

Remissvar

Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer: I2020/02739

Till Infrastrukturdepartementet

Copenhagen Malmö Port (CMP) har valt att inkomma med synpunkter på "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037". CMP anser att Trafikverkets förslag till infrastrukturplaneringen är digert och detaljerat men vi oroas över det tydliga besked underlaget lämnar i form av fokus på att kraftigt öka anslagen till att underhålla existerande infrastruktur, vilket innebär att större, avgörande framtida investeringar inte möjliggörs. Vidare riskeras att medel som skulle ha kunnat gå till utveckling, istället förbrukas på att vidmakthålla en omodern infrastruktur som minskar konkurrenskraften på lång sikt. Trafikverket skriver *"Det mest avgörande för transportsystemets funktion är därför att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt. Trafikverket menar att vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet, vilket genomsyrar förslagen till fördelning av planeringsramen i samtliga redovisade inriktningar"*.

Vi är positiva till att Trafikverket belyser att *"hamnar och kombiterminalerna är viktiga aktörer för en effektiv sjöfart och för att möjliggöra en överflyttning från väg till sjöfart. Med rätt förutsättningar är sjöfarten och järnvägen energieffektiva transportmedel och kan nyttjas i större omfattning, vilket kan bidra till omställningen till ett hållbart samhälle och till att nå transportsektorns klimatutmaning"*. CMP är helt eniga i att intermodaliteten är en central och viktig inriktning för mer effektiva transporter och för att bidra till att nå uppsatta klimatmål. Det är också något marknaden efterfrågar mer och mer. Sjöfarten är en konkurrenskraftig och hållbar del av det europeiska transportsystemet om viktiga svenska hamnar prioriteras i utvecklingen av den moderna infrastrukturen.

En viktig aspekt för att sjöfarten ska bibehålla sin konkurrenskraft är att farlederna måste anpassas till både dagens och morgondagens fartygstransporter. 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 fartygsfarten 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, istället för att segla i Flintrännen, segla runt Själland för att nå destinationer i Östersjön. Med ett tillräckligt vattendjup i Flintrännen hade överfarterna blivit mer ekonomiska, mindre tidskrävande, mindre energiförbrukande och därmed mer miljösmarta.

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 och till Norge 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. Därför är det extremt viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnvägen under den kommande planperioden.

Det är oroväckande att det inte är möjligt att upprätthålla och utveckla godsbanedriften i Malmö fram till 2030 om inte tillräckliga åtgärder prioriteras. 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 godsbandrift att infrastrukturen är färdig till den förväntade ökningen av godsvolymen i samband med Fehmarn-förbindelsens öppnande om några år. Investeringar i t.ex. Fehmarn Bält ger inte full mening om första stoppet i Sverige (Malmö) inte har kapaciteten att skicka godset vidare utan istället blir en flaskhals, vilket blir motsatsen till CMP:s viktiga roll som corehamn inom TEN-T, d.v.s. att säkra kapacitet och eliminera flaskhalar inom EU:s transportkorridorer. CMP räknar också att det i ett sådant fall kan komma att etableras torrhamnar i Danmark för omlastning av gods mellan järnväg och lastbil, vilket kommer att öka lastbilstrafiken över Öresundsförbindelsen och upp genom Sverige. Detta blir inte den optimala miljövänliga lösning som behövs. En optimal multimodal lösning samlar sjö-, järnvägs- och vägtransporter vid centrala punkter. Där är Malmö en sådan strategiskt viktig punkt.

TEN-T-förordningen förespråkar som sagt 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. Trafikverket nämner i sitt underlag att "områden som bör beaktas inom ramen för kommande planering utifrån TEN-T-kraven är bland annat åtgärder för att möjliggöra trafik med längre godståg med högre hastighet". CMP ser därför att en investering i att förlänga spår i Malmös godsangeringsområde är en mycket högt prioriterad fråga under planperioden.

Som av EU utpekad corehamn och en del av TEN-T-nätverket är CMP per definition tillsammans med hamnarna i Trelleborg, Göteborg, Stockholm och Luleå, strategiskt viktiga hamnar med särskild status på grund av vår betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i sitt underlag men vi ser, tillsammans med övriga corehamnar, att det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status faktiskt inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät.

Tillsammans tar Sveriges corehamnar en större roll och ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är redan idag viktiga aktörer i transport-Sverige och arbetar med att upprätthålla förstklassig infrastruktur till en låg klimatpåverkan.

Vi tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling genom de investeringar inom våra hamnområden som ständigt görs, vilket gynnar svenskt näringsliv och exportindustri eftersom hamnarna fortsatt är effektiva och möjliggör omlastning till andra godsslag.

Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och 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. Trots att det har lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. 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 sjöfart och därmed minska miljöbelastningen och bidra till att Sveriges klimatmål uppnås.

CMP är medvetna om att det är en hård prioritering som ska göras för att utveckla infrastrukturen på bästa sätt. CMP menar dock att en tydlig prioritering måste göras för att kunna tillmötesgå de volymökningar som sker när Fehmarn Bält öppnar och där en förlängning av järnvägsspåren i Malmö är helt avgörande för de framtida transporterna in och ut ur Sverige och för att flytta mer gods till sjöfart och järnväg.

Malmö 29 januari 2021

Barbara Scheel Agersnap
CEO, Copenhagen Malmö Port AB