

# Corehamnar

Fem strategiska svenska knutpunkter  
i Europas transportkorridorer –  
hur prioriteras de i den svenska planeringen?



# INLEDNING

Hamnarna är Sveriges portar mot omvärlden för gods- och persontrafik. Svensk ekonomi, svenska företag och svenska jobb är beroende av väl fungerande sjötransporter och effektiva omlastningspunkter i moderna hamnar.

Hamnarna i Trelleborg, Malmö/Köpenhamn, Göteborg, Stockholm och Luleå pekades 2011 ut av EU som s.k. corehamnar. Utpekandet är en bekräftelse på att hamnen är av största vikt för en effektiv logistik i Europa. Fortfarande 2015 råder ändå osäkerhet om vad detta utpekande praktiskt innebär i Sverige.

Trafikverket och regeringen har för sin del pekat ut så många som 25 "centrala hamnar" i det svenska godstransportsystemet, vilket legat till grund för infrastrukturplaneringen. En ny omgång av planering står för dörren. Frågan är om det är ändamålsenligt att lika många hamnar pekas ut som "centrala" denna gång.

WSP belyser i rapporten den roll som de svenska corehamnarna har i ett regionalt, nationellt och europeiskt perspektiv. Rapporten visar på corehamnarnas roll som knutpunkter i allt mer stråkorierade transportmönster och analyserar de krav som den utvecklingen ställer på tydliga prioriteringar i den svenska infrastrukturplaneringen. Rapporten är skriven av Anders Hallberg och Kristoffer Persson, WSP Analys & Strategi.

**Fredrik Bergström, ek.dr.**

**Affärsområdeschef WSP Analys & Strategi**

# INNEHÅLL

<b>1. Bakgrund – fem svenska corehamnar</b>	<b>3</b>
<b>2. Corehamnarnas roll nationellt och regionalt</b>	<b>7</b>
<b>3. Betydelsen av stråk och korridorer</b>	<b>14</b>
<b>4. EU:s investeringar ökar och följer utpekade korridorer</b>	<b>19</b>
<b>5. Stråktänkande omsatt i tydliga nationella prioriteringar</b>	<b>25</b>
<b>6. Slutsats: EU prioriterar huvudstråk – hur gör Sverige?</b>	<b>32</b>
<b>Bilaga: Corehamnarnas andel av svensk sjöfart 2014</b>	<b>35</b>

# BAKGRUND: FEM SVENSKA COREHAMNAR

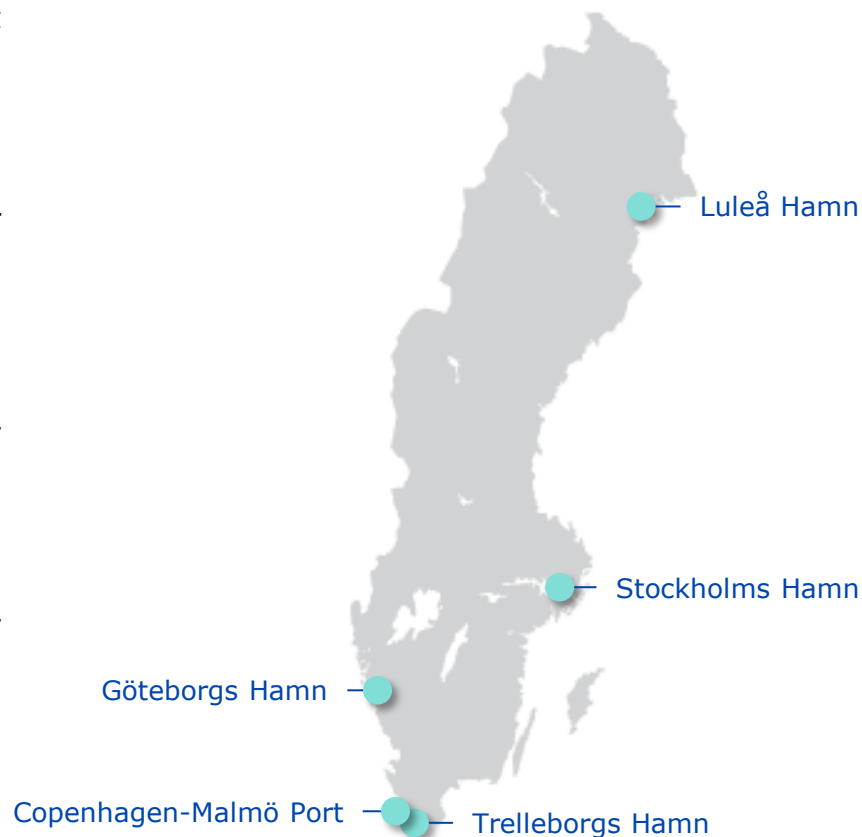
# Bakgrund: fem svenska corehamnar

EU:s insatser på transportområdet ökar och det sker genom samarbete, samordning och gemensam finansiering av infrastruktur.

TEN-T (en förkortning av Trans-European Network-Transport) är EU:s initiativ för att stärka och länka samman transportsystemet i unionen. TEN-T innebär att medlemsländerna måste koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. En nyckel är bättre samverkan mellan kompletterande trafikslag, så kallad multimodalitet.

TEN-T etablerades under 1990-talet och har därefter successivt konkretiserats i övergripande nät och nio huvudsakliga korridorer med viktiga nav. Sedan 2014 finansieras åtgärder ur fonden Connecting Europe Facility (CEF). Som ett led i arbetet pekade EU 2011 ut 83 europeiska hamnar som "corehamnar", dvs kärnhamnar, i nätverket.

Fem svenska hamnar fick statusen som corehamnar - Trelleborg, Malmö/Köpenhamn (CMP), Göteborg, Stockholm och Luleå. Utpekandet visar att hamnarna är av största vikt i det europeiska perspektivet. Men vad det innebär i ett svenskt perspektiv är fortfarande osäkert.



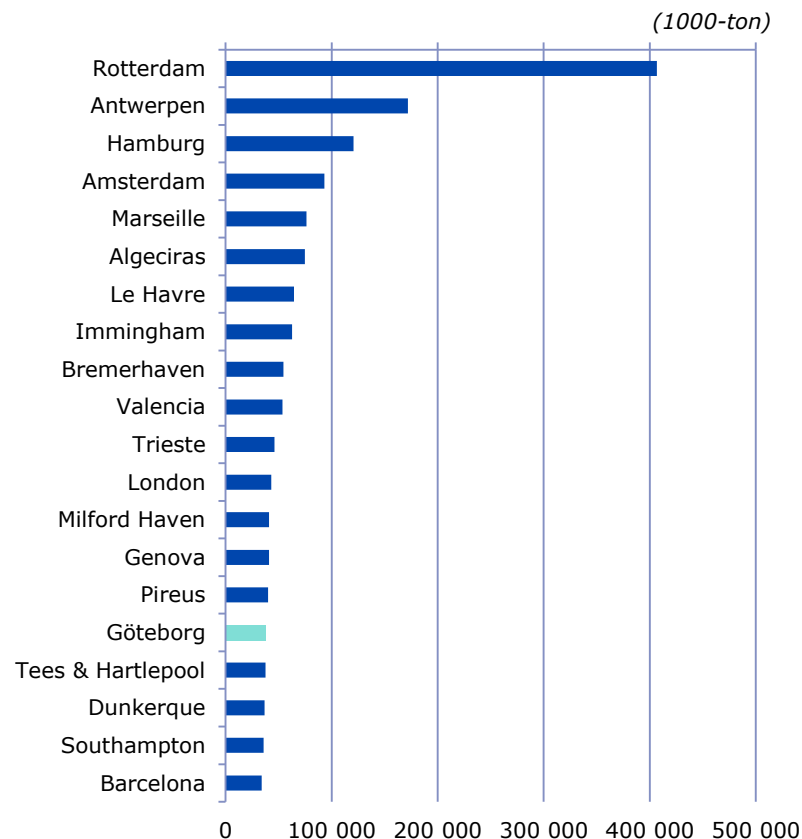
# Bakgrund: koncentration till ett fåtal hamnar

Längs Europas cirka 70 000 kilometer kust finns upp mot 1200 kommersiella hamnar. Totalt hanterar hamnarna 3,7 miljarder ton gods och ombesörjer transport för 400 miljoner passagerare.

För sjöledes godstransporter finns en stark koncentration av de totala volymerna till ett fåtal volymtunga hamnar. Europas 20 största hamnar hanterar kring 40 procent av det totala volymerna.

Geografiskt är det i första hand hamnar kring Nordsjökusten som dominerar, främst i Nederländerna, Belgien samt Tyskland. Dessa hamnar har en viktig funktion i omlastning av internationellt gods för regional distribution till mindre hamnar inom Europa.

Passagerartransporter är i högre grad fördelat på fler hamnar. Länder som Italien, Grekland och Danmark står för en stor andel av de totala sjöresor som sker i Europa.



EU:s 20 största hamnar (Eurostat 2014)

# Bakgrund: fartygen blir större

Globaliseringen och uppkomsten av nya avsättningsmarknader för näringslivet har inneburit kraftigt ökade handelsvolym. För att möta efterfrågan på effektiva sjötransporter krävs ökad kapacitet i de globala försörjningskedjorna.

Förenklat är förhållandet:

*större kapacitet i fartyg = sänkt kostnad per transporterad enhet*

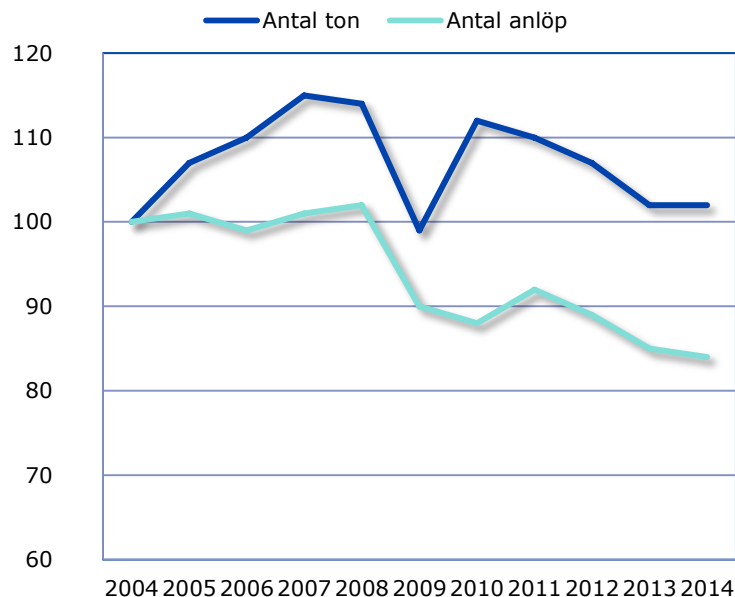
Detta har inneburit att fartyg, främst inom containersjöfarten, blivit allt större och i dag seglar fartyg med en total lastkapacitet som överskrider <20 000 TEU's<sup>1</sup> (jmf. c:a 8 000 TEU's 2005). Ett likvärdigt samband ses inom fartygssegmentet RoRo/RoPax<sup>2</sup> där ökade volymer ställer krav på ökad kapacitet på centrala sjöförbindelser.

För att möta de allt större fartygen krävs att godshanteringen koncentreras till ett fåtal storskaliga hamnar med kapacitet att hantera fartygens lastkapacitet.

<sup>1</sup> TEU = Twenty-feet Equivalent Unit är ett mått som visar lastkapacitet i antal tjugofotscontainers)

<sup>2</sup> RoRo-fartyg fraktar rullande gods såsom lastbilar och trailer, RoPax hanterar även passagerartrafik

För de svenska hamnarna har fartygens storleksutveckling fått till konsekvens att antalet anlöp i förhållande till den totala lastkapaciteten minskat drastiskt. Således transporteras en större volym varor på ett färre antal fartyg.



Index – totalt antal anlöp och total volym i Sveriges Hamnars medlemsföretag mellan åren 2004-2014 (Transportgruppen 2014)

# COREHAMNARNAS ROLL NATIONELLT OCH REGIONALT

# Sveriges behov av effektiva transporter

Sverige och de nordiska ländernas beroende av effektiv sjöfart kan till stor del tillskrivas regionens perifera läge med ett fåtal fasta landförbindelser till övriga Europa.

Detta ”geografiska avståndshandikapp” ställer krav på effektiva transporter för att stödja näringslivet.

Sveriges begränsade inhemska marknad har historiskt bidragit till att svenskt näringsliv sökt nya marknader för avsättning av varor och tjänster. I takt med den tilltagande globaliseringen, ökar också efterfrågan på varor från länder långt utanför Europa, vilket inneburit en starkt ökad import.

## Sjöfarten avgörande för svensk utrikeshandel

”Hela 90 procent av alla varor och råvaror går via sjövägen till och från Sverige. Det finns nämligen inget annat transportslag som klarar av de gigantiska volymerna på ett mer effektivt och hållbart sätt. Det är här Sjöfartsverket har sin kärnverksamhet.”

Källa: Rapport från riksdagen 2014/15:RFR9 - Sjöfartsnäringsen och dess konkurrenskraft



(Foto: Göteborgs Hamn AB)

Av den totala handelsvolymen särskiljer sig sjöfarten från övriga transportslag. Enligt Riksdagens trafikutskott går så mycket som 90 procent av all varor och råvaror via sjövägen till och från Sverige.



# Corehamnarnas roll för svensk utrikeshandel

Sjötransport med containers har inneburit möjlighet att skapa stordriftsfördelar för internationell handel. Den internationella containertrafiken går med transoceaniska containerfartyg mellan ett antal större bashamnar för att därefter omlastas för regional distribution med mindre, så kallade feederfartyg.

Göteborgs hamn anlöps, som enda hamn i Sverige, av transoceaniska containerfartyg. Detta har medfört att hamnen har en dominerande ställning i det svenska transportsystemet och hanterar knappt 60 procent av svensk containervolymer.

Övriga svenska containerhamnar anlöps likväl av containerfartyg. Dock är det främst feederfartyg med omlastning vid de större bashamnarna i Tyskland eller Benelux-länderna.

De stora volymer som hanteras vid Göteborgs hamn ställer krav på effektiv hantering. För att en hamn ska ingå som bashamn i containerrederiernas transportupplägg ställs höga krav på hanteringsutrustning, djupgående samt att hamnen kan alstra ett tillräckligt volymunderlag.

För ökad effektivitet och minskad miljöpåverkan har sedan slutet av 1990-talet utvecklats ett

system för järnvägspendlarna mellan Göteborgs Hamn och ett stort antal godsterminaler i Sverige och Norge (*Railport Scandinavia*). Idag hanteras ca 60 procent av de totala landtransporterna till hamnen med tåg.

## Fakta om Göteborgs hamn

Hanterade volymer (2014):

830 000 containrar (TEU)

500 000 ro/ro enheter

170 000 nya bilar

1,7 miljoner passagerare

18 miljoner ton olja

37 miljoner ton gods

500 miljarder kronor i varuvärde hanteras i Göteborgs hamn årligen motsvarande 14 % av Sveriges samlade BNP

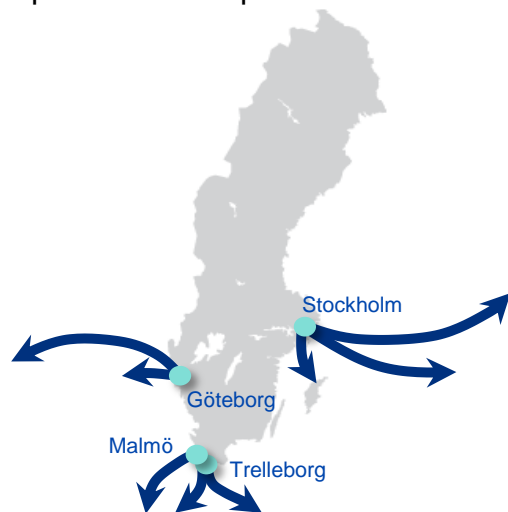
8 100 personer är direkt sysselsatta vid hamnen

*Källa: Transportgruppen/Göteborgs Hamn AB*

# Sveriges handel med Europa

För svensk handel med Europa dominerar lastbilen som transportslag. Avsaknad av fasta förbindelser (utöver Öresundsförbindelsen) mot kontinenten samt våra grannländer i öst har ställt krav på effektiv sjöfart.

Färjetrafiken (RoRo/RoPax) från Sverige kan ses som "flytande broar" mot kontinenten. De större svenska färjehamnarna är belägna på ett geografiskt avstånd som möjliggör effektiva överseglingar från Sverige till våra viktiga handelspartners i Europa.



*Trelleborgs Ro/Ro-hamn, med 28 ankomster och avgångar per dygn, har ett flertal destinationer i Tyskland och Polen (Foto: Scanpix)*

De fem svenska corehamnarna hanterar gemensamt 60 procent av de totala lastbilsflödena via RoRo/RoPax förbindelser från Sverige. Av 2,6 miljoner hanterade enheter (2014) lastades eller lossades 1,6 miljoner vid hamnanläggningarna i Göteborg, Malmö, Stockholm och vid Skandinavien's största Ro/Ro-hamn i Trelleborg.

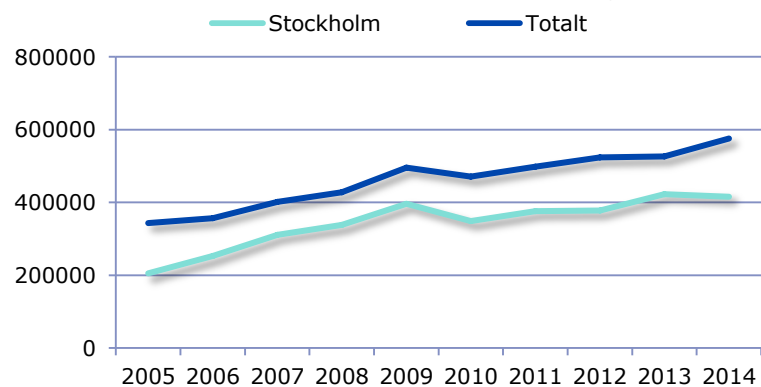
Utan effektiva färjehamnar är risken stor att Sverige blir en isolerad ö. Hamnarna som hanterar färjetrafiken måste ses som en betydande del av den nationella infrastrukturen och ges möjlighet att utvecklas för att säkerställa effektiva transporter.

# Corehamnarnas betydelse för svensk turism

De svenska corehamnarna fyller också en viktig funktion för personresor, med knappt 50 procent av antalet reguljära sjöresor som genomfördes under 2014. Flest resor sker från Stockholms hamnar, med nära 10 miljoner unika resor.

Enbart för Stockholm har en uppskattning visat att färjepassagerare som reser via staden genererar ett turistekonomiskt värde på upp emot 5 miljarder kronor. Beräknat för samtliga svenska destinationer är motsvarande siffra 9 miljarder kronor.

Kryssningstrafik i vårt närområde har under senaste decennierna vuxit till en viktig del av den totala svenska turistindustrins omsättning.



Utveckling av antal kryssningspassagerare mellan 2005 – 2014 (Transportgruppen)



Kryssningsfartyg i Stockholms skärgård (Foto: Stockholms Hamnar AB)

Rederiernas val av destination för kryssningarna är i hög grad baserat på utbudet av kultur, historia och upplevelser.

Således är internationellt välkända destinationer om Stockholm, Göteborg, och på senare tid även Malmö, stora kryssningsdestinationer. Därutöver besöks t.ex. Visby, Kalmar och Karlskrona av fartygen, mycket beroende på städernas historia.

Stockholms hamn är den klart dominerande destinationen för kryssningsfartyg som anlöper Sverige, med nära 75 procent av det totala antalet kryssningsresenärerna.

# Hamnsamarbete ger effektivare transporter

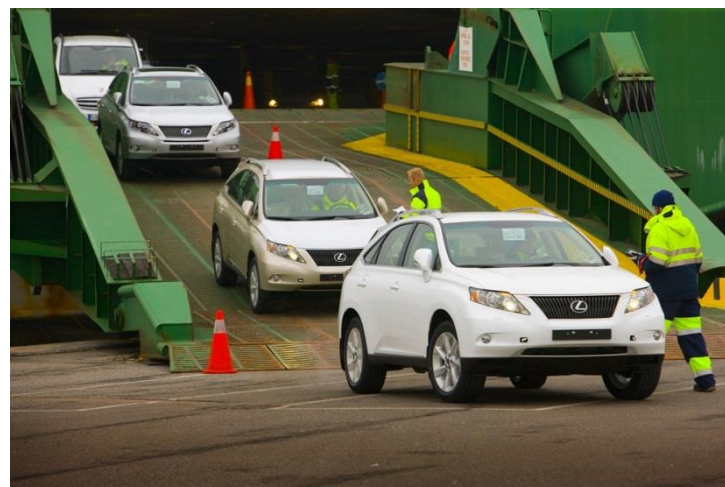
År 2001 togs ett historiskt beslut om en sammanslagning av Köpenhamns och Malmös hamnar i en gemensam hamnorganisation – Copenhagen Malmö Port bildades.

Främst bidragande orsak till sammanslagningen var möjligheten att samordna hamnarnas funktioner och säkerställa en rigid och konkurrenskraftig organisation för försörjning av den expanderande Öresundsregionen.

Idag är hamnen en fullservicehamn med unika möjligheter att utvecklas. Hamnen i Malmö har blivit en viktig spelbricka för dels import och omlastning av personbilar för länderna kring Östersjön. Hamnen har en särställning på området och hanterar 40 procent av alla hanterade personbilar till/från Sverige.

Bildandet av Copenhagen Malmö Port är ett resultat av en aktiv val att strukturellt sammanfoga två hamnars verksamheter. Initiativet ligger i linje med EU:s ambition om starkare samarbete mellan aktörer i transportsystemet och leder till ökad koncentration av godsvolymer. Med ökade volymer ges möjlighet till nyinvesteringar i hamnens

anläggningar. Främsta beviset för denna möjlighet ligger i utvecklandet av Norra Hamnen i Malmö vars ambition är att skapa en modern hamnanläggning med logistikpark. Expansionen vid Norra Hamnen har gett hamnen möjlighet att skapa en effektiv och hållbar infrastruktur som stödjer framtida volymutveckling.



Avlastning av nya personbilar vid CMP:s hamn i Malmö (Foto: CMP)

# Corehamnarnas vikt för export av naturtillgångar

Export av skog och mineralfyndigheter är av stor betydelse för svensk ekonomi.

Varuexporten av mineralvaror från Sverige uppgick under 2014 till 114 miljarder kronor, motsvarande 10 procent av värdet av svensk varuexport, enligt SCB.

Den svenska skogsindustrin hanterar och förädlar volymer till sågade trävaror och pappersmassa över hela Sverige. Utlastning av volymerna sker således i ett flertal hamnar, både via kommersiella hamnar och dedikerade industrihamnar.

För norra Sveriges malmfyndigheter är situationen en annan. Den starkt koncentrerade utvinningen av främst järnmalm i Norrbotten har inneburit att Luleå hamn har en väsentlig betydelse för dess export.

Volymerna som alstras från gruvindustrin har en låg förädlingsgrad. Detta ställer krav på låga transportkostnader och således behov av en effektiv omlastning till sjötransport utan kostsamma, långa förtransporter per väg eller järnväg.

I motsatt riktning krävs insatsmaterial för näringen, varför stora kvantiteter av exempelvis kol- och

koksimport sker via Luleå.

De volymer som hanteras vid Luleå hamn ger hamnen en särställning i den nationella infrastrukturen. Hamnens utpekande som corehamn bygger dels på gruvnäringens behov av en effektiv utlastningshamn, dels på hamnens möjlighet att försörja norra Sverige.



Fartyg i istäcke vid kaj i Luleå Hamn (Foto: Maria Åsén/Luleå Hamn AB)

# BETYDELSEN AV STRÅK OCH KORRIDORER

# Skalvolym och enhetsberedning – ökat behov av stråk

Transport av varor med sjötransport kan ske med flera olika typer av fartyg med olika funktioner.

En generell uppdelning kan göras mellan s.k. enhetsberett gods (container eller trailer) respektive löst lastade bulkprodukter - främst med avseende på godset värde (förädlingsgrad) samt transporterad volym. Med ökad grad av förädling ges utrymme för ökad enhetsberedning av godset i motsats till basflöden och hantering av råvaror såsom skogsvolymer, mineraler, olja m.fl.

Enhetsberedning och trenden mot ökad s.k. *containerisering* av godset har inneburit en ökad effektivitet i transportsystemet och minskade transportkostnader, vilket understödjer en ökad global handel.

Hantering av enhetsberett gods ställer högre krav på en hamn. För att motivera investeringar i exempelvis hanteringsutrustning krävs en hög utnyttjandegrad, vilket ställer krav på en stor omsättning i godsvolym.

De främsta fördelarna med enhetsberedning av godsvolymer är möjligheten att överflytta godset sammanhållet mellan olika transportslag. Detta har

bidragit till möjligheten av att skapa kombinerade transportflöden (kombitrafik) för att kunna utnyttja varje transportslags fördel i respektive del av transportkedjan. Kombitrafik bygger på en koncentration av godsflöden till stråk och korridorer för containers och lastbilstrailers utrustade med lyftanordning. Andelen lastbilstrailers som är förberedda för lyft ökar kraftigt, om än från en låg nivå.



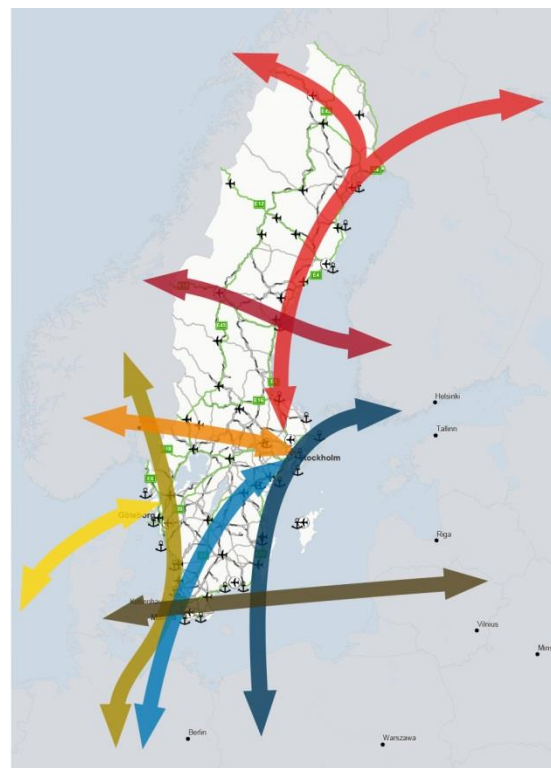
Containers lastade på ett kombitåg; en del av en kombinerad kombinerad transportkedja. (Foto: Göteborgs Hamn AB)

# Utpekade stråk stödjer näringslivets transporter

Möjligheten till kombitrafik och effektivt överflyttande av gods mellan transportslag blir allt viktigare för näringslivet. Utvecklingen bygger på att planeringen av transporter och infrastruktur sker utifrån stråkperspektiv. Skillnaden mellan den faktiska fysiska infrastrukturen och transportstråken ligger i den funktionella innebörden. Med transportstråk avses godsflödets riktning (exempelvis Göteborg-Stockholm) och infrastrukturen utgörs exempelvis av E20, Riksväg 40 och Västra Stambanan.

Transportstråken målar med en bredare pensel och ger en fingervisning om vilka betydande flöden som kan kräva en uppgraderad infrastruktur. Trafikverket har pekats ut åtta centrala stråk genom Sverige (se bild t.h.). De svenska corehamnarna ligger strategiskt belägna på gränsöverskridande platser längs stråken.

När konkreta kapacitetshöjande åtgärder ska göras måste dock särskilda sträckor och objekt i infrastrukturen identifieras. Det sker i regeringens och Trafikverkets långsiktiga åtgärdsplanering. Det är centralt att stråkperspektivet då får genomslag.



Källa: Trafikverket



# Sjöfarten och stråken på land

Det finns inget motsatsförhållande mellan en utvecklad sjöfart och investeringar i de övriga transportslagens infrastruktur. Tvärtom behövs förbättringar av just väg- och järnvägsnäten för att sjöfarten ska kunna att avlasta landtransporterna. Det handlar dels om själva anslutningarna till hamnarna, men också om ökad bärighet, breddning av vägar och andra förstärkningar långt inåt land.

I den sjöfartspolitiska handlingsplanen, som regeringen beslutade om 2013, framhävs tydligt sambandet mellan sjöfarten och stråken på land. Eftersom den övervägande delen av godstransporterna till, från och inom Sverige sker i ett begränsat antal godsstråk, anser regeringen det vara av särskilt intresse att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan. De hamnarna kan därigenom utvecklas till mer effektiva och konkurrenskraftiga transportnav. Därför ska, enligt regeringen, strategiska stråk och noder vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken.

## Basfakta om svensk sjöfart

- Cirka 15 000 personer är anställda inom sjöfartsnäringen. Av dessa arbetar cirka 10 000 ombord på fartyg.
- Cirka 100 000 personer är engagerade i stödfunktioner till sjöfarten. Det handlar om underleverantörer, mäklare, speditörer, varv, banker, försäkringsbolag, infrastrukturhållare samt hamn- och godshanteringföretag.
- Omsättning i svenska rederier uppgår till cirka 50 miljarder kronor per år.
- 80 procent av sjöfartsnäringen är koncentrerad till Göteborgs-, Stockholms- och Skåneregionerna.

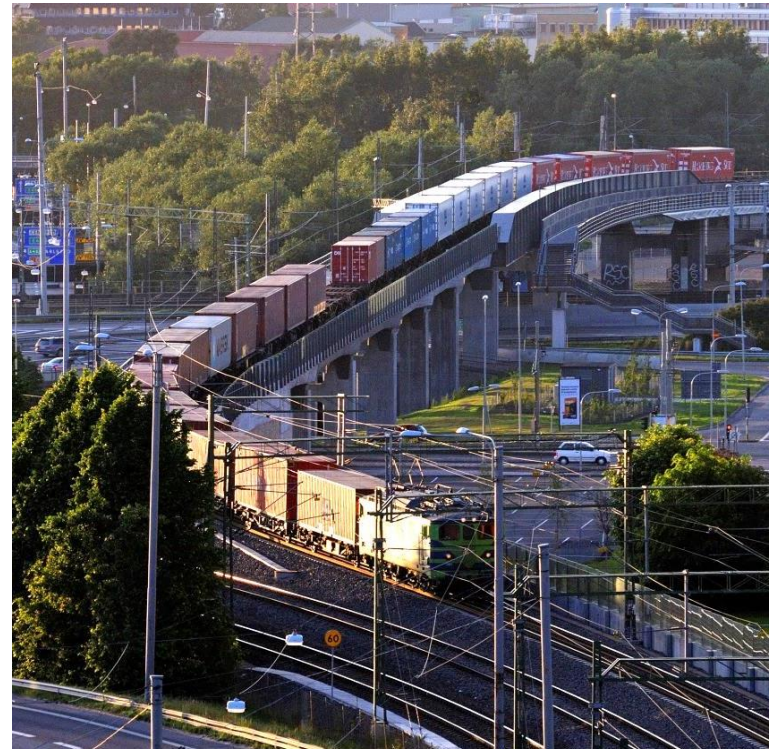
*Källa: Svensk Sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*

# Åtgärder behövs på viktigaste stråken

Under de senaste åren har en rad händelser visat på det svenska transportsystemets sårbarhet. I första hand gäller det järnvägsnätet, där en lång tid av bristfälligt omhändertagande av infrastrukturen resulterat i stora driftstörningar.

För transportköpare och transportföretag innebär störningar att merkostnader uppstår för försenade transporter. Betydande störningar innebär betydande merkostnader. Det handlar ibland om trafikomledning till hamnarna, i fall sådana möjligheter alls finns för järnvägen. Det handlar regelmässigt om minskad volym i produktionen, stilleståndskostnader och leveransförseningar.

Störningar kan bara motverkas genom godsstråk som är mer robusta. För näringslivet är det av central betydelse att huvudstråken för väg och järnväg ges en robusthet som långsiktigt säkrar en god kapacitet. Exempel på det är att hålla alternativa tågvägar i gott skick vad gäller bärighet och kapacitet, så att ett fungerande huvudstråk erbjuder möjligheter till snabb och effektiv omledning av godståg vid långvariga stopp.



Marieholmsbron i Göteborg. Foto: Göteborgs hamn

EU:S  
INVESTERINGAR  
ÖKAR OCH FÖLJER  
UTPEKADE  
KORRIDORER

# EU:s investeringar i infrastruktur ökar

Sverige blir allt mer en del av EU:s gemensamma transportpolitik. EU:s fokus flyttas från att upprätthålla befintliga näringsstrukturer, t.ex. inom jordbruket, till att utveckla den gemensamma marknaden genom att binda samman Europa genom gränsöverskridande flöden. En utvecklad transportinfrastruktur är centralt för utvecklingen.

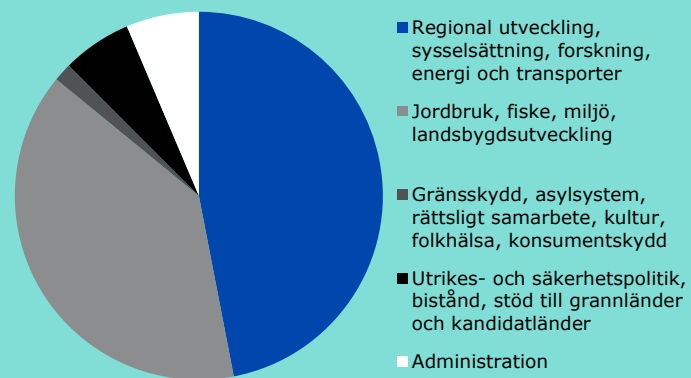
EU:s budget för infrastruktur nära trefaldigades för perioden 2014-2020, jämfört med budgeten för 2007-2013. Totalt fördelas 26,5 miljarder Euro från fonden Connecting Europe Facility (CEF) till transportinfrastruktur enligt regelverket i TEN-T. Samtidigt sätter EU siktet ännu högre för de gemensamma insatserna, då kommissionen identifierat investeringsbehovet i TEN-T:s "core network" till 250 miljarder Euro till 2020.

Under hösten 2014 lanserade EU-kommissionens ordförande Jean-Claude Juncker planerna på nya investeringsfonden EFSI, den s.k. Junckerplanen. Syftet är att generera privata investeringar genom garantier från EU:s budget och lån från Europeiska investeringsbanken. Totalt 315 miljarder Euro i offentligt och privat kapital är ambitionen. Infrastruktur är en utpekad prioritering för fonden.

## Visste du att:

EU:s långtidsbudget för 2014-2020 uppgår till 960 miljarder euro. Det är en minskning på 17 miljarder euro jämfört med budgetramen för 2007-2013. Jordbruksstödet minskade med cirka 10 procent, medan stödet till transportinfrastruktur ökade med nästan 200 procent.

## Fördelning av EU:s långtidsbudget 2014-2020

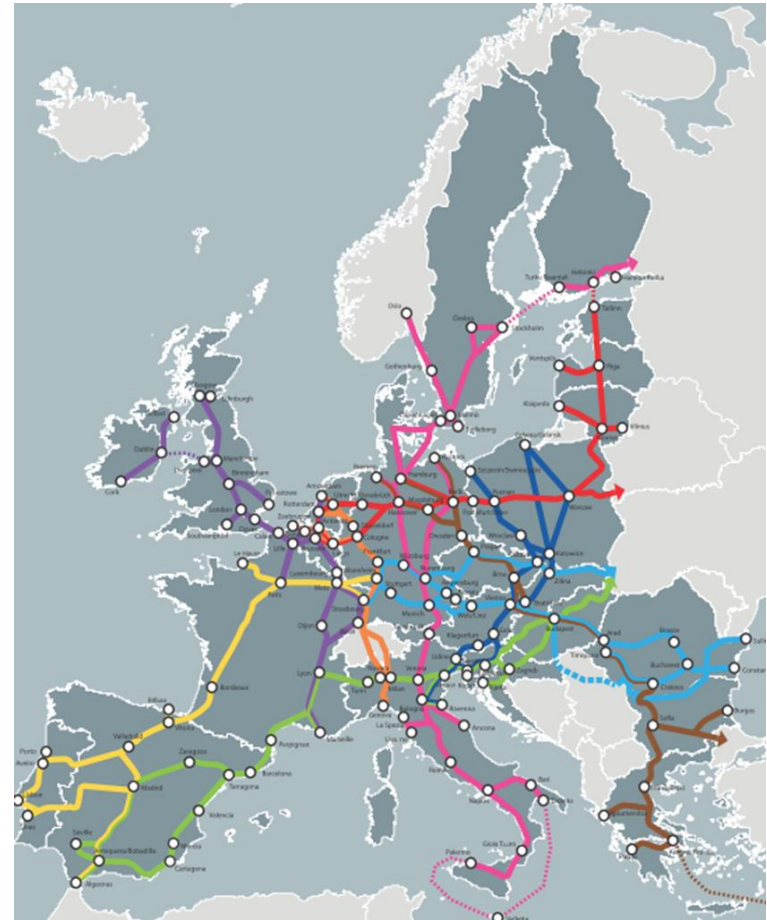


# Nio europeiska korridorer

Med mer infrastrukturresurser i EU:s budget, ökar också kraven på samordning. Det uttalade syftet med TEN-T är att förbättra gränsöverskridande förbindelser, bygga bort flaskhalsar, integrera transportslag och understödja teknisk interoperabilitet. De prioriteringarna återspeglas i ett utpräglat nätverks- och stråktänkande.

Resurserna till infrastruktur i EU:s budget 2014-20 kanaliseras i huvudsak längs nio transeuropeiska korridorer som fastölls december 2013. Detta "core network" ska vara färdigställt med hög kapacitet till 2030 och medlemsstaterna har en legal skyldighet att genomföra detta. Hamnarna i Trelleborg, Malmö/Köpenhamn, Göteborg och Stockholm ligger längs Skandinavien-Medelhavskorridoren, som sträcker sig från Finland till Malta. Utöver korridorerna finns ett vidare TEN-T-nätverk (comprehensive network) som ska garantera tillgänglighet till alla regioner, men som åtgärdas i lägre takt till 2050.

EU:s tydliga ambition är att inrikta investeringar mot järnväg och sjöfart och transportslagens sammankopplingen. Korridorernas hamnar, corehamnarna, har central betydelse för att åstadkomma det. Också för nästa budgetperiod, efter 2020, kommer korridorerna att vara styrande för EU:s prioriteringar, däribland för Junckerplanens investeringsfond.



Källa: EU-kommissionen

# Hamnarna svagt försedda med järnväg

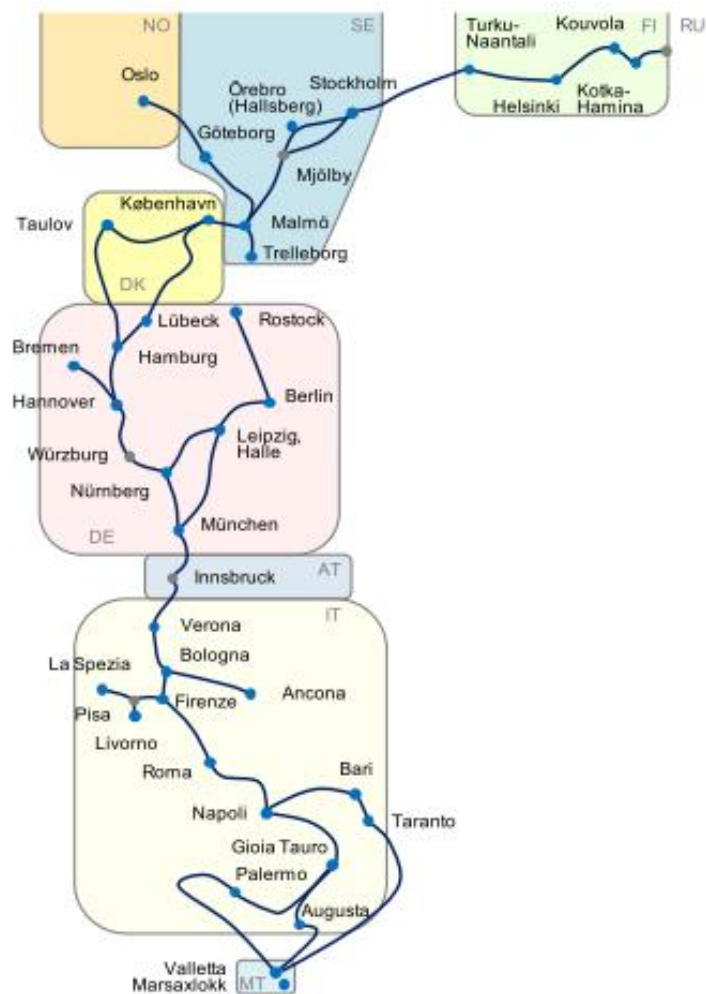
Möjligheterna att transportera gods till och från hamnarna med järnväg är en nyckel för att kunna öka godsmängderna på ett miljömässigt och transportpolitiskt hållbart sätt.

EU-kommissionens arbetsplan för Skandinavien-Medelhavskorridoren (Scan-Med), från december 2014, ger en nulägesbeskrivning av korridorens brister och identifierar åtgärdersbehov.

Huvudfokus för korridoranalysen har varit kopplingen sjöfart-järnväg. I arbetsplanen pekas det ut som en nyckelåtgärd att medlemsstaterna ägnar särskild vikt åt hamnarnas multimodala kopplingar till omlandet. Det är i dessa kopplingar som kritiska brister identifierats, särskilt vad gäller järnväg. Att intensifiera dialogen kring interoperabiliteten ses i arbetsplanen som avgörande för att till 2030 kunna gå från ett lapptäcke till ett verkligt nätverk.

Sammantaget har 394 projekt identifierats längs korridoren, varav 50 i Sverige. 32 av dessa rör järnväg och sjöfart. För Sveriges del identifierar arbetsplanen också en särskild brist i form av att järnvägen inte möjliggör föreskrivna tåglängder på 740 meter.

Källa: EU-kommissionen, "Scandinavian Mediterranean - Work Plan for the European Coordinator", december 2014



# Ytterligare korridorer och nätverk

## Botniska korridoren – Luleå ett nordligt nav

Botniska korridoren är utpekad som del av TEN-T-nätverket, men är inte en del av de nio prioriterade korridorerna. Botniska korridoren ingår ändå med vissa sträckor bland listan med prioriterade projekt som EU-kommissionen pekat ut för finansiering 2014-2020 från Connecting Europe Facility, bl.a. järnvägen Luleå-Oulu och Kiruna-norska gränsen.

## Godskorridorer för järnvägen

EU har vid sidan av de transportslagsövergripande korridorerna skapat nio godskorridorer i ett europeiskt järnvägsnät. Syftet är att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järnvägstransporter på EU:s inre marknad. Sverige ligger längs Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor, mellan Stockholm–Hallsberg–Malmö och Palermo, som ska vara operativ senast i november 2015.



Botniska korridoren. Källa: Luleå Tekniska Högskola

# EU:s sjömotorvägar

Godstrafiken till sjöss är inte bara beroende av väl fungerande infrastruktur och utpekade stråk på land. EU:s gemensamma transportpolitik omfattar också hav och övriga vattenvägar. TEN-T:s maritima del består av sjömotorvägskonceptet Motorways of the Seas. Syftet är att stödja utvecklingen av europeisk sjöfart till en integrerad del av gränsöverskridande intermodala logistikkedjor. Vägen dit är samordning och fokusering av resurser. EU-kommissionen vill också med initiativet "Blue Belt" sänka de administrativa hindren för sjöfart inom unionen.

Sjömotorvägarna är till stor del en miljöåtgärd för att möjliggöra komplement till dagens överbelastade landinfrastruktur. Sjöfarten bidrar med ett rent, säkert och effektivt alternativ till lastbilstransporter. Projekt som finansierats inom ramen för Motorways of the Sea innefattar såväl gemensamma standarder för rena fartygsbränslen, som utveckling av fysiska hamnanläggningar.

En viktig aspekt hos Motorways of the Sea är samordning och koordinering mellan de europeiska hamnarna. Begreppet "klustring" innefattar officiella eller inofficiella samarbeten mellan hamnar med

ambitionen att skapa ett effektivare sjösystem .

Sjömotorvägarna är inte kategoriserade utefter specifika stråk eller hamnar. Dock finns fyra utpekade områden; Östersjön, Europas västra, sydvästra samt sydöstrahav.



TEN-T Motorways of the Seas fyra delområden  
(Europeiska Kommissionen, red. WSP)



# STRÅKTÄNKANDE OMSATT I TYDLIGA NATIONELLA PRIORITERINGAR

# Stråktänkande omsatt i tydliga nationella prioriteringar

Regeringen hade i infrastrukturpropositionerna 2008 och 2012 en uttalad ambition att strategiska stråk och noder ska vara vägledande för prioriteringar i infrastruktuursatsningar. Trafikverket har i det arbetet pekat ut ett strategiskt nät med ett stort antal stråk och nav. För sjöfartens del ingår så många som 25 svenska hamnar i strategiska nätet.

I flera EU-länder finns hamnar med statligt ägande och centrala hamnmyndigheter som styr inriktningen av hamnverksamheten. Så är inte fallet i Sverige, vilket ökar behovet av annan strategisk planering för Sveriges hamnar, deras roll i transportsystemet och anslutningar till övrig infrastruktur.

EU har länge bedrivit ett strukturerat stråkarbete som är styrande när prioritering görs av åtgärder inom EU:s infrastrukturbudget. Utpekandet av europeiska korridorer och corehamnar har hittills haft begränsad påverkan på svensk planering. En översyn av Sveriges strategiska stråk, däribland antalet utpekade hamnar, kan bidra till tydligare prioriteringsgrunder för kommande planering. Möjligheten till riktade åtgärder kan då öka. Likaså förutsättningarna för klustring av hamnverksamhet och ett effektivare resursutnyttjande.

## Priolist

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

5. \_\_\_\_\_

# Hamnarna inte längre en fråga bara för kommunerna

Förutsättningarna för hamnverksamheten i kommande infrastrukturplanering påverkas av att insikten om hamnarnas roll i transportnätverken förändrats under de senaste 20 åren.

Den sjöfartspolitiska utredningen från 1995 förordade ett decentraliserat och marknadsorienterat hamnväsen med lokal och regional förankring och utan annan statlig inblandning i hamnarnas verksamhet än vad som behövdes för samarbetet mellan Sjöfartsverket och de enskilda hamnarna.

Godstransportdelegationen förändrade det synsättet när den 2001 motiverade statens insats i hamnpolitiken med behovet av att understödja en strukturell förändring av verksamheten med hänsyn till hamnarnas roll som intermodala noder. Nu sågs att bristande koordinering från statens sida gör att de samlade offentliga resurserna inte allokeras optimalt. Godstransportdelegationen tog därför upp behovet av att prioritera vissa hamnar, att staten bör understödja en strukturell förändring av hamnverksamheten som mer fokuserar på hamnarnas roll som noder och nav i nationella och internationella godsflöden, t.ex. i samband med

den planering av infrastruktur till och från hamnar som staten har ansvar för. I Godstransportdelegationens andra betänkande 2004 hade det utvecklats till förslag om tre strategiska hamnregioner med skärskild betydelse för godstransporter och att vissa strategiska hamnar skulle ges en särställning med såväl möjligheter som förpliktelser och ett utökat statligt ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till hamnarna.

I 2006 års transportpolitiska proposition motiveras tillsättningen av en Hamnstrategiutredning: *”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.”*

# Hamnstrategiutredning – men inget strategiskt utpekande

2007 års Hamnstrategiutredning hade i uppdrag att identifiera hamnar av särskilt strategisk betydelse för godstransportsystemet som bör ges prioritet i förhållande till övriga vad gäller statligt finansierad infrastruktur. Utredningen föreslog att tio utpekade strategiska hamnar skulle omfattas av ett sjöpaket och ett landpaket. Sjöpaketet innebar bl.a. ett ökat statligt ansvar för farledsunderhåll. Landpaketet handlade om att anslutningar som är vitala för de strategiska hamnarna skulle prioriteras högre i trafikverkens planering.

Remissinstanserna ställde sig positiva till att stärka de viktigaste godsstråkens infrastruktur. Men alliansregeringen valde i infrastrukturpropositionen 2008 att inte peka ut strategiska hamnar. Kortfattat konstaterades att fördelarna med att inte peka ut några hamnar övervägde. Istället bollade regeringen vidare ansvaret och uttryckte att det "är önskvärt att regional enighet kan nås när det gäller prioritering av statliga infrastrukturinvesteringar i anknytning till hamnarna." Politiskt gick en skiljelinje mellan regeringen och en samlad opposition, som i riksdagen föreslog ett strategiskt utpekande av ett begränsat antal hamnar.

## Sagt 2008 om det uteblivna utpekandet av strategiska svenska hamnar:

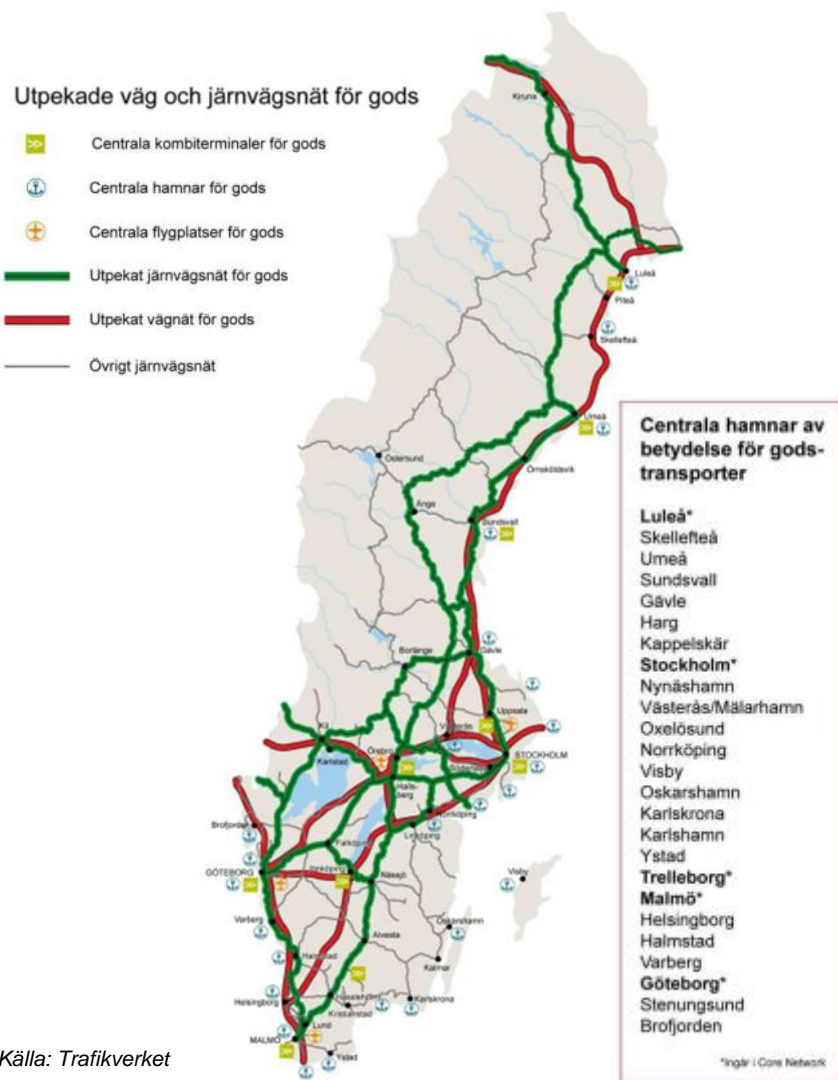
*"Regeringens ställningstagande att inte peka ut strategiska hamnar och kombiterminaler gör enbart att osäkerheten i infrastrukturplaneringen ökar. Vi behöver ett sammanhållet nationellt transportsystem och då är det absolut nödvändigt att satsa på strategiska hamnar. Regeringens ställningstagande skadar svensk sjöfart och den svenska industrin."*

**Ibrahim Baylan (s), nu energiminister, då ordförande i trafikutskottet**

*"Istället för att ta till vara de konkreta förslagen väljer regeringen att göra om proceduren ännu en gång genom att kasta tillbaka handsken till regionerna. [...] Miljöpartiet anser att hamnstrategins prioritering av strategiska hamnar och godsnoder redan nu bör tas i beaktande vid beslut som rör sjöfarten och dess interaktion med andra transportslag."*

**Karin Svenson Smith (mp), nu trafikutskottets ordförande**

# Sveriges strategiska nät i dag – 25 ”centrala hamnar”



Källa: Trafikverket

I det strategiska trafikslagsövergripande nätet som Trafikverket pekade ut 2012 finns stråk och noder som ligger till grund för den nu gällande nationella infrastrukturplan som regeringen beslutade 2014. I nätet ingår ett stort antal stråk och så många som 25 hamnar som alla betecknas som ”centrala hamnar”.

Utpekade stråk och noder (se kartan) ska enligt Trafikverkets kapacitetsutredning och regeringens infrastrukturproposition vara vägledande för framtida prioriteringar i infrastruktursatsningar.

I bilagan till beslutet om nationell plan från april 2014 beskrev regeringen detta specifikt i relation till alla de 25 utpekade hamnarna:

*”Regeringen anser också att behov kopplade till de hamnar av central betydelse för godstransporter som utpekats i propositionen ’Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem’ bör vara vägledande för prioriteringar av infrastruktur för godstrafik. På detta sätt stärks ytterligare de strategiska stråk och noder som har stor betydelse för den svenska industrins konkurrenskraft.”*

# Lätt att prata om stråk – svårare att prioritera

Sverige har alltså ett omfattande strategiskt nät. Men talet om stråk stannar inte där. Trafikverkets kapacitetsutredning lyfter fram vikten av ”andra stråk och noder än de som ingår i det utpekade nätet”. Även i regeringens sjöfartsstrategi från 2013 uppmärksammas betydelsen av en förbättrad infrastruktur till och från hamnarna, med fokus på noder och stråk. I strategin konstateras att det finns ett *femtio*tal allmänna hamnar i Sverige öppna för kommersiell sjöfart och att ”de flesta allmänna hamnarna fungerar antingen som internationella, nationella eller regionala logistiknoder”. Därför är ”väl fungerande anslutningar till dessa av yttersta betydelse”.

Tendensen att peka ut många hamnar som viktiga noder av yttersta betydelse ökar inte möjligheterna att prioritera de åtgärder som är allra viktigast för transportsystemet. Det svenska prioriteringsarbetet har också av flera granskningar bedömts ottydligt och utfört på en osäker grund.

I Väg och transportforskningsinstitutets rapport 672 konstateras gällande planen som beslutades 2010, att trafikverken sagt sig prioritera landinvesteringar utifrån Hamnstrategiutredningens föreslagna strategiska hamnar. Rapporten anser dock att det

är ottydligt hur trafikverken utgått från hamnarna vid prioriteringen av anslutande investeringar och att det är oklart hur det trafikslagsövergripande perspektivet säkerställs.

Riksrevisionen (rapport 2012:21) har påtalat att infrastrukturplaneringen präglas av brist på kontinuitet och att viktigt kunskapsunderlag saknats i de senaste planeringsomgångarna, t.ex. analyser av godsåtgärder. I en granskning av tågförseningar (rapport 2013:18) konstaterar Riksrevisionen att de samhällsekonomiska prioriteringskriterierna är otillräckligt utvecklade för driften av järnvägssystemet och att Trafikverket inte klarar en effektiv prioritering av de tåg som har störst samhällsnytta.

Kritik mot prioriteringsgrunderna har också förts fram från en pågående utredning om järnvägens organisation. Betänkandet ”Koll på anläggningen” (SOU 2015:42) belyser sambandet mellan kunskap om spårens skick och möjligheten att vidta rätt åtgärder. Slutsatsen är att kunskapsbrister gör att Trafikverket inte kan planera underhållsåtgärderna på ett tillfredställande sätt och att man har svårt att prioritera mellan olika åtgärder.

# Företagen vill se mer åtgärder i gränsöverskridande stråk

En tydlig respons i remissvaret från Näringslivets Transportråd och TransportGruppen på förslaget till den nationella infrastrukturplan som beslutades 2014, var att stråktänkandet inte tillräckligt omsatts i faktiska prioriteringar. Genomförandetiden för åtgärder i det som näringslivet pekat ut som centrala godsstråk av riksintresse bedömdes på flera punkter var "orimligt lång".

Näringslivets Transportråd och TransportGruppen efterlyste ett samlat grepp på utbyggnaden av gränsöverskridande transportkorridorer. Därför betonades att TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i svensk infrastrukturplanering och sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering konkretiseras. I den nationella planen efterfrågades ett tydliggörande av den kopplingen genom en snabb utbyggnad för ökad kapacitet i de viktigaste nationella godsstråken och deras anknnytning till de för svenskt näringsliv viktigaste TEN-T-nätverken, sjömotorvägar, särskilda godskorridorer för järnvägstransporter och andra korridorsinitiativ.



Foto: Per-Erik Adamsson

# EU PRIORITERAR HUVUDSTRÅK – HUR GÖR SVERIGE?



# Slutsats: EU prioriterar huvudstråk – hur gör Sverige?

Utvecklingen går entydigt mot att Europas transportsystem sammanflätas i ett gränsöverskridande nät. Beslut om strategier för investeringar fattas över nationsgränser. EU får en allt större betydelse för finansiering och planering av medlemsländernas infrastruktur.

Samtidigt går utvecklingen mot större fartyg och en koncentration till färre hamnar för att möta det globala näringslivets förändrade transportmönster och en godshantering som eftersträvar ständigt högre effektivitet och lägre kostnader.

EU har pekat ut 83 corehamnar i unionens transportkorridorer. Sverige har pekat ut 25 ”centrala hamnar” i det nationella strategiska nätet. Den internationella utvecklingen med tydlig fokusering till huvudstråk gör Sveriges brett inkluderande stråkstrategi till ett trubbigt instrument för prioritering. En ovilja eller oförmåga att begränsa antalet prioriterade stråk och noder kan förstärka problemen när transportsystemets brister är större än de tillgängliga resurserna. EU:s resurser förs främst till de nio utpekade korridorerna, men medlemsländerna måste själva planera och prioritera de faktiska åtgärderna och stå för huvuddelen av finansieringen.



Malmö hamn (Foto: CMP)

# Slutsats: EU prioriterar huvudstråk – hur gör Sverige?

Regeringen och Trafikverket kommer inför nästa infrastrukturproposition att behöva ta ställning till utpekandet av ett färre antal strategiska svenska hamnar. Läget har förändrats sedan 2008, då den förra regeringen beslutade att inte göra ett utpekande.

Utvecklingen har sprungit ifrån den inställning som länge varit förhärskande, att godstransporter i grunden ska vara marknadsstyrda och att staten inte ska peka ut hamnar och andra godsnoder. När EU från hög nivå samordnar och pekar ut, kan inte Sverige med trovärdighet hävda ett decentraliserat förhållningssätt. Bristande statlig koordinering riskerar istället att försvåra skapandet av effektiva sjösystem och konkurrenskraftiga transportnav.

Ett naturligt steg att ta för den svenska transportpolitiken är att konkretisera vad utpekandet som corehamn faktiskt innebär. Det gäller både själva sjöfarten och infrastrukturen för övriga transportslag. Det handlar om vilken kapacitet och robusthet som ska krävas i corehamnarnas landanslutningar och om särskilda skyldigheter ska gälla just för corehamnarna.

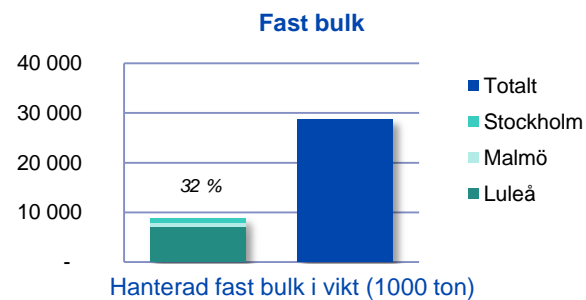
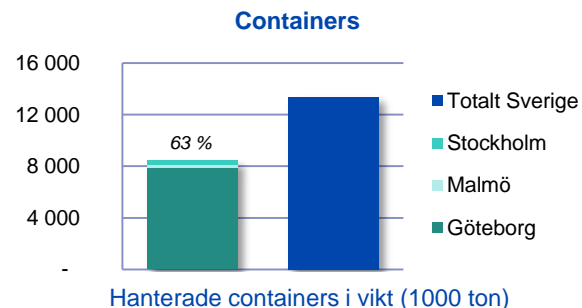
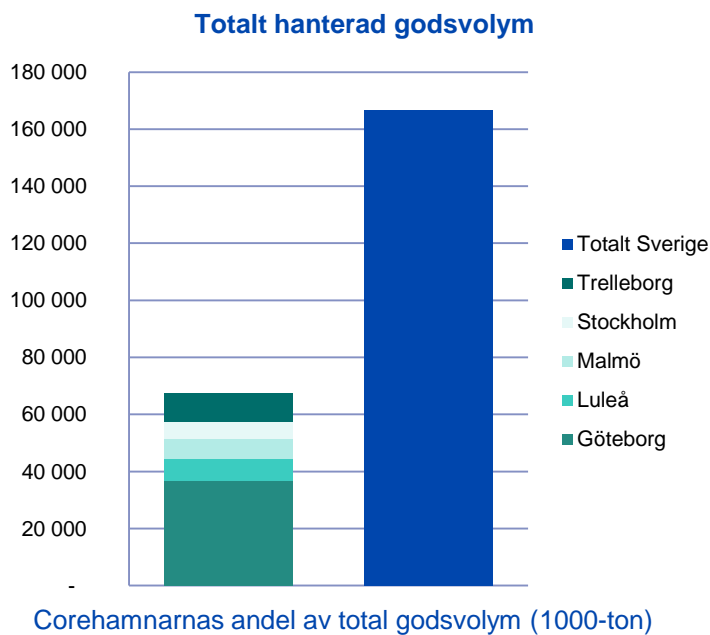
Den centrala frågan är: vilken påverkan ska EU:s nio korridorer och utpekandet av corehamnar ha vid prioriteringen av åtgärder i nationella planen?



*Fartyg i södra farleden till Göteborgs hamn (Foto: Göteborgs hamn)*

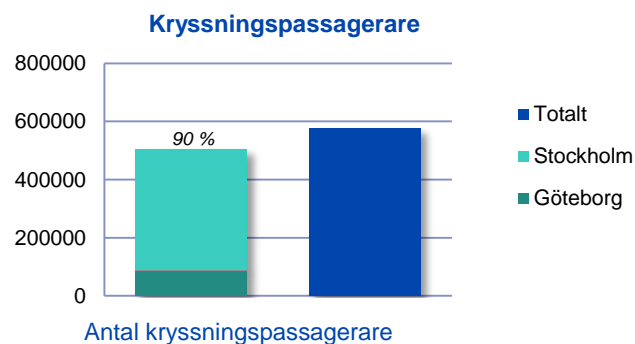
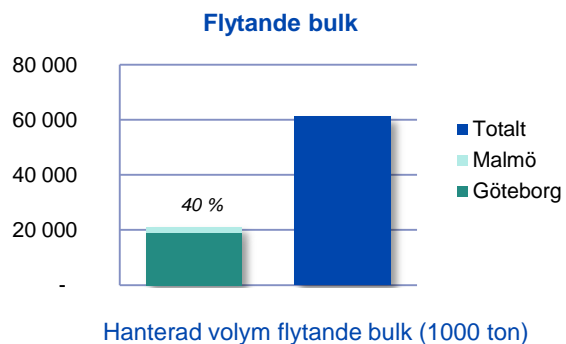
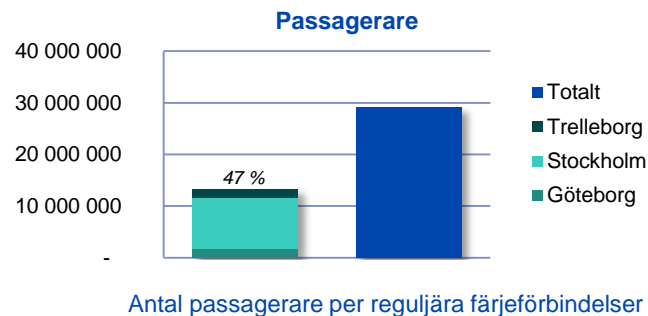
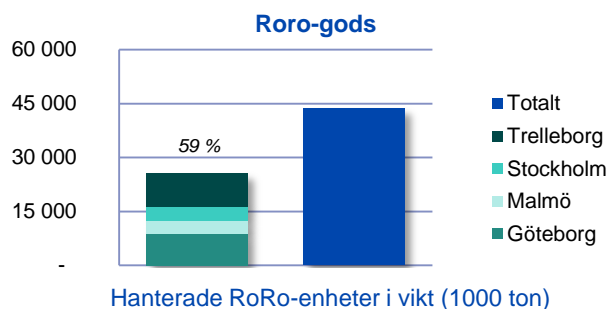
**BILAGA:  
COREHAMNARNAS  
ANDEL AV SVENSK  
SJÖFART 2014**

# Bilaga: Corehamnarnas andel av svensk sjöfart 2014



Källa: Transportgruppen/Trafikanalys

# Bilaga: Corehamnarnas andel av svensk sjöfart 2014



Källa: Transportgruppen/Trafikanalys

## Om oss

WSP och Parsons Brinckerhoff har gått samman och är nu ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Med över 500 kontor och 31 500 medarbetare i 39 länder bidrar vi till en hållbar samhällsutveckling.

WSP Sverige AB  
Arenavägen 7  
121 88 Stockholm-Globen  
Tel: 010-722 50 00  
[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)  
[www.wspgroup.se/analys](http://www.wspgroup.se/analys)

Juni 2015

