

Remissyttrande avseende ”Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037

Till:

Regeringskansliet: Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2023/03919

Remissyttrande från Copenhagen Malmö Port

Copenhagen Malmö Port (CMP) har valt att inkomma med synpunkter på ”Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026 - 2037”. Trafikverkets underlag är omfattande och grundligt men vi förvånas över att sjöfarten får mycket begränsat utrymme, framför allt när Trafikverket själva, via den nationella samordnaren för sjöfart, i förarbetet har tagit fram en separat rapport rörande sjöfart. Tyvärr har denna inte integrerats i inriktningsunderlaget i den utsträckning vi hade hoppats. Däremot är det positivt att Trafikverket vill öka anslagen till järnvägen. Åtgärder för att bygga bort flaskhalsarna i järnvägsnätet uppmuntras och är helt nödvändigt för att kunna tillmöteskomma ökande volymer framöver. CMP ser stora utmaningar med järnvägskapaciteten i och omkring Malmö, där det är nödvändigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att investeringar, som främjar ökade godstransporter med järnväg och sjöfart, görs i Skåne.

Bakgrund

Hamnarna hanterar import och export av gods dygnet runt. Inte minst under pandemin bekräftades hamnarnas roll som kritisk infrastruktur, där godset tack vare hamnarna kunde fortsätta flöda in och ut ur landet. Trafikverket definierar detta själva i det separata underlag som tagits fram som inspel till inriktningunderlaget: ”En stor del av Sveriges import- och exportgods transporteras i dag med fartyg över svenska hamnar. Sjöfarten och hamnarna har därmed en central roll för landets varuförsörjning, såväl i normalläge som i alla former och nivåer av kriser”.

För att Sverige ska kunna nå klimatmålen måste takten på överflytten från väg till sjöfart och järnväg öka. Detta avlastar inte bara miljön utan också kapaciteten på vägarna. Hamnarna måste kunna vara effektiva och erbjuda en modern infrastruktur. När fartyg och lastkapacitet ökar måste också farleder o.s.v. anpassas. Utöver att hamnarna traditionellt sett investerar i att kunna hantera mer kapacitet finns det i dagsläget även andra faktorer som kräver investeringar i hamnarna såsom intermodalitet, beredskap, grön omställning, fossilfria bränslen, digitalisering och elektrifiering. Detta kräver också ett större ansvar från staten för att hamnarna ska ha en chans att tillmöteskomma ökade behov och krav.

Sammanfattning

Nedan redogörs för de sammanfattande kommentarerna till inriktningsunderlaget. Under avsnitten Sjöfart och Järnväg beskrivs kommentarerna lite mer i detalj.

- Sjöfarten får obetydligt fokus i underlaget.
- Trafikverket bör tydliggöra hur de nationella transportpolitiska målen ska uppnås med hänsyn till Agenda 2030 och det klimatpolitiska ramverket.
- Infrastrukturen är internationell och kräver därför ett gränsöverskridande/internationellt/EU-baserat perspektiv på planeringen av

transportinfrastrukturen, inkl. hamnar, landanslutningar till hamnar och farleder. Detta måste tas hänsyn till i kommande planering.

- Corehamnarna är utpekade av EU som strategiskt viktiga noder för utveckling av det Europeiska transportsystemet, TEN-T. Det kräver att hamnarna kan erbjuda goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Även om TEN-T-nätverket nämns i underlaget och så även corehamnarna, så saknas förslag på hur corebegreppet kan bli ett tydligt prioriteringsverktyg i kommande plan och hur corehamnarna fortsatt kan stärka sina roller som viktiga hubbar i det europeiska transportsystemet.
- Vikten av ett effektivt intermodalt system i Sverige betonas av Trafikverket men det saknas resonemang kring hur detta ska samordnas, precis som Trafikverket själv konstaterar. I den nationella multimodala planeringen behöver hamnarnas roll säkerställas. Vi ser ett tydligt ökat behov hos våra kunder av effektiva terminaler med stor kapacitet att hantera intermodalt gods. CMP är därför positiva till att Trafikverket föreslår att en utredning initieras inom området.
- Underlaget poängterar vikten av att flaskhalsarna i järnvägsnätet måste åtgärdas, också kopplat till Fehmarn Bälts öppnande 2029. Här spelar Malmö som järnvägshubb en central roll, där en utbyggd rangerbangård, förlängda spår och kopplingar både mot Öresundsbron och hamnen är nödvändiga.
- Från 2030 ska hamnarna enligt kommande EU-lagstiftning (AFIR/Fit for 55) bl.a. erbjuda landström till vissa fartygskategorier såsom bl.a. kryssning, RoRo och container. Detta kräver investeringar för hamnarna som i sig är utmanande. Med tanke på att vi i södra Sverige också har stora utmaningar med energikapaciteten saknar vi förslag i underlaget som säkerställer utbyggnad av elnätet så att lagkraven rörande exempelvis landström kan uppfyllas.
- Det saknas hur prioriteringarna ska göras kopplat till Sveriges inträde i NATO. Det är viktigt att definiera vilka hamnar som är prioriterade hamnar framöver.

Sjöfarten

I inriktningsunderlaget noteras att de godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterarna, mätt i ton, sker med sjöfart, drygt 60 procent. Det konstateras att corehamnarna (stomnätshamnarna) tillsammans står för drygt 40 procent av de totala godsvolymererna i svenska hamnar. Det råder därför inga tvivel om hamnarnas viktiga roll kopplat till näringslivets import och export av gods till och från Sverige. Därför är det olyckligt att sjöfarten inte får större fokus i inriktningsunderlaget och upplevs inte som prioriterad.

- Det är dock mycket positivt att Trafikverket har tagit fram en separat underlagsrapport för sjöfarten. Rapporten belyser i princip samtliga utmaningar sjöfarten står inför och är ett eminent inspel till landets infrastrukturplanering. Det är därför beklagligt att innehållet inte har inarbetats i större utsträckning i inriktningsunderlaget för infrastruktur.
- Sverige fasthåller farledsavgifterna, vilket är anmärkningsvärt och missgynnar konkurrensen, då många länder har valt att slopa avgifterna.

- Trafikverket befäster att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka åtgärder i anslutning till noderna (hamnar och terminaler). Trafikverket nämner att det kan exempelvis handla om farledsdjupen för att kunna ta emot större fartyg. I Öresund börjar situationen bli akut med en alltför grund farled, Flintrännan:
 - Flintrännan medger inte full kapacitet för vissa fartyg då lastvikten måste anpassas så att inte fartyget överskrider det fria djupgåendet som myndigheterna kräver.
 - Hastigheten måste vid vissa tillfällen reduceras för att motverka den sugeffekt som uppträder i fartyg, och som också riskerar att överträda djupgåendet.
 - I Öresund är medelvattenståndet ofta under det normala som ytterligare utmanar situationen i Öresund.
 - Riskerar fartygen att gå för djupt måste de istället välja att segla runt Själland, vilket är tidskrävande och också genererar ökad användning av bränsle och därmed onödig påverkan på miljön.

Flintrännan är inte en namngiven åtgärd i gällande plan men behöver prioriteras framöver för att kunna hantera större fartyg, såväl yrkestrafik som militärtrafik. Med ett tillräckligt vattendjup i Flintrännan hade överfarterna blivit mer ekonomiska, mindre tidskrävande, mindre energiförbrukande och därmed mer miljösmygga. Därmed kan också sjöfarten upprätthålla sin konkurrenskraft och underlätta för segling in och ut ur Östersjön.

Järnväg

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 lastas om och transporteras till andra destinationer i Sverige och till Norge via järnväg men också vidare ut i Europa. CMP har en väsentlig omsättning av RoRo-trafik från och till Tyskland och även till och från Polen (april 2024). Vidare är nybilshanteringen omfattande, där bilarna omlastas i Malmö och transporteras vidare till andra hamnar i Östersjön men också via tåg och fartyg till andra destinationer norrut i Sverige. CMP har dessutom en betydande omsättning av torr- och flytande bulklaster som omlastas i hamnen.

CMP ser därför med oro på järnvägsinfrastrukturen i Malmö eftersom vi anser att landanslutningarnas kapacitet inte är tillräcklig för dagens och framtidens godstransportbehov. Godsrangerbangården i Malmö är för trång, spåren för korta och spårkapaciteten mellan bangården och hamnen är bristande. För att hamnen i Malmö fortsatt ska fungera som järnvägshubb bör enligt CMP:s mening följande prioriteras:

Rangerkapaciteten i Malmö och den trånga godsbangården

Tydligare kopplingar måste göras mellan godsbangården i Malmö och hamnen i Malmö såsom exempelvis en fly-over lösning med anslutning till järnvägsnätet (både kontinental- och stambanan)¹. Att avlasta godsbangården genom att dra tågen direkt ut till hamnen för rangering där, istället för vid godsbangården, hade effektiviserat transporterarna väsentligt. Detta skulle spara både tid och pengar långsiktigt. Dessutom undviker man då att farligt gods hanteras centralt i Malmö. CMP har med vårt geografiska läge och trimodala terminal en förmåga att hantera direkttåg över Öresundsbron, samt att sammankoppla gods via färja och containerfartyg till järnvägsnätet, vilket skapar en redundans för att undvika sårbarheten vid störningar som är utanför vår kontroll.

¹ Studie av järnvägskoppling Malmö hamn – Södra stambanan, Banverket Projektering, uppdrag 19881, daterad 2006-08-18.

Förlängning av spår

CEF-förordningen förutsätter att spår som kan ta emot längre tåg (740 m) finns på plats 2030, något som inte är möjligt idag på rangeringsområdet vid Malmö godsbangård. I hamnområdet har dock CMP framtidssäkrat behovet och kan hantera 850 meter långa tåg.

Frigöra kapacitet i järnvägsnätet

Passagerare och gods måste skiljas åt bättre för att frigöra kapacitet för att minimera väntetiden för godstågen. Öresundsmetron som lösning är självklart mycket bra, men fler åtgärder måste vidtas. Visserligen investeras nu i en del dubbelspår, vilket är positivt, men dessa står färdiga alldeles för sent för att effekterna ska finnas på plats när Fehmarn Bält öppnar.

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.

Med ovan som bakgrund har CMP följande inspel till inriktningsunderlaget vad gäller järnvägen:

- Omfattande investeringar planeras och argumenteras för i underlaget till infrastrukturplaneringen och det välkomnas att Trafikverket vill öka anslagen till järnvägen. Det är extremt viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnvägen under den kommande planperioden.
- I befintlig plan nämns bland annat kapacitetsbristerna på godsrangerbangården i Malmö och avsaknad av tillräcklig långa spår (för att uppfylla CEF-förordningens krav från 2030). Vi understryker därför vikten av att dessa namngivna åtgärder fortsatt prioriteras och tidigare läggs i kommande planering, så att landanslutningarna inte blir flaskhalsar när Fehmarn Bält öppnar. Malmö riskerar annars att bli en sådan.
- Det är positivt att Trafikverket bland "Aktuella utredningar om tänkbara nysatsningar" (tabell 23) nämner "Kapacitetsanalyser Södra Sveriges järnvägssystem" för att öka fokus på dessa utmaningar.
- Det är extremt viktigt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnvägen under den kommande planperioden.
- Att Trafikverket föreslår att järnvägens banavgifter bör differentieras efter banans utnyttjande är positivt. CMP tror att det finns en potential att effektivisera kapacitetsutnyttjandet genom att använda banavgifterna för att jämna ut kapacitetsefterfrågan, alltså att låta tågslägen vara dyrare på sträckor och tider där det råder kapacitetsbrist, och tvärtom, samt premiera tåg med hög kapacitet, såsom godståg.
- Inriktningsunderlaget nämner mycket om elektrifiering av vägtrafiken och luftfarten. Däremot saknas det inslag vad gäller järnvägens möjligheter att ställa om till lok med "last mile-funktion", som gör att loken kan dra tågsätten med hjälp av en batterimodul i stället för diesel på anslutande hamnbanor och industrier. Det hade varit positivt om Trafikverket vill bidra med att främja en sådan utveckling med hjälp av styrmedel/ stödsystem eller liknande.

- Vi delar Trafikverkets uppfattning om att takten för att modernisera signalsystemet med ERTM (European Rail Traffic Management) måste öka, så att risken för störningar och stopp i järnvägsnäten minimeras.

Avslutningsvis vill vi än en gång framföra vikten av att de utmaningar som lyfts i Underlagsrapporten rörande sjöfart får större utrymme i den fortsatta infrastrukturplaneringen. Hamnarna är kritisk infrastruktur och detta måste avspeglas tydligare i inriktningsunderlaget. 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 framtida volymökningar. Att bygga bort flaskhalsarna i och omkring Malmö, både vad gäller sjöfart och järnväg, är helt avgörande för de framtida transportererna in och ut ur Sverige och för att i enlighet med regeringens önskemål flytta mer gods till sjöfart och järnväg.

Malmö 15 april 2024

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