



GÖTEBORGS HAMNS BETYDELSE FÖR NORSK IMPORT OCH EXPORT

Stråket Göteborg-Oslo



2025-01-27



Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Göteborgs hamns betydelse för norsk import och export
Uppdragsnummer	10370601
Författare	Ylva Brunnander, Linn Haglund och Dag Hersle (WSP) samt Stein Erik Grønland (Sitma AS)
Datum	2025-01-27

Kund

Västra Götalandsregionen

Konsult

WSP
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

Kontaktpersoner

Västra Götalandsregionen, Max Falk, max.falk@vgregion.se

WSP, Dag Hersle, dag.hersle@wsp.com

SAMMANFATTNING

Det är ett relativt tätt och välutvecklat nät av fartygslinjer för olika typer av gods till både Sverige och Norge. Att utbudet är så pass omfattande till Norge innebär, att behovet av att ta gods till svensk hamn för vidare befördran till Norge är begränsat och helt kopplat till förekomsten av direktanlöp i Göteborgs hamn.

Genomförd godsflödesanalys – bland annat med stöd av Norsk nationell godstransportmodell genom bistånd av Stein Erik Grønland (norsk godsexpert) – visar på att de transoceanska godsflödena som går via Göteborgs hamn är en begränsad del av Norges totala import- och exportflöden. De bedöms vara i storleksordningen fem procent av Norges totala containerflöden och ungefärligen också fem procent av hanterade containervolymer i Göteborgs hamn.

Frågeställningen rörande Göteborgs hamns betydelse för norsk export och import är komplex och det är på flera vis svårt att fånga alla transporter via Göteborgs hamn till/från Norge. En del av transportererna går på väg, olika vägar, exempelvis via olika omlastningspunkter eller terminaler på väg mellan Göteborg och Oslo, och är därav svåra att klarlägga. På järnväg är de direkta transportererna försumbart små, och i höstas lades trafiken ner för godstågpendeln som CargoNet tidigare körde 1–5 gånger per vecka från Göteborgs hamn till Oslo/Alnabru.

Sedan Yilport tog över driften av Oslo hamn 2014/2015 och har investerat i samt trimmat denna, pekar dess volymutveckling och det ökade sjölinjeutbudet till denna på att den tycks ha tagit del av volymer som tidigare gick via Göteborgs hamn. Betydelsen av Göteborgs hamn för norsk godsförsörjning bedöms därmed ha avtagit något på senare år. Dock ska betonas, att även om godsmängderna via Göteborgs hamn till Norge minskat – och därmed hamnens relativa volymmässiga betydelse – är den mycket viktig ur redundans- och resilienssynpunkt. Detta då det är mycket känsligt att ha en eller ytterst få större noder för ett lands container- och trailergodsförsörjning. Göteborgs hamn som inkörspport för en del norskt gods tillsammans med fungerande väg- och järnvägsstråk till Oslo-/Alnabruområdet är strategiskt mycket viktigt i en tid av ökad internationell oro.

De senaste årens kris och högre drivmedelspriser har varit en stor utmaning för vägtransporter, vilket generellt också gynnar längre sjötransporter (och eventuellt sjötransporter direkt till Norge). Flera av linjerna från Europa går dessutom både till Göteborg och Oslo, vilket ytterligare kan peka på att hamnarna delvis konkurrerar. Ett exempel är Unifeeders nya rutt från Tyskland (Willhelmshaven) som går till både Göteborg och Oslo.

Sjötransporten från Tyskland, Kiel-Göteborg tar ca 14,5 timmar (19.45-9.45), medan sjötransporten hela vägen, Kiel-Oslo tar ca 20 timmar (kl. 14-10). Det kan även här finnas fördelar med transport direkt Kiel-Oslo jämfört med en fartygstransport Kiel-Göteborg och vidare transport till Norge på väg. Detta illustreras av att det går tydligt fler ensamma trailers till Oslo hamn än trailers med medföljande dragfordon.

Från Fredrikshamn går det fartyg (Stena Line) till Göteborgs hamn, men från norra Jylland finns även flera linjer till Oslo med färja, vilket gör, att merparten av lastbilstrafiken till/från Danmark troligen väljer direktfärja till Norge.

Det tycks alltså vara svårt att finna underlag för att trafiken via Göteborgs hamn till/från Norge skulle vara så omfattande, att den på egen hand motiverar infrastrukturella satsningar i järnvägsstråket Oslo-Göteborg för container- och även trailerbefördran. Samtidigt är svenska och transitvolymer med vägtransporter så omfattande, att E6 i sig kan tyckas vara viktigare för norsk ekonomi än Göteborgs hamn, och det torde finnas en stor potential kopplat till överflyttning från E6 till järnväg.

Innehåll

1	INLEDNING	6
1.1	BAKGRUND	6
1.2	SYFTE	7
1.3	METOD	7
1.4	AVGRÄSNINGAR	7
2	STRÅKET GÖTEBORG-OSLO	8
2.1	INFRASTRUKTUR	8
2.1.1	Hamnar	9
2.1.2	Järnvägsnät	13
2.1.3	Vägnät	14
2.2	GODSTRANSPORTFLÖDEN	15
2.2.1	Drivkrafter för transporter	15
2.2.2	Godstrafik via kortväga sjöfart	17
2.2.3	Längre sjöfartslinjer till Göteborgs och norska hamnar	18
2.2.4	Summering sjöfart till Göteborgs och norska hamnar	28
2.2.5	Trafik på järnväg	28
2.2.6	Godstrafik på väg	30
2.3	FRAMTIDA UTVECKLING OCH POTENTIAL	31
2.3.1	Planerad utveckling	31
2.3.2	Jämförelse med stråket Göteborg-Stockholm	32
3	BESKRIVNING AV NORSK UTLANDSHANDEL	33
3.1	NORGES HANDELSPARTNERS	33
3.1.1	Export	33
3.1.2	Import	34
3.2	TRANSPORTMÄNGDER OCH TRANSPORTSLAG/VARUSLAG	35
3.3	TRAFIK AV VÄGEKIPAGE TILL OCH FRÅN NORGE VIA FÄRJE- OCH RORO-LINJER	40
3.4	TRAFIK AV VÄGEKIPAGE TILL OCH FRÅN NORGE VIA FÄRJE- OCH RORO-LINJER TILL GÖTEBORGS HAMN	44
3.4.1	Stena Line Fredrikshamn-Göteborg	44
3.4.2	Stena Line Kiel-Göteborg	44
3.4.3	Summering trafik till/från Norge via färje- och RoRo-linjer	47
3.5	CONTAINERBASERADE GODSMÄNGDER	48
3.5.1	Containerflöden via norska hamnar	48
3.5.2	Internationella containerflöden till/från Norge via Göteborg	50

3.6	ANALYS AV NORSKA GODSFLÖDEN VIA GÖTEBORGS HAMN MED NORSK GODSMODELL (NGM)	51
3.7	NORSK NATIONELL GODSTRANSPORTMODELL (NGM)	52
3.7.1	Godsmängder	52
3.7.2	Källor och destinationer för norska godsflöden	53
3.8	SUMMERING MODELLSANALYS	54
4	SLUTSATSER OCH DISKUSSION	55
4.1	FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE	56
	BILAGA 1	58
	TIDIGARE UTREDNINGAR OCH UTGÅNGSPUNKTER	58
	THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY (2014) – STRÅKET OSLO-KÖPENHAMN	58
	MISSING LINK (2013)	58
	MULIGHETSSTUDIE OSLO-GÖTEBORG (2023)	59
	JÄRNVÄG OSLO – GÖTEBORG, KÄNDA UTMANINGAR OCH FÖRSLAG PÅ LÖSNINGAR (2022)	61
	FRÅN MOTORVÄG TILL SJÖVÄG – POTENTIELL VOLYM MELLAN GÖTEBORG OCH OSLO (2015)	62

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

STRING (Southwestern Baltic Sea Transnational Area - Implementing New Geography) har, genom sina medlemmar, i uppdrag att arbeta för att synliggöra behovet av och driva på för en förstärkning av järnvägen mellan Göteborg - Oslo. Kopplat till detta har Västra Götalandsregionen (VGR) genom STRING-samarbetet sett ett behov av att klarlägga vilken betydelse Göteborgs hamn har för norsk import och export.

I de flertalet utredningar som OECD genomfört i regionen Oslo-Hamburg har det tydligt framkommit, att det finns goda förutsättningar för regionen att utvecklas till en stark megaregion. Däremot pekar utredningarna samlat på att för att uppnå önskad effekt, behöver infrastrukturen förbättras och sträckan Göteborg – Oslo nämns särskilt.

Göteborgs hamn anses ha en viktig roll för stråket, och Norges transporter, både nu och i framtiden. Hur stor betydelse och vilken potential hamnen har saknas det uppdaterade fakta kring. Det är sällan en enkel sak att klarlägga hur godstransporter genomförs och ännu svårare att då samtidigt värdera potential till överflyttning från ett trafikslag till ett annat.



Figur 1. Megaregionen Oslo-Hamburg.

1.2 SYFTE

Uppdragets syfte är att – baserat på så bra faktaunderlag som finns och som är rimligt att ta fram – beskriva Göteborgs hamns betydelse för norsk import och export. Utifrån resultatet sedan avgöra hur detta kan påverka synen på behovet av bättre infrastruktur i stråket Oslo-Göteborg.

1.3 METOD

Uppdraget har genomförts på uppdrag av Västra Götalandsregionen och med deltagande från Göteborgs hamn. Uppdraget har genomförts av WSP Sverige med underkonsultstöd av Sitma AS (norsk konsult och forskare inom godstransporter).

I rapportens nulägesbeskrivning beskrivs stråkets infrastruktur och transportflöden samt kartläggning och värdering av tidigare utredningar. Genom desktop study utreds infrastruktur för sjöfart, järnväg och väg. Vidare utreds godstransportflöden och potential samt kartläggning av behov och möjligheter.

Frågeställningen har därav angripits från flera nivåer, och angreppssätt. Dels med utgångspunkt ifrån norsk utlandshandel (import/export) och statistik samt på detaljerad godsflödesnivå.

Statistik och data som presenteras i denna rapport har hämtats från officiella källors senaste publikationer, i både Sverige och Norge, samt tidigare utredningar.

Expertstöd från Norge har konsulterats för framtagande av data och bearbetning från norsk nationell godsmodell (NGM). Godsmodeller har använts för att kartlägga godsmängder som går in och ut via Göteborgs hamn som importeras/exporteras till/från Norge (främst import- och exportgodsströmen från/till andra länder än Sverige via Göteborgs hamn med lastbil, tåg, fartyg). Det bedömdes också värdefullt att analysen stäms av och förankras med expert och forskare inom godstransportområdet i Norge.

1.4 AVGRÄNSNINGAR

Föreliggande studie betraktar och analyserar flöden direkt mellan Norge och källor samt destinationer i import- och exportländer, med fokus på gods via Göteborgs hamn.

De flöden av gods som tas in i Sverige och förs till centrallager samt därefter distribueras till Norge beaktas ej. Detta då sådant gods går i sammanhållna flöden med delmängder som ska avsättas på den svenska marknaden och till del även på övriga nordiska marknaden. Detta gods, som mellanlagras i centrallager i Sverige, är dessutom generellt i svensk ägo (innan vidare transport in i Norge) till skillnad från gods som går i transportkedja utan lagerläggning i Sverige.

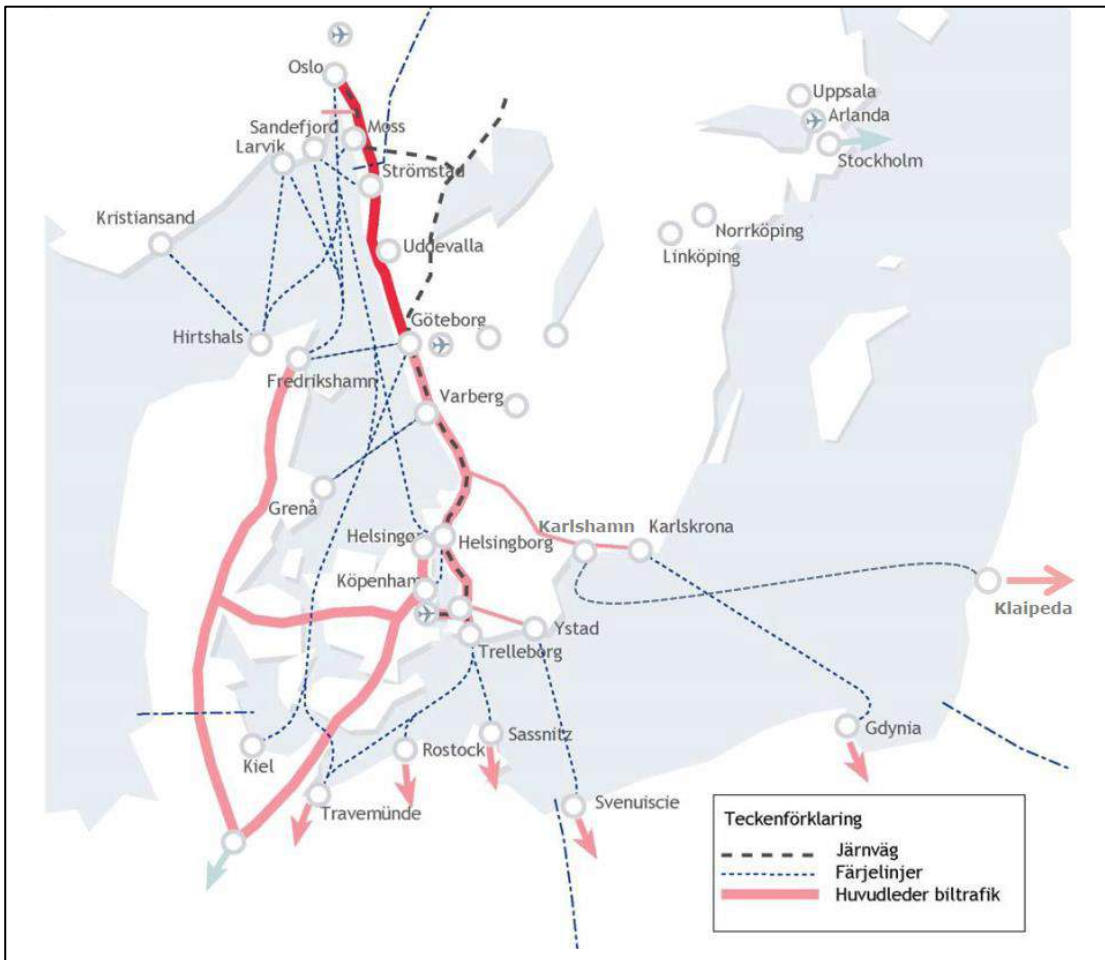
2 STRÅKET GÖTEBORG-OSLO

I detta kapitel redovisas infrastruktur och därefter gods- och transportflöden för sjöfart, järnväg och väg i stråket mellan Göteborg och Oslo.

2.1 INFRASTRUKTUR

Avståndet mellan Oslo och Göteborg fågelvägen är cirka 26 mil¹. Förbindelser mellan Oslo och Göteborg utgör dels av motorväg (E6), dels av järnväg (Norge-Vänerbanan), vilket visas i Figur 2 samt beskrivs i avsnitt nedan.

Sträckan på järnväg är cirka 35 mil, varav ungefär 60% är enkelspår. E6 utgörs av motorväg hela den cirka 30 mil långa sträckan mellan Göteborg och Oslo.



Figur 2. Översiktskarta för olika transportlänkar mellan Norge och Sverige. Källa: Ramböll (2013).

¹ Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023) *Mulighetsstudie Oslo-Göteborg*

2.1.1 Hamnar

Från Göteborgs hamn finns sjöfartsförbindelser, som trafikeras av ett flertal rederier, bland annat till/från Oslo, Drammen (Buskerud fylke) och Brevik (Telemark fylke) som samtliga ligger i sydöstra Norge. Oslo är Norges största hamn och den viktigaste kopplat till transporter till/från utlandet.

Göteborgs hamn

Göteborgs hamn är Skandinavien största hamn², och är både ett riksintresse hamn och ingår i stomnät för TEN-T. Hamnen har ett djupgående på 13,5 meter (för bulk, general cargo, container och färja/RoRo) samt 19 meter för tankfartyg.

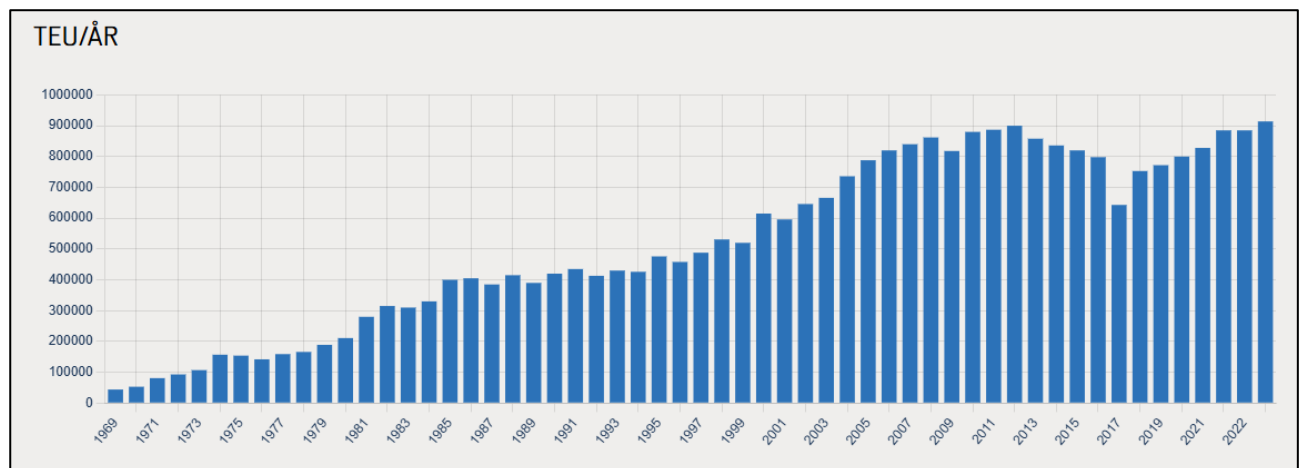
Hamnen erbjuder ett brett linjeutbud med direktgående förbindelser till viktiga destinationer i hela världen³. Göteborgs hamn hade totalt 4 641 anlöp år 2023 varav 91 % utrikes handelsfartyg⁴. Totalt hanterades 35 604 tusen ton gods över kaj.

Tabell 1. Utrikes och inrikes gods över kaj i tusen ton som lossats och lastats för helår 2023.

	Lossat	Lastat
Totalt	18 535	17 069
Utrikes	17 802	15 571
Inrikes	733	1 499

Av all Sveriges utrikeshandel går 20% via Göteborgs hamn⁵. Utav all utrikeshandel går 78% i sjötransporter och 28% av allt gods över kaj hanteras av Göteborgs hamn. Från Göteborgs hamn nås 75 hamnar världen över med direktlinjer och via omlastning.

Vidare hanteras 57% av Sveriges containervolymer i Göteborgs hamn (ca 900 000 TEU⁶ år 2023), jämnt fördelat mellan export och import.



Figur 3. Containervolymer över tid. Källa: Göteborgs hamn.

² [Göteborgs hamn - Hamnen i siffror \(www.portgot.maglr.com\)](http://www.portgot.maglr.com)

³ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

⁴ [Transportföretagen - Trafiken i Sveriges hamnars medlemsföretag - Kvartal 1-4 2023 \(www.transportforetagen.se\)](http://www.transportforetagen.se)

⁵ [Göteborgs hamn - Quickfacts Göteborgs Hamn \(www.portgot.maglr.com\)](http://www.portgot.maglr.com)

⁶ TEU innebär Twenty foot equivalent unit (20-fots container)

Totalt hanterades nästan 16 500 tusen ton enhetsgods i Göteborgs hamn år 2023. I huvudsak utgjordes godset av containers och trailers med relativ jämn fördelning sett till vikt.

Tabell 2. Enheter i tusen ton som hanterats i Göteborgs hamn för helår 2023.

Totalt	Containers, flak, kassetter	Trailers, lastfordon, släp mm	Järnvägsvagnar	Övrig ro/ro-gods	Annan last
16 484	7858	7 351	-	354	921

Utöver enhetsgods hanterades drygt 19 Mton övrigt gods, huvudsakligen bestående av mineraloljeprodukter.

Tabell 3. Icke enhetsgods i tusen ton som hanterats i Göteborgs hamn för helår 2023.

Totalt	Mineraloljeprod.	Övrigt flytande bulk	Skogsprodukter	Järn- och stålprod.	Övrig torrbulk mm	Annan last
19 120	17 015	1 307	180	0	331	287

År 2023 fraktades 267 000 bilar till eller från Göteborg⁷. Frakt av motorfordon som hanterades i Göteborgs hamn var totalt ca 700 000 tusen ton där fler fordon lastas än lossas i Göteborgs hamn.

Tabell 4. Motorfordon i ton för export och import och inrikes som hanteras i Göteborgs hamn för helår 2023.

Totalt	Lossat	Lastat
705 235	173 949	531 289

Oslo Havn

Oslos hamn är Norges största hamn⁸. I Sjørsøya finns en containerterminal som tar emot och distribuerar konsumtions- och industrivaror till stora delar av Norge. Containerhamnen trafikeras enbart av feederfartyg och inga direktanlöp av riktigt stora containerfartyg från Asien på grund av nautiska begränsningar.

Ungefär halva Norges befolkning bor inom 3 timmar från hamnen och avstånden via väg och järnväg är korta. Hamnen kan hantera alla typer av gods. Kajen är 665 meter lång. Containerterminalen drivs sedan 2015 av Yilport (vilka även har operationen i Gävle hamn) och har i deras regi moderniserats och effektiviserats tack vare Yilports investeringar och utvecklingsarbete. Det finns fyra containerkranar (SSG-kranar) och åtta staplingskranar (RTG-kranar). Det finns silos för både torr och flytande bulk.

⁷ Göteborgs hamn - antalet fraktade bilar till och från Göteborgs hamn 2023 (www.portgot.maglr.com)

⁸ Viasea - Port of Oslo (www.viasea.com)



Figur 4: Yilports containerterminal i Oslo hamn (källa: Oslo havn)

År 2022 var ett rekordår för verksamheten i Oslos hamn⁹. Intäktsökningen under 2022 var ett resultat av gradvis höjda avgifter för att anpassas till marknaden och ökade last- och passagerarvolymen som närmade sig nivåer likt innan pandemin. Den mest betydande tillväxten har skett i containermarknaden och bilimporten. De högre avgifterna ska finansiera vidare upprustning av kajläggningsar, ny internationell färjeterminal och åtgärder för att minska utsläpp.

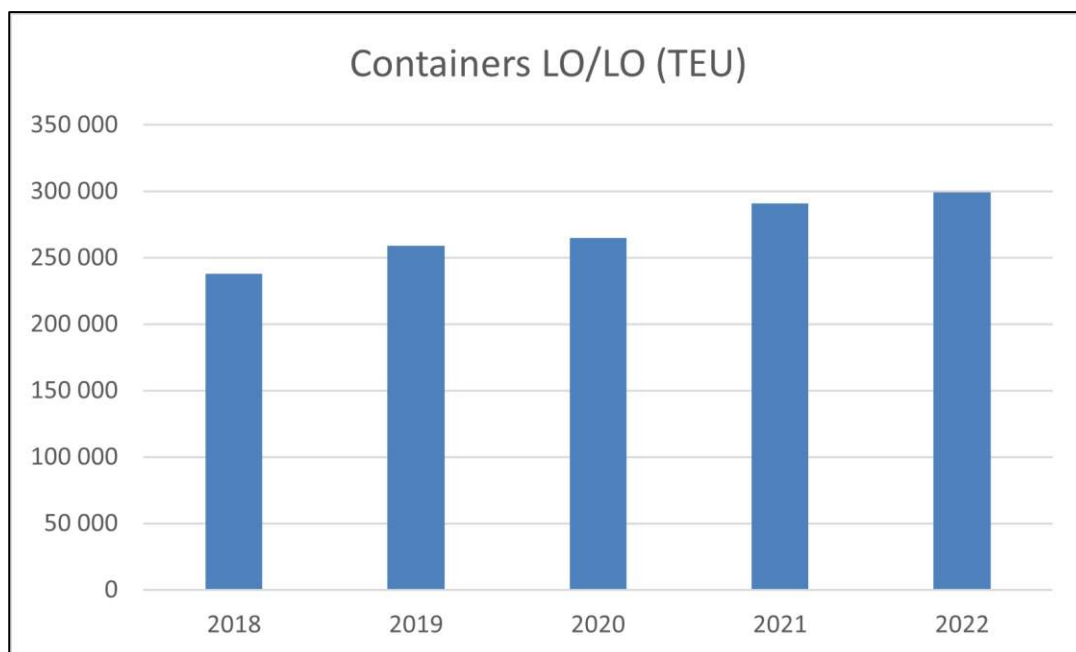


Figur 5. Total lastomsättning (ton). Källa: Port of Oslo, 2023.

⁹ [Port of Oslo - Port of Oslo reports record for 2022 \(www.oslohavn.no\)](https://www.oslohavn.no) Publicerad: 2023-03-30

De fem senaste åren har containertrafiken ökat stadigt avseende TEU/LO-LO. Mellan år 2019 och 2022 ökade containervolymen i ton med 8,3% medan ökning av TEU var 16,4% för samma tidsperiod¹⁰. År 2022 var lastomsättningen 5,9 miljoner ton och ungefär 299 000 TEU togs emot i Oslos hamn. Inom olika segment fördelade sig godset enligt nedan (2022):

- Bilar och kommersiella fordon: 59,960 bilar,
- Annan last (inkl. färjelast): 614 000 ton,
- Torr bulk: 1,7 miljoner to byggnadsmaterial, jordbruksprodukter samt järn- och stålprodukter, och
- Flytande gods: 1,8 miljoner ton.

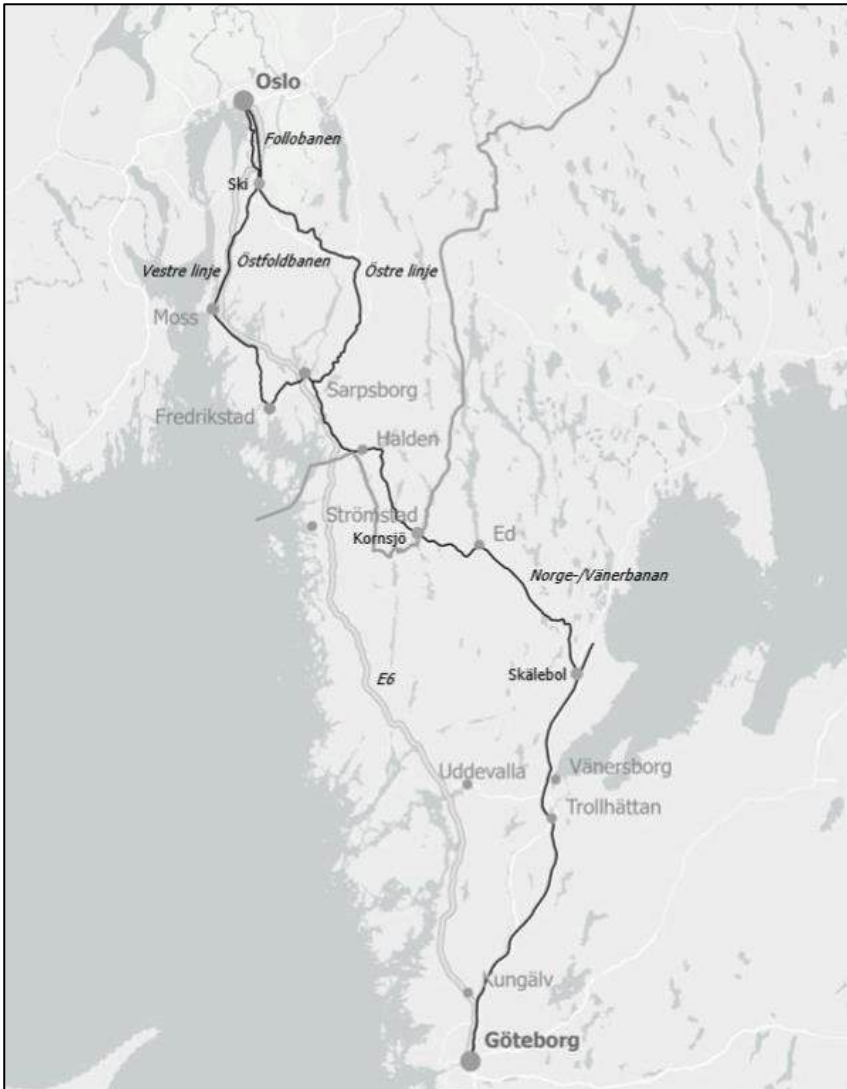


Figur 6. Containers LO/LO (TEU)

¹⁰ [Port of Oslo - Port of Oslo reports record for 2022 \(www.oslohavn.no\)](https://www.oslohavn.no) Publicerad: 2023-03-30

2.1.2 Järnvägsnät

Järnvägen mellan Oslo och Göteborg är, som nämnts ovan, ca 35 mil lång. Den norska delen av järnvägen som ligger mellan Oslo och riksgränsen vid Kornsjö benämns Østfoldbanen, medan Norge-/Vänerbanan går mellan Kornsjö och Göteborg. I Norge mellan Ski och Sarpsborg är järnvägen uppdelad i en östlig och en västlig sträckning. De flesta tågen går via den västra sträckningen. Den östra sträckningen är enkelspårig hela vägen, medan den västra delen är dubbelspårig på en sträcka mellan Ski och Haug som ligger i mitten av Moss och Fredrikstad, med undantag från en delsträcka kring Moss som är enkelspårig. Söder om Haug till och med Öxnered, intill Vänersborg, är järnvägen enkelspårig. Mellan Öxnered och Göteborg är järnvägen dubbelspårig.



Figur 7. Järnvägsförbindelse mellan Oslo och Göteborg. Källa: Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023).

Järnvägen mellan Oslo och Göteborg har begränsad kapacitet, speciellt på de sträckor som är enkelspåriga¹¹. Efterfrågan på långväga tågtrafik begränsad på grund av transporttider är längre jämfört med vägtrafik. Motorvägens dragning mellan Oslo och Göteborg är mer rak än järnvägen, cirka sex mil kortare och dessutom är hastigheten på järnvägen bitvis låg. Därtill är max tillåten tågvikt tydligt reducerad på detta stråk jämfört med via Charlottenberg på grund av den branta Tistedalsbacken vid Halden.

¹¹ Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023) *Mulighetsstudie Oslo-Göteborg*

Detta gör att det är svårt att få rimlig transportekonomi i tågdragningar på sträckan eftersom kostnaderna måste fördelas på en för liten godsmängd, vilket gör det konkurrensmässigt svårt med järnväg kontra lastbilstransporter.

TEN-T

Järnväg mellan Oslo och Göteborg ingår i Trans-European Transport Network (TEN-T) som är ett transportnätverk genom EU:s medlemsstater vilket anses extra betydelsefullt för effektiva transport- och logistikflöden genom Europa. Målet med TEN-T-nätverket är att skapa ett säkert och hållbart trafiksystem för Europeiska unionen i vilket varor och människor ska kunna röra sig smidigt och sömlöst. TEN-T delas in i ett övergripande nät (comprehensive network), som ska färdigställas före år 2050, och ett stomnät (core network), som ska färdigställas före år 2030. För stomnät som ingår i TEN-T finns krav som ska uppfyllas till år 2030 vilka är följande:

- De grundläggande kraven som även gäller det övergripande nätet (bl.a. ERTMS, elektrifiering),
- En tillåten axellast på 22,5 ton,
- Hastighet 100 km/tim för godståg i linjetrafik/väsentliga delar,
- Möjlighet till trafik med 740 meter långa godståg.

2.1.3 Vägnät

Vägförbindelsen mellan Oslo och Göteborg utgörs av den ca 30 mil långa delsträckan motorväg av E6:an, vars fulla sträckning är mellan Kirkenes i nordligaste Norge och Trelleborg i söder¹². Vägen går längs Oslofjordens östra sida, över riksgränsen vid Svinesundsbron och genom Bohuslän till Göteborg.

E6 är en svensk stamväg till/från Svinesund där vägen korsar riksgränsen på Svinesundsbron. På sträckan Svinesund-Göteborg är E6 utbyggd till motorväg med hastighetsgräns på 110km/h (förutom 80km/h genom Kungälv, och 100km/h Kungälv-Göteborg). Det tar cirka 3-4 timmar med lastbil mellan Oslo och Göteborg.

¹² Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023) *Mulighetsstudie Oslo-Göteborg*

2.2 GODSTRANSPORTFLÖDEN

Mellan Göteborg och Oslo dominerar vägtransporterna med och transporttider för gods tar uppemot 7 timmar på järnväg.

2.2.1 Drivkrafter för transporter

Det finns ett stort utbyte i korridoren Oslo-Göteborg-Öresund-Hamburg mellan Norge, Sverige, Danmark och Tyskland¹³. Utbytet avser "varu- och tjänstehandel, direktinvesteringar, näringslivets ägande, studentutbyte och turism". De viktigaste exportmarknaderna för de skandinaviska länderna avseende varor redovisas i Figur 8.

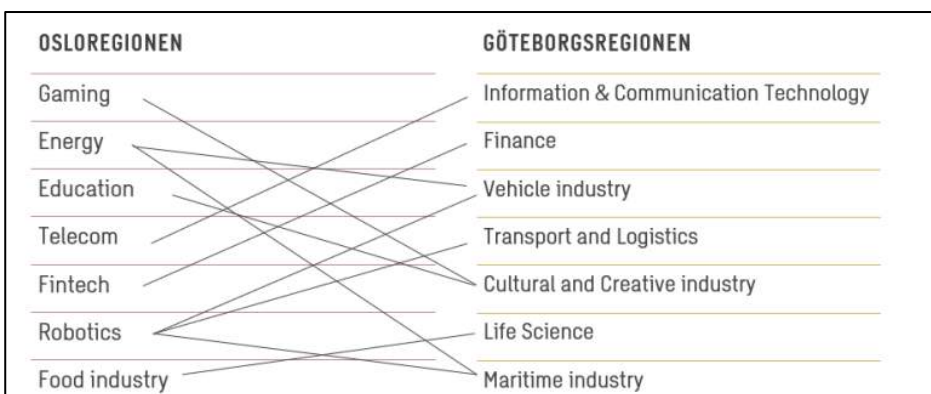
Norge		Sverige		Danmark	
Plats	Land	Plats	Land	Plats	Land
2	Tyskland	1	Norge	1	Tyskland
4	Sverige	2	Tyskland	3	Sverige
8	Danmark	5	Danmark	4	Norge

Figur 8. De viktigaste exportmarknaderna för de skandinaviska länderna avseende varor. Källa: Sweco (u.å.).

Drivkrafter för att ökad tågtrafik i korridoren är stark¹⁴. Bland annat förväntas ekonomisk tillväxt och befolkningen att öka. I Norges exportstrategi finns mål om att öka exporten med 50% fram till år 2030 (exklusive gas och olja). Det finns även EU mål om att fördubbla godstransporter på järnväg till samma år. Krav på hållbara transporter bidrar både direkt och indirekt till överflytt av transporter från väg till järnväg, direkt genom att människor och företag efterfrågar mer klimatvänliga transporter, indirekt genom att beslutsfattare ökar kostnader att utsläpp av växthusgaser. Vidare kommer den nya fasta förbindelsen Fehmarn Bält att bidra till att minska avståndet för järnvägstransporter mellan Skandinavien och den europeiska kontinenten.

Kluster-samband

I Figur 9 visas kluster eller spetskompetenser i Osloregionen respektive Göteborgsregionen samt eventuella synergier storstadsregionerna emellan¹⁵. Synergier kan till exempel handla om kund-leverantörsrelationer, samverkan och utbyten.



Figur 9. Kluster av spetskompetenser i Osloregionen respektive Göteborgsregionen. Källa: Sweco (u.å.).

¹³ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

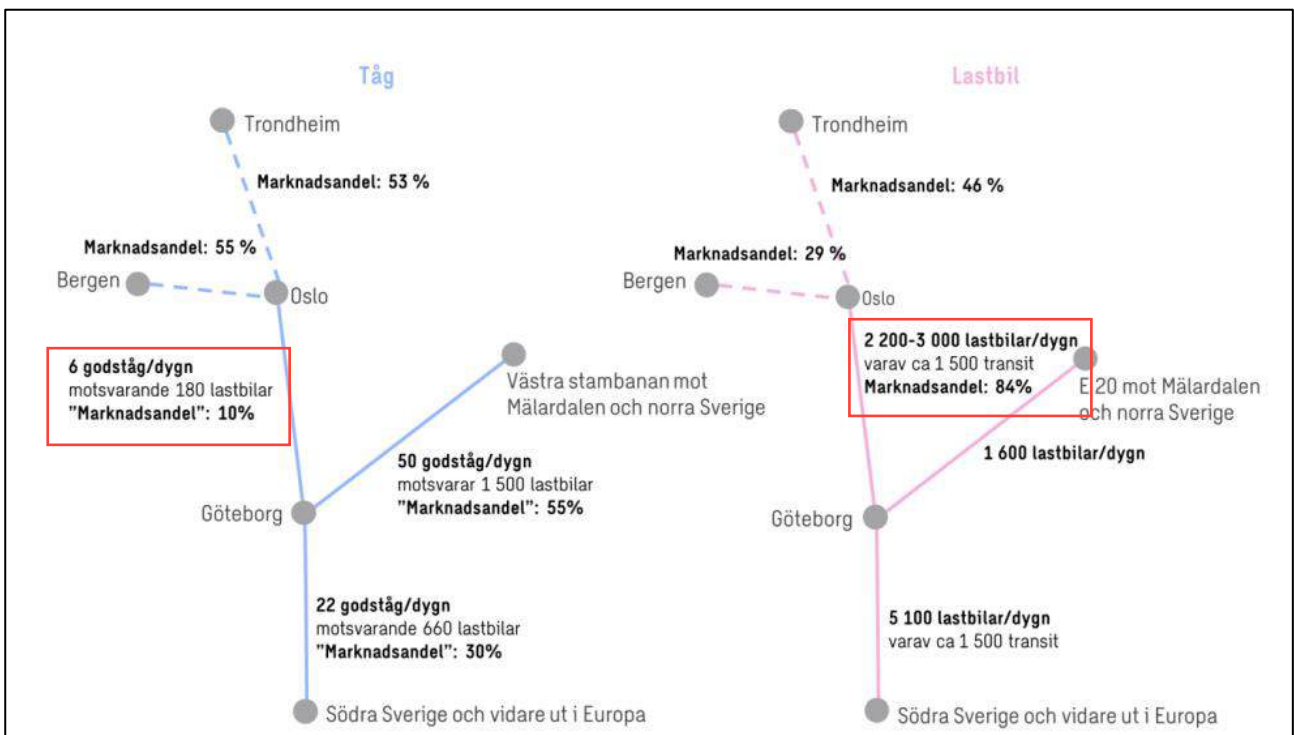
¹⁴ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

¹⁵ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

Marknadsandel för godstransporter med tåg

Marknadsandelar för godstransporter med tåg och lastbil mellan Oslo och Göteborg visas i Figur 10 nedan¹⁶. I dagsläget går det sex godståg per dygn mellan Oslo och Göteborg (summan av båda riktningar) vilket kan sättas i förhållande till 50 godståg per dygn mellan Göteborg och Stockholm på Västra stambanan. Inom Norge är marknadsandelen för tågtransporter betydligt högre än marknadsandelen mellan Oslo och Göteborg. Utöver tåg- och lastbilstransporter inom Norge, nyttjas även inrikes sjöfart i tydligt högre grad än i Sverige. Detta beror till del på befolkningskoncentrationen utefter kusten i kombination med lägre vägstandard och lastkapacitet i väg- och järnvägstransporterna.

Om förutsättningar för att trafikera gods på järnväg förändras kan marknadsandelen för tåg bli betydligt högre. Mellan Norge och Sverige uppgår antal lastbilar som kör transittrafik på E6:an till cirka 1 500 lastbilar per dygn.



Figur 10. Marknadsandelar för godstransporter med tåg och lastbil mellan Oslo och Göteborg. Källa: Sweco (u.å)

¹⁶ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

2.2.2 Godstrafik via kortväga sjöfart

Mellan Göteborgs hamn och Norge går ett flertal linjer, till/från Oslo, Drammen och Brevik. Linjeutbudet för lastfartyg på sträckan redovisas i Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Linjeutbud lastfartyg mellan Göteborgs hamn och Norge. Källa Göteborgs hamn.

Hamn	Agent	Rederi	Frekvens	Terminal	Last
Oslo	Unifeeder	Unifeeder	1/vecka	APM Terminals Gothenburg	Container
Drammen	Scandinavian Shipping & Logistics AB	MOL EA	2/månad	Logent Ports and Terminals	RoRo/fordon
Drammen	Global Freight Solutions	UECC	1/vecka	Logent Ports and Terminals	RoRo/fordon
Brevik	DFDS AA/S	DFDS	1/vecka	Gothenburg RoRo Terminal	RoRo/fordon

Utöver godstrafiken direkt mellan Göteborgs hamn och Norge finns ett stort linjeutbud i omlandet. Färjelinjer till/från Norge redovisas i Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Färjelinjer till/från Norges hamnar.

Land	Rederi	Linje	Antal avgångar	Restid
Sverige	Color Line ¹⁷	Strömstad - Sandefjord	12 ggr per vecka	2 h 30 min
Sverige	DFDS ¹⁸	Göteborg - Brevik	1 ggr per vecka	7 h
Danmark	DFDS	Köpenhamn - Oslo	7 ggr per vecka	17 h 15 min
Danmark	DFDS	Fredrikshavn - Oslo	7 ggr per vecka	9 h 30 min
Danmark	Fjord Line ¹⁹	Hirtshals - Kristiansand	17 ggr per vecka	3 h 25 min
Danmark	Color Line	Hirtshals - Kristiansand	13 ggr per vecka	3 h 15 min
Danmark	Color Line	Hirtshals - Larvik	13 ggr per vecka	4 h
Danmark	Fjord Line	Hirtshals - Stavanger	7 ggr per vecka	11 h 26 min
Danmark	Fjord Line	Hirtshals - Bergen	7 ggr per vecka	18 h
Tyskland	Color Line	Kiel - Oslo	7 ggr per vecka	20 h

¹⁷ [Direct ferries - Color Line \(www.directferries.se\)](http://www.directferries.se)

¹⁸ [DFDS - Fraktrutter och tidtabeller \(www.dfds.com\)](http://www.dfds.com)

¹⁹ [Direct ferries - Fjord Line \(www.directferries.se\)](http://www.directferries.se)

Utbudet av direktlinjer av färjor och RoRo-faryg mellan Norge och Danmark är stort. Därutöver finns färjeförbindelse med dagliga avgångar mellan Kiel och Oslo. Även mellan Strömstad och Sandefjord finns en färjelinje med flera avgångar per dag. Mellan Göteborg och Brevik finns RoRo-linje som med en avgång per vecka.

Som framgår av tabellen ovan, finns många alternativa rutter med sjööverfart för inomeuropeiskt vägtransportgods att gå mellan Centraleuropa och Norge utan att transitera genom Sverige.

Linjeutbud för färje- och RoRo-trafik till/från Göteborgs hamn redovisas i Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Färje- och RoRo-linjer till/från Göteborgs hamn.

Land	Rederi	Linje	Antal avgångar	Restid
Norge	DFDS ²⁰	Brevik Göteborg	1 ggr per vecka	7 h
Danmark	Stena Line ²¹	Fredrikshamn - Göteborg	4 ggr per dag	3 h 33 min
Tyskland	Stena Line	Kiel - Göteborg	7 ggr per vecka	14 h 49 min

Göteborgs hamn har två terminaler för färjetrafik, en för färjor som ska till Kiel i Tyskland och en för färjor som ska till Fredrikshamn i Danmark²². Därutöver finns även RoRo-förbindelse mellan Brevik och Göteborgs hamn.

2.2.3 Längre sjöfartslinjer till Göteborgs och norska hamnar

Norges hamnars och Göteborgs hamns sjöfartsförbindelser med några av de mer framträdande sjötransportaktörerna redogörs i detta avsnitt. I Figur 11 nedan redovisas ett urval av hamnar i världen dit Göteborgs hamn har direktanlöp. Utbud med direktanlöp till/från Göteborgs hamn finns främst till destinationer inom Europa men även till USA, Asien och Saudiarabien.

²⁰ [DFDS - Fraktrutter och tidtabeller \(www.dfds.com\)](http://www.dfds.com)

²¹ [Direct Ferries - Stena Line \(www.directferries.se\)](http://www.directferries.se)

²² [Stena Line - Göteborgs hamn \(till Fredrikshamn\) \(www.stenaline.se\)](http://www.stenaline.se)



Figur 11. Ett urval av Göteborgs hamns linjeutbud med drygt 70 direktlinjer²³.

Maersk

Maersk har haft direktanlöp mellan Asien och Göteborg som upphör i januari 2025 och ersätts med feedertrafik från Wilhelmshaven och Bremerhaven i Tyskland²⁴.

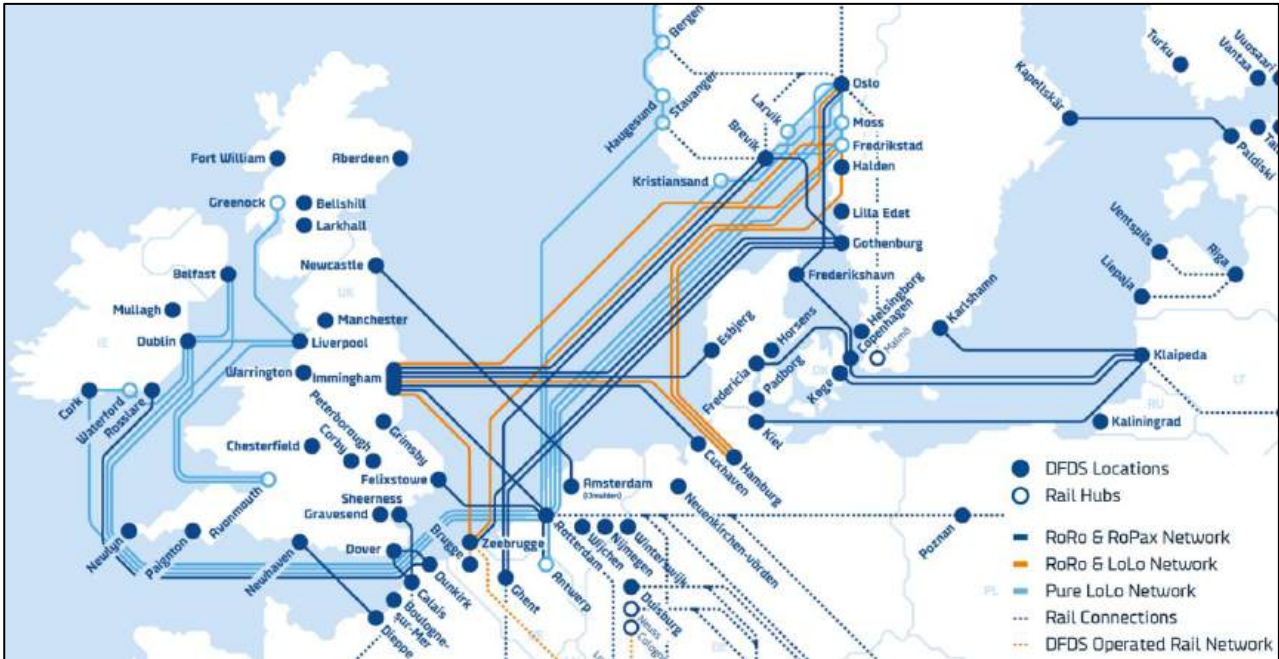
DFDS

DFDS erbjuder flera ro-ro-, ro-pax- och containerfartygslösningar till/från Norge och Göteborgs hamn²⁵. DFDS fraktnätverk i Europa redovisas i Figur 12.

²³ [Göteborgs hamn - Skandiaporten - djupare farled i Göteborgs hamn \(www.goteborgshamn.se\)](http://www.goteborgshamn.se)

²⁴ [Dagens Logistik - Maersk slutar med direktanlöp till Göteborgs hamn \(https://dagenslogistik.se\)](https://dagenslogistik.se)

²⁵ [DFDS - Fraktrutter och tidtabeller \(www.dfds.com\)](http://www.dfds.com)



Figur 12: DFDS linjenät i norra Europa (källa: DFDS, bearbetning WSP).

Det finns två direktlinjer mellan Norge och Storbritannien där den ena linjen utgörs av RoRo och RoPax mellan Immingham och Brevik och den andra linjen utgörs av RoRo och LoLo mellan Immingham och Fredrikshamn. Fartygsförbindelse finns även mellan Norge och Belgien, Zeebrügge samt Gent där fartygen mellan Gent och Brevik går via Göteborgs hamn.

Tabell 8. Linjeutbud till/från Norge med DFDS inom norra Europa²⁶.

Land	Last	Linje	Antal avgångar	Restid
Storbritannien	RoRo & RoPax	Immingham - Brevik	2 ggr per vecka	1-2 dagar
Storbritannien	RoRo & LoLo	Immingham - Fredrikstad	1 ggr per vecka	38 h
Belgien	RoRo & LoLo	Zeebrügge - Fredriksstad	1 ggr per vecka	2,5 dagar
Belgien	RoRo & RoPax	Ghent – Brevik via Göteborg	1 ggr per vecka	31 h

Till/från Göteborgs hamn finns tre RoRo- och RoPax-linjer som går till/från Immingham, Zeebrügge och Gent, se tabell nedan.

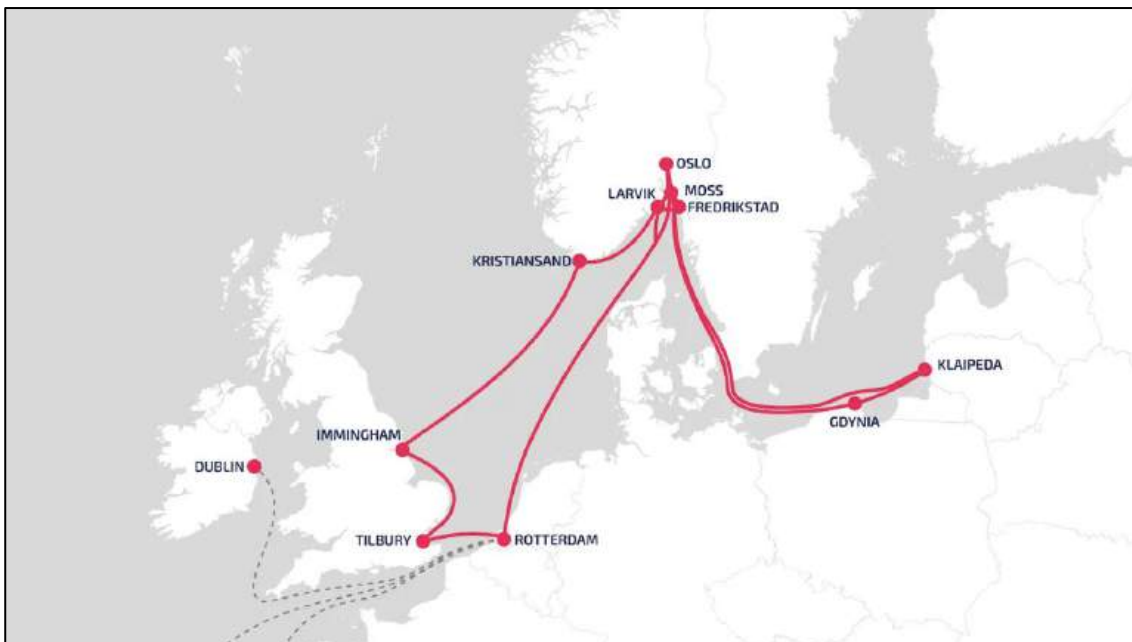
²⁶ [DFDS - Fraktrutter och tidtabeller \(www.dfds.com\)](http://www.dfds.com)

Tabell 9. Linjeutbud till/från Göteborgs hamn med DFDS inom norra Europa²⁷.

Land	Last	Linje	Antal avgångar	Restid
Storbritannien	RoRo & RoPax	Immingham - Göteborg	5 ggr per vecka	26 h
Belgien	RoRo & RoPax	Ghent - Göteborg	6 ggr per vecka	32 h
Belgien	RoRo & RoPax	Zeebrügge - Göteborg	4 ggr per vecka	34 h

Viasea

Viasea Shipping är ett norgeägt rederi som fokuserar på närsjötrafik i norra Europa. De fartyg som anländer till Oslos hamn kommer främst från Rotterdam (Nederländerna), Klaipeda (Litauen), Gdynia (Polen) och Immingham/Tilbury (Storbritannien)²⁸.



Figur 13. Viasea.

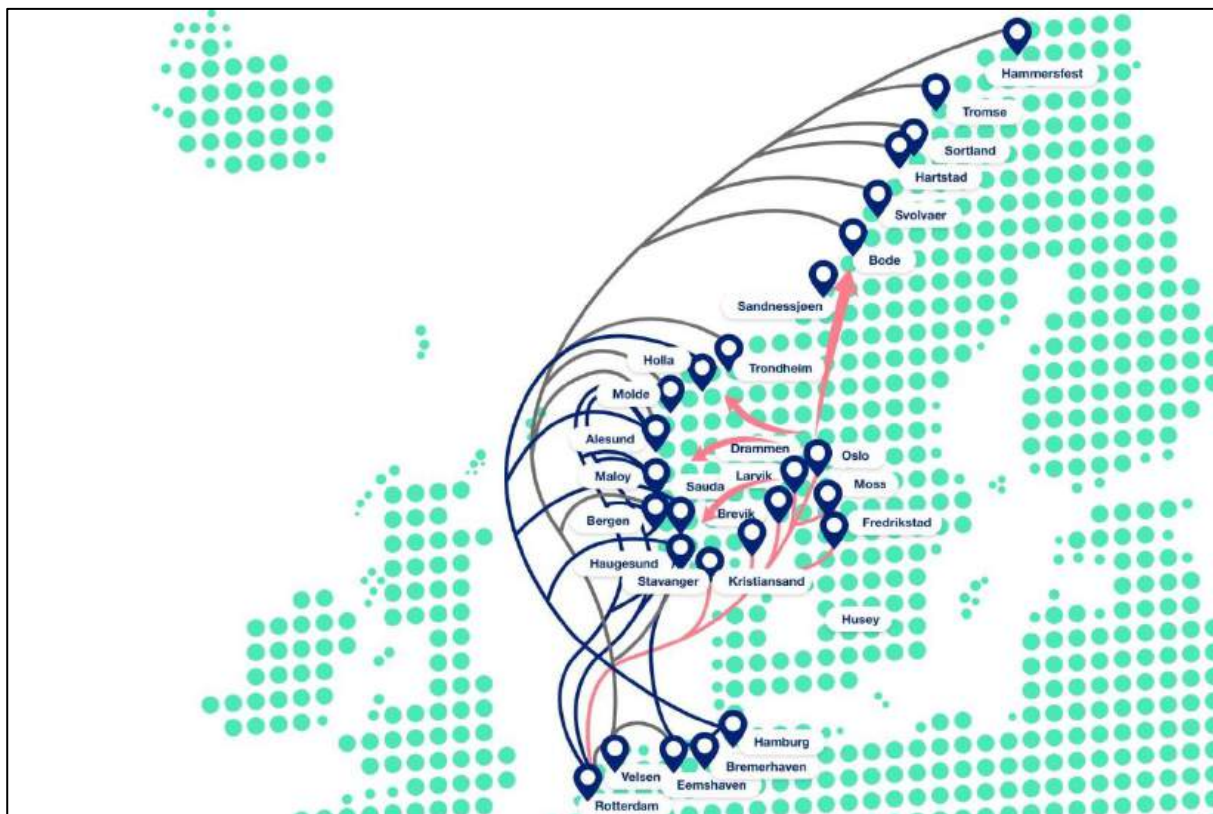
Samskip

Samskip globalt logistikföretag som erbjuder multimodala transporter till destinationer över hela Europa, Baltikum, Ryssland och Centralasien²⁹ (Figur 14). Samskip har frekventa multimodala tjänster som förbinder Norge med resten av Europa och längs norska västkusten sker en del trafik med mycket flexibla fartyg som kan lasta rullande gods (trailers) via ramp i aktern och tar containers och annat sammanhållet gods på däck, vilket kan hanteras genom self loading (egen kran), Figur 15.

²⁷ [DFDS - Fraktrutter och tidtabeller \(www.dfds.com\)](http://www.dfds.com)

²⁸ [Viasea - Our schedules \(www.viasea.com\)](http://www.viasea.com)

²⁹ [Samskip - Norway \(www.samskip.com\)](http://www.samskip.com)



Figur 14. Samskips nordeuropeiska linjeutbud.

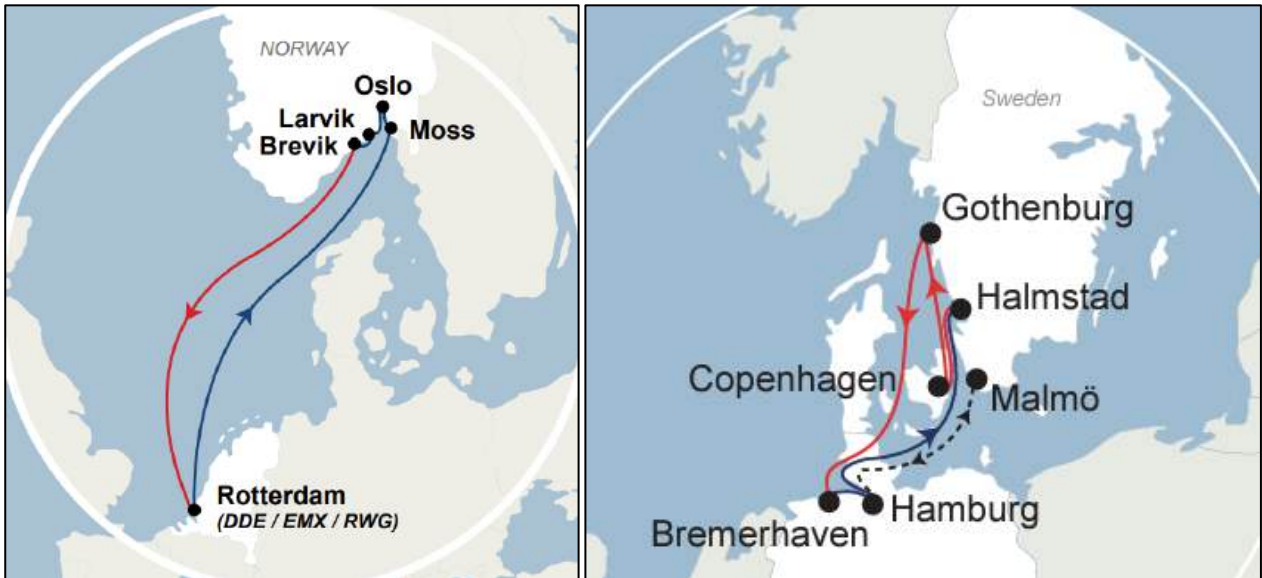


Figur 15: Samskip Kvitnos på väg in till Trondheims hamn (källa: Samskip) Kvitbjörn vid kaj, båda LNG-fartyg, byggda 2015. RoRo fartyg med däckslastmöjligheter och selfloaders, loa 120 meter bredd 22 m, knappt 5000 DWT.

Från och med år 2023 anlöper Samskip med containerfartyg veckovis mellan Göteborgs hamn och Rotterdam via Aarhus, Runavik på Färöarna och Reykjavik³⁰.

CMA CGM

CMA CGM är ett logistikföretag som erbjuder end-to-end transportlösningar värden över³¹. Mellan Norges västra hamnar och Rotterdam med flera anlöp per vecka³². Det finns även frekvent sjötrafik mellan Tyskland och Göteborg via Köpenhamn och Halmstad³³.



Figur 16. CMA CGM linjeutbud. Vänstra bilden visar linjeutbud mellan Norge och Nederländerna och högre bilden visar linjeutbud mellan Göteborg och Tyskland.

³⁰ [Sjöfarts tidningen - Samskip öppnar linjetrafik till Göteborg \(www.sjofartstidningen.se\)](http://www.sjofartstidningen.se)

³¹ [CMA CGM - VVX Norway feeder \(www.cma-cgm.com\)](http://www.cma-cgm.com)

³² [CMA CGM - VVX Norway feeder \(www.cma-cgm.com\)](http://www.cma-cgm.com)

³³ [CMA CGM - SWX - Sweden Express \(www.cma-cgm.com\)](http://www.cma-cgm.com)

Unifeeder

Unifeeder erbjuder feeder-tjänster från några av de största nischhamnarna i Europa, Asien, Mellanöstern, Afrika och Amerika³⁴. Det finns ett stort linjeutbud för Norges hamnar och Göteborgs hamn för sjöfart inom norra Europa, bland annat till Rotterdam, Hamburg, Antwerpen och Bremerhaven (Figur 17).

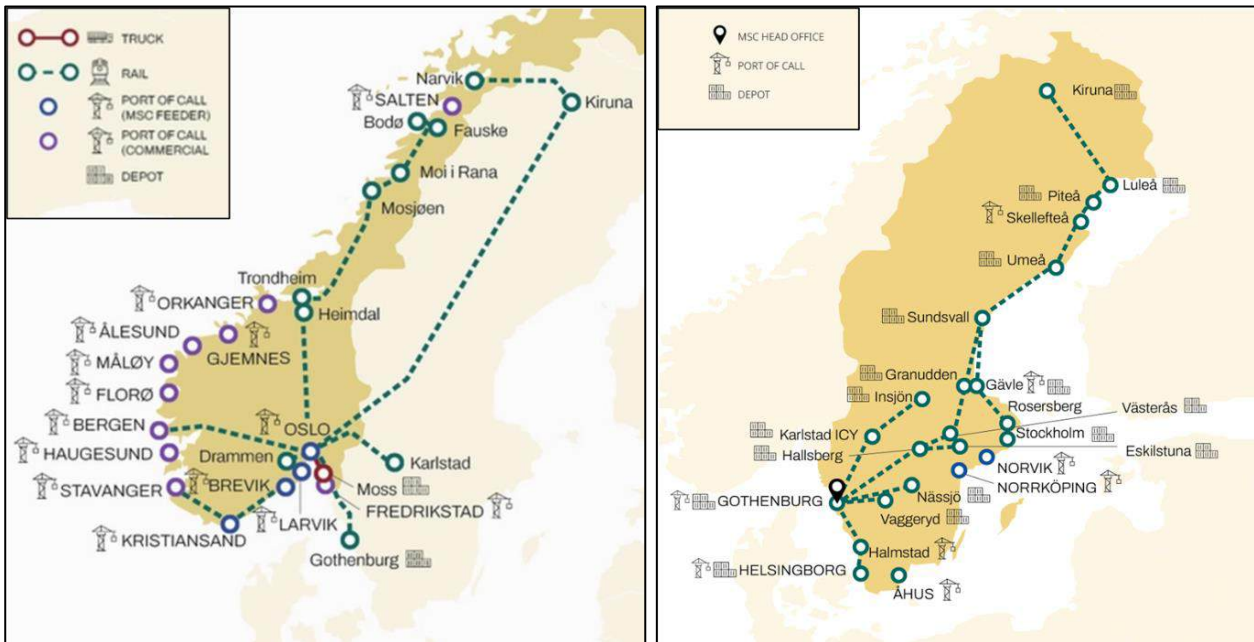


Figur 17. Unifeeder, som bland har ett vältäckande linjeutbud från Oslo och Göteborg till flertalet europeiska hamnar (källa: Unifeeder)

³⁴ [Unifeeder - Feeder services \(www.unifeeder.com\)](http://www.unifeeder.com)

MSC (Mediterranean Shipping Company)

MSC är ett globalt bolag, med huvudkontor i Geneve, som erbjuder sjötransporter med containrar. MCS har omlastningshubbar i Antwerpen, Rotterdam och Bremerhaven och transporterar därifrån till hamnar i Europa. Till Oslo hamn går MSC feeders med containrar som sedan transporteras vidare på väg eller järnväg i Norge³⁵. I Göteborg ligger MSC Swedens kontor och inom Sverige sker transporter främst på väg och järnväg från Göteborgs hamn.



Figur 18. Transportutbud MCS i Norge³⁶ (bild till vänster) och i Sverige³⁷ (bild till höger).

Det finns ett relativt omfattande linjeutbud av feeder-trafik från de Centraleuropeiska hamnarna, bl a Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven och Antwerpen för containrar och även trailers direkt till norska hamnar och i synnerhet till Oslo hamn.

Sedan 2022 har MSC en direktlinje mellan Göteborg och USA³⁸. MSC kommer även lägga till direktanlöp mellan Göteborgs hamn och Shanghai med transittid på 40 dagar utan omlastning³⁹. Den nya linjen kommer gå på slingan Ningbo – Shanghai – Xiamen – Singapore – Le Havre – Rotterdam – Göteborg – Århus – Port Klang – Singapore – Laem Chabang – Vung Tau – Busan från och med februari 2025.

³⁵ [MSC - European & short sea network - Norway \(www.msc.com\)](http://www.msc.com)

³⁶ [MSC - European & short sea network - Norway \(www.msc.com\)](http://www.msc.com)

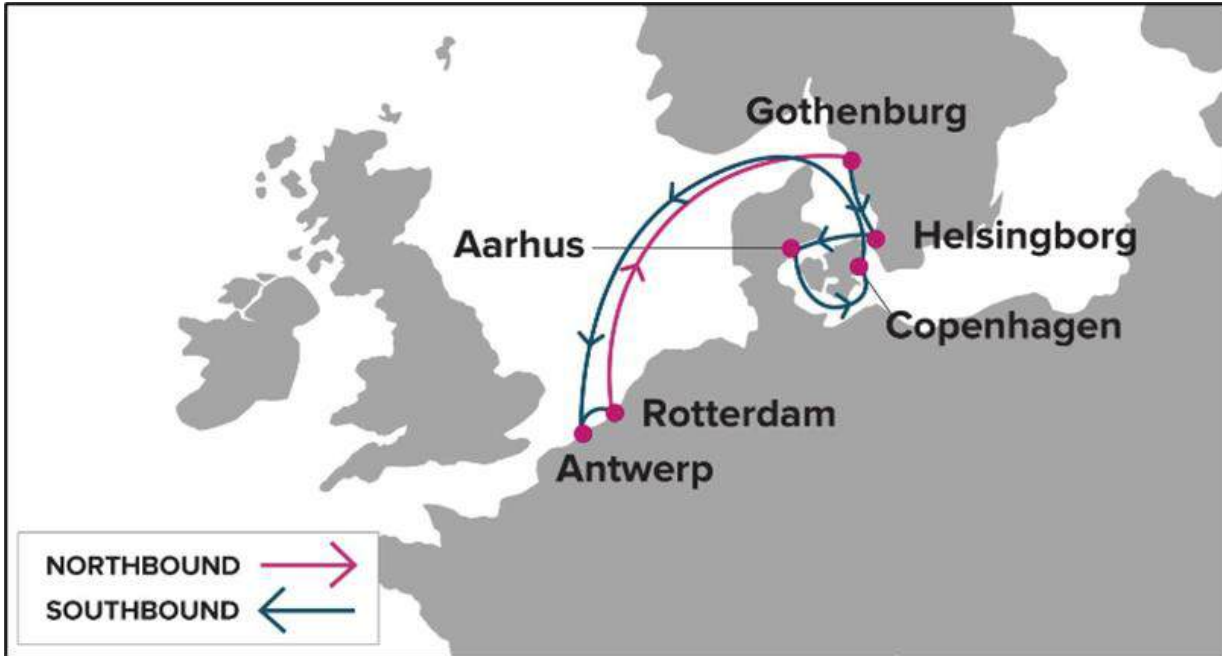
³⁷ [MSC - European & short sea network - Sweden \(www.msc.com\)](http://www.msc.com)

³⁸ [Dagens Logistik - Maersk slutar med direktanlöp till Göteborgs hamn \(www.dagenslogistik.se\)](http://www.dagenslogistik.se)

³⁹ [Dagens Logistik - Nytt direktanlöp för Göteborgs hamn \(www.dagenslogistik.se\)](http://www.dagenslogistik.se)

ONE Ocean Network Express

ONE är ett rederi som fraktar gods i hela världen. Till Sverige transporterar gods i en slinga som börjar i Rotterdam till Göteborg och sedan vidare till Helsingborg, Köpenhamn, Århus och Antwerpen innan det kommer tillbaka till Rotterdam⁴⁰. Avgång sker två gånger per vecka.



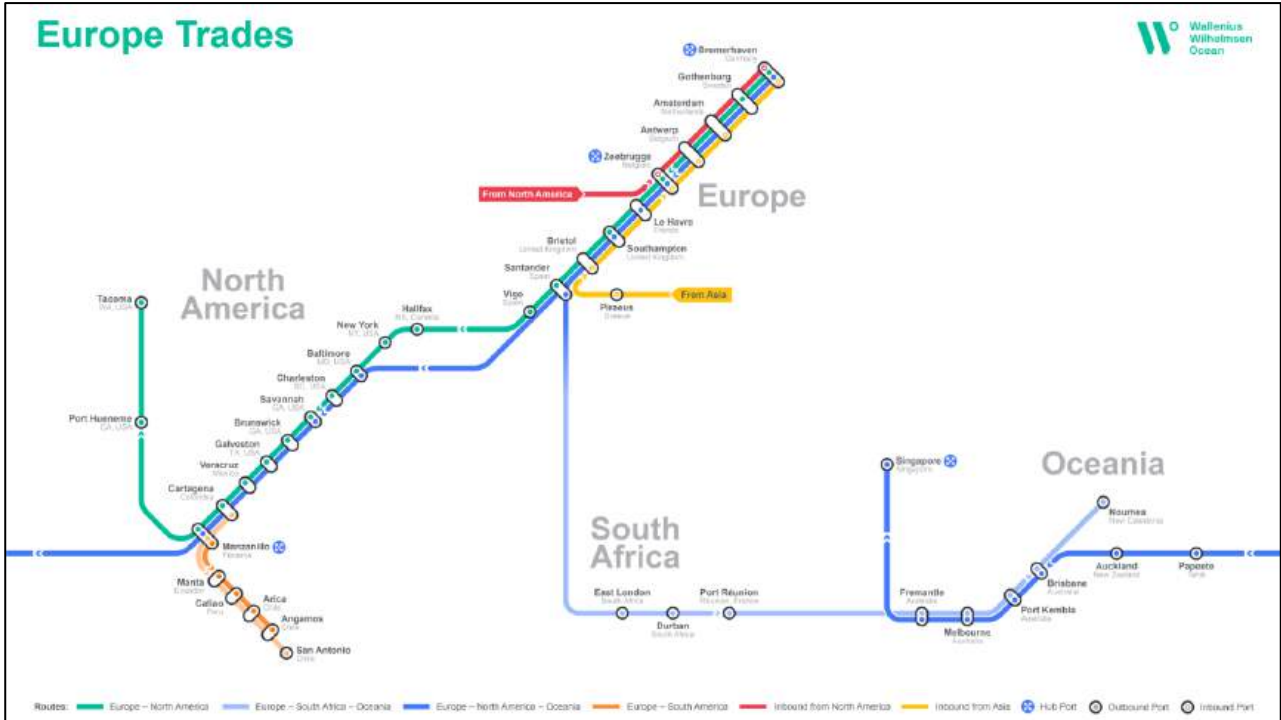
Figur 19. Ocean Network Express (ONE) linjeutbud för Göteborgs hamn⁴¹.

⁴⁰ [ONE - Service map Intra Europe \(www.one-line.com\)](http://www.one-line.com)

⁴¹ [ONE - Service map Intra Europe \(www.one-line.com\)](http://www.one-line.com)

Wallenius Wilhelms Ocean

Wallenius Wilhelmsen Ocean arbetar med RoRo-transporter och fordonslogistik (transport av bilar och lastbilar för försäljning) och fraktar gods över hela världen⁴². Göteborg ingår i linje från Brevenhaven i Tyskland till Nordamerika via bland annat Belgien och Storbritannien.



Figur 20. Wallenius Wilhelms Ocean linjeutbud⁴³.

Cosco Shipping Specialized Carriers

Cosco har år 2024 startat en ny direktlinje mellan Asien och Göteborgs hamn⁴⁴. Den nya RoRo-linjen som anlöper Singapore och de kinesiska hamnarna i Xinsha, Tianjin och Shanghai kommer inledningsvis avgå en gång i månaden. Fartyget lastar framför allt fordon men är även anpassad för projektlastar.

⁴² [Wallenius Wilhelmsen - Trade maps \(www.walleniuswilhelmsen.com\)](http://www.walleniuswilhelmsen.com)

⁴³ [Wallenius Wilhelmsen - Trade maps \(www.walleniuswilhelmsen.com\)](http://www.walleniuswilhelmsen.com)

⁴⁴ [Sjöfartstidningen - Cosco startar ny direktlinje mellan Asien och Göteborg \(www.sjofartstidningen.se\)](http://www.sjofartstidningen.se)

CLdN

CLdN erbjuder närsjöfart för trailers, containers, fordon och projektlaster inom Europa⁴⁵. Från Göteborgs hamn finns RoRo-linje till flera destinationer i Storbritannien: Dublin, Cork Killingham, London och Teesport.



Figur 21. Linjeutbud CLdN⁴⁶.

2.2.4 Summering sjöfart till Göteborgs och norska hamnar

Av beskrivningen ovan framgår, att det är ett relativt tätt och välutvecklat nät av fartygslinjer för olika typer av gods till både Sverige och Norge. Att utbudet är så pass omfattande till Norge innebär, att behovet av att ta gods till svensk hamn för vidare befordran till Norge är begränsat.

2.2.5 Trafik på järnväg

I dagsläget utgörs persontrafiken på sträckan mellan Oslo och Göteborg av fyra fjärrtåg per dygn i båda riktningar, d v s sammanlagt åtta turer per dygn⁴⁷. Restid mellan städerna med fjärrtåg är cirka tre och en halv timme, vilket är ungefär detsamma som med buss. Därtill trafikeras sträckan i genomsnitt av sex godståg, tre i vardera riktningen. Gångtid för godståg är ungefär sex och en halv timme.

⁴⁵ [CLdN - Sailing Schedules \(www.cldn.com\)](http://www.cldn.com)

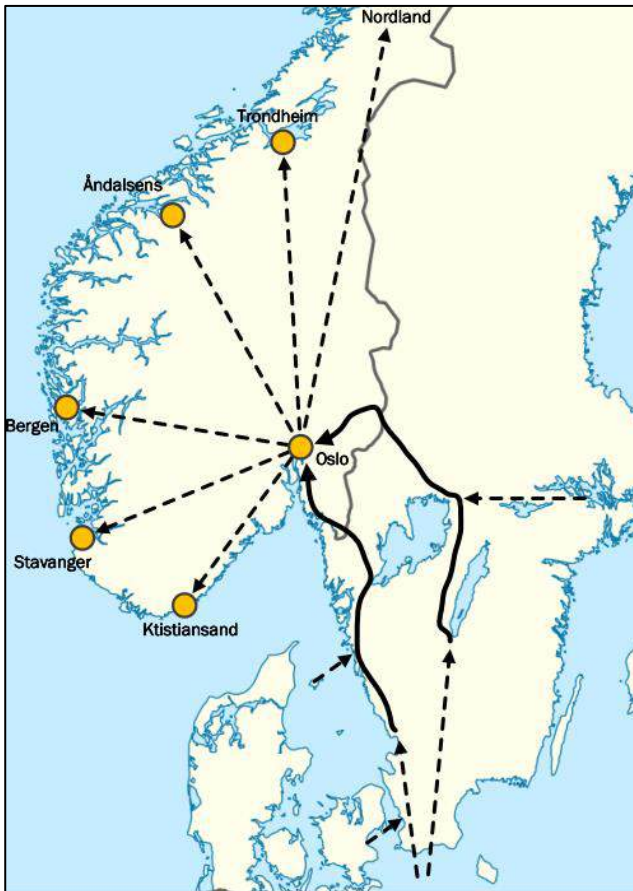
⁴⁶ [CLdN - Sailing Schedules \(www.cldn.com\)](http://www.cldn.com)

⁴⁷ Sweco (u.å.) Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar

Tabell 10. Dagens tågutbud och restider mellan Oslo och Göteborg. Källa: Sweco (u.å.).

Tågtyp	Utbud	Ungefärlig res-/gångtid
Fjärrtåg (persontrafik)	8 tåg per dygn	3 timmar och 40 minuter
Godståg	6 tåg per dygn	6 timmar och 30 minuter

Under de senaste åren har järnvägstransporter mellan Oslo och Göteborg haft en svag utveckling. Vägtransporter är starkt dominerande och antalet lastbilar mellan Oslo och Göteborg uppgår till cirka 2 000 per dygn, inklusive transittrafik. De järnvägstransporter som går till Norge utgörs främst av intermodala enheter där varor kommer från Göteborgs hamn eller ett centrallager i Sverige via heltåg till terminalen Alnabru i Oslo där godset samlas för regional distribution⁴⁸, se Figur 22.



Figur 22. Intermodala distributionsflöden till Norge. Källa: Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023).

Tåg (Göteborgs hamn - Oslo/Alnabru)

Mellan Göteborgs hamn och Norge har det tidigare gått godspendlar via Halden, opererade av CargoNet. Den trafiken lades dock ner i år (2024), och stora delar av volymerna har gått över på väg (antingen till Oslo för omlastning till järnväg, eller hela vägen till slutkund). Den tidigare trafiken omfattade 1-5 tåg/vecka mellan 2020 - 2024.

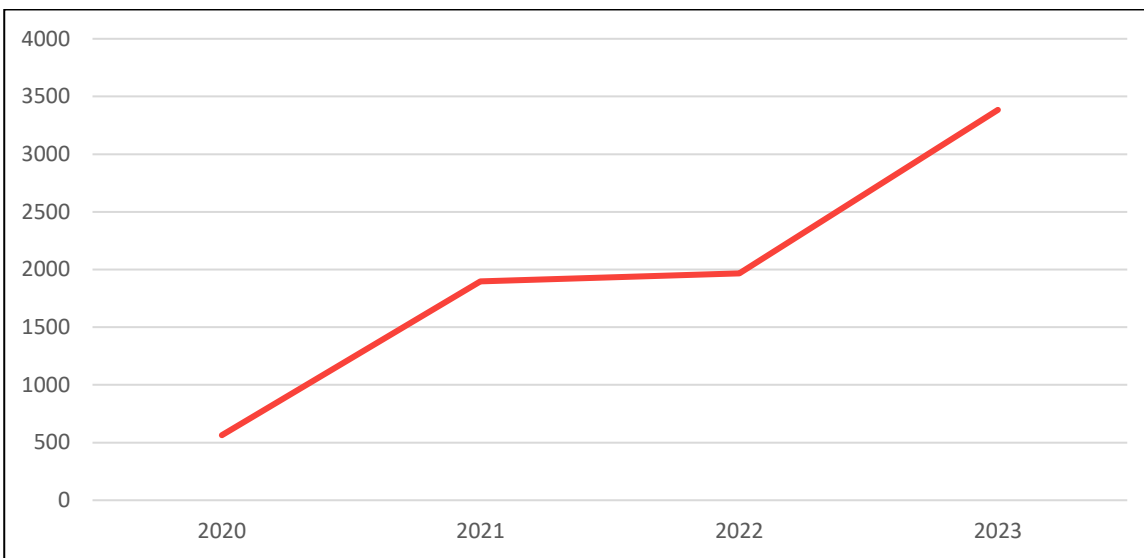
⁴⁸ Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023) *Mulighetsstudie Oslo-Göteborg*

Tågen kunde transportera upp mot 1 300 ton totalt med en total kapacitet på ca 60 TEU (men efterfrågan uppskattades till ca 50% av kapaciteten). Från och med år 2024 gick tåget enbart med containers från APMT⁴⁹.

Antal enheter som transporterades mellan Oslo/Alnabru och Göteborgs hamn redovisas nedan.

Tabell 11. Antal enheter med CargoNet som enhetsägare mellan Oslo/Alnabru-Göteborgs hamn år 2023. Källa: Göteborgs hamn.

Typ av enheter	Antal enheter
Container	572
Tankcontainer	1 135
Trailer	1 670
Växelflak	6
Totalt	3 383



Figur 23. Antal enheter med CargoNet som enhetsägare mellan Oslo/Alnabru-Göteborgs hamn, åren 2020-2023. Källa: Göteborgs hamn.

Green Cargo har idag en lösning med tågtrafik mellan Göteborgs hamn och Hallsbergs rangerbangård (max 1 tåg/vecka), som därefter växlas in i tåg till/från Oslo (max 1 tåg/vecka).

2.2.6 Godstrafik på väg

Transportsträckan mellan Oslo och Göteborg domineras starkt av vägtransporter. Vägtransporten tar, som nämnts, 3-4 timmar.

Transporter mellan Sverige och Norge

Vägtransporter mellan Oslo och Göteborg går på E6 via Svinesundsbron⁵⁰. År 2023 var ÅDT på Svinesundsbron för samtliga fordon 13 243 fordonsrörelser per dygn, varav den tunga trafiken stod för 1 941 rörelser (15%)⁵¹.

⁴⁹ Källa: Göteborgs hamn

⁵⁰ Ramböll (2013) *Missing Link 2013 - Godstransporter mellan Norge och Sverige*

⁵¹ Enligt Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta (TIKK)

De tunga transportererna i riktning mot Norge (1107 rörelser) är betydligt fler än transportererna från Norge (834 rörelser). Detta beror på att majoriteten av lastbilstransportererna från Oslo till Sverige utgörs av tomkörningstransporter medan andelen är avsevärt lägre till Oslo från Sverige. De tomma utgående lastbilsekipagen från Norge söker sig då delvis andra vägar till och genom Sverige för att fånga sydgående returgoods. Därför råder en flödesobalans på Svinesundsbron.

De flesta av transportererna går på dragbil med trailer medan resterande går på lastbil eller lastbil med släp⁵². Majoriteten av alla lastbilsfordon är registrerade utanför Skandinavien.

Tunga lastbilar som kör mellan Sverige och Norge via Svinesundsbron har framför allt Halland och österut som start- eller målpunkt i Sverige medan i Norge är det Oslo som är största lastnings- och lossningspunkten. I Norge är transittrafiken nästan obefintlig. I Sverige kör nästan hälften av tunga fordon transitgoods där Göteborgs hamn och hamnarna i Blekinge och Skåne används.

Transporter till/från Göteborgs hamn

Vid Göteborgs hamn var ÅDT år 2022 på väg E6.20 (Hisingsleden/Norrleden, påfart mot E6 norrut) för samtliga fordon 13 176 fordonsrörelser per dygn, varav 909 rörelser tung trafik (7%). De tunga transportererna är ungefär lika stor i båda riktningar.

En stor del av denna trafik bedöms komma till/från Göteborgs hamn, norr-ut/ifrån, med en rad olika källor och destinationer. Hur stor del av trafiken som ska till Norge är däremot svårbedömt. En majoritet av de tunga transportererna till/från hamnen bedöms gå till/från olika destinationer/destinationer inom Sverige.

Den totala mängden tunga fordon som går till/från Göteborgs hamn, norr-ut/ifrån, är ungefär hälften så stor som transportererna över Svinesundsbron. I ett teoretiskt räkneexempel (utan bedömd rimlighet) innebär detta att om 20% alternativt 10% av alla tunga transporter till/från Göteborgs hamn skulle gå till/från Norge, så skulle det utgöra ungefär 9% respektive 4% av transportererna över Svinesundsbron. Hur stor del av transportererna till/från hamnen som går till/från Norge är dock ej klarlagt.

2.3 FRAMTIDA UTVECKLING OCH POTENTIAL

I förordningen TEN-T identifieras Västra Götalands strategiska betydelse för smidiga transportflöden i EU genom sin placering i den norra delen av korridoren Skandinavien-Medelhavet. Genom TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa finns förutsättningar för omfattande medfinansiering från EU till utbyggnad av infrastruktur på sträckan.

2.3.1 Planerad utveckling

EU-projektet The Scandinavian 8 million city visade på stora visioner för stråket Oslo - Köpenhamn vilket även flera OECD-studier visat på potential för en sammanhängande arbetsmarknadsregion – en så kallad megaregion Oslo-Hamburg. Gemensamt för dessa båda studier var att de visade på behov av utbyggnad av ett gränsöverskridande och kapacitetsstarkt tågssystem samt att flytta godstransporter från väg till järnväg. Detta är stora och omfattande planer som på sikt kan påverka framtida utveckling och potential stort.

Därtill pågår stora infrastruktursatsningar som Fehmarn-Bältförbindelsen som innebär en stor påverkan på godstransporter mellan Norden och Europa och kan öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i stort.

⁵² Ramböll (2013) *Missing Link 2013 - Godstransporter mellan Norge och Sverige*

Fehmarn Bält-förbindelsen

År 2029 planeras Fehmarn Bält-förbindelsen öppna, ett internationellt projekt mellan Tyskland och Danmark med stor påverkan på person- och godstransporter mellan Norden och Europa. Förbindelsen innebär en förkortning av sträckan Malmö – Hamburg för järnvägstrafik med ca 16 mil och innebär en tydlig transporttidsreduktion. Något som skulle kunna öka järnvägstransporternas konkurrenskraft i relation till övriga trafikslag.

Förbindelsen kommer ha stor påverkan på flödena norrut, och kan med rätt åtgärder innebära en stor möjlighet för Sverige. Utan åtgärder i korridoren norrut finns det däremot istället en risk att de flaskhalsar för järnvägstrafik som finns kvar mellan Köpenhamn och Oslo kan medföra att lastbilstrafiken istället ökar i detta stråk.

2.3.2 Jämförelse med stråket Göteborg-Stockholm

I syfte att ge en överblick av stråkets förutsättningar görs en övergripande beskrivning av transportsituationen mellan Göteborg och Stockholm, jämfört med motsvarande situation mellan Göteborg och Oslo. En sammanfattning av skillnaderna avseende avstånd, övergripande godsflöden och transittrafik redovisas i tabell nedan. Sammanfattningsvis är stråken mycket olika i sin funktion och grundläggande förutsättningar.

En väsentlig skillnad är att Oslo är en väldigt tydlig inkörspport för godstrafik till och från Norge, till skillnad mot Stockholm. I Sverige är hamnarna på syd- och västkusten tydligare inkörspportar för skeppat gods, från vilka stora delar av inlandet, östkusten och norra Sverige matas via järnväg och lastbilstransporter. Detta då det är tids- och kostnadseffektivt med en sjö-/landtransportkedja jämfört med att gå runt Sydsverige och upp i Östersjöområdet med gods som kommer in från Västerhavet. Skillnaden blir tydlig när hanterade containervolymer över kaj beaktas. Oslo hamn hanterade 2023 cirka 300 kTEU årligen, medan hanteringen i Stockholms hamn samma helår var ca 50 kTEU och 10 kTEU i Södertälje hamn. Storstockholmsområdet har åtminstone dubbla befolkningsunderlaget mot Storoslo-området, men får, till skillnad från Oslo, den absoluta merparten av sitt containeriserade gods från Göteborgs hamn och till del från Gävle hamn. Detta gör att skillnaden i nyttjande av respektive järnvägsstråk mot Oslo respektive Stockholm för godstrafik till/från Göteborg blir högst påtaglig. Godstrafiken i stråket Göteborg-Stockholm omfattar, förutom matning till Mälardalsområdet, dessutom även vidare transit mot Svealand och Norrland, vilket ytterligare förstärker skillnaden i nyttjande mellan järnvägsstråken.

Tabell 12. Jämförelse av stråken Göteborg-Oslo och Göteborg-Stockholm.

	Göteborg-Oslo	Göteborg-Stockholm
Avstånd	- 35 mil järnväg (Norge-/Vänerbanan och Østfoldbanan) - 29 mil väg (E6)	- 45 mil järnväg (Västra stambanan) - 47 mil väg (E20)
Övergripande godsflöden	- Vägtransporter dominerar, ca 2000 lastbilar per dygn mellan Oslo och Göteborg, inklusive transittrafik - Ca sex godståg per dygn	- Stråket Stockholm via Stambanan, med allt gods till hela Norrland går via Stambanan - Ca 50 godståg per dygn
Transittrafik	- I huvudsak målpunkt Oslo som är inkörspport till Norge, och därefter vidare för regional distribution - Tåg från sydligaste till nordligaste Norge går via Sverige - Går containers från Narvik och ut till Oslo men också till Göteborg	- Stockholm är inte en lika tydlig inkörspport som Oslo, hamnarna på syd- och västkusten är tydligare inkörspportar i Sverige - Trafiken omfattar matning mot Stockholm, Svealand, Norrland

3 BESKRIVNING AV NORSK UTLANDSHANDEL

Frågeställningen i detta uppdrag har angripits från flera nivåer, med olika angreppssätt. I detta kapitel analyseras frågan med utgångspunkt ifrån norsk utlandshandel (import/export), där norsk motsvarighet till SCB har studerats, Statistisk sentralbyrå (SSB).

Norge är ett land med mycket naturresurser som olja, gas, fisk, skog och metaller. År 2023 stod råolja och naturgas för långt över hälften, 62 procent, av den norska exporten. De senaste decennierna har andelen varierat mellan 40 och 74 procent. Denna andel påverkas av förändringar i olje- och gaspriserna, som kan variera kraftigt över tiden.

Importen däremot består av ett mycket bredare sortiment av varor. Handeln gör att ett litet land som Norge inte behöver producera alla typer av varor själv. Några exempel på varor som importeras mycket av är bilar, smartphones, bränsle och maskiner. Europa, särskilt EU-länderna, är det viktigaste handelsområdet.

3.1 NORGES HANDELSPARTNERS

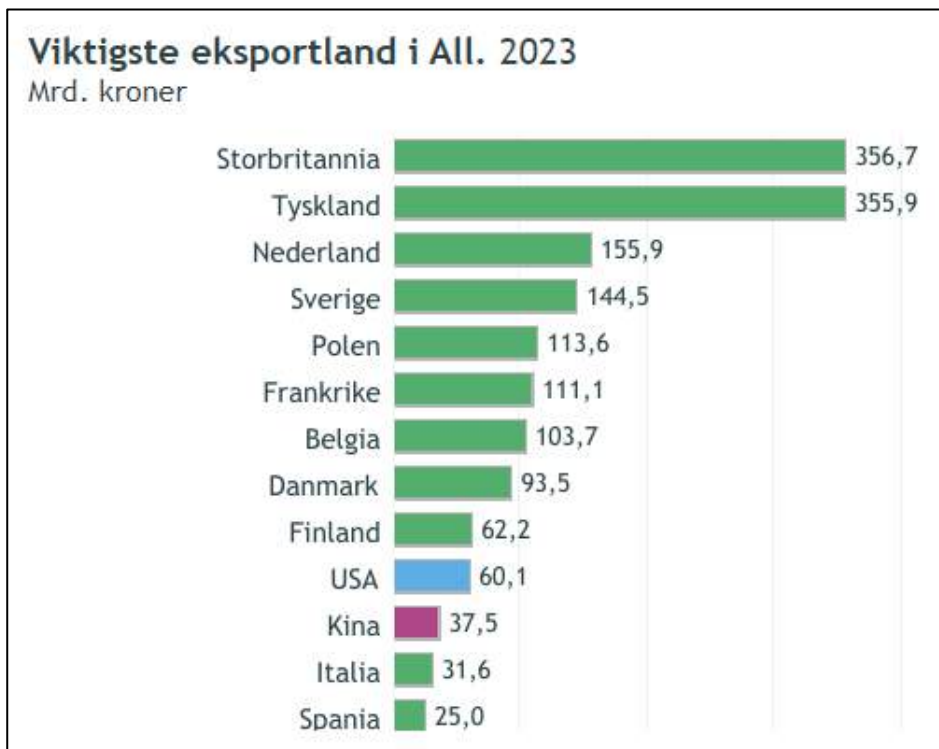
Enligt SSB är Norges viktigaste handelspartners Tyskland, Sverige, Storbritannien, Kina och USA (2023).

3.1.1 Export

Till Tyskland och Storbritannien exporteras mycket olja och gas, vilket har varit Norges viktigaste exportvaror i flera års tid.

Den största delen av fastlandets export går till Europa. De viktigaste varugrupperna som Norge exporterar från fastlandet till Europa är fisk, metaller och el. År 2023 gick 58 procent av den totala fastlandsexporten till EU-länder. Storbritannien var mottagare av 8,4 procent av varorna från fastlandet.

Mycket norsk fisk exporteras till Kina och USA, som är de två största mottagarna av norska fastlandsvaror utanför Europa.



Figur 24. Norges viktigaste exportländer (SSB, 2023), rangordnade efter monetärt värde (norska kronor) på export.

3.1.2 Import

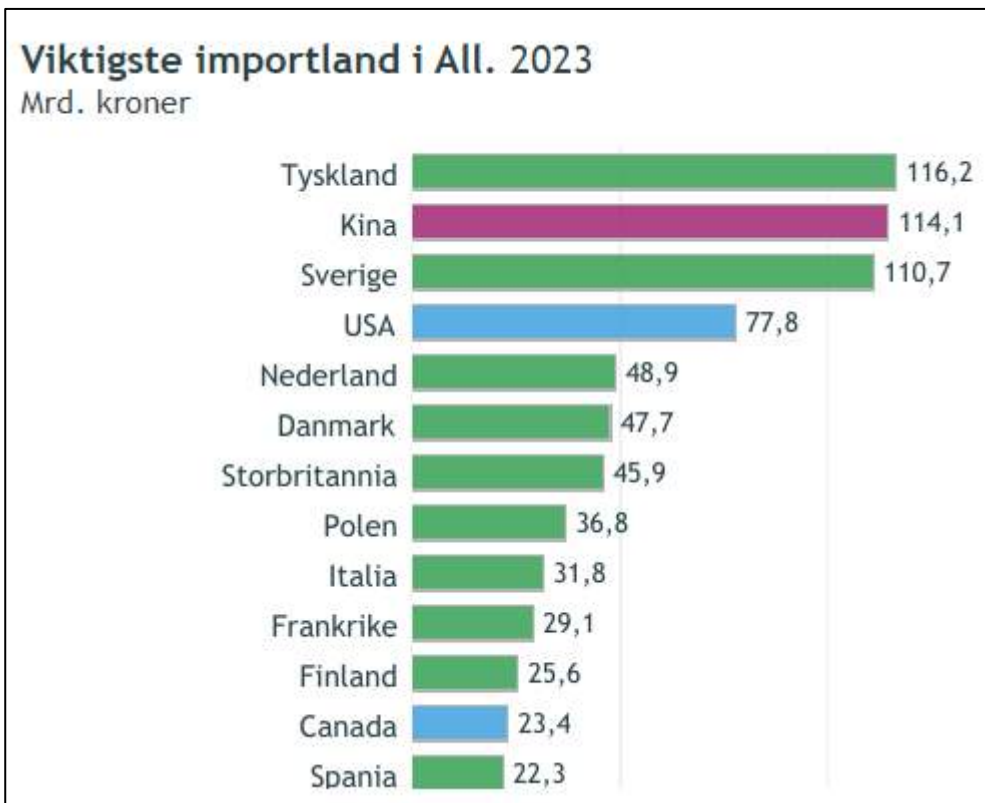
Mest varor importeras från Europa. Varor från Europa utgjorde en större andel av Norges importvärde i början av 2000-talet, sedan dess har andelen sjunkit till omkring 60 procent medan Asiens andel av importen har ökat under samma period.

Andelen import från Storbritannien, som drog sig ur EU i början av 2020, var 7,1 procent av den totala importen från Europa 2023.

Sverige och Tyskland är de europeiska länder som det importeras mest från (även om andelen minskar). Viktiga produktgrupper från Sverige är diesel och el. Den viktigaste produktgruppen från Tyskland är fordon och mycket av detta är personbilar.

Av länder utanför Europa importeras mest från Kina, följt av USA. Detta utgjorde 11,1 respektive 7,6 procent av Norges totala varuimport. Importen från Kina är också starkt växande. De viktigaste produktgrupperna som importerades från Kina 2023 var telekommunikationsutrustning och elektronik. Till exempel kom två tredjedelar av importerade smartphones och nio av tio importerade bärbara datorer från Kina. Bilimporten från Kina har också ökat kraftigt de senaste åren.

Från USA importerades 2023 det mesta av råvarugruppen mineralolja och mineraloljeprodukter, följt av andra transportmedel mätt i värde.



Figur 25. Norges viktigaste importländer (SSB, 2023), rangordnade efter ekonomiskt värde (norska kronor) på import.

3.2 TRANSPORTMÄNGDER OCH TRANSPORTSLAG/VARUSLAG

Utifrån analys av norsk utlandshandel och statistik från SSB har möjliga godsmängder tagits fram på översiktlig nivå.

Total import till respektive export från Norge redovisas i tabeller nedan för helår 2023. Transportmängderna för import uppgår till totalt ca 37 miljoner ton, och exportmängderna totalt ca 251 miljoner ton.

Tabell 13. Total import till Norge per varugrupp, helår 2023 (källa: SSB).

Importerat gods	Ton
33 Mineralolja och mineralolja produkter	8 310 415
28 Malmer och avfall av metall	5 043 103
27 Rå gjödningssubstanser och rå mineraler	3 555 556
51 Organiska kemiska produkter	1 448 093
66 Varer av icke-metalliska mineraler	1 400 802
08 Djur (undantaget rått)	1 392 483
24 Trä, last och kork	1 161 015
32 Kull, koks och briketter	1 070 656
52 Uorganiska kemiska produkter	1 070 341
56 Kunstgödsel	1 037 235
05 Grönnsaker och frukt	969 979
67 Jern och stål	840 244
59 Kemiska produkter inte annars nämnt	724 328
04 Korn och kornvarer	697 667
69 Varer av metaller, i.e.n.	657 707
78 Kjøretøyer for veg	594 287
77 Elektriske maskiner og apparater	587 745
42 Faste vegetabiliske fett og oljer, raffinert eller fraksjonert	533 260
64 Papir, papp og varer derav	459 704
63 Varer av tre og kork (undantaget møbler)	421 405
22 Oljefrø og oljeholdige frukter	391 781
11 Drikkevarer	349 745
89 Forskjellige ferdige varer, i.e.n.	342 584
82 Møbler og deler	292 677
34 Gass, naturlig og tilvirket	291 034
68 Metaller, undantaget jern og stål	287 861
57 Plastråstoffer	280 771
03 Fisk, krepsdyr, bløtdyr	279 663
72 Maskiner for spesielle industrier	246 820
74 Andre industrimaskiner og -utstyr	235 533
06 Sukker, sukkervarer og honning	207 773
53 Farge- og garvestoffer	201 062
41 Dyrefett og -oljer	194 088
25 Papirmasse og papiravfall	171 228

09 Forskjellige matvarer	159 578
55 Flyktige oljer, rengjøringsprodukter	155 864
58 Plast, halvfabrikata	150 056
29 Animalske og vegetabiliske råvarer	132 841
81 Prefabrikerte bygninger	120 327
65 Tekstilgarn, -stoffer og -varer	118 696
62 Varer av gummi, i.e.n.	94 340
07 Kaffe, te, kakao, krydderier	90 994
84 Klær og tilbehør til klær	62 172
71 Kraftmaskiner og -utstyr	37 085
02 Meierivarer og egg	32 823
79 Andre transportmidler	28 767
54 Medisiner, farmasøytiske produkter	27 950
76 Telekommunikasjonsapparater	24 239
87 Vitenskapelige og tekniske instrument	21 263
43 Animalske eller vegetabiliske fett og oljer, bearbeidet	20 361
01 Kjøtt og kjøttvarer	18 962
9 Andre varer og transaksjoner	18 089
85 Fottøy	16 172
75 Kontormaskiner, databehandlingsutstyr	15 356
73 Metallbearbeidingsmaskiner	14 314
23 Rågummi	10 244
83 Reiseeffekter, vesker og liknende	8 566
26 Tekstilfibrer, ikke spunnet el. vevd	6 466
21 Huder, skinn og pelsskinn, rå	6 187
12 Tobakk og tobakksvarer	4 555
88 Fotografiske og optiske artikler, ur	3 165
61 Lær, lærvarer og beredte pelsskinn	2 434
00 Levende dyr, utenom gruppe 03	594
35 Elektrisk strøm	-
Total importerad godsvolym år 2023 (ton)	37 151 105

Av tabellen ovan framgår tydeligt att tre varugrupper tydeligt sticker ut tonnagemässigt och tillsammans utgör 45 procent av Norges totala import i ton. Dessa är:

- Mineralolja och mineraloljeprodukter
- Malmer och avfall av metall
- Råa gödningsämnen och råa mineraler

Gemensamt för dessa är att de in ringa eller ingen grad går enhetsberett i containers, utan är i mycket hög utsträckning bulkgoods (flytande och fast). Resterande 55 procent av 37 Mton, det vill säga cirka 20 Mton, utgör då en bruttopotential av vilken en viss andel gods – nettopotential – går i containers och/eller trailers. Container- och trailertrafik kommer att beskrivas längre fram i rapporten och då även vilken ungefärlig andel av nettopotentialen som har koppling till Göteborgs hamn.

Tabell 14. Total export från Norge per varugrupp, helår 2023 (källa: SSB).

Exporterat gods	Ton
34 Gass, naturlig og tilvirket	100 483 493
33 Mineralolje og mineraloljeprodukter	92 879 099
27 Rå gjødningsstoffer og rå mineraler	29 787 922
59 Kjemiske produkter ikke ellers nevnt	5 472 565
24 Tømmer, trelast og kork	5 422 995
28 Malmer og avfall av metall	3 346 979
03 Fisk, krepsdyr, bløtdyr	2 487 170
68 Metaller, unntatt jern og stål	1 829 797
67 Jern og stål	1 409 446
52 Uorganiske kjemiske produkter	1 353 823
51 Organiske kjemiske produkter	1 213 651
64 Papir, papp og varer derav	737 917
25 Papirmasse og papiravfall	718 493
66 Varer av ikke-metalliske mineraler	621 383
08 Dyrefor (unntatt umalt korn)	534 947
57 Plastråstoffer	460 762
77 Elektriske maskiner og apparater	282 909
63 Varer av tre og kork (unntatt møbler)	258 477
78 Kjøretøyer for veg	219 879
29 Animalske og vegetabiliske råvarer	189 516
11 Drikkevarer	140 280
69 Varer av metaller, i.e.n.	133 855
72 Maskiner for spesielle industrier	115 202
41 Dyrefett og -oljer	113 255
42 Faste vegetabiliske fett og oljer, raffinert eller fraksjonert	72 529
89 Forskjellige ferdige varer, i.e.n.	70 161
55 Flyktige oljer, rengjøringsprodukter	70 050
65 Tekstilgarn, -stoffer og -varer	64 193
74 Andre industrimaskiner og -utstyr	61 739
32 Kull, koks og briketter	61 034
53 Farge- og garvestoffer	59 103
23 Rågummi	57 703
58 Plast, halvfabrikata	48 858
26 Tekstilfibrer, ikke spunnet el. vevd	34 270
43 Animalske eller vegetabiliske fett og oljer, bearbeidet	29 686
82 Møbler og deler	23 709
71 Kraftmaskiner og -utstyr	20 987
09 Forskjellige matvarer	20 710
21 Huder, skinn og pelsskinn, rå	18 240
04 Korn og kornvarer	17 560

54 Mediciner, farmasøytiske produkter	14 682
79 Andre transportmidler	14 588
05 Grønnsaker og frukt	11 933
81 Prefabrikerte bygninger	11 922
07 Kaffe, te, kakao, krydderier	9 569
02 Meierivarer og egg	8 266
87 Vitenskapelige og tekniske instrument	8 059
01 Kjøtt og kjøttvarer	7 477
62 Varer av gummi, i.e.n.	7 177
75 Kontormaskiner, databehandlingsutstyr	6 725
76 Telekommunikasjonsapparater	5 396
84 Klær og tilbehør til klær	4 730
73 Metallbearbeidingsmaskiner	3 897
85 Fottøy	1 392
06 Sukker, sukkervarer og honning	1 167
9 Andre varer og transaksjoner	687
83 Reiseeffekter, vesker og liknende	568
00 Levende dyr, utenom gruppe 03	428
61 Lær, lærvarer og beredte pelsskinn	410
22 Oljefrø og oljeholdige frukter	277
88 Fotografiske og optiske artikler, ur	194
12 Tobakk og tobakksvarer	9
35 Elektrisk strøm	-
56 Kunstgjødsel	-
Total exporterad godsvolym år 2023	251 063 900

Likt för import, vilket framgår av tabellen ovan, är det tre varugrupper som fullständigt dominerar exporttonnaget från Norge. Tillsammans står dessa 223 Mton för 89 procent av Norges totala exporttonnage. Det är:

- Gas, natur- och tillverkad
- Mineralolja och mineraloljeprodukter
- Råa gödningsämnen och råa mineraler

Gemensamt för varugrupperna ovan är, att de nästan uteslutande hanteras och transporteras i form av bulk gods (flytande och fast). Resterande tonnage uppgår till knappt 27 Mton, vilket fraktas som bulk och enhetsberett gods och med alla transportslag. Tabell 15 nedan visar hur import- respektive exportvolymerna fördelar sig mellan olika transportslag.

Tabell 15. Total import till och export från Norge alla transportslag, helår 2023 (källa: SSB).

Transportmåte	Transportmengde	
	import (tonn)	export (tonn)
Fartøy, utenlandsk	23 068 901	103 932 661
Fartøy, norsk	5 699 075	36 094 493
Jernbanevogn på fartøy	-	-
Bil på fartøy	560 966	635 540
Tilhenger på fartøy	269 394	221 657
Jernbane	330 358	2 481 551
Bil/tilhenger på jernbane	11 028	964
Bil, vegtransport	7 119 545	5 553 092
Luffartøy	46 988	190 605
Post	817	2 057
Elektronisk overføring	-	-
Faste installasjoner	19 122	101 937 631
Innenlandske vannveier	-	-
Annen, egen fremdrift	24 908	13 645
	37 151 102	251 063 896

För importflödena gäller som exempel, att den största varugruppen mineralolja och mineraloljeprodukter föga överraskande fraktas nästan uteslutande med fartyg. Andelen är ca 8,2 av 8,3 Mton. Motsvarande för näst största importvarugruppen malm och avfall av metall är, att 4,8 av lite drygt 5 Mton fraktas till sjöss. Mönstret är detsamma för varugrupperna råa gödningsmedel och råa mineraler samt för organiska kemiska produkter, vilka till ca 90 procent importeras via sjöfrakt.

Beträffande exportvolymerna dominerar, som nämnt ovan, tre varugrupper tydligt. Av totalt drygt 100 Mton gas, natur- och tillverkad, går dryga 92 Mton via fasta installationer, 8,1 Mton med fartyg och resterande knappa 18 000 ton med lastbil.

Mineralolja och mineraloljeprodukter har ett något liknande exporttransportmönster, där dryga 9 Mton går via fasta installationer, 83 Mton med fartyg samt knappt 11 000 ton med lastbil.

Råa gödningsämnen och råa mineraler, som är tredje största exportvarugrupp och uppgår till 29,8 Mton, transporteras också nästan uteslutande med fartyg (29,2 Mton). Av resterande del transporteras strax över 500 kton med järnväg, resten som vägtransport.

När de stora bulkflödena enligt ovan räknas bort från totalvolymerna per transportslag i tabellen ovan, är det intressant att beakta en del kvarvarande poster, vilka är särskilt intressant då en delmängd av dessa kan kopplas till Göteborgs hamn.

Särskilt intressant är det att betrakta:

1. Del av volymerna (överst) via utländska och norska fartyg – där containers ingår till viss del.
2. (Last-)bil på fartyg, d v s lastbils ekipage som går med färjor och RoRo-fartyg.
3. Trailers (tilhenger) på fartyg, alltså ensamma trailers utan dragbil på färjor och RoRo-fartyg.
4. Järnväg (i viss mån) då en mindre del kan knytas till Göteborgs hamn.
5. Trailers på järnväg
6. Vägtransporter med lastbil (naturligtvis).

3.3 TRAFIK AV VÄGEKIPAGE TILL OCH FRÅN NORGE VIA FÄRJE- OCH RORO-LINJER

Då detta uppdrag fokuserar på Göteborgs hamns betydelse för norsk import och export, är det intressant att förstå hur stor del av norska import- och exportvaror som lämpar sig för sjöfrakt. I första hand är enhetsberett gods (containers och trailers) av intresse då dessa typer kan gå via Göteborgs hamn. Containers är idealiska för internationell transport och nyttjas framför allt för över seas-transporter, medan trailers generellt brukas för transporter inom Central- och Nordeuropa. Inledningsvis beskrivs flöden för trailers och i senare avsnitt beskrivs containerflödena.

I kapitel 2 har sjötrafikens linjeutbud till Norge beskrivits och rörande färje- och RoRo trafik finns ett antal linjer som trafikerar olika norska hamnar. I Tabell 16 nedan redogörs för antal hanterade vägekipage per hamn (summan av båda riktningar) och andel med respektive utan last. I tabellen framgår även hur stor andel som utgörs av ensamkommande trailers utan medföljande dragfordon och förare.

Tabell 16. Hanterade vägekipage per hamn och transporttyp/konfiguration helår 2023 (källa: SSB).

Port	Road vehicle configuration	Units with cargo	Units without cargo	Total
Oslo	Road goods vehicles and accompanying trailers	11434	5245	16679
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	16452	4675	21127
Sandefjord	Road goods vehicles and accompanying trailers	13923	0	13923
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0	0
Larvik	Road goods vehicles and accompanying trailers	41473	8820	50293
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	7522	3328	10850
Porsgrunn (Grenland)	Road goods vehicles and accompanying trailers	281	12	293
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	9020	232	9252
Kristiansand	Road goods vehicles and accompanying trailers	29369	4434	33803
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	4466	779	5245
Egersund	Road goods vehicles and accompanying trailers	4	0	4
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0	0
Stavanger	Road goods vehicles and accompanying trailers	6089	5016	11105
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	14385	2484	16869
Haugesund (Karmsund)	Road goods vehicles and accompanying trailers	35	4	39
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	304	74	378
Bergen and Omland	Road goods vehicles and accompanying trailers	924	265	1189
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	3876	1118	4994
Ålesund	Road goods vehicles and accompanying trailers	4	0	4
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	3	0	3
Kristiansund	Road goods vehicles and accompanying trailers	2	0	2
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0	0
Trondheim	Road goods vehicles and accompanying trailers	84	0	84
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	17	18	35
Narvik	Road goods vehicles and accompanying trailers	2	0	2
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0	0
Hammerfest	Road goods vehicles and accompanying trailers	1	0	1
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0	0
Total		159 670	36 504	196 174

Av tabellen ovan framgår, att knappt 200 000 vägekipage har kommit till respektive gått ut från Norge under 2023, varav cirka 160 000 har burit last. De stora volymerna är koncentrerade till ett mindre antal hamnar, varav Larvik, Kristiansand, Oslo och Stavanger är störst.

Andelen ekipage med respektive utan medföljande dragfordon skiljer sig åt en del mellan hamnarna och har till stor del koppling till varifrån/vart de kommer/går. Till Oslo är andelen trailers utan medföljande dragfordon ca 55 %. Oslo har linjer för vägfordon från Köpenhamn, Fredrikshamn och Kiel. Andelen trailers utan medföljande dragfordon (trailerdragare) är troligen på den längsta rutten, det vill säga från Kiel.

Ännu tydligare är detta mönster med ensamkommande trailers för hamnen i Porsgrunn (Brevik), då dessa utgör 97 procent av totalen. Hamnen har RoRo-linjer från Storbritannien (Immingham) och från Belgien (Gent), vilka går via Göteborgs hamn där även gods till/från Brevik tas med. Till/från båda dessa centraleuropeiska hamnar går nästan uteslutande trailers utan medföljande dragfordon på grund av transportavståndet/-tiden till sjöss och det orationella i att ha förare och dragfordon passivt så länge under sjööverfarten.

Det helt omvända gäller för Sandefjord med färjetrafik från Strömstad, där alla vägekipage har dragfordon. Detta är fullt rimligt med hänsyn till den relativt korta överfarten. Det kan på denna linje handla om både svenskt gods, men även transit genom Sverige från Europa.

Från Hirtshals i Danmark går flera olika linjer, varav två till Kristiansand, en till Larvik och en till Stavanger. Till de två förstnämnda, mer närliggande hamnarna från Hirtshals är över 80 procent vägekipage med dragbil, medan den andelen är tydligt annorlunda i mer avlägsna Stavanger med övervikt för ensamma trailers. På dessa linjer är stort flöde av dels danskt, men troligen också en del tyskt och centraleuropeiskt gods.

Av ovan framgår att det är ett relativt väl utvecklat nät av sjölinjer från olika viktiga handelspartners i Europa för transporter av vägfordon/ trailers direkt till/från norska hamnar

I Tabell 17 nedan åskådliggörs de in- och utgående godsmängder i ton ombord på vägekipage som respektive hamn hanterar.

Tabell 17. Godsmängder (ton) per hamn och transportyp/konfiguration, helår 2023 (källa: SSB).

Port	Cargo (tonnes)	Cargo (tonnes) lossat	Cargo (tonnes) lastat
Oslo	Road goods vehicles and accompanying trailers	84837	66915
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	131558	92706
Sandefjord	Road goods vehicles and accompanying trailers	50323	35225
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0
Larvik	Road goods vehicles and accompanying trailers	310943	274365
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	54144	34185
Porsgrunn (Grenland)	Road goods vehicles and accompanying trailers	2376	1611
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	64992	86886
Kristiansand	Road goods vehicles and accompanying trailers	190752	251411
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	30218	27094
Egersund	Road goods vehicles and accompanying trailers	40	0
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0
Stavanger	Road goods vehicles and accompanying trailers	39550	44014
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	138320	117897
Haugesund (Karmsund)	Road goods vehicles and accompanying trailers	242	287
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	1171	4879
Bergen and Omland	Road goods vehicles and accompanying trailers	7132	5258
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	40512	21963
Ålesund	Road goods vehicles and accompanying trailers	29	15
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	10	19
Kristiansund	Road goods vehicles and accompanying trailers	4	50
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0
Trondheim	Road goods vehicles and accompanying trailers	215	23
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	406	19
Narvik	Road goods vehicles and accompanying trailers	342	0
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0
Hammerfest	Road goods vehicles and accompanying trailers	1	0
	Unaccompanied road goods trailers semitrailers	0	0
Totalt		1 148 117	1 064 822

Tabellen ovan visar, att det totalt går drygt 2,2 Mton gods med vägekipage på färjor och RoRo-linjer till och från Norge. Den genomsnittliga lastvikten för de ca 160 000 lastade vägekipagen ligger på knappa 14 ton.

3.4 TRAFIK AV VÄGEKIPAGE TILL OCH FRÅN NORGE VIA FÄRJE- OCH RORO-LINJER TILL GÖTEBORGS HAMN

Förutom ovan redovisade flöden av lastbilsekipage och ensamma trailers via norska hamnar, går även en del Norgeanknutna lastbilstransporter via färjelinjerna in till Göteborgs hamn och därifrån som vägtrafik och – i mycket liten omfattning – på järnväg upp till Norge. I det närmaste all sådan trafik är kopplad till Stena Lines färjetrafik från Fredrikshamn respektive från Kiel till Göteborg, vilka beskrivits i kapitel 2.

3.4.1 Stena Line Fredrikshamn-Göteborg

På Stena Lines linje Fredrikshamn – Göteborg utgörs grundflödet av danskt gods med danska fordon från Jylland, bland annat livsmedel, cement/betong, tung maskinutrustning (t ex vindkraftverk). Men även den del nordtyskt gods går denna väg. Överfartstiden är cirka tre och en halv timme och avgångsfrekvensen är relativt hög då det årligen görs knappt 2800 överfarter. Det är generellt fyra i varje riktning på vardagar och söndagar samt tre på lördagar.

För lastbilsekipage som ska till Osloområdet eller söder därom på östra sidan av Oslofjorden, vilket en hög andel ska, är överfartstiden Fredrikshamn-Göteborg något kortare än tiden för linjer från Nordjylland till norska hamnar på västsidan av Oslofjorden och klart snabbare än ruten Fredrikshamn-Oslo med DFDS. Denna rutt med DFDS, som har en överfartstid på drygt tio timmar, kan vara attraktiv för transporter med nordligare källa/destination i Norge, eftersom nattvila kan tas ombord under sjööverfarten.

Stena Lines kortare överfartstid Fredrikshamn-Göteborg kombinerat med den höga avgångsfrekvensen är attraktivt och gynnsamt för nyttjandegraden av fordon och förare. Detta genom att köra mer på land (som går betydligt fortare) och binda upp resurserna kortare tid till sjöss. Färden från Göteborgs hamn till exempelvis terminalklustret i Alnabru-området i nordöstra Oslo är cirka 300 km och kan med lastbil köras på strax över fyra timmar. Det innebär, att lastbil från Jylland, Fyn eller nordligast Tyskland kan nå Fredrikshamn inom 4,5 timmars körtid, ta vilotiden ombord under överfart och därefter fortsätta upp till Oslo inom en och samma arbetsdag.

Som nämnts ovan, är livsmedel vanligt gods från Danmark och en aspekt kring ruttval kan också vara hur kylhållning av godset ombord på lastbilsekipagen kan säkras vid sjööverfarten. Därvid kan den tydligt kortare överfartstiden till Göteborg ha påverkan på vilket ruttval danska åkeriet gör med gods som ska till Norge.

Av den totala årliga volymen lastbilstrafik om cirka 160 tusen ekipage (summan av båda riktningar) som går med Stena Line i relationen Fredrikshamn-Göteborg bedöms ungefär tio procent ha källa eller destination Norge. Det innebär i storleksordningen 15 000 lastbilsekipage årligen. Det är då frågan om ungefär två dussin lastbilsekipage per dygn som kör i land i Göteborg och lika många som avgår.

3.4.2 Stena Line Kiel-Göteborg

Mellan Göteborg och Kiel trafikerar Stena Line med en avgång per kväll (sju avgångar per vecka) i varje riktning. Tiden ombord är knappt 15 timmar. Den årliga volymen lastbilsekipage i båda riktningar på denna rutt uppgår till drygt 100 000, varav en andel är ensamma trailers utan drag-/lastbil. Hur stor del av dessa som har Norge som destination eller källa är osäkert, men enligt äldre intervjuundersökning vid Svinesundsbron, hade cirka då 25 % av lastbilsekipagen på Kiel-Göteborgsförbindelsen källa/destination i Norge. Det ter sig inte orimligt, då ekipage med upp till nio timmars körtid till Kiel från stora delar av Centraleuropa kan ta stipulerad nattvila ombord och sedan kunna köra Göteborg-Oslo-området tur och retur inom en dag och fara med färjan från Göteborg tillbaka söderut på kvällen. Alternativt köra nio timmar från Göteborg längre norrut i Norge för avlämning och eventuell lastning och färd tillbaka till Göteborg påföljande dag.

Färjelinjen torde då vara en attraktiv länk för centraleuropeiskt gods till Norge. Därmed är det inte orimligt att det skulle kunna vara upp mot 20 000–25 000 lastbilsekipage per år via denna länk till och från Norge, det vill säga cirka 30 lastbilsekipage per dygn och riktning. I Trafikverksrapporten ”Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten” från 2018 angavs andelen ekipage till/från till 25 procent av total trafik med färjelinjen. Det bedöms rimligt att den andelen inte förändrats markant sedan dess, vilket stärker tesen ovan om 20-25 tusen lastbilsekipage per år.

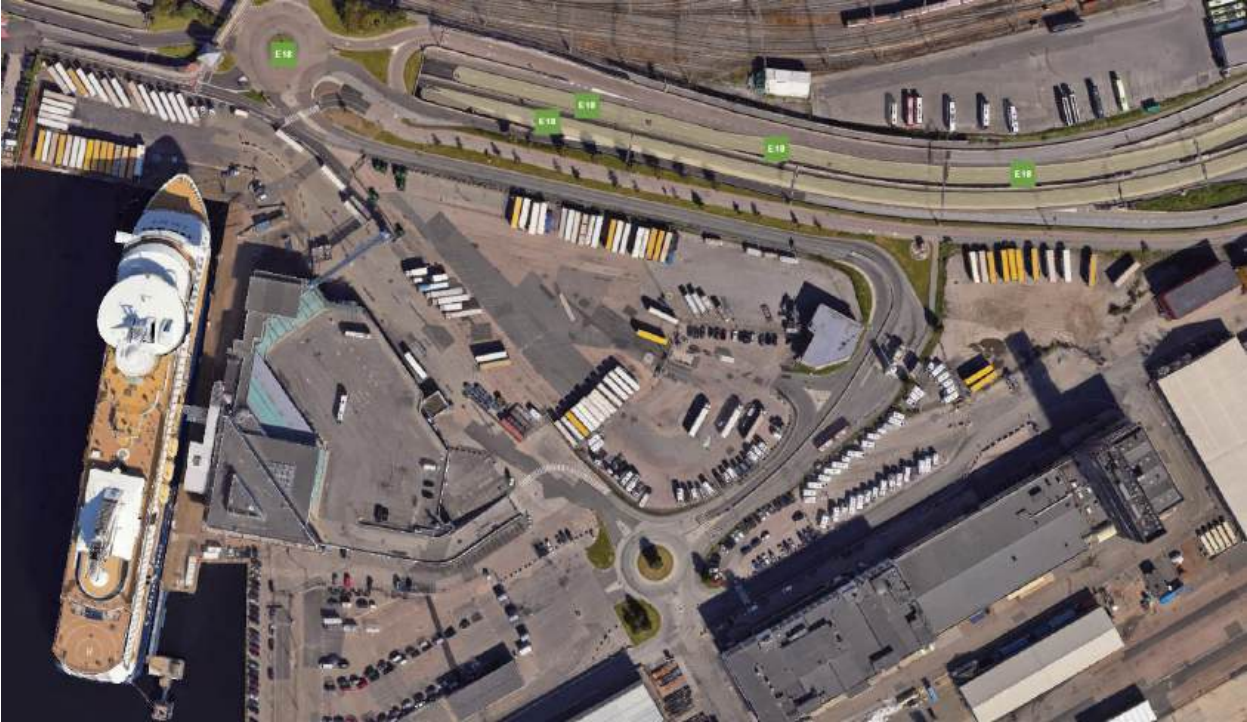
Av resterande trafikvolym på 75 procent eller något mer, som går till och från svenska transportköpare, är en viss andel ensamma trailers, vilket framgår av bilden nedan. Dessa distribueras troligen primärt inom ett relativt begränsat omland med upp till 10-15 mils radie runt Göteborg av lokala trailerdragare.



Figur 26: Stenas Tysklandsterminal i Göteborg med inbyggande Kiefärja och en del uppställda trailers på kajområdet (källa: Eniro) Utöver nämnda färja-väg-länk med Stena Line finns tre färjelinjer som direkt-trafikerar Oslo: från Kiel, från Köpenhamn och från Fredrikshamn (vilken nämns ovan).

Färjelinjen mellan Kiel och Oslo trafikeras av Color Line med sju avgångar per vecka i respektive riktning. Överfarten tar ca 20 timmar, vilket har betydelse för vilken typ av transporter som blir mest förekommande på denna linje.

Som framgår av Tabell 16 ovan, är trafiken med trailers utan medföljande last-/dragbil övervägande i Oslo hamn. Det är ett rimligt huvudsakligt transportmönster för nämnda färjelinje, som tar så lång tid att det blir ineffektivt att låta förare och bil följa med. Denna rutt blir då klart attraktiv för gods från norra Tyskland med destination Oslo-området för förbrukning där eller vidare distribution från någon av dess terminaler. Lokal/regional åkare fokuserad på trailerdragning hämtar då in trailers från ett omland runt Kiel och ett motsvarande norskt åkeri kör ut överskeppade trailers i ett omland runt Oslo hamn. Av bilden nedan över Hjortneskajen väster om Aker Brygge, syns tydligt ett relativt stort antal uppställda trailers i hamnområdet.



Figur 27: Hjordneskajen och ineliggande Kiel-Oslofärja (källa: Google Earth)

DFDS utövar färjetrafik från Köpenhamn och Fredrikshamn till Oslo och dessa fartyg kommer in i annan hamndel, Vippetangaia, lite längre österut i Oslo. Från Köpenhamn tar det 18 timmar och från Fredrikshamn, som nämnts ovan, 10 timmar. Från Köpenhamn är det, liksom från Kiel mer intressant och effektivt att transportera ensamma trailers, medan det från Fredrikshamn sannolikt rör sig om mer ekippage med medföljande lastbil med hänsyn till överfartens tidsmässiga lämplighet för nattvila.

Under år 2023 gick totalt ca 37 800 lastbilsekipage/trailers in till och ut från Oslo varav drygt 55 procent (drygt 21 100) utan medföljande last-/dragbil, vilket talar för att de långväga rutterna Kiel och Köpenhamn domineras av ensamma trailers. Även bilden nedan över DFDS hamnområde vid Vippetangen indikerar relativt stor förekomst av ensamma trailers.



Figur 28: Oslo färjehamn och DFDS kajområde för färjorna från Köpenhamn och Fredrikshamn (källa: Eniro)

3.4.3 Summering trafik till/från Norge via färje- och RoRo-linjer

Tabell 16 ovan visar att det under år 2023 totalt gick drygt 196 000 vägkipage via färje- och RoRo-linjer till och från Norge. Av dessa hanteras ungefär 37 800 i Oslo hamn, varav ca 21 100 var ensamma trailers vilka till allra största delen bedöms komma med det två linjerna från Kiel och Köpenhamn.

Därmed går i storleksordningen 12 000–16 000 vägkipage med last-/dragbil med Fredrikshamnslinjen till Oslo. Det gör att det ter sig tämligen rimligt att någonstans runt 15 000 lastbilsekipage årligen går med Stena Line mellan Fredrikshamn och Göteborg för färd på väg in i/ut från Norge. Dessa fordon ingår då i statistiken för vägtransporter in i och ut från Norge.

I Tabell 15 anges för vägtransporter av importgods in till Norge ett totalt tonnage om ca 7,1 Mton. Med en ungefärlig lastvikt om 15 ton per lastat fordon, och i princip inga tomma fordon in i Norge (däremot fler tomma ut), skulle det innebära ungefär 475 tusen lastbilstransporter in i Norge årligen och totalt in och ut cirka 950 tusen. Att då någonstans runt 15 tusen fordon av totalt ca 950 tusen skulle vara relaterade till Stena Lines linje Fredrikshamn-Göteborg är inte alls orimligt.

Vidare, med hänsyn till hur viktiga handelspartners Tyskland, Nederländerna, Danmark och Polen bland andra är, ter det sig också rimligt att så pass stor volym som upp mot 20 000–25 000 lastbilsekipage per år via Kiel-Göteborg kan vara rimligt, vilka förutom jämförelse med 950 tusen vägtransporter också ska relateras med de ca 21 tusen trailers som kan förknippas primärt med Kiel- och Köpenhamnsfärjorna till Oslo.

För vägekipage till/från Norge som går via Göteborgs hamn framgår, att det i hög utsträckning rör sig om ekipage med medföljande last-/dragbil. Därmed är potentialen för kombitransporter av vägtrafikenheter (trailers) med tåg mellan Göteborg och Oslo låg och – mer eller mindre – helt beroende på volymer av containers till Norge via Göteborgs hamn.

3.5 CONTAINERBASERADE GODSMÄNGDER

Som nämnts ovan, är containers idealiska mer långväga, internationell transporter och de används primärt för over seas-transporter, medan trailers är betydligt mer framträdande för transporter inom Central- och Nordeuropa.

3.5.1 Containerflöden via norska hamnar

Norges containerbaserade utrikeshandel framgår av tabellen nedan, vilken anger totalt antal hanterade in- och utgående TEU per norsk hamn under år 2023.

Tabell 18. Hanterade TEU (containers) per hamn, helår 2023 (källa: SSB).

Hamn	Hanterade TEU per hamn
Fredrikstad (Borg)	57 608
Moss	78 067
Oslo	226 435
Drammen	5 730
Larvik	44 649
Porsgrunn (Grenland)	87 859
Kristiansand	41 044
Kvinesdal	15
Egersund	6 736
Stavanger	38 419
Haugesund (Karmsund)	42 301
Bergen and Omland	27 410
Florø	3 884
Svelgen (Bremanger)	9 110
Måløy (Nordfjord)	15 028
Ålesund	63 139
Molde	4
Kristiansund	16 687
Trondheim	19 512
Helgeland havn	31 110
Mo i Rana	8 536
Narvik	33
Harstad	47
Tromsø	8
Hammerfest	326
Summa hanterade TEU Norge	823 697

Som framgår ligger den totala containerhanteringen i norska hamnar år 2023 på nära 824 tusen TEU, det vill säga knappt 100 tusen TEU under vad Göteborgs hamn ensam hanterade samma år (~910 tusen TEU). Av dessa 824 tusen TEU innehöll ca 525 tusen TEU last och ca 300 tusen TEU var tomma. De allra flesta lyfts med kran iland och ombord, men en mindre andel containers går i några få hamnar i RoRo-upplägg också, bland annat i Moss hamn.

Totalt godstonnage i containers till och från Norge via dess hamnar var 2023 ungefär 6,6 Mton, varav 3 Mton inkommande och 3,6 Mton utgående gods i containers. Andelen 20-fots containers är relativt hög i Norge då det går 1,53 TEU per enhet, vilket innebär att det hanteras nästan lika många 20-fots som 40-fots containers (253 tusen respektive 285 tusen).

3.5.2 Internationella containerflöden till/från Norge via Göteborg

Utöver de direkta containerflödena till och från Norge via dess egna hamnar, går en viss godsmängd i containers även via Göteborgs hamn och med landtransport till och från Norge. Hur stor kvantitet av containers detta flöde utgörs av har inte kunnat fastställas genom intervjuer med Göteborgs hamn. Detta då det inte rapporteras och följs upp på tillräcklig detaljnivå. Egna och resonemang och ansatser kombinerat med intervjuer och resonemang med företrädare för Göteborgs hamn leder fram till en skattning av norsk containertrafik via Göteborgs hamn.

Viktiga faktorer som påverkar och påverkat storleksordningen på containerflödet via Göteborgs hamn är bland annat förekomst och frekvens av direktanlöp till hamnen. Dessa konkurrerar då för norsk del med alternativet att direktanlöpen med norskt containergods sker till centraleuropeiska hamnar och containrarna därifrån går i feedertrafik till Norge. Vidare har sedan 2015 en aktiv hamnoperatör (Yilport), med ett starkt nätverk av hamnar i vilka man är operatör, ökat flödena via Oslo hamn. Till del troligen på bekostnad av andelen som gått via Göteborgs hamn.

I rapporten ” Från Motorväg till Sjöväg, Potentiell volym mellan Göteborg & Oslo, Fas I” från 2015 av Green Consulting Group AB (Lars Green) anges en volym norska containers om ca 400-500 TEU i respektive riktning. Det motsvarar på årsbasis cirka 20 tusen TEU:s i varje riktning. Med hänsyn till allmän volymökning på några procent sedan dess samtidigt som Yilport ökat volymerna direkt till Oslo hamn, bedöms detta fortfarande vara en rimlig omfattning på nämnda containerflöden.

Som nämnts i kapitel 2, omfattade tågpendeltrafiken mellan Göteborgs hamn och Alnabru 1-5 tåg/vecka mellan 2020 – 2024 med en total kapacitet på ca 60 TEU/tåg. Efterfrågan/utnyttjandegraden låg på ungefär 50% av kapaciteten. Från och med år 2024 gick tåget enbart med containers från APMT och nu är linjen helt nedlagd. Enligt Tabell 11 ovan, kördes under år 2023 572 containers (varav de flesta är 40-fots = 2 TEU) och 1135 tankcontainers (20-fots = 1 TEU). Det ger totalt drygt 2200 TEU. Med tanke på att tåget gick någon till några enstaka dagar per vecka med generellt halv fyllnadsgrad, bedöms att ungefär fem procent av containervolymer via Göteborgs hamn till/från Norge gick med tågpendeln. Det skulle peka på en total årlig containervolym på ca 45 000 TEU, vilket ligger någorlunda i linje med vad ovan nämnda rapport angav.

Vidare, som ett kvalitativt resonemang, är det – med hänsyn till Norges täta hamnstruktur och välutbyggda nät av fartygslinjer – rimligt att den absoluta merparten av Norges containervolymer går dit och därifrån utan passage av Göteborgs hamn. En rimlig ansats skulle kunna vara, att cirka fem procent av totalt sjögående containervolymer går via Göteborgs hamn. Det skulle innebära (824/0,95-824 ') i spannet 40 till 45 tusen TEU per år, båda riktningar. Därtill gäller att Göteborgs hamn har 910 tusen av totalt 1,58 MTEU, det vill säga nära 60 procent av hela Sveriges containervolymer och täcker och har hela landet som upptagnings-/avsättningsområde med, bland annat, railport-systemet. Därmed bör inte rymmas särskilt stor andel i totalen som ska till Norge och även i detta sammanhang är det rimligt att anta, att cirka fem procent av Göteborgs hamns containervolymer har koppling med Norge. Det skulle då indikera cirka 45 tusen TEU årligen.

Då containerflödena och -volymer till Sverige och våra grannländer i hög grad styrs och dimensioneras av importflödena, kan det vara intressant att beakta kopplingen mellan population och antal TEU:s som försörjer den per capita som en indikation. En försiktig ansats är, att import- och konsumtionsmönstren är relativt snarlika i Sverige, Norge och Danmark. I tabellen nedan anges totala containerflöden via respektive lands hamnar och deras totala befolkningar.

Tabell 19: Jämförelser mellan befolkning och totala containerflöden i Skandinaiven

Land	Population (milj)	Tot kTEU	Pop/TEU
Sverige	10552	1582	6,67
Norge	5550	824	6,74
Danmark	5961	926	6,44

En sådan här jämförelse för göras med försiktighet och alltför långtgående slutsatser inte dras. Det är dock intressant att skillnaderna är så pass små. Utifrån värde ovan, har Norge något färre containers per capita än Sverige, men det ska poängteras att vissa containervolymer som kommer in i Sverige innehåller gods som i slutändan går till Norge i distributionsupplägg från svenska centrallager. Därtill ska lägga den andel som går från via Göteborg. Med den beaktad hamnar Norge nära det danska värdet för befolkning genom antal TEU.

Beskrivningarna och resonemangen ovan leder fram till en bedömd containermängd till och från Norge på cirka 40 till 45 tusen TEU per år. Det skulle innebära (med i snitt två TEU per lastbilsekipage till/från Norge) cirka 40 avgående lastbilsekipage per vardag till Norge (och lika många inkommande) med containers nu efter att tågpendeln lagts ned.

Som anges i Tabell 15, uppgick totala import- respektive exportflöden med vägfordon år 2023 till 7,1 respektive 5,5 Mton. Enligt beskrivning ovan, rör det sig om ungefär 475 tusen lastbilstransporter in i Norge årligen och totalt in och ut cirka 950 tusen, varav merparten går via Svinesundsförbindelsen. Vid senaste trafikmätning av Trafikverket 2023 var total lastbilstrafik (båda riktningar) vid Svinesund 1940 fordonsekipage per dygn, vilket innebär cirka 700 tusen årligen. Ovan nämnda cirka 40 fordon per riktning på (främst) vardagar är en liten andel av den totala godsvägtrafiken till och från Norge.

3.6 ANALYS AV NORSKA GODSFLÖDEN VIA GÖTEBORGS HAMN MED NORSK GODSMODELL (NGM)

Vilka godsmängder som går in och ut via Göteborgs hamn till/från Norge är svårt att kartlägga, vilket beskrivits i tidigare kapitel, och det saknas officiell statistik för mängder samt källor och destinationer, särskilt kopplade till privata aktörer. Detta beror på att officiell statistik för godsflöden/-transporter i grunden är begränsad i kombination med att denna utredning omfattar ett stråk genom två länder vilket försvårar ytterligare. Göteborgs hamn har själva begränsad insikt i slutliga flöden och destinationer.

Godsflöden har därav, som komplement till analyser i föregående kapitel, även beräknats med hjälp av norsk nationell godstransportmodell, Nasjonal godstransportmodell (NGM). Detta bedöms vara den mest tillförlitliga modell med fokus på norska godsflöden och transportkedjor som finns, även om den omfattar osäkerheter (likt alla modeller).

Analysen har tagits fram med fokus på godsmängder som går in och ut via Göteborgs hamn som importerats/exporterats till/från Norge (främst import- och exportgodsflöden från/till andra länder än Sverige via Göteborgs hamn med lastbil, tåg, fartyg). Resultatet från denna analys redovisas i detta kapitel.

Data har tagits fram för två scenarier; nuläge och prognos för år 2030.

Modellanalysen har genomförts Stein Erik Grønland (Sitma AS), norsk godstransportexpert, med bearbetning och redovisning av WSP.

3.7 NORSK NATIONELL GODSTRANSPORTMODELL (NGM)

De norska transportmyndigheterna har utvecklat en nationell modell för alla godstransporter inom samt till och från Norge. Modellsystemet består av basmatriser, kostnadsfunktioner och en detaljerad logistikmodell för val av transportlösning. Detta är förlagan till svenska modellen Samgods.

Logistikmodellen beräknar transportlösningar för 39 aggregerade produktgrupper. För varje varugrupp har en grundläggande matris upprättats som anger hur mycket varor som transporteras mellan alla zoner i modellen. Detta innebär att den totala mängden varor i modellen är konstant för en given uppsättning basmatriser. Basmatriserna fastställs enligt ett sammansatt statistiskt underlag för produktion och konsumtion av varor, och kan projiceras till olika prognosår. Andra viktiga indata till logistikmodellen är filer med information om transportkostnader, terminalkostnader och varornas värde. Med hjälp av en nätverksmodell genereras matriser med transporttid och avståndet mellan de olika zonerna i modellen. Sådana matriser är etablerade för alla transportmedel och ett stort antal fordonstyper inom varje transportsätt.

3.7.1 Godsmängder

För att skapa en bild av relevanta godsmängder har först Norges totala import- och exportflöden tagits fram. Därefter redovisas även lossade mängder från Norge vid Göteborgs hamn.

Utgångspunkten är att fånga containerbaserat gods, och därav gjorde Grønland förenklingen att exkludera torr- och våtbulk. Vidare har han gjort ytterligare förenkling genom att fokusera på utomeuropeiska transporter, som antas stå för den dominerade andelen av containertrafiken, och inom-europeiska är därmed exkluderade. Detta bland annat med hänsynstagande till att det inom Europa finns ett stort linjeutbud till/från Norge via sjöfart, exempelvis med DFDS till/från Storbritannien som är en av Norges viktigaste handelspartner. Härmed missas sannolikt en delmängd gods, bland annat bulkgoods som går i tankcontainers (ISO-tank) inom Europa.

Norska import- och exportflöden

De totala utomeuropeiska godsvolymererna för import till respektive export från Norge redovisas separat i följande två tabeller. Exportmängderna är nästan tre gånger så stora som importmängderna totalt sett, och domineras av torr- och våtbulk.

Godstyper

Lossade mängder i Göteborgs hamn från Norge via sjöfart består nästan uteslutande av våtbulk (olja) (95%).

När det gäller import till Norge består majoriteten av transporter av torrbulk, och drygt 20% av våtbulk, av de totala mängderna från utlandet. För export från Norge till utlandet består däremot majoriteten av våtbulk, medan torrbulk står för ca 40%. Exportmängderna är samtidigt betydligt större än för import.

Tabell 20. Totala mängder för import till Norge från utlandet, för nuläge (2024) och prognosår (2030).

Godstyp	Volymer 2024	Volymer 2030
Totalt	10 049 299	11 025 478
Våtbulk	2 807 812	2 986 957
Torrbulk	5 869 631	6 328 845
Övrigt	1 371 856	1 709 675

Tabell 21. Totala mängder för export från Norge till utlandet, för nuläge (2024) och prognosår (2030)

Godstyp	Volym 2024	Volym 2030
Totalt	37 603 433	39 604 873
Våtbulk	20 499 458	20 645 593
Torrbulk	15 422 911	16 759 058
Övrigt	1 681 064	2 200 222

De övriga volymerna (ej torr- och våtbulk) omfattas i nuläget av totalt ca 1,4 miljoner ton import och 1,7 miljoner ton export. Denna mängd bedöms i NGM vara potentialen för containeriserbart utomeuropeiskt gods.

Grönlands analys och modellberäkning ger att i spannet 5 till knappa 10 procent av ovanstående utomeuropeiska volymer går via Göteborgs hamn. Det innebär en bit under 20 tusen TEU per riktning och år. Med beaktande av viss inomeuropeiska volymer, som modellen inte tar hänsyn till, pekar resultatet i ungefär samma riktning avseende kvantiteter som beskrivits i tidigare avsnitt.

Det ska dock betonas att det gjorts förenklingar i NGM och att modellen i sig ger en hel del osäkerheter, varför resultaten ska ses som högst indikativa.

3.7.2 Källor och destinationer för norska godsflöden

Källor för de norska import- och exportflödena, av containeriserbart gods, redovisas separat i nedan två tabeller, tillsammans med totala importmängder från utlandet (ej Europa).

De totala norska importflödena är som störst ifrån Östasien (ca 60%), följt av Nordamerika (ca 20%) och Sydamerika (ca 10%).

Även när det gäller exportflödena från Norge är de som störst till Östasien (drygt 50%), följt av Nordamerika (ca 20%). Afrika är dock större sett till exportflödena, och står för totalt ca 17% av totala exportmängder från Norge.

Tabell 22. Totala mängder för import till Norge från utlandet och olika källor.

Import-källor	Volym 2024	Procentuell fördelning
Afrika	53 177	4%
Östasien	796 741	58%
Mellanöstern	37 487	3%
Oceanien	10 390	1%
N-Amerika	303 690	22%
S-Amerika	170 371	12%
Totalt	1 371 856	

Tabell 23. Totala mängder för export från Norge till utlandet och olika destinationer.

Export-destinationer	Volym 2024	Procentuell fördelning
Afrika	285 523	17%
Östasien	895 228	53%
Mellanöstern	109 007	6%
Oceanien	14 084	1%
N-Amerika	318 576	19%
S-Amerika	58 647	3%
Totalt	1 681 064	

Den procentuella fördelningen är i stort den samma i båda scenarier, nuläge och prognos för år 2030. Den största avvikelserna gällande import är att flöden från Östasien går från en andel på 58% till 64% av totala flöden, och att samtliga andra källor backar något. Gällande export mer än fördubblas andelen till Sydamerika, från 3% till 8%.

3.8 SUMMERING MODELLSANALYS

Göteborgs hamn är en hamn som i stor grad hanterar transporter till/från utomeuropeiska områden. Modellanalysen omfattar samtidigt osäkerheter kring vilka godsflöden som fångas, och detaljresultaten bör därför tolkas försiktigt. Analysen utgår ifrån utomeuropeiska transporter, som antas stå för den dominerade andelen av containertrafiken, och Europa är därmed exkluderat. Inom Europa finns dessutom ett stort linjeutbud till/från Norge via sjöfart, exempelvis med DFDS till/från Storbritannien som är en av Norges viktigaste handelspartner.

Mängder

Norges totala godsvolymer för import respektive export från Norge ligger på ca 10-40 miljoner ton, där exportmängderna är nästan tre gånger så stora som importmängderna, och domineras av torr- och våtbulk. De containeriserbara volymerna omfattas i nuläget av totalt ca 1,4 miljoner ton import och 1,7 miljoner ton export

Med ett modellresultat som visar att Göteborg står för drygt fem procent av Norges import och export skulle mängderna uppgå till totalt ca 0,3 miljoner ton.

4 SLUTSATSER OCH DISKUSSION

En slutsats av genomförd godsflödesanalys i avsnitt 3.5 (och med stöd av norsk nationell godstransportmodell) är att de transoceanska godsflödena som går via Göteborgs hamn är en begränsad del av Norges totala import- och exportflöden och bedöms vara i storleksordningen fem procent av Norges totala containerflöden och ungefärligen också fem procent av hanterade containervolymer.

Det är ett relativt tätt och välutvecklat nät av fartygslinjer för olika typer av gods till både Sverige och Norge. Att utbudet är så pass omfattande till Norge innebär, att behovet av att ta gods till svensk hamn för vidare befordran till Norge är begränsat och till stor del kopplat till förekomsten av direktanlöp i Göteborgs hamn. För gods som ska till östra sidan av Oslo-fjorden kan dock Fredrikshavn-Göteborg och vägtransport längs E6 vara ett bättre transportalternativ än linjer mellan Jylland och västra Norge.

Yilport tog över driften av Oslo hamn 2014/2015 och har investerat i samt trimmat denna. Sedan dess pekar volymutvecklingen och det ökade sjölinjeutbudet till denna på att den tycks ha "kannibaliserat" på Göteborgs hamns volymer, dock på marginalen eftersom Göteborg hamn sedan dess haft en tydlig tillväxt enligt beskrivningen i tidigare kapitel. Betydelsen för norsk godsförsörjning av Göteborgs hamn bedöms därmed ha avtagit något i betydelse på senare år. Dock ska betonas, att även om godsmängderna via Göteborgs hamn till Norge minskat – och därmed hamnens relativa volymmässiga betydelse – är den mycket viktig ur redundans- och resilienssynpunkt. Detta då det är mycket känsligt att ha en eller ytterst få större noder för ett lands container- och trailergodsförsörjning. Göteborgs hamn som inkörspport för en del norskt gods tillsammans med fungerande väg- och järnvägsstråk till Oslo-/Alnabruområdet är strategiskt mycket viktigt i en tid av ökad internationell oro. Hamnens viktiga roll gentemot Norge för gods med direktanlöpande transoceanska fartyg kan knappast överskattas.

Modellens resultat/analys innehåller samtidigt osäkerheter kring vilka godsflöden som fångas, och resultatet bör därför tolkas försiktigt. Import- och exportflöden inom Europa har exempelvis exkluderats i modellanalysen av Grønland (norsk godsexpert) då en stor del av de europeiska flödena går via trailer (och ej container). De blygsamma containerflöden som går inom Europa fångas därför inte av modellanalysen, och kan innebära en viss underskattning av flöden. Containerflöden inom Europa bedöms samtidigt inte utgöra någon avgörande del av de totala import- och exportflödena till/från Norge.

Frågeställningen är komplex och det är på flera vis svårt att fånga alla transporter via Göteborgs hamn till/från Norge. En del av transportererna går på väg, olika vägar, exempelvis via olika omlastningspunkter eller terminaler på väg mellan Göteborg och Oslo, och är därav svåra att fånga. De flöden som mellanlandar på lager i Sverige och övergår i svensk ägo (innan vidare transport) inkluderas inte i denna analys, vilket angetts i uppdragets avgränsningar. På järnväg är de direkta transportererna försumbart små, och i år lades trafiken ner för godstågpendeln som CargoNet tidigare körde 1–5 gånger per vecka från Göteborgs hamn till Oslo/Alnabru.

De senaste årens kris och högre drivmedelspriser har varit en stor utmaning för vägtransporter, vilket generellt också gynnar längre sjötransporter (och eventuellt sjötransporter direkt till Norge). Flera av linjerna från Europa går dessutom både till Göteborg och Oslo, vilket ytterligare kan peka på att hamnarna delvis konkurrerar. Ett exempel är Unifeeders nya rutt från Tyskland (Willhelmshaven) som går till både Göteborg och Oslo.

Sjötransporten från Tyskland, Kiel-Göteborg tar ca 14,5 timmar (19.45-9.45), medan sjötransporten hela vägen, Kiel-Oslo tar ca 20 timmar (kl. 14-10). Det kan även här finnas fördelar med transport direkt Kiel-Oslo jämfört med en fartygstransport Kiel-Göteborg och vidare transport till Norge på väg. Detta illustreras av att det går tydligt fler ensamma trailers till Oslo hamn än trailers med medföljande dragfordon. Färjelinjen torde därmed vara en attraktiv länk för centraleuropeiskt gods till Norge.

Därmed är det inte orimligt att det skulle kunna vara upp mot 20 000–25 000 lastbilsekipage per år via denna länk till och från Norge, det vill säga cirka 30 lastbilsekipage per dygn och riktning.

I Trafikverksrapporten "Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten" från 2018 angavs andelen ekipage till/från till 25 procent av total trafik med färjelinjen. Det bedöms rimligt att den andelen inte förändrats markant sedan dess, vilket stärker tesen ovan om 20-25 tusen lastbilsekipage per år.

Från Fredrikshamn går det fartyg (Stena Line) till Göteborgs hamn, men från norra Jylland finns även flera linjer till Oslo med färja, vilket gör, att merparten av lastbilstrafiken till/från Danmark troligen väljer direktfärja till Norge.

Kopplat till Göteborgs hamn gäller dock, att av den totala årliga volymen lastbilstrafik om cirka 160 tusen ekipage (summan av båda riktningar) som går med Stena Line i relationen Fredrikshamn-Göteborg bedöms ungefär tio procent ha källa eller destination Norge. Det innebär i storleksordningen 15 000 lastbilsekipage årligen. Det är då frågan om ungefär två dussin lastbilsekipage per dygn som kör i land i Göteborg och lika många som avgår.

Beträffande containerflöden mellan Göteborgs hamn och Norge, är en bedömd containermängd till och från Norge cirka 40 till 45 tusen TEU per år. Det skulle innebära (med i snitt två TEU per lastbilsekipage till/från Norge) cirka 40 avgående lastbilsekipage per vardag till Norge (och lika många inkommande) med containers nu efter att tågpendeln lagts ned.

Således motsvarar godsvolymen mellan Göteborgs hamn och Norge totalt drygt 90 lastbilsekipage per dygn och riktning.

Det tycks alltså vara svårt att finna underlag för att trafiken via Göteborgs hamn till/från Norge skulle vara så omfattande, att den på egen hand motiverar infrastrukturella satsningar i järnvägsstråket Oslo-Göteborg för container- och även trailerbefordran. Samtidigt är svenska och transitvolymerna med vägtransporter så omfattande, att E6 i sig kan tyckas vara viktigare för norsk ekonomi än Göteborgs hamn, och det torde finnas en stor potential kopplat till överflyttning från E6 till järnväg och därmed motivera infrastruktursatsningar i järnväg.

4.1 FÖRSLAG TILL FORTSATT ARBETE

Denna rapport är framtagen i syfte att ge en övergripande bild av betydelsen av Göteborgs hamn för norsk import och export.

Göteborgs hamns betydelse för norsk import och export bedöms bland annat vara avhängig graden av transoceaniska direktanlöp. Direktanlöp till Göteborgs hamn gör, att medföljande containervolymer till Norge får en kortare sträcka och ledtid med feederfartyg till Oslo än från Centraleuropeiska hamnar och detta bedöms avgörande för Göteborgs hamns framtida volymmässiga betydelse för norsk ekonomi.

Offentlig statistik för godsflöden/-transporter är i grunden begränsad. För mer detaljerade godsflöden och källor/destinationer skulle, som komplement, enkäter eller intervjuer av olika parter i branschen behöva genomföras. Att frågeställningen berör transporter och ekonomi mellan två olika länder gör den än mer komplex.

Undersökning av lastbilstransporter över Svinesundsbron

E6 via Svinesundsbron är den viktigaste vägen för internationell trafik mellan Sverige och Norge (samt Norges främsta förbindelse med övriga Europa). Bron är dessutom EU:s yttre gräns där lastbilar tullkontrolleras.

Uppgifterna kring är godsflöden i stråket är osäkra, men domineras starkt av lastbilstransporter. För att kartlägga godstransporterna till Norge rekommenderas därför en ny undersökning vid Svinesundsbron, där man bedöms fånga majoriteten av lastbilstransporterna till Norge. Det har tidigare genomförts lastbilsundersökningar vid Svinesundsbron, men den senaste utredningen är drygt tio år gammal. En rekommendation är därför att det görs en ny undersökning/intervju för kartläggning av lastbilar över Svinesundsbron. Detta för att få en mer aktuell bild av andelen transiterande fordon respektive fordon med källa och destination i Sverige och Norge, varav andel via Göteborgs hamn.

Överflyttningspotential från väg till järnväg

Det rekommenderas att vidare utreda E6:ans betydelse för norsk ekonomi och potential kopplat till överflyttning från väg till järnväg, både vid Göteborgs hamn, men även i sydligare noder längs E6. Potentialen för överflyttning från E6:an till järnväg är inte enbart kopplad till Göteborgs hamn i sig, utan till total lastbilstrafik, då E6 omfattar mycket stora transportflöden.

Att en så stor del av transporterna går via väg indikerar att det borde finnas en stor överflyttningspotential från väg till järnväg. För att järnvägstransporterna ska bli konkurrenskraftiga krävs dock stora infrastrukturella förbättringar på järnvägen, dels avseende gångtider, dels avseende möjliga tågvikter och därmed lastkapacitet per tågtransport.

Minska emissioner per fraktade enheter i vägtransporter

Utöver att verka för godsöverflyttning till järnväg och även sjöfart, finns klara potentialer att åstadkomma minskad klimatpåverkan även för de volymer som fortsatt går i vägtransporter. Därmed bedöms det intressant att vidare studera förutsättningarna för:

- E-lastbilar (carbon free) för dragning av gods på väg Sverige-Norge. Former för ett industriellt koncept med strategiskt belägna fordonsbytes/-laddpunkter utefter stråket.
- Tillåtlighet för HCT-fordon in i Norge längs E6 till terminalklustret runt Alnabru/i nordöstra Oslo och till central- och distributionslagren söder om Oslo längs E6, vilket skulle kunna möjliggöra transporter av två 40-fots containers per lastbilsekipage. Något som skulle öka effektiviteten tydligt, speciellt med den tydliga utvecklingen mot allt större dominans av 40-fots containers och nedgång av 20-fots.

BILAGA 1

TIDIGARE UTREDNINGAR OCH UTGÅNGSPUNKTER

Det finns ett antal tidigare utredningar som behandlar stråket Göteborg-Oslo och särskilt kopplat till frågan om infrastrukturella hinder för en konkurrenskraftig järnväg. Många projekt genomförs på internationell nivå i stråket Hamburg-Oslo, exempelvis STRING-samarbetet mellan regioner och kommuner för att skapa en megaregion.

I Sverige presenterade Trafikverket år 2021 "Utpekad bristanalys Göteborg-Oslo" som en underlagsrapport till nationell plan 2022-2033, där problemen med kapacitet och långa res-/gångtider lyfts. En slutsats i underlaget är att dubbelspårsutbyggnad behövs, och att det inte räcker med att bygga fler mötesstationer på sträckan Skålebo-Göteborg. För godstrafiken finns det synergieffekter genom att åtgärder görs både i Värmland och på Norge-Vänerbanan (för avlastning av Västra stambanan och godsstråket genom Bergslagen).

Några av de stora utredningar med bäring på järnvägsinfrastrukturen mellan Sverige och Norge som genomförts sammanfattas i nedan kapitel.

THE SCANDINAVIAN 8 MILLION CITY (2014) – STRÅKET OSLO-KÖPENHAMN

Under EU-projektnamnet COINCO North II, The Scandinavian 8 million city, har en vision tagits fram för korridoren Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn. Syftet är att knyta ihop de större städerna med höghastighetsjärnväg för att skapa en sammanhängande funktionell arbetsmarknadsregion, det vill säga en och större marknad för person- och godstransporter. Detta för att gemensamt kunna konkurrera bättre på den globala marknaden och med Europas växande metropoler. Att korridoren Köpenhamn-Oslo löper över flera landsgränser har varit en begränsande faktor för utbyggnad av högklassig och sammanhängande järnväg och motorväg, detta tillsammans med befintliga kapacitetsproblem på järnväg.

Ett gränsöverskridande Intercity-tågssystem (max 250km/h) bedöms som tekniskt möjligt och skulle nästan halvera dagens restider, med en restid på under tre timmar mellan Oslo och Köpenhamn. Dessa snabbgående tåg måste dock fortfarande samsas med långsammare person- och godståg. Därav föreslås även en separering av den snabba och långsamma tågtrafiken. Tidigare studier har även pekat på att godstransporter på järnväg kan tredubblas om den snabba persontrafiken flyttas till egna spår. För detta krävs även en gemensam gränsöverskridande planering av järnvägsnätet mellan Norge, Sverige och Danmark samt en harmonisering av regelverket.

För att möjliggöra denna vision krävs också att godstransport på väg i största möjliga mån flyttas till järnväg. Pålitliga, gröna transporter bidrar till näringslivets globala konkurrenskraft och är nödvändiga för att uppfylla nationella miljömål.

MISSING LINK (2013)

Inom EU-projektet The Scandinavian 8 million city togs även rapporten Missing link fram år 2013.

Rapporten pekade sammanfattande på att det år 2013 återstod sju kilometer av väg E6 innan den har fyrfältig standard längs hela sträckan mellan Oslo och Göteborg⁵³.

⁵³ The Scandinavian 8 Million City (2013) *Missing Link: Fra vei till bane – et concept for forretning*

Färdigställandet av E6 i norra Bohuslän lyftes fram som en avsevärd planerad förbättring av framkomlighet för tung lastbilstrafik, men det lyftes också att utbyggnaden skulle kunna bidra till ökad tung trafik om inte motsvarande satsningar görs på järnväg. Sedan rapporten togs fram så har hela E6 nu byggts ut till motorväg.

”Nya Svinesundsbron” beskrivs också ha avhjälpt kapacitetsproblem, främst vid den norska tullstationen, vilket också ökar möjlighet för ökad mängd godstransporter på E6. Nästan hälften av lastade fordon från Norge kör genom Sverige till hamn eller bro för vidare transporter utomlands. Många utgörs av utländska fordon.

Rapporten pekar också på en ökning av transitgods sedan 2004, men det är svårt att säga om det har planat ut. Antalet tomkörningstransporter ökar också enligt rapporten, och det är avsevärt fler tomkörningstransporter från Norge till Sverige, jämfört med det motsatta. Detta kan delvis förklaras med ökande transittrafik och att det kan antas att utländska förare har svårt att fylla lastbilen på vägen tillbaka från Norge mot Europa.

MULIGHETSSTUDIE OSLO-GÖTEBORG (2023)

Jernbanedirektoratet och Trafikverket har gemensamt tagit fram rapporten Mulighetsstudie Oslo-Göteborg år 2023⁵⁴, i syfte att beskriva vilka möjligheter och förutsättningar som finns för att utveckla det befintliga järnvägsstråket mellan Oslo och Göteborg för att uppnå ökad kapacitet, förbättrad tillgänglighet och reducerade restider. I rapporten identifierades en rad behov och brister, såsom hög restidskvot tåg/bil, begränsad kapacitet, begränsad vagnsvikt (på grund av branta partier) och begränsad längd på godståg.

Sammanfattningsvis trycker utredningen på att det är långa transporttider för godstrafik på järnväg, och därav låg marknadsandel.

I rapporten utreds följande fyra olika trafikeringskoncept:

- Regiontågskonceptet – trimning och ökad frekvens
- Godskonceptet – längre och snabbare godståg samt nya förlängda mötesspår
- Koncept medel – delvis utbyggnad av dubbelspår
- Koncept hög – komplett utbyggnad av dubbelspår

Godskonceptet innebär längre och snabbare godståg, vilket sänker transportkostnaderna per fraktade ton eller enheter. Konceptet förutsätter att det är möjligt att köra godståg med så korta transporttider som möjligt vid de tidpunkter som marknaden efterfrågar. Konceptet innebär också behov av ett antal nya mötesmöjligheter för långa godståg, genom nya och förlängda mötesstationer.

Godskonceptet omfattar följande infrastrukturåtgärder:

- Tre nya mötesstationer Haug–Kornsjö
- Trimning och samtidig infart i Sarpsborg
- Förlängt mötesspår och samtidig infart i Skjeberg
- Förlängt mötesspår och samtidig infart i Halden
- Tredje mötesspår och samtidig infart i Aspedammen
- Tre nya mötesstationer Kornsjö–Skälebol
- Förlängt mötesspår i Brålanda
- Samtidig infart i Frändefors

⁵⁴ Trafikverket och Jernbanedirektoratet (2023) *Mulighetsstudie Oslo-Göteborg*

Utöver infrastrukturåtgärder så tillkommer behov av regulatoriska åtgärder (bromstabeller) samt signalåtgärder för att höja maxhastigheten till 120 km/tim för godstågen (inkl. lok och vagnar som klarar detta), hjälplok i Tistedalsbakken och Brynsbakken samt prioritering av godståg i tidtabellen inklusive kolonnkörning.

De olika koncepten och hur de påverkar trafikering med avseende på antal person- och godståg samt hur res- och gångtider för dessa förändras framgår Tabell 24 nedan.

Tabell 24. Sammanfattning av framtagna koncept, där referensalternativet beskriver en framtida situation där nu pågående utbyggnader har slutförts, enligt Mulighetsstudie 2023.

Koncept	Antal persontåg Gbg–Oslo (dubbelturer)	Restid persontåg Gbg–Oslo	Antal godståg Gbg–Oslo (dubbelturer)	Transporttid godståg Gbg–Oslo
Nuläge	4	3:32	4	Cirka 7:00
Referensalternativ	4	3:34	5	6:04
Regionstågskoncept – trimning	7	3:24	5	6:13
Godskoncept – nya och längre mötesspår	7	3:24	8*	5:02
Koncept medel – delvis nytt dubbelspår	9	3:03	8*	4:33
Koncept hög – komplett dubbelspår	12	2:15	8*	3:36

* Baserat på längre och tyngre tåg (motsvarar cirka 12 dubbelturer med längder och vikter enligt övriga koncept)

I koncepten medel och hög, utbyggnad av dubbelspår, skapas stora nyttor för godstransporter och för övriga tåglinjer som trafikerar de tänkte dubbelspårssträckorna. Komplet utbyggnad av dubbelspår på hela sträckan innebär större osäkerhet än övriga koncept på grund av att fysiska förutsättningar för flera delsträckor är mindre utredda.

Kostnadsbedömningar har tagits fram för de åtgärder som ingår i koncepten. Bedömningen baseras främst på underlag från tidigare utredningar kompletterat med vissa nya resultat. Genomförande av godskonceptet bedöms kosta 600-1 100 miljoner kronor, i jämförelse med Koncept medel och hög som bedöms kosta 4 500-7 800 respektive 16 000-29 000 miljoner kronor.

Baserat på kostnadsbedömningarna, de beräknade restiderna, transporttiderna och en marknadsanalys, har översiktliga samhällsekonomiska analyser genomförts, med norska respektive svenska kalkylvärden. Analyserna visar att godskonceptet har högst lönsamhet.

Godskonceptet bedöms ha potential att ge en väsentlig överflyttning av transporter från väg till järnväg, trots att konceptet inte innehåller ytterligare dubbelspår.

JÄRNVÄG OSLO – GÖTEBORG, KÄNDA UTMANINGAR OCH FÖRSLAG PÅ LÖSNINGAR (2022)

Utredningen fokuserar på delsträckan mellan Fredrikstad och Skälebol då den anses vara den minst utredda delen av järnvägsstråket Oslo-Göteborg. Sträckan är cirka 15 mil lång och består i dagsläget enbart av enkelspår.

Målbilden i utredningen utgår ifrån tidigare arbeten inom "8 Million City", och för godstrafik innebär det en gångtid Oslo-Göteborg på 5 timmar (idag ca 6 timmar och 30 minuter) och totalt 18 godståg per dygn och riktning. Följande tekniska mål gäller för godstågstrafikering:

- 740 meter långa tåg enligt förutsättningar TEN-t-nätverket
- Utformning för 100 km/timme
- Största Tillåtna AXellast (STAX) 25 i Sverige och 22,5 i Norge
- Tågvikt 1 600 ton

En framtida utbyggnad till dubbelspår på sträckan Fredrikstad-Skälebol har ett antal utmaningar som på olika sätt påverkar genomförbarheten för utbyggnaden:

- Markförhållanden Fredrikstad-Halden: Dåliga markförhållanden på stora delar av sträckan och flera partier med kulturvärden vilket lett till kraftiga investeringskostnader.
- Tistedalsbackarna: Kraftig lutning ger dåliga förutsättningar för godstrafik på sträckan Halden-Tistedal. Det innebär att backarna inte kan trafikeras av fullånga godståg utan måste antingen delas i två eller använda hjälplök.
- Linjedragning söder om Halden och genom Dalsland: Utbyggnad av dubbelspår beror på hur man väljer att hantera problemet med Tistedalsbackarna och i vilken grad utbyggnad görs längs befintlig bana (kurvrätningar eller nydragningar).

I utredningen redovisas två olika förslag till utbyggnad som består av en kombination av åtgärder:

1. Utbyggnadsscenario Fullt dubbelspår: Fullständigt dubbelspår på hela sträckan Oslo-Göteborg⁵⁵.
2. Utbyggnadsscenario Etapputbyggnad: Innebär partiellt dubbelspårssystem på sträckan Oslo--Göteborg och inkluderar dubbelspår kring Moss och Skälebol-Öxnered samt förbigångsspår i Lödese, Varpemossen och söder om Önered⁵⁶.

För godstransporter ger utbyggnaden av järnvägen Oslo-Göteborg en trippleffekt i form av ökad tillförlitlighet, tyngre tåg samt kortare transporttid. Det ökar påtagligt järnvägens konkurrenskraft relativt lastbilen och gör det möjligt för näringslivet att gröna logistikkedjor i hela värdekedjan från leverantör till kund.

Utredningar föreslår en utbyggnadsstrategi i tre steg med målsättningen om ett fullständigt dubbelspår mellan Oslo och Göteborg år 2040.

⁵⁵ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

⁵⁶ Sweco (u.å.) *Järnväg Oslo-Göteborg – Kända utmaningar och förslag på lösningar*

FRÅN MOTORVÄG TILL SJÖVÄG – POTENTIELL VOLYM MELLAN GÖTEBORG OCH OSLO (2015)

I ett gemensamt uppdrag för Göteborgs-Oslo sekretariatet, Västra Götalandsregionen, Göteborgs hamn och Trafikverket har en rapport tagits fram av Green Consulting Group AB, i syfte att utreda den kommersiella potentialen för upprättande av en ny typ av matartrafik mellan Göteborg och Oslo, i syfte att komplettera och avlasta befintliga landbaserade alternativ⁵⁷.

Enligt rapporten finns det på sträckan Göteborg – Oslo inte tillräcklig kommersiell volym för en ny frekvent matar-trafik. Hinder för detta är främst för låga container-volymer via Göteborg (fler allianser behöver anlöpa direkt), för höga omlastningskostnader samt det faktum att godstransporter på en sådan relativt kort sträcka överlägset bäst tillgodoses av idag med landtransport.

Rapporten pekar sammanfattningsvis på att det ej är lönsamt att konvertera landtransporter till sjötransporter. Detta då det saknas affärsmässiga och transportpolitiska drivkrafter samt att dåvarande containervolym bedömdes begränsad och uppgå till cirka 500 nord- och knappt 400 sydgående TEU:s per vecka. Om ytterligare containervolymer skulle börja anlöpa Göteborg finns det dock förutsättningar för nya och mer kostnadseffektiva matar-linjer.

⁵⁷ Green Consulting Group AB (2015) *Från Motorväg till Sjöväg – Potentiell volym mellan Göteborg & Oslo*

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP
WSP Sverige AB
Org. nr:556057-4880
wsp.com

