

2024-04-11

# **Trelleborgs Hamns inspel till - Inriktningsunderlag för infrastruktur- planeringen under perioden 2026-2037**

Trelleborg 2024-04-11

Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
Diarienummer LI2023/03919

## Inledning och bakgrund

Den 15 juni 2023 fattade regeringen beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037, en så kallad nationell plan. Den 15 januari 2024 redovisade Trafikverket uppdraget till regeringen och samtidigt gick underlaget på extern remiss.

Huvudsyftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag till en kommande infrastrukturproposition. Inriktningsplanering ska därför omfatta en bedömning av ekonomiska ramar och ge vägledning för prioritering av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen.

## Bakgrund Trelleborgs Hamn

Trelleborgs Hamn är Skandinavien största RoRo-hamn, Sveriges andra största hamn i godsvolym räknat och en av EU utpekad Corehamn. Trelleborgs Hamn har för Sverige och Skandinavien ett unikt logistiskt läge där man når inte mindre än fem destinationer i Europa. Det är samtliga TEN-T-korridorer som går i nord-sydlig riktning och med det når man såväl väst-, central-, som östeuropa. Trelleborgs Hamn ingår i TEN-T korridoren Scandinavian-Mediterranean korridoren och Motorways of the Sea.

Hamnen har cirka 34 ankomster/avgångar per dygn med cirka 3 500 fordon som varje dag passerar Trelleborgs Hamn, med en genomsnittlig årlig ökning av godsflödena med cirka 6 procent/år. Nuvarande prognoser pekar på att det 2030 kommer 1,6 miljoner enheter som passerar hamnen (landsväg och järnväg).

Samtidigt som lastbilar dominerar godstransporterna kan vi med glädje se den positiva utvecklingen för de satsningar som Trelleborgs Hamn gjort på tågtrafiken och då i synnerhet den intermodala järnvägstrafiken. Under 2023 hanterade Trelleborgs Hamn 40 000 intermodala enheter samt 27 000 konventionella järnvägsvagnar.

Trelleborgs Hamn fortsätter att utvecklas för att kunna möta framtidens godsflöden. För att möta behovet av ökad kapacitet, förbättrad intermodalitet och möjlighet för nästa generations RoRo-fartyg att kunna angöra hamnen investerar nu Trelleborgs Hamn mer än 1,5 miljard kronor på att bygga en ny hamn i östligt läge. Fyra nya färjelägen stod klara och invigdes 2022.

## Trelleborgs Hamn kommer aktivt att kunna bidra till Sveriges och EU:s klimatomställning

Med nästa generations färjor kommer mer gods kunna transporteras med sjöfart helt enligt de ambitioner som EU och den svenska regeringen har. Trelleborgs Hamn är Sveriges enda järnvägshamn för gods och med hamnens ökade kapacitet kommer den intermodala järnvägstrafiken att ytterligare kunna utvecklas.

Det är positivt med den kraftiga ökningen av den intermodala järnvägstrafiken i Trelleborgs Hamn. Detta ligger väl i linje med EU:s samt Sveriges klimatmål för 2030.

I sin strävan att stärka sjöfartens och järnvägens attraktions- och konkurrenskraft har därför EU anslagit medel till byggandet av den nya hamnen i Trelleborg samt för att säkerställa dess effektivitet och konkurrenskraft.

## Inriktningsplaneringens underlagsrapport om sjöfart

- Underlaget har helt utelämnat samtliga strategiska frågor i den underlagsrapport som Trafikverket själva tagit fram om sjöfart och hamn.

Inledningsvis är det glädjande att en av inriktningsplaneringens underlagsrapporter fokuserar på sjöfarten. Underlaget fångar på ett mycket bra sätt upp hamnarnas pågående och framtida utmaningar, samt ger en detaljerad belysning av olika aspekter som berör både hamnarnas och sjöfartens roll i det framtida transportsystemet. Tyvärr är det svårt att se att myndigheten tagit till sig innehållet i den nämnda underlagsrapporten. Trelleborgs Hamn hade önskat att myndigheten fångat upp och beskrivit de behov och utmaningar som hamn och sjöfart står inför även i inriktningsunderlaget. Detta då det är den samlade inriktningsrapporten som sammanvägda avvägningar och prioriteringar görs och där de skarpa målsättningarna för framtidens transportsystem pekas ut.

## Hamnarnas roll i transportsektorns omställning

- Underlaget saknar resonemang och förslag kring hur staten kan ta ett större ansvar för att på ett funktionellt sätt stödja hamnarnas anpassning till sjöfartens framtida drivmedel.

En av sjöfartens stora framtidsutmaningar är omställning av motorer och drivmedel till koldioxidfria alternativ. I dag finns flera olika alternativa vägval för framtidens drivmedel för sjöfarten och vägen framåt är inte självklar. Gemensamt för de flesta alternativ är att de är mer voluminösa än traditionell marin bunkerolja.

Sjöfartens framtida drivmedelsförsörjning kan få stora konsekvenser för hamnarna. Vissa fartyg kan behöva bunkras, eller laddas, i samtliga hamnar vilket bland annat skapar utmaningar gällande investeringar i infrastruktur.

## Hamnar som energihubbar

- Underlaget saknar resonemang och förslag kring den uppdaterade TEN-T förordningen, som bekräftar hamnarnas viktiga bidrag till energiomställningen, och hur detta ska tas om hand i Sverige.

Hamnar med kort insegling från öppet hav är lämpliga som mottagningspunkter för ledningar med havsbaserad vindkraft. Detta innebär att vissa hamnar i framtiden sannolikt kommer att ha god tillgång till elkraft. Denna elkraft bör kunna användas för att producera olika framtida sjöfartsbränslen som till exempel e-metanol eller vätgas med mera.

EU-kommissionen välkomnade under senare delen av 2023 den politiska överenskommelsen mellan EU-parlamentet och Europeiska rådet gällande förslaget till reviderad förordning för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). I enlighet med den uppnådda överenskommelsen kommer en hamns status i TEN-T-nätverket i fortsättningen även att bedömas på grundval av dess bidrag till energiomställningen, inte bara på gods- och passagerarmängd. Hamnar i dag är mer än bara en del av sjötransportinfrastrukturen och har potential att vara strategiska noder när det gäller samhällets omställning till ett hållbart energisystem. De europeiska hamnarna, särskilt de i Östersjön, har sannolikt en avgörande roll i Europas energiomställning.

Trelleborgs Hamn anser att staten bör satsa på att ta fram ett nationellt investeringsstöd för anläggningar, inkluderat hamnar, för att möjliggöra satsningar i denna riktning.

## Corehamnarnas status i den svenska infrastrukturplaneringen

- Underlaget saknar förslag kring hur core-begreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg nationellt så att de svenska corehamnarna fortsatt kan ligga i framkant och stärka sina roller som viktiga logistiska noder i det europeiska transportsystemet.

Trelleborgs Hamn är en del av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och av EU utpekad corehamn tillsammans med hamnarna i Stockholm, Göteborg, Copenhagen Malmö Port och Luleå. Dessa fem hamnar är strategiskt viktiga med särskild status i nätverket på grund av dess betydelse för svensk och europeisk transportinfrastruktur. TEN-T är en riktlinje från EU till medlemsländerna att i stråken bygga upp kapacitet och det är därmed krav som ställs för funktionaliteten i nätet i core-sammanhang, framför allt på järnvägssidan.

Tillsammans har Sveriges corehamnar därmed en stor roll och tar ansvar för vad det innebär att vara kritiska noder i det svenska transportinfrastruktursystemet. Corehamnarna tar bland annat ansvar för svensk och europeisk infrastrukturutveckling genom de investeringar som görs inom respektive hamnområde. Detta gynnar svenskt näringsliv, exportindustrin och dess konkurrenskraft med effektiva lösningar och möjligheter till omlastning till andra transportslag.

Det är positivt att myndigheten nämner TEN-T-nätverket i inriktningsunderlaget, men utelämnar tyvärr corehamnarnas betydelse och vikten av att de per definition ska 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.

Corehamnarnas ansvar är större än det kommunala uppdraget och verkar snarare för hela Sverige än den lokala orten. 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 core-begreppet 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.

Med vänlig hälsning



Jörgen Nilsson  
VD

Trelleborgs Hamn AB  
Box 51, SE-231 21 Trelleborg

+ 46 410 36 37 02, + 46 709 36 97 02  
[jorgen.nilsson@port.trelleborg.se](mailto:jorgen.nilsson@port.trelleborg.se)  
[www.trelleborgshamn.se](http://www.trelleborgshamn.se)