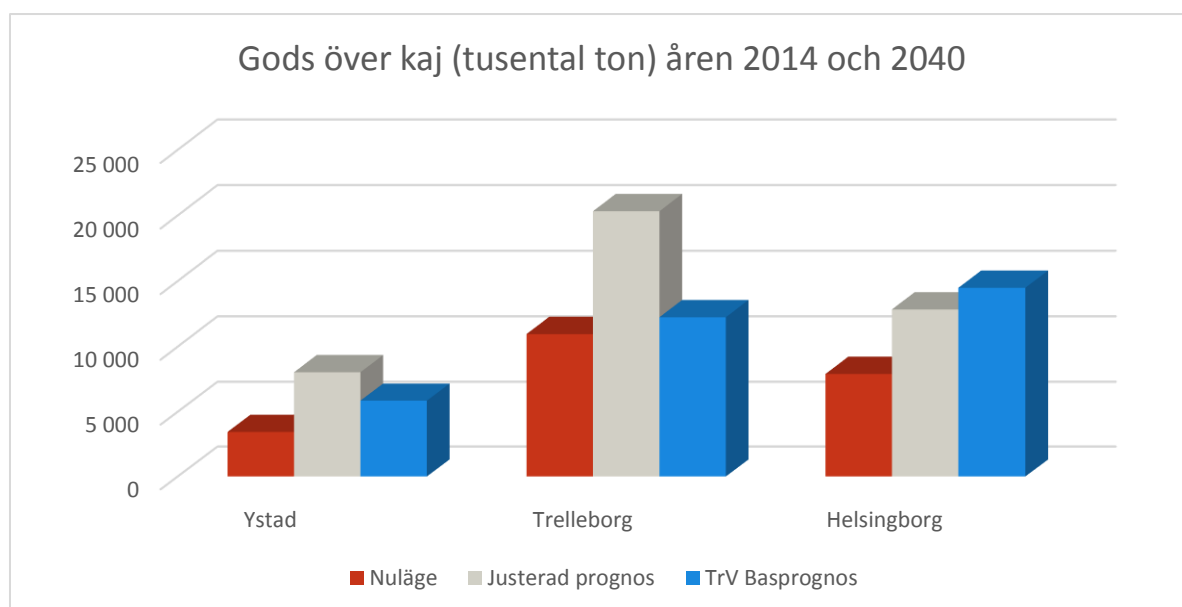


Skåne-TASS

# PM: Hamnprognos för Skåne och Blekinge version 1804 v1



**Helsingborg**  
**2019-01-21**

# PM: Hamnprognoser för Skåne och Blekinge version 1804 v1

Datum 2019-01-21  
Uppdragsnummer 1320027889  
Utgåva/Status Utkast 3

John Mcdaniel  
Uppdragsledare

John McDaniel  
Godsexpert

Thomas Ney  
Granskning och text

Ramböll Sverige AB  
Skeppsgatan 5  
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00  
Fax 010-615 20 00  
[www.ramboll.se](http://www.ramboll.se)

Unr 1320023999 Organisationsnummer 556133-0506

## Bakgrund och slutsatser

Skåne-TASS-gruppen<sup>1</sup> genomför validering av Trafikverkets modeller Sampers och Samgods. I samband med valideringsarbetet Samgods 1804 uppmärksammades att fördelningsmetoden av prognoser för hamnområden till TEN-T hamnar inte gav en tillfredsställande prognos. De slutsatser som drogs i samband med valideringsarbetet var följande:

1. Den totala godsvolymen per kustområden 2014 (som Samgods kalibreras på) är bra.
2. Fördelningen mellan hamnar i Samgods nätutläggning är inte tillfredsställande. Det bör dock noteras att efteranpassning av flöden i bas- och prognosen för TEN-T hamnarna ingår i officiella prognosen. Denna process sker utanför Samgodsmodell i en efter bearbetning. Effekten av detta är att det finns risker inom efterbearbetningsprocessen som ger "fel" bild i prognosåret.
3. En nackdel med efterbearbetningsprocessen är att landtransporterna till/från hamnarna inte anpassas och ligger fel i modellen (exempelvis järnvägstransporter till Trelleborg, se nedan).
4. Fördelningen mellan varugrupper hanteras inte i kalibrering. Detta innebär att balansen mellan exempelvis bulk/styckegods per hamn kan vara felaktig och godset i prognosen kan hamna i fel hamn eller även fel kustområde.

Dessa brister låg till grund att Ramböll inom projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar"<sup>2</sup> utvecklade en alternativ metodik för att bedöma transportutvecklingen (antal ton) för hamnar i Skåne och Blekinge. Metoden är baserad på Trafikverkets officiella prognoser över utvecklingen per kustområde. Metodiken utgör ett alternativ till Trafikverkets officiella prognos för utvecklingen av hamnar klassade som TEN-T, "Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2016".

I arbetet drogs slutsatsen att Trafikverkets hamnprognos (antal ton över kaj) per TEN-T hamn inte är rimlig i relation till den trendmässiga utvecklingen som har uppmätts under perioden 2003 – 2016. Även i jämförelse mellan specifika hamnar bedöms den officiella prognosen som orimlig baserat på hamnarnas specialisering.

---

<sup>1</sup> Skåne-TASS är ett samarbete mellan Trafikverket, Region Skåne och kommunerna Malmö och Helsingborg kring den regionala Sampersmodellen för Skåne

<sup>2</sup> Beställare för uppdraget var Region Skåne. Helsingborgs kommun, Trelleborgs kommun och Ystads kommunsamt Trafikverket medverkade även i utredningen.

Den alternativa metodiken bedöms av Ramböll ge en mer rimlig bild av hur volymutvecklingen för kustområdet fördelas på de olika hamnarna<sup>3</sup>. Valet av metod har stor betydelse för att bedöma transportutvecklingen på landinfrastrukturen.

Arbetet genomfördes under hösten 2017 och våren 2018 då Trafikverkets basprognos för 2040 hade år 2016<sup>4</sup> som underlag. I denna PM sammanfattas de olika metoderna och deras utfall. Dessutom görs en grov jämförelse mellan Trafikverkets hamnprognoser från 2016 och 2018.

Syftet med denna PM är att beskriva och belysa processen och metoden som togs fram i uppdraget "Tillgänglighet till Skånes hamnar" som ett underlag för hur en alternativ metodik skulle kunna byggas upp.

---

<sup>3</sup> Metodens rimlighet diskuterades och enades om på en workshop som anordnades inom ramen för projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar". På workshopen deltog representanter från berörda kommuner och hamnar, Trafikverket, Länsstyrelsen, Sjöfartsverket och Region Skåne

<sup>4</sup> Prognos för godstransporter 2040 -Trafikverkets Basprognoser 2016

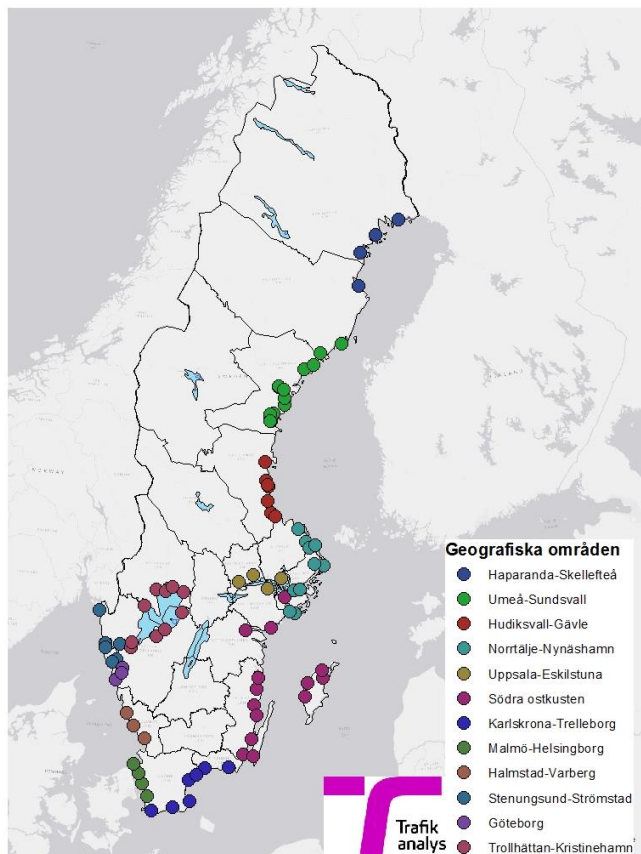
## Innehåll

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Trafikverkets hamnprognos .....</b>                     | <b>4</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Jämförelse mellan prognos och historisk trend .....</b> | <b>7</b>  |
| 2.1       | Exempel Trelleborgs hamn .....                             | 7         |
| 2.2       | Exempel Malmö hamn.....                                    | 9         |
| 2.3       | Utvecklingen i Trelleborg och Malmö .....                  | 11        |
| 2.4       | Rimlighetsbedömning .....                                  | 11        |
| <b>3.</b> | <b>Alternativa metoder .....</b>                           | <b>12</b> |
| 3.1       | Huvudmetoden .....   | 12        |
| 3.2       | Metod med uppräkningsstal per varugrupp .....              | 17        |
| <b>4.</b> | <b>Diskussion.....</b>                                     | <b>18</b> |

## PM: Hamn prognos för Skåne och Blekinge version 1804 v1

### 1. Trafikverkets hamnprognos

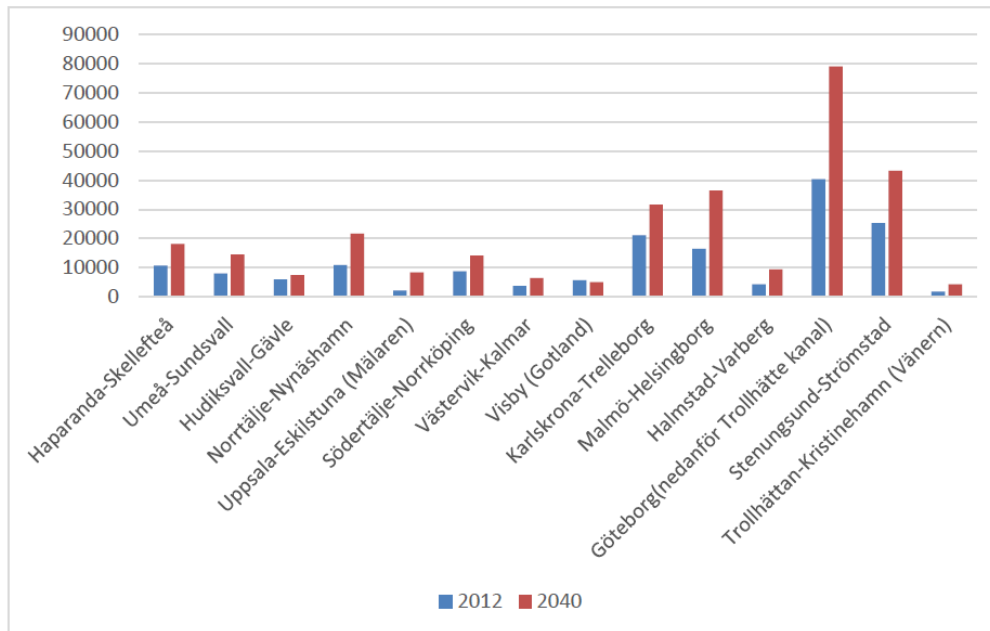
Samgodsmodellen valideras mot totalt antal ton per kustområde (figur 1). En detaljerad rapport har skrivits av VTI under 2018<sup>5</sup> om kalibrering i senaste Samgods version 1.1.1. En viss avvikelse kan naturligtvis förekomma mellan modellen och statistiken och resultaten på kustområdesnivå är tillräcklig. Validering av specifika hamnar inkluderas inte i Samgods, och inte eller varugruppsammansättningen.



Figur 1 Kustområden och vilka hamnar som inkluderas

<sup>5</sup> Calibration report : Samgods version 1.1.1  
[https://www.trafikverket.se/contentassets/ab220f9016154ef7a8478555560bb280/calibration\\_report\\_samgods\\_ver\\_111.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/ab220f9016154ef7a8478555560bb280/calibration_report_samgods_ver_111.pdf)

För prognosår 2040 tas uppräkningsstal fram per kustområde mätt i ton över kaj. Dessa uppräkningsstal hämtas från Samgodsmodellens nätutläggning för nuläge och för 2040. Resultaten från senaste versionen visas i figur 2.



Figur 2 Tusental ton över kaj per kustområde 2012 och 2040

Trafikverket tar också fram hamnprognoser för de hamnar som ingår i TEN-T, se figur 3. Övriga hamnar redovisas inte. Metoden som Trafikverket använder för beräkning av hamnflöden i prognosen baseras på utvecklingen av totalt antal ton över kaj i respektive hamn och beskrivs i ett separat dokument<sup>6</sup>. Metodiken utgår ifrån prognosticerade flöden per kustområde som fördelas på hamnarna i respektive kustavsnitt. Den trendmässiga utvecklingen av den totala volymern över kaj för respektive hamn har avgörande betydelse för hur volymerna fördelas inom respektive kustområde.

<sup>6</sup> Framtagning av godsvolymer genom TEN-T hamnar i Sverige – Metodrapport (2015)

| TEN-T Hamnar   | Resultat 2014 | Prognos 2040  | TEN-T Hamnar     | Resultat 2014 | Prognos 2040  |
|----------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|
| Luleå          | 7531          | 14155         | Luleå            | 7531          | 11303         |
| Umeå           | 1791          | 3511          | Umeå             | 1791          | 4235          |
| Sundsvall      | 2158          | 4439          | Sundsvall        | 2158          | 4406          |
| Gävle          | 4545          | 6035          | Gävle            | 4545          | 6006          |
| Grisslehamn    | 24            | 24            | Grisslehamn      | 32            | 74            |
| Kapellskär     | 2262          | 5836          | Kapellskär       | 2262          | 4295          |
| Stockholm      | 5634          | 6744          | Stockholm        | 4768          | 4372          |
| Nynäshamn      | 3067          | 7442          | Nynäshamn/Norvik | 3067          | 9927          |
| Köping         | 999           | 3580          | Köping           | 999           | 2068          |
| Västerås       | 1575          | 5645          | Västerås         | 1501          | 2949          |
| Oxelösund      | 5256          | 7763          | Oxelösund        | 5256          | 9046          |
| Norrköping     | 3301          | 5234          | Norrköping       | 3301          | 5294          |
| Oskarshamn     | 796           | 1553          | Oskarshamn       | 796           | 1398          |
| Visby          | 636           | 443           | Visby            | 717           | 629           |
| Karlskrona     | 1605          | 3819          | Karlskrona       | 1605          | 4205          |
| Karlshamn      | 5108          | 7771          | Karlshamn        | 5108          | 6675          |
| Ystad          | 3047          | 5852          | Ystad            | 3047          | 6463          |
| Trelleborg     | 10138         | 12239         | Trelleborg       | 10138         | 13352         |
| Malmö          | 7211          | 17339         | Malmö            | 7211          | 16846         |
| Helsingborg    | 7814          | 14482         | Helsingborg      | 7814          | 15676         |
| Halmstad       | 1784          | 4161          | Halmstad         | 443           | 879           |
| Varberg        | 1753          | 3124          | Varberg          | 1753          | 3433          |
| Göteborg       | 36832         | 68759         | Göteborg         | 36832         | 68089         |
| Stenungssund   | 3682          | 5507          | Stenungssund     | 3682          | 5138          |
| Strömstad      | 190           | 283           | Strömstad        | 190           | 214           |
| <b>Totalt:</b> | <b>118739</b> | <b>215739</b> | <b>Totalt:</b>   | <b>116547</b> | <b>206971</b> |

Tabell 1 Tusental ton per TEN-T hamn från Basprognos 2016 till vänster och Basprognos 2018 till höger.

Prognosticerade volymer per hamn i Basprognos 2018 skiljer sig något åt jämfört med Basprognos 2016. Den generella trenden avseende ökning och minskningar per hamn är dock likartad för de båda basprognoserna.

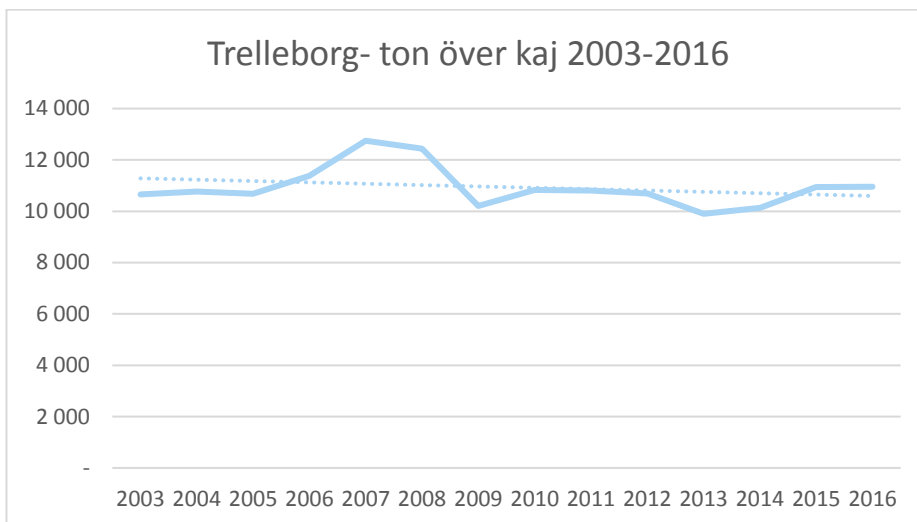


## 2. Jämförelse mellan prognos och historisk trend

### 2.1

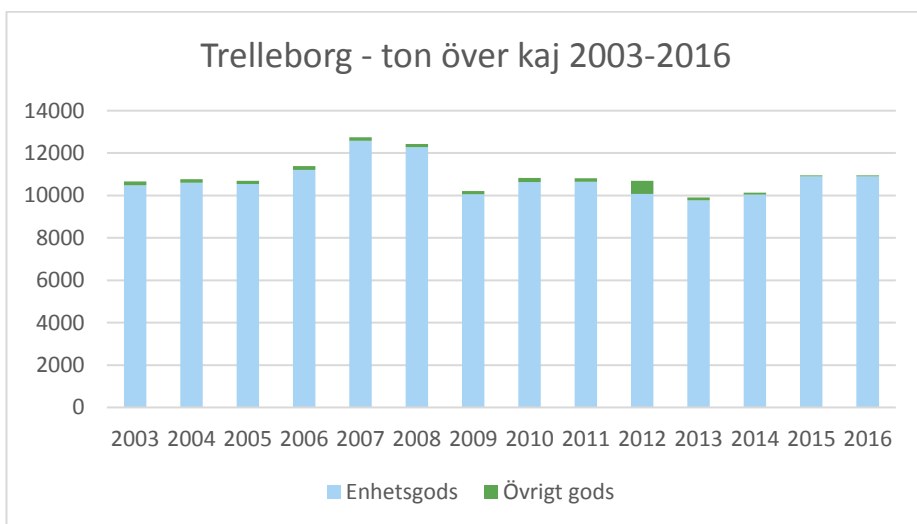
#### Exempel Trelleborgs hamn

Utvecklingen av antalet ton över kaj 2003 – 2016 visar en trendmässigt svagt minskande volym. Den streckade linjen i figur 3 visar den beräknade trenden för Trelleborgs hamn. Den omsatta volymen 2016 är dock i samma storleksordning som år 2003.



Figur 3 Gods över kaj (tusental ton) i Trelleborg 2003-2016

Trelleborgs hamn domineras helt av gods som transporteras i rullande enheter. Omfattningen av övrigt gods är marginell.

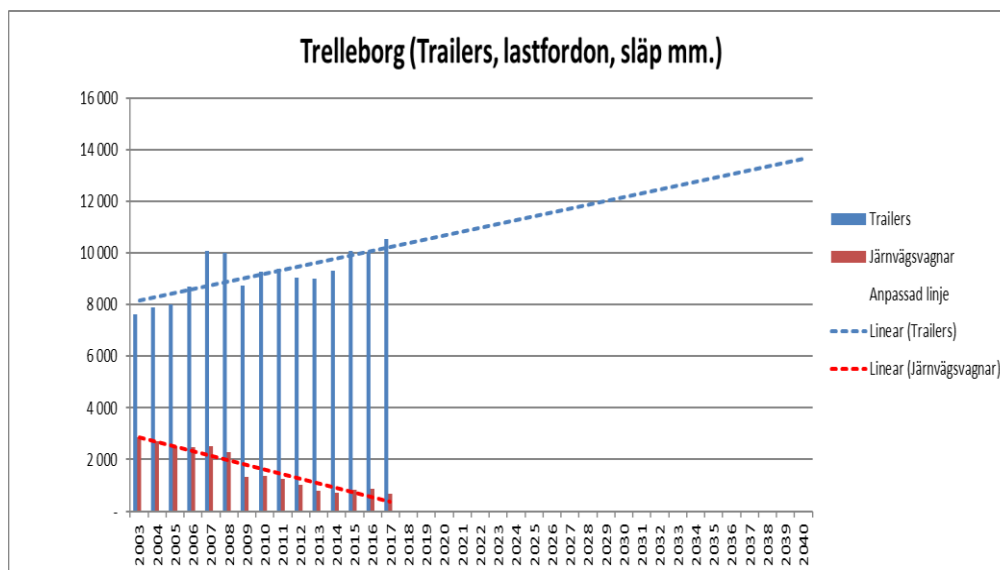


Figur 4 Gods över kaj (tusental ton) 2003-2016 fördelat på enhetsgods och övrigt.

Om vi ser till utvecklingen för olika transportsegment (trailer, järnvägsvagnar, torr och flytande bulk med mera) blir bilden av hamnens utveckling annorlunda eftersom olika transportsegment utvecklas på olika sätt. Figur 5 nedan visar att antal ton i trailer, lastfordon och släp ökar trendmässigt. Samtidigt har antal ton i järnvägsvagnar minskat.

Den stabilt trendmässiga ökningen av godstransporter i trailer, lastfordon och släp har under perioden motsvarats av minskade godsmängder i främst järnvägsvagnar. Detta innebär att resultaten av trendberäkningar baserat på historiska data för den totala volymen gods bland annat baseras på transportsegment som under de senaste åren av mätperioden har marginell betydelse.

En framskrivning av gods i trailer, lastfordon och släp leder till att hamnen beräknas omsätta nära 14 miljoner ton gods år 2040. En framskrivning av den totala mängden gods skulle dock leda till att omsättningen år 2040 minskar något till under 10 miljoner ton, således en betydande skillnad beroende på beräkningsbasen.



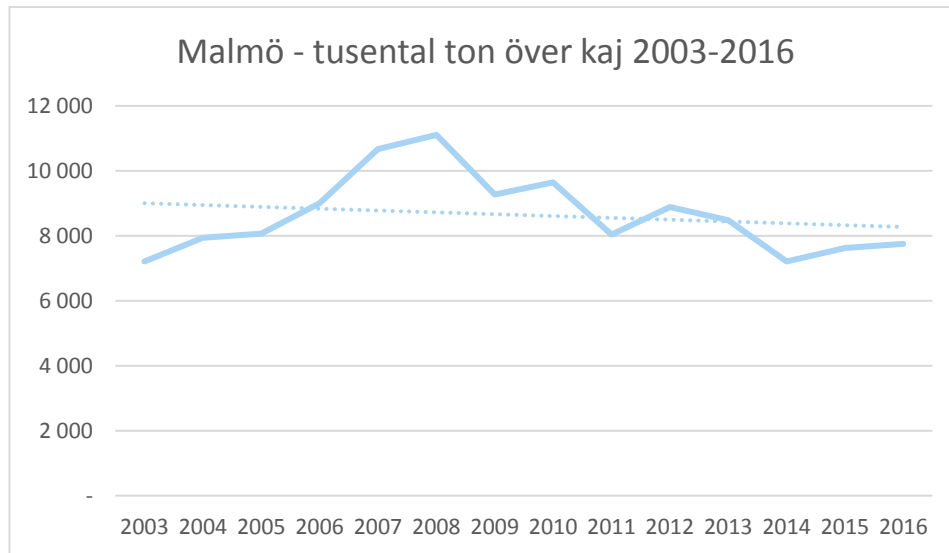
Figur 5 Enhetsgods över kaj (tusental ton) i Trelleborg 2003-2017 och trendlinje till 2040

I Basprognos 2018 beräknas de totala volymerna över kaj i Trelleborg att öka med 21% under perioden 2014-2040. Med en trendmässig framskrivning av godstransporter med trailer, lastbil och släp och med oförändrade volymer övrigt gods skulle ökningen bli omkring 40%.

## 2.2

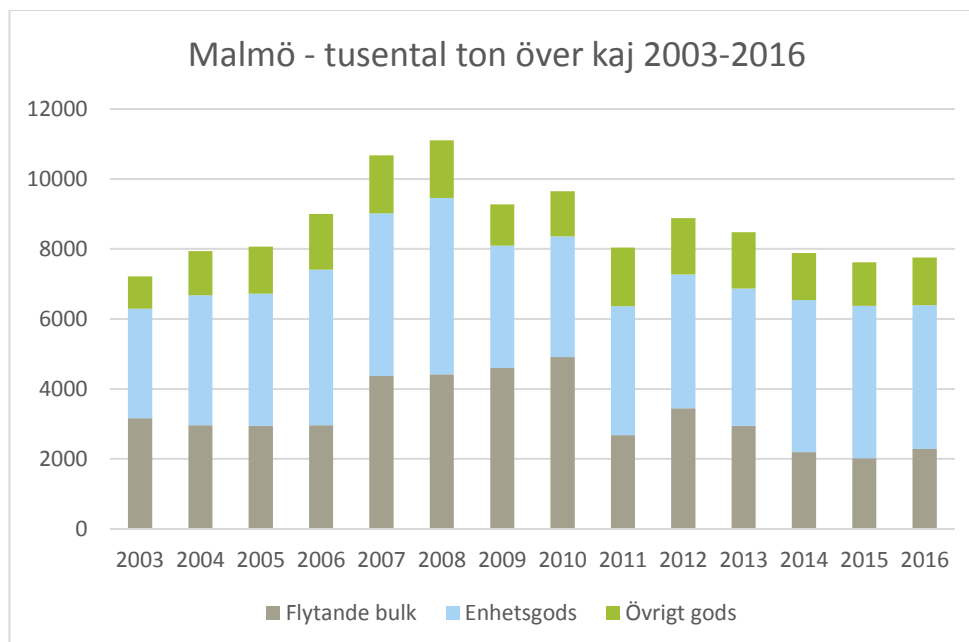
### Exempel Malmö hamn

Utvecklingen av antalet ton över kaj 2003 – 2016 visar en trendmässigt svagt minskande volym. Den streckade linjen i figur 6 visar den beräknade trenden för Malmö hamn. Den omsatta volymen år 2016 är dock något större än år 2003.



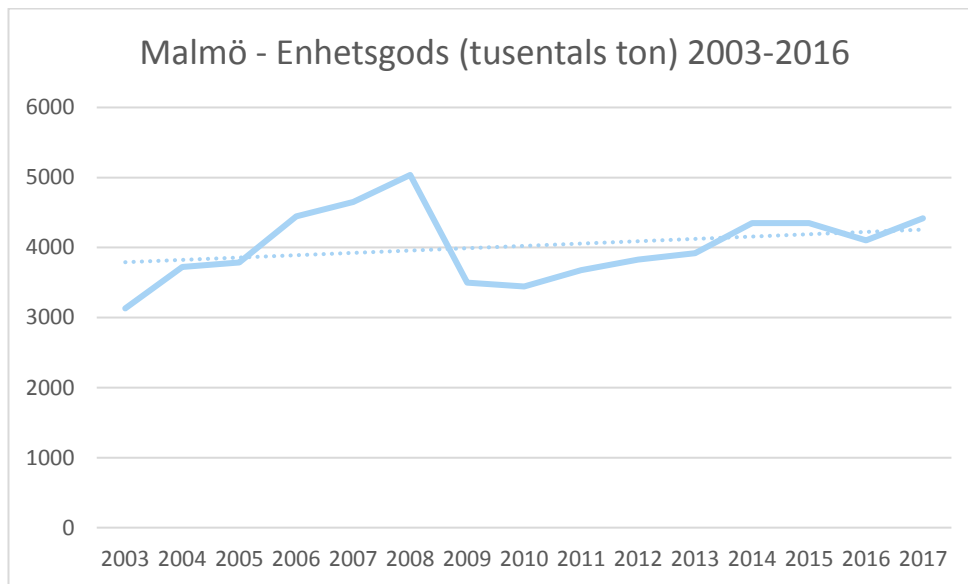
Figur 6 Gods över kaj (tusental ton) i Malmö 2003-2016

Malmö hamn domineras av flytande bulk och enhetsgods i trailer, lastfordon och släp. Övrigt gods består av torr bulk och motorfordon.



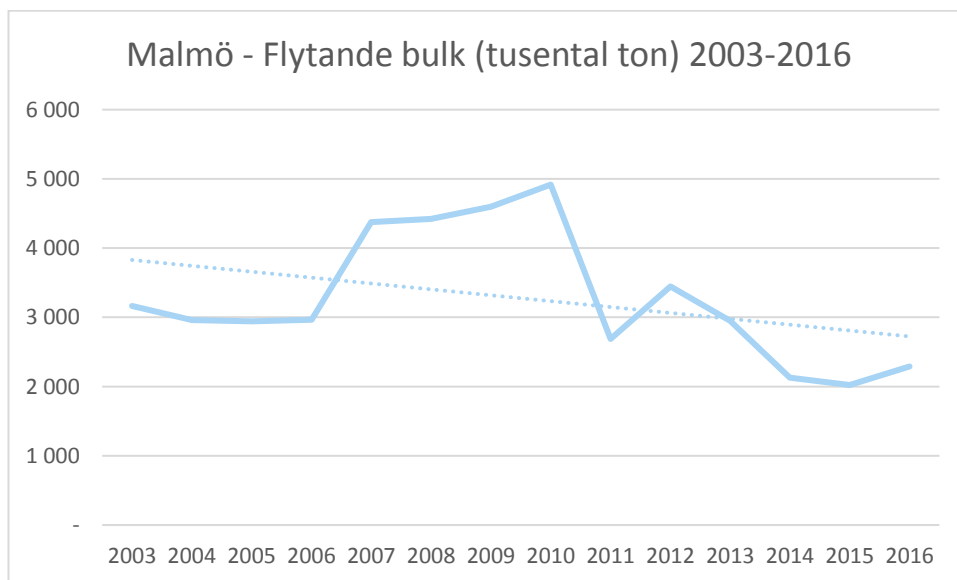
Figur 7 Gods över kaj (tusental ton) 2003-2016 fördelat på flytande bulk, enhetsgods och övrigt.

Enhetsgodset i Malmö hamn utgörs främst av trailer, lastfordon och släp. Containeromsättningen uppgick till cirka 200 000 ton år 2016. Andelen enhetsgods har ökat från 43% år 2003 till 54% år 2016.



Figur 8 Flytande bulk (tons) i Malmö 2003-2016

Hanteringen av flytande bulk i Malmö utgörs främst av mineralolja. Andelen flytande bulk har minskat från 44% år 2003 till 29% år 2016. Under samma period har andelen övrigt gods, varav motorfordon är en betydande del, ökat sin andel av den totala godsomsättningen.



Figur 9 Flytande bulk (tusental tom) i Malmö 2003-2016

### 2.3 **Utvecklingen i Trelleborg och Malmö**

Både Trelleborgs hamn och Malmö hamn uppvisar trendmässigt minskande volymer. Det finns dock en betydande skillnad i sammansättningen av transportsegment i respektive hamn.

I Trelleborg utgörs nästan hela godsvolymen av enhetsgods. Trailer, lastfordon och släp ökar trendmässigt medan gods i järnvägsvagnar har minskat från 2,8 miljoner ton till 0,8 miljoner ton mellan 2003 och 2016. Därmed är det inte rimligt att göra trendframskrivningar baserat på den totala volymen gods.

I Malmö hamn sker en trendmässig ökning av enhetsförpackat gods, men trenden är svagare än i Trelleborg. Även övrigt gods ökar trendmässigt. Samtidigt sker en tydlig trendmässig minskning av flytande bulk.

I Trafikverkets prognos för hamnarnas utveckling har den trendmässiga volymutvecklingen betydelse. För de totala volymerna är utvecklingen i de båda hamnarna likartad med svagt minskande volymer 2003-2016. Trafikverkets Basprognos 2018 anger dock att volymen i Trelleborgs hamn beräknas öka med 35% från 2014 till 2040, medan Malmö hamn beräknas öka med 134%. Den stora skillnaden i ökningstakt kan sannolikt förklaras med att hamnarna hör till olika kustområden där prognosen för respektive kustområde påverkar utfallet.

### 2.4 **Rimlighetsbedömning**

Inom uppdraget "Tillgänglighet till Skånes hamnar" har den trendmässiga utvecklingen analyserats per transportsegment för TEN-T hamnarna i Skåne och Blekinge. Rambölls bedömning är att Trafikverkets officiella basprognos inte återspeglar hamnarnas specialisering och därmed resulterar i orimliga resultat på hamn nivå. Det finns även skäl att överväga basprognosens resultat för kustområdet som helhet med hänsyn till de historiska trenderna.

Trafikverkets prognos och utfallet av beräkningar med alternativa metoders rimlighet diskuterades på en workshop som anordnades inom ramen för projektet "Tillgänglighet till Skånes hamnar". På workshopen deltog representanter från berörda kommuner och hamnar, Trafikverket, Länsstyrelsen, Sjöfartsverket och Region Skåne. Slutsatsen från workshopen var att de alternativa metoderna bedömdes mer rimliga än Trafikverkets officiella metod.

### 3. Alternativa metoder

#### 3.1 Huvudmetoden

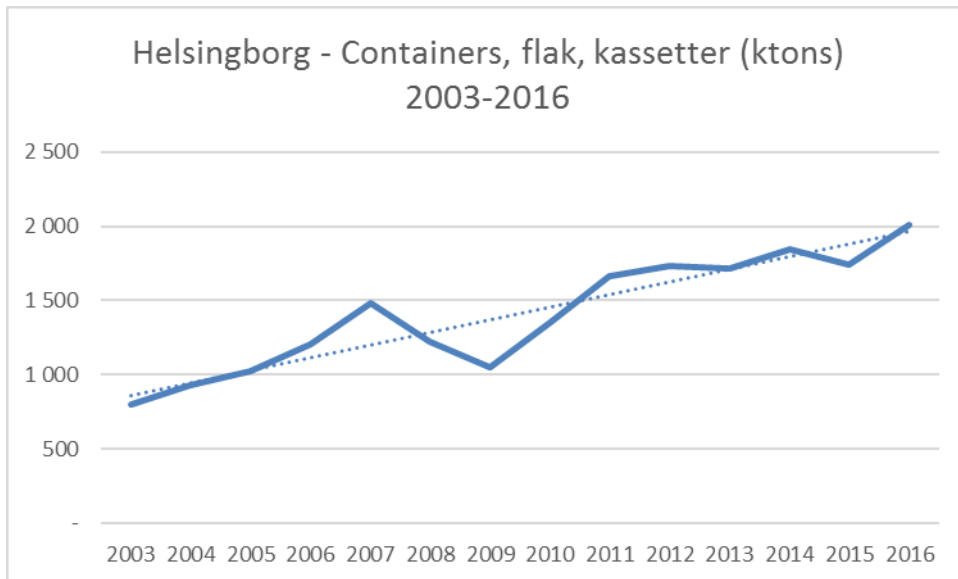
Ramböll har analyserat olika metoder att fördela Trafikverkets basprognos för aktuellt kustområde.

Den metod som bedömts vara mest trovärdig är att analysera hamnflöden separat per hamn och segment, dvs analysera utveckling av exempelvis trailers/lastfordon per hamn och beräkna en framskrivning till 2040.

Först har statistiska data sammanställts för samtliga hamnar inom kustområden längst Blekinge och Skånska kusten, dvs Karlskrona-Helsingborg. Detta omfattar två statistiska kustområde: Karlskrona-Trelleborg och Malmö-Helsingborg enligt Figur 1. Tabeller sammanställts med godsflöden mellan 2003 och 2016 då material i ett hanterbar format fanns sedan tidigare.

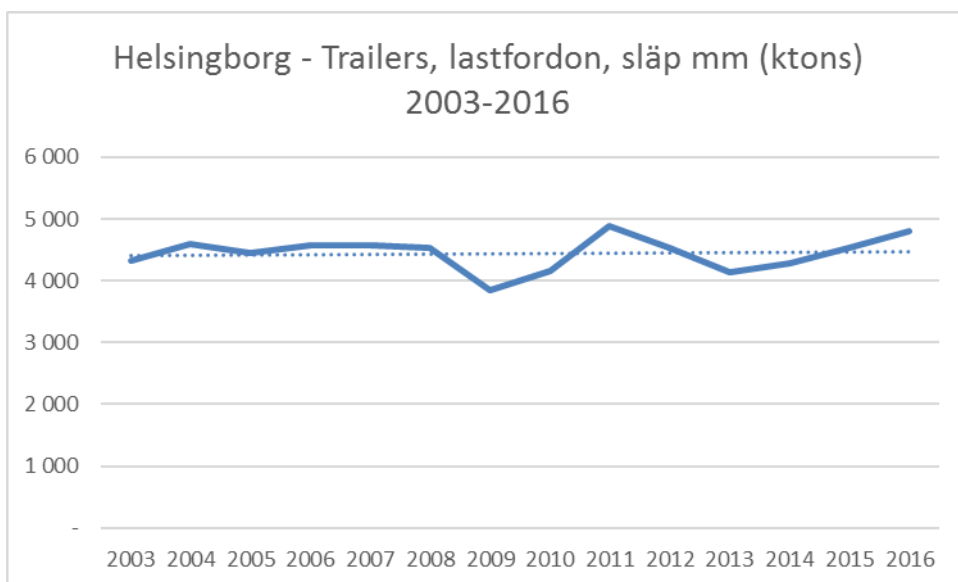
Förutom totala flöden över kaj finns en uppdelning i olika "segment":

- Containers, flak, kassetter
- Trailers, lastfordon, släp mm.
- Järnvägsvagnar
- Övrigt roro-gods
- Flytande bulk
- *(varav mineralolja inklusive råolja)*
- Torr bulk
- Annan last
- *(varav skogsprodukter)*
- *(varav järn- och stålprodukter)*

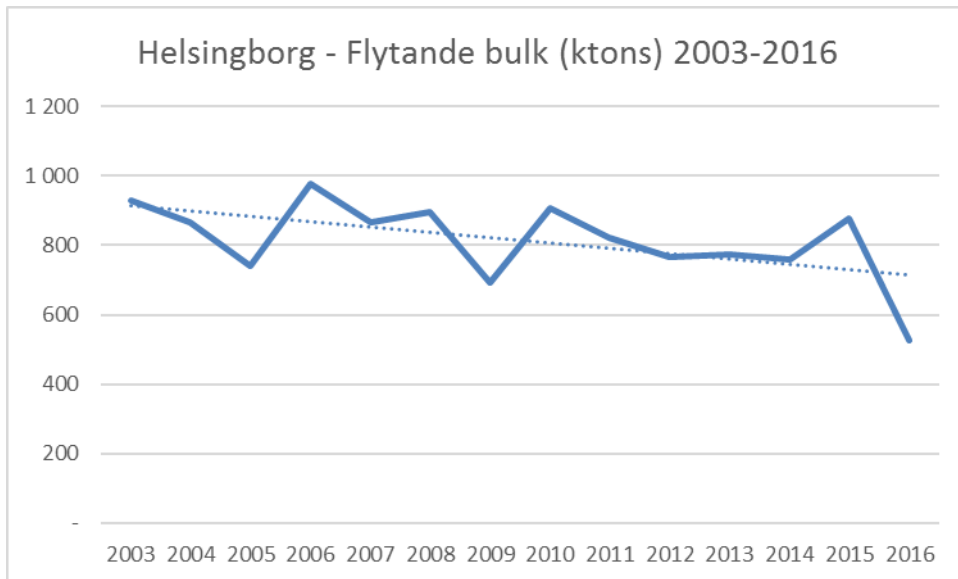


Figur 10 Exempel för Helsingborg med antal ton i container, flak, kasset

För varje hamn och segment genomförs en trendframskrivning fram till året 2040. Exemplet ovan för container, flak, kassetter visar en tydligt uppåt trend som till år 2040 landar på nästan 4 miljoner ton per år. För segment trailers och släp finns det en ganska stabilt utveckling under åren och trendframskrivningen landar år 2040 på ca 4.6 miljoner ton.

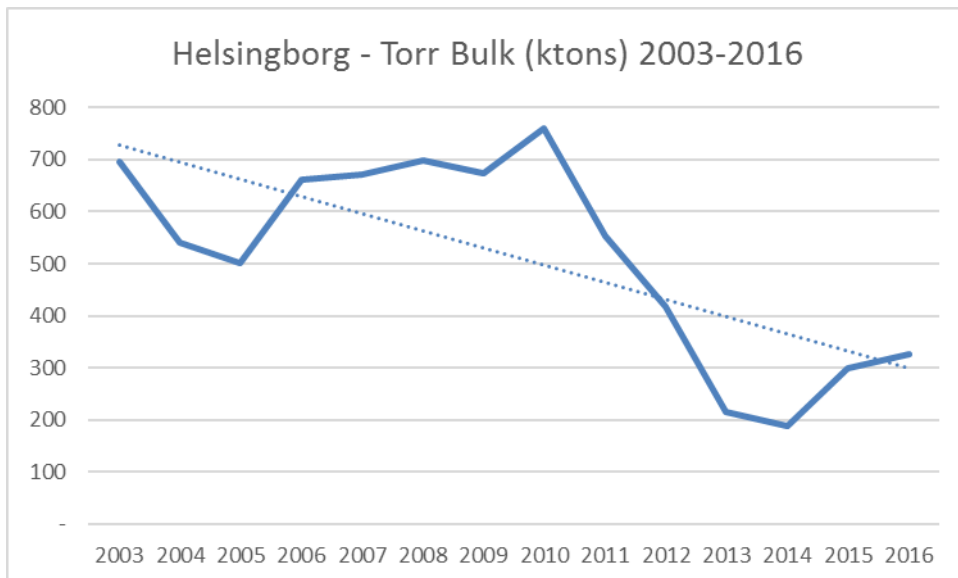


Figur 11 Exempel för Helsingborg med antal ton i trailers, lastfordon, släp mm



Figur 12 Exempel för Helsingborg med antal ton med flytande bulk

Segment flytande bulk visar däremot en negativ trend historiskt och med metoden landar på ca 350 kton år 2040. Torr bulk har haft en upp- och nergång under åren med en ökning fram till 2010 med följd av en kraftig minskning fram till 2013-2014. Senaste åren har den börjat öka igen. En matematisk framskrivning under hela perioden skulle innebära ett negativt tal i antal hanterade ton. Ett antaganden skulle kunna varit att klippa av minskningen till noll ton, alltså att det hanteras inte längre torr bulk i Helsingborgs hamn. Metoden som vi tillämpat i detta fall, med perioder med upp- och nergångar är att behålla godsmängden på 2016-års nivå, med bedömning att vi inte kan prognostisera framtidsflöden.



Figur 13 Exempel för Helsingborg med antal ton med torr bulk



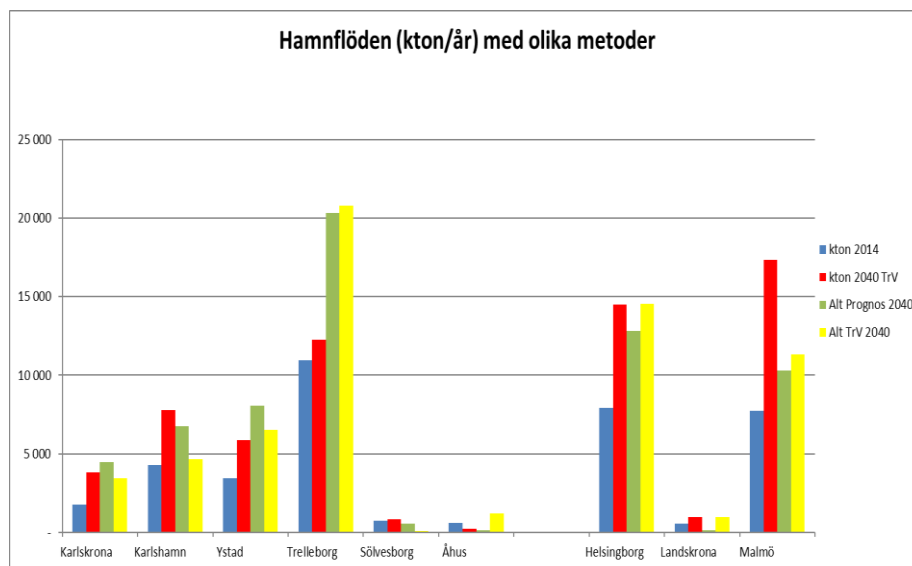


För segment flytande bulk har en dramatiskt nedgång redan genomförts under tidigare år där gods i regionen har minskat från över 8 miljoner ton i slutet av 2000-talet till 4-5 miljoner ton de senaste åren. Vårt antaganden är i denna studie att hålla fast vid dagens nivå, trots att Samgods på nationella nivå pekar mot en minskning. Flytande bulks andel minskar från 12% till 9%. Torr bulk är ett svårt segment där en nerådåtgående trend visas i statistiken efter krisåret 2008 med ett stort tapp, men som varit stabilt de senaste åren på kring 3 miljoner ton. Till sist segment annan last som är svårbedömt. Flödena är ganska instabila förutom för sträckan Malmö-Helsingborg som ser stabilare ut, varpå trendframskrivningsmetoden tillämpats. Torr bulk och annan last tillsammans bedöms minska sin andel totalt från 15% till 11% enligt alternativmetoden.

Summan av alla antaganden i metoden är att antal ton totalt för Helsingborg, Ystad och Trelleborg beräknas öka mellan 2016 och 2040 med +29%. Den genomförda analysen håller kvar till Trafikverkets prognos för kustområden mellan Karlskrona och Helsingborg, som i studien hanteras som ETT stort kustområde. Prognoserna för respektive hamn har därför nivåjusterats så att det ska finnas överensstämmelse med Trafikverkets prognos för detta stora kustområde.

Nivåjusteringen har inneburit att den trendmässiga ökningen till år 2040 justerats uppåt vilket resulterat i en volymökning för hamnarna i Helsingborg, Ystad och Trelleborg på 85% under perioden 2014-2040.

Figur 10 visar gods över kaj 2014, enligt Trafikverkets Basprognos 2040 (2040 TrV), Alternativ prognosmetod med framskrivning av transportsegment (Alt Prognos 2040) samt uppräknings per varugrupp enligt Samgods (Alt TrV 2040) som beskrivs nedan.



Figur 15 Resultat alternativa hamnprognoser – gods över kaj – med olika metoder

### 3.2 Metod med uppräkningsstal per varugrupp

En annan metod som analyserades i projektet Tillgänglighet till Skånes hamnar innebar en tillämpning av Samgods nationella ökningstakter per varugrupp på dagens flöden, översatt till hamn och segment. Antalet ton från Samgods prognos för import och export i ton år 2012 och 2040 har använts för att beräkna genomsnittliga uppräkningsstal per varugrupp. Ökningstakten översätts mellan varugrupper från samgods och segment per kustområde för att kunna koppla till hamnstatistiken och landar i en tillväxt i ton per hamn och segment. Ökningen totalt blir mycket större än den första metoden, men efter nivåreglering till Samgodsprognosen för kustområden Skåne och Blekinge (se figur 16)) på liknande sätt som i den första metoden till Samgods kustområdes prognos ligger resultaten per hamn i nivå med den första metoden. Resultaten finns i figur 15 (Alt TrV 2040).

Syftet med varugruppsmetoden var att beräkna fram en prognos per hamn på ett annat sätt än med trendframskivning, men att också hantera olika tillväxttakter per hamn och per segment. Högvärdesgods ökar ungefär 3-4 gånger snabbare än bulkgods enligt Samgods prognos.

|               | Export 2012  |               | Export 2040  |               | Import 2012 |     | Import 2040 |     | Procent    |             | Faktor<br>Imp+Exp ö |      |
|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|-----|-------------|-----|------------|-------------|---------------------|------|
|               | Exp          | Imp           | Exp          | Imp           | Exp         | Imp | Exp         | Imp | Exp ökning | Imp ökning  |                     |      |
| Jordbruk      | 1222         | 3876          | 2674         | 6890          |             |     |             |     | 217%       | 158%        | 2.76                |      |
| Rundvirke     | 502          | 4891          | 6627         | 7002          |             |     |             |     | 874%       | 6%          | 1.67                |      |
| Trävaror      | 6521         | 9053          | 1234         | 2960          |             |     |             |     | 39%        | 140%        | 1.55                |      |
| Livsmedel     | 1835         | 7016          | 3371         | 9965          |             |     |             |     | 282%       | 196%        | 3.26                |      |
| RåoljaKol     | 376          | 1714          | 26184        | 33711         |             |     |             |     | 356%       | 29%         | 1.33                |      |
| Oljeprodukt   | 15872        | 12308         | 9458         | 12650         |             |     |             |     | -22%       | 34%         | 0.99                |      |
| JämmalmS      | 22623        | 31551         | 440          | 835           |             |     |             |     | 39%        | 90%         | 1.40                |      |
| Stålprodukt   | 5227         | 7316          | 4576         | 20718         |             |     |             |     | 40%        | 353%        | 2.86                |      |
| PapperMas     | 14396        | 17245         | 2051         | 4511          |             |     |             |     | 20%        | 120%        | 1.32                |      |
| JordStenBy    | 5581         | 22491         | 6189         | 16996         |             |     |             |     | 303%       | 175%        | 3.35                |      |
| Kemikalier    | 4134         | 8368          | 9652         | 17652         |             |     |             |     | 102%       | 83%         | 1.89                |      |
| Färdiga inc   | 5220         | 15607         | 8234         | 29208         |             |     |             |     | 199%       | 255%        | 3.33                |      |
| <b>Totalt</b> | <b>83509</b> | <b>141436</b> | <b>80690</b> | <b>163098</b> |             |     |             |     | <b>69%</b> | <b>102%</b> | <b>1.85</b>         |      |
|               |              |               |              |               |             |     |             |     | Bulk       | 55%         | 79%                 | 1.67 |
|               |              |               |              |               |             |     |             |     | Högvärde   | 221%        | 238%                | 3.31 |

Figur 16 Ökningstakter per varugrupp som använts i alternative metoden

## 4. Diskussion

Från den nationella statistiken kan vi utläsa tydliga trender som innebär att enhetsförpackat gods ökar i snabb takt mätt i antal transporterade ton. Det gäller särskilt för de färjelinjer som trafikerar hamnar i Polen och Baltikum, men också för containertransporter. Utvecklingen av godstransporter via färjor till mogna marknader i Västeuropa ökar också men i betydligt långsammare takt. För övriga godstyper tenderar de transporterade volymer att vara oförändrade eller minskande.

Mot bakgrund av de övergripande trenderna på nationell nivå är det rimligt att de sydsvenska hamnarna som har en omfattande hantering av enhetsgods uppvisar en snabb volymtillväxt, särskilt Karlskrona och Ystad som helt eller till största delen har färjeförbindelser till Polen.

Trelleborg och Karlshamn har också förbindelser österut, till Polen och Litauen. Den snabba ökningen av transporter i dessa relationer får dock inte samma genomslag i form av procentuell tillväxt eftersom hamnarna domineras av RoRo till mogna marknader (Trelleborg) respektive bulk (Karlshamn). Motsvarande utveckling kan förväntas för Helsingborg med snabbt växande containertrafik men med svag utveckling av RoRo-trafik.

Malmö hamn domineras av färjelinjer till mogna marknader och flytande bulk. Därmed är det rimligt att godsvolymer i Malmö kan förväntas utvecklas i måttlig takt.

I Tabell 2 sammanställs tillväxttalen för 2014-2040 enligt Basprognos 2016 respektive 2018 samt enligt den metodik som utvecklats av Ramböll. Samgods basprognoser avviker till en del från de nationella trenderna med beaktande av hamnarnas specialisering. Den låga tillväxttakten för Trelleborg och den höga tillväxttakten för Malmö utmärker sig med utvecklingstakter som inte överensstämmer med övergripande trender för den typ av gods och de relationer som trafikeras i respektive hamn. Basprognos 2018 är dock något bättre överensstämmande med övergripande trender.

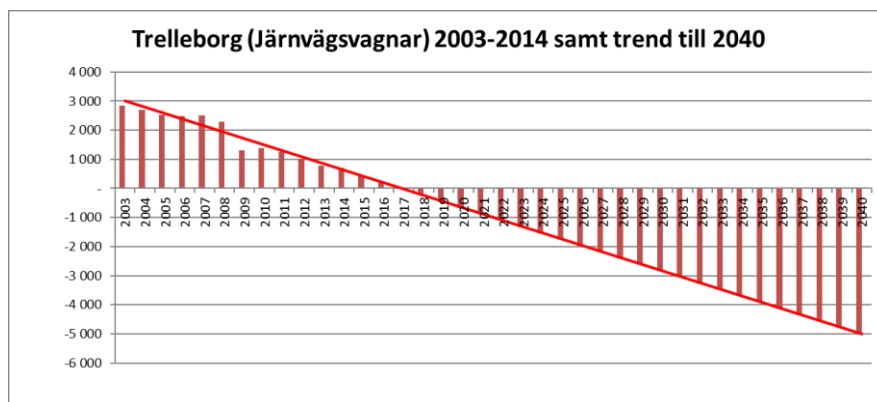
| Hamn        | Samgods<br>2040/2014<br>TrV Basprognos<br>från 2016 | Samgods<br>2040/2014<br>TrV Basprognos<br>från 2018 | Alternativ prognos<br>2040/2014 med<br>trendframskrivning<br>och nivåjustering |
|-------------|---|---|--|
| Karlskrona  | +138 %  | +162 %  | +179 %   |
| Karlshamn   | + 52 %  | + 31 %  | + 32 %   |
| Ystad       | + 92 %  | +112 %  | +164 %   |
| Trelleborg  | + 21 %  | + 32 %  | + 100 %  |
| Malmö       | +140 %  | +134 %  | + 43 %   |
| Helsingborg | + 85 %  | +101 %  | + 64 %   |

Tabell 2 Beräknad ökning av antal ton 2014-2040 i enligt Basprognos 2016 och 2018, samt alternativ prognosen

Den alternativa prognosen som baseras på Rambölls metod uppvisar en bättre överensstämmelse med generella trender när hamnarna jämförs sinsemellan. Det vill säga större tillväxt i hamnar med omfattande volymer enhetsgods med relationer till Polen och Baltikum (Karlskrona och Ystad). Tillväxttakten är svagare i hamnar där transporter till mognare marknader har stor andel av den totala transporterade volymen (Trelleborg och Helsingborg) medan hamnar med betydande andel bulk har den svagaste tillväxten (Malmö och Karlshamn).

I analysen har vi utgått ifrån att prognosresultaten för respektive hamn ska tillsammans motsvara Trafikverkets prognos för kustområdena. Rambölls metodik är därför en metod för att fördela volymer per hamn. Ramböll anser att det även finns skäl att utveckla prognosmetodiken för att beräkna framtida volymer per kustområde. Trafikverkets basprognos redovisar en betydligt högre tillväxttakt än vad som blir fallet med trendframskrivningar per transportsegment.

Vår rekommendation till Trafikverket är att utveckla och implementera en metod, liknande alternativa metoden, för hela Sverige - eftersom den fångar dynamiken och specialisering som finns i olika hamnar på ett mer trovärdigt sätt. Hantering av endast totala ton per hamn gömmer bakomliggande trender på olika segment, där vissa trender pekar på stor uppgång medan andra segment visar kraftigt minskningar. Medan det kan tänkas att dessa "tar ut" varandra på aggregerad nivå vill vi påpeka att en trendlinje för ett segment inte kan understiga noll ton och att dessa effekter inte syns på aggregerade nivån. Figuren visar att ton i järnvägsvagnar skulle ha helt försvunnit till 2018, och bli minus 4 miljoner ton 2040.



Figur 17 Exempel segment som pekar mot negativa flöden år 2040