

Remissyttrande avseende Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Till Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2021/02884

Remissyttrande från Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port (CMP) har valt att inkomma med synpunkter på "Förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033". CMP anser att Trafikverkets förslag till nationell plan är digert och detaljerat men vi oroas över det lilla utrymme sjöfarten 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.

Sammanfattning

Följande punkter menar vi är viktiga att ta hänsyn till i den nationella planen för infrastruktur:

- Det saknas tydliga mål i planen för hur överflytten 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 corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur.
- Sjöfarten är internationell och kräver därför ett gränsöverskridande/internationellt/EU-baserat perspektiv på planeringen av transportinfrastrukturen, inklusive hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder.
- I dagsläget är Flintrännen i Öresund för grund och medger inte full kapacitet
- I Malmö råder redan idag en kapacitetsbrist vad gäller järnvägen
- Godsbangården är för trång, spåren för korta och spårkapaciteten mellan bangården och hamnen bristande.
- Det är viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras
- För att kunna tillmötesgå de volymökningar som sker när Fehmarn Bält öppnar, spelar Malmö en central roll, där en utbyggd bangård, förlängda spår och kopplingar mot både Öresundsbron och hamnen är nödvändiga.

Sjöfarten

Precis som Trafikverket själv skriver, så har den svenska regeringen beslutat sig för att vara ledande i arbetet med att genomföra FN:s Agenda 2030. I planen konstaterar också Trafikverket att "de klimatpåverkande utsläppen från svenska inrikestransporter kommer nästan helt och hållet från vägtrafiken". I den nationella godstransportstrategin och i infrastrukturpropositionen är det tydligt att regeringen har en ambition att främja just överflytten 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 naturligtvis 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 till omlastning till andra transportslag. Det är därför 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.

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.

En annan viktig aspekt för att sjöfarten ska bibehålla sin konkurrenskraft är att farlederna måste anpassas till både dagens och morgondagens fartygstransporter. I planen nämns inga farleder i södra Sverige som namngivna åtgärder och situationen i Öresund börjar bli akut. I dagsläget är Flintrännen i Öresund för grund och medger inte full kapacitet för vissa fartyg, då rederierna måste anpassa lastvikten så att fartygen inte överskrider det fria djupgåendet som myndigheterna kräver. Vidare måste hastigheten 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. Detta påverkar RoRo-trafiken mellan Malmö och Tyskland men även seglatserna för bilfartyg och bulkfartyg. Vissa fartyg måste, i stället för att segla i Flintrännen, segla runt Själland för att nå destinationer i Östersjön, vilket tar mer tid och påverkar miljön. Med ett tillräckligt vattendjup i Flintrännen hade överfarterna blivit mer ekonomiska, mindre tidskrävande, mindre energiförbrukande och därmed mer miljösäkra.

Sjöfarten är internationell och kräver därför ett gränsöverskridande/internationellt/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, 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 därför 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.

Det 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. Redan idag är bangården i Malmö en flaskhals och flaskhalsarna 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.

Med anledning av ovan är CMP positiva till att Trafikverket har lyft in flera 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 en plankorsning för att förbättra flödena. Samtidigt är dessa förslag på åtgärder helt beroende av extern finansiering. Trafikverket säger i samma plan att man ska "vidmakthålla rangerbangårdarnas standard". Vi tror inte det är tillräckligt. 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. Vi menar att en fullständig analys av rangerkapaciteten måste göras, där det blir tydligt vilka åtgärder som måste vidtas för att klara den gröna omställningen i ett sammanhängande transportsystem när volymerna ökar i framtiden.

Vidare ser vi 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 i centrala Malmö. Det är också viktigt att analysera relevanta åtgärder som skiljer gods och passage-rare 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 28 februari 2022

Ulrika Prytz Rugfelt
PR- & Communications Manager
Copenhagen Malmö Port AB