

THAB Dnr 2017-121

Ärendenr: TRV 2017-32405
Diariennr: N2017/05430/TIFNäringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se**Yttrande till remiss:****Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029****1. Inledning**

Trelleborgs Hamn AB (THAB) lämnar härmed sitt yttrande till rubricerad remiss.

THAB är av EU utpekad som Core hamn, Skandinaviens största RoRo-hamn, näst största hamnen i Sverige gällande godsvolym över kaj samt Östersjöns största järnvägshamn. Godsvolymen ökar kraftigt och hamnen har ett pågående utvecklingsprojekt som innebär att hamnen flyttas sydost för att möjliggöra mottagandet av större fartyg och fler enheter av lastbilar och personbilar. I samband med utvecklingen av hamnen måste vissa flaskhalsar elimineras och dessa finns inte med i förslaget till Nationell plan.

På sidan 216 beskrivs vilka prioriteringar av investeringar som finns i Skåne och THAB anser att vissa flaskhalsar, av betydelse för hamnen: ny infart till hamnen, en ringväg kring staden, överfart över järnvägsspår i hamnområdet och kapacitetsförstärkning av järnvägen Malmö-Trelleborg - bör tas upp som namngivna investeringar i Nationella planen 2018–2029.

THAB anser att Nationella planen saknar ett internationellt perspektiv. Det räcker inte med att man har ett nationellt transportsystem om det inte fungerar med övriga länder kring Östersjön. Den beskrivning som finns för samarbetet med TEN-T bör konkretiseras.

Med tanke på Sveriges beroende av import och export, bör den nationella planen samspela med EU:s tankar om ett transportsystem och en viktig fråga är då vilken påverkan som EU:s nio transportkorridorer och utpekandet av Corehamnar skall ha för prioriteringar av åtgärder i den Nationella planen.

2. Core/TEN-T***EU:s utpekande av ett transportsystem och stomnät***

I syftet att stärka och länka samman EU:s transportinfrastruktur och skapa ett effektivt och hållbart transportsystem, arbetar EU med att utveckla det Transeuropeiska Transportnätverket (TEN-T). Inom ramen för detta arbete har EU pekat ut drygt 100 hamnar - av totalt ca 1 200 kommersiella hamnar - som strategiskt viktiga och särskilt prioriterade. Fem av dessa "Corehamnar" – Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg – ligger i Sverige. Dessa hamnar ingår i det stomnät av strategiskt viktig betydelse för EU:s transportsystem och enligt TEN-T-riktlinjerna (1315/2013) skall medlemsstaterna vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna i riktlinjerna.

Omkring 90 % av godset som importeras och exporteras till/från Sverige går via hamnarna, varav de fem Corehamnarna i Sverige står för ca 40 % av godset. Siffror från 2014 visar att de fem svenska Corehamnarna gemensamt hanterar 60 % av de totala svenska RoRo/RoPax-volymer, 62 % av containervolymer och närmare 50 % av passagerarvolymer. De svenska Corehamnarna är alltså av stor betydelse för såväl svensk industri som besöksnäring genom de många färje- och kryssningspassagerare som passerar hamnarna varje år. Corehamnarna är därmed viktiga pusselbitar för hela Sveriges tillväxt och konkurrenskraft.

Vad är Sveriges hållning till EU:s transportstrategi

THAB, tillsammans med de övriga Corehamnarna har i flera sammanhang framfört och betonat vikten av att den svenska infrastrukturplaneringen utgår från de prioriteringar som beslutats i EU inom ramen för TEN-T. Sjöfarten är internationell och därför krävs ett gränsöverskridande/internationellt/EU-perspektiv i planering av transportinfrastruktur som innefattar hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder.

Trafikverket har inte, i sitt förslag till Nationell plan tagit hänsyn till att det i "Underlagsrapporten till Inriktningsunderlag 2018 – 2029, Sjöfart" står att Trafikverket skall ta hänsyn till Core/TEN-T i den kommande infrastrukturplaneringen. Det är därför högst beklagligt att Trafikverket inte använt TEN-T som grund i prioriteringarna av de statliga investeringarna i den Nationella planen.

I Sverige finns idag drygt 50 allmänna hamnar och utöver dessa finns industrihamnar och övriga lastplatser. Antalet hamnar är många om man ser till den infrastruktur såväl till lands och till sjöss som behövs för att hålla alla dessa hamnar öppna.

THAB anser att det krävs en tydligare prioritering för att resurser och nödvändiga åtgärder skall kunna koncentreras till de gods- och passagerarnav som ur ett nationellt och internationellt perspektiv är av störst betydelse.

I underlagsrapporten "Förbättra förutsättningarna för näringslivet" anges att ett utpekande av strategiska hamnar bör ske utifrån hamnens strategiska funktion i godstransportsystemet, och att utpekanden skall göras utifrån olika segment. Detta innebär i praktiken en fjärde modell för utpekande av hamnar som kan läggas till listan av strategiska hamnar från Hamnstrategiutredningen (2007), centrala hamnar från Kapacitetsutredningen (2012) samt Core- och Comprehensive-hamnar inom TEN-T.

Förslag till åtgärd

THAB anser därför att det i arbetet med färdigställandet av Nationella planen är viktigt att fram en tydlig strategi inkluderande mål och politik som ligger i linje med EU:s prioriteringar vad beträffar Core-begreppet för att tydliggöra prioriteringsverktyg när det gäller infrastruktursatsningar i Sverige.

3. Järnvägstransporter

Enligt information på sidan 42 i remissförslaget skall den Nationella planen omfatta vidmakthållandet och utvecklingen av det statliga järnvägsnätet samt att det skall vara ett fokusområde.

THAB anser att såväl den konventionella som intermodala järnvägstrafiken är viktig för svensk export och import och har, vid flera tillfällen, efterfrågat en nationell/internationell strategi vilket fortfarande saknas.

THAB skall fortsätta att utveckla den intermodala järnvägstrafiken och man har sedan ett par år haft diskussioner med Trafikverket, Trafikutskottet och vissa regeringsledamöter angående den konventionella järnvägstrafikens framtid via Trelleborg.

Den konventionella järnvägstrafiken över Trelleborg har minskat med ca. 200 000 järnvägs-vagnar sedan 1989 och den volym om ca 20 000 enheter som är kvar, hindrar utvecklingen av hamnen.

I det fallet att man även framledes önskar ha internationell konventionell järnvägstrafik via Trelleborg krävs i första hand ökade volymer. Utöver volymkravet måste en flaskhals tas bort genom en investering i en överfart över de järnvägsspår som hindrar lastbilslogistiken i hamnområdet.

Med tanke på att gränsöverskridande konventionella järnvägsvagnar endast kan passera svensk gräns via Öresundsbron, färja mellan Trelleborg till Sassnitz och Rostock eller via Ystad, anser THAB att samtliga dessa passager skall tas upp i den Nationella planen och inte bara trafiken över Öresundsbron.

THAB vill också att Trafikverket tittar på dubbelspår mellan Malmö och Trelleborg samt uppgraderar längden på mötesplatser på samma sträcka för att möjliggöra trafik av godståg som är 750 m långa, mellan Malmö och Trelleborg.

THAB önskar att hamnens järnvägstrafik skall finnas med i kapitel 3.2.1 "Godstransporter" samt i kapitel 6.4.2 "Järnväg" samt under rubriken 8.4.2 "Längre och tyngre och större tåg".

4. Automatiska nykterhetskontroller

THAB håller med Trafikverket i deras mål om Nollvisionen. Ett medel för att uppnå Nollvisionen är enligt den Nationella planen nykterhetskontroller i hamnarna. THAB anser att om så skulle bli fallet är det viktigt att alla hamnar och Öresundsbron skall vara med för att bibehålla konkurrensneutraliteten mellan hamnarna och transportvägen över Danmark.

THAB anser att det är viktigt att besluta om vem som skall ansvara för investeringen samt den polisiära verksamheten i det fallet att någon har otillåten alkohol i kroppen. Nykterhetskontrollerna får inte heller stoppa upp trafikflödet i hamnarna.

5. Viktiga farleder utvecklas

På sidan 18 under rubriken "Viktiga farleder utvecklas" samt i kapitel "7.3.1 Kapacitet och kvalitet" står det att ett flertal hamnar behöver trimningsåtgärder som muddringsinsatser i anslutande farleder.

De hamnar som nämns är vare sig Core- eller Comprehensive-hamnar och THAB anser att dessa åtgärder inte skall vara med i den Nationella planen innan man har beslutat om vilken strategi som Sverige skall ha för samtliga hamnar enligt vad som skrivits ovan under punkt 2. Core/TEN-T.

6. Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

På sidan 25 och under rubriken 2.4.1 (sidan 56) står det beskrivet mål och åtgärder för att minska användandet av bilar och lastbilar. THAB anser att det är bra att Sverige har ambitiösa mål, men de måste vara realistiska och texten på sidan 25 och 56 överensstämmer inte med texten på sidan 27 och 58 angående "Förbättrade förutsättningar för näringslivet".

De mål som Sverige har för fossila bränslen och minskat beroende av vägtrafik bör koordineras med våra viktigaste europeiska handelspartners då de troligen inte har samma målbild/tidplan som Sverige och det kommer att medföra att importen kommer att påverkas.

I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att de godsstråk och transportsystem som används idag är uppbyggda sedan lång tid. Hamnar samt transportföretag har byggt sin infrastruktur för att optimera godsflödena kring dessa flöden.

THAB och dess rederier samt partnerhamnar investerar i utveckling av RoRo/Pax-trafik i enlighet med EU's transportdirektiv och därför är det oroväckande att läsa att ambitionerna (som framkommer i remissförslaget till den Nationella planen) är att försvåra och minska dagens RoRo-trafik till hamnen.

Dagens och framtida godsstråk

Godsstråken är och har varit stabila under lång tid och att ändra detta beteende tar tid och flera investeringar som gjorts i exempelvis distributionsterminaler som finns i mitt Sverige (Jönköping), kan inte användas vid exempelvis Kustsjöfart.

Effekten av tänkta nya transportsystem bör kartläggas och presenteras för näringslivet. Hänsyn tas till de förändringar som påverkar befintliga system både vad avser kvantiteter, frekvens och balans i godsflödena.

THAB delar uppfattningen om trögheten i omställningsprocessen på en mogen marknad. Tillförlitliga transportsystem är idag en viktig del i en produkts marknadsföring trots att andelen av transportkostnaden för handels- och industrivaror oftast är ganska låg. Detta gäller i lika hög grad för export- som för importflödena.

Enligt THAB:s uppfattning bör 4-stegsprincipen även ligga till grund för överväganden om operativa förändringar av/i trafikflödena.

THAB har svårt att förstå att man å ena sidan vill ha större godsmängder på sjö och andra sidan stödja utvecklingen av nya landförbindelser (Öresund, Fehmarn).

7. Gränsöverskridande anläggningar

På sidan 46 nämns att det funnits en arbetsgrupp som arbetat med berörda aktörer på båda sidor av sundet och utarbetat rekommendationer både för en krissituation och för att förbättra beredskapen.

THAB har under flera år efterfrågat en dylik analys som visar på konsekvenserna i det fallet att Öresundsbron inte fungerar. Denna analys är framförallt viktig för att se på sårbarheten för konventionell järnväg.

Det finns en rapport (från 2016) som säger att långväga godstransporter kommer att finna nya vägar och att järnvägstransporter kan gå via Ystad och Trelleborg. Båda hamnarna har framfört att de inte blivit tillfrågade och att konventionell järnväg kan komma att stängas i båda hamnarna.

Från politiskt håll har man sagt att en ny rapport skulle tas fram men enligt Näringsdepartementet finns inte något sådant arbete. Vilken rapport hänvisar man till i den Nationella planen?

8. Trafikprognoser

De trafikprognoser som används som underlag till Nationella planen bygger på Trafikverkets basprognoser som publicerades i april 2016. THAB har tidigare framfört brister i framtagandet i prognoser fram till 2040 då man använder gamla siffror som inte är uppdaterade. Som exempel finns inte THAB:s Polen-trafik med.

Trafikprognoserna bygger även på ton vilket marknaden anser är missvisande för infrastrukturplanering då det är enheter och inte ton som belastar infrastrukturen.

Med hänsyn till att enhetslasterna blir lättare och lättare, transporter generellt ökar, e-handel växer m m, bör trafikprognoserna utöver ton även visa utveckling av antal lastbilsenheter. Under rubriken 11.8 "Södra Sverige" på sidan 217 (som en not) hänvisar man till en utredning som Trafikverket gjort "resande och transporter Öresund" där man använder sig av begreppet ton för färjetrafiken och nämner att den inte utvecklats och använder begreppet enheter för Öresunds-trafiken och att den ökar. Detta är en felaktig jämförelse och ger en skev bild över verkligheten, då antal enheter i Trelleborgs hamn ökat med genomsnitt 5.8 % per år från 1989.

THAB kommer 2017 att ha ca. 700 000 lastbilar/trailers vilket motsvarar i genomsnitt ca 1 900 enheter/dag. Trafiken är inte jämnt fördelad under veckans alla dagar varför vissa dagar har en trafikvolym av lastbilar/trailers på ca. 2 500 enheter/dag.

Utöver lastbilar och trailers har THAB ca 400 000 personbilar och husbilar vilket motsvarar drygt 1 100 enheter/dag, varav koncentration under sommarmånaderna.

Totala antalet enheter gods och persontrafik motsvarar genomsnitt ca 3 000 enheter/dag.

För THAB är det viktigt att lastbilar och personbilar snabbt kan komma av och på fartygen och att det inte bildas kö i och utanför hamnen utan att enheterna snabbt kan komma av och på E6:an. Idag är detta en flaskhals.

Med hänsyn till att THAB anser att Trafikverkets trafikprognoser för hamnen är felaktiga då man ser på ton och inte på enheter önskar THAB att anslutningen till hamnen från öster analyseras snarast möjligt med hänsyn till antalet enheter och kommer med i den Nationella planen.

9. Förslag på utpekande brister''

Under rubriken 8.3.7 "Förslag på utpekade brister" finns under r) Helsingborg - Helsingör ev. ny fast förbindelse". THAB anser inte att det finns behov av en fast förbindelse och anser att Trafikverket skall använda sig av sin egen utvärderingsprincip om 4-stegsprincipen.

10. Konkurrensneutralitet

På sidan 57 och under rubriken 5.3 "Avgifter och skatter" står det att avgifter och skatter kan användas som styrmedel för att påverka transportefterfrågan och val av transportslag. Styrmedel skulle kunna användas för att hålla tillbaka utvecklingen av vägtrafik och ge ökade kostnader samt transporttid och på så sätt få de system som idag inte är lönsamma för transporter att bli mer konkurrenskraftiga.

Både väg- och järnvägstransporternas infrastruktur finansieras via skattsedeln och de skatter och avgifter brukarna betalar täcker inte på långa vägar kostnaderna, medan sjöfarten tvingas betala varje krona.

Ett exempel på att det inte råder konkurrensneutralitet mellan trafikslagen/-stråken i Skåne är att trafik över Trelleborg belastas med en avgift som bl.a. skall täcka kostnader för isbrytning, (som inte behövs i Skåne). Ingen liknande avgift finns för trafik över Öresundsbron. Det förekommer med detta en subvention för trafik över Öresundsbron i förhållande till trafik över hamnarna i Skåne.

THAB anser det viktigt att myndigheterna agerar för att det skall vara konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen och stråken.

THAB:s förslag är att isbrytning bör ses som vinterväghållning till havs. Av den anledningen borde isbrytningen finansieras över statskassan.

Med vänlig hälsning
Trelleborgs Hamn AB



Jörgen Nilsson
VD