

Remissyttrande avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2025/01587

Remissyttrande från Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port (CMP) har valt att inkomma med synpunkter på "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037". CMP anser att Trafikverkets förslag till nationell plan är omfattande och detaljerat, men vi oroas över det lilla utrymme hamnar och sjöfart får i planen. Vidare ser vi också utmaningar i att åtgärderna som exempelvis föreslås rörande godsbangården i Malmö inte är tillräckliga, även om vi i grunden är positiva till att en del kapacitetshöjande åtgärder föreslås i Malmö. Ytterligare satsningar som säkerställer bangårdsfunktionen i Malmö behöver göras, som också stärker kopplingarna till hamnområdet i Malmö.

Sammanfattning

Följande punkter anser vi vara centrala att beakta i den nationella planen för infrastruktur:

- Det saknas tydliga mål för hur överflytten av gods från väg till sjöfart och järnväg ska genomföras.
- Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska enligt krav från EU erbjuda goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Trots detta finns fortfarande inte corehamnarnas utveckling specifikt med i den nationella planen för infrastruktur.
- Sjöfarten är internationell och kräver ett gränsöverskridande, internationellt och EU-baserat perspektiv i planeringen av transportinfrastrukturen, inklusive hamnar, landanslutningar och farleder.
- I dagsläget är Flintrännen i Öresund för grund och medger inte fullt kapacitetsutnyttjande av dagens trafik.
- I Malmö råder redan idag kapacitetsbrist på järnvägsanläggningarna.
- Godsbangården är för trång, spåren är för korta och spårkapaciteten mellan bangården och hamnen är otillräcklig.
 - För att kunna möta de volymökningar som förväntas när Fehmarn Bält öppnar spelar Malmö en central roll, där en utbyggd bangård, förlängda spår och förbättrade kopplingar mot både Öresundsbron och hamnen är nödvändiga.
 - Kopplingarna mellan godsbangården och hamnen bör förstärkas eftersom både godsbangården och hamnen utgör centrala delar av det europeiska TEN-T transportnätverket och är av avgörande betydelse för både nationella och internationella transporter, inklusive Fehmarn Bält-förbindelsen.
- Det är viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras.
- Det saknas tydliga prioriteringar kopplat till Sveriges medlemskap i NATO. Det är viktigt att definiera vilka hamnar som är prioriterade hamnar ur ett säkerhetsperspektiv.

Sjöfarten

Den svenska regeringen har beslutat sig för att vara ledande i arbetet med att genomföra FN:s Agenda 2030. Regeringen har en ambition att främja överflytten av gods från väg till järnväg och sjöfart. Klimatmålen för transportsektorn har fastställt att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Detta kräver en ökad takt i den gröna omställningen, men också mål, för hur en överflyttning ska genomföras. CMP saknar tydliga mål för detta i den nationella planen, medan EU i sin tur har fastställt tydliga mål.

CMP är en del av det transeuropeiska transportnätet TEN-T och är av EU utpekad som corehamn tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Göteborg, Stockholm och Luleå. Corehamnarna är strategiskt viktiga hamnar som spelar en extra viktig roll i sin betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. De svenska corehamnarna är viktiga aktörer och noder som tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling bl.a genom investeringar inom hamnområdet som gynnar näringslivet och exportindustrin med effektiva lösningar och möjlighet för omlastning till andra transportslag. Det är därför mycket positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i sitt förslag, men också oroväckande att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status faktiskt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Det saknas också tydliga prioriteringar kopplat till Sveriges medlemskap i NATO. Det är viktigt att definiera vilka hamnar som är prioriterade hamnar ur ett säkerhetsperspektiv framöver. Den nationella planen bör inte bara sträva efter att uppfylla minimikraven kopplat till TEN-T utan fokusera på hur Sverige kan bidra till att vidareutveckla transportnätverket.

Corehamnarna ska enligt krav från EU erbjuda goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Då corehamnarna snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, bör detta lyftas fram på nationell nivå. Statliga utredningar de senaste två decennierna har pekat ut behovet av en mer aktiv svensk hamnpolitik, där viktiga hamnar prioriteras. Att core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en förutsättning för att det ska vara möjligt att flytta gods från väg till vatten. Sjöfarten är en konkurrenskraftig och hållbar del av det europeiska transportsystemet och därför är det viktigt att corehamnarna prioriteras i framtidens hållbara transportsystem.

Från 2030 måste hamnarna inom EU erbjuda möjlighet för landströmsanslutning av fartyg. Det innebär utmaningar med både finansiering och energikapacitet, som måste hanteras på nationell nivå så att Sverige säkerställer att det finns tillräckligt mycket energi och tillgänglig effekt i elsystemet till rimliga priser, så att hamnarna kan möta lagkraven.

En annan viktig aspekt för att sjöfarten ska kunna behålla sin konkurrenskraft är att farlederna anpassas till både dagens och framtidens fartygstransporter. I den nationella planen nämns inga farleder i södra Sverige som konkreta åtgärder, trots att situationen i Öresund börjar bli akut. Flintrännen är i dagsläget för grund och medger inte full kapacitet för flera fartygstyper. Rederier tvingas därför anpassa lastvikten för att inte överskrida det fria djupgåendet som myndigheterna kräver. Utöver detta måste hastigheten genom Flintrännen sänkas för att motverka den sugeffekt som kan uppstå och som ytterligare riskerar att överskrida det tillåtna djupgåendet. Problemet förvärras när medelvattenståndet sjunker under det normala, vilket ofta sker vid kraftiga vindar eller strömförhållanden.

Dessa begränsningar påverkar RoRo-trafiken mellan Malmö, Tyskland och Polen, liksom seglingarna för bilfartyg och bulkfartyg. I vissa fall tvingas fartyg segla runt Själland genom Stora bält i stället för att använda Flintrännen för att nå destinationer i Östersjön. Det innebär längre transporttider, högre kostnader och en större miljöpåverkan. Med ett tillräckligt vattendjup i Flintrännen skulle överfarterna bli mer ekonomiska, mindre tidskrävande, energisnålare och därmed betydligt mer miljösmarta.

Sjöfarten är internationell och kräver därför ett gränsöverskridande, internationellt och EU-baserat perspektiv på planeringen av transportinfrastrukturen, inklusive hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder.

Järnväg och intermodaliteten

Förutom att vara en viktig aktör inom sjöfarten har CMP i hamnområdet i Malmö en omfattande infrastruktur med järnvägsspår, där en mycket stor del av godsomsättningen i hamnområdet i Malmö lastas om och transporteras till andra destinationer i Sverige, Norge och kontinenten via järnväg. CMP har en väsentlig omsättning av RoRo-trafik från och till Tyskland och Polen, av bilhantering som omlastas i Malmö och som transporteras vidare till andra hamnar i Östersjön men också via tåg till andra destinationer norrut. CMP har dessutom en betydande omsättning av torr- och flytande bulklast som omlastas i hamnen.

CMP ser med oro på järnvägsinfrastrukturen i Malmö eftersom vi anser att dess kapacitet inte är tillräcklig för dagens och framtidens godstransportbehov. Godsbangården är för trång, spåren för korta och spårkapaciteten mellan bangården och hamnen är bristande.

Dagens situation innebär väntetider på spåren och tid kostar pengar. Exempelvis har Malmö godsbangårds rangeringsområde inte spår som räcker för de längre tågen, något CEF-förordningen förutsätter ska finnas på plats före 2030. Det har stor betydelse för hela Sveriges godsbandrift att infrastrukturen är färdig till den förväntade ökningen av godsvolymer i samband med Fehmarn-förbindelsens öppnande om några år. Generellt saknar vi ett tydligare resonemang och beskrivning kring möjligheterna och effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen i planen. Redan idag är bangården i Malmö en flaskhals som måste byggas bort. TEN-T-förordningen förespråkar vikten av att minimera flaskhalsar så att transportsystemen hänger bättre samman. Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att transportnätet uppfyller förordningens riktlinjer.

CMP:s uppfattning är att alla åtgärder som bidrar till att bygga bort flaskhalsarna i och omkring Malmö och som medför positiva effekter för godstrafiken på järnväg bör prioriteras och tidigareläggas i nationell plan. Detta då godstrafiken fortsätter att påverkas negativt av det höga kapacitetsutnyttjandet på Södra stambanan. Godstågens transporttider har de senaste åren dessvärre förlängts i takt med att persontågstrafiken ökat och att det har byggts fler förbigångsspår mellan Hässleholm och Lund. Godstågen får då stanna för att släppa förbi persontågen. Det är därför viktigt att insatser som kortar körtiderna för godståg tidigareläggs och prioriteras i ännu högre utsträckning i Trafikverkets prioritering av åtgärder i Sydsverige.

I det aktuella förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen saknas den så kallade "metkroken", dvs. en spårförbindelse mellan Södra stambanan och Norra hamnen i Malmö. Trafikverket har heller inte tagit i betraktning och belyst de samhällsnyttor åtgärden förväntas tillföra i form av kortare körtider för godståg till hamnjärnvägsanläggningen i Malmö och den kapacitet det frigör på Malmö godsbangård när en del godståg kan gå direkt till hamnen istället för att köra in och vända på godsbangården. Banverket projekterings PM – Studie av järnvägskoppling Malmö hamn – Södra stambanan (daterat 2006-09-18, uppdragsnummer 19881) kan med fördel användas i ett sådant analysarbete och utgöra underlag för att ta in åtgärden i nationell plan för transportinfrastrukturen.

CMP är positiva till att Trafikverket lyfter in kapacitetshöjande åtgärder kopplat till Malmö/Öresund. Bland annat har godsbangården i Malmö identifierats som en begränsning och finns med i förslaget som en namngiven åtgärd inklusive plankorsningar för att förbättra flödena. Samtidigt till största del beroende av extern finansiering. Vi understryker vikten av Trafikverkets pågående analys rörande en fördjupad utredning av Malmö godsbangård är nödvändig för att rätt och mest effektiva åtgärder ska kunna vidtas för att klara den gröna omställningen i ett sammanhängande transportsystem när volymerna ökar i framtiden. Föreslagna åtgärder är inte tillräckliga och ledtiderna från utredning till genomförande av åtgärder är alldeles för lång. Vi tror att järnvägsbristerna i Malmö måste få ännu mer uppmärksamhet i den nationella planen, där nyinvesteringar för att bygga nytt (steg 4) är oundvikliga för att möta framtidens krav.

Som nämnts ovan innebär den så kallade "metkroken" en möjlighet att binda samman spåren både från stambanan och kontinentalbanan till hamnen. I detta ser vi också fördelen med att låta farligt gods hanteras i hamnen och inte först transporteras in till centrala Malmö. Det är också viktigt att analysera relevanta åtgärder som skiljer gods och passagerare från varandra så att kapacitet frigörs på spåren. Där är till exempel Öresundsmetron ett välkommet förslag.

En optimal multimodal lösning samlar sjö-, järnvägs- och vägtransporter vid centrala punkter. Där är Malmö en sådan strategiskt viktig punkt. Det är väsentligt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att rätt nyinvesteringar i järnvägen omkring Malmö görs under den kommande planperioden med en utbyggd bangård, förlängda spår och kopplingar mot både Öresundsbron och hamnen.

Malmö 23 december 2025

Ulrika Prytz Rugfelt
Chief Communications & Sustainability Officer
Copenhagen Malmö Port AB