



**GENERALDIREKTORATET FÖR INTERN POLITIK**  
**UTREDNINGSAVDELNING B: STRUKTUR- OCH**  
**SAMMANHÅLLNINGSPOLITIK**

**TRANSPORT OCH TURISM**

**FÖRDELNINGEN MELLAN OLIKA**  
**TRANSPORTSÄTT FÖR GODSTRANSPORT**  
**TILL OCH FRÅN EU:S HAMNAR**

**SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER**

**Sammanfattning**

I denna studie klarläggs fördelningen mellan olika transportsätt avseende hamntrafiken i EU. Studien sammanställer uppgifter om hamntrafiken och dess särdrag och analyserar de olika transportsätt som används för att sammanlänka hamnar med varors slutdestination, inbegripet omlastning, närsjöfartsverksamhet och inlandshamnar.

Den fungerar som underlag för utvärderingen av vilka framsteg som gjorts för att uppnå de politiska målen om en omställning från vägtransporter till alternativa transportsätt.

Detta dokument har beställts av Europaparlamentets utskott för transport och turism.

## **FÖRFATTARE**

Enrico Pastori, Italien

## **ANSVARIG HANDLÄGGARE**

Piero Soave  
Utredningsavdelningen för struktur- och sammanhållningspolitik  
Europaparlamentet  
B-1047 Bryssel  
E-post: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## **REDAKTIONELLT STÖD**

Adrienn Borka

## **SPRÅKVERSIONER**

Original: EN.

## **OM UTGIVAREN**

Du kan kontakta utredningsavdelningen eller prenumerera på det månatliga nyhetsbrevet genom att skriva till: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuskript klara i mars 2015.  
© Europeiska unionen 2015.

Detta dokument finns tillgängligt på Internet på:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## **ANSVARFRISKRIVNING**

De åsikter som framförs i texten är upphovsmännens och utgör inte nödvändigtvis Europaparlamentets officiella ståndpunkt.

Återgivning eller översättning för icke-kommersiellt bruk är tillåtet, under förutsättning att källan anges och att utgivaren meddelas i förväg och får en skriftlig kopia.

## SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER

I översikten behandlas särskilt de specifika frågorna om vilka transportsätt som används, dvs. järnvägar, vägar, inre vattenvägar och närsjöfart, för transporter till och från EU:s hamnar. Studien innehåller en analys av trafiken vid kusthamnar, inlandshamnar och terminaler för väg eller järnväg och beskriver vissa skillnader mellan medlemsstaterna/regionerna. Slutligen ger studien användbar information om de utmaningar som EU:s hamnar för närvarande står inför när det gäller trafikillväxt, överbelastning och tillgänglighet.

Särdragen hos hamnar och den infrastruktur som länkar samman hamnar med inlandet, typen av varor som hanteras och storleken på hamnarnas upptagningsområde är alla faktorer som påverkar valet av transport och möjligheten till en omställning av transportsätt.

EU är i hög grad beroende av kusthamnar för handeln med resten av världen och inom sin inre marknad. Hela 74 % av varuutbytena (importerade och exporterade varor) med övriga världen och cirka 37 % av varuutbytena inom EU:s medlemsstater sker via kusthamnar. Hamnarna säkerställer EU:s territoriella kontinuitet genom att erbjuda förbindelser inom den regionala och lokala sjöfarten för att länka samman randområden och öregioner. De utgör de knutpunkter som de multimodala logistiska flödena från det transeuropeiska nätet kan organiseras från, genom närsjöfart, järnvägar och inre vattenvägar, för att minimera överbelastningarna och energiförbrukningen.

Sjöfarten vid EU:s hamnar svarar för 3 miljarder ton om året.

Enligt vitboken om transportpolitik från 2011 behövs det vid kusterna fler och effektivare införselpunkter till de europeiska marknaderna för att onödigt trafik genom Europa ska kunna undvikas. Hamnar spelar en viktig roll som logistikcentra och kräver bra anslutningsmöjligheter till inlandet. För att de ökade godsvolymerna inom EU:s närsjöfart och sjöfarten till/från övriga världen ska kunna hanteras är det nödvändigt att uppgradera hamnarna. De inre vattenvägarna, som har en outnyttjad potential, måste användas i större utsträckning, särskilt för att transportera gods till inlandet och för att koppla samman Europas hav. Det går att urskilja fem viktiga marknader för godsflöden i det europeiska kusthamnssystemet, nämligen containermarknaden, ro-ro-marknaden, marknaden för styckegods, marknaden för flytande bulkvaror och marknaden för torra bulkvaror. Varje marknad har sin egen dynamik. Vägvalen för olika typer av sjötransporter via Europas hamnar till inlandet styrs av ett komplext samspel mellan flera olika faktorer och aktörer. Alla hamnar och typer av handel har dock två bakomliggande faktorer gemensamt som påverkar vägvalet för transporten till inlandet: hamnens förbindelser med inlandet och hamnens egen prestandanivå.

Det finns två nära sammanlänkade faktorer som försvårar läsbarheten av uppgifter om hamntrafiken, nämligen omlastning och närsjöfart.

*”Närsjöfart”: transport av last och passagerare till sjöss mellan hamnar i det geografiska Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder som har en kustlinje mot de slutna hav som gränsar till Europa. Närsjöfart omfattar även sjötransport mellan EU-medlemsstaterna och Norge, Island och andra länder vid Östersjön, Svarta havet och Medelhavet. (kommissionen, 1999)*

För containrar är andelen närsjöfart viktig.

- Närsjöfarten (som står för cirka 60 % av trafiken vid EU:s hamnar) har områden i hamnens närmaste inlandsområde som destination. Hamnarna måste därför vara utrustade så att de kan hantera genomströmningen och transportera containrarna till deras slutdestinationer. Denna kvot inbegriper varuutbytet med närliggande destinationer, i enlighet med EU:s definition av närsjöfart, samt flöden från omlastning.
- Kvoten för havsgående transporter behöver analyseras ytterligare eftersom den kan delas in i (a) transporter som anlöper en hamn för att omlastad och (b) transporter som anlöper en hamn för att via inlandet nå sin slutdestination. Det är därför av yttersta vikt att ta hänsyn till andelen omlastning.

Ro-ro-transporter är däremot egentligen ett kombinerat transportsätt, som inbegriper en inlandssträcka på väg och en sjötransport som, med vissa undantag, går över korta sträckor (och därför räknas som närsjöfart).

Användningen av järnvägar och sjöfart för godstransporter varierar väldigt mycket i de olika länderna i EU. Det finns flera anledningar till detta, bl. a följande:

(i) Geografiska betingelser (önationer använder i allmänhet järnvägar i mindre utsträckning, medan inlandsområden i centrala Europa, som används som transitländer för de största hamnarna, använder järnvägar i större utsträckning).

(ii) Ekonomi/politik (länder vars utveckling har inbegripit tunga industrier använder generellt järnvägar i större utsträckning). De baltiska och skandinaviska staterna har en större andel järnvägstransporter.

(iii) Miljö (länder med en långsiktig miljöpolitik använder generellt järnvägar i större utsträckning). Eftersom en transportomställning till järnvägar är bra ur hållbarhetssynpunkt, är det eventuellt av ekonomiska och politiska skäl (se punkt ii ovan) som vissa länder faktiskt har upplevt en betydande omställning av godstransporter från järnvägar till vägar. Under perioden 2000–2010 har järnvägens andel av transporterna därmed ökat i åtta medlemsstater. I flera andra medlemsstater har det dock skett en transportomställning till vägar.

Uppgifter om transporterna vid enskilda hamnar visar att

- vägar är det vanligaste transportsättet för sammanlänkningen mellan EU:s hamnar och destinationer i inlandet, Den stora andelen närsjöfart – som i allmänhet har mindre bakland – kan delvis förklara detta, men den största anledningen till att man väljer vägar är den större flexibiliteten och tillförlitligheten i kombination med enklare tillgång till alla destinationer i inlandet,
- inre vattenvägar används i stor utsträckning av hamnar om tillgängligheten och infrastrukturen lämpar sig för transporter av stora volymer; detta är fallet med hamnarna i Rhen-Scheldt-deltat (Antwerpen, Rotterdam och Amsterdam), där de inre vattenvägarnas andel av transporterna ligger stadigt på över 30 %; den rumänska hamnen i Constanta, de franska hamnarna i Le Havre och Marseille och i viss mån även de tyska hamnarna i Bremen och Hamburg är andra exempel på detta,

- många hamnar redan har en stor andel järnvägstransporter. Särskilt stora andelar av transporterna har järnvägstrafiken i de baltiska hamnarna i Tallinn och Riga (som dock har en låg total genomströmning), som kännetecknas av huvudsakligen bulktransportflöden. Om vi tittar på hamnar som hanterar större absoluta flöden, finns de bästa exemplen i Tyskland (Bremen och Hamburg, som tar emot upp till 250 tåg om dagen), i Rhen-Scheldt-deltat (Rotterdam, Antwerpen och Zeebrugge) och i andra hamnar som i regel tar emot ett betydligt lägre antal tåg (Koper i Slovenien, Gdansk och Gdynia i Polen, Trieste och La Spezia i Italien och Felixstowe och Southampton i Storbritannien).

Sammanfattningsvis uppvisar i många fall de hamnar som har behandlats i denna studie tillfredsställande nivåer när det gäller järnvägens andel av transporterna.