

Diarienummer N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Kommentarer till ”Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018 – 2029, Sjöfart”

Nedan återfinns kommentarer från Trelleborgs Hamn (THAB) på rubricerad underlagsrapport.

1. Core/Ten-T

EU har pekat ut ett antal hamnar av särskild, strategisk betydelse för de europeiska transportflödena. I Sverige har fem hamnar pekats ut som s.k. corehamnar: Stockholm, Göteborg, Malmö, Luleå och Trelleborg. Av dessa hamnar tillhör samtliga utom Luleå, Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor.

Det är glädjande att läsa att Trafikverket skall ta hänsyn till Core/TEN-T i den kommande infrastrukturplaneringen.

2. Konkurrensneutralitet

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

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

Hela konstruktionen av farledsavgiften är ologisk då de hamnar som betalar mest aldrig utnyttjar denna tjänst.

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.

Denna fråga har haft en negativ påverkan på den konventionella järnvägstrafiken över Trelleborg och det finns risk att den trafiken försvinner från Trelleborg vilket kan vara förödande för svensk industri om något händer på Öresundsbron och järnvägstrafiken inte längre kan köra över Danmark.

3. Vägfart till Trelleborgs Hamn

THAB trafikeras av 12 st. fartyg och har i snitt 30 ankomster och avgångar per dygn, verksamheten är igång 24 tim/dag, 7 dag/vecka.

Hamnen har en positiv volymutveckling och hade 2015 det högsta antal enheter någonsin dvs ”all time high”.

2015 hade THAB ca 675 000 st. lastbilar/trailers vilket motsvarar i genomsnitt ca 1 850 enheter/dag. Trafiken är inte jämnt fördelad under veckans alla dagar varför vissa dagar har en trafikvolym på över 2 000 enheter/dag.

Volymtillväxten på lastbilar har varit:

- 1988 – 2015 har tillväxten varit 5,9 %/år
- 2000 – 2015 har tillväxten varit ca 4,5 % varav 2015 cirka 10 %

Vid en genomsnittlig volymtillväxt på ca 3,4 %/år under perioden 2016 – 2030 kommer volymtillväxten för lastbilar att vara ca 90 %.

EU räknar med en 50-procentig tillväxt av lastbilar till 2030 vilket skulle vara ca 2,1 % genomsnittlig tillväxt mellan 2016 och 2030 vilket med den historik som finns, vida kommer att överskridas och bör analyseras vad avser vägar till och från THAB.

2015 hade THAB ca 360 000 st personbilar och husbilar vilket motsvarar ca 1 000 bilar/dag. Totala antalet enheter gods och persontrafik motsvarar ca 2 850 enheter/dag.

Spridningen av trafiken över en vecka och per dag är inte jämnt fördelad utan är koncentrerad till kl 06:00, 14:30 samt 21:00 vilket innebär en stor ansträngning på anslutningsvägar till hamnen vid dessa tidpunkter.

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

THAB ser gärna att anslutningen till hamnen från öster analyseras a s a p.

4. Riksintresse

THAB håller på att flytta hamnen i en sydostlig riktning för att;

- hantera kapacitetsbristen i den befintliga hamnen
- kunna möta de ökande trafikvolymerna både på land och till sjöss, idag har vi bara ett färjeläge som kan emot större och bredare fartyg
- underlätta en stadsutveckling i Trelleborg

I samband med flytten måste riksintresset anpassas på annan plats vilket THAB vill att Trafikverket skall hjälpa till med.

THAB flyttar inte hamnen för att frigöra yta för stadsbebyggelse utan för att kunna hantera de ökande trafikvolymerna och möta kundernas krav på större och bredare fartyg.

5. Nya stråk

I underlaget finns nämnt olika stråk som kan vara av framtida betydelse. THAB vill framföra två andra stråk som också kan vara av framtida intresse nämligen följande:

- Stråk: Asien – Polen – Trelleborg

DHL och DB Schenker har under flera år arbetat med att starta reguljära tåg mellan Asien och Europa. Idag har båda företagen direkttåg som kommer till Europa via Polen (Mala-szewicze) och vidare till Tyskland och Skandinavien.

- Stråk: Asien – Medelhavet – Trelleborg

Idag byggs en ny hamn i Venedig för att kunna ta emot stora containerfartyg från Asien. Containers skall kunna lossas i en hamn i Adriatiska havet för vidare transport med tåg till Skandinavien.

På sidan 21 står det att THAB ”är en av Skandinavians största RoRo-hamnar” vilket bör korrigeras till att vara ”Skandinavians största RoRo-hamn”.

6. Kustsjöfart

THAB har svårigheter att följa tankegångarna avseende Kustsjöfart enligt följande:

- Å ena sidan står att det skall vara konkurrensneutralitet mellan transportslagen och senare står det att man skall subventionera igångsättandet av en produkt (kustsjöfart).
- Det nämns varför kustsjöfart inte tidigare lyckats och ändå skriver man att det är bra. Om flexibiliteten, kostnadsbilden m m hade varit bättre hade produkten redan funnits på marknaden.
- Det finns redan kustsjöfart av skogsprodukter; SCA, Metso.
- Kustsjöfart kan vara bra om det är ett företag som ansvarar för hela produkten och tar ansvar för tidtabell och kostnader om det uppstår obalans.

Vi 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.

Stora flöden av massprodukter (skog, malm, olja) ger möjlighet att etablera egna transportlösningar.

Enligt vår uppfattning bör 4-stegsprincipen även ligga till grund för överväganden om operativa förändringar av/i trafikflödena. Inledningsvis bör näringslivets och inte minst transportindustrins *krav på dagens och morgondagens transportsystem kartläggas.*

Därefter bör dessa krav ställas mot de möjligheter vi idag har att leva upp till samtidigt som analyser görs inom vilka områden som förbättringar kan ske innan steg 4 – nya system som kustsjöfart – sätts igång.

Förbättringspotentialen prövas i enlighet med de tre första stegen varvid politiska styrningar med hjälp av subventioner kan övervägas (ex. kombitrafiken skulle ha sett annorlunda ut).

Effekten av tänkta nya transportsystem bör kartläggas och presenteras för näringslivet. Hänsyn måste tas till de förändringar som påverkar befintliga system både vad avser kvantiteter, frekvens och balans i godsflödena. Att utan näringslivets godkännande sätta igång processer, inkluderande behov av investeringar, vore fatalt.

Direkt färjetrafik från Mälardalen till Västeuropa har vid ett par tillfällen misslyckats. En av anledningarna är obalans i trafikflödena och utebliven möjlighet för transportörerna att kombinera via andra led.

Vi 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). Hur går detta ihop?

Höghastighetståget kommer att frigöra kapacitet för godstrafiken vilket bör beaktas.

Diskussion angående Kustsjöfart går även emot utvecklingen av TEN-T - Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor.

7. Omvärldsförändringar

I rapporten nämner man de små konsekvenser som uppstått av att marinbränslet endast skulle ha en svavelhalt om 0,1 % inom SECA-området.

Skälet till att det inte blivit de effekter som förutspåddes är att oljepriset är lågt. De negativa effekterna kommer när oljepriset höjs. Förhoppningsvis ökar inte priset så dramatiskt som man trodde 2014.

Med vänlig hälsning
Trelleborgs Hamn AB

Tommy Halén
VD

Telefon 0410-36 37 02

Mobil 0709-36 97 02

E-post tommy.halen@port.trelleborg.se