

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

2017-11-27

N2015/4305/TIF

Remissvar från Copenhagen Malmö Port AB (CMP) Nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Trafikverket har översänt ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 på remiss. Copenhagen Malmö Port AB (CMP) anser att förslaget i stort är genomgripande på de flesta områden, med initiativ och investeringsförslag som stöttar transportsektorn i Sverige.

CMP har tillsammans med de övriga Corehamnarna i flera sammanhang framfört och betonat vikten av att den svenska infrastrukturplaneringen måste utgå från de prioriteringar som fastställts av EU inom ramen för TEN-T. Sjöfarten är internationell och kräver därför ett gränsöverskridande/internationellt/EU-baserat perspektiv på planeringen av transportinfrastrukturen, inklusive hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder. Trafikverket har inte tagit hänsyn till att det i "Underlagsrapporten till Inriktningsunderlag 2018 – 2029, Sjöfart" står att Trafikverket ska beakta Corenätet i den kommande infrastrukturplaneringen. Det är därför högst beklagligt att Trafikverket inte använt TEN-T och CEF-förordningen som grund i prioriteringarna av de statliga investeringarna i den nationella planen.

CMP är som bekant en av EU:s 83 Corehamnar, och därmed utpekad som en central hamn i EU-sammanhang. CMP har en väsentlig omsättning av RoRo-gods i sin egenskap av nav för nya bilar som omlastas i Malmö och transporteras vidare till andra hamnar i Östersjön och Finnlines rutter med trailers och personbilar mellan Malmö och Lübeck. CMP har dessutom en betydande omsättning av torr och flytande bulklast.

CMP har i sitt hamnområde i Malmö en omfattande infrastruktur med järnvägsspår som används för trailers, nya bilar och bulkgoods m.m. En mycket stor del av godsomsättningen på hamnområdet i Malmö transporteras således till andra destinationer i Sverige och till Norge med järnväg. CMP ser med oro på järnvägsinfrastrukturen i Malmö eftersom vi anser att dess kapacitet inte är tillräcklig för dagens och framtidens godstransportbehov. Den plan som Trafikverket har presenterat i remissen innehåller inte tillräckliga åtgärder för att kunna upprätthålla och utveckla godsbanedriften i Malmö hamn fram till 2030. Exempelvis har Malmö godsbangårds rangeringsområde inte spår som räcker för 740 meter långa tåg, vilket CEF-förordningen förutsätter ska finnas på plats före 2030. Det har stor betydelse för hela Sveriges godsbanedrift att infrastrukturen är färdig till den förväntade ökningen av godsvolymen i samband

med Fehmarn-förbindelsen om några år. I annat fall räknar CMP med att det etableras torrhamnar i Danmark för omlastning av gods mellan järnväg och lastbil, vilket kommer att öka lastbilstrafiken över Öresundsförbindelsen och upp igenom Sverige. Detta blir inte den optimala miljövänliga lösning som behövs. En optimal multimodal lösning samlar sjö-, järnvägs- och vägtransporter vid centrala punkter. Då är Malmö en viktig sådan punkt.

Under planperioden är det också nödvändigt att utnyttja de sista möjligheterna att öka kapaciteten för järnvägstrafiken över Öresund. Det finns investeringsmöjligheter på både den svenska och danska sidan som kan öka kapaciteten inför det behov som uppstår i slutet av perioden.

Ett annat frågetecken gäller vattendjupet i Flintrännen, som är otillräckligt för dagens och morgondagens fartygstransporter. Eftersom djupet i Flintrännen inte medger full kapacitet för fartygen, måste rederier regelbundet anpassa lastvikten för fartygen för att inte överskrida det fria djupgående som myndigheten kräver. Vidare måste farten genom Flintrännen reduceras för att motverka den sugeffekt som uppträder i fartyg, och som också riskerar att överskrida det fria djupgåendet. Problemen förvärras ännu mer då medelvattenståndet går under normalt vattenstånd, vilket ofta sker vid större vindstyrkor och eller strömförhållanden. För CMP:s del handlar det för närvarande om Finnlines-färjan, som måste lämna kvar gods på kajen och tappar tid på seglatsen som skulle kunna användas till en mer ekonomisk, mindre energiförbrukande och mer miljövänlig överfart om vattendjupet i Flintrännen varit tillräckligt.

Idag måste biltransportfartyg och bulkfartyg segla utanför Själland för att nå destinationer i Östersjön. Ett vattendjup på 10 meter eller mer skulle inte bara förbättra miljön och ekonomin för sjöfarten och hamnarna utan också bidra positivt till att minska föroreningarna av miljön. Vi upplever allt oftare att vattendjupet är en halv meter eller mer under det normala, vilket är ohållbart och till skada för sjöfarten. Vi vet att fartygen i dagsläget blir större och mer djupgående. Detta är en av konkurrensfaktorerna som sjöfarten måste utnyttja för att konkurrera med landsvägtransporterna.

Hamnarnas kunder, rederierna, betalar en hög avgift till staten för utnyttjande av sjöterritoriet och farlederna längs den svenska kusten. Att underhålla och framtidssäkra farledernas djup är en viktig förutsättning för att godstrafiken till svenska hamnar ska kunna finnas kvar och utvecklas. Vi ser inte att den nationella trafikplanen tar hänsyn till detta även om det är statens plikt. Dåliga förutsättningar för fartygstrafiken betyder fler lastbilar på vägarna. Det är av stor vikt att de statliga myndigheterna hanterar problemen med otillräckliga vattendjup innan det är för sent.

Väginfrastrukturen i Malmö och tillfarten till hamnen i Malmö är betydligt bättre sedan rondellen i Spillepengen byggdes, där staten deltog i finansieringen. CMP upplever att förhållandena på detta område generellt är goda, särskilt för den södergående trafiken. Ett område som däremot behöver uppmärksammas mer är trafiken på E6:an mellan Malmö och Helsingborg, där man dagligen upplever kraftig köbildning med långa väntetider för fordonstrafiken. CMP föreslår att staten överväger en kapacitetsförbättring av sträckan, eventuellt i form av ytterligare körfält i båda riktningar.

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

I det kommande arbetet är det viktigt att det tas fram en tydlig strategi och politik som ligger i linje med EU:s prioriteringar och där core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg fram till 2030 när det gäller

infrastruktursatsningar i Sverige. I Sverige finns det idag drygt 50 allmänna hamnar och utöver det industrihamnar och övriga lastageplatser, vilket är ett mycket stort antal om man ser till den infrastruktur både till lands och till sjöss som behövs för att hålla dessa hamnar öppna. I det kommande arbetet krävs en tydligare prioritering för att resurser och nödvändiga åtgärder ska kunna koncentreras till de gods- och passagerarnav som ur ett nationellt och internationellt perspektiv är av störst betydelse.

Malmö 27 november 2017



Barbara Scheel Agersnap
CEO, Copenhagen Malmö Port AB