

Skånes TEN-T hamnar

– en viktig länk i Sveriges
försörjningskedja



Landinfrastrukturen kopplat till Skånes hamnar riskerar bli en flaskhals i Sveriges försörjningskedja

Skånes hamnar är en viktig länk i Sveriges försörjningskedja och hanterar dagligen en stor del av landets import och export. Varje år sedan 2013 har transportererna i hamnarna ökat med 4 procent – men landinfrastrukturen är densamma. Nu är det kritiskt. Vi måste säkerställa investeringar i transportledningarnas infrastruktur för att behålla svenskt näringsliv starkt och konkurrenskraftigt.

En liten ordlista

- Enhet** utgörs av containers, flak, kassetter, trailers, lastfordon, släp, järnvägsvagnar mm
- Intermodal** En transport av godsenshet som sker med utnyttjande av flera trafikslag
- RoRo** (av engelskans roll on, roll off) är lastfartyg där lasten körs ombord och i land
- RoPax** färjetrafik för passagerare, fordon, lastbilar, semitrailrar och annan rullande last
- Skogstid** tid då tåg står stilla pga tågmöten etc

Skånes TEN-T hamnar – en viktig länk i Sveriges försörjningskedja

Nästan 90 procent av alla varor har någon gång transporterats med sjöfart. **Sjöfarten är ett effektivt trafikslag, med ett lågt klimatavtryck och låga kostnader** till följd av stordriftsfördelar. Förutom farledsdjup och hamnanläggningar så behövs i princip inga ytterligare investeringar i infrastruktur för att upprätthålla och utveckla sjötrafiken. Detta gör att den globala sjöfarten växer.

Men varorna som fraktas med sjöfart ska oftast vidare, vilket betyder att **tillgängligheten till hamnarna, alltså att hamnarnas väg- och järnvägsanslutningar, också behöver fungera.**

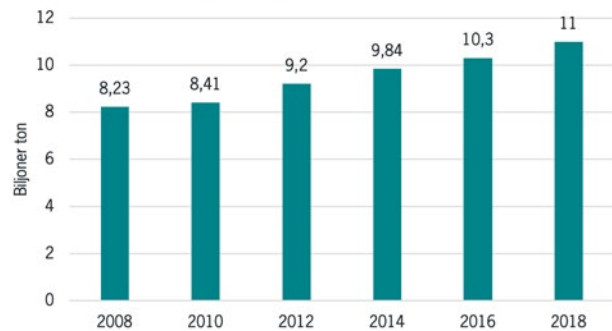
Sverige är ett land med en lång kuststräcka och många hamnar. Men endast fem av dem är klassificerade som core¹-hamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Två av dem finns i Skåne: Trelleborgs hamn och CMP Malmö. Skåne har ytterligare två TEN-T hamnar: Helsingborgs hamn och Ystad hamn som återfinns på det övergripande nätet. Totalt hanteras årligen ungefär 5 miljoner enheter och 73 000 fartygsanlöp av Sveriges hamnars medlemsföretag². **44 procent av enheterna och 57 procent av anlöpen** hanteras i de skånska TEN-T hamnarna.

Skånes hamnar hanterar överlägset flest antal enheter, **1 miljon fler** enheter än hamnarna i Västra Götalandsregionen. Det är också enheter som tar plats på väg och järnvägarna.

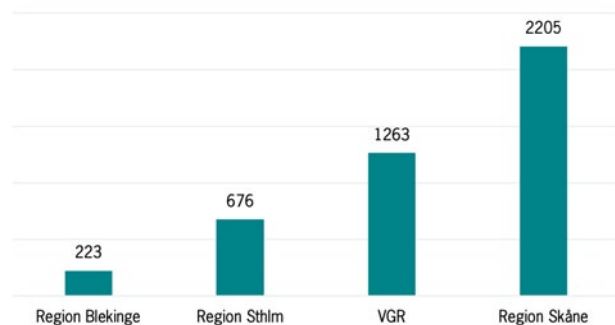
Nästan en **fjärdedel av den svenska import och exportens godsvolym** och nästan **en tredjedel av handelsvärdet** går via någon av de skånska TEN-T hamnarna (Helsingborg, CMP Malmö, Trelleborg och Ystad).

Till det kommer att Öresundsbron är av stor betydelse så att 38 % av svensk import och 28 % av exporten passerar Öresundsbron eller någon av Skånes hamnar.

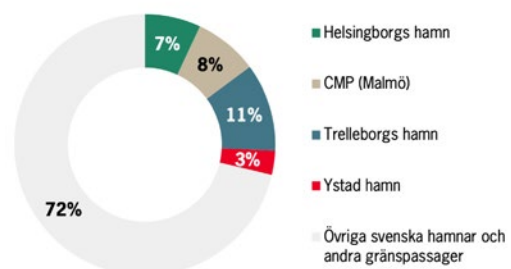
Den globala sjöfartens utveckling



Hanterade enheter 2019 (tusental)



Utrikeshandel, SEK



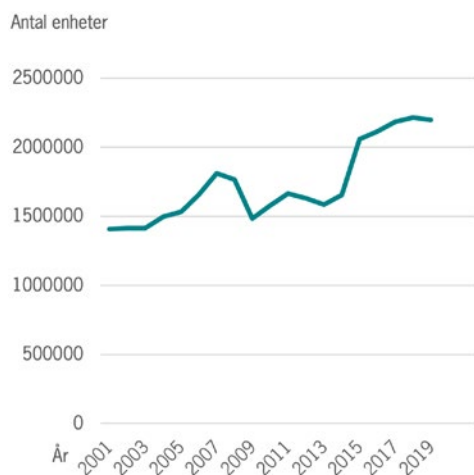
¹ Det transeuropeiska nätet TEN-T delas in i två nivåer; stomnätet (core) och övergripande nätet (comprehensive), därutöver finns det 9 st korridorer. TEN-T nätverket syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU.

² 38 hamnar ingår i hamnstatistiken från Sveriges hamnar Hamnstatistik - Transportföretagen (transportforetagen.se).

Skåne är inkörsport till Sverige

Merparten av godset kommer hela Sverige till godo, till exempel har 58 procent av lastbilarna som kör via de skånska hamnarna både start och målpunkt utanför Skåne. Hamnarna utgör därför en viktig del i Sveriges försörjningskedja och transportinfrastruktur.

Sedan år 2001 har de skånska TEN-T hamnarna haft en genomsnittlig årlig tillväxt på 3 procent i antal enheter. **Speciellt stark har tillväxten varit sedan 2013 då den årliga ökningen i genomsnitt legat på 4 procent.**



Samtidigt är de skånska TEN-T hamnarna viktiga för persontransporterna. 3 av Sveriges 5 största passagerarhamnar finns i Skåne. 42 procent av alla passagerare på färja 2018 åkte via någon av de skånska TEN-T hamnarna. Störst flöde finns i Helsingborg med ca 7,1 miljoner passagerare följt av Ystad med ca 2,3 miljoner passagerare, tätt följt av Trelleborg med 1,8 miljoner passagerare. De överträffas bara av Stockholm med ca 10 miljoner passagerare¹.



¹ Gotland har också 1,8 miljoner passagerare medan Göteborg på 6:e plats har knappt 1,7 miljoner passagerare.

Skånska hamnar hanterar

22%

av Sveriges import
/export avseende **gods-**
mängder (ton)

28%

av Sveriges import
/export avseende
varuvärde

Skåne är inkörsport inte bara för godset utan även för personresor

42%

av den sjöburna passagerar-
trafiken i Sverige 2018
utgick från eller hade
destination i någon av
Skånes hamnar.

3 av 5

av Sveriges största
passagerarhamnar
finns i Skåne.

Hamnarna i närbild

Helsingborgs hamn är Sveriges näst största containerhamn och via kombiterminalen i Helsingborgs hamn transporteras betydande intermodala volymer. Genom lastbilstrafiken via Helsingborgs hamn transporteras stora mängder jordbruks- och skogsbruksprodukter, livsmedel och djurfoder samt trävaror. Samtidigt är Helsingborgs hamn **Sveriges näst största passagerarhamn**.

CMP i Malmö är Skandinavien största bilhamn och fungerar även som en omlastningshubb för vidare transporter till Skandinavien, Ryssland och Baltikum. Genom RoRo-verksamheten hanteras, i synnerhet från Tyskland, stora volymer livsmedel, konsumtionsvaror m.m. I hamnen hanteras också projektlaster såsom husmoduler till olika byggnadsprojekt. Vidare är Malmö en strategisk punkt för omlastning både via fartyg och järnväg av bland annat stål- och pappersprodukter men också returmaterial. I hamnen finns också en betydande torr- och våtbulksverksamhet i form av spannmål, metall, djurfoder och bränsle i olika former.

Trelleborgs hamn är Sveriges största RoRo-hamn och Sveriges andra största godshamn med färjetrafik till Travemünde, Rostock, Swinoujscie och Klaipeda. Via Trelleborgs hamn transporteras stora volymer av allehanda godsslag. Den geografiska spridningen av start- och målpunkter är stor både på kontinenten och i Sverige. Det finns en kombiterminal och i hamnen sker även regelbunden färjerangering av järnvägsvagnar. Trelleborgs hamn har även tåg färjetrafik till kontinenten.

Ystad hamn är Sveriges tredje största färjepassagerarhamn med över 2,3 miljoner passagerare och 650 000 personbilar. De senaste 15 åren har personbilstrafiken ökat med i snitt 4,8 % per år enbart till **Bornholm**. Av lastbilstransporterna via Ystad hamn har **73 % start- eller målpunkt i Polen**. Under 2020 startade även säsongsbunden trafik till Sassnitz. I hamnen finns utrustning och spår för att kunna hantera järnvägsvagnar i färjetrafik.



Skånes transportgeografiska läge

Skåne har ett strategiskt läge vid Öresund och södra delen av Östersjön, det är här som den Europeiska kontinenten och Skandinaviska halvön kopplas samman och infrastrukturen förgrenas i olika stråk. **Via de Skånska hamnarna nås fyra av de nio europeiska stamnätsskorridorerna.** Korridorerna är viktiga då de är utpekade för att utgöra ryggraden i det europeiska transportsystemet. God koppling till flera stamnätsskorridorer innebär därmed ett långsiktigt fördelaktigt logistiskt läge.

I Skåne finns 4 av Sveriges 25 rankade logistiklägen.¹ På andra plats med endast ett poäng från ettan finns Helsingborg.

Skånes strategiska läge kommer att förstärkas ytterligare när Fehmarn-Bält förbindelsen öppnar år 2029 genom betydande transporttidsförkortningar till Sveriges viktigaste handelspartner Tyskland. Samtidigt så är det handeln med de Östeuropeiska länderna som växer snabbast.



¹ Logistiklägen – Intelligent Logistik (klickbar länk)

Hamnarnas regionala och lokala effekter

Hamnarna har historiskt varit centrala för städerna som vuxit upp runt hamnarna. Genom hamnutvecklingen skapas förutsättningar för nya attraktiva stadsnära och stationsnära boende och det öppnar för ny kapacitet i logistiken. De skånska hamnarna är under stor utveckling, flera investeringar är redan genomförda men stor del ligger framför oss. Kommunerna och hamnbolagen satsar över 10 miljarder kronor för att förbereda sina hamnar för framtiden genom att anlägga nya kajer, bygga klimatvänlig och moderna godslogistik.

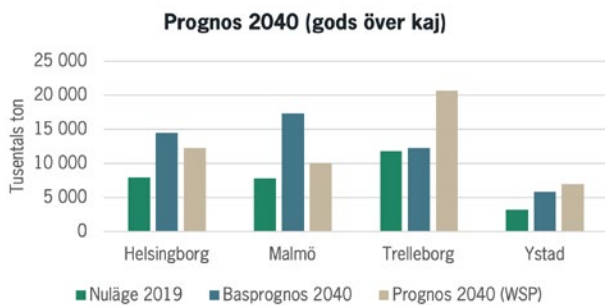
De fyra TEN-T hamnarna i Skåne genererar årligen ett värde på totalt 28,6 miljarder kronor, varav knappt 15 miljarder utgörs av direkta och drygt 12 miljarder i indirekta effekter. Detta motsvarar ca 5 procent av Skånes BRP på 553 miljarder kronor.

TEN-T hamnarna i Skåne ger upphov till 31 000 direkta respektive indirekta arbetstillfällen. Det innebär att hamnarna är betydelsefulla för den lokala arbetsmarknaden men också att nyttan som transporterna ger upphov till realiserar på andra platser. Arbetstillfällena som de skånska hamnarna ger upphov till består inte enbart av tjänster kopplat till transportsektorn. Exempelvis finns betydande antal tjänster inom tillverkningsindustri, offentliga tjänster samt företagstjänster och finans.



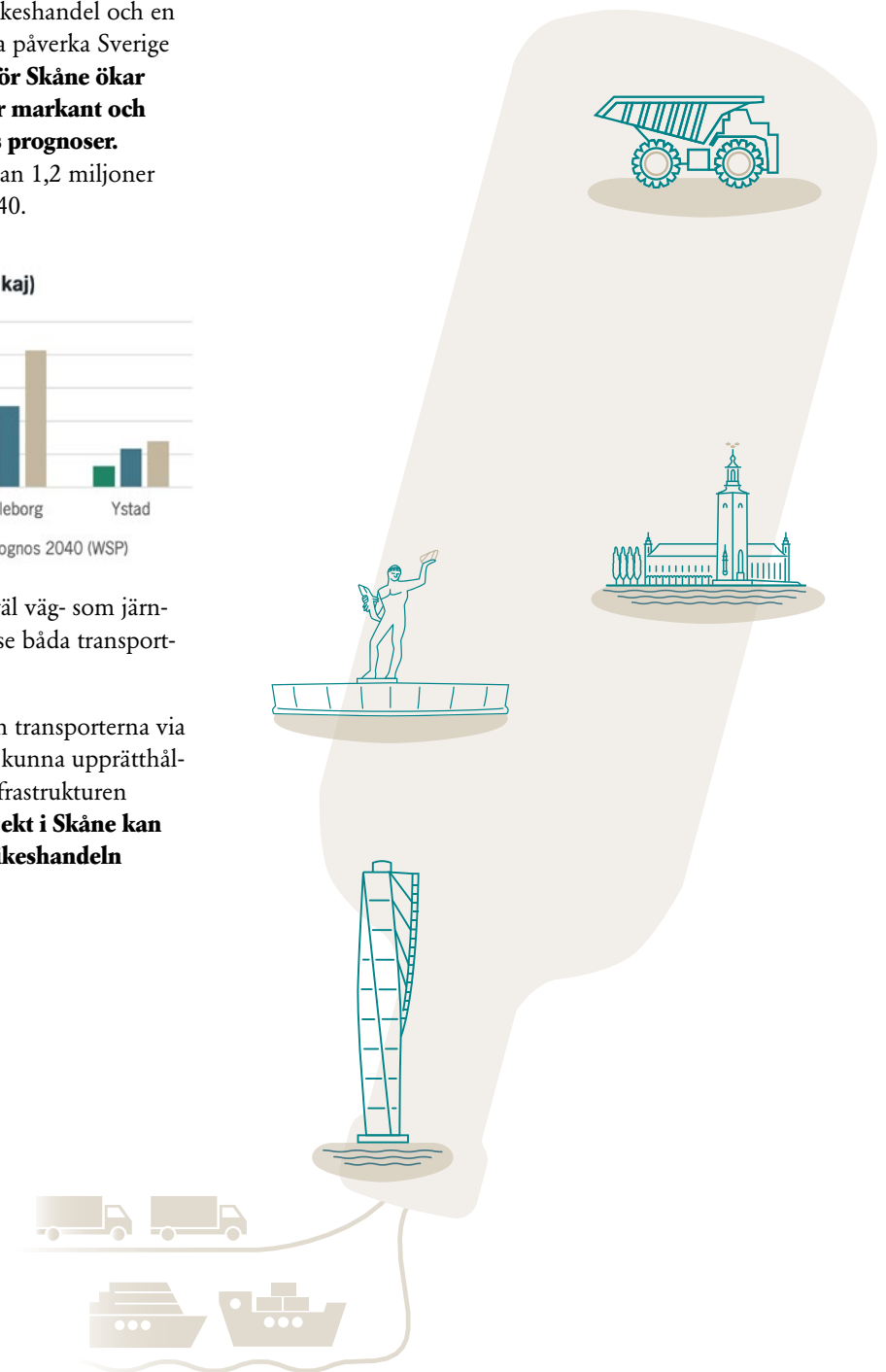
Vad behövs för att säkra tillgängligheten till Skånes TEN-T hamnar?

Med en förväntad fortsatt växande utrikeshandel och en ökad befolkning kommer transporterna påverka Sverige och Skåne allt mer att. **Faktum är att för Skåne ökar både personresor och godstransporter markant och högre än Sverigesnittet i Trafikverkets prognoser.** Exempelvis tyder prognoser på att nästan 1,2 miljoner enheter går via Trelleborgs hamn år 2040.



Det kommer att ställa stora krav på såväl väg- som järnvägsinfrastrukturen att kunna tillgodose båda transportslagen som konkurrerar om utrymmet.

För att den betydelsefulla funktion som transporterna via de skånska TEN-T hamnarna har skall kunna upprätthållas och utvecklas behöver också landinfrastrukturen utvecklas. **Investeringar i specifika objekt i Skåne kan få en avgörande betydelse för hur utrikeshandeln utvecklas.**



Vad händer om investeringarna uteblir?

Skåne har en växande befolkning som tillsammans konsumerar en ökande mängd varor. Utrikeshandeln är betydande för skånska företag, där exempelvis fler än vart femte småföretag i Skåne exporterar, vilket är högre än rikssnittet. Skånsk varuproducerande industri är per capita inte omfattande ur ett nationellt perspektiv. Inte desto mindre är den beroende av en fungerande infrastruktur för sina transporter.

Genom det transportgeografiska läget går omfattande mängder med transitgods genom regionen. För Sveriges utrikeshandel är kapacitetstillgången på infrastrukturen i Skåne avgörande.




Om investeringar i landinfrastruktur i Skåne uteblir så kan flera negativa konsekvenser väntas:

- Kapaciteten inom såväl väg- som järnvägssystemen kommer på många platser bli bristfälliga.
- På vägnätet kan en ökad köbildning väntas.
- Transporterna riskerar bli långsammare och få en försämrad precision.
- Tåglägena räcker inte till eller blir oattraktiva, med mycket skogstid och ofördelaktiga omlopp.
- Det blir mycket svårt att styra transporterarnas utveckling i hållbar riktning.

- Längre och osäkrare leveranstider väntas.
- Negativ inverkan på näringslivet genom behov av större lager och därmed ökad kapitalbindning.
- Även offentlig verksamhet skulle påverkas, inte minst de verksamheter som förbrukar omfattande varumängder.

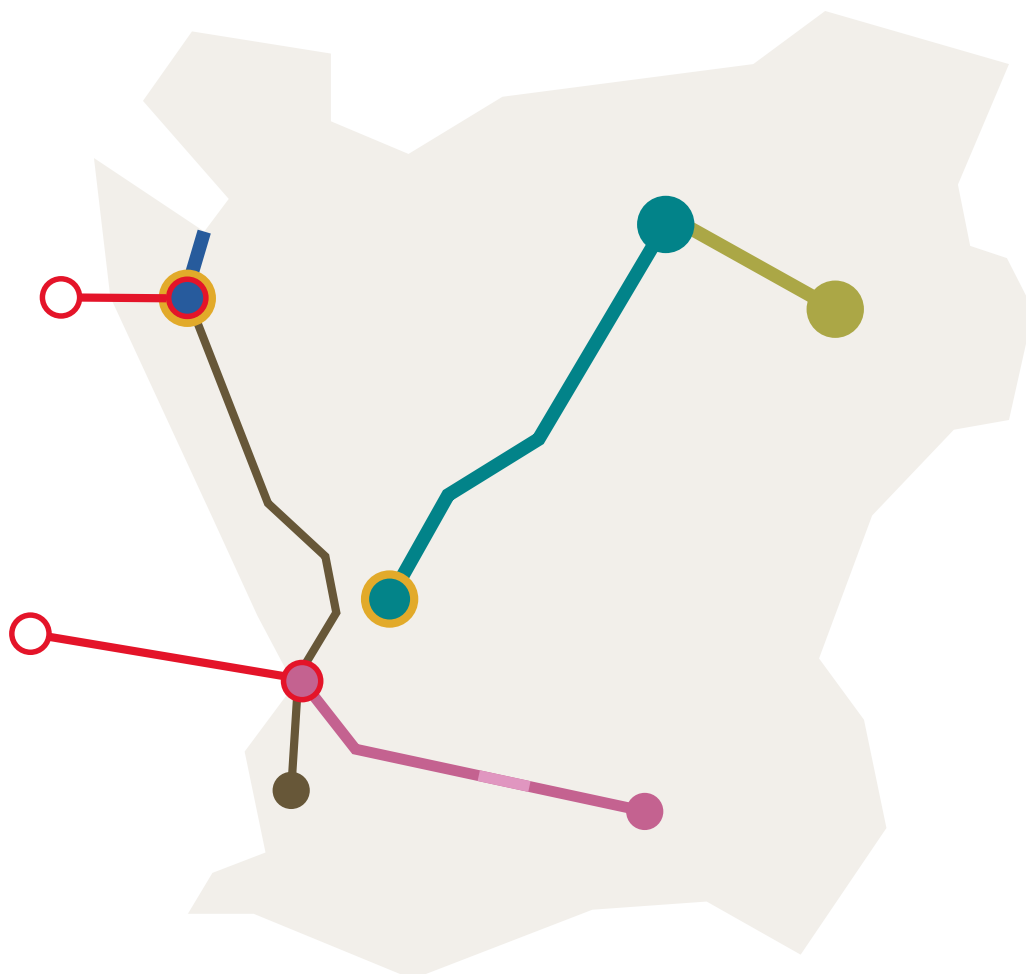
Genom att gods- och persontransporter använder samma vägar och banor skulle även privatpersoner samt verksamheter med personal drabbas vid en bristfällig kapacitet inom infrastrukturen.



Därför behövs investeringar i väg- och järnvägsnätet i Skåne.

Vår uppmaning till staten:

De prioriterade åtgärderna för nästa plan år 2022 är:



- Ny stambana Lund-Häseholm
- Dubbelspår Väst kustbanan Maria-Helsingborg C
- Dubbelspår Skånebanan Häseholm-Kristianstad
- Ökad kapacitet Ystadbanan Skurup-Rydsgård
- Ökad kapacitet E6 Vellinge-Helsingborg, i enlighet med fyrstegsprincipen
- Klartecken för brukarfinansierad HH-förbindelse, samt en utredning för Öresundsmetro

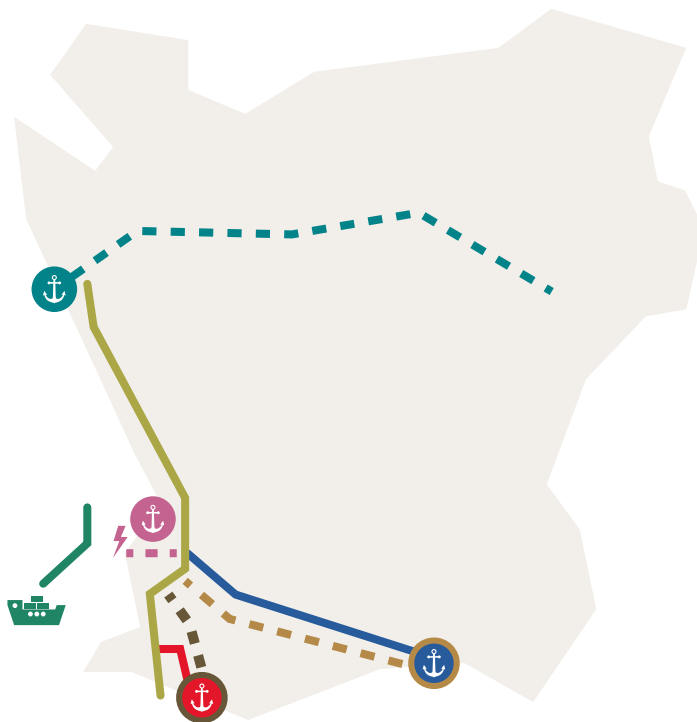
Stärk svenskt näringsliv och konkurrenskraft genom att säkerställa investeringar i transportinfrastrukturen i Skåne.

Utöver de prioriterade åtgärderna behöver kapaciteten på rangerbangårdar i Sydsverige utredas i samverkan med lokala och regionala aktörer i syfte att klargöra hur framtida behov av rangerkapacitet kan mötas. För att möta framtidens ökade behov av godstransporter på ett hållbart sätt behöver transporteffektiviteten för alla trafikslag höjas tex genom tyngre och längre fordon.

Infrastrukturbehov på längre sikt

Därutöver har Region Skåne tillsammans med Helsingborgs stad, Malmö stad, Trelleborgs kommun och Ystad kommun identifierat ett antal objekt som på längre sikt är av stor betydelse för transporter till och från de skånska TEN-T hamnarna. Dessa åtgärder är listade från norr till söder utan prioritetsordning:

- Skånebanan, partiella dubbelspår Helsingborg – Kristianstad
- E6, trafiksäkerhet och framkomlighet
- Elektrifiering av hamnspår
Planskild koppling till kontinentalbanan i Malmö
- Flintrännan, farledsdjup
- Yttre ringled med hamnanslutning i Trelleborg
- Trelleborgsbanan, partiella dubbelspår
- E65 inkl. Dragongatan, trafiksäkerhet och framkomlighet
- Ystadbanan, partiella dubbelspår



Skånebanan

Skånebanan är idag ett av landets högst belastade enkelspår och viktig för både gods- och persontransporter. För att garantera kapacitet, funktionalitet och robusthet när godsmängderna och persontransporterna på järnväg ökar är det av största vikt att Skånebanan byggs ut med partiella dubbelspår. Möjligheten att transportera mer gods längs Skånebanan bidrar tillsammans med minskade restider för persontransporter till fortsatt utveckling och tillväxt i hela Skåne.

E6

Väg E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. Väg E6 har en viktig roll för tillgängligheten till de Skånska hamnarna och trafiken har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan. Andelen tung trafik är hög, ofta uppåt 20 %, varav en stor andel är transittrafik som enbart använder väg E6 för vidare färd norrut i Sverige eller mot Norge. För att säkerställa tillgängligheten och utvecklingspotentialen för de Skånska hamnarna är det av största vikt att framkomligheten och trafiksäkerheten längs väg E6 på sträckan Trelleborg-Helsingborg ökas i enlighet med fyrstegsprincipen.

Elektrifiering av hamnspår Malmö

I Sverige är andelen fossilfritt producerad elektricitet hög. Detta innebär att elektrifiering av transporter utgör en möjlig klimatåtgärd med god potential. I Malmö föreslås en elektrifiering av de så kallade Tullspåren, vilka ansluter hamnen till I/U-gruppen. Utöver detta föreslås att vissa hamnspår elektrifieras. Förutom att minska utsläppen av klimatgaser skulle åtgärden underlätta trafikering, vilket frigör kapacitet, då byte till diesellok inte behöver ske vid I/U-gruppen utan istället kan ske inne på hamnområdet.

Planskild koppling till kontinentalbanan i Malmö

Korsande tågrörelser begränsar generellt kapaciteten på järnvägsanläggningar. På Malmö godsbangård är detta speciellt problematiskt då trafik i flera olika riktningar korsar bangården och antalet tåg är högt i förhållande till antalet spår. Inte minst antalet spår av fullängd är begränsat. Planskildhet med fly over-spår skulle öka kapaciteten genom att det innebär en minskning av antalet korsande tågvägar vid Malmö C och godsbangården.

Flintrännen, farledsdjup

En global trend är att fartygen blir större och större. Vattendjupet i farleden Flintrännen under Öresundsbron är dock inte tillräckligt för varken dagens eller morgondagens fartygstransporter vilket även begränsas av att vattenståndet varierar. Som en konsekvens måste lastvikten idag anpassas samtidigt som farten också begränsas för att minska det vattensug som leder till ökat djupgående. För de fartyg som inte kan segla i rännan eller runt Saltholm och använda farleden Drogden, som också är relativt grund, väntar upp till 10 timmars extra körtid runt Själland. En fördjupning av farleden till 10 meter skulle därmed bli betydelsefull för klimat och miljö samt ekonomi.

Trelleborgsbanan

Trelleborg har i dag världens största järnvägsfärja som utgör en viktig redundansfunktion för järnvägsgodset till kontinenten som annars är mycket sårbar med enbart en förbindelse över Öresundsbron. Varken bangården eller mötesspår är dimensionerade för längre tåg, dessutom är mötesspårarna för få. Kapaciteten på banan är begränsad och med mer gods på järnväg begränsas utvecklingen för persontrafiken. För att vidare kunna motsvara efterfrågan på intermodala godstransporter när godsmängderna och persontransporterna på järnväg ökar behöver Trelleborgsbanan byggas ut med partiella dubbelspår.

Yttre ringled Trelleborg

Trelleborgs hamn är Skandinaviens största RoPax-hamn. För att hantera de ökande lastbilsflödena via hamnen samt för att möjliggöra stadsutveckling behövs en ringled samt en ny hamnanslutning kopplad till det nya hamnläget. Ringleden skall utformas så att trafik som spillar över på väg 108 minimeras. Det bör också finnas möjligheter till framtida anpassningar av infrastrukturen.

E65 inklusive Dragongatan

E65 är en viktig transportled och utgör en pulsåder för sydöstra Skånes persontransporter och för Sveriges export och import genom dess betydelse för effektiva godstransporter. De senaste 20 åren har de totala flödena på E65 ökat med mellan 80 och 100 % beroende på mät-snitt. Dagens utformning ger en sårbar transportsituation genom att trafikflödet dagligen ger köbildning samtidigt som olycksrisken är hög. Framtidens ökande trafikmängder, som exempelvis inkluderar större fartyg, innebär nya krav på infrastrukturen till och från Ystad hamn. Hur de nya kraven hanteras är av stor betydelse för det lokala, regionala, nationella och internationella näringslivet. Ökad trafik på E65 kommer förvärra köbildningen, försämra tillgängligheten och ge en än värre trafiksäkerhet.

Ystadbanan

För att garantera kapacitet, förbättrad framkomlighet och robusthet när godsmängderna och persontransporterna på järnväg ökar är det av största vikt att Ystadbanan förstärks genom etappvis utbyggnad av dubbelspår. Tillsammans med möjligheten att transportera mer gods på järnväg bidrar dubbelspår till minskade restider och fortsatt utveckling och tillväxt i hela Skåne, vilket framkommit i den ÅVS för Ystad – Österlenbanan som slutfördes 2018.

Helsingborgs Hamn

Helsingborgs Hamn är Sveriges näst största containerhamn, strategiskt viktig för Skåne och södra Sverige. Hamnen erbjuder med sin lokalisering vid norra inseglingen till Öresund, kort insegling till kajer med 8-13 meters vattendjup. Förutom att vara Sveriges näst största containerhamn är Hamnen också viktigt för RoPax-trafiken till och från Helsingör. Helsingborgs hamn är här Sveriges näst största hamn för passagerartrafik med ca 7 miljoner resande. Vidare hanteras också bulklaster samt projektlaster. Helsingborg är Sveriges näst bästa logistikläge med ett stort utbud av logistikfastigheter, livsmedelslogistik och tredjeparts logistik. Detta är resultatet av Helsingborgs geografiska läge, med direkt anslutning till Europavägarna E4, E20 och E6 samt till järnvägsanslutning till Västkustbanan, Skånebanan och Rååbanan.

Helsingborgs hamn erbjuder hög turtäthet och goda förbindelser med de stora transoceaniska omlastningshamnarna i Europa, vilket innebär att de skånska och sydsvenska import- och exportföretagen har en god konkurrenskraft ur transporthänseende. Containertrafiken innefattas för närvarande i tretton (13) olika feederslingor där också de transoceaniska hamnarna Bremerhaven, Rotterdam, Hamburg och Antwerpen ingår. I dessa hamnar sker omlastning till och från transoceaniska fartyg som når hamnar i hela världen.



Trelleborgs Hamn

Trelleborgs Hamn är som Skandinaviens största och Europas femte största RoRo/RoPax-hamn en strategiskt viktig hamn med transporter till främst Tyskland men också till Polen och Litauen. Det är Sveriges viktigaste och största hamn för segmentet eftersom man hanterar störst godsvolym avseende RoRo/RoPax i Sverige samt att man i ton mätt är Sveriges andra största kommersiella hamn. Hamnen hanterar också direkt lastning/lossning av järnvägsvagnar till fartygen med tågspår placerade i ramper kopplat till fartygen. Världens två största järnvägsfärjor trafikerar mellan Trelleborg och Rostock¹. I hamnen opererar tre rederier som tillsammans har 30 st ankomster och avgångar per dag. – Unity Line, TT Lines och Stena Line, med dagliga avgångar till Travemünde, Rostock i Tyskland och Swinoujscie i Polen samt veckovis avgångar till Klaipėda i Litauen. Från 2022 kommer nya fartyg med än större kapacitet att tas i trafik.



¹ Värt att nämna här är att Deutsche Bahn, nationell tågoperatör i Tyskland, har utsett Rostock till järnvägshamn vid vilken all konventionell järnvägstrafik går över i dagsläget.

CMP Malmö Hamn

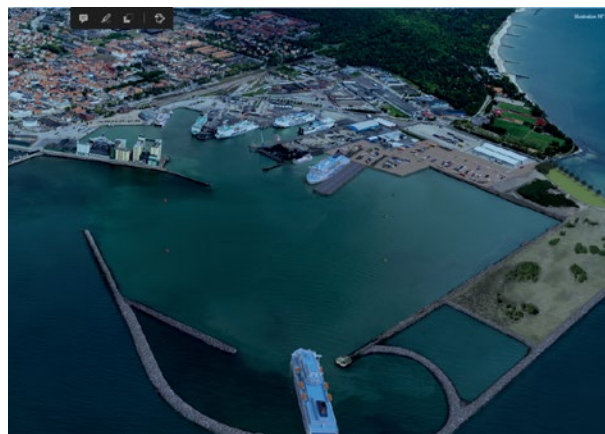
Hamnarna Köpenhamn och Malmö är sedan 2001 sammanslagna och bildar i dagsläget en storregional hamn i Öresund med verksamheter på olika sidor av sundet. Hamnarna hanterar ett antal olika segment, där huvudsegmentet är fordonstransporter och där hamnen i Malmö är störst i Sverige inom segmentet, med hantering av 20 olika bilmärken med fokus mot import till Baltikum-regionen. Utöver fordon bedrivs också RoPax-verksamhet i hamnen till Travemünde i Tyskland med operatören Finnlines och Nordö-Link, med flera dagliga avgångar. Vidare hanteras också segmenten container samt torr och flytande bulkklaster. I Köpenhamn bedrivs också kryssningsverksamhet. Hamnarna utgör en del av en viktig nod för intermodal logistik där många trafikslag möts – Öresundsbron länkar samman Sverige och Danmark med trafikslagen väg och järnväg och dessutom är Kastrup flygplats en viktig nod för fraktflyg.



Ystad Hamn

Ystad Hamn är en viktig hamn för Skåne, Sverige och Danmark med anslutande RoRo-/RoPax-trafik till Bornholm och Polen med dagliga avgångar. Hamnen har under de senaste åren vuxit kraftigt avseende hanterade volymer. En bidragande orsak till detta är växande handel mot Öst- och Centraleuropa. Två rederier trafikerar Polen och hamnen i Swinoujscie, vilka är Unity Line och Polferries. Även Bornholmstrafiken genererar frekvent trafik med en alltmer minskad säsongvariation, då resenärer och rullande fordon ökar hela året. Godstrafik till Bornholm går främst från Køge söder om Köpenhamn vilket således leder till främst passagerartrafik från Ystads Hamn.

Dock har man nyligen noterat en ökning av godsvolymer från hamnen. Utvecklingen av volymer har varit mycket positiv i avseende på antal hanterade ton. Under åren 2015-2018 har man ökat godsvolymer årligen, där ökning har skett för gods, lastfordon, bussar och personbilar samt passagerare. Främsta orsaken till denna starka utveckling bör ses i ljuset av trafiken mot Polen och således marknader i Öst- och Centraleuropa, men också för att Ystads Hamn är en del av livlinan mellan Bornholm och resen av Danmark. Cirka 97 % av alla passagerare, inklusive bussar och bilar, som årligen reser till och från Bornholm passerar Ystad Hamn. Under 2020 startade det tyska rederiet FRS säsongsbunden trafik från Sassnitz med snabbfärja för såväl passagerare, personbilar och bussar.



Referenser

WSP, 2021, Hamnutveckling i Skåne – fördjupat kunskapsunderlag

WSP, 2021, PM – Åtgärder vid Malmö godsbangård och CMP

WSP, 2020, Sysselsättningseffekter av Helsingborg hamn

WSP, 2015, Trelleborgs Hamn - Sysselsättningseffekter i kommunen, regionen och riket

Sveriges Hamnar, 2020, Hamnstatistik

Intelligent logistik, 2021, Logistiklägen

<https://www.ystad.se/port/>

<https://www.trelleborgshamn.se/>

<https://www.cmport.com/>

<https://www.port.helsingborg.se/>