamnar. Allt fler godslag blir dessutom möjliga att lasta i containrar och denna ökade *containerisering* ökar möjligheterna att skapa globala intermodala transportkedjor. Den totala containertrafiken i volym i världen ökade med 11 procent 2001–2006.

Den ökade containertrafiken har främst inneburit att den tidigare styckeogodstrafiken minskat betydligt. I dag transporteras obetydliga mängder styckeogods i översjötrafiken, dvs. i den långväga trafiken mellan olika kontinenter.

En redovisning av godstransporterna på global nivå är inte fullständig utan en kommentar om flygfrakten, vilken har ökat med i genomsnitt 6,6 procent åren 1985–2005. Flygfrakten har under den tiden också ändrat karaktär – från att i första hand vara ett alternativ för akuta transporter av värdefullt gods, t.ex. reservdelar till anläggningar i främmande länder, till att bli den normala distributionslösningen för värdefullt gods. Flygfrakten svarar i dag för 28 procent av den totala flygmarknaden mätt i andel av total transportlängd med flyg.

Östersjön – ett tillväxtområde med potential

För transporterna i Sverige är utvecklingen i Östersjöområdet av stor betydelse. Upplösningen av Sovjetunionen och utvidgningen av Europeiska unionen till 25 medlemsländer skapar nya handels- och transportmönster som i sin tur innebär nya förutsättningar för svenska företag och transportaktörer. Östersjöområdet har en högre tillväxt än Europa i övrigt och alla prognoser pekar på att tillväxten i Ryssland, de baltiska staterna och Polen fortsätter också fram till 2020.

Sveriges viktigaste handelspartners finns i norra Europa och USA, både vad gäller export och import. När det gäller importen dominerar den tyska marknaden. Exporten är jämnare fördelad, men även här har Tyskland en dominerande ställning. Tillväxtmarknader i Asien och östra Europa har goda tillväxtsiffror i svensk utrikeshandel men siffrorna utgår från låga nivåer. Det kommer därför att dröja innan dessa länder eventuellt kommer att dominera svensk utrikeshandel.

De jämförelsevis korta och medellånga avstånden i Östersjöområdet och till Europa gör att en betydande del av godset transporteras med roro-fartyg och bulkfartyg på fasta rutter mellan Östersjöhamnar och hamnar på kontinenten. Containertrafiken går antingen direkt till Göteborg från andra kontinenter eller lastas om i Hamburg, Bremerhaven eller någon av hamnarna i Nederländerna eller Belgien för att sedan gå med feeder-fartyg till svensk hamn.

Göteborg har en särställning när det gäller containertrafiken. Göteborg är den enda hamnen i Sverige med direkta anlöp av översjötrafik med contrainrar från Asien. Samtidigt är Göteborg den särklassigt största feeder-hamnen i landet med stor trafik till bl.a. Hamburg. Andra stora containerhamnar är Helsingborg och Gävle.

Godstransporternas utveckling i Sverige

Godstransporterna har under senare år ökat snabbare i Sverige än vad som prognostiserats av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i samarbete med trafikverken. Denna prognos sträcker sig fram till 2020. Analysen bygger på de förutsättningar som långtidsutredningen 2003/04 definierade i form av tillväxt och befolkningsmönster.

Eftersom BNP-tillväxten varit snabbare än långtidsutredningens bedömning har också tillväxten av godstrafiken blivit större; den nivå som beräknades för 2020 uppnåddes i princip redan 2005. En viktig anledning till denna utveckling är att utrikeshandeln har ökat snabbare än vad som förutsågs. Exempelvis har handeln med andra länder ökat med 17 procent de senaste fem åren (2000–2004), vilket ska jämföras med en tillväxt på totalt 55 procent de senaste 25 åren.

Den snabbare ökningen beror i sin tur på den stora internationella efterfrågan på traditionella svenska exportvaror som malm, stålprodukter, papper och massa.

Godstransporterna inom Sverige är starkt koncentrerade till åtta godstransportstråk. Dessa beskrevs första gången av den första Godstransportdelegationen (GTD I) i samarbete med SIKA i slutet av 1990-talet och beskrivningen har därefter uppdaterats vid två tillfällen.

Stråken går mellan de tätbefolkade områdena i Väst-, Syd- och Mellansverige samt genom Norrland från Luleå via Bergslagen ner till Göteborg. Stråken slutar i de områden där godset till andra länder lämnar landet.

För att godsflödet i en region ska betraktas som ett stråk enligt GTD:s och SIKA:s definition måste flödet överstiga 8 miljoner ton och/eller 200 miljarder kronor i värde under ett år.

De olika stråken är mycket robusta – trots de stora förändringar som inträffat i Sveriges närområde går godsströmmarna samma vägar som tidigare. Den enda förändring som kan noteras är att handeln med Centraleuropa, främst Polen och Baltikum, nu ger ut-

slag i ett stråk som volymmässigt överstiger viktkriteriet för Blekinges hamnar.

Trafiken i de tunga godsstråken sker både med långväga lastbilstrafik och med järnväg. Det dominerande godsslaget på järnväg är malmtrafiken som 2003 transporterade ca 44 procent av den totala järnvägsvolymen. Malmtrafiken är ett slag systemtåg. Andra viktiga systemtåg är transporter för främst enskilda företag som SSAB (Stålpendeln mellan Luleå och Borlänge) och Stora Enso (det s.k. baseport-systemet med särskilda containrar). Systemtåg som inte är malmtrafik representerade 22 procent av järnvägstrafiken med gods 2003, medan traditionell vagnlasttrafik svarade för ca 24 procent samma år. Snabbast växer den tredje järnvägsprodukten, kombitågen, vars andel 2003 var 10 procent. På kombitågen transporteras enhetslastbärare – containrar, växelflak och lastbilstrailer – mellan särskilda kombiterminaler.

De stora flygplatser som dominerar när det gäller passagerartrafiken är i dag också viktiga noder för flygfrakten till och från Sverige. De största flygfraktvolymer finns på Arlanda och Landvetter. Övriga stora flygfraktsfält är Skavsta, Sturup och Örebro. Under de senaste trettio åren har det skett en tredubbling av de fraktvolymer som hanteras på svenska flygplatser, vilket motsvarar en ökning med ca 4,5 procent per år.

Framtida godsflöden och godsnoder i Sverige

Hamnstrategiutredningen och Banverkets kombiterminalutredning har var för sig utgått från dels de stora godsstråken, dels den bedömning som kan göras av marknadens behov av godsnoder, när man har pekat ut de hamnar och kombiterminaler som kan bedömas vara särskilt viktiga för godstransporterna i framtiden.

Hamnstrategiutredningens förslag bygger på en studie av samtliga svenska hamnar och vilken roll de har förutsättningar att spela i framtiden. Utredningen identifierar sex olika hamnfunktioner:

- *Brohamnar* för persontrafik och gods – har funktionen av en bro till Sverige näraliggande handelspartners.
- *Industrihamnar* – hamnar för industrivaror, vilka är inrättade för en särskild industris behov.
- *Containerhamnar* – dessa hamnar hanterar enhetslaster främst i form av containrar.

- *Fordonshamnar* – hanterar fordon, fungerar som transshipmenthamnar för Östersjömarknaden.
- *Energihamnar* – hanterar olja och andra bränslen.
- *Avlastningshamnar* – hamnar som avlastar ansträngd landinfrastruktur; i Sverige har hamnarna i Väneren och Mälaren denna funktion.

Med hänsyn till karaktären på utrikeshandeln och transportbehoven i olika delar av landet föreslår utredningen att följande hamnar ska prioriteras för framtida infrastrukturinsatser på land och till sjöss:

- *Göteborg* – en nationellt strategisk hamn med den ojämförligt största godsomsättningen och därmed också största utbudet på hamntjänster.
- *Helsingborg* – en nationellt strategisk brohamn till Danmark samt efter Göteborg den ledande containerhamnen.
- *Malmö* – har nationellt strategisk betydelse som brohamn till Tyskland samt som energihamn för stora mängder oljeprodukter och andra bränslen.
- *Trelleborg* – en nationellt strategisk brohamn för trafik till Tyskland.
- *Karlshamn* (tillsammans med samverkanshamnen *Karlskrona*) – en nationellt strategisk brohamn för transporter till södra Östersjöområdet samt energihamn för bränsletransporter.
- *Norrköping* – en nationellt strategisk industri- och energihamn.
- *Kapellskär* – en nationellt strategisk brohamn till Sveriges viktiga handelspartner i Finland och Baltikum.
- *Gävle* – en hamn med växande containerverksamhet och en nationellt strategisk industri- och energihamn (exempelvis flygbränsle till Arlanda).
- *Sundsvall* – en nationellt strategisk industrihamn för skogsindustrin.
- *Luleå* – en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter.

Kombiterminalutredningen utgick för sin del från följande principer vid urvalet av vilka kombiterminaler som bör ses som strategiska i ett samlat nät för kombitrafik inrikes och i kontakt med hamnar för import- och exportgods:

- Noder ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden.
- Noder ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk.
- Noder ska ligga i strategiska lägen – dvs. där de stora stråken möts.
- Noder ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden till olika destinationer.

Med utgångspunkt i dessa principer föreslår Kombi-terminalutredningen att följande orter pekas ut som lämpliga att förlägga eller ytterligare utveckla omlastningsmöjligheterna för enhetslastbärare (växelflak, containrar och trailrar):

- Göteborg
- Hallsberg
- Jönköping
- Luleå
- Malmö
- Stockholm
- Umeå
- Älmhult.

Nedanstående figur visar hur de utvalda hamnarna och kombi-terminalerna ligger strategiskt placerade i de tunga robusta godsstråk som GTD I och SIKA ursprungligen identifierade och som uppdaterats av Väg- och Transportforskningsinstitutet (VTI) för Hamnstrategiutredningens räkning.

Figur 1 Karta över godsstråk tillsammans med de utpekade strategiska hamnarna och kombiterminalerna



Källa: Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen.²

Kartbilden visar tydligt hur de utvalda orterna utgör naturliga slutpunkter på stråken samt – vad gäller terminalerna – på orter där de stora stråken möts. Genom att satsa särskilt på att dessa godsnoder ska fungera rationellt och effektivt kan staten på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt skapa goda förutsättningar för näringslivets transporter och samtidigt hushålla med begränsade resurser.

Genom att bedöma hamnar och kombiterminaler i ett sammanhang blir sambanden mellan hamnarna och övriga delar av det nationella transportsystemet mer tydliga. Detta bör i sin tur skapa goda förutsättningar att bedöma vilka investeringsbehov som finns, även om det finns en lista med ett antal prioriterade hamnar och kombiterminaler.

² Med OPS-terminal avses orter där ny terminal bör byggas och finansieras i s.k. *offentlig privat samverkan (OPS)*.

Kopplingen till de robusta stråken bör också minska risken för att prioriteringslistan ska bli omodern i takt med den globala och europeiska utvecklingen av godstransporter.

1 Bakgrund och innehåll

Hamnstrategiutredningen och Banverkets Kombiterminalutredning har arbetat parallellt med att föreslå strategiska *hamnoder* och *kombiterminalnoder* i det svenska godstransportsystemet. Utredningarna har haft något olika uppdrag och förhållningssätt, men det finns en gemensam ambition bakom uppdragen – att skapa ett rationellt och effektivt godstransportsystem där länkar och noder är tätt sammansvetsade och finns där de behövs.

Avsikten med detta betänkande är att i ett sammanhang presentera de stråk och noder som i utredningarnas avrapportering identifieras som strategiska. Även flygfraktsverksamhet beskrivs översiktligt. Globala utvecklingstendenser som kan ha betydelse för utvecklingen i Sverige samt det EG-rättsliga ramverket presenteras också.

Respektive utrednings uppdrag finns i sin helhet i bilaga 1 och 2.

1.1 Betänkandets disposition

I kapitel 2 diskuteras den globala transportmarknadens utveckling med fokus på godstransporterna. Eftersom sjötransporter är det absolut dominerande transportsättet vid globala transporter ägnas en stor del av kapitlet åt att beskriva olika marknadssegment och deras utveckling. Därtill beskrivs globala utvecklingstendenser för godstransporter på flygfrakt. Beträffande järnvägstransporter finns det mycket få exempel på järnvägstransporter över flera kontinenter. Däremot finns det en hel del järnvägstransporter *inom* kontinenter i både Europa och Nordamerika. Därför koncentreras beskrivningen av järnvägstransporter på den europeiska marknaden och en jämförelse görs mellan järnvägssystemens roll i olika länder.

Vägtransporter har också en viktig roll i globala godsflöden och i logistikflöden, särskilt för matartrafiken. Det är dock svårare att

utläsa globala trender för godstransporter på väg specifikt, eftersom trenderna är starkt beroende av de mer volymslukande transportsätten. Därför beskrivs vägtransporter endast översiktligt och endast med ett svenskt perspektiv.

I kapitel 3 beskrivs godstransportsystemen i Östersjöområdet och områdets vikt för svensk utrikeshandel. Av naturliga skäl koncentreras beskrivningen till sjötransporterna; det finns gränsöverskridande järnvägstransporter i området men oftast används färjor för en del av transporten. I detta kapitel beskrivs även EU:s transportpolitik översiktligt.

I kapitel 4 beskrivs godstransporternas utveckling i Sverige, tillsammans med godstransportstråkens utveckling inom landet.

De noder som identifierats i Hamnstrategiutredningens respektive Kombiterminalutredningens förslag till regeringen finns beskrivna i kapitel 5.

En mer detaljerad beskrivning av Europeiska unionens olika initiativ inom transportsektorn finns i bilaga 3.

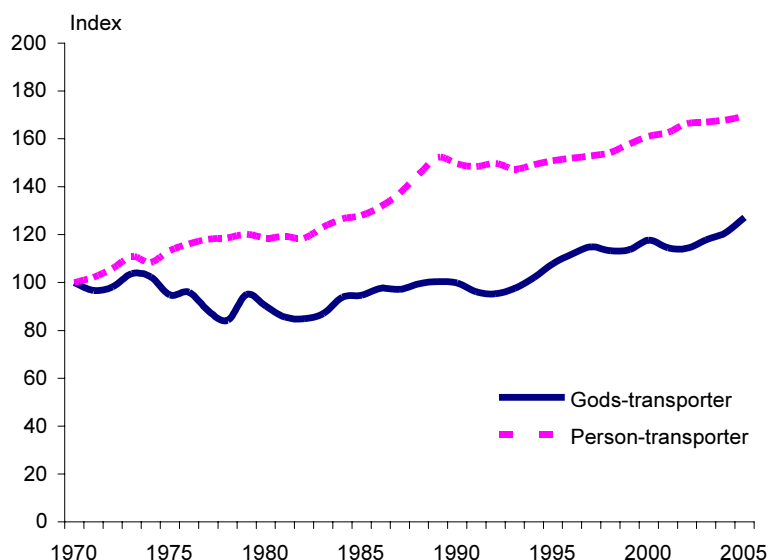
Underlagsmaterial till kapitlen 2–3 samt bilaga 3 har tagits fram av *WSP Analys & Strategi*.

1.2 Godstransporternas roll i det svenska transportsystemet

Enligt den senaste transportpolitiska propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160) är det fortsatta övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Delmålen ska fortsatt gälla tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, miljö, regional utveckling samt jämställdhet. Delmålen för miljö samt regional utveckling knyts till målen för miljöpolitik respektive regional utvecklingspolitik.

Godstransporternas utveckling i förhållande till persontransporterna i Sverige visas i figur 1.1 nedan.

Figur 1.1 Transporternas utveckling 1970–2005, index 1970 = 100



Källa: Bearbetning av material från SIKA.

1.3 Väl fungerande godstransporter – en grundförutsättning för näringslivet

De tjänster som godstransporter erbjuder skiljer sig på avgörande punkter från persontransporttjänster:

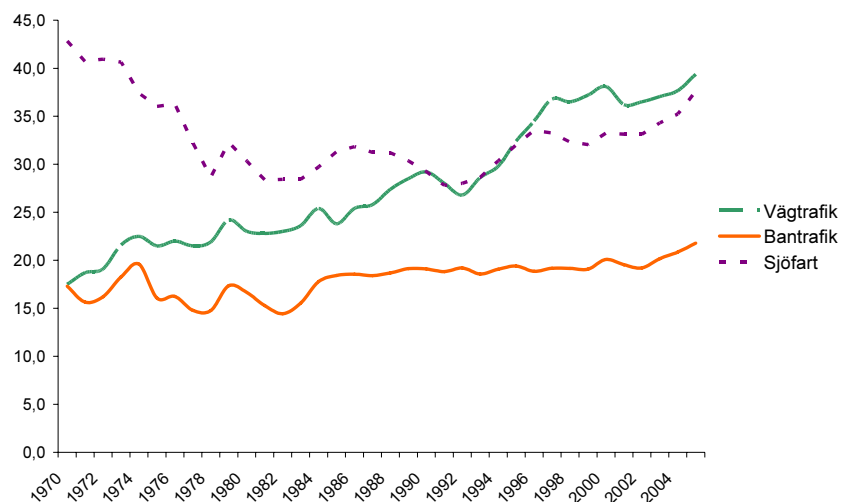
- Det engagemang som samhället tar i form av produktion av tjänsterna saknas helt; statens roll i godstransportsystemet är i stället att skapa förutsättningar på en fri godstransportmarknad. Denna roll har blivit än tydligare till följd av avregleringar av olika marknader.
- Godstransporterna integreras allt mer i företagens logistikkedjor, dvs. produktionsresurser finns på flera förädlingsställen på olika orter. Logistikkedjorna innefattar också mycket mer än bara själva transporten. Exempelvis är effektiv och korrekt informationsöverföring en viktig del. Konkurrensen på logistikmarknaden sker därför mellan olika logistikkedjor i stället för, som tidigare, mellan olika transportslag.

Ovanstående gör att godstransporter organiseras med helt andra utgångspunkter än persontransporter och de två olika förhållningssätten gör att det ibland uppkommer konflikter där nödvändiga prioriteringar måste göras. Exempel på detta är framkomligheten på järnväg på sträckor där godståg samsas med persontrafik, trängsel på vägnätet eller huruvida godsferjans tidtabell ska anpassas efter passagerarnas önskemål om ankomst- och avgångstider eller efter företagens önskemål om leveranstider av gods.

1.4 Utvecklingen av den svenska godstransportmarknaden

Transportarbetet på den svenska godstransportmarknaden har ökat med 143 procent under perioden 1959–2004. Vägtrafiken står för den största delen av ökningen, både i relativa och absoluta termer. År 2005 stod vägtrafiken för 39,4 procent av det totala godstransportarbetet i Sverige, järnvägen för 21,8 procent och sjöfarten för 37,6 procent. Resterande dryga 1 procent bestod av flygfrakt.

Figur 1.2 Godstransportarbete i Sverige, miljarder tonkilometer 1970–2005, procent



Källa: Bearbetning av statistik från SIKa.

När det gäller olika transportslags andel av utrikes godstransporter mätt i transporterade ton är förhållandet annorlunda. Här står sjöfarten för en större del, 58 procent, (exklusive olje- och malmtransporter), vägtransporter för 35 och järnväg för sju procent. Efter som dessa båda godsslag (vars volymer är omfattande) huvudsakligen transporteras med sjöfart blir sjöfartens andel ännu större om dessa varuslag skulle medräknas.

Mätt i ton transporteras enligt Sjöfartsverket 95 procent av all import och export med sjöfart. Om man mäter godsvärdet blir däremot framför allt flygfraktens andel av den totala utrikeshandeln betydligt större (se avsnitt 2.4.).

1.5 Godstransportsystemet består av stråk och noder

I godstransportsammanhang talas det ofta om stråk och noder. Stråk som använder ett eller flera trafikslag för omlastning, lagring eller annan godshantering möts i noderna, som i sin tur kan bestå av en eller flera terminaler. De terminaler som har störst betydelse ur ett intermodalt perspektiv är hamnar och kombiterminaler.

För ett export- och importberoende land som Sverige transporteras det gods som produceras och konsumeras långa sträckor. Samverkan mellan olika trafikslag – s.k. *intermodalitet* – är därför vanligt förekommande. Intermodalitet eller *sam-modalitet*¹ är centrala begrepp och terminalerna har en nyckelfunktion i dessa transportkedjor.

I takt med att sjöfarten ökar och intermodala transportlösningar blir allt vanligare utvecklas och expanderar de svenska hamnarna; de flesta hamnar är redan i dag intermodala knutpunkter för såväl import- som exportvaror och många hamnar bedriver omfattande kombiterminalverksamhet på hamnområdet. Även effektivt fungerande kombiterminaler i inlandet fyller en viktig funktion i godstransportsystemet – dels som komplement till hamnarna genom olika torrhamnskoncept där godset lastas direkt från hamnen till järnvägstransport med slutdestination i inlandet, dels för omlastning till och från järnväg, främst för inrikes transporter.

Vad som ska betraktas som strategiska noder, hamnar och kombiterminaler beror till viss del på vems perspektiv som intas. En terminal kan vara strategisk för ett eller flera företag och/eller en region utan att för den skull vara strategisk för landet som helhet.

¹ Se vidare avsnitt 3.6 samt bilaga 3 om EU:s transportpolitik.

Det kan också vara så att en för Sverige strategisk godsnod inte är strategisk ur ett nordiskt eller europeiskt perspektiv.

Vid planering av strategiska godsnoder i Sverige har staten spelat en mindre aktiv roll än i många andra europeiska länder.² I exempelvis Tyskland och Italien har insatser gjorts på nationell nivå för att bygga upp nationella system av logistikcentrum.

I arbetet med att utveckla det svenska godstransportsystemet har fem utgångspunkter varit centrala. Dessa formulerades och utgjorde också utgångspunkter i de båda tidigare godstransportdelegationernas (GTD I och GTD II) utredningsarbete:

- Godstransportsystemet bör vara marknadsstyrt.
- Behoven hos aktörer som har varor att förflytta – de s.k. varuägarna – är centrala.
- Statens roll bör vara att skapa förutsättningar.
- De transportpolitiska målen bör vara styrande.
- På en öppen transportmarknad har staten ett särskilt ansvar att främja svenska företags internationella konkurrenskraft.

Dessa utgångspunkter är ett sätt att beskriva en svensk modell som stödjer framväxten och utvecklingen av ett effektivt och rationellt godstransportsystem. I godstransportsystemet samspelar strategiska noder med olika stråk.

² Ett undantag där staten tar en mycket aktiv roll är de kombiterminaler som ägs av statliga Jernhusen och arrenderas ut till exempelvis Cargo Net.

2 Den globala godstransportmarknadens utveckling

I detta kapitel beskrivs ett antal globala utvecklingstendenser uppdelat på olika trafikslag. De trafikslag som framför allt används i globala transporter (dvs. mellan olika världsdelar) är luftfart och sjöfart – av naturliga skäl är det inte möjligt att transportera gods med järnväg och väg på dessa avstånd. Det perspektiv som tas i kapitlet för järnvägen blir därför huvudsakligen det europeiska.

Det finns också inomkontinentala godstransportstråk för lastbilar, där färjetransport ibland nyttjas vissa sträckor, i andra fall går transporten med lastbil hela vägen. Denna typ av transporter är en viktig del av godstransportsystemen, inte minst representerar vägtransporten en stor del av det totala transportarbetet. I detta kapitel beskrivs dock inte denna typ av transporter separat utan beskrivningen av vägtransporter förekommer i jämförelser med andra trafikslag.

Om ingen annan källa anges så kommer statistiken i kapitlet från Baltic Maritime Outlook.

2.1 Utvecklingsriktningar

I genomsnitt utgör logistikkostnaderna (inklusive kostnader för transport och lagring) 10–15 procent av slutkostnaderna för en färdig produkt i europeiska företag¹.

Utvecklingen av godsstråk och noder genomgår för närvarande två samtidiga men motsatta utvecklingsriktningar – dels en centralisering, dels en decentralisering. Europeiska och regionala distributionscenter centraliseras till större hubbar där allt mer gods samlas för vidare distribution. Samtidigt har kapacitetsproblem,

¹ Källa: Europeiska kommissionen.

framför allt på kontinenten i Europa, inneburit att mindre hubbar uppstått med en viktig roll i godstransportsystemet.

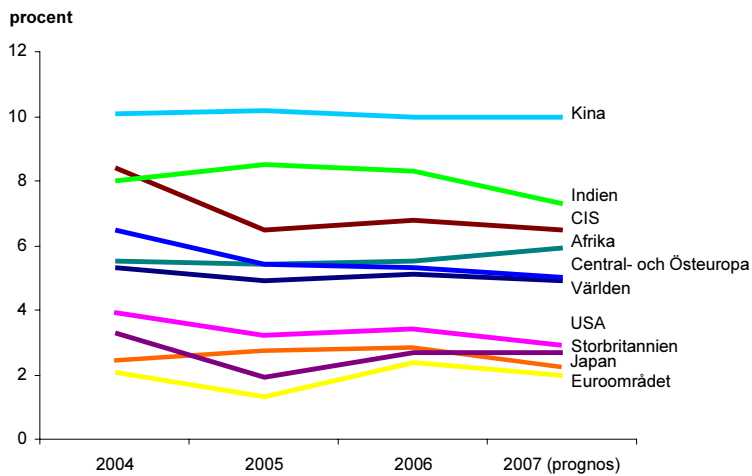
En annan tendens är att särskilda logistikföretag anlitas för transportererna i stället för att företag anlitar transportörerna direkt. Som en följd av detta utvecklas samarbetet mellan speditörer och transportörer allt mer; exempelvis integrerar företagen sina IT-funktioner. Denna optimering av försörjningskedjor leder ofta till att mer volymberoende transportsätt som sjöfart och järnväg gynnas eftersom samlastning kan ske.

Det finns också andra avvägningar än rent ekonomiska eller tidsmässiga vid val av transportsätt. Exempel på sådana är miljö (energiförbrukning och utsläpp), tryggad energiförsörjning och företagets geografiska läge.

2.2 Världsekonomin förbättras och nya marknader växer fram

Den globala ekonomin har förändrats i takt med vetenskapliga framsteg, minskade handelshinder och den politiska utvecklingen. Tillväxttakten är för närvarande hög i världsekonomin. Figur 2.1 nedan visar att t.ex. Kinas relativa ekonomiska tillväxt är ungefär fem gånger så stor som tillväxten inom EU-området och dubbelt så stor som tillväxten globalt.

Figur 2.1 Ekonomisk tillväxt i olika delar av världen 2004–2007, procentuell förändring av BNP per år (CIS avser Commonwealth of Independent States, dvs. tidigare Sovjetstater)

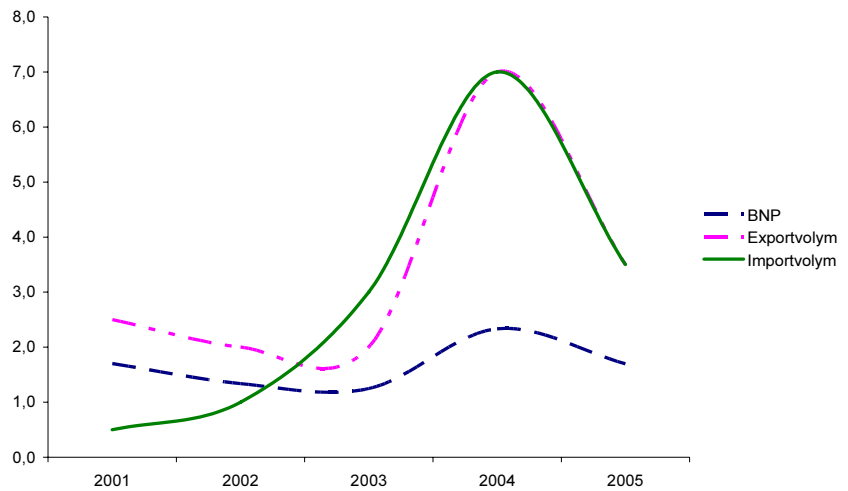


Källa: ESPO:s årsrapport 2006-2007.

2.2.1 Transporterna ökar i högre takt än BNP

Handeln och därmed också transporterna, växer stadigt över tiden, även under lågkonjunktur om än i något långsammare takt under dessa perioder. Transporterna ökar dessutom mer än BNP-tillväxten, vilket framgår i figur 2.2 nedan.

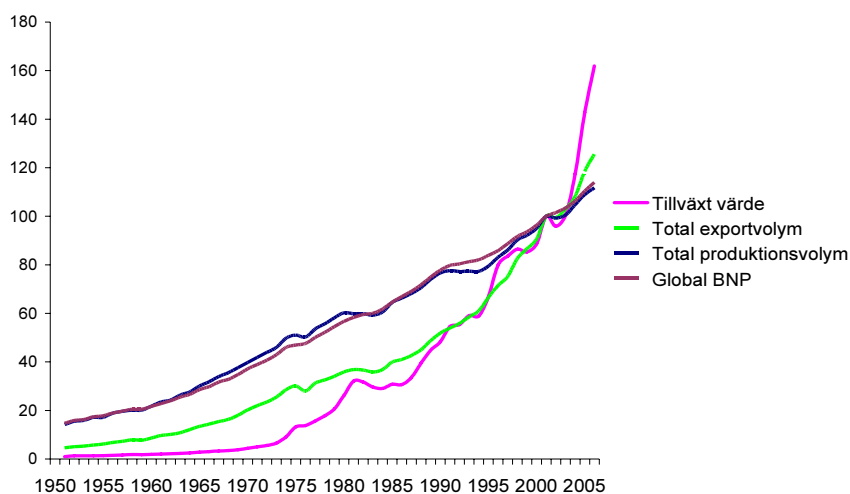
Figur 2.2 BNP tillväxt (procent) i förhållande till tillväxt av export och importvolym i Europa 2001–2005



Källa: Världshandelsorganisationen (WTO).

Anlägger man ett ännu längre utvecklingsperspektiv – sedan 1950-talet – och inkluderar varuvärdet visar det sig att utvecklingen av transporter länge följt utvecklingstakten för BNP. I figur 2.3 nedan visas att värdet på exportvaror och exportvolymerna globalt sett ökat markant sedan millennieskiftet.

Figur 2.3 Global BNP-tillväxt och global tillväxt i export- och produktionsvolymerna samt värde, index 2000 = 100



Källa: Världshandelsorganisationen (WTO), World trade developments in 2005.

2.2.2 Det europeiska perspektivet²

Tar man i stället det europeiska perspektivet har godstrafikvolymerna i Europa (2,8 procent per år) ökat i takt med den ekonomiska tillväxten som i genomsnitt var 2,3 procent per år eller totalt 18 procent under perioden 1995–2004. I dag svarar godstransporterna på väg för 44 procent av de totala transportvolymerna och mellan 1995 och 2004 ökade vägtransporterna i Europa med 35 procent. Järnvägen har sedan 1970 till i dag minskat sin marknadsandel från 31 till 10 procent. Under perioden 1995–2004 ökade däremot järnvägstransporterna med 6 procent. Det långsiktiga tappet av marknadsandelar fortsätter för järnvägen, men volymerna är konstanta på Europeanivå.

Närsjöfarten hade under perioden 1995–2004 tillväxttal som nästan motsvarar vägtrafikens.³

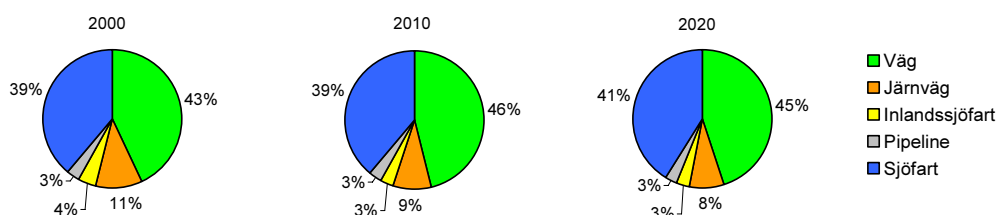
² Källa hela avsnittet Europeiska kommissionen.

³ De största tillväxttalen på närsjöfart finns i Frankrike som under senaste decenniet ökat transportvolymerna med 30 procent och i Belgien med 50 procent.

Europeiska kommissionen räknar i halvtidsöversynen av sin vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken – *Hållbara transporter för ett rörligt Europa* – att järnvägen ska fortsätta att tappa marknadsandelar fram till 2020. Kommissionen räknar också med att BNP ska öka med 52 procent fram till 2020 och att godstransporterna ska öka totalt med 50 procent – ökningen blir störst för vägtrafiken, som antas öka med 55 procent. För järnvägen stannar ökningen vid 13 procent medan närsjöfarten ökar med 59 procent och inlandssjöfarten med 28 procent.

Fördelningen mellan de olika transportslagen 2000, 2010 och 2020 enligt kommissionens prognoser redovisas i figur 2.4 nedan.

Figur 2.4 Fördelning mellan olika transportslag av totalt godstransportarbete 2000, 2010 samt 2020, procent



Källa: Europeiska kommissionen.

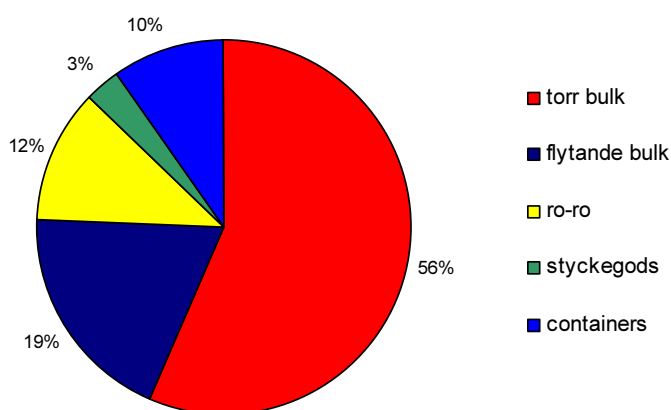
2.3 Sjötransporternas utveckling – trender⁴

Den internationella sjöburna godstrafiken ökade med 3,8 procent under 2005 och omfattade 7,1 miljarder ton.⁵ Under perioden 1985–2004 var den genomsnittliga årliga tillväxten mätt i ton 3,4 procent för sjöburet gods. Fördelning av godstyper som transporteras till och från EU-länderna med sjötransport visas i figur 2.5 nedan.

⁴ Källa hela avsnittet ESPO, Baltic Maritime Outlook samt Lloyd's Fair play Research

⁵ ESPO:s årsrapport 2006-2007.

Figur 2.5 Fördelning av godstyper till och från EU-länderna, ton 2005



Källa: ESPO:s årsrapport 2006-2007.

2.3.1 Bulk dominerar den sjöburna trafiken

Även om containertrafiken ökar snabbast så står den fortfarande bara för tio procent av den godsomsättning i ton som hanteras i hamnarna i EU:s medlemsländer. Cirka 85 procent är bulk gods, mestadels torrbulk, t.ex. kol- och stålprodukter och flytande bulk, framför allt råolja. Tankfartygen utgör drygt 40 procent av världsfloTTan, även om fartyg för flytande gas blir allt vanligare.

Rotterdam är den dominerande hamnen för all slags bulk i Europa, mycket tack vare den lätta inseglingen och närheten till klustret av petrokemisk industri i Rotterdam och Antwerpen.

2.3.2 Roro ökar stadigt, särskilt godsdelen

Dover är den största roro-hamnen i Europeiska unionens medlemsländer följt av Calais, Zeebrugge, Lübeck, Immingham, Rotterdam, Trelleborg och Göteborg. I Figur 2.6 nedan illustreras roro- och ropax-linjer i norra Europa.

Roro-marknaden består i huvudsak av fyra undermarknader:

- *Översjötrafik med nya bilar.* Bilindustrins utveckling de senaste fem decennierna karaktäriseras av ökad koncentration och globalisering. De sjöburna transportererna av bilar förväntas dess-

utom öka stadigt under de närmast kommande åren, framför allt beroende på den starka tillväxten i Ryssland, Östra Europa och Turkiet. Japan och Korea är de största exportörerna av nya bilar. De största bilhamnarna i Europa är Zeebrugge, Bremerhaven, Emden, Antwerpen, Barcelona och Southampton.

- *Översjötrafik med reguljära roro-linjer.* Så kallade conro-fartyg (fartyg med både container- och roro-enheter) var tidigare populära på vissa rutter där hamnarna hade dålig utrustning. I dag har konceptet nästan försvunnit utom på viss trafik till Afrika och Sydamerika.
- *Europatrafik med färjor för både gods och passagerare.* Godsdelen har blivit allt viktigare för den färjetrafik som kombinerar gods och passagerare.
- *Europatrafik med färjetrafik för enbart gods.* Färjetrafiken för enbart gods exploderar och i de flesta regioner blir fartygen större och är därtill en bristvara i takt med att flottan blir allt äldre. Stora marknader är Skandinavien och Nordsjön, medan roro-trafiken i Medelhavet konkurrerar med biltransporter. Allt mer av detta roro-gods förväntas i framtiden gå i containrar.

Figur 2.6 Roro- och ropax-linjer i norra Europa



Källa: Baltic Maritime Outlook 2006.

2.3.3 Containern tar marknadsandelar

Containern introducerades för cirka femtio år sedan och har sedan dess öppnat nya marknader för många företag världen över. I stället för att chartra ett helt skepp (vilket kräver stora volymer) kan varuägare nu skicka sitt gods i det antal containrar man behöver för ett relativt lågt pris. En stor del av alla containrar ägs av rederier men många ägs också av enskilda varuägare. Containern konkurrerar med trailertransporterna på väg och flygtransporterna när det gäller pris och leveranstid.

Den totala containerhanteringen i världens hamnar ökade med 11 procent perioden 2001–2006. Containertrafiken mellan Fjärran Östern och Europa samt trafiken över Stilla Havet ökade med åtta

respektive nio procent 2006. Containertrafiken över Atlanten är mindre omfattande och har också en lägre årlig tillväxt. Trafiken mellan Europa och Latinamerika ökade med nästan 16 procent 2005 och 2006 och den intraeuropeiska containertrafiken med 19 procent, även om denna sistnämnda tillväxt skedde från en låg nivå. Marknadsandelen för containern i den intraeuropeiska trafiken är nämligen liten, eftersom vägtransporter är så mycket snabbare.

Containerhanteringen har främst tagit marknadsandelar från styckegodshantering; i dag transporteras nästan inget styckegods i översjötrafik. De största pådrivande faktorerna till den stora ökningen av containertrafiken har dels varit en ökad containerisering av nya varuslag, dels transshipment-trafiken som ökat tack vare tillväxt i asiatiska hamnar, främst i Kina.

Strukturförändringar på containermarknaden

Sedan 1990-talet har en strukturförändring skett av ägarskapet i den globala containerflottan. Alla större rederier chartrar fartyg för att utöka sin flotta; det är numera vanligt att rederier endast äger halva sin flotta. Denna ägda halva består av stora fartyg i öst-västlig trafik; resten chartras. En annan trend är att rederier samarbetar i allt större utsträckning och går samman i nya företag. Detta gäller både översjö- och feeder-trafik.

Ett möjligt nästa steg är att logistikföretag som i dag har sin huvudsakliga verksamhet inom lastbilstransporter förvärvar feederoperatörer för att få bättre kontroll över hela transportkedjan.

Den största containeroperatören är danska Maersk som har en marknadsandel på knappt 20 procent av containermarknaden uttryckt i totalt antal transporterade *Twenty-foot Equivalent Units* (TEU).

Containerflottan

I oktober 2006 hade containerflottan i världen en kapacitet att transportera ca 9,2 miljoner TEU. Det finns i dag en överkapacitet i containerflottan, enligt de flesta marknadsbedömare. Dessutom är flottans tillväxt för närvarande större än containermarknadens. Ett

skäl till detta är att de största containerrederierna beställer nya fartyg med mycket större kapacitet än tidigare. Exempelvis har Maersk beställt åtta fartyg som kan lasta ca 13 000 TEU vardera (ett sådant fartyg motsvarar 140 tåg). Ett problem med dessa fartyg kan dock vara att flertalet hamnar saknar kapacitet att hantera fartyg av denna storlek, vilket i sin tur ställer krav på utökning av kapacitet i hamnar och farleder.

En positiv konsekvens är att bränsleförbrukningen per TEU minskar radikalt (enligt Maersks egna beräkningar med upp till 67 procent). Med tanke på att klimatförändringarna påkallar större uppmärksamhet också på utsläpp och bränsleförbrukning till sjöss är det troligt att de stora fartyg som nu lanseras kommer att kunna ta marknadsandelar, vilket i sin tur innebär att mindre operatörer slås ut och överkapaciteten försvinner. Det finns även bedömare som tror att sjöfart kommer att påföras avgifter för utsläpp som en följd av den pågående revisionen av Kyotoprotokollet, vilket kommer att gynna större fartyg med mindre utsläpp per enhet.

Fraktpriser

Priset för att frakta en container ser olika ut för olika sträckor. Det är t.ex. betydligt billigare att transportera containrar från Europa till Asien än vice versa. Samma förhållande råder på priset från USA till Asien. Däremot är priset på frakter från USA till Europa lägre än det omvända.

Mellan 2002 och 2005 var efterfrågan på containertransporter större än utbudet och då steg priset. Priset framöver väntas däremot inte öka särskilt mycket beroende på det kommande stora utbudet av fartyg och den ökande konkurrensen mellan operatörer om godset.

Containerns transportväg

Majoriteten av de containrar som importeras till Europa innehåller konsumentvaror som är adresserade till olika lager. Ibland öppnas (strippas) containern och godset fraktas vidare landvägen från lagret, men det är också vanligt att containern skeppas ostrippad till

sin slutdestination. Även behovet av tomma containrar styr var containern strippas.

Ett problem är att det kan vara svårt att anpassa feeder-trafik till exportörers och importörers behov av att trafiken matchar de stora översjöfartygen. Importen från Asien, liksom Rysslands stora efterfrågan, ställer dessutom nya krav på transportvägarna.

För närvarande är containertrafiken via transsibiriska järnvägen liten, och den har minskat under senare år eftersom fraktpriserna ökat med 30 procent. Trafiken anses inte heller tillförlitlig. I stället ökar godsomsättningen i de finska hamnarna. Många bedömare tror dock att transsibiriska järnvägen har en stor potential framöver eftersom det bara tar 10–17 dagar att transportera gods till Europa från Asien jämfört med 30 dagar om godset går sjöledes (se figur 2.7 nedan).

Figur 2.7 Transportvägar och ledtider i transportleder mellan Europa och Asien



Källa: Bearbetning av material från bl.a. Interregprojektet *Baltic Gateway*.

2.3.4 Styckegodsmarknaden är liten men utvecklas något

En stor del av det traditionella styckegodset fraktas numera i containrar. Styckegodsmarknaden har dock börjat utvecklas igen under de senaste åren beroende på de växande ekonomierna i Fjärran Östern, Brasilien, Ryssland och Sydafrika som behöver olje- och gasutrustning samt byggnadsmaterial. Antwerpen är den ledande europeiska styckegodshamnen.

Godshanteringen av styckegods är personalintensiv. Utrymmet i hamnarna för denna hantering blir också allt mindre i takt med att containertrafiken ökar.

2.4 Den globala marknaden för flygfrakt

Flygfrakter definieras av *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) som gods som transporteras för kommersiellt bruk. I flygfrakter räknas alltså inte postflyg in. Ungefär 70 procent av de totala flygtransporterna i världen är passagerartransporter, flygfrakt står för ca 28 procent och resterande 2 procent är postflyg. Flygfrakt ingår ofta i logistikföretagens intermodala transportkedjor.

Flygfrakt kan transporteras på tre olika sätt:

- i flygplan enbart avsedda för godstransporter (freighters)
- i passagerarplanens buk (pax-belly)
- i lastbil till eller från ett nav för vidare befordran med flyg (trucking).

Flygfraktmarknaden har ändrat karaktär under de senaste tjugo åren. Från att på 1980-talet enbart ha använts för transporter där snabbhet var vitalt och för transport av gods av högt värde har utvecklingen gått mot att även andra typer av produkter transporteras. Exempel på gods som numera ofta transporteras med flyg är maskinkomponenter, elektronik, högteknologiska instrument och läkemedel. Att utvecklingen har tagit fart beror främst på att fraktpriserna gått ner genom att kapaciteten byggts ut. Enligt OECD transporteras två procent av all global export och import med flygfrakt uttryckt i vikt. Värdet på det transporterade godset beräknas till ca 30 procent.

Precis som var fallet med flygtrafiken med passagerare minskade flygfrakten radikalt 2001–2002 men volymerna är tillbaka på samma nivå och har också ökat. Flygfrakt beräknas ha högre tillväxt än passagerartrafiken med flyg.

Den globala flygfraktmarknaden är uppdelad på fyra stora delmarknader:

- Nordamerika (inrikes)
- Europa–Asien
- Europa–Nordamerika
- Asien–Nordamerika.

En femte marknad, den inomasiatiska, har för närvarande stor tillväxt från att i princip inte existerat alls i början av 2000-talet.

Det finns också tidtabellbundna linjer mellan världsstäder, där de med högst godsomsättning är linjerna Hong Kong/Kina–Tokyo, New York–Tokyo och London–New York.

För närvarande är Nordamerika den största marknaden med en marknadsandel på ca 35 procent men den största tillväxten sker i Asien. Om tjugo år beräknas flygfraktmarknaden i Asien vara större än den i Nordamerika.⁶ Den stora tillväxten på inomasiatiska transporter beror bl.a. på bristande infrastruktur i form av väg och järnväg i flera länder.

Den globalisering och omstrukturering som syns inom sjötransporterna – särskilt containertransporter – finns ännu inte inom flygfraktmarknaden, utan här används ofta det egna landets operatör i första hand. Det förekommer dock vissa *joint venture*-avtal⁷ mellan operatörer från olika länder och kontinenter i syfte att skapa större marknadsandelar.

I tabell 2.1 nedan visas uppgifter från International Civil Aviation Organizations (ICAO) på flygfraktens utveckling mellan 1985 och 2005 i ett globalt perspektiv. Organisationen gör också egna prognoser om tillväxten, där den senaste prognosen sträcker sig fram till 2025.

⁶ Källa: Airports Council International (ACI).

⁷ Joint venture – när företag går samman i ett nytt bolag för att kunna utveckla ett projekt tillsammans.

Tabell 2.1 Flygfraktens utveckling 1985–2025, uppdelat på den totala trafiken och den internationella (mellan kontinenter)

	Utfall 1985	Utfall 2005	Prognos 2025	Årlig tillväxt, procent	
				1985–2005	2005–2025
TOTALT					
Transporterat gods (miljoner tonkilometer)	39 813	142 579	510 000	6,6	6,6
Transporterat gods (tusen ton)	13 742	37 660	145 000	5,2	5,5
INTERNATIONELL TRAFIK					
Transporterat gods (miljoner tonkilometer)	29 384	118 482	452 120	7,2	6,9
Transporterat gods (tusen ton)	5 884	22 630	110 000	7,0	6,5

Källa: International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Tabellen ovan visar att ca 74 procent av trafiken 1985 uttryckt i transporterade tonkilometer var internationell. År 2005 var motsvarande siffra 83 procent och 2005 88 procent. Uttryckt i vikt är också flygfrakttrafiken till stora delar internationell; 1985 var den internationella trafiken ca 43 procent, 2005 60 procent och 2025 beräknas den internationella flygfrakttransporterna representera ca 76 procent av de totala godsmängderna.

I tabell 2.2 nedan visas de flygplatser i världen som hanterar mest gods.

Tabell 2.2 De 30 största flygplatserna i världen för flygfrakt, uttryckt i hanterad godsmängd (ton) på respektive flygplats 2006

Flygplats	Total godsmängd (ton)	Förändring 2005–2006 procent
Memphis	3 692 081	2,6
Hong Kong	3 609 780	5,1
Anchorage	2 691 395	5,4
Seoul	2 336 572	8,7
Tokyo	2 280 830	-0,5
Shanghai	2 168 122	16,8
Paris	2 130 724	6,0
Frankfurt	2 127 646	8,4
Louisville	1 983 032	9,2
Singapore	1 931 881	4,2
Los Angeles	1 907 497	-1,6
Miami	1 830 591	4,3
Taipei	1 698 808	-0,4
New York	1 636 357	0,2
Amsterdam	1 566 828	4,7
Chicago	1 558 235	0,8
Dubai	1 503 697	14,3
London	1 343 930	-3,3
Bangkok	1 181 814	3,6
Beijing	1 028 909	31,6
Indianapolis	987 449	0,2
Newark	974 961	2,6
Osaka	842 016	-3,2
Tokyo	837 262	4,8
Guangzhou	824 907	9,9
Dallas/Fort Worth	757 856	2,1
Luxemburg	752 676	1,3
Atlanta	746 502	-2,8
Cologne	691 110	7,4
Kuala Lumpur	677 446	3,2

Källa: ACI – Annual Traffic Statistics Collection.

Tabellen ovan visar att även flygfrakten är koncentrerad till ett antal större globala hubbar, precis som med sjötransporterna.

2.5 Den europeiska järnvägsmarknaden

Som tidigare anförts har de volymer som transporteras med järnväg varit relativt konstanta perioden 1995–2004. Som en konsekvens av den stora totala volymökningen av godstransporter har därmed järnvägen minskat sin andel av de totala godstransportvolymerna i Europa.

Det finns många förklaringar till järnvägens kraftgång på gods- trafikmarknaden i Europa. En jämförelse med USA visar t.ex. att Europas uppdelning i ett antal nationella järnvägssystem med skilda tekniska och administrativa förutsättningar är en nackdel för utvecklingsmöjligheterna. Järnvägen är ett transportmedel som är ägnat för längre och medellånga distanser. Järnvägen som transportalternativ för gods är därför känslig för byråkratiska hinder och bristande samarbete mellan nationella järnvägsoperatörer. Olika studier visar att genomsnittshastigheten för en järnvägs- transport i Europa är 18 km/tim⁸ dvs. ungefär den fart som isbry- tarna i Bottenviken presterar en normal isvinter. Därtill engagerar en transport mellan Sverige och Spanien sex olika järnvägsföretag. I USA, där dessa nationella hinder saknas, har det varit möjligt för järnvägen att behålla en marknadsandel på ca 50 procent sedan 1970.

Järnvägens svaga utveckling har föranlett Europeiska unionen att ta initiativ till tre järnvägspaket som av miljöskäl syftar till att förbättra förutsättningarna för järnvägstrafik i förhållande till väg- trafiken; två av dessa är beslutade. Ett viktigt inslag i paketen är av- regleringen av godstransportmarknaden samt arbetet med att för- bereda speciella godstågskorridorer där tåg med gods ska kunna framföras snabbare och med säkrare tidshållning.⁹

I flera europeiska länder har dessutom intresset för kombinerad trafik – intermodalitet – föranlett särskilda satsningar på kombi- trafik och kombiterminaler. Bland annat finns det i Tyskland möj- ligheter för privata aktörer att söka investeringsbidrag för att bygga nya kombiterminaler.

Den tilltagande trängseln på Europas motorvägar och avgifter för tyngre trafik som införts i Tyskland, Schweiz och Österrike kommer också att skapa bättre förutsättningar för järnvägen att konkurrera på längre distanser. Det finns även tecken på en struk-

⁸ Källa: Europeiska kommissionen.

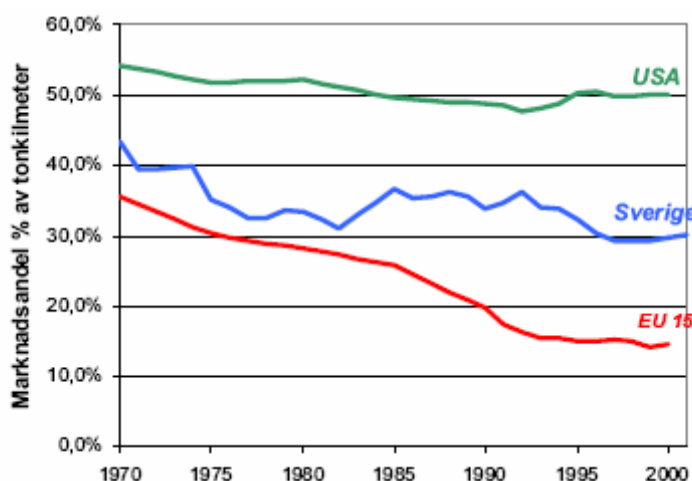
⁹ Se vidare bilaga 3.

turrationalisering inom järnvägsbranschen; samtidigt som nya mindre nischaktörer växer fram på marknaden går stora traditionella järnvägsförvaltare samman på godstrafikområdet. Den tyska järnvägens gods företag *Railon* har t.ex. övertagit godstrafiken i Nederländerna och Danmark och har ett långtgående samarbete med *Green Cargo* i Sverige.

Jämfört med situationen i Europa i övrigt är den svenska järnvägen framgångsrik. Även i Sverige har visserligen marknadsandelen för järnvägen sjunkit långsiktigt – från 43 procent 1970 till drygt 30 procent i dag – men Sverige har trots detta den järnväg som har störst marknadsandel i Europa (se figur 2.7 nedan). Därefter följer Finland med 27 procent, i Frankrike var andelen 22 procent och i Tyskland 18 procent i slutet av 1990-talet.

Sverige och Finland var också de länder där järnvägen var effektivast räknat i trafikenheter per anställd.¹⁰

Figur 2.8 Jämförelse mellan järnvägens andel av totala godstransporter i Sverige, EU 15 och USA 1970–2000



Källa: Järnvägsutredningen (SOU 2003:104).

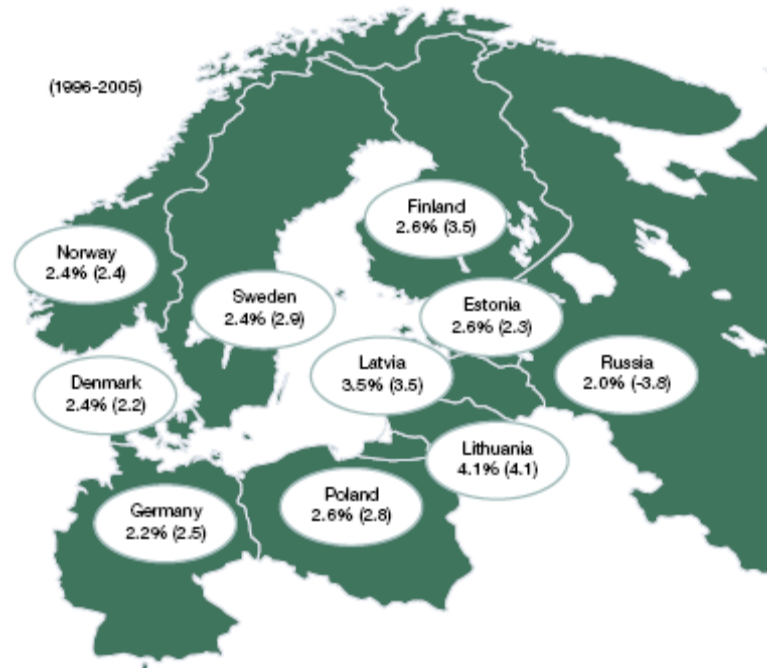
¹⁰ *Effektiva tågssystem för godstransporter – en systemstudie*, KTH Järnvägsgruppens rapport 0504 Stockholm 2005 sid. 29.

Figuren ovan visar utvecklingen av marknadsandelen för järnvägen i Sverige jämfört med utvecklingen i unionens medlemsländer samt i USA. Den indikerar att tappet av marknadsandelar minskat jämfört med tidigare perioder, vilket kan peka på en förändring som kan få ytterligare skjuts av den ökade miljömedvetenheten och en ansvarsfull klimatpolitik.

3 Östersjön – ett tillväxtområde med potential

I detta kapitel tas ett Östersjöperspektiv eftersom det är i detta område de viktigaste länderna för svensk utrikeshandel finns. Situationen i andra delar av Europa behandlas sålunda inte alls. De källor som används om inget annat anges är rapporter inom ramen för Interreg-projektet Baltic Gateway, rapporten Baltic Maritime Outlook samt konsultföretaget Lloyd's Register Fairplays olika rapporter. Länderna i Östersjöområdet har en snabbare ekonomisk tillväxt än genomsnittet i Europeiska unionen. Den genomsnittliga tillväxten i EU:s medlemsländer 2005 var 2,1 procent, och figur 3.1 nedan visar att alla länder i Östersjöområdet förutom Ryssland, hade en högre tillväxt. Litauen växte snabbast med 4,1 procent, följt av Lettland med 2,4 procent. Under perioden 2005–2020 förväntas den starka tillväxten att fortsätta.

Figur 3.1 Prognostiserad årlig genomsnittlig BNP-tillväxt i Östersjöländerna 2005–2020 inom parentes visas genomsnittet under perioden 1996–2005



Källa: Baltic Maritime Outlook 2006.

Den totala handeln i Östersjöområdet uppgick 2003 till cirka 1,8 miljarder ton. Både importen och exporten förväntas öka med över 40 procent fram till 2030. Tillväxten beror framför allt på en ökad handel mellan länderna inom Östersjöområdet. Totalt beräknas Östersjöländernas export öka med 48 procent och importen med 41 procent 2003–2020. Viktiga drivkrafter bakom denna ökning är den växande handeln mellan Ryssland och Tyskland och mellan Polen och Tyskland.

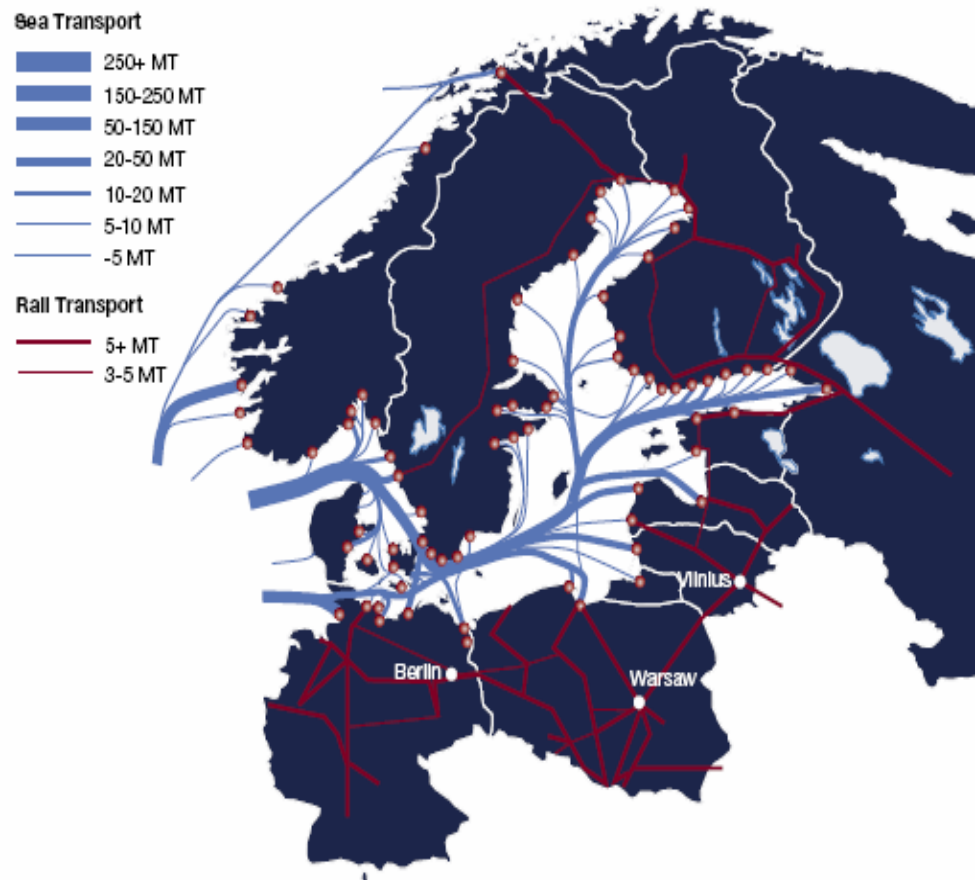
3.1 Den sjöburna trafiken ökar mest i Östersjöområdet

Den sjöburna trafiken i Östersjöområdet växer i takt med handeln; framför allt växer den sjöburna trafiken för handeln med länder utanför området. Mellan 2003 och 2020 förväntas de sjöburna volymerna att växa med 64 procent. Väg- och järnvägstrafiken förväntas under samma period öka med 27 procent.

Omkring 60 000 fartyg passerade in och ut ur Östersjön 2006 och totalt transporterade dessa ca 800 miljoner ton. Svenska hamnar hanterade under 2006 ca 180 miljoner ton gods, vilket innebär att den största delen av trafiken på Östersjön går Sverige förbi.

I varje enskilt ögonblick trafikerar ca 1 300 fartyg Östersjön. En stor del av fartygen är lastade med gods till eller från en eller flera nordeuropeiska hamnar. Fartygstrafiken till och från Östersjön använder sig av tre olika sjövägar – Stora Bält, Öresund och Kielkanalen. Kielkanalen, som är en av Europas viktigaste kanaler, har årligen en trafikvolym som uppgår till drygt 40 000 fartygsrörelser och en godsvolym på närmare 100 miljoner ton. Detta trots begränsningar i djupgående, men framför allt i bredd; de största containerfartygen kan inte gå in i Kielkanalen.

Figur 3.2 Total godstrafik via TEN-A-hamnar¹ och järnvägsstråk i Östersjöområdet, miljoner ton 2003.



Källa: Baltic Maritime Outlook 2006.

3.1.1 Östersjöområdet – en liten del av Europamarknaden

Hamnarna i norra Europa hanterade ungefär 44 miljoner TEU 2005. Av dessa hanterades 38 miljoner i Storbritannien, Belgien, Holland och Tyskland.

Containertrafiken i Östersjöområdet (förutom Tyskland) omfattade 6 miljoner TEU 2005, samma år var omsättningen över kaj i

¹ Hamnar vars godsomsättning >1 miljon ton och/eller >200 000 passagerare. Se ordlista.

svenska hamnar ca 1,2 miljoner TEU². Containertrafiken i Östersjöområdet växte med 11 procent årligen 2000–2005. Mer än 40 procent av tillväxten utgjordes av trafik till och från ryska hamnar. Om samma höga nivå på tillväxten består fram till 2010 skulle det innebära en volym på 10,1 miljoner TEU.

Under perioden 2003–2020 förväntas den sjöburna trafiken öka ytterligare, Ryssland kommer att fortsätta vara en stor tillväxtmotor. Det är framför allt de stora omlastningshamnarna på kontinenten och hamnarna i Finska viken som kommer påverkas av Rysslands stora import.

3.2 Hamnstruktur för översjögods

De största fartygen som trafikerar nordöstra Europa är de som trafikerar Asien. Maersk äger de allra största fartygen som är av s.k. *Super Post Panamax*-storlek, det vill säga större (*super*) än de fartyg som är för stora (*post*) för Panamakanalen. Super Post Panamax-fartygen är 56 meter breda, 397 meter långa och har ett maxdjup på 14–15 meter. De kan frakta mellan 13 000 och 15 000 TEU och containrarna kan lastas i 22 rader.

Trafiken över Atlanten går ofta med mindre fartyg, oftast s.k. Panama-storlek, vilket beror dels på att trafiken är av mindre omfattning än den till och från Asien, dels på att hamnarna på Nordamerikas östkust har ett maxdjup på 13,7 meter. Djupet är även begränsande för trafiken in i Östersjön där maxdjupet är 15,4 meter (s.k. Östersjömax).

Rotterdam, som är Europas största hamn, hade 2006 en godsomsättning på 377 miljoner ton över kaj – en siffra som är nästan 2,5 gånger den totala godsomsättningen i svenska hamnar och tre gånger den sammanlagda godsomsättningen i regionens två största hamnar, S:t Petersburg och oljeterminalen i Primorsk.

De största transshipment-hamnarna i Belgien, Nederländerna respektive Tyskland hanterade 13,2 miljoner (av totalt 28 miljoner) TEU s.k. översjögods 2005. Hamnarna har utvecklat olika nischer:

- *Antwerpen* är den hamn som har flest översjöanlöp men trafiken går mest i nord-sydlig riktning eller över Atlanten.

² Källa: SCB.

- *Rotterdam*, som är den till omsättningen största hamnen, är framför allt en viktig port mellan Asien och det europeiska inlandet.
- *Hamburg* är i särklass den största transshipment-hamnen för containergoods till och från Östersjön.

Cirka 2,5 miljoner TEU av översjögodset skeppades vidare till Östersjöområdet. Ungefär lika mycket skeppades från detta område.

De flesta rederier väljer att nå Östersjöområdet med feedertrafik och använder framför allt Hamburg som omlastningshamn. Maersk är det enda rederi som 2007 trafikerar Östersjön direkt, via Göteborg och Århus. Tabell 3.1 nedan visar flödena i containertrafik mellan kontinenten och Östersjöländerna.

Tabell 3.1 Flöden mellan hamnar på kontinenten och i Östersjöländerna, hanterat antal TEU, 2005 (tusen TEU)

	Storbritannien	Belgien	Nederländerna	Tyskland	TOTALT
Totalt TEU	8 730	7 266	9 462	12 445	37 903
Till Östersjöländerna	182	276	361	1 702	2 521
Danmark	4	13	9	142	248
Norge	18	7	51	161	239
Sverige	83	46	55	280	488
Finland	35	100	64	420	632
Ryssland	-	66	148	337	564
Estland	-	4	13	36	53
Lettland	7	23	2	72	108
Litauen	7	3	16	72	97
Polen	28	15	4	183	231

Källa: Bearbetning av material från Lloyd's Register Fairplay.

Hamnstrukturen och specialiseringen mellan de stora hamnarna på den europeiska kontinenten har pågått under en längre tid. När containertrafiken var ny på 1970- och 1980-talen var trafiken mellan Europa och Nordamerika som störst. Då gick trafiken till de hamnar som var mest moderna. För Asientrafiken, som tog fart något senare, blev t.ex. Rotterdams Hamn den viktigaste, eftersom hamnen utvecklade ny infrastruktur och hade kapacitet att ta hand om godset.

Den största delen av Östersjögodset i Hamburg ska till, eller kommer från, S:t Petersburg, Finland (främst Kotka och Helsingfors), Sverige (främst Göteborg) och Polen (främst Gdynia). Transshipment-godset i Bremerhaven fördelas ungefär på samma sätt. Volymerna i Rotterdam är mer koncentrerade till S:t Petersburg och återstoden går till Göteborg och Helsingfors. Volymerna i Antwerpen är störst för S:t Petersburg och Göteborg.

3.3 Hamnstruktur för feeder-trafik

Många stora rederier har egna feeder-nätverk men den största andelen feeder-gods körs av oberoende feeder-operatörer. En kombination av lösa skogsprodukter (torrbulk) och trailrar är det dominerande godsslaget för feeder-trafiken.

I Östersjön opererar drygt 50 feeder-operatörer varav fyra dominerar marknaden: Unifeeder (16,8 procent), Maersk (13,7 procent) Team Lines (11,5 procent) och Finnlines (7 procent).

Det är vanligt att en feeder-slinga in i Östersjön består av fyra till fem hamnar, men om de sex miljoner TEU som området hanterar i dag ökar till tio (se avsnitt 3.1.1) kommer sannolikt antal hamnar i slingan också att öka.

Även frekvensen är viktig för att feeder-nätverken ska fungera och därför går den största delen av trafiken till och från Skandinavien via Hamburg som har ett mycket stort feeder-nät. Hamnarna i Göteborg och Århus har båda möjlighet att ta emot de största fartygen, och studier visar att det är kostnadseffektivt att fortsätta så långt som möjligt in i Östersjön med ett stort fartyg. Men eftersom de båda hamnarna har få översjöanlöp (endast med Maersk) har de svårare att attrahera feeder-operatörer, vilket i sin tur är en anledning till att inte fler översjörederier väljer dessa hamnar.

Flera feeder-operatörer bedriver också trafik inom Europa i konkurrens med järnvägs- och vägtrafiken. Feeder-trafiken är konkurrenskraftig både vad gäller tid och pris, och flera terminaloperatörer har därför investerat i småskalig regional fartygstrafik, s.k. närsjötrafik.

Europeiska unionens fokus på att flytta trafik från vägarna, liksom befintliga begränsningar för lastbilstrafiken (kör- och vilotidsregler, begränsningar av transittrafik genom vissa länder, ökande bränslekostnader, extra beskattning för tunga fordon), gör dess-

utom feedertrafiken än mer konkurrenskraftig. Europasjöfarten använder sig dessutom av mindre fartyg än översjötrafiken och därför kan operatörerna välja mellan fler hamnar.

3.4 Stora och åtskilliga utbyggnadsprojekt i hamnar runt Östersjön

Godsomsättningen i de nordeuropeiska hamnarna förväntas växa med sju procent per år mellan 2006 och 2010, medan kapaciteten i hamnarna beräknas växa med drygt fem procent.³ Med ökande godsflöden hårdnar konkurrensen mellan de hamnar som vill bli stora transshipment-hamnar. Denna optimistiska framtidstro återspeglas av det stora antalet nya fartygsbeställningar och nybyggnads- och utbyggnadsprojekt som pågår eller planeras i många hamnar runt Östersjön.

3.4.1 Finska viken

Det största hamnprojektet runt Östersjön är den nya finska hamnen Vuosaari som byggs öster om Helsingfors. Enligt planerna ska den tas i bruk 2008 och uppnå full kapacitet 2009. Den nya hamnen innebär att godshanteringen flyttas från västra och norra hamnen i centrala Helsingfors. Passagerar- och ropax-trafiken blir dock kvar i centrala delarna av Helsingfors.

De baltiska hamnarnas strategiska betydelse för Rysslands sjöburna utrikeshandel kommer med all sannolikhet att minska. Från ryskt håll har man nämligen uttalat att exporten av främst olja och gas, som i dag till viss del transiteras via hamnarna i de baltiska länderna, fortsättningsvis ska transporteras ut via ryska hamnar och pipelines. Detta ställningstagande är en effekt av de ökade transitavgifter (totalt ca 30 miljarder kronor per år) som under senare tid drabbat rysk olje- och gasexport. Oljehamnen i Primorsk ska dessutom byggas ut från dagens kapacitet på 76,5 miljoner ton till 110 miljoner ton 2008–2009.

S:t Petersburgs hamn hanterade en total godsvolym på 54,2 miljoner ton 2006, vilket var en nedgång med 5–6 procent jämfört med 2005. Hamnen hanterade bl.a. 1,45 miljoner TEU, vilket i stället innebar en ökning med 22 procent jämfört med 2005. Detta kan

³ Källa: *Drewry Shipping Consultants*.

jämföras med Göteborgs Hamn som för 2006 redovisar en omsättning på 820 000 TEU. I S:t Petersburg planeras för en ny olje- och kemikalieterminal med en kapacitet på 5 miljoner ton samt en utbyggnad av farleden till 13 meters djupgående.

Orsaken till att volymerna gått ner är bl.a. att kapaciteten i dag inte räcker till vilket leder till väntetider för fartygen på upp till tio dagar. Detta har lett till att viss trafik omdirigerats till finska hamnar. Ett ytterligare problem i S:t Petersburg är att sju av hamnens terminaler stängdes den 1 februari 2007 på grund av otillräcklig kontrollutrustning.

Även om utbyggnaden av hamnkapacitet i Finska viken är kraftig så förväntas den inte kunna täcka behovet av exporthamnar för den ryska oljan framöver – särskilt inte med tanke på de problem med is som ofta uppstår under vintern. Ryssland planerar därför på lång sikt att bygga ut pipelinesystemen till bl.a. Murmansk och Nakhodka vid Stilla Havet. Avsikten från rysk sida är att dra nya pipelines på ryskt territorium eller på internationellt vatten.

3.4.2 Baltikum

Hamnarna i de tre baltiska länderna hanterade totalt 138,7 miljoner ton 2006. Tallinns hamn har under den senaste tioårsperioden ökat godsvolymerna med ca 300 procent till 41,3 miljoner ton 2006, varav 34,8 miljoner ton var transitgods. Hanteringen av containrar uppgick 2006 till 152 400 TEU, vilket var en ökning med nästan 20 procent. Hamnen planerar att öka containertransporterna från Kina och minska hanteringen av mineraloljeprodukter.

Ventspils Hamn i Lettland minskade sin godsvolym med 2,7 procent till 29,1 miljoner ton 2006, varav merparten var råolja och mineraloljeprodukter. Utvecklingen i Ventspils är negativ eftersom hamnen drabbats av stopp i pipelineflödet av olja från Ryssland och de ryska järnvägstarifferna är höga.

Riga hamn hanterade totalt 25,4 miljoner ton gods 2006, vilket är ca en miljon ton mer än 2005. Godsomsättningen i Liepaja Hamn minskade med elva procent från 4,5 till 4 miljoner ton. Det är framför allt hanteringen av torrlaster som minskat i båda dessa hamnar.

Klaipeda Hamn i Litauen ökade sin godsomsättning med cirka åtta procent till 23,5 miljoner ton 2006. Även containerhanteringen i hamnen ökade med åtta procent till 231 500 TEU. Containertåget

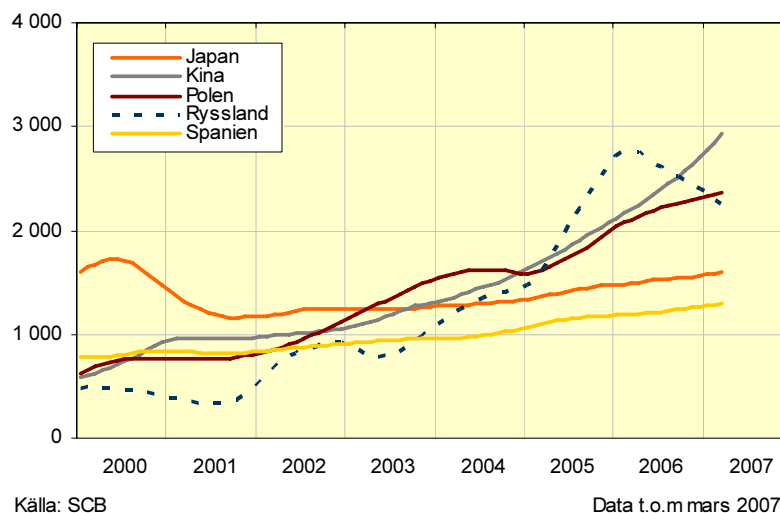
Mercury som börjat trafikera sträckor mellan Moskva och Litauen samt mellan Vitryssland, Ukraina och Litauen antas kunna attrahera mer gods till hamnarna i Kaliningrad och Klaipeda.

3.5 Sveriges viktigaste handelspartners finns i Östersjöregionen

Enligt den svenska officiella handelsstatistiken har den svenska importen från Ryssland växt snabbast av alla importmarknader under 2000-talet, följt av Kina och Polen. De stora ökningstalen har dock varit från mycket låga nivåer.

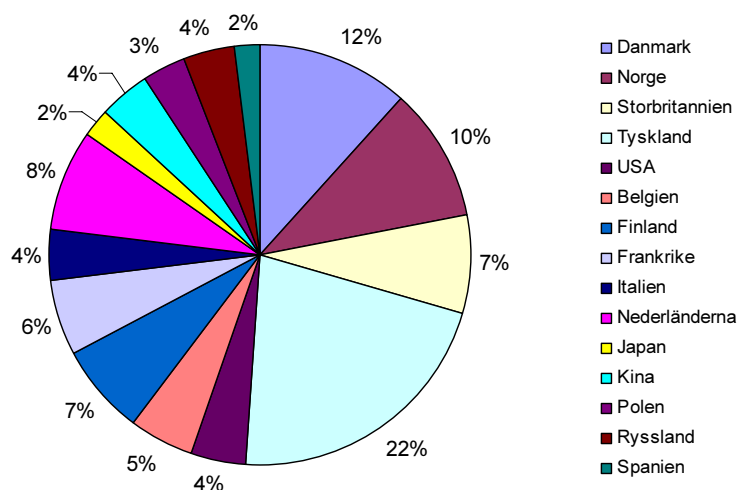
Ökningen från Sveriges största importmarknad Tyskland var 62 procent under samma period.

Figur 3.3 Sveriges import i miljoner kronor fördelad på ett urval länder 2000–2006



Av figur 3.4 nedan framgår att Tyskland svarar för 22 procent av den svenska importen, medan Kina och Ryssland endast svarar för fyra procent vardera och Polen för tre procent.

Figur 3.4 Sveriges import 2006 fördelad på stora importländer, värde

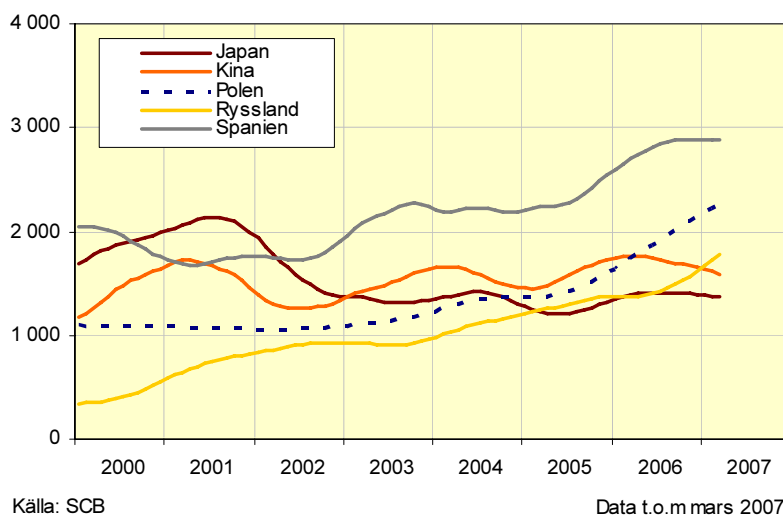


Källa: SCB.

Sveriges export är jämnare fördelad mellan olika länder än importen. Tyskland är den största exportmarknaden och svarar för 14 procent av den svenska exporten, tätt följt av Norge (13 procent) och USA (12 procent). Ryssland (2 procent), Polen (3 procent) och Kina (2 procent) var däremot små exportmarknader för Sverige 2006.

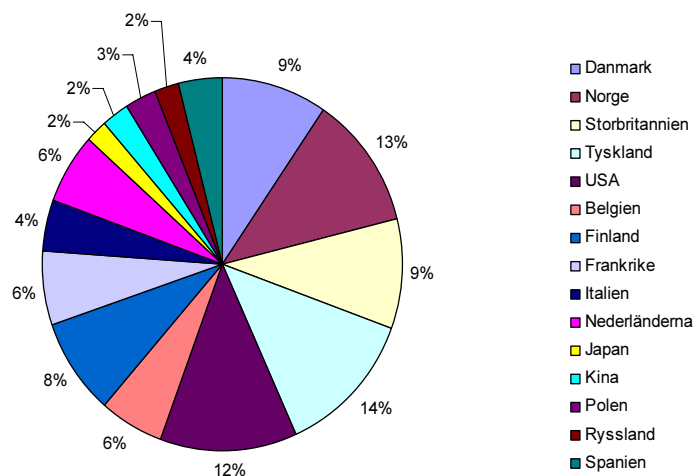
När det gäller förändringen av den svenska exporten 1998-2006 stod Ryssland, liksom när det gällde importen, för den största ökningen (+144 procent). Även exporten till Polen ökade kraftigt (+116 procent) medan ökningen av exporten till Kina var lägre (+67 procent). Som jämförelse ökade exporten till de övriga nordiska länderna med 72–81 procent under samma period.

Figur 3.5 Sveriges export fördelad på ett urval länder i miljoner kronor, 2000–2007



Av figuren 3.6. nedan framgår att Tyskland inte har samma dominerande ställning för exporten som importen.

Figur 3.6 Sveriges export fördelad på olika länder 2006, värde



Källa: SCB.

Sammanfattningsvis är Östersjöområdet den viktigaste regionen för svensk utrikeshandel. Asiatiska länder har visserligen stora tillväxttal men utgår från låga nivåer.

3.6 Europeiska unionens transportpolitik – fokus på hållbar rörlighet

Ett väl fungerande och effektivt transportsystem i Europa är målet för Europeiska unionens transportpolitik. Detta mål sattes för första gången upp i 1992 års vitbok om den gemensamma transportpolitiken. År 2001 kom en ny vitbok där samma övergripande mål fastslogs.

I sin halvtidsöversyn av transportpolitiken 2006 visade kommissionen att målen för politiken ligger fast men att en rad omvärldsförutsättningar har ändrats. Exempelvis har utvidgningen gjort att Europeiska unionens medlemsländer har en mer omfattande sjöfart och fler transportkorridorer, inklusive fler inre vattenvägar på större floder. Andra förändringar är att transportsektorn blir allt mer högteknologisk och att miljöfrågorna har blivit allt mer centrala. Halvtidsöversynen pekar på en delvis ny inriktning i transportpolitiken – sam-modalitet (eng. *co-modality*) är ett centralt begrepp – där varje transportslag ska optimera sin logistik var och en för sig, samtidigt som man ska arbeta för att transportslag ska samverka för att optimera transportkedjorna.

Europeiska unionens arbete med stråk och noder för järnväg och hamnverksamhet har resulterat i ett antal initiativ som beskrivs översiktligt nedan.

3.6.1 Europeiska unionens hamnpolitik

Europeiska kommissionen publicerade 1997 en grönbok om hamnar och hamninfrastruktur. På detta följde ett förslag till direktiv om marknaden av hamntjänster 2001. Förslaget gick dock inte igenom den politiska processen utan röstades med knapp majoritet ner av Europaparlamentet 2004. Ett nytt förslag togs snabbt fram, men även detta röstades ner.

Kommissionen har därför nu i stället valt att föra en bred debatt och inlett en konsultationsprocess. Denna process har bestått i sex workshops med olika teman 2006/2007. Syftet har varit att fastställa inriktningen av en ny hamnpolitik 2007.⁴

3.6.2 EU:s tre järnvägspaket

För att underlätta för gränsöverskridande järnvägstrafik har kommissionen presenterat olika lagstiftningspaket som stegvis ska ge järnvägsbolagen tillträde till andra länders järnvägsnät. I dag är järnvägarna uppdelade på nationella nät med olika järnvägssystem.

Det första järnvägspaketet antogs 2001. Detta innebar en liberalisering av den internationella godstrafiken och konkurrensutsättning för gränsöverskridande godstransporter på vissa järnvägssträckor. Fram till 2008 är vissa sträckor undantagna från liberaliseringen, men herefter får bolag fritt verka på hela det europeiska järnvägsnätet.

För att ytterligare påskynda liberaliseringen lades ett nytt järnvägspaket fram 2004. Detta innebär att från 2006 är godstrafiken på järnväg utsatt för konkurrens. En gemensam järnvägsbyrå har 2005 inrättats i Valenciennes i Frankrike.

Ett tredje järnvägspaket föreslogs 2004.⁵ I detta ingår att persontrafiken ska öppnas upp för konkurrens, att passagerares rättigheter ska stärkas samt att gemensamma lokförarintyg ska tas fram. Syftet är att integrera det europeiska järnvägsnätet.

3.6.3 TEN-nätverk

EG-fördraget anger att Europeiska unionen ska verka för att upprätthålla och utveckla transeuropeiska infrastrukturnät vad gäller transport, telekommunikation och energi. Programmet TEN-T avser att finansiera genomförandet av de transeuropeiska näten. När det gäller transportsektorn finns 30 prioriterade transportkorridorer, och huvuddelen av programbudgeten går till att medfinansiera de prioriterade projekten. De transportkorridorer som numera

⁴ Bilaga 3 innehåller mer detaljerad information om innehållet i den nya hamnpolitiken samt skillnader i organisation av hamnar i olika EU-länder, vilket har försvårat framtagandet av gemensamma regler.

⁵ Beslut väntas hösten 2007 efter en kompromiss mellan Europaparlamentet och ministerrådet.

berör Sverige, efter det att Öresundsförbindelsen slutförts, är Nordiska triangeln och de europeiska sjömotorvägarna. (I bilaga 3 beskrivs TEN-T-programmet och andra program från vilka det är möjligt att söka medfinansiering för infrastrukturprojekt.)

4 Den globala utvecklingens betydelse för det svenska gods-transportsystemet

Detta kapitel visar den globala utvecklingens påverkan på det svenska godstransportsystemet. Huvudsaklig källa i kapitlet är SCB. Utvecklingen på den globala transportmarknaden (se kapitel 2–3) visar ett antal tydliga trender, bl.a. att världsekonomin växer och att välståndet har ökat på flera stora marknader i framför allt Asien. Detta har i sin tur inneburit ett större handelsutbyte.

De transporterade godsvolymererna är under stor tillväxt. Det dominerande godsslaget vid sjötransporter är fortfarande bulkklaster; containerhanteringen har en god tillväxt men ligger fortfarande långt efter bulkklasterna uttryckt i godsmängd över kaj. Tillväxten av transporter med högvärdigt gods har dock ökat markant under 2000-talet och därför är det troligt att containertransporterna har ökat sin andel av värdet av det totala transportarbetet till sjöss de senaste åren eftersom högvärdigt gods oftast går i containertransport när sjötransport används.

Samma förhållande råder inom flygfraktverksamheten, där ca två procent av alla produkter i världshandeln transporteras med flygfrakt samtidigt som värdet på produkterna är betydligt större – ca 30 procent.¹ Järnvägstransporterna har däremot få globala godsstråk, det enda som kan liknas vid ett sådant är Transsibiriska järnvägen. Inom globala transportflöden kan därför järnvägs- och vägtrafik sägas ha en matarfunktion till sjö- och flygfrakttrafiken.

Två trender talar för en ökad tillväxttakt när det gäller containertransporter:

- den ökade containeriseringen, i takt med att det blir tekniskt möjligt att lasta fler och fler godsslag i containrar

¹ International Civil Aviation Organisation (ICAO).

- ökade transportvolymerna som innebär fler möjligheter till samlastning.

Intermodala transporter har därmed stora möjligheter att utvecklas, och containern har stora fördelar i och med att det är en lastbärare med stor tillförlitlighet och flexibilitet. Samtidigt har den en nackdel vid järnvägstransporter genom att det är svårt att optimera lasterna; en konventionellt lastad järnvägsvagn har dubbelt så stor lastkapacitet per vagn jämfört med om containrar lastas på vagnen.²

Utvecklingen av intermodala transporter kan i någon mån påverkas av politiska interventioner, exempelvis kilometerskatt på tunga fordon. Bland annat har skatten på tunga fordonstransporter i Tyskland haft betydelse, där marknadsbedömare har sett en utveckling mot att godsflöden mellan Medelhavsområdet och Nordeuropa nu väljer sjövägen i stället för landvägen, eftersom kostnaden har ökat för landtransporten och börjar bli för stor i förhållande till värdet på den tidsvinst som görs. I flödena från just södra Medelhavsområdet har inte järnvägsalternativet bedömts som funktionellt. Däremot är järnvägen ett bra alternativ i de flöden som har start- och målpunkt i de inre delarna av kontinenten.

Översjöfrakter är under konstant prispress och den överkapacitet som för närvarande finns innebär ytterligare prispress. Vissa bedömare anser dock att de stora fartyg som nu byggs kommer att slå ut mindre operatörer. Därmed kommer troligen överkapaciteten att försvinna inom en tioårsperiod. Dessutom finns det tecken på att även sjötransporter kommer att beläggas med tydligare klimatmål, vilket i sin tur påskyndar utvecklingen mot nya fartyg med mindre klimatpåverkan.

Länderna i Östersjöområdet har större tillväxt än övriga EU-länder. Handeln inom Östersjöområdet förväntas öka men den troligaste utvecklingen är att handeln med länder utanför området ökar mer. Det finns också stora investeringsplaner i många hamnar i Östersjöområdet; exempelvis byggs nya terminaler i Finska viken, Baltikum och Ryssland.

Marknadsstrukturen på sjösidan visar på att allt fler rederier investerar i terminaler, samtidigt som en stor konsolideringsvåg ägt rum under senare år. Särskilt märkbart är detta inom containertransporter där ett fåtal aktörer är marknadsdominerande. Att konsolideringen skett just där beror förmodligen till största delen på att de

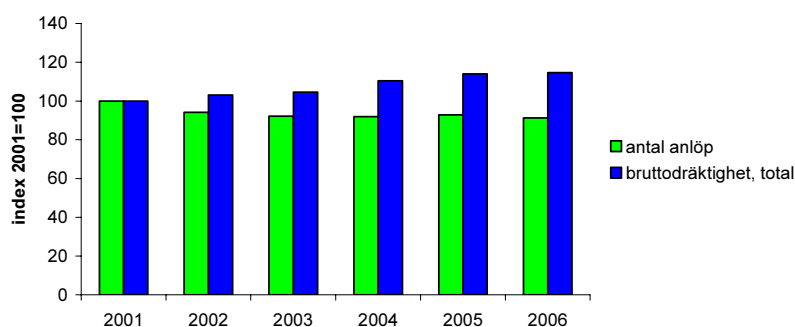
² Källa Banverket.

största fördelarna med stora volymer och samlastningsmöjligheter finns just i containerhantering.

4.1 Påverkan på hamnverksamhet

Tillväxten av sjötransporterna har också kommit svenska hamnar till del. Exempelvis har godstransporterna i svenska hamnar ökat med femton procent de senaste fem åren, vilket motsvarar tre procentenheter per år. Däremot har antalet anlöp minskat i takt med allt större fartyg, lastkapaciteten har ökat med ca fjorton procent under de senaste fem åren medan antalet anlöp minskat med nio procent under samma period (se figur 4.1 nedan).

Figur 4.1 Jämförelse mellan antal anlöp totalt i svenska hamnar och bruttodräktigheten på fartygen 2001–2006, index 2001 = 100



Källa: Bearbetning av statistik från SCB/SIKA.

De större fartygen stärker också konkurrenskraften för kombinationen sjöfart/järnväg, och skalfördelar gör att kostnaden per enhet blir lägre. Av miljöskäl har de stora fartygen en fördel, eftersom de är betydligt energieffektivare än sina mindre föregångare. Men trots den ökade kapaciteten på containerhantering i Sverige ökar andelen färjegods i Sverige. Under 2006 transporterades ca 24 procent av den totala svenska sjöburna utrikeshandeln med färjor; 2001 uppgick andelen till 19 procent.³

³ Källa: SCB.

4.2 Påverkan på järnvägstransporter

Det pågår också ett arbete med att avreglera järnvägen och minska de administrativa hindren vid gränsöverskridande transporter. När Europeiska unionens tre järnvägspaket får full effekt kommer de att innebära att järnvägsmarknaden för gods avregleras och det blir möjligt för aktörer att verka på en fri marknad. Den tekniska utvecklingen kan förhoppningsvis också bidra till att bygga bort de olägenheter som i dag finns med olika standarder vad gäller framför allt spår, signalsystem, elsystem och utbildning av lokförare.

4.3 Godstransporternas utveckling i Sverige under 2000-talet

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och trafikverken har på uppdrag av regeringen tagit fram en nationell godstransportprognos för 2020, vilken utgår från de ekonomiska förutsättningar som beskrivs i Långtidsutredningen 2003/04. Samtliga godstransporter i Sverige ingår; däremot räknas inte korta vägtransporter (under 25 kilometer) in.

Infrastrukturen prognosåret 2020 antas bestå av dagens infrastruktur samt de investeringar som antas vara avslutade under prognosperioden och 2005 års transportskatter, skatter och avgifter antas gälla.

Bortser man ifrån konjunkturrella svängningar och antar en linjär utveckling mellan 2001 och 2020 och jämför denna utveckling med den faktiska utvecklingen till 2005, ökade den transporterade godsmängden snabbare än den mängd som var prognostiserat. På grund av den höga BNP-tillväxten var ökningen i ton transporterat gods mellan 2001 och 2005 större än förväntat – den volym som prognostiserats för 2020 uppnåddes i princip redan 2005, trots att råoljepriset har tredubblats sedan millennieskiftet.

Ökningen för godsmängden mätt i värde var dock mindre än ökningen i ton. Detta beror förmodligen på att den förväntade omstruktureringen av det svenska näringslivet inte ägt rum. Denna omstrukturering förväntas innebära att produktionen styrs om till en större andel högförädlade produkter, som i regel är lättare än järnmalm och skog. Därmed bör de svenska godstransporterna minska i vikt per enhet. Tabell 4.1 nedan visar tillväxten i vikt och värde på den transporterade godsmängden i Sverige 2001–2005.

Tabell 4.1 Beräknad förändring av transporterad godsmängd 2001–2005 i, till och från samt genom Sverige exklusive vägtransporter under 25 km, värde (2001 års priser) och vikt (ton), procent

	Summa	Inrikes	Export	Import
Godsmängd i kronor	26 %	24 %	22 %	30 %
Godsmängd i ton	18 %	18 %	21 %	14 %

Källa: SCB och Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI).

Den varugrupp som relativt sett ökat mest i transporterade ton är jord, sten och byggmaterial som ökade 32 procent under perioden, vilket förklaras med ett ökat byggande. Malmbrytningen ökade också, vilket fick till följd att den transporterade godsmängden malm ökade med 19 procent. Även virkestransporterna ökade kraftigt – med 14 miljoner ton (35 procent) – mest som en konsekvens av stormen Gudrun.

4.3.1 Utrikeshandeln har ökat kraftigt

Ökningen av transporterna beror till stor del på att utrikeshandeln ökat kraftigt de senaste fem åren (2001–2005). Mätt i ton har handeln växt med 17 procent, vilket ska jämföras med en tillväxt på 55 procent de senaste 25 åren.

Den stora internationella efterfrågan på malm, stålprodukter samt papper och massa bidrar till den stora exporttillväxten 2001–2005. En så pass stor tillväxt prognostiserades inte av SIKAs och trafikverkens i den tidigare nämnda prognosen för godstransporter. Två tredjedelar av malmtransporternas tillväxt förklaras av den ökade exporten.

Exporten och importen av stålprodukter, papper och massa ökade med omkring 20 procent, medan de inhemska transporterna för dessa varugrupper var nästan konstanta. Den prognostiserade tillväxten av importerat gods överensstämmer bättre med den faktiska utvecklingen.

Den prognos för Östersjöområdet för 2010 och 2020 som tagits fram inom ramen för *Baltic Maritime Outlook*-projektet utgår ifrån en högre BNP-tillväxt för Sverige än Långtidsutredningen och SIKAs/trafikverkens godsprognos. Den tar inte heller hänsyn till

strukturomvandlingen och olika tillväxttakter för olika godsslag i vikt och värde. Denna prognos stämmer bättre överens med den faktiska utvecklingen för åren 2003–2006 än SIKAs och trafikverkens prognos.

4.3.2 Regional fördelning av godstransportflödena i Sverige

För Hamnstrategiutredningens räkning har Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) tagit fram statistik över godsflöden per riksområde.⁴ Statistiken beräknar godstransporterna i ton räknat mellan start- och målområden. Transporter som passerar genom en region utan att ha start eller mål i området ingår däremot inte – t.ex. redovisas transporter mellan Stockholm och USA via Göteborgs Hamn endast i Stockholm (start) och utlandet (mål).

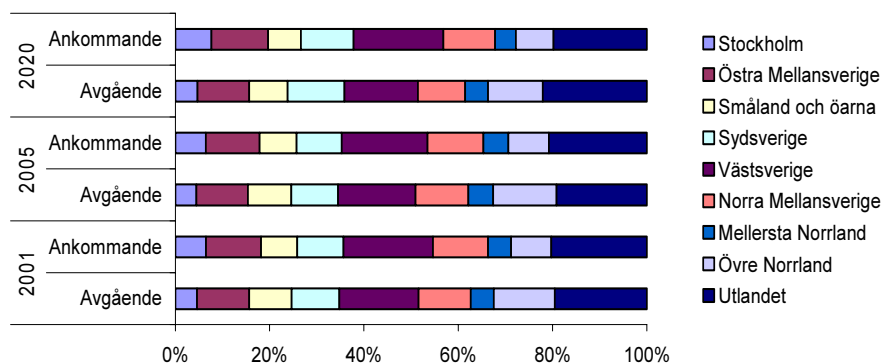
Statistiken visar att godsflödena i Sverige var ca 370 miljoner ton 2001 och ca 430 miljoner ton 2005. År 2020 beräknas flödena till ca 435 miljoner ton (här ingår inte vägtransporter under 25 kilometer). Prognoserna tyder alltså på en avmattning i transporttillväxten.

För att undersöka godsflöden mellan olika riksområden respektive till utlandet är det värdefullt att jämföra olika riksområdens andel av godstransporterna. Figur 4.2 nedan visar fördelningen av ankommande respektive avgående gods uppdelad på regioner 2001 och 2005 och huruvida SIKAs och trafikverkens prognoser för 2020 förändrar situationen.

Ca 40 procent av den transporterade godsmängden (i ton) transporteras intraregionalt, dvs. har både start och mål i samma riksområde. Det finns en stor koncentration till Västsverige och övre Norrland när det gäller godsmängd som går på export. Tillsammans står dessa regioner för hälften av exporten. Till Västsverige importeras ca 40 procent av den totala importvolymen. Avgående flöden i övre Norrland överstiger de ankommande med över 50 procent. Däremot är de avgående flödena ca 30 procent lägre än de ankommande i Stockholmsområdet.

⁴ Det finns 8 riksområden i Sverige – Stockholm, Östra Mellansverige, Småland med öarna, Sydsverige, Västsverige, Norra Mellansverige, Mellersta Norrland och Övre Norrland.

Figur 4.2 Jämförelser mellan olika riksområdens andel av de totala godsflödena, 2001, 2005 och 2020, procent



Källa: Bearbetning av material från VTI, SIKA och SCB.

Figuren visar dels en viss obalans mellan riksområden i ankommande respektive avgående gods, dels att den regionala fördelningen är relativt stabil över tiden. En viss ökning av ankommande gods kommer dock förmodligen att ske till Stockholm och östra Mellansverige som en konsekvens av den prognostiserade befolkningsökningen. Västsverige och övre Norrland kommer även fortsättningsvis att dominera när det gäller utrikeshandel.

4.4 Svenska godstransportstråk

Den första Godstransportdelegationen (GTD I) och SIKA utvecklade 2001 begreppet godstransportstråk.⁵ Utgångspunkten för dessa huvudstråk var att stråken skulle täcka in mer än två tredjedelar av de svenska godstransporterna såväl i vikt som värde. De tröskelvärden man tillämpade var 8 miljoner ton respektive 200 miljarder kronor per år.

Figur 4.3 nedan visar godsstråken i Sverige baserat på 2006 års transportstatistik. Det stråk som tillkommit under perioden är stråket ut från hamnarna i Blekinge. Tillsammans omsatte hamnarna i Blekinge mer än 8 miljoner ton gods över kaj under 2006. Värdet på godset understeg däremot värdekriteriet, och av den to-

⁵ Se vidare SOU 2001:61.

tala godsmängden som hanteras i hamnarna har en knapp tredjedel av godset målpunkt i närområdet kring hamnarna i Blekinge. Detta innebär att det inte, med strikt användning av GTD:s och SIKA:s definition, kan sägas ha uppkommit ett nytt stråk på land som ansluter till övriga huvudstråk från hamnarna i Blekinge.

De streckade linjerna i figuren anger att stråket uppfyller vikt-kriteriet men inte värdekriteriet.

Figur 4.3 Godstransportstråk i Sverige baserat på 2006 års transportstatistik



Källa: Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI).

- *Stråk 1* – ett tydligt nord-sydligt landbaserat stråk finns i relationen Luleå–Mälardalen–Malmö/Trelleborg med förlängning till kontinenten. Översatt till dagens infrastruktur motsvarar stråket huvudsakligen E4 (Helsingborg–Haparanda),

stambanan genom övre Norrland, Norra stambanan, Ostkustbanan och Södra stambanan.

- *Stråk 2* – sjöfarten längs Östersjökusten.
- *Stråk 3* – Göteborg–Stockholm (i stort sett E20 samt riksväg 40 i kombination med E4 och Västra stambanan). Detta stråk har förlängningar i båda riktningar för sjöfartsstråken – dels västerut från Göteborg, dels österut från Stockholm.
- *Stråk 4* – från Norrland via Hallsberg till Göteborg, bl.a. Bergslagsbanan, godsstråket genom Bergslagen, E18 och riksväg 67.
- *Stråk 5* – längs västkusten Norge–Göteborg–Malmö (E6), Svinesund–Trelleborg, Västkustbanan och Norgelänken. Stråket fortsätter in i Norge.
- *Stråk 6* – Malmbanan med sjöfartsförbindelse från Narvik i Norge.
- *Stråk 7* – gods via hamnarna i Blekinge.

4.5 Järnvägstyper och koppling till stråk

I det sektorsprogram för järnvägen som Banverket lade fast 2002 definierades ett antal strategiska godsstråk med noder där godset kan lastas av och på samt flyttas från järnväg till väg och vice versa. Detta nät svarar i allt väsentligt mot stråkkartan ovan.

Järnvägens produktionssystem består av tre produkter – vagnlasttrafik, systemtåg och kombitrafik. I norra Sverige och Bergslagen dominerar systemtågen, medan kombitrafiken är större i de mer befolkningsrika delarna i södra och mellersta Sverige. Vagnlasttrafiken är mer jämnt fördelad över landet. Den malmlasttrafik som går från Kiruna och Gällivare till Luleå respektive Narvik går i ett eget specialanpassat slutet system med särskilda vagnar i ett särskilt trafikupplägg.

Den totala transporterade godsmängden på järnväg fördelade sig 2003 enligt följande:

- 25,6 miljoner ton (44,3 procent) i malmlasttrafik
- 13,8 miljoner ton (23,8 procent) i vagnlasttåg
- 12,7 miljoner ton (22,0 procent) i systemtåg
- 5,7 miljoner ton (9,9 procent) i kombitåg.⁶

⁶ *Järnvägens roll i transportförsörjningen – godstransporter, del 1.*

4.5.1 Vagnlast

Vagnlasttrafiken är den traditionella modellen för godstransporter med järnväg. Den bygger på att vagnarna lastas på spår antingen vid enskilda industrier som ansluter till det statliga spårnätet via industrispår eller vid frilastplatser efter järnvägsnätet. Vagnarna matas därefter till en terminal eller rangeringspunkt, där de bildar tåg som sedan rangeras ytterligare innan de ankommer slutstationen.

Vagnlasttrafiken svarar för 36 procent av det totala transportarbetet på järnväg mätt i tonkilometer, om malmtransporterna räknas bort. Det är en större andel än för systemtåg och kombitåg. Samtidigt är vagnlasttrafiken den del av järnvägstransporterna som haft svårast att konkurrera med lastbilarna. En viktig orsak till detta är kostnaderna för att samla ihop vagnar till hela tåg; dessa s.k. matartransporter svarar för ca 50 procent av den totala kostnaden för transporten.

Vagnlasttrafiken i Sverige, har trots konkurrensen med lastbilar, varit mer konkurrenskraftig än i flertalet andra länder i Europa – förmodligen tack vare att landet är vidsträckt och det har varit lönsamt med långa industritransporter på järnväg. I Norge har verksamheten helt upphört.

Antalet industrispår har dock minskat även i Sverige. Mellan 1992 och 2001 halverades antalet spår i samband med strukturförändringar och företagsnedläggningar inom framförallt järnbruk, stålverk och sågverk. I Sverige har vagnlastsystemet också genomgått betydande förändringar under senare år i syfte att rationalisera och effektivisera verksamheten. Bland annat har antalet rangerbangårdar minskat från ett trettiotal till i huvudsak fyra – Hallsberg, Malmö, Göteborg och Borlänge.

4.5.2 Systemtåg

Systemtågen svarar för 29 procent av transportarbetet på järnväg, om malmtrafiken inte medräknas. Systemtågen är en växande och allt mer betydelsefull del av godstrafiken på järnväg och de kan ses som integrerade delar av olika företags produktions- och distributionslösningar.

Exempel på systemtransporter är LKAB:s malmtransporter, den s.k. stålpendeln mellan Luleå och Borlänge för SSAB:s räkning

samt Stora Ensos samlade systemtågssystem (*Base Port*), i vilket papper lastas vid företagens bruk i Sverige i en särskild form av container⁷ som transporteras med tåg till Göteborg och därefter med fartyg till hamnar på kontinenten.

Systemtågstransporterna är en framtidsprodukt för järnvägen, och det tillkommer allt fler varugrupper och nya sträckor. Posttågen kan beskrivas som en särskild typ av systemtåg. Dessa går varje natt mellan Stockholm och Göteborg, Malmö respektive Sundsvall och de är de första godståg i Europa som framförs i 160 km/tim med särskilt anpassade godsvagnar.

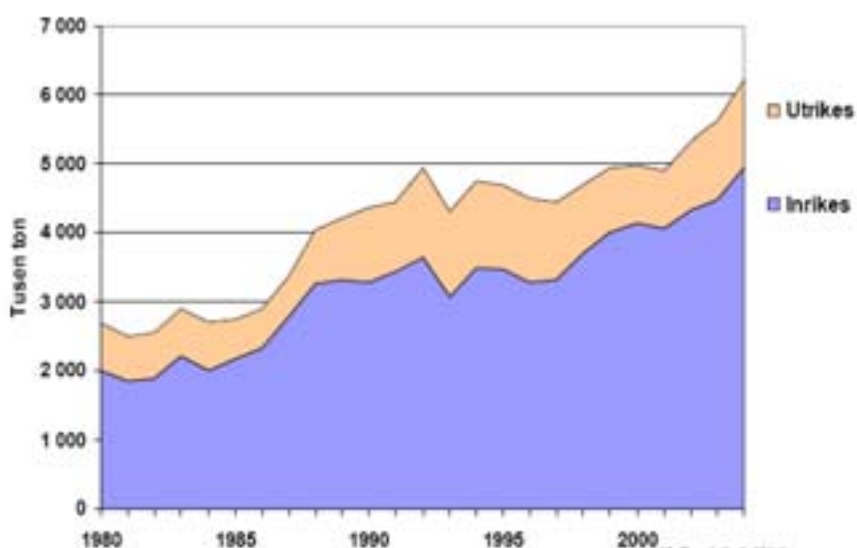
4.5.3 Kombitrafik

Kombitrafiken etablerades i Sverige under 1960-talet och har under de senaste årtionden haft en relativt konstant volym på ca 5 miljoner ton per år. Nu växer dock kombitrafiken snabbare, bl.a. som ett resultat av den ökade containertrafiken.

På kombitågen transporteras s.k. enhetslastbärare – containrar, växelflak och lastbilstrailer – mellan särskilda kombiterminaler, och i dag ökar transporterna av trailrar snabbare än containertransporterna. I ett historiskt perspektiv har trailertransporterna haft en mycket stark tillväxt; volymerna har fördubblats vart tionde år under perioden sedan 1980. Det mesta pekar på att tillväxten kommer att fortsätta.

⁷ Stora Enso Cargo Unit (secu-box).

Figur 4.4 Kombitrafikens utveckling 1980–2004



Källa: *Konkurrenskraftiga kombitransportsystem*, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) och Jacob Wajzman, 2005.

Inrikestrafiken dominerar kombitransporterna

Den största delen av kombitrafiken i de stora godstransportstråken har varit inrikestrafik; ännu 2004 svarade transporter mellan två inrikesterminaler för drygt 60 procent av transportarbetet med kombi och de transporter med en terminal i hamn i änden för ca 40 procent. Den direkta utrikestrafiken med kombi har hittills varit ganska begränsad och svart för endast ca 16 procent av det totala transportarbetet med kombi.

Den dominerande kombitrafiken i Sverige är s.k. tungkombi, med ett begränsat antal terminaler och relativt långa transportavstånd mellan investeringstunga terminaler som kan ta hand om både växelflak, containrar och semitrailrar. I tabell 4.2 nedan redovisas de 27 svenska terminalerna med störst godsomsättning. Av dessa finns sju förlagda i anslutning till import- och exporthamnar. Vid sidan av dessa terminaler finns möjlighet att lasta och lossa växelflak och containrar på flera platser som saknar särskild terminalutrustning.

Tabell 4.2 De 27 kombiterminalerna med störst godsomsättning 2005, tusen TEU

Kombiterminal	Hanterade enheter (tusen TEU) 2005
Borlänge	10
Eskilstuna	19
Gällivare	10
Gävle	39
Göteborg (Gullbergsvass)	94
Hallsberg	65
Insjön	10
Jönköping	23
Karlstad	62
Luleå	34
Malmö	112
Nässjö	30
Stockholm (Årsta)	81
Sundsvall	48
Södertälje	20
Umeå	31
Västerås	6
Åmål	10
Älmhult	76
Örebro	15
Hamnar	
Göteborgs hamn	150
Helsingborgs hamn	65
Norrköpings hamn	30
Stockholm Värtan	10
Stockholms hamn	40
Trelleborgs hamn	56
Gävle hamn	115
Summa	1 261

Källa: Banverket.

Tungskombi och lättkombi

Tidigare har en modell prövats där ett större antal små och mindre utrustade terminaler kombinerats i nät med tåg som går i slingor med flera mellanstationer. Denna typ av s.k. lättkombi har numera avvecklats, men det finns ett förnyat intresse för att utveckla teknik och administrativa modeller för ett modernare sådant alternativ. En

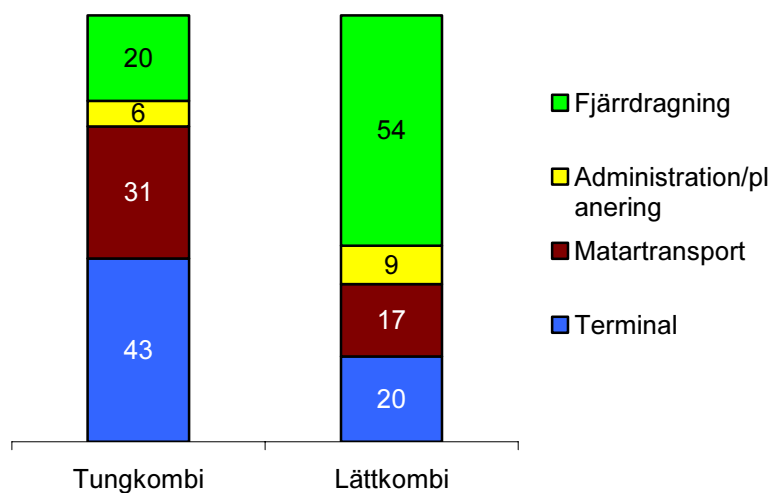
fördel med denna modell är att matartrafiken med lastbil kan minimeras.

Med ett begränsat antal tungkombiterminaler tenderar däremot matartrafiken med lastbil att bli omfattande.

Figur 4.5 nedan visar skillnaderna i kostnadsstruktur mellan tungkombi och lättkombi. Utgångspunkten för beräkningen finns i en rapport från KTH Järnvägsgruppen⁸. Denna rapport visar att kostnaden för lättkombi är ungefär 75 procent av en motsvarande tungkombitransport. Vidare visar rapporten att terminalkostnaden är en fast kostnad som är oberoende av transportens längd, vilket leder till att kombitransporter normalt sett anses kräva transportlängder på 40–60 mil för att vara konkurrenskraftiga mot en vägtransport motsvarande sträcka.

För de kombitransporter som har en hamn i den ena slutpunkten kan det däremot finnas ekonomi även på kortare sträckor, eftersom det då endast blir en matartransport i stället för två.

Figur 4.5 Kostnadsstruktur för olika kostnadslag för tungkombi respektive lättkombi för transport av tre containrar på ett avstånd av 50 mil med matartransport på 5 mil (tungkombi) respektive 3 mil (lättkombi) i varje ände, procent



Källa: Konkurrenskraftiga kombitransportsystem, KTH, 2005.

⁸ Konkurrenskraftiga kombitransportsystem, KTH, 2005

För kombitrafikens framtid är det alltså av största betydelse att finna former för kostnadseffektiv och rationell terminalhantering.

Nya utvecklingsriktningar för kombitrafik

I dag kan man se tre nya trender som kan få stor betydelse för den fortsatta utvecklingen av kombitrafiken.

Den första är de s.k. hamnskyttlar⁹ som startat i första hand till och från Göteborgs Hamn. I dag går 490 tåg i veckan till och från Göteborg med 23 orter i Sverige och Norge som mål. Även Helsingborg och Trelleborgs hamnar har relativt omfattande hamnskytteltrafik; exempelvis avgår och ankommer 52 tåg i veckan i dagsläget från Helsingborgs Hamn.

Det finns flera drivkrafter bakom den snabba tillväxten av hamnskyttlarna. En sådan är de stora internationella containeroperatörernas intresse av att integrera sin översjötrafik med matartransporter från hamn på ett kostnadseffektivt sätt. En annan drivkraft är hamnarnas intresse av ett snabbt flöde genom deras ofta begränsade utrymmen. Med pendlarna kan delar av den traditionella hamnverksamheten flytta till slutpunkten på pendeln.

I några fall har också möjligheter att tullklarera godset i dessa torrhamnar ytterligare effektiviserat verksamheten.

Den andra utvecklingstrenden av kombitrafiken handlar om *direkttåg* till andra länder i Europa som börjar introduceras sedan det blivit möjligt att nyttja Öresundsbron också för godstrafik till kontinenten. I dag går direkttåg till Holland, Tyskland och Italien via Öresundsbron eller med tågfärja via Trelleborg och Ystad. I takt med avregleringen av godstrafiken inom Europeiska unionen och med tillkomsten av de godskorridor som planeras kommer dessutom olika järnvägsföretag att skaffa teknisk utrustning för snabbare passage av nationsgränserna.

Den tredje utvecklingstendensen som har betydelse för den ökade kombitrafiken är de många *nya aktörer* som etablerat sig på järnvägsmarknaden sedan godstrafiken avreglerats. Flera av dessa bedriver vagnslast- eller systemtågtrafik men man är också på väg in i kombisegmentet. Inte minst kan de erfarenheter som nya tågoperatörer gjorde i samband med stormen Gudrun i södra Sverige 2005, där transportererna ofta skedde från tillfälliga godsterminaler,

⁹ I Hamnstrategiutredningens slutbetänkande används genomgående begreppet *hamnpendel*

omsättas i utveckling av mer traditionell kombitrafik med växelflak. I figur 4.6 nedan visas huvudstråken på järnväg i Sverige.

Figur 4.6 Huvudstråk på järnväg i Sverige



Källa: Godstransporter – noder och länkar i samspel (SOU 2004:76).

De låga hastigheterna på godståg har varit förödande för järnvägens konkurrenskraft. Med nya tekniska och ekonomiska förutsättningar kommer transporttiderna att förkortas, med resultat att

järnvägsalternativet blir mer attraktivt. Det är troligt att det i första hand är kombialternativet som kommer att växa.

4.6 Vägtransportstråk i Sverige

Vägverket har identifierat ett huvudvägnät för långväga gods-transporter i Sverige, se figur 4.7 nedan. Kartan är ännu inte officiellt beslutad i Vägverket men visar att vägnätet är betydligt mer vittförgrenat än huvudtransportstråken på järnväg. Vägtransporter har en viktig roll i matartrafiken.

Figur 4.7 Huvudvägnät för långväga godstransporter i Sverige



Källa: Vägverket.

4.7 Godshantering i svenska hamnar

Det finns ett 50-tal hamnar i Sverige dit fartyg anlöper regelbundet – både allmänna hamnar som är öppna för alla kunder och industrihamnar där hamnens verksamhet är uppbyggd efter den lokala industrins behov.

Totalt hanterades ca 180 miljoner ton gods i svenska hamnar 2006. Av dessa gick 11 miljoner ton i inrikes trafik, främst mellan Gotland och fastlandet. I Sverige finns 27 hamnar vars godsomsättning översteg 1 miljon ton över kaj 2006, och de 25 största hamnarna står för 85 procent av den totala godsomsättningen. Koncentrationen till ett fåtal hamnar är sålunda stor.

Svenska hamnar har också en stark koncentration till godshantering av torrbulk, dvs. stål- och skogsprodukter. Annars är det godsslag som hanteras mest i svenska hamnar flytande bulk, dvs. olja och andra energiprodukter, t.ex. etanol.

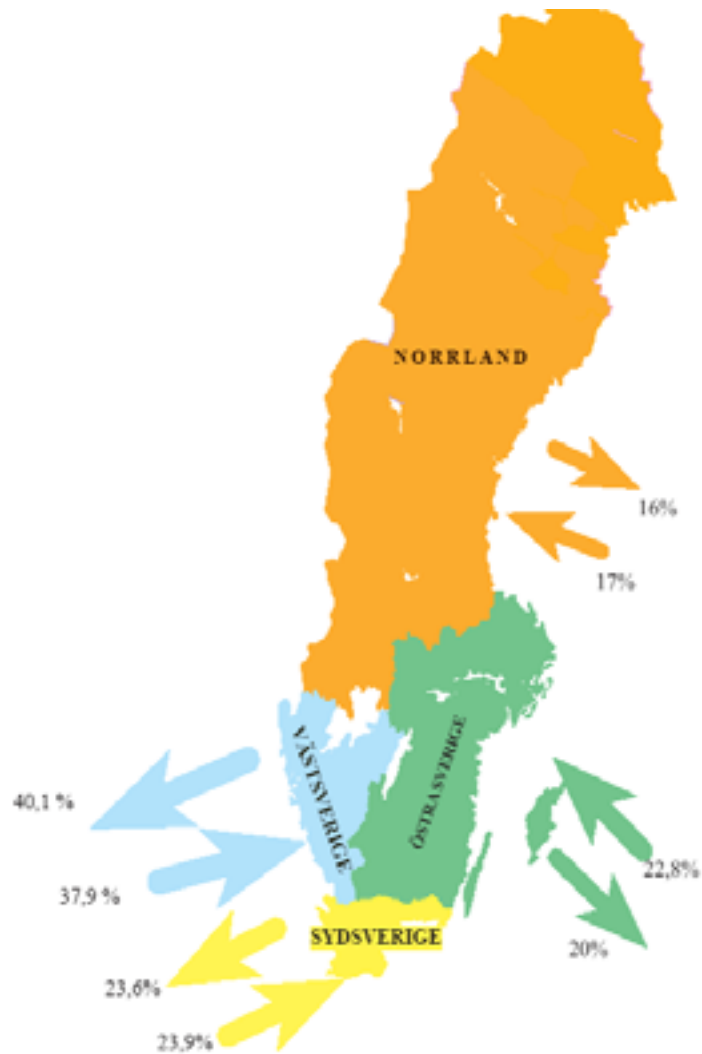
Svenska hamnar är i regel integrerade bolag som både bedriver stuveriverksamhet och äger infrastruktur. Det kommunala inflytandet på hamnverksamheten är stort, ett tiotal hamnar är s.k. förvaltningshamnar där hamnverksamheten är en del av kommunens tekniska förvaltning, medan andra kommuner har bolagiserat sina hamnar.

Av detta följer att det statliga engagemanget i svenska hamnar med ett fåtal undantag är begränsat till infrastrukturen utanför hamnområdet, på land och till sjöss.

Precis som är fallet med enskilda hamnar är koncentrationen till vissa regioner stor. Västsverige (Halland, Västra Götaland, Värmland) är den helt dominerande hamnregionen i Sverige – drygt 40 procent av utgående gods och ca 38 procent av inkommande gods går till hamnar i Västsverige. Sydsverige (Skåne och Blekinge) har också en stark ställning, där drygt 20 procent av såväl inkommande som utgående gods går via sydsvenska hamnar.

Övriga ca 40 procent av godsomsättningen är utspridd till hamnarna längs Ost- och Norrlandskusten.

Figur 4.8 Andel av total godsomsättning över kaj (ton) i svenska hamnregioner 2006



Källa: Bearbetning av statistik från SIKa och SCB

Karlskrona är den hamn som ökat sin godsomsättning mest procentuellt sett under 2000-talet. Hamnen har gått från i princip ingen godsomsättning alls till ca 1,3 miljoner ton gods 2006. Göteborgs Hamn har å andra sidan stått för nästan en tredjedel av den

totala volymökningen. Göteborgs dominans bland svenska hamnar har således ökat under 2000-talet.

4.8 Flygfraktverksamhet i Sverige¹⁰

Under de senaste trettio åren har de fraktvolymer som hanteras på svenska flygplatser tredubblats, vilket motsvarar en ökning med 4,5 procent per år. Den övervägande delen av den svenska flygfrakten hanteras på Arlanda, Landvetter, Skavsta, Sturup och Örebro. Flygfraktverksamheten skapar sällan kapacitetsproblem på de svenska flygplatserna, eftersom fraktflyg normalt trafikerar flygplatser under lågtrafiktid.

Från Stockholm exporteras framför allt telekomprodukter och läkemedel, medan den importerade frakten består av textil, bildelar och hemelektronik. Under 2006 etablerade sig tre stora flygfraktbolag trafik på Arlanda – China Airlines Cargo, Korean Air Cargo samt Cathay Pacific Cargo. Ytterligare ett stort fraktbolag, kinesiska Jade Cargo, startade trafik i början av 2007. Totalt flyger de fyra bolagen åtta turer till och från Asien per vecka. Sedan tidigare finns ett antal andra stora fraktbolag verksamma på Arlanda – DHL, UPS, Fedex och TNT. Sammantaget genomför alla fraktbolagen ett fyrtiotal rörelser per vecka.

Arlanda beräknar en femprocentig årlig tillväxt för fraktflyget, och för att möta denna efterfrågan byggs för närvarande en ny fraktterminal som ska stå färdig 2008.

Flygfrakten till och från Sturup har ökat från drygt fem ton 2000 till 38 000 ton 2006. Även här byggs en ny fraktterminal för att kunna ta hand om den planerade fraktexpansionen. Likaledes ökar flygfrakten på Landvetter och på flygplatsen pågår ett utbyggnadsprojekt som bl.a. berör fraktterminalen och som kommer att resultera i att Landvetter kommer att kunna hantera dubbelt så stora fraktvolymer i framtiden.

En viss typ av flygfrakt benämns *trucking*,¹¹ vilket innebär att lastbilar transporterar gods till ett nav. Sådan flygfrakt förekommer även i Sverige, där godset fraktas med lastbil till flygplatser utanför Sverige, vanligen Köpenhamn, Bryssel, Frankfurt och Amsterdam, för att därifrån fraktas vidare med flyg till slutdestinationen.

¹⁰ Källa hela avsnittet: Luftfartsstyrelsen.

¹¹ Övriga typer av flygfrakt finns beskrivna i avsnitt 2.4.

Vikt- och volymmässigt är flygfrakten försumbar jämfört med frakt av andra transportmedel. Sett till värdet överstiger emellertid flygfrakten t.ex. det som transporteras med järnväg; flygfrakten står för 20–25 procent av Sveriges exportvärde. Merparten av den exporterade flygfrakten kommer från Mälardalen.

5 Framtida godsflöden och godsnoder i Sverige

Ett av motiven till att tillsätta Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen var att ge underlag för stärkta och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor i Sverige. De stor-driftsfördelar som finns i intermodala system kan dessutom nyttjas mer effektivt om man identifierar godstransportsystemets viktigaste noder.

Staten och myndigheterna har i sin roll som infrastrukturhållare en viktig uppgift att bedöma terminalägares krav och önskemål på investeringar och förbättringar i anslutningar till hamnar och terminaler, men eftersom krav och önskemål i regel överstiger tillgängliga resurser är en prioritering nödvändig. Förslagen från Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen ger underlag för sådana prioriteringar. Samtidigt får förslagen inte innebära att andra aktörer förvägras att investera i och driva godsterminaler.

5.1 Var behövs hamnar och kombiterminaler?

I Hamnstrategiutredningens slutbetänkande¹ slås fast att hamnar behövs där konsumtionsmarknaderna finns och där det finns stora behov av att transportera gods till och från industrier. Vidare behövs hamnar för effektiva förbindelser mellan Sverige och viktiga utländska marknader. Förutom USA finns Sveriges viktigaste export- och importmarknader i norra Europa.

¹ SOU 2007:58 samt Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet..

I Kombiterminalutredningens slutrapport² anges följande principer för lokalisering av noder i form av strategiskt viktiga kombiterminaler:

- Noder ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden.
- Noder ska finnas i lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter för ett eller flera trafikslag inom de viktiga stråken och som har koppling till viktiga internationella transportstråk.
- Noder ska ligga i strategiska lägen – dvs. där de stora stråken möts.
- Noder ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden till olika destinationer.

Det måste dessutom finnas ett tillräckligt antal noder för att möjliggöra en effektiv konkurrens mellan noder och transportmedel.

5.1.1 Strategiska hamnar och kombiterminaler

Hamnarna är viktiga noder i det svenska godstransportsystemet. En hamn har dock olika funktion beroende på var i landet den ligger, tillgänglighet från land- och sjösidan samt vilka kunder hamnen betjänar. Dessa förutsättningar för hamnverksamhet har i sin tur inneburit att det över tid utkristalliserats olika roller för hamnarna i transportsystemet.

Hamnstrategiutredningen har i sina direktiv sex kriterier att förhålla sig till vid urvalet av hamnar. Dessa handlar om storleken på godsomsättningen, standard på dagens infrastruktur framförallt utanför hamnområdet, hamnens arbete med miljö- och säkerhets/skyddsfrågor, hamnens utvecklingspotential samt huruvida hamnen samverkar med andra hamnar i syfte att nå en mer rationell hamnstruktur.

I tillägg till kriterierna identifieras sex olika hamnfunktioner i Hamnstrategiutredningens slutrapport:

- *Brohamnar* för persontrafik och gods – har funktionen av en bro till Sverige näraliggande handelspartners.
- *Industrihamnar* – hamnar för industrivaror, vilka är inrättade för en särskild industris behov.

² Källa: Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet.

- *Containerhamnar* – dessa hamnar hanterar enhetslaster främst i form av containrar.
- *Fordonshamnar* – hanterar fordon, fungerar som transshipment-hamnar för Östersjömarknaden.
- *Energihamnar* – hanterar olja och andra bränslen
- *Avlastningshamnar* – hamnar som avlastar ansträngd landinfrastruktur; i Sverige har hamnarna i Väneren och Mälaren denna funktion.

Följande hamnar föreslås som strategiska, vilket innebär att utifrån utredningens kriterier och hamnfunktion har hamnen bedömts som nationellt strategisk. Därmed ska hamnen ha en särställning vid prioritering av framtida infrastruktur till sjöss och på land:

- *Göteborg* – en nationellt strategisk hamn med den ojämförligt största godsomsättningen och därmed också största utbudet på hamntjänster.
- *Helsingborg* – en strategisk brohamn till Danmark samt efter Göteborg den ledande containerhamnen.
- *Malmö* – har nationellt strategisk betydelse som brohamn till Tyskland samt som energihamn för stora mängder oljeprodukter och andra bränslen.
- *Trelleborg* – en nationellt strategisk brohamn för trafik till Tyskland.
- *Karlshamn* (tillsammans med samverkanshamnen *Karlskrona*) – en nationellt strategisk brohamn för transporter till södra Östersjöområdet samt energihamn för bränsletransporter .
- *Norrköping* – en nationellt strategisk industri- och energihamn.
- *Kapellskär* – en nationellt strategisk brohamn till Sveriges viktiga handelspartner i Finland och Baltikum.
- *Gävle* – en hamn med växande containerverksamhet och en nationellt strategisk industri- och energihamn (exempelvis flygbränsle till Arlanda).
- *Sundsvall* – en nationellt strategisk industrihamn för skogsindustrin.
- *Luleå* – en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter.

Kombiterminalutredningen föreslår att följande orter betraktas som strategiska för lokalisering av kombiterminaler med uppgift att

tillgodose möjligheter att lasta om gods från landsväg till järnväg och vice versa:

- Göteborg
- Hallsberg
- Jönköping
- Luleå
- Malmö
- Stockholm
- Umeå
- Älmhult.

Sundsvall och Gävle föreslås som strategiska hamnar för i Sundsvalls fall skogsprodukter och i Gävles fall som industri- och energihamn. Bägge hamnarna har även kombitrafik på hamnområdet. I bägge fallen finns också en kombiterminal med annan lokalisering än hamnen på orten. Därför bör diskussioner inledas som innebär att hamnarnas kombiterminaler kan ta över funktioner från den andra kombiterminalen på orten och få möjlighet att anslutas till nätet av strategiska kombiterminaler.

För Västerås/Eskilstuna föreslås i Hamnstrategiutredningens slutbetänkande att Mälarhamnar (Västerås och Köping) och Södertälje Hamn förhandlar fram en särskild överenskommelse för att stärka möjligheter till godstransporter i Västra Mälardalsområdet. Detta bör ske tillsammans med berörda regionala intressenter å ena sidan och staten å andra sidan. I denna överenskommelse bör även utveckling av godstransporter på järnväg och omlastningsmöjligheterna i hamnens kombiterminal (Västerås) diskuteras.

Kombiterminalutredningen föreslår att en finansieringslösning för etablering av två nya terminaler i Jönköping (Torsvik) respektive Stockholm Norr testas genom s.k. *offentlig privat samverkan* (OPS). I dessa bägge fall är orten redan utsedd som strategisk lokaliseringsort för kombiterminaler men en ny terminal bör byggas som i Jönköpings fall ersätter den befintliga och i Stockholms fall utökar kapaciteten i norra Stockholm.

5.2 De strategiska nodernas relation till stråken

I avsnitt 4.4 presenteras en stråkkarta över de stora godsflödena i Sverige. Denna stråkkarta har visat sig mycket stabil över tiden; den enda utveckling som påverkat kartan på senare år är att trafiken

i Blekinges hamnar ökat, så att dessa numera tillsammans uppfyller det av den första Godstransportdelegationen definierade vikt-kriteriet på 8 miljoner ton.

Läggs förslagen på utpekningar av strategiska noder i hamn och kombiterminal samman med godsflödeskartan blir resultatet enligt figur 5.1 nedan.

Figur 5.1 Karta med förslagen på strategiska hamnar och kombiterminaler utpickade tillsammans med huvudstråken i det svenska gods-transportsystemet



Källa: Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen.

Kartan visar att noderna finns kring stora befolkningssammanhang samt att det även finns noder i anslutning till stora godsstråk.

5.3 Noderna och stråken i förhållande till den globala utvecklingen

I kapitel 2–3 diskuteras ett antal internationella trender på gods-transportmarknaden, där koncentration och allt större godsflöden hittills har kännetecknat den internationella hamn- och flygfraktstrukturen medan det finns flera mer småskaliga alternativ inom transportslagen järnväg och väg.

Framför allt är de intermodala transportererna under stark framväxt och i detta sammanhang har vägtrafiken en viktig roll för matartrafik till hamn- och järnvägsterminaler. Frågan är hurvida den snabba ökningen av godstransporter sedan framför allt millennieskiftet kommer att hålla i sig.

Frågan är också hur den internationella utvecklingen av godstransporter kommer att påverka de svenska noderna och stråken som identifierats i betänkandet. Östersjömarknaden är fortfarande den viktigaste för den industri det svenska godstransportsystemet betjänar. Beträffande konsumtionsvaror är däremot Asien allt vanligare som start- respektive målpunkt i transportkedjorna, och kanske kommer det i framtiden därför gå stora flöden av råvaruexport till asiatiska marknader.

De stråk i Sverige som identifierats i betänkandet har varit mycket robusta; den enda förändring som skett under 2000-talet är att Blekingehamnarna ökat sin godsomsättning från mycket låga nivåer till att flödet från hamnarna numera uppfyller GTD:s vikt-kriterium. Dock uppfylls ännu inte värdekriteriet.

Det som skulle kunna ändra stråkkartan är *avlänkning*, dvs. att godset avlänkas till mindre stråk för att undvika trängsel kring framför allt stora befolkningskoncentrationer, där godstransportererna konkurrerar med persontransporter om utrymmet på framför allt väg och järnväg. Det skulle dock krävas en mycket stor ökning av sjötransporterna till Sverige för att det ska uppstå trängsel i svenska hamnar. Samtidigt är avläkningsmöjligheterna begränsade, eftersom huvuddelen av godset förr eller senare ska transporteras dit där konsumenterna finns, dvs. till de stora befolkningskoncentrationerna. Trängsel är annars ett alltmer påtagligt problem för godstransportererna med ökad miljöpåverkan som följd.

Andra utvecklingstendenser att förhålla sig till är den globala containermarknadens utveckling, vars tillväxt är helt beroende av ökad handel men också ökad containerisering.

Den största påverkan på de globala transportsystemen har förmodligen debatten om huruvida transporternas miljöpåverkan kommer att påverka transportefterfrågan. Bedömare anser dagens bränslen kommer att räcka ytterligare ca 30 år om dagens transportvolym bibehålls. En än viktigare synpunkt är kanske transporternas utsläpp och den förändring av konsumtionsmönster detta troligen leder till.

Något tydligt ställningstagande för hur olika aktörer i Sverige bör agera för att möta de utvecklingstendenser som finns beskriva i detta betänkande är inte görligt. Det är däremot av yttersta vikt att man vid ställningstaganden om framtida infrastruktursatsningar på land och till sjöss förhåller sig till de globala utmaningarna.

Kommittédirektiv



Hamnstrategi

Dir.
2006:61

Beslut vid regeringssammanträde 8 juni 2006

Sammanfattning av uppdraget

En statlig förhandlare tillkallas för att ge förslag till åtgärder hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas. Regeringen kommer efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt hur dessa kriterier kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Vidare skall förhandlaren föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras.

I förhandlarens uppdrag skall också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna, såväl farleder till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna som farleder till och från övriga hamnar.

Bakgrund

Den svenska hamnstrukturen har främst utvecklats och finansierats inom den kommunala sektorn. I Sverige finns i dag ca 50 allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart samt ett antal industri- och privathamnar vilka i första hand är knutna till industriföretag. EU:s transeuropeiska transportnät, TEN-T, omfattar ett tjugotal svenska hamnar i kategori A, det vill säga där den årliga

godsvolymen uppgår till 1,5 miljoner ton eller det totala antalet passagerare per år är över 200 000.

De flesta av de allmänna hamnarna ägs av kommunerna men driftsformerna varierar. I de flesta hamnarna drivs verksamheten i aktiebolagsform och det förekommer att bolagen även äger hamnen. Aktiebolaget är ofta kommunalägt men kan i vissa fall ha blandat ägande där kommunen vanligtvis har majoritet. I några få hamnar drivs verksamheten av privata intressenter. Det finns även några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen.

Den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk. Det är därför viktigt att vid framtida insatser och i planeringsprocessen särskilt beakta infrastrukturen i dessa huvudstråk, både till lands och till sjöss. Ett utpekande är viktigt för att statens insatser i infrastruktur skall vara effektiva i ett längre tidsperspektiv.

De flesta allmänna hamnarna fungerar som nationellt, regionalt eller lokalt viktiga logistiknoder, dvs. hamnarna används av ett eller flera trafikslag för omlastning och lagring. Funktionell intermodalitet är en nödvändig förutsättning för att få väl fungerande och internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor. För att hamnarna även i framtiden skall vara effektiva noder i de intermodala transportkedjorna måste goda förutsättningar skapas för hamnarnas fortsatta utveckling till effektiva och konkurrenskraftiga enheter. De stordriftsfördelar som finns i de intermodala systemen gör att det är betydelsefullt att identifiera de regioner där godstransportstråkens viktigaste intermodala noder finns för att på så sätt stärka de olika transportsystemens effektivitet.

I slutbetänkandet av Godstransportdelegationen 2002, SOU 2004:76 Godstransporter - noder och länkar i samspel, föreslås att tre strategiska hamnregioner utpekas för att möjliggöra både ett bättre utnyttjande av den totala hamninfrastrukturen och att statens investeringar i anslutande landtransportinfrastruktur nyttjas på effektivaste sätt. De tre strategiska geografiska regionerna är Västkusten, Skåne och mellersta Ostkusten från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhamnarna. I dessa geografiska regioner ligger de flesta av de godstransportstråk som identifierades i Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) rapport, *Stråk-analyser för godstransporter* (SIKA Rapport 2001:1), och som anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen. Godstransportdelegationen betonar att det är av stor

vikt att den totala hamnstrukturen i nämnda hamnregioner nyttjas på effektivast möjliga sätt.

Delegationen anser dels att staten bör ta initiativ till att en diskussion påbörjas bland berörda parter hur regionerna skall kunna enas om vilka åtgärder som är nödvändiga för ökad samordning och specialisering och dels att staten aktivt medverkar i denna process. Delegationen var även av uppfattningen att staten genom trafikverken borde ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningar till hamnarna i de regioner där parterna kommit överens om hur hamnstrukturen skall kunna nyttjas effektivare.

Godstransportdelegationen föreslår att samtliga större investeringsprojekt inom Sjöfartsverkets ansvarsområde prövas och prioriteras såväl ur ett företagsekonomiskt som ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Sjöfartsverket är den myndighet som fattar beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och därtill hörande allmän hamn. Allmänna farleder och allmänna hamnar inrättas om detta är påkallat för den allmänna samfärdseln. Sjöfartsverket svarar även för utveckling och underhåll av de allmänna farleder som enligt Sjöfartsverkets bedömning bör handhas av staten. Allmänna farleder kan också helt eller delvis skötas av andra parter såsom kommuner och industri- eller hamnföretag. När det gäller anslutningsfarlederna till de allmänna hamnarna ansvarar Sjöfartsverket normalt för farleden fram till hamnområdesgränsen medan hamnen ansvarar för farlederna inom hamnområdet. Ett viktigt led i arbetet med att utveckla en effektiv hamnstruktur är att säkerställa att farledsanslutningarna till de kommande prioriterade hamnarna är funktionella, säkra och väl anpassade till de krav som bör ställas på dem.

Regeringen skall, i enlighet med proposition 2005/06:160 Moderna transporter, slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Prioriteringen av hamnarna skall inte betraktas som ett slutgiltigt ställningstagande eftersom förutsättningarna för utpekandet kan förändras. Av denna anledning bör en återkommande översyn genomföras av vilka hamnar som skall vara prioriterade.

De hamnar som inte blir prioriterade kan även i framtiden utgöra en viktig del av transportsystemet. Därmed kommer också deras behov av anslutande infrastruktur att prövas på sedvanligt sätt i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen.

Uppdraget

Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarens arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas. Regeringen kommer efter förhandlarens arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning.

De utpekade hamnarna får en prioriterad ställning som noder i det svenska transportsystemet. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla de kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt lämna förslag till hur kriterierna kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen. Dessa kriteriers påverkan på övriga samhällssektorer bör också beaktas. Förhandlaren skall också föreslå vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras.

En prioriterad hamn skall förbinda sig att för en viss tid uppfylla vissa uppställda krav.

Förhandlaren skall ge förslag till åtgärder som sammantaget bör kunna bidra till ett mer rationellt utnyttjande av de utpekade hamnarnas samlade infrastruktur och resurser och på så sätt skapa förutsättningar för att uppnå än mer kostnadseffektiva godstransporter. I detta arbete ingår att ta initiativ till att undersöka möjligheterna både till en bättre samsyn och mer ändamålsenlig rollfördelning mellan de olika hamnaktörerna och, om möjligt, till att skapa förutsättningar för ett ökat samarbete i olika former mellan aktörerna.

Förhandlaren skall även samråda med representanter från näringslivet och berörda myndigheter samt lokala och regionala företrädare för att ta del av deras synpunkter när det bland annat gäller den framtida utvecklingen och behovet av godstransporter. I detta arbete skall förhandlaren särskilt samråda med Banverket i verkets arbete med att utveckla strategiska kombiterminaler.

I uppdraget ingår också att belysa hur en koncentration av statliga resurser till infrastrukturen i anslutning till de strategiska hamnarna leder till en effektivare allokering av samhällets resurser samt att redogöra för om och i så fall hur infrastrukturinvesteringar bättre skall kunna samordnas mellan trafikverken och övriga aktörer.

De kriterier som bör gälla för att en hamn skall få en prioriterad ställning i transportsystemet bör utvecklas. Kriterierna bör bland annat avse godsomsättning, infrastruktur, miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete. Dessa kriterier bör helt eller delvis vara uppfyllda för att prioritet skall bli aktuell.

I *godsomsättningskriteriet* bör inte bara själva godsmängden ingå utan också godsets värde, antal lastenheter som hanteras, i vilken omfattning färjetrafik bedrivs i hamnen samt möjligheterna i hamnen att både erbjuda intermodala lösningar och omhändertata och vidarebefordra transitgods.

Infrastrukturkriteriet syftar främst på hög standard på befintlig infrastruktur till och från en hamn och då både från land- och sjösidan samt tillgång till teknisk utrustning och hjälpmedel av hög kvalitet.

Miljökriteriet kan till exempel vara att hamnavgifterna måste ha en miljödifferenterad prägel, att det i hamnen bedrivs ett aktivt internt miljöarbete samt att farleden in till hamnen även i ett långsiktigt perspektiv lämpar sig väl för fortsatt fartygstrafik.

Säkerhets- och skyddskriteriet syftar främst på att hamnen aktivt bedriver ett arbete som innefattar arbetsmiljö, trafiksäkerhet och att olika skyddsfrågor beaktas.

Utvecklingskriteriet bör innefatta krav på redovisning av en analys av utvecklingspotentialen och vilken kundtillströmning som är att vänta i hamnen men även hur hamnverksamheten i övrigt, både på kort och lång sikt, kan utvecklas när det gäller exempelvis markplanering.

Samarbetskriteriet bör innefatta olika samarbetsformer mellan olika hamnar samt, om förutsättningar kan föreligga, över regions- och nationsgränserna.

För att få en helhetssyn på den samlade infrastrukturen till och från en hamn skall förhandlaren se över principerna för kostnadsfördelningen när det gäller de allmänna farlederna samt presentera förslag på hur det framtida finansiella ansvaret för de allmänna farlederna bör vara utformat. I dessa överväganden skall alltså ingå både de farleder som går till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna samt övriga allmänna farleder. Förhandlaren skall även bedöma de regionala effekterna av ett eventuellt förändrat finansiellt ansvar för de allmänna farlederna.

Förhandlaren skall slutligen lämna en konsekvensbedömning av föreslagna åtgärder. Särskilt skall miljöeffekterna av förhandlarens förslag belysas men även konsekvenserna för den regionala kon-

kurrenskraften samt för näringslivet. I de fall föreslagna åtgärder innebär ekonomiska åtaganden för staten skall finansieringsförslag lämnas.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 oktober 2007.

(Näringsdepartementet)

Uppdrag till Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler

Regeringsbeslut 2006-06-08

Regeringen uppdrar åt Banverket att föreslå ett strategiskt nät för kombiterminaler. Uppdraget skall redovisas den 1 oktober 2007.

Ärendet

I propositionen *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transport-system* (prop. 2001/02:20) föreslog regeringen att planeringsramen för järnvägsinvesteringar även bör få användas till statsbidrag till investeringar som staten inte är huvudman för. I den banhållningsplan som regeringen beslutat om för perioden 2004–2015 har 1 100 miljoner kronor avsatts för att möjliggöra delfinansiering av anslutningsspår till kombiterminaler och industriområden.

Med kombiterminal menas i första hand en terminal där väg och järnväg möts och som är öppen för flera godstransportörer. I kombiterminalerna hanteras i huvudsak enhetsberett gods, det vill säga gods som är lastat i containrar, på växelflak eller i semi-trailer.

I propositionen *Moderna transporter* (prop. 2005/06:160) har regeringen, i syfte att stimulera användningen av sådana terminaler för att öka samverkan mellan trafikslagen, tillkännagivit sin avsikt att ge Banverket i uppdrag att föreslå hur ett strategiskt nät av kombiterminaler kan utformas.

Uppdraget

Banverket skall efter samråd med berörda intressenter föreslå vilka kombiterminaler som bör ingå i ett strategiskt nät och vilka villkor som bör gälla för terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet. Förslaget skall grundas på kriterier som Banverket utarbetar tillsammans med Vägverket och företrädare för terminalägarna. Vid utarbetandet av kriterierna bör olika landsdelars behov av effektiva transportlösningar i såväl kust- som inlandsregioner så långt som möjligt tillgodoses. Dessutom bör hänsyn tas till transportsystemets internationella betydelse och gränsöverskridande natur.

I arbetet med uppdraget skall Banverket särskilt samråda med den förhandlare regeringen utsett med uppdrag att identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som bör ges prioritet i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur.

Vidare skall Banverket

- se över i vilka former verket kan ta ansvar för investeringar, drift och underhåll som rör spåranläggningar i terminalerna i det föreslagna nätet samt även för fördelningen av spårkapacitet i terminalerna,
- föreslå lämplig princip för ändamålsenlig och effektiv prissättning av kapacitet i terminalerna,
- se över hur ansvaret för hårdgjorda ytor kan fördelas mellan terminalhuvudmannen och verket och,
- redovisa de samhällsekonomiska och de statsfinansiella konsekvenserna av eventuellt föreslagna åtgärder samt förslagets konsekvenser på innehållet i banhållningsplanen givet planeringsramens storlek.

Europeiska unionens transportpolitik – fokus på hållbar rörlighet

Sedan 1958 har den europeiska transportpolitiken varit koncentrerad på att öka möjligheterna till fri rörlighet för personer och gods. År 1992 kom Europeiska kommissionens första vitbok om den gemensamma transportpolitiken – *Den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken*.¹ Den uppdaterades 2001 med en ny vitbok – *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*² – som innehåller riktlinjerna för transportpolitiken fram till 2010.

Kommissionens mål är att transportpolitiken ska vara efterfrågestyrd och utifrån det skapa ett effektivt och säkert transportsystem som också uppfyller kraven på hållbar utveckling. Följande krav och förutsättningar för de europeiska transportsystemen förväntas den europeiska transportpolitiken understödja:

- Transportsystemen ska erbjuda en hög grad av rörlighet för människor och företag inom hela unionen.
- Transportsystemen ska vara miljövänliga, trygga energiförsörjningen, bidra till att miniminormer för arbetsvillkoren inom transportsektorn införs samt skydda passagerare och allmänheten i övrigt; transportsektorn är en av de största energiförbrukarna och måste därför också bidra till en trygg energiförsörjning.
- Transportpolitiken ska verka innovativt för att nå framsteg när det gäller att uppfylla unionens mål om rörlighet, miljövänlighet, trygg energiförsörjning, goda anställnings- och arbetsvillkor samt skydd av resenärer och allmänhet i övrigt.

¹ KOM (1992) 494, 2.12.1992.

² KOM (2001) 370, 12.9.2001.

- Europeiska unionen ska verka internationellt och profilera sig bättre som världsledande när det gäller hållbara lösningar för företag, utrustning och tjänster inom transportområdet.

Genom dessa mål hamnar unionens transportpolitik i centrum för Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning.

2006 års översyn av transportpolitiken

I den översyn av transportpolitiken som kommissionen gjorde 2006 underströks att åtgärdsplanens kortsiktiga fokus nu bör vara att:

- öka järnvägarnas konkurrenskraft
- införa en hamnpolitik
- utveckla intelligenta transportsystem
- ta ut avgifter för infrastrukturanvändning
- producera mer biobränsle
- undersöka olika möjligheter för att minska trafikträngseln i städerna.

Samtidigt konstateras att medan målen för politiken har legat fast har de allmänna förutsättningarna förändrats. Exempelvis har utvidgningen inneburit att fler transportkorridorer skapats som framför allt lämpar sig för järnvägstrafik och sjöfart. Europa har dessutom en mer omfattande sjöfart nu dels genom att de flesta av Östersjöns kuststater är medlemmar, dels genom att länder med större floder med omfattande trafik numera också tillhör unionen. Genom de olika etapperna av utvidgningar präglas unionen också av större mångfald i behov och förutsättningar av transporter i olika regioner.

Transportsektorn blir allt mer högteknologisk. Därför bör forskning och innovation stimuleras. Internationella miljöåtaganden, däribland de som ingår i Kyotoprotokollet, måste integreras i transportpolitiken.

Inom fyra av transportpolitikens områden har EU-myndigheter inrättats:

- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet
- Europeiska järnvägsbyrån
- Europeiska sjösäkerhetsbyrån

- Europeiska tillsynsmyndigheten för satellitsystemet Galileo (under utveckling).

Uppgiften för dessa är att tillhandahålla tekniska underlag inom olika specialområden och bistå med genomförandet av gemenskapens regelverk.

Strategin är att varje transportslag måste optimeras för att bli mer miljövänligt – dels för att kunna användas effektivt på egen hand, dels för att kunna samverka med andra transportslag i optimala transportkedjor. För detta har ett nytt begrepp myntats – sammodalitet (*co-modality*).

Europeiska unionens arbete med godslogistik – nyckeln till hållbar rörlighet

Efter att ha föreslagit en revidering av den övergripande transportpolitiken publicerade kommissionen i juli 2006 ett meddelande om logistikens betydelse för transportsystemet.³ Syftet var att skapa en debatt som kan leda fram till en handlingsplan för godslogistik 2007.

Kommissionen menar att det behövs en närmare koppling mellan logistiken och transportpolitiken. Som exempel anges förslaget om ett ökat skydd i försörjningskedjan,⁴ där det gäller att hitta rätt balans mellan säkerhetsrutiner som uppfyller högt ställda krav och ett fritt handelsflöde. Kommissionen avser också att identifiera och i ett senare skede åtgärda flaskhalsar i det europeiska godslogistiksystemet. För att detta arbete ska urskilja verkliga behov ska kommissionen ta hjälp av regionala kontaktpersoner.

Kommissionen har också ambitionen att stödja utvecklingen av olika informations- och kommunikationssystem (inklusive utbildningsinsatser) som gör det möjligt att följa och spåra gods och därmed effektivisera logistikflöden. Dessa system möjliggör även en annan ambition från kommissionen, nämligen att åstadkomma bättre statistikunderlag för att kunna följa och utvärdera den europeiska transportmarknaden. Det är inte ett mål att hela tiden bygga bort flaskhalsar genom nybyggnation; lika viktigt är att optimera den infrastruktur som finns. Detta erfordrar dock ett närmare samarbete mellan exempelvis varuägare och infrastrukturförvaltare. Det

³ *Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet*, KOM (2006) 336, slutlig.

⁴ KOM (2006) 79, slutlig.

är också viktigt att denna typ av samverkan sker i samklang med EU:s konkurrensregler.

Kommissionen vill även skapa en enhetlighet i kvalitetsmärkningsen av logistiktjänster inom olika transportsätt⁵ och reglera skadeståndsansvaret i transportkedjor där flera transportsätt används. En särskild satsning för att utveckla nät för godstrafik på järnväg samt utveckla närsjötrafik genom befintliga *Shortsea Promotion Centres* (SPC) aviserar också i meddelandet. Tanken är att främja multimodalitet i logistikkedjor.

Tidigare har kommissionen föreslagit gemensamma europeiska standarder för intermodala lastenheter, eftersom det finns en rad praktiska problem med nuvarande enheter, t.ex. att växelflak normalt inte går att stapla samt att standardcontainrar vanligen inte fullt ut nyttjar de mått som är tillåtna för vägtransport. Meddelandet om godslogistik tar på nytt upp dessa tankar.

Europeiska unionens hamnpolitik

Hamnar kom ordentligt i fokus i EU:s transportpolitik 1997, när kommissionen publicerade *Kommissionens grönbok om hamnar och sjöfartens infrastruktur*.⁶ Syftet var att skapa diskussion, vilken så småningom resulterade i ett förslag till direktiv om marknaden för hamntjänster 2001.⁷ Förslaget gick dock inte igenom den politiska processen utan röstades ner av Europaparlamentet 2004. Samma år lades ett nytt liknande förslag⁸ fram men inte heller detta förslag gick igenom.

Nya riktlinjer för hamnpolitiken

Kommissionen har därefter valt en annan strategi i form av bred debatt och konsultation för att i samförstånd nå fram till en EU-politik för hamnar som de flesta intressenter kan ställa sig bakom. I halvtidsöversynen 2006 av transportpolitiken fokuserades mer än tidigare på att det är transporter med negativ påverkan på miljön – inte nödvändigtvis transporter i sig – som ska motarbetas. I det nya

⁵ Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, januari 2006.

⁶ KOM/97/678.

⁷ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster. KOM(2001) 35 | 2001/0047 COD.

⁸ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster KOM(2004) 654 | 2004/0240/COD.

begreppet *sammodalitet* har hamnen en nyckelroll att länka samman olika transportslag på ett ur miljöhänseende optimalt sätt.

Halvtidsöversynen anger att ramarna för en hamnpolitik ska fastställas 2007. Med början i oktober 2006 har kommissionen därför lett en konsultationsprocess i form av sex workshops runt om i Europa där företrädare för hamnar, terminaloperatörer, rederier, varuägare, facket m.fl. har deltagit. Konsultationsprocessen avslutades på den europeiska hamnorganisationen ESPO:s årsmöte i maj 2007.

Hamnpolitiken kommer med största sannolikhet att fokusera på nedanstående punkter. Ett slutligt förslag presenteras tidigast i oktober 2007.

1. Förtydligande av EG-fördraget i stället för ny lagstiftning

Majoriteten av alla hamnintressenter anser att det i första hand inte är ny lagstiftning som behövs. I stället handlar det om att förtydliga hur EG-fördragets regler ska appliceras på hamnverksamhet. Detta gäller t.ex. möjligheter för tillträde till marknaden för hamntjänster.

2. Samklang mellan ekonomisk och miljömässigt hållbar utveckling

Den viktigaste frågan för de två europeiska hamnorganisationerna ESPO och FEPORT är att det behövs mer hamnkapacitet i EU för att kunna ta emot de ökande godsströmmarna från framför allt Asien (Kina) och Ryssland. Hamnföreträdarna efterlyser en bättre balans mellan reglerna för hur hamninfrastruktur får byggas och reglerna för hur miljö ska skyddas, så att dessa två mål inte står i konflikt med varandra. Det är därtill viktigt att befintlig kapacitet nyttjas till sin fulla potential innan ny byggs och det behövs större tydlighet kring miljöaspekten vid hamnutbyggnader.

3. Riktlinjer för offentlig finansiering av hamnar

Hamnbranschen har länge efterlyst riktlinjer för i vilken utsträckning offentlig finansiering av hamninfrastruktur är tillåten, eftersom EG-fördraget om statstödsregler⁹ kan vara svårt att tolka i detta sammanhang. Det är troligt att sådana riktlinjer kommer att ingå i hamnpolitiken.

4. Utjämnning av olikheter mellan hamnar i EU-länder

Det finns fler än 1 200 hamnar i Europeiska unionens medlemsländer. Dessa svarar för transporter av ca 95 procent av utrikeshandeln mätt i ton och ungefär hälften av handeln inom medlemsländerna passerar hamnarna. Hamnarna bedriver dock olika typer

⁹ Romfördraget, art 85–87.

av verksamheter och man har olika drifts- och ägandeformer. Finansieringen av hamnstruktur ser dessutom mycket olika ut i olika medlemsländer.

Kommissionen har i sin rapport *Vademecum on Community Rules on State aid and the financing of the construction of seaport infrastructure* i detta avseende delat in unionens länder i två grupper:

- för det första länder där hamnen en del av den offentliga administrationen och därför finansieras med offentliga medel.
- för det andra de länder där hamnarna bedrivs som självstyrande kommersiella enheter.

Den förstnämnda gruppen omfattar framför allt hamnar i Belgien, Frankrike, Tyskland, Italien och Holland. Där finns en hamnmyndighet (ett statligt eller kommunalt organ) som förvaltar den offentliga investeringen för landets eller regionens eller kommunens bästa. Den sistnämnda gruppen omfattar Danmark, Finland, Irland, Portugal, Spanien, Sverige och Storbritannien. Hamnmyndigheten motsvaras i dessa länder av ett självständigt organ som antingen är ett privat eller offentligt företag eller en del av en offentlig administration.

5. *Insyn i finansiering och prissättning av hamnverksamhet*
Europeiska unionens transparensdirektiv¹⁰ syftar till att synliggöra de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag, och kommissionen vill undersöka om alla hamnar i unionen kan omfattas av detta direktiv.

I Sverige har direktivet införlivats i den svenska lagstiftningen genom *lag (2005:590) om insyn i vissa förbindelser m.m.* Denna lag innefattar dels krav på öppen redovisning där offentliga företag som har en dominerande ställning på marknaden ska redovisa finansiella förbindelser och transaktioner, dels krav på separat redovisning mellan konkurrensutsatta respektive konkurrensbefriade marknader. Båda fallen omfattar kraven företag med en årlig nettoomsättning på 40 miljoner euro. För svenska hamnar innebär det att endast Göteborgs Hamn omfattas.

Prissättningen av hamntjänster och hamninfrastruktur har diskuterats under konsultationsprocessen och flera instanser anser att insyn saknas i hamnarnas priser. Kommissionen vill därför för-

¹⁰ Kommissionens direktiv 2000/52/EG av den 26 juli 2000 om ändring av direktiv 80/723/EEG om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag.

bättra denna insyn. I de tidigare hamndirektiven har kommissionen föreslagit att i de fall ett slags hamnmyndighet både förvaltar infrastruktur och erbjuder stuveritjänster måste bokföringen för dessa båda verksamheter särskiljas, så att konkurrensen på marknaden för stuveritjänster inte snedvrids.

Europeiska unionens tre järnvägspaket

Det finns en ambition att järnvägstransporternas andel av transporterna inom unionen bör öka eftersom järnvägstrafiken har miljömässiga fördelar jämfört med andra transportsätt. Järnvägar i EU:s medlemsländer är uppdelade på nationella nät med varierande järnvägssystem. För att överbygga dessa hinder har kommissionen presenterat olika lagstiftningspaket. Dessa ska stegvis ge järnvägsbolagen tillgång till järnvägsnät i andra medlemsländer.

Det första järnvägspaketet

År 2001 antogs det första järnvägspaketet,¹¹ vilket innebar en ökad liberalisering av den internationella godstrafiken. Lagstiftningen trädde i kraft 2003 och medgav konkurrens för gränsöverskridande godstransporter på vissa järnvägssträckor. Fram till den 15 mars 2008 är vissa sträckor undantagna från liberaliseringen. Därefter får de bolag som vill verka internationellt tillgång till hela det europeiska järnvägsnätet.

Det andra järnvägspaketet

För att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken lade kommissionen fram det andra järnvägspaketet,¹² vilket antogs i april 2004. Resultaten av det andra järnvägspaketet är att godstrafiken på järnväg öppnades för konkurrens den 1 januari

¹¹ KOM(2006) 189 slutlig.

¹² Andra järnvägspaketet består direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhet), direktiv 2004/50/EG (driftskompatibilitet), direktiv 2004/51/EG (marknadsöppning) och förordning (EG) 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå. I direktiv 2004/51/EG fastställs att marknaderna för internationell järnvägstrafik ska öppnas helt från den 1 januari 2006. Det direktivet skulle ha varit genomfört den 31 december 2005. En fullständig översikt över medlemsstaternas anmälningar finns på följande webbadress: http://ec.europa.eu/transport/rail/legislation/mne_table_en.htm

2006. Därutöver har en gemensam järnvägsbyrå inrättats som sedan 2005 är placerad i Valenciennes i Frankrike.

Det tredje järnvägspaketet

Kommissionen föreslog ett tredje järnvägspaket¹³ den 3 mars 2004. Detta paket innehåller fyra rättsakter, som innebär att:

- persontrafiken inom EU ska öppnas för konkurrens den 1 januari 2010
- passagerarnas rättigheter stärks
- ett gemensamt lokförarintyg införs
- godstrafiken på järnväg förbättras.

Syftet med det tredje järnvägspaketet är att bidra till en integrering av det europeiska järnvägsnätet. Parlamentet och rådet har enats om en gemensam kompromiss i juni 2007 och beslut om det tredje järnvägspaketet väntas hösten 2007.

Allt fler möjligheter till EU-stöd för infrastrukturprojekt

Det finns stora möjligheter till medfinansiering från kommissionen till projekt inom infrastrukturområdet. De finansiella medel som finns tillgängliga har också ökat, och numera kan såväl rena infrastrukturinvesteringar som studier och analyser få stöd. Studierna ska dock bidra till att öka kunskapen kring regionala transport- och infrastrukturfrågor.

De program som är mest relevanta som medfinansieringskällor för regionala transport- och infrastrukturprojekt är programmen *TEN-T*, *Marco Polo II*, Strukturfondsprogrammen *Mål 2* och *Mål 3* samt *Sjunde ramprogrammet för FoU*. I tabellen nedan ges en översikt över olika finansieringsmöjligheter; därefter beskrivs varje program kortfattat.

¹³ KOM(2004) 140 slutlig *En fortsatt integrering av det europeiska järnvägssystemet: det tredje järnvägspaketet*

Tabell B3.1 Översikt av finansieringsmöjligheter från EU för infrastrukturprojekt och forskning

Stödprogram	Syfte	Sökande	Budget
TEN-T	Harmonisering, utveckling och ihopkoppling av EU-ländernas infrastrukturer.	Offentlig sektor	8 miljarder euro
Marco Polo II	Överföring av gods från väg till andra transportslag, för att bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem.	Företag (både offentliga och privata)	400 miljoner euro
Strukturfonder Mål 2 och Mål 3	Regional konkurrenskraft och sysselsättning, samarbete över landsgränser.	Offentlig sektor	15 miljarder svenska kronor till Sverige
Sjunde ramprogrammet för FoU	EU-forskning för att utveckla säkrare, grönare och smartare europeiska transportsystem till fördel av alla medborgare	Företag, organisationer, institutioner	53 miljarder euro varav 4,2 för transportområdet
Lån från Europeiska Investeringsbanken (EIB)	Lån för att finansiera transport och infrastrukturprojekt inom TEN-T.	Offentlig sektor	500 miljoner euro från TEN-T-budgeten och 500 miljoner euro från EIB.

Källa: Trans-European Networks Transport, Regionplane- och trafikkontoret (2007).

TEN-T

TEN-T är inriktat på att harmonisera, koppla samman och utveckla medlemsstaternas infrastrukturer för att på så sätt stärka unionens ekonomiska och sociala sammanhållning. TEN-T-programmet medfinansierar bl.a. rena infrastrukturinvesteringar, och den största delen av budgeten avsätts till att medfinansiera redan prioriterade projekt (de 30 prioriterade transportstråken presenteras i figuren nedan).

Sedan Öresundsbron färdigstälts omfattas Sverige endast numera av Nordiska triangeln och sjömotorvägen i Östersjön.

Figur B3.1 Prioriterade transportkorridorer inom ramen för TEN-T-programmet



1. Järnvägsförbindelse Berlin–Verona/Milano–Bologna–Neapel–Messina.
2. Höghastighetståg Paris–Bryssel–Köln–Amsterdam–London.
3. Järnvägsförbindelsen för höghastighetståg i sydvästra Europa.
4. Järnvägsförbindelsen för höghastighetståg österut (inklusive Paris–s-Strasbourg/Luxemburg).
5. Traditionell järnväg kombinerad med transport: Betuwelinjen.
6. Järnvägsförbindelse Lyon–Trieste–Divacirka/Koper–Ljubljana–Budapest–ukrainska gränsen.
7. Vägförbindelse Igoumenitsa/Patra–Aten–Sofia–Budapest.
8. Intermodal förbindelse Portugal/Spanien–resten av Europa.
9. Järnvägsförbindelse Cork–Dublin–Belfast–Stanraer.
10. Flygplats Malpensa i Milano (färdigställd 2001).
11. Öresundsförbindelsen (färdigställd 2000).
12. Järnvägs- och vägförbindelse – Nordiska triangeln.
13. Vägförbindelse Irland–Storbritannien–Benelux-länderna.
14. Järnvägsförbindelse *West coast main line*.
15. Galileo – globalt satellitbaserat system för positionsbestämning och navigation (klart 2008).
16. Järnvägsförbindelse godstrafik genom Pyrenéerna Sine/Algeciras–Madrid–Paris.
17. Järnvägsförbindelse Paris–Stuttgart–Wien–Bratislava.
18. Vattenväg Rhen/Maas–Main–Donau.
19. Driftskompatibilitet för järnvägsnät för höghastighetståg på den iberiska halvön.
20. Järnvägsförbindelse Tyskland–Danmark över Fehmarn Belt.
21. Sjömotorvägar Östersjön, Atlantiska bågen, Sydösteuropa, västra Medelhavet.
22. Järnvägsförbindelse Aten–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden.
23. Järnvägsförbindelse Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava–Wien.
24. Järnvägsförbindelse Lyon/Genève–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen.
25. Motorvägsförbindelse Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava–Wien.
26. Järnvägs- och vägförbindelse Irland–Storbritannien–kontinenten.
27. Järnvägsförbindelse *Rail Balticcirka* Warszawa–Kaunas–Riga/Tallinn–Helsingfors.

28. Eurocirkaprail på järnvägsförbindelse Bryssel–Luxemburg–Strasbourg.
29. Järnvägsförbindelse i den intermodala joniska/adriatiska havskorridoren.
30. Flodförbindelse Seine–Schelde.

Källa: Slutrapport från Baltic Gateway, 2006.

Även andra TEN-T-projekt kan få finansiering, om än inte lika mycket som de prioriterade. Utöver de geografiska projekten kan också s.k. horisontella projekt medfinansieras, dvs. projekt som inriktas på harmonisering av trafiksystem, t.ex. eliminering av flaskhalsar och överföring till miljövänliga transportslag. Projektmedel ges även till offentliga sektorn för studier och analyser (max 50 procents medfinansiering) samt bygg- och anläggningsarbeten (max 30 procents medfinansiering).

Allt finansieringsunderlag för Sveriges del förbereds av trafikverken och samordnas av Näringsdepartementet i en gemensam ansökan till kommissionen.

Marco Polo II

Syftet med Marco Polo II är att överföra gods från väg till andra transportslag och därmed bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. Den totala budgeten för programperioden 2007–2013 är 400 miljoner euro, vilket är en fördubbling jämfört med det första Marco Polo-programmet.

Programmet ska stimulera en utveckling som innebär att den sammanlagda ökningen av de internationella godstransporterna på väg (uttryckt i tonkilometer) i stället går med mer miljövänliga transportmedel (närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar) eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt.

Stöd kan beviljas till internationella fraktbolag och tjänsteutveckling men inte till forskning och studier.

Strukturfonderna – Mål 2 och Mål 3

Under programperioden 2007–2013 kommer Sverige tilldelas cirka 15 miljarder kronor i strukturfondsmedel.

Det finns tre mål för EU:s sammanhållningspolitik under perioden 2007–2013 – konvergens, regional konkurrenskraft och sysselsättning samt territoriellt samarbete. För Sveriges regioner är det de två sistnämnda målen som är aktuella. Genomförandet sker genom de s.k. Mål 2 och Mål 3-programmen.

Mål 2 – regional konkurrenskraft och sysselsättning

Prioriterade insatsområden för Mål 2 är innovativa miljöer, entreprenörskap, kompetensförsörjning, ökat arbetskraftsutbud, regionförstoring och ett utvecklat informationssamhälle.

Exempel på insatser som skulle kunna bli aktuella för stöd är projekt som utvecklar de europeiska transportkorridorerna och som stimulerar en stärkt koppling mellan trafikering och infrastrukturåtgärder, som utvecklar samverkan mellan transportslag, som utvecklar av persontransporter för förbättrad tillgänglighet eller som ökar förutsättningarna för regionförstoring.

Mål 3 – europeiskt territoriellt samarbete

Samtliga program inom Mål 3 har det gemensamt att de innebär ett samarbete över landsgränserna. Målet om territoriellt samarbete är i sin tur indelat i tre underprogram: gränsöverskridande program, transnationella program och interregionala program. Ett exempel på ett program som berör Sverige är det gränsöverskridande programmet *Central Baltic* som bl.a. syftar till att öka tillgänglighet till regioner genom förbättrad infrastruktur.

Sjunde ramprogrammet för FoU

Den totala budgeten för EU:s sjunde ramprogram för FoU är 53 miljarder euro, vilket är en ökning med 41 procent jämfört med sjätte ramprogrammet för programperioden 2007–2013. Ramprogrammen tilldelas en allt större del av EU:s budget.

Av den totala budgeten för det sjunde ramprogrammet avsätts 4,2 miljarder euro till sakområdet *transport*. Delprogrammet syftar till att stimulera forskning som syftar till säkrare, grönare och smartare europeiska transportsystem. Finansiellt stöd utgår i första hand till forskning och studier som främjar transport, dock inte till medfinansiering av infrastruktursatsningar. Medel kan också sökas för pilotprojekt med visst utrymme för infrastrukturinvesteringar.

Transportsatsningarna är framför allt inriktade på hållbara transportlösningar för olika transportslag, miljövänliga och effektiva fordon och motorer, intermodala transporter samt forskning om infrastrukturkonstruktion och underhåll.

Europeiska Investeringsbanken (EIB)

Europeiska Investeringsbanken (EIB) erbjuder lån till transport- och infrastrukturprojekt inom TEN-T. Detta sker genom en speciell lånegaranti med 500 miljoner euro från EIB:s egen fond och 500 miljoner euro från TEN-T:s budget, vilket motsvarar 6,25 procent av den totala TEN-T-budgeten.