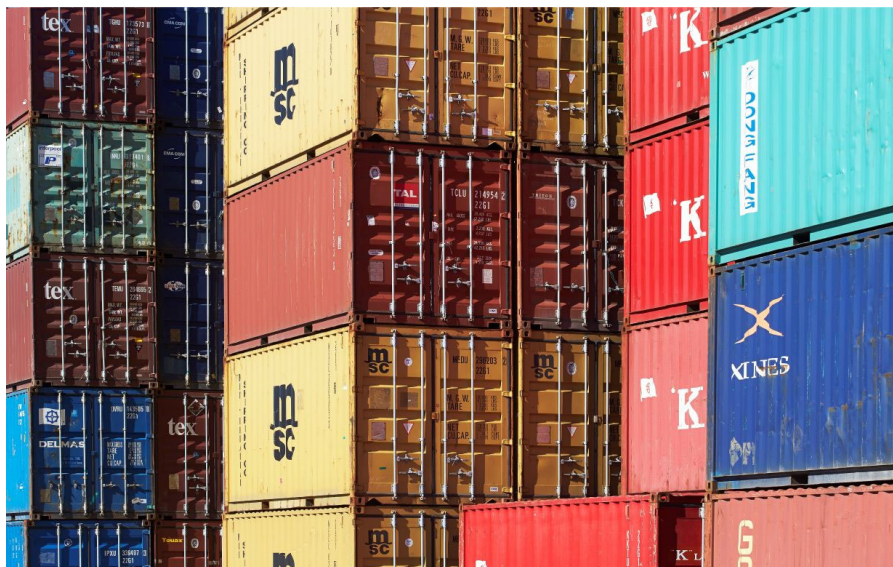


# Överflytt av godstransporter -från väg till sjö

Del 1, kunskapsunderlag och inriktning  
för kommande statistikinsamling





## Inledning

Överflytt av godstransporter från väg till järnväg och sjö har en potential att öka transporteffektiviteten och därigenom avlasta vägnätet och minska utsläpp. I Stockholms stads budget för 2025 gav Kommunfullmäktige Stockholms Hamnar ett ägardirektiv att tillsammans med trafiknämnden arbeta för att öka överflytten av gods från väg till vatten.

I Stockholms Hamnars verksamhetsplan för 2025 kvitteras detta ägardirektiv med tre aktiviteter.

- Delta i samarbete om citylogistik och arbeta i enlighet med aktivitetsplanen.
- Inleda dialog med relevanta myndigheter angående förbättrad nationell statistik om flytt av gods för väg till vatten, i kunskaphöjande syfte samt för att kunna målsätta.
- Verka för ökat utnyttjande av sjöfart för godstransporter samt flytt av gods från land till sjö.

Denna rapport är den första delrapporten i detta arbete och syftar till att ge ett grundläggande kunskapsunderlag kring godstransporter med inriktning på aktörer, flöden samt incitament och affärsmodeller som beslutsgrund för transportköpare.

Rapporten kommer också att innehålla inriktning för kommande samarbete med berörda myndigheter avseende förbättrad statistikinsamling på nationell nivå.

Bolaget kommer senare under året att återkomma med ytterligare avrapportering av ovanstående ägardirektiv

## Systemet för godstransporter

Gods är inte enhetligt och val av transportslag görs utifrån varuslag, närhet till slutmarknad och tillgång på goda hanteringsförhållanden. Godstransporter till sjöss sker med container, ro-ro (roll on - roll off) och som bulk.

Mycket övergripande och grovt förenklat är bulktransporter med flytande gods i tank och torrlast exempel på varor som primärt har större ekonomisk potential i de storskaliga lösningar som sjötransporter kan erbjuda. Ju större volymer, desto större är den ekonomiska potentialen med storskaliga lösningar som går på köl, medan mindre styckegods med behov av större flexibilitet oftast transporteras med lastbil.

För vissa högvärdiga produkter är behovet av korta leveranstider eller exakt förutsägbarhet i tid s.k. ”just-in-time” av stort värde. För sådana produkter är det inte ovanligt med godstransporter med flyg. Under senare år har ett antal stora kinesiska e-handelsföretag börjat skicka paket med flygfrakt i stor omfattning, dels för att korta



transporttider och dels för att packa paketen i så små enheter så att varje försändelse understiger gränsen för tullavgift.

*Volymen i väg, järnvägs- och sjöfartsnäten år 2019 (kton per år)*



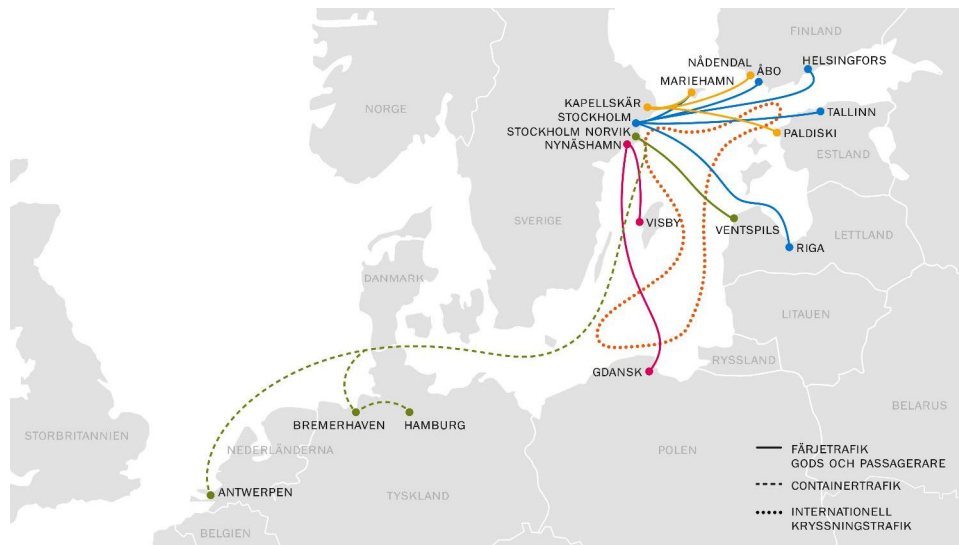
Källa: Trafikverket

### Containertransporter

Containerfrakt innebär att varor lastas i containers. Containers kan antingen fyllas med gods från en och samma varuägare, som t ex en importör eller med gods från flera olika varuägare som samlas av ett transportföretag. Containers fraktas mellan olika containerterminaler i världen med fartyg av olika storlek. Containers standardiserade mått gör att den går att kostnadseffektivt lasta om mellan fartyg och mellan transportslag. Detta gör det möjligt att skala upp fartyg och terminaler och därmed pressa kostnaden per transporterad enhet. Rent allmänt går det att säga att ju längre sträcka frakten går, desto större vinst i att ha ett större fartyg.

Stora interkontinentala flöden från Asien och Nordamerika kommer till Europa till de stora hamnarna i Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremerhaven, m fl och till Göteborg. Endast ett fåtal Östersjöhamnar har regelbundna anlöp från andra kontinenter.

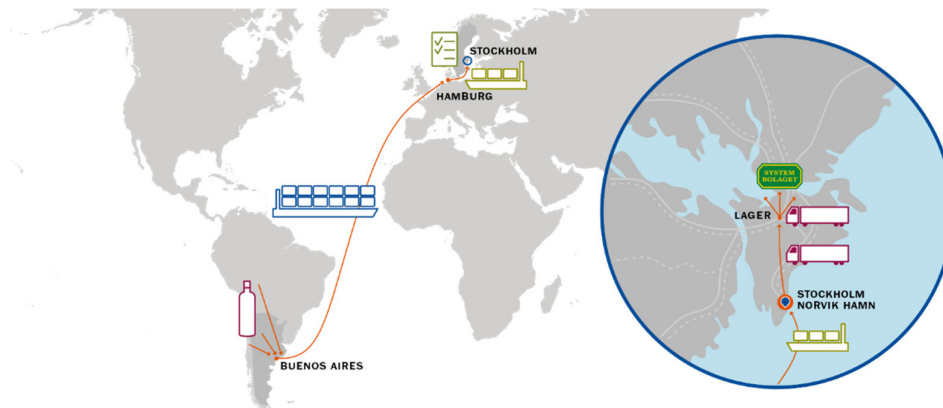
Från de stora hamnarna med interkontinentala anlöp går regelbundna turer med s.k. feederfartyg in i Östersjöhamnarna, som t ex hamnarna på den svenska östkusten.



*Stockholms Hamnars linjenät*

När en container nått sin destinationshamn kan den antingen transporteras oöppnad till exempelvis ett större varuhus eller en importör. Den kan även öppnas av ett stuveri i hamnen och godset kan sändas till olika mottagare från hamnen. Ett tredje alternativ är att containern transporteras till ett logistikcenter och öppnas där.

Transporten från hamnen kan ske antingen med lastbil eller tåg. Utifrån ett miljöperspektiv är det mest fördelaktigt att transportera med järnväg så nära slutkunden som möjligt. De flesta slutkunder är dock inte möjliga att nå utan lastbil den allra sista delen av sträckan.



*Källa: Stockholms Hamnar*



En utmaning som behöver hanteras är kostnader för omlastning. Omlastningskostnader innebär ofta att det är lönsamt att köra en längre sträcka med lastbil direkt till slutkunden, även om det innebär mer utsläpp.

Det är även en utmaning att de stora fraktföretagen bygger upp nationella system med logistikcenter längs de stora motorvägarna. I det perspektivet är många hamnar runt om i Sverige ”felplacerade”.

### **Ro-Ro-transporter**

Ro-ro står för ”roll on - roll off” och innebär rullande gods med lastbil eller trailer som körs på fartygets bildäck. Ro-ro-transporter innebär en större flexibilitet än containertransporter då det rullande godset kan köras direkt från båten, till hamnen och vidare på vägnätet. Ro-ro-trafiken genom Stockholms Hamnar utgörs oftast av sk Ro-pax fartyg, där rederierna kombinerar lastbils- och trailertransporter på bildäck med passagerartransporter. På grund av att den rullande lasten inte går att stapla på ro-ro-fartygen på samma sätt som på containerfartygen, blir kostnaden per transporterat ton i regel högre på ett ro-ro-fartyg jämfört med containerfartyg. Det gör det svårare att konkurrera med vägtransporter på en farled som går parallellt med en landsväg.



*Källa: Stockholms Hamnar*

För Stockholms hamnar är ro-ro-trafiken av stor betydelse. Transporter till Finland, Baltikum och Gotland utgörs av ro-ro-trafik. Alla bolagets dagliga färjeavgångar för med sig betydande mängder gods på bildäck. Av den regelbundna trafiken i Östersjön är det endast Birka Gotland som inte används för ro-ro-trafik.

### **Bulk**

Bulktransporter innebär att ett fartyg fylls med gods av ett särskilt slag. Detta kan vara t ex vägsalt, träflis, pellets eller olja. Inom det här segmentet räknas även s.k. break-bulk-transporter där styckegods hanteras med konventionella fartygs- eller hamnkranar.





Projektlaster som t.ex. husmoduler och vindkraftverk räknar vi som break-bulk-transporter. Godset lossas sedan i hamnen med kranar eller pumpar. Antingen lagras och används det i hamnens omedelbara närhet eller så lastas det på lastbil eller tågagn i hamnen för vidare transport.

## Målsättningar för överflyttning av gods

Det råder enighet om att mer transport av gods bör gå till sjöss eller på järnväg. Mängden transporterat gods förväntas öka, trängsel och slitage på väg- och järnvägsnät är ett faktum. Därutöver bidrar vägtransporter till stora utsläpp och miljöpåverkan sker både lokalt genom partiklar och kvävedioxider och globalt genom utsläpp av växthusgaser.

EU har fastställt att 30 procent av vägtransporterna på mer än 300 kilometer bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 procent fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer (EUs vitbok, 2011).

Här utöver finns dessutom ETS-systemet med handel av utsläppsrätter, AFIR och Fit for 55 som reglerar utsläpp och andra miljö- och klimatfrågor i syfte att i grunden förändra transportsätt och transportsystem.

En överflytt av gods från väg till sjötransport och järnväg bidrar till smidiga transporter för att säkra varuförsörjning och konkurrenskraft och det bidrar till att minska klimatbelastningen.

En annan drivkraft för överflytt är att redan genomförda investeringar i befintlig infrastruktur ska nyttjas maximalt. Tillkommande transporter ska ske i den del av transportsystemet där det redan finns kapacitet.

Det finns ett intresse och engagemang för frågan även på nationell nivå. Under 2024 presenterade VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) två rapporter som beskriver sjöfartens förutsättningar och utmaningar. ”Mer vind i seglen med färre skevheter -En undersökning av hur skevheter i sjöfartssystemet kan påverka sjöfartens konkurrenskraft” (VTI rapport 1218) och ”Containerhamnarnas roll i transportsystemet idag och i framtiden” (VTI PM 2024:21). Dessa båda rapporter utgör ett aktuellt och omfattande kunskapsunderlag inom området.

## Internationell handel

Dagens transportsystem för gods består av flera olika delar med olika flöden och aktörer. Sverige har en omfattande import och export av varor. Landet är till stor utsträckning väl integrerat i den globala handeln.



Sverige exporterar varor för ca 2 000 miljarder kronor per år och importerar varor för ungefär samma summor. Under senare år har Sverige haft ett svagt positivt handelsnetto, dvs exporterat något mer än importerat.

Sveriges absolut största handelspartners mätt i ekonomiskt varuvärde, finns inom Europa. Enligt SCB går drygt 72 % av landets export till europeiska länder och drygt 82 % av importen kommer från länder i Europa. Övriga betydelsefulla handelspartners finns i Nordamerika dit mer än 10 % av exporten går, men bara knappt 4 % av importen kommer från. Handelsutbytet med Asien är jämnare där Asien står för drygt 11 % av exporten och ca 10 % av importen. Om export och import skulle mätas i ton istället för i kronor skulle bilden se annorlunda ut, där lågvärdigt gods som skogsvaror skulle få större andel.

Landets störta exportländer, mätt i varuvärde är:

1. Tyskland, 10 %
2. Norge, 10 %
3. USA, 9 %
4. Finland, 7 %
5. Danmark, 7 %

De största importländerna, mätt i varuvärde är:

1. Tyskland, 16 %
2. Nederländerna, 11 %
3. Norge, 10 %
4. Danmark, 7 %
5. Kina, 5 %

En slutsats av ovanstående är att absoluta majoriteten av produkter som passerar landets gränser kommer från eller ska till ett land som ligger tämligen nära Sverige. Endast en mindre del av varuflödet till och från landet sker med Asien, Nordamerika eller Afrika.

Det är dock värt att understryka att råvaror eller komponenter till produkter som kommer från Europa kan ha sitt ursprung på andra kontinenter.

Fördelning av Sveriges export, mätt i varuvärde, ser ut på följande sätt:

- verkstadsvaror (fordon, elektronik, maskiner), 43 %
- kemivaror (läkemedel och plaster), 14 %
- mineralvaror (järn, stål och malm mm), 12 %
- skogsvaror (trävaror och pappersprodukter), 10 %
- energivaror, 7 %
- livsmedel, drycker, tobak, 6 %



Fördelningen av Sveriges import, mätt i varuvärde, ser ut på följande sätt:

- verkstadsvaror (fordon, elektronik, maskiner), 44 %
- kemivaror (läkemedel och plaster), 13 %
- energivaror, 10 %
- livsmedel, drycker, tobak, 10 %
- mineralvaror (järn, stål och malm mm), 9 %
- textil och skor 6 %

En slutsats av ovanstående är att Sveriges basindustri står sig väl internationellt och en betydande export sker inom detta segment. En annan slutsats är att dessa varor fungerar mycket väl att transportera med fartyg till sjöss.

## Hamnens roll i den globala transportkedjan

Containersegmentet är koncentrerat till ett fåtal hamnar. Göteborg är den med marginal största containerhamnen (hanterar 59 % av den samlade godsmängden i container). Andra relativt stora containerhamnar är Helsingborg (14 %), Gävle (11 %), Norrköping (5 %) och Stockholms Hamnar (3 %).

*Hantering av containrar över kaj i de svenska hamnarna, 1000-tal ton, 2023*

Hamn	Containrar
Gävle	1 532
Göteborg	7 858
Hallands hamnar	297
Helsingborg	1 828
Norrköping	710
Piteå	22
Skellefteå	9
Stockholms hamnar	348
Sundsvall	3
Södertälje	101
Umeå	4
Västerås	173
Wallhamn	136
Åhus	95
Övriga hamnar inkl. sekretessbelagda	313
<b>Totalt</b>	<b>13 431</b>

*Källa: Trafikanalys Sjötrafik 2023.*





Göteborg är med 22 % även den största svenska hamnen mätt i total godshantering över kaj, följt av Trelleborg (8 %), Helsingborg (5 %), Stockholms Hamnar (4 %), Karlshamn (3 %) och Oxelösund (3 %).

*Hantering av trailers, lastfordon och släp över kaj (Ro-ro) i de svenska hamnarna, 1000-tal ton, 2023*

Hamn	Rullande gods
Gotlands Hamnar	560
Göteborg	7 351
Hallands Hamnar	486
Helsingborg	4 964
Karlshamn	1 707
Karlskrona	1 737
Oskarshamn	354
Stockholm	5 608
Trelleborg	11 301
Umeå	263
Ystad	2 568
Övriga hamnar	557
Totalt	37 456

*Källa: Trafikanalys Sjötrafik 2023*

## Aktörer i transportkedjan

### *Varuägare (fraktköpare)*

De som primärt avgör hur en vara transporteras från en plats till en annan är varuägarna. Varuägaren beställer transport för sin produkt från punkt A till punkt B med primärt krav på tillförlitlighet i leverans och samlad kostnad.

### *Speditörer*

I vissa transportkedjor anlitar även varuägarna speditörer, som samordnar logistiklösningar för varuägarna. I de här fallen är det då speditören som köper och väljer sjötransport, landtransport och lagerlösningar för varuägarna. Speditörerna konsoliderar ofta dessa transporter i logistikcenter för att få skalfördelar. Placeringen av dessa logistikcenter har stor betydelse för godsets väg och därmed belastning på landinfrastruktur.

### *Åkeri*

Åkeri är den aktör som utför landtransporten. I vissa fall behöver denne köpa en sjöfrakt för en sträcka. (Om vi vill använda bilderna nedan)

### *Rederier (fartygsoperatör)*

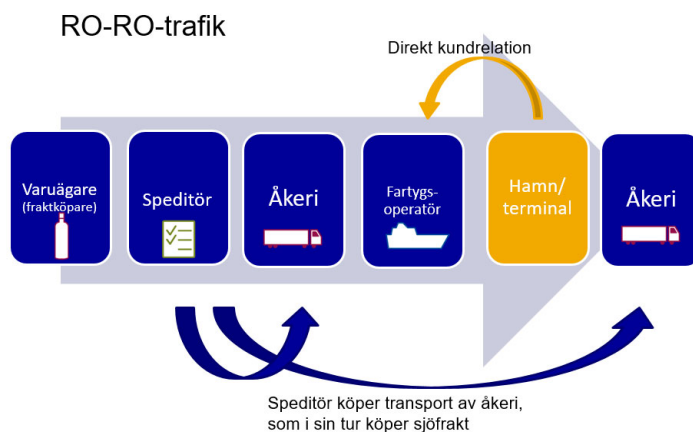
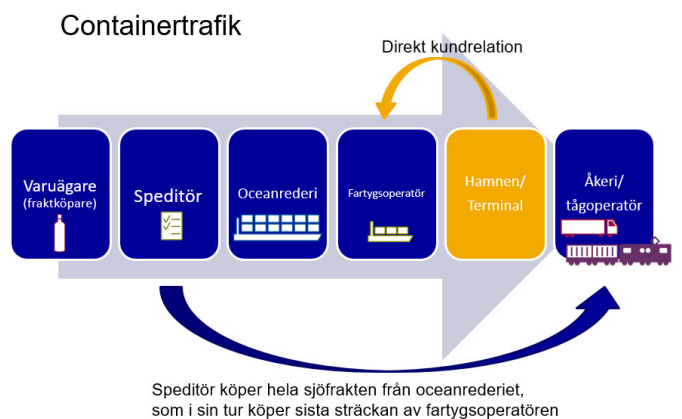
Nästa aktör är de som transporterar – för sjöfartens del rederierna och i förlängningen de aktörer som transporterar från hamnen – dvs vägtransportörer och järnvägsoperatörer.



## Hamnar

Mottagaren för rederierna och nästa aktör i kedjan är hamnarna med den fysiska infrastrukturen i form av kajer, utbud av intermodala kopplingar dvs omlastning, tågkopplingar, annan service som personella tjänster, logistik och lagringsmöjligheter m.m. Olika tillstånd och regelverk kan begränsa vilka varor som faktiskt får hanteras över kaj tex farligt gods. Detta gör att hamnarnas disposition och ”utbud”, närhet till marknad m.m skiljer sig åt och avgör var ett rederi väljer att trafikera.

Hamnarna tar ut fartygshamnsavgift samt varuhamnsavgift och eventuellt hanteringsavgifter för att finansiera sina tjänster och har affärsrelationen uteslutande med rederierna. Hamnarna har alltså begränsad egen kontakt med varuägarna men hamnarnas erbjudande i form av god infrastruktur och goda möjligheter till transporter från hamnarna bidrar till om en hamn är attraktiv eller inte. Liksom vilka förutsättningar som finns rent logistiskt, t ex om hamnen ingår i någon rutt som trafikeras av färjor eller feedertrafik för containers.



Källa: Stockholms Hamnar



## Olika typer av regional och lokal sjöfart

Som framgår av rapporten är inte gods sjöfart är inte enhetliga begrepp – det finns många olika typer av både gods och sjöfart som alla kräver sin egen transportlösning - och hamn.

Förutom den oceangående sjöfarten och de så kallade ”feederfartygen” så finns också mer regional och lokal sjöfart, vilket brukar kallas inlandssjöfart. Regeringens utredare för inlandssjöfarten delar upp i tre olika områden – insjöfart, kustsjöfart och närsjöfart- där potentialen för överflyttning av gods varierar.

### *Insjöfart*

För insjöfart är potentialen till överflytt av gods måttlig sett till transportarbetet. Avstånden är korta och antalet möjliga avsändare och mottagare inom det geografiska området är begränsat. Under rätt förutsättningar kan den dock avlasta vägnätet och minska antalet korta vägtransporter, framförallt vid stora byggprojekt i storstadsområden. (Här bedömer Stockholms hamnar att t ex transport av koldioxid inom CCS med ett system av pråmar skulle vara ett sätt att katalysera ekonomiskt försvarbara transporter runt Mälaren.)

### *Kustsjöfart*

Potentialen för kustsjöfart är även den begränsad medar regeringens utredare. Antalet aktörer som efterfrågar sjöfartens stora skala i inrikes transport, och inte redan använder den är begränsad. Här är kostnaden för omlastning också en faktor för om transportlösningen blir effektiv.

### *Närsjöfart*

Den stora potentialen finns i närsjöfartslösningar där svenska inlands- och kusthamnar knyts ihop med europeiska hamnar. De positiva effekter som en överflyttning innebär blir signifikanta då avstånden är långa menar han. Till närsjöfart kan man också räkna containertrafik i feederfartyg från kontinenten. Det finns en stor potential i att denna trafik med gods med slut- och startpunkter i Mälardalen går med fartyg hela vägen till Stockholm Norvik Hamn istället för att transporteras med lastbilar från Västkusten eller Sydkusten.

## Överflytt av gods till sjötransporter

### Mekanismer som påverkar

För att åstadkomma överflytt behöver sjöfarten helt enkelt bli mer attraktivt för varuägarna. Som beskrivs ovan är priset för transporten ofta avgörande.



Kostnader och avgifter för sjöfartstransporter behöver ses över. Primärt behöver nationella lotskravet utredas. Kostnader för lots tynger transportkostnaderna för sjötransporter.

En genomlysning över vad som ska vara avgiftsfinansierat och vad som ska vara anslagsfinansierats inom statliga sjöfartspolitikerna behöver ses över

Eventuella omställnings-, eko- och klimatbidrag behöver ses över alternativt bibehållas

Vidare behöver incitament mellan transportslag och deras inbördes påverkan belysas. Utredningar visar att kilometerkostnaden för lastbil har större påverkan på efterfrågan av sjötransporter än kilometerkostnaden för sjötransporter.

Samtliga frågor ovan är nationella och behöver adresseras och hanteras av statliga myndigheter och politiker.

## Hamnens rådighet

Som beskrivs ovan har hamnarna endast begränsad rådighet över valet av transportslag eller genomförande av åtgärder för att göra sjöfarten mer attraktiv. Hamnarnas del i den samlade transportkedjan samt alla dess beståndsdelar och beslut är endast en liten del av helheten.

Det finns dock ett antal områden där Stockholms Hamnar kan och bör prioritera insatser.

- Fortsatt ha ett mycket aktivt tillgängligt arbetssätt i samarbetet med rederierna
- Tillhandahåller en modern pålitlig hamninfrastruktur
- Snabb hanteringsservice
- God kringservice – t ex drivmedels-, laddning och parkeringsmöjligheter
- Goda omlastnings- och vidaretransportmöjligheter
- Klok avgiftsättning
- God insikt i varuägarnas verksamhet
- Aktiv dialog med rederier och beslutsfattare
- Utveckla logistikparken vid Stockholm Norvik Hamn tillsammans med NCC och Nynäshamns kommun för att möjliggöra attraktiva logistikcenter för distribution av stycke gods i Mälardalen.

## Stadens rådighet

Inom följande områden kan Stockholms stad utveckla sin förmåga.

- Positiv inställning till tillkommande sjötransporter och aktiv del i att marknadsföra Hamnen och Hamnens tjänster.



- Skapa goda förutsättningar för kringinfrastruktur t ex kloka hantering i t ex frågan om långa transporter
- Strategi för citynära logistik
- Gemensamt program för laddinfrastruktur – landtransporter och lokalsjöfart

## Pågående processer att följa

Ett antal processer och beslutstillfällen som direkt eller indirekt påverkar inställning och incitament för överflytt av gods är aktuella i närtid. Dessa är;

- Stadens egen godsstrategi under ledning av trafikkontoret är ett viktigt mål- och utvecklingsdokument där staden samlat kan ange ambition och aktiviteter.
- Regionens utvecklingsplan RUF5. Här finns i remissutgåvan bra formuleringar kring hamnar och sjöfart men saknar mål och aktiviteter för överflytt av gods.
- Regeringens nationella godsstrategi är under utarbetande. Här finns ett godsråd som referensgrupp. Hamnarna representeras av Transportföretagen.
- Regeringens nya maritima strategi, där hamnen har bjudits in att delta i dialogmöte.
- Beslut kring Sjöfartsverkets regleringsbrev och då närmare bestämt hantering av lots- och farledsavgifterna samt ev särskilt klimatomställningsstöd

## Framtidens godstransportmönster

Som redovisas i denna rapport sker en stor del av Sveriges handelsutbyte med länder i vår omedelbara närhet och en betydande del av denna handel skulle kunna transporteras med sjötransporter en större del av sträckan.

Varuflödet från Europa, som antingen kommer till Sverige via Öresundsbron eller via hamnarna i Skåne är allt för stor. En större del av dessa transporter bör kunna ske med fartyg till hamnarna på Östkusten. Ett större handelsutbyte med länderna runt Östersjön bör ske med sjöfart.

Även när det gäller transporter från andra kontinenter bör en förändring komma till stånd så att en större del av de transporter som idag anlöper Göteborg och andra storhamnar lastas om till feedertrafik och transporteras till hamnarna på ostkusten med fartyg.

I rapporten ”Mer vind i seglen med färre skevheter” från VTI slås fast att flera aktörer i transportkedjorna suboptimerar sina egna vinster på bekostnad av sämre effektivitet och konkurrenskraft för hela systemet.

För Stockholms Hamnar är detta strategiska utvecklingsfrågor som bör drivas gentemot nationella myndigheter så att potentialen för en förändring av dessa flöden och påföljande effekter återspeglas i nationell plan för transportinfrastruktur. Utrikes transporter behöver



inkluderas i nationella strategiska planeringsdokument så att effekter i hela transportsystemet synliggörs.

## Statistik om godstransporter

För att fördjupa kunskapen om inriktning och aktiviteter för Stockholms Hamnar i syfte att uppnå en ökad överflytt av gods från väg till sjö krävs fördjupad kunskap och bättre statistik. Åtgärder behöver kunna konsekvensbedömmas i förväg och utvärderas i efterhand.

Stockholms Hamnar kommer har initierat samarbeten med den statliga myndigheten Trafikanalys för att fördjupat och precist utreda vilken statistik som finns tillgänglig och vilken statistik som skulle behöva tas fram. Bolaget kommer även att etablera ett samarbete med VTI. Det är tveklöst så att statliga myndigheter har avsevärt större möjligheter att få fram fördjupad statistik på ett sätt som inte en enskild aktör kan få fram.

För att kunna planera åtgärder och för att mäta effekter av dessa krävs detaljerad statistik kring varje led i de transportkedjor som beskrivs i denna rapport. Det räcker inte att känna till Stockholms Hamnars marknadsandel inom olika segment. Det kan också vara så att överflytten har ökat, även om det inte syns i vår egen statistik. Så det är nödvändigt att mäta i hela systemet.

I kommande rapportering av detta uppdrag avser bolaget att återkomma med en komplett sammanställning av den statistik som behöver tas fram.