

2022-02-21

Till: Infrastrukturdepartementet

Ert dnr: THAB2022/1

Dnr: I2021/02884

## **Remissyttrande gällande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

**Trelleborgs Hamn är Skandinavien största RoRo-hamn och Sveriges andra största hamn räknat i godsvolym. Hamnen har ett för såväl Sverige som Skandinavien unikt och viktigt logistiskt läge där sjöfart, väg och järnväg möts, med fyra destinationer i Europa. Trelleborgs Hamn är en av EU utpekad corehamn och härifrån nås TEN-T-korridorerna Scandinavian-Mediterranean och Baltic Adriatic. Hamnen är därmed ett viktigt nav för godstransporter i korridorerna och för främjandet av varuförsörjningen till och från hela landet, samtidigt som hamnen ska säkerställa hållbara och fungerande transportflöden samt minska infrastrukturens miljöpåverkan.**

Trelleborgs Hamn fortsätter sitt ambitiösa utvecklingsarbete för att på bästa sätt kunna möta framtidens godsflöden och högt ställda miljökrav och mål. Hamnen investerar över en miljard kronor i byggandet av en ny hamn i ett östligare läge med bland annat fyra nya färjelägen som är färdigställda 2022. Den nya hamnen kommer öka hamnens kapacitet, förbättra intermodaliteten och förutsättningarna för att välkomna nästa generations RoRo-fartyg. Hamnen har 30 ankomster och avgångar per dygn med cirka 3 500 fordon som varje dag passerar Trelleborgs Hamn. Godsflödena har en genomsnittlig årlig ökning med cirka 6 procent per år. Även om lastbilar alltjämt dominerar godstransporterna genom hamnen har man med glädje konstaterat en tydlig positivt växande trend inom den intermodala järnvägstrafiken efter de satsningar som gjorts inom segmentet.

Trelleborgs Hamn har getts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

**Sammanfattning av Trelleborgs Hamns synpunkter som vi anser saknas i Trafik-verkets förslag till nationell plan:**

- ***Lyft de svenska corehamnarnas betydelse i infrastrukturplaneringen. Det är en utmaning att det fortfarande råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt och att denna status inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen.***

- **Det saknas tydliga mål gällande överflyttning av gods från lastbil till järnväg och sjöfart. Med intermodala järnvägspendlar finns volymer i Trelleborgs Hamn som, i enlighet med regeringens uppsatta mål, enkelt skulle kunna flyttas från väg till sjö och därmed skapa förutsättningar att uppfylla uppställda klimatmål.**
- **Vikten av redundans i järnvägstrafiken. Vid ett längre avbrott för Öresundsförbindelsen utgör Trelleborgs Hamn det enda kvarvarande alternativet för tågtrafik över sundet, vilket understryker vikten av flera vägar in och ut ur landet.**
- **En dubbelspårsutbyggnad saknas i förslaget till nationell plan. En sådan utbyggnad skulle vara en del i satsningen att flytta över vägtransporter till sjöfart och järnväg. Genom etablering av dubbelspår mellan Trelleborg och Malmö säkerställs en tillförlitlig järnvägstrafik för såväl person- som godstrafik. Dubbelspår skulle också ge nödvändiga förutsättningar till fortsatt drift vid underhåll på ett av spåren.**
- **Trelleborgs Hamn konstaterar att Trafikverket inte avser att lyfta fram betydelsen av en östlig hamninfart och östlig ringväg i sitt planeringsarbete. Enligt hamnens prognoser kommer 1,8 miljoner enheter passera hamnen 2026, vilket ytterligare kommer att försvåra för trafiken genom Trelleborg. En sådan situation skulle innebära stora problem för såväl hamnens kunder som staden och dess invånare.**

## **Lyft corehamnarnas status i den svenska infrastrukturplaneringen**

Att vara utpekad som en corehamn är att vara utpekad som nyckelspelare i detta arbete. Idag är det dock inte tydligt vilka fördelar detta medför.

Trelleborgs Hamn är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och av EU utpekad corehamn tillsammans med hamnarna i Göteborg, Stockholm, Copenhagen Malmö Port och Luleå. Dessa hamnar är strategiskt viktiga med särskild status i nätverket på grund av dess betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. Tillsammans har Sveriges corehamnar en stor roll och tar ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transport-infrastruktursystemet. De svenska corehamnarna är viktiga aktörer och tar ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling bland annat genom de investeringar som görs inom våra hamnområden. Detta gynnar svenskt näringsliv och exportindustri med effektiva lösningar och möjlighet till omlastning till andra transportslag.

Det är positivt att Trafikverket nämner TEN-T-nätverket som väsentligt i förslaget till nationell plan. Corehamnarna är av strategiskt intresse och ska per definition ha goda anslutningar till järnvägar, vattenvägar och vägnät. Det är därmed fortfarande en utmaning att det råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och att denna status fortsatt inte särskiljs i den svenska

infrastrukturplaneringen. Då corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och snarare verkar för hela Sverige än den lokala orten, ska 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 detta lyfts fram finns fortfarande inte corehamnarna specifikt med i den nationella planen för infrastruktur. Att corehamnsbegreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i Sverige fram till 2030 är en av förutsättningarna för att de svenska corehamnarna fortsatt ska ligga i framkant och stärka sina roller som viktiga logistiska noder i det europeiska transportsystemet.

## **Transporternas nyckelroll i Sveriges klimatomställning**

**Sveriges ambitiösa klimatomställningsarbete och högt ställda miljömål kräver stora omställningar, inte minst inom transport och infrastruktur.**

För att Sverige ska nå sina högt ställda klimat- och miljömål och lyckas med den klimatomställning vi står inför krävs inte bara stora satsningar – det krävs framför allt satsningar där de gör stor skillnad. Transporter står bakom en stor del av de klimatutsläpp vi behöver få bukt med, samtidigt är de livsviktiga. Klimatomställningen kräver därmed att vi revolutionerar de transporter vi redan har, att vi effektiviserar och förbättrar dem på ett sätt så att de svenska företagens konkurrenskraft inte äventyras. Ett av de enklaste sätten att minska miljöpåverkan per enhet är att effektivisera transporterna.

Trelleborg samlar godsvolymer från fyra stora europeiska hamnar. Sammanfattat hanterar vi en stor volym jämnt fördelat över året vilket bygger en utmärkt grund för optimal intermodal trafik till och från hamnen. Med intermodala järnvägspendlar finns här volymer som, i enlighet med regeringens uppsatta mål, enkelt skulle kunna flyttas från väg till sjö. Genom den höga fyllnadsgrad som man ser hos färjor som trafikerar Trelleborgs Hamn minskas klimatavtrycket per godsenshet effektivt. Med den nya hamnens utökade kapacitet skapas också förutsättningar för att ytterligare utveckla den intermodala järnvägs- och sjötrafiken.

Regeringen har en tydlig ambition att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöväg. Vi ser inte att den nationella planen följer den nationella godsstrategin.

## **Redundans i järnvägstrafiken**

**Vad händer om Öresundsförbindelsen drabbas av ett längre avbrott?**

Trelleborgs Hamn är Östersjöns största järnvägshamn och har de sista kvarvarande järnvägsfärjorna som idag transporterar järnvägsvagnar mellan Trelleborg och Rostock. Sedan invigningen av Öresundsbron har en betydande del av den kontinentala järnvägstrafiken flyttades till den nya vägen, mycket beroende på subventionerade banavgifter genom Danmark. Vid årsskiftet 2020/2021 redovisades Trafikverkets rapport enligt regeringsuppdrag om "Tågfärjeförbindelsen mellan Tyskland och

Trelleborg (TRV 2020/81013)". I rapporten konstateras vikten av redundans med järnvägsfärjor för systemets robusthet. Vid ett längre avbrott för Öresundsförbindelsen utgör Trelleborgs Hamn det enda kvarvarande alternativet för tågtrafik över sundet, vilket understryker vikten av flera vägar in och ut ur landet.

## **Lärdom av incident i Danmark**

**För tillförlitlig järnvägstrafik är dubbelspår en nödvändighet.**

I januari 2021 inträffade en incident på Stora bältförbindelsen som starkt påminde om den tragiska olyckan i januari 2019 där åtta personer miste livet. Två dagar senare utlyste den danska transportministern ett förbud mot alla vägfordon/trailers på järnväg, vilket omfattade hela det danska järnvägsnätet. Trelleborgsbanan kom att utsättas för ett "stresstest" då den utan varsel tvingades hantera ett antal av de intermodala tåg som annars går via Danmark. Det blev tidigt uppenbart att avsaknaden av dubbelspår och för få tillgängliga mötesspår riskerade blockera hela bansträckningen. Otillräcklig kapacitet på bangården försvårar ytterligare. För att kunna upprätta en redundans via järnvägsfärjorna vid ett längre avbrott över Danmark krävs en skyndsamt utredning och ombyggnad av bangården där bland annat fler och längre uppställningsspår måste byggas.

En dubbelspårsutbyggnad saknas i förslaget till nationell plan. Genom etablering av dubbelspår mellan Trelleborg och Malmö säkerställs en tillförlitlig järnvägstrafik för såväl person- som godstrafik. Dubbelspår skulle förutom att bättre kunna hantera ett avbrott via Danmark, också ge nödvändiga förutsättningar till att säkerställa fortsatt drift vid underhåll på ett av spåren.

## **Vikten av en östlig hamninfart och ringväg**

I sin strävan att stärka sjöfartens och järnvägens attraktions- och konkurrenskraft har EU anslagit medel till byggandet av den nya hamnen i Trelleborg. För att den nya hamnen ska fungera så effektivt som möjligt, är en östlig ringväg med tillhörande hamninfart en förutsättning. En östlig in- och utfart skulle innebära ett förbättrat trafikflöde, signifikant minskade luftutsläpp i centrala Trelleborg och stora fördelar ur trafiksäkerhetssynpunkt.


Trelleborgs Hamn konstaterar att Trafikverket inte avser att lyfta fram betydelsen av en östlig hamninfart och östlig ringväg i sitt planeringsarbete. Vi förutsätter att Trafikverket arbetar med trimningsåtgärder omedelbart och att man aktivt arbetar för en östlig hamninfart samt en ringväg som säkerställer en logistik för hela staden. Enligt hamnens prognoser kommer 1,8 miljoner enheter passera hamnen 2026, vilket ytterligare kommer att försvåra för trafiken genom Trelleborg, med flaskhalsar och passage för såväl hamnens kunder som kommunens invånare.

## Slutsats

Trelleborgs Hamn, som en av Sveriges fem utsedda corehamnar, fyller en mycket viktig funktion i varuförsörjningen till och från hela landet. Det är därför av yttersta vikt att tillfartsvägarna till och från hamnen även följer den utvecklingskurva som volymtillväxten kräver. Med anledning av detta anser Trelleborgs Hamn att det är av stor vikt att regeringen i sitt kommande arbete prioriterar etableringen av en östlig hamninfart med tillhörande östlig ringväg samt att väg 20 liksom Europaväg 6 pekas ut som riksintresse.

Utöver ovanstående är vår tydliga uppfattning att regeringen även ger i uppdrag till Trafikverket att uppgradera Trelleborgsbanan för att kunna möta svensk industris behov och konkurrenskraft i händelse av ett längre avbrott i järnvägssystemet och att nödvändiga medel därför avsätts.

För Trelleborgs Hamn AB



Jörgen Nilsson  
VD